

# —路上障害物による事故と 不可抗力について—

国土交通省 北海道開発局建設部 建設行政課企画係長  
伊藤 政美

本誌の「判例紹介」を引き継いでから、連載も3回目を迎えました。今回は、筆者のもとに寄せられた感想や質問のうち、「路上障害物による事故と不可抗力」を題材に取り上げ、解説したいと思います。

### 読者からの質問 —路上障害物による事故について—

路上に放置されていた障害物に、自動車が衝突して、物損が発生した場合。この障害物が、どれくらいの時間、路上に放置されていたなら、道路管理者は、責任を負うのでしょうか？  
基準があれば教えてください。

先生： 今回は、路上障害物による事故と不可抗力についてです。それでは、まず、不可抗力が認められた判例から説明してもらえないかな。

助手： はい。最判昭50.6.26の判例が有名です。内容は、道路管理者が設置した、工事中を示す、バリケード・赤色標柱等が、ある車両によって倒された直後、これらを倒した車両とは別の車両が、右工事の路面の掘削箇所転落し発生した事故です。

最高裁は、右事故は、不可抗力に該当し、国は、賠償責任を負わないとしました。これは、事故原因となった赤色標柱等は、夜間しかも事故発生直前に、先行した他車によって倒されたものであり、道路管理者が、遅滞なく原状に復し、道路を安全な状態に保つことは、時間的に不可能であるから、道路管理者に瑕疵はないと判断したものと考えられます。

先生： 国家賠償法第2条の「瑕疵」は、発生した危険に対して、道路管理者が、その危険を予見し、危険の発生を回避するための措置を講じることができたにも関わらず、右回避のための措置を怠った場合に、「道路が通常有すべき安全性を欠いていた」として、管理者の責任を問うものです。ポイントは、道路管理者が負う責任は、結果が発生したなら、いかなる場合でも責任を負う、いわゆる結果責任ではないということ、すなわち、予見できない事故や、回避できない事故の場合まで、賠償責任を負うものではない、

ということなのです。

助手： ということは、回避措置を十分講じることができたにも関わらず、回避のための措置を怠ったと評価できる場合には、道路管理に瑕疵があったと認定されるということですね。

先生： そのとおりだよ。それでは、次に、不可抗力が認められなかった判例を説明してもらえないかな。

助手： はい。最判昭50.7.25の判例が有名です。内容は、原付自転車の運転者が、路上に放置（約87時間）されていた、故障の大型貨物車に激突して死亡したというものです。判決は、「道路管理者は、道路を常時巡視し、故障車のある場合には、これを知らせるためのバリケードを設けるとか、道路の安全性を保持する措置を講ずるべきで、これを怠った点に、道路管理の瑕疵があった」と判示しています。

先生： 本件の場合、路上に、故障した大型貨物車が、87時間にもわたり放置されており、道路の安全性が、著しく欠如している状態にあり、道路巡回を行っていれば、放置車両を発見できたにも関わらず、道路管理者である土木出張所が、監視体制をとっていなかったことから放置を知らず、故障車の存在を知らせるためのバリケード設置等、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が瑕疵とされたのです。

助手： 87時間もあれば、放置車両を発見し、危険回避のための措置を講ずることは十分可能ですね。

ところで、過去の裁判例等から、路上障害物が、何時間放置されていたなら、瑕疵ありと認定されるかを示す基準はないのでしょうか？

先生： そうだね。道路管理に携わる人たちにとって、瑕疵の有無の境目を示す基準があると助かるよね。でも、残念ながら、個別具体の紛争を解決する訴訟の場においては、「当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべき」（最判昭61.3.25）という一般的な定式が示されているにとどまり、道路管理者が期待するような、何時間以内なら瑕疵はないという統一の基準はないのだよ。

助手： たしかに、落下物のような路上障害物の場合、道路の交通量や走行車両の種類によって、危険発生の度合いは変わってくるだろうから、一概には言えないですね。それでは、国土交通省として、実務上の基準を示していないのでしょうか？国が基準を示していれば、地方道管理者は、その基準を参考にすることができます。

先生： 私が知る限り、実務上の基準として整理されたものはないと思うよ。但し、一定の目安を示すことはできると思う。

例えば、道路巡回と道路巡回の間に発生した路上障害物の事故については、道路巡回の際に、路上障害物の見落としとか、通報があったにも関わらず回収等の適切な措置を講じていない等、管理者の落ち度が、認定される事情がなければ、不可抗力に該当し、原則として、瑕疵はないものとして、取り扱う余地があると思うよ。この基準は、路上障害物だけでなく、穴ぼこや陥没の場合にも当てはまると思う。君は、どう思う？

助手： 道路巡回に着目している点が、ポイントだと思います。というのも、放置されていた時間に着目して基準を設けることの難しさは、各道路ごとに、交通量や通行車両の車種等事情が異なるからです。その点、道路巡回は、かかる事情の異なる各道路ごとに、道路の安全を確保するために適切と考えられる頻度で行われているので、基準として、一定の合理性があると思います。

先生： 例えば、国道の巡回は、概ね1日1回の頻度で行われるよね。また、過去の裁判例に、路上に放置されていた盗難車両に他車が衝突した事故で、車両の放置期間が最大限約26時間であったことを瑕疵の有無の判断材料の1つとして考

慮、管理者を無責とした例があるよ（大阪地裁平5.6.23）。

助手： おおよそ24時間に落ち着きますね。過去の裁判例と、道路巡回の実務から考えて妥当な線かもしれない。この他、それぞれの道路事情が異なる地方道については、道路の安全確保のために、どのくらいの頻度で巡回を行うのが適切なのかを考え、道路巡回を行ってもらえば良いですね。

先生： かくして、道路管理者は、路上に、障害物が放置されている可能性があるとの予見のもと、日々パトロールを行うが、道路巡回の合間に、発生した落下物等の路上障害物については、通報がない限り、管理者が、その放置を知り、回避のための措置（回収等）を講じることは困難であるから、不可抗力であるとする余地が生まれます。もっとも、この基準は、道路巡回に対する信頼があって、初めて、成り立つ考え方です。つまり、①道路巡回が、各道路の事情に応じ適切な頻度で行われていること。また、②道路巡回の際、見落とし等ケアレスミスのないことが前提です。

助手： たしかに、道路巡回の頻度の適切さが「？」では、基準になりませんね。また、例えば、穴ぼこが原因で物損が発生した場合、道路巡回日誌には「異常なし」と記載されているが、現場の穴ぼこは、どう見ても、最近、出来た穴ぼこではないとなると、「道路巡回の合間で、回避は困難」という説明は成り立ちませんね。

先生： この他、トンネルの漏水防止板のような構造物からの落下物の場合、道路巡回以外にも、危険の発生を回避する方法があったのではないかと追及される余地があります。

助手： 瑕疵の有無の判断って、難しいですね。

## むすび

小学生の頃、朝の通学で、耳が凍傷になりかけました。当時の冬は、「寒さ」を乗り越えて「痛さ」すら感じたものです。寒さの厳しい朝は、通学が、2時間ほど遅くなる決まりがあり、毎朝、目覚めると、学校に行きたくないものですから、何℃だろうと、気象情報に見入ったものです。また、雪の多い日は、いつもより早く授業が終わり家路につくことができました。職場にもこんな決まりがあったら良いのにと、ふと思うことがあります。もっとも、このような決まりがあればと思うのは、冬だけでありませんが…とりあえず、ここだけの話ということで。（・・）