

## 国道上に駐車中に故障した大型貨物自動車を約87時間放置していたことが道路管理の瑕疵にあたりとされた事例

徳本, 鎮  
九州大学法学部教授

<https://doi.org/10.15017/1750>

---

出版情報 : 法政研究. 44 (4), pp.89-96, 1978-03-25. 九州大学法政学会  
バージョン :  
権利関係 :

## 判例研究

国道上に駐車中の故障した大型貨物自動車  
を約八七時間放置していたことが道路管理  
の瑕疵にあたることされた事例

昭和五〇年七月二五日最高裁判所第三小法廷判決(昭和四七年(オ)七〇四号損害賠償請求事件)

徳 本 鎮

〔判決要旨〕幅員七・五メートルの国道の中央線近くに故障した大型貨物自動車約八七時間駐車したままになっていたにもかかわらず、道路管理者がこれを知らず、道路の安全保持のために必要な措置を全く講じなかった判示の事実関係のもとにおいては、道路の管理に瑕疵があるといふべきである。

〔事実〕 $X_1 X_2$  (原告・控訴人・被上告人)の子供である訴外Aは、昭和四〇年一〇月二一日午前六時二五分頃、原動機付自動車二輪車を運転して橋本市小原田附近の国道一七〇号線を時速約四〇軒で南進中、道路上に放置してあった大型貨物自動車を発見したので、ハンドルを右に切ったが及ばず、右貨物自動車の後尾右側部分に衝突して転倒し、脳底骨折によりその場で即死した。

右大型貨物自動車は、 $Y_1$  (被告) が同月一七日午後三時頃同車を運転し前記国道を南進中、本件事故現場手前の同市小原田一一七番地訴外B方附近の道路にさしかかった際、前方注視を怠った過失により、沿道の家屋に衝突して破損させるとともに、右自動車自体も故障したため、これを約八〇米移動させ前記事故現場に駐車し、その後事故の日まで放置されていたものである。

$X_1 X_2$  は、 $Y_1$  に対しては民法七〇九条により、 $Y_1$  の使用者であり、また、大型貨物自動車の保有者でもある $Y_2$  (被告) に対しては民法七一五条、自動車損害賠償法三条により、および本件事故現場附近の国道管理責任者である県知事(道路法一三条・四二条)の道路管理のための費用負担者(道路法四九条・五〇条)である $Y_3$  (被告・被控訴人・上告人) に対しては国家賠償法二条一項、三条一項により、それぞれ被った損害の賠償を請求した。

$Y_1 Y_2$  は、本件大型貨物自動車は、事故当時、 $Y_1$  によって自動車修理業者訴外Cに修理委託中であつたから、 $Y_1 Y_2$  の占有管理から離脱しており、責任はないと主張した。また、 $Y_3$  は、本件事故において道路管理の瑕疵は考えられず、これまた同様に責任はないと主張した。一審では、 $Y_1 Y_2$  の損害賠償責任を肯定し $Y_3$  の損害賠償責任は否定した。 $X_1 X_2$  と $Y_1 Y_2$  との間では一審判決確定。二審では $Y_3$  の道路管理の瑕疵を認めて $X_1 X_2$  の勝訴。そこで、 $Y_3$  より上告。

〔上告理由〕原審判決に影響を及ぼすこと明かな法令違背がありと想料致します。

原審判決は本件故障車を道路管理者としての上告人が一時も早くこれを排除する看視措置をとらなければならないものとし、故障車の八七時間位の駐車を以って国家賠償法第二条第一項の道路の管理に瑕疵があったものとしているが果してそうであらうか。

原審の言う排除する看視措置とは具体的にどの様な措置を言うのか、その意味が甚だアイマイであって特に目立った標識をつけなかった点を指摘するのか、或は故障車の排除迄包含するのか明らかにしておらず、更に故障車を排除する看視措置をとるべきものは県橋本土木事務所か或は警察官であるのかその區別は一切不明確と言わなければならないが、本件に於る警察官の措置の不適當（本件は車なる故障車ではなく事故を惹起して故障した車であるから警察官は当然実況検分をしている）については道路管理の瑕疵として直接道路管理者としての上告人に於てその責を負わなければならない理由はないものと考えられる。いう迄もなく本件と公安委員会の責任を県が弁償すると言う問題は別個である。

従つて残る処、県橋本土木事務所が本件故障車を一時も早く排除する看視の措置をとらなかつた点に法律上の問題があるか否かの点になるが仮に排除する看視の措置を排除そのものを言ううとすれば県橋本土木事務所のとり得べき権限としては恐らく

道路法第七五条及び行政代執行法に基き同法第三条の手続をした上之を取除く外、適法な方法がないのではないかと考える。

之に反して道路交通法第五一条は明白にかかる場合に於る警察官等（警察官及び交通巡視員）のとり得べき措置を規定している処より故障車の駐車に基く危険の排除問題は道交法に基く警察官等の措置の問題であつて道路管理者の問題ではないと言ふべきであらう。

道路法によると、その第三章に道路の管理を規定し第一節で道路の管理者としてそのうちの第一二条に国道の新設者又は改築者を規定し第一三条で国道の維持修繕その他の管理者を規定しているが此の規定の趣旨形式から見て道路の管理とは、(1)道路の新設又は改築、(2)維持修繕、(3)災害復旧事業、(4)その他の管理に限定されていると言ふべきで、そこで問題は、所謂、故障車を排除する看視の措置が右(4)のその他の管理に該当するかどうかであるが、同条の管理の対象は、道路の構造物及び之に準ずる物であつて本件の様に故障が排除されれば即時運行開始を予定される故障車の駐車を含まないものと言わなければならない。

結局、原審は道路交通法に基く警察官の措置の不手際の問題を道路管理者たる県知事の道路管理の不手際の問題と混同して誤つて国賠法第二条を適用して被上告人の請求を一部認容した違法の判決と言ふべきで到底破壊を免れ得ないものと考え本件上告に及んだ次第であります。

〔判決理由〕原審の適法に確定した事実によると、(一)一審被告Y<sub>1</sub>は、昭和四〇年一月十七日午後、大型貨物自動車運転して国道一七〇号線を大阪府方面から南進中、橋本市小原田一一七番地訴外B方付近において事故を起こし、右前車輪やハンドル等に故障を生じたので、同国道の同市小原田一六番地訴外C産業石油倉庫前まで車を移動させ、南方に向かって道路の左側端より左前車輪が約一・二メートル、左後車輪が約一・一メートルの間隔、道路中央線より左方に右前車輪が約〇・五三メートル右後輪が約〇・一六メートルの間隔をそれぞれおき、道路に平行でない位置で駐車し、これを施置した、(二)ところが、それより約八七時間後である同月二一日午前六時過ぎごろ、訴外Aは原動機付自転車運転して同国道の左側部分を国鉄橋本駅方面に向かって時速約六〇キロメートルで南進中、前記大型貨物自動車の荷台右後部に激突し、頭蓋底骨折により即死した、(三)国道一七〇号線は、大阪府高槻市から和歌山県橋本市に至り、国道二四号線に通ずる幹線道路であって、本件事故現場付近で幅員七・五メートル、歩車道の区別のない舗装道路になっており、和歌山県下では、和歌山県知事が国の委任事務としてその管理責任を負い、同県橋本土木出張所において管理事務を担当し、管理に要する費用は全額上告人の負担すべきものとされていたが、当時同出張所にはパトロール車の配置がなく、工務課の技術員が物件放置の有無等を含めて随時巡視するだけで、常時巡視はしておらず、本件事故が発生するまで、故障し

た大型貨物自動車道路上に長時間放置されたままであった、というのである。

おもうに、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努める義務を負うところ(道路法四二条)、前記事実関係に照らすと、同国道の本件事故現場付近は、幅員七・五メートルの道路中央線付近に故障した大型貨物自動車八七時間にわたって放置され、道路の安全性を著しく欠如する状態であったにもかかわらず、当時その管理事務を担当する橋本土木出張所は、道路を常時巡視して応急の事態に対処しうる看視体制をとっていなかったために、本件事故が発生するまで右故障車が道路上に長時間放置されていることすら知らず、まして故障車のあることを知らせるためバリケードを設けるとか、道路の片側部分を一時通行止めにするなど、道路の安全性を保持するために必要とされる措置を全く講じていなかったことは明らかであるから、このような状況のもとにおいては、本件事故発生当時、同出張所の道路管理に瑕疵があったというのほかに、してみると、本件道路の管理費用を負担すべき上告人は、国家賠償法二条及び三条の規定に基づき、本件事故によって被上告人らの被った損害を賠償する責に任ずべきであり、上告人は、道路交通法上、警察官が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する障害の防止に資するために、違法駐車に対して駐車の方法の変更・場所の移動などの規

制を行うべきものとされていること（道路交通法一条、五一条）を理由に、前記損害賠償責任を免れることはできないものと解するのが、相当である。したがって、これと同旨の原審の判断は、正当として是認することができる。原判決に所論の違法はなく、論旨は採用することができない。

裁判官全員一致で棄却（関根小郷、天野武一、坂本吉勝、江里口清雄、高辻正己）。

〔参照条文〕国家賠償法二条一項、同法三条一項、道路法二条一項、同法四二条一項

〔批評〕判旨は、正当である。

一 本判決の問題点は、前掲判示事項に示されるように、道路上に駐車中の故障した大型貨物自動車を約八七時間放置していたことが、国家賠償法二条一項に規定する公の営造物の設置・管理の瑕疵に該当するかどうかである。

ところで、国家賠償法二条一項は、「道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる」と規定している。この規定は、沿革としては民法七一条一項の工作物責任から出発しているが、その、いわゆる営造物責任の根拠については、従来、多少、趣旨を異にする二つの学説上の立場がみられる。その一つは、国家賠償法二条一項を、まったく民法七一条一項と同様に考えて、したがって、国家賠償法二条一項の営造物責任も民法七一条一項の工作物責任と同様

に、その根拠は、営造物設置・管理者の危険責任と解するものである（たとえば、末川「国家賠償法と民法とのつながり」（法律時報二五卷九号）三頁、有泉「公務員の不法行為と国家賠償」（法律時報二五卷九号）七頁、加藤・不法行為（増補版））。したがって、この立場からは、土地の工作物が国

または公共団体の設置・管理するものか、私人のそれによるものかによって、ただ適用法律を異にするに過ぎないとみるわけである。これに対して、いま一つの立場は、国家賠償法二条一項と民法七一条一項とが基本において同一根拠に立つものであることを認める点では第一説と同様であるが、同時に国家賠償法という特別法の特異性をもあわせ考慮しようとするものである。したがって、この立場にあっては、国家賠償法二条一項の営造物責任の根拠も、たんに危険責任ということにとどまらないで、さらに社会保険性ないし補償性の加味されたものとし、また法適用上もその対象は土地の工作物以外にさらに動産をも加えようとするものである（今村・国家賠償法八三頁、雄川「行政上の無收」一九一頁、乾昭三、注釈）。民法四一七頁以下各参照）。

このように、その根拠については、学説によって、多少のニュアンスの見られる営造物責任も、その法律的性質については、工作物責任における所有者の責任の場合と同様に、営造物設置・管理者の、いわゆる無過失責任と解するのが通説である。したがって、本判決の争点である営造物の設置・管理の「瑕疵」についても、「公の営造物の建造およびその後の維持、修繕に不完全な点のあることで、営造物が通常備うべき安全性に欠けておれば、その設備又は管理に瑕疵があることになる」

と説明され(今村・前掲書二四頁)、このようなものとしての「瑕疵」は客観的に判断すべきであり、設置・管理者の故意・過失に基づくことを必要としないと解するのが、これまた通説となっている(川前・前掲論文三頁、有泉・前掲論文七頁、加藤・前掲書一九四頁、今村・前掲書二四頁、有泉「洪水と河川管理上の賠償責任」(行政法演習Ⅱ所収)一〇頁、古崎「営造物責任」(現代損害賠償法講座(6)所収)三一頁など)。そして、営造物の設置・管理の「瑕疵」をめぐる右のような見解が、そのまま民法七一条一項の特に所有者の場合の工作物の設置・保存の「瑕疵」に対する通説的見解であることは多くの説明を要しないところであろう(たとえば我妻・利得・不法行為一八三頁、末川「土地の工作物による損害の賠償責任」(権利濫用)の研究所収)二二三頁、加藤・前掲書一九六頁、幾代・不法行為一六〇頁など)。

二 右に見られるように、国家賠償法二条一項の営造物責任についても、民法七一条一項の工作物責任における所有者の場合と同様に、その根拠についてはともかく、その法律的性質については、設置・管理者の無過失責任であり、したがって、営造物の設置・管理の「瑕疵」についても客観的に判断すべきであるというのが通説の立場である。しかし、この通説の指適する無過失責任の意味、したがってまた「瑕疵」の客観的判断という意味については、具体的な法適用という観点からは、かなり疑問の残る事柄といわねばならない。まず無過失責任の意味であるが、もし、それが営造物責任の成立に当っては設置・管理者の故意・過失が成立要件ではないというにすぎないのであれば、それはいささか正当なことといえてよい。しかし、もし、その意味が本来の無過失責任との同一性をいっているのであれば、それは正当とはいいがたい。なぜかといえば、従来、

典型的な無過失責任と解されてきた、たとえば鉦害賠償責任(九条)や、原子力損害賠償責任(原三)においては、故意・過失が成立要件にならないことは当然であるが、さらにここでは「瑕疵」ないしそれに類似する成立要件は、まったく存在しないからである(徳本・企業不法行為)責任の研究五頁以下)。その意味では「瑕疵」を要件とするかぎり、営造物責任は、いわば準無過失責任ともいってよいわけである。

次に、「瑕疵」の客観的判断という意味についてである。この点は本判決に直接関係する事柄であるが、通説の指摘する「瑕疵」の客観的判断については、従来、その内容が必ずしも明らかにされていたわけではない。ただ一般には、営造物の設置・管理行為とは無関係に、したがって当該営造物それ自体の状態から「瑕疵」、すなわち安全性の欠如を判断することをもって客観的判断といっているようである(たとえば、我妻・前掲書一八三頁、今村・前掲書二四頁など各参照)。そこで、もし、通説のいう「瑕疵」の客観的判断が、設置・管理行為とときはなされた営造物自体の状態からの判断をいうものとした場合には、次のような疑問がでてくるわけである。たとえば、本判決と同じように道路について考えてみると、路面のデコボコなどの欠陥にもとづく事故にあつては、このような判断もあながち不当ではない。しかし、道路それ自体には欠陥はないけれども道路をとりまく周囲の状況の変化に伴って結果として安全性を欠く道路となり事故が発生したような場合にはどうなるのであろうか。道路そ

れ自体には欠陥がなく、もっぱら路面上に放置された自動車  
事故の原因となった本判決事案はまさにそのような場合であ  
る。そして、このような偶発の場合にとどまらず、交通量の  
増大に伴いそれまでの道路施設では安全性を欠くようになりそ  
れが原因で事故の発生する場合も決して少なくないところであ  
る。これらの場合、通説の立場からはどのように処理されるの  
か必ずしも明らかではない。

營造物責任の法律的性質、そして、より実際的には「瑕疵」  
をめぐる通説のこのような不明確さは、反面、今日、營造物責  
任について、あらためて、その検討をうながすことにもなるわ  
けである。その検討は、より直接には營造物責任の母体である  
工作物責任にむけられているものであるが、その検討の在り方  
は必ずしも一様ではない。しいてその特徴を指摘すれば、工作  
物責任は、沿革的あるいは比較法的にみて無過失責任というよ  
りも、むしろ民法七〇九条の過失責任の延長線上の存在とみら  
れうるとする点にある(以前にも石本「民法七〇九条の意義(民商三九卷一頁)九〇  
頁以下があるが、近時では加藤・前掲書一九八頁、五十嵐  
・注釈民法四三〇三頁以下、沢井・公害の私法的研  
究一八七頁、石田・損害賠償法の再構成六六頁など)。そして、このような観点  
から、実際上の問題点である「瑕疵」についても、たとえば故  
意・過失客観化説(加藤・前掲書一九八頁、同、)、設置・保存行為瑕疵  
説(林Ⅱ中務・判例不  
法行為法三八〇頁)、損害回避義務違反説(沢井・前掲書一八七頁、岡井「工作  
物の基礎所収」  
八九頁以下)とでも呼ぶべき各種の学説を現出させるところとな  
っている。

三 以上のように營造物責任(工作物責任を含めての意  
味であり、以下も同様)については、

少なくとも学説にあっては、いまだその定説をみないというの  
が実状である。このような学説の状況のなかで、それでは本判  
決はどのような立場を採用したのであろうか。まず營造物責任  
の法律的性質についてであるが、この点については本判決は正  
面からは何も言及してはいない。しかし、本判決が、成立要件  
という観点からは、いちおう無過失責任を採用していることは  
明らかである。すなわち、本判決は、前掲要旨に見られるよう  
に少なくとも故意・過失という形では、ならん營造物の設置・  
管理者の行為の態様を問題にしていなかったからである。そのかぎ  
りでは、本判決は、營造物責任の法律的性質については、学説  
のうちの通説とその立場を同じくするものといつてよい。しか  
し、このようにその法律的性質については、いちおう通説と同  
様に、したがって無過失責任の立場に立つ本判決も、その營造  
物の「瑕疵」の判断については必ずしも通説と同一ではない。  
すなわち、通説にあっては營造物の「瑕疵」、すなわち、營造  
物の安全性の欠如は、もっぱら当該營造物それ自体の状態から  
判断しようとするものであった。これに対して本判決の營造物  
の「瑕疵」、すなわち、營造物の安全性の欠如の判断は、營造  
物それ自体の状態を問題にすることはもちろんであるが、そこ  
では、さらに營造物の安全性に対する營造物の設置・管理者の  
行為の態様をも問題にしようとするのである。そして、これら  
の營造物の状態や設置・管理者の行為の態様は、ただ、それら  
が個別に問題にされているのではなく、むしろ全体として、あ

るいは相關的に取り上げることによって、当該營造物の安全性の欠如を判断しようと試みているのである。このような「瑕疵」の判断は、近時の有力説にきわめて近似するところであるが、この点について、本判決は次のように判示している。

「当時その管理事務を担当する橋本土木出張所は、道路を常時巡視して応急の事態に対処しうる看視体制をとっていなかったために、本件事故が発生するまで右故障車が道路上に長時間放置されていることすら知らず、まして故障車のあることを知らせるためバリケードを設けるとか、道路の片側部分を一時通行止めにするなど、道路の安全性を保持するために必要とされる措置を全く講じていなかったことは明らかであるから、このような状況のもとにおいては、本件事故発生当時、同出張所の道路管理に瑕疵があったというのほかにない、としているのである。このように、本判決は、成立要件という点では通説と同様に無過失責任の形式をとりつつ、「瑕疵」の点では、營造物それ自体の状態のみならず、さらに營造物の設置・管理行為者の行為の態様をも相關的に判断することによって、きわめて近時の有力説に近似するところにその特徴がある。そして、本判決にみられるこのような特徴は、なにも本判決が最初というわけではなく、同様な特徴は、これまで多くの下級審判決にみられるのみならず、すでに幾つかの最高裁判決においてもこれを指摘しうるところである。(たとえば、最判昭和三十七年九月四日民集一六卷九号一八三頁、同昭和四五年八月二〇日民集二四卷九号一二六八頁、同昭和五〇年六月二六日民集二九卷六号八五二頁など)。そのかぎりでは、本判決の立場は、ほぼ

確立された判例理論であるといってもよいわけである。そこで、最後に本判決の立場、したがってまた、判例理論であるが、それはどのように評価されるべきであろうかということである。

思うに、營造物責任について、危険責任を根拠としつつも、その法律的性質や「瑕疵」の判断について不明確さを残す通説は、營造物事故のあらゆる場合、とりわけ本判決事案のように營造物それ自体には欠陥はないけれども周囲の状況の変化により安全性を欠くにいたった場合などに、適切に対応しえず、結果として、今日、「瑕疵」をめぐる、たとえば故意・過失客観化説、設置・保存行為瑕疵説、損害回避義務違反説といった各種の有力説を現出させていることは、すでに見られるとおりである。そして、これらの有力説は、その説明されるころは必ずしも一様ではないが、通説と異なって、營造物責任を過失責任の延長線上に位置づける点に、いわば共通した特徴が見出される。また、このような立場からは、その結果の当否を問わなければ、あらゆる營造物事故について適応可能であり、本判決事案もその例外ではない。したがって比較的初期にみられがちであった營造物それ自体の欠陥による事故(たとえば遊動円木の腐正五年六月一日民集二二卷一〇八八頁)と異なって、本判決事案のように、營造物それ自体には欠陥はないけれども周囲の状況の変化により安全性を欠くにいたったという事故の増加している現状においては、これら有力説の立場は、きはめて注目し得るところといわねば



ならない。しかし、反面、それでは、これらの有力説にはまったく疑問の点はないのかという点と必ずしもそうではない。その疑問と思われる点は、營造物責任を過失責任の延長線上に位置づけるということの意味である。その意味が、ただ營造物責任の不法行為法上の位置づけということにとどまる場合はともかくとして、さらにそれを越えて成立要件化をも含むものとするれば、それは、かなり疑問視せざるをえない。なぜかといえば、營造物責任の成立要件は、あくまでも營造物の設置・管理の「瑕疵」であり、設置・管理者の故意・過失ではないからである。その意味では、通説が營造物責任を無過失責任と解することもあながち不当といえないことは、すでに指摘するところである。したがって、この点をどのように整理するかは故意・過失が「瑕疵」にとって代わられた制度の趣旨にもかかわり、有力説にとって、なお今後に残された課題といってもよいところである。

通説・有力説を含めて、このような学説の状況の中で、本判決は、すでに指摘するように、成立要件という点では通説と同様に無過失責任の形式をとりつつ、「瑕疵」の点では、營造物それ自体の状態のみならず、さらに營造物の設置・管理者の行為の状態をも相関的に判断することによって、きわめて近時の有力説に近似するところにその特徴がみられる。そこで、このような特徴を有する本判決の立場は、形式的にみれば従来の通説の安易な修正型といえなくもないが、実質的にみれば、むしろ

る従来の通説と近時の有力説との、それぞれの長所を生かした折衷説ないし現実形態ともみられるのである。すなわち、本判決のような立場に立てば、營造物責任をめぐる、その成立要件という点では制度の形式・趣旨を維持しつつ、その実質的運用という点ではきわめて柔軟な適用を可能ならしめるからである。本来、營造物責任の対象は、いわば日常生活的なものから企業生活的なものにいたるまで、きわめて広範なものである。それだけに營造物責任の運用には、それぞれの対象に適應した、また、その意味での具体的妥当性のある適用の望まれるところである。したがって、曲がりなりにもそのことを可能ならしめる本判決の立場、したがってまた判例理論は、その一つの試みとして支持されることにもなるわけである。(瑕疵の相関的判断の必要性を指摘するものとして、徳本・前掲書二九四頁がある。なお、本判決の研究としては、齊藤・法曹時報二九卷七号五一頁、村上・民商七四卷三号四六頁、淺野・判例時報八〇一号一三四頁がある。)