

主 文

原判決を破棄し、第一審判決中上告人の敗訴部分を取り消す。

被上告人らの請求を棄却する。

訴訟の総費用は被上告人らの負担とする。

理 由

上告代理人松村仲之助の上告理由について

一 原審の確定した事実関係の概要は、次のとおりである。

1 Dは、昭和四五年十一月二四日午前一〇時二五分ころ、鹿児島市a町b番c号先付近の上告人の管理に係る県道d公園線（以下「本件県道」という。）を大型貨物自動車（以下「本件自動車」という。）を運転して進行中、本件県道から日本国有鉄道（日本国有鉄道改革法〔昭和六一年法律第八七号〕による廃止前の日本国有鉄道法に基づく国有鉄道。以下「国鉄」という。）F本線の軌道上に本件自動車を転落させた。そこへ国鉄e駅方面からf駅方面へ向かって五両連結のディーゼル気動による急行列車（以下「本件列車」という。）が走行してきて本件自動車に衝突し、本件列車の一両目が脱線横転、二両目が脱線したため、列車の乗客二名が死亡し、三三名が傷害を負う事故（以下「本件事故」という。）が発生した。被上告人らは、本件事故による死亡者の遺族、受傷者本人及び受傷後死亡した乗客の遺族である。

2 本件事故現場は、鹿児島市a町の住宅地区にあり、付近には、別紙図面（以下「図面」という。）第一図のとおり、西側から順次、国道一〇号線（以下「本件国道」という。）、本件県道及びF本線がそれぞれ南北に走っている。本件県道は、本件国道から分岐し、北方のg町方面へ通ずる二車線の道路で、右分岐点（Y字型交差点）付近から北方約一三〇メートルに位置するF本線hトンネルのf駅側出口（以下「hトンネル出口」という。）付近まで、本件国道とF本線とに両側を接し

て並進している。

3 本件県道（もと市道であったが、昭和四〇年三月に県道に認定替えされた。）は、コンクリート舗装道路で、右分岐点付近で幅員七・七メートルあり、同所付近から g 町方面に向かって直線の緩やかな上り勾配となっており、見通しは良好である。本件県道と F 本線との並進区間には、図面第一図及び第二図のとおり、道路端に幅約四〇センチメートル、深さ約一五センチメートルのコンクリート製の無蓋側溝が設置されており、右側溝の東側にはさらに石造縁壁（以下「本件縁壁」という。）が設置されている。本件縁壁は、長さ約一メートル、幅約二五センチメートル、上段の高さ約三〇センチメートル、下段の高さ約四〇センチメートルの二個の縁石がセメントモルタルで接着されたもので、下段の縁石は道路側で約一五センチメートル、軌道側で約二四・五センチメートルの部分が地下に埋設されており、道路面から本件縁壁の上端までの高さは約四〇センチメートルである。右縁壁の東側には、図面第二図のとおり、八〇ないし一〇〇センチメートル位の幅で平坦な土羽があり、その端（法肩）から東に約六〇度の角度の下り急斜面がある。右斜面の法肩から軌道敷までの距離は、本件国道と本件県道との前記分岐点付近で約五メートル、h トンネル出口南方九三・三メートルの地点で約六・八メートル、同トンネル出口付近で約一二・六メートルある。なお、本件事故現場付近の F 本線の軌道敷（以下「本件軌道敷」という。）の幅員は五・五メートルである。

4 D は、本件事故当日、本件自動車（車高二・六七メートル、車幅二・四五メートル、車長七・〇五メートル、最大積載量七・五トンのダンプカー）を運転して時速約四〇キロメートルで本件国道を鹿児島市街地方面から i 町方向に進行し、午前一〇時二五分ころ、図面第一図の前記分岐点付近に差しかかり、右速度で本件国道から右側に進路を移して本件県道に進入し g 町方面に向けて進行しようとした際、前方約三〇メートルの本件県道中央寄りを g 町方面に向けて時速一〇ないし二〇キ

ロメートルの速度で進行している自動車を認めた。そこで、Dは、対向車両もなかったことから、右先行車の右側（東側）を通過してこれを追いつき、道路中央寄りを走行していた先行車の避譲をまたず、その右側に進入してこれを追越しにかかったが、本件自動車が先行車と接触しそうになり、これを回避するためハンドルをやや右に転把したところ、本件自動車の右前輪が本件県道東側の側溝に落ちた。Dは、本件自動車が大型車両で強い駆動力があることを過信し、減速あるいは停止の措置をとることなく、アクセル・ペダルを踏み込んで加速した勢いで右側溝から脱出しようとしたが、かえって側溝にハンドルをとられ、右前輪のホイールナット付近を本件縁壁に激突させ、そのままの状態では本件自動車を約一七・六メートル進行させた。その間、Dは、約一三・三メートルにわたって本件縁壁の上段の縁石を下段の縁石から剥離、崩落させ（一部は縁石自体が折れている。）、本件自動車を下段の縁石を乗り越えて路外に進出するに至らしめ、急遽制動措置をとったが時すでに遅く、本件自動車は制御を失い、本件軌道敷内に転落して行った。

5 本件列車を運転していたG機関士は、hトンネル出口を時速約五五キロメートルで走行し、右トンネル出口付近に差しかった途端、前方の本件軌道敷内に障害物（本件自動車）が転落しているのを発見し、非常制動による急停止の措置をとるとともに非常警笛を吹鳴したが及ばず、本件列車一両目の右前部を本件自動車に衝突させ、この結果、本件事故が発生するに至った。本件事故当時、事故現場付近における列車の運転回数は一日上下合わせて五七本であった。

二 原判決は、右事実関係の下において、次の理由により、上告人の本件県道の管理に国家賠償法二条一項にいう瑕疵があるとして、被上告人らの請求を一部認容した第一審判決を正当として、上告人の控訴を棄却した。

1 本件県道とF本線の法肩とは本件縁壁によって明確に区分され、かつ、側溝

は車道端を明示し、右県道を通行する車両等を縁壁に近付けないようにする機能を有し、右縁壁は、右県道を通行する車両等の運転者の視線を誘導し、車両等がこれに接触ないし衝突することを回避し、ひいては車両等が路外へ転落することを一応防止する機能を有していたものと認めることができる。このような本件県道の構造及び設置状況等からすれば、本件事故現場付近の県道における自動車等の運転には通常困難を伴うものがあるとは到底考えられず、本件県道の設置及び構造自体に車両等が路外へ転落する危険があったとは認められず、本件県道の設置自体に瑕疵があったということとはできない。

2 しかしながら、本件県道は、昭和四〇年三月に市道から県道に認定替えされた後、建設用の大型車両の交通が増大するのに加え、その他の車両の交通量も増加するなど道路利用状況が急激に変化しつつあり、転落事故発生の蓋然性も高まりつつあった。また、本件のように車両等の運転者が側溝に車輪を落とした場合に、加速してその勢いで側溝からの脱出を試みようとするのはいささか粗暴な点がないではないけれども、大型車両の運転者には通常ありうるところであり、Dの脱輪後の措置が道路管理者において全く予測し難いほどの異常かつ無謀な行為であったということとはできず、Dのとした措置は通常予想される程度の運転行為の範囲に含まれるものといえる。

3 以上、本件事故現場付近における県道とF本線との位置関係及び地理的条件に加えて、右現場付近において通行車両の増加及び大型化に伴う県道からの転落事故発生の蓋然性が高まっていること、本件縁壁が粗暴ではあっても通常予想される範囲内の運転行為によって崩落していること、これにより右転落事故が発生した場合のF本線を走行する列車の乗客に対する危害の重大であること等を考えると、本件縁壁は、本件事故時点における同現場付近の地理的状況及び道路の利用状況等から要求される車両等の路外への転落防止のための防護施設としては不十分なもので

あり、通常の衝撃に対して安全なものでなかったというべきである。したがって、右縁壁のみで十分であるとして、本件事故現場付近の県道につき車両等の転落防止施設を増強する等の措置を講じないまま本件県道を利用させ、その結果第三者に危害を生ぜしめた上告人の道路管理には瑕疵がある。

三 しかしながら、原審の右判断は是認することができない。その理由は、次のとおりである。

国家賠償法二条一項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい（最高裁昭和四二年（オ）第九二一号同四五年八月二〇日第一小法廷判決・民集二四巻九号一二六八頁）、右の通常有すべき安全性は、営造物の設置管理者において通常予測することのできる用法を前提として定めるべきものであって、この趣旨における安全性に欠けるところがない場合には、営造物の通常の用法に即しない行動の結果事故が生じたとしても、右事故が営造物の設置又は管理の瑕疵によるものであるということとはできないと解するのが相当である（最高裁昭和五三年（オ）第七六号同年七月四日第三小法廷判決・民集三二巻五号八〇九頁参照）。これを本件についてみるに、原審の確定した前記事実関係によれば、幅員七・七メートルある本件県道の道路端には図面第二図のとおり幅約四〇センチメートル、深さ約一五センチメートルのコンクリート製の無蓋側溝が設置されており、更に側溝の東側には図面第二図のとおり道路面から縁壁上端までの高さ約四〇センチメートル、幅約二五センチメートルの石造の本件縁壁が設置されていたというのであり、本件縁壁の右材質、高さ、形状等の構造に加え、本件県道の幅員や見通し状況、側溝の存在等を考慮すると、本件縁壁は、通常予測することのできる用法を前提として生ずる事故によって車両等が路外へ転落することを防止する機能に欠けるところはなかったものというべきである。そして、前記認定事実によれば、本件事故は、Dが本件自動車を運転中、先行車を無理に追い越そうとして過って本

件自動車の右前輪を本件県道東側の側溝に落とした際、減速あるいは停止の措置をとることなく、アクセル・ペダルを踏み込んで加速した勢いで側溝から脱出しようとし、かえって側溝にハンドルをとられ、右前輪のホイールナット付近を本件縁壁に激突させ、そのままの状態では本件自動車を約一七・六メートルも進行させ、その間、約一三・三メートルにわたって本件縁壁の上段の縁石を下段の縁石から剥離、崩落させ、本件自動車を下段の縁石を乗り越えて路外に進出するに至らしめ、急遽制動措置をとったが時すでに遅く、本件自動車は制御を失い、本件軌道敷内に転落した結果発生したというのである。そうであれば、Dのとした措置は、本件自動車が大型車両で強い駆動力があることを過信して強引に側溝からの脱出を図ったもので、本件事故現場付近の前記地理的状况等にかんがみれば、極めて異常かつ無謀な運転行為であって、本件県道の管理者である上告人において通常予測することのできない行動であり、本件事故はこのようなDの無謀な行動に起因するものであったといえることができる。そうだとすれば、本件県道における車両等の転落防止施設としては前記側溝に接して設置された本件縁壁をもって十分なものであったというべきであるから、本件県道が通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、Dのした通常予測することのできない無謀な行動に起因する本件事故について、上告人が道路管理者としての責任を負うべき理由はない。

してみると、本件県道の管理につき上告人に瑕疵があったとした原審の判断は、国家賠償法二条一項の解釈適用を誤った違法があり、その違法は判決の結論に影響を及ぼすことが明らかであるから、この点の違法をいう論旨は理由がある。そして、右に説示したところによれば、前記確定事実の下においては、被上告人らの請求は理由がないことに帰するから、原判決を破棄し、被上告人らの各請求の一部を認容した第一審判決中右請求認容にかかる上告人敗訴部分を取り消した上、被上告人らの請求を棄却すべきである。

よって、民訴法四〇八条、三九六条、三八六条、九六条、八九条、九三条に従い、
裁判官全員一致の意見で、主文のとおり判決する。

最高裁判所第一小法廷

裁判長裁判官	橋	元	四	郎	平
裁判官	角	田	禮	次	郎
裁判官	大	内	恒		夫
裁判官	四	ツ	谷		巖
裁判官	大	堀	誠		一