

〇〇〇圓、二號國道山口縣吉敷郡嘉川村—下關市間は二、一〇〇、〇〇〇圓、三號國道大分縣速見郡中山香町—別府市間は一、八〇〇、〇〇〇圓、二三號國道高松市、丸龜市間は一、五〇〇、〇〇〇圓何れも六ヶ年繼續事業である。

かくて昭和十一年度に始めて國道繼續費が認められて以來これで繼續箇所は二十二箇所となり總額六二、八五

九、三九三圓となつた。

三、特殊國道は三〇〇、〇〇〇圓、府縣道補助費は三、五六三、三八四圓、單年度國道改良費は事業費二、八七三、

一〇四圓である。是等の事業は軍事施設、飛行場、軍需工場、鑛山、産業開發等時局に即し最も緊急を要するものから着手せらるゝ見込である。此の外沖繩縣振興の爲に一八五、〇〇〇圓、鹿兒島縣大島郡振興の爲に六三、〇〇〇圓認められたのである。

只寔に遺憾に堪へなかつたのは道路舗裝費が削除せられたことであるが道路舗裝の緊急なことは議論のないところなので來年度に於ては捲土重來其の主張を貫徹せんことを期して止まぬ。

府縣道路管理上の責任と交通上の注意義務

梅田三郎平

一、はしがき

昭和八年十一月六日高知縣高岡郡越知町野老山地内の府縣道高知松山線上に於て貨物自動車が路側の石垣を崩壊し

谷底へ墜落した事實がある、その際道路の石垣が同時に崩壊したる爲自動車所有者は道路の石垣工法に不備があつたから石垣が自動車の重量に絶え兼ねて崩壊したのであつて

墜落の原因は道路管理者に於て管理上の瑕疵に基くものなりと爲し其の損害金千四百七十八圓二十八錢を道路管理者たる國の代表者高知縣知事に賠償せよとの請求訴訟が提出された、第一審は既に高知地方裁判所に於て被告高知縣知事勝訴の判決があつたが原告は大阪控訴院に控訴し同院に於ては本年九月三十日左の通判決するに至つたのである。

判 決

高知市新町百三十番地

控訴人 坂本龍吉

高知市南新町二丁目三十五番地

控訴人 小松直

右訴訟人兩名訴訟代理人辯護士

山口吉美

被告訴人 國

右代表者 高知縣知事 小林光政

右指定代表者 高知縣屬 梅田三郎平

右當時者間ノ昭和十二年(ネ)第一〇二八號損害賠償請求控

訴事件ニ付當院ハ判決スルコト左ノ如シ

主 文

本件控訴ハ之ヲ棄却ス

控訴費用ハ控訴人等ノ負擔トス

(以下省略)

本件は道路管理者の道路管理上の責任と交通業者の道路交通上の注意義務に關する判決であつて實務上の參考となる點が多いから茲に其の概要を掲げることとした。

二、控訴人の主張

控訴人は五月三日付を以て左の主張を爲した。

(1) 本件自動車の墜落箇所に於ける道路の石垣は大正六年の築造に係るものなる處、當時は未だ自動車の交通なく従つて貨物自動車の如き重量物の交通を想像せざる時代に適應したる施設を其の儘トラックの交通頻繁となりたる今日何等の施設を施すことなく放置し置きたるが爲め重量物の頻繁なる通過に因り地盤並に石垣に緩みを生じ本件の道路崩壊を生じたる次第なり。そ

の證據として

「右石垣は大正六年築造したる以後修理したることなきか其南方の石垣に狂ひを生じ本件事故の前修理を爲したることある旨の原審證人Aの證言路面に輝生しありたる旨の原審BC等の證言記載、本件事故發生前其場所附近に谷に面した道の端より二尺内側に寄りたる場所に幅五、六寸深さ四、五寸長さ二、三間位路面に龜裂ありたる旨の原審證人Dの證言及同所は常に山崩れのある所にして土質日頃より内部的に損傷し居りたる結果道路の一部崩壞したるものなりと爲す佐川警察署巡查(イ)の作成に係る調査書」を採用して曰く彼れはれ綜合して考へるときは本件石垣の箇所も崩潰の危険を孕み居りたる事實を觀取し得べく從つて之に反する證人Aの證言は容易に信用すべからざるものと思惟す。尙昭和十三年三月四日付被控訴人の再答辯書第四項によれば元來本件の道路は原郡道なりしを大正十三年郡制廢止と共に其儘府縣道に編入したるものにして

非常に路面の構造に遺憾の點多きことを自認せり。

(2) 原審の檢證調査によれば崩壞したる石垣は多少の勾配ありと記載せられたるか眞實本件石垣は勾配有るや無しやの程度のものにして寧ろ勾配なしと言ふに近し而して證人Aの證言によれば道路側面の石垣は一坪十六石、二十石、二十五石、三十石、五十石の區別ありて本件崩潰の道路側面の石垣は三十一、二石なりと言ふ。果して然らば殆んど勾配の存せざる本件道路の側面の石垣は一坪十六石若くは二十石を以て築造すべきものなるに重量自動車の交通なかりし大正六年當時の築造に係る三十一、二石の石垣を其儘放置して何等の工作を施さざりしは此の點に於ても被告に過失あり。尙右證人Aは「勾配も規定通りつけてあります」と證言せるが此の意味は恐らく大正六年頃の輕量の交通に堪へ得べき當時の規定に基く事實を述べたるものにして當時想像だに爲さざりし重量貨物自動車の通過に堪へ得る勾配を當時既に設けありたりとの意に非ざる可

し。

(3) 控訴人は前記崩壊石垣は事故發生前既に狂ひを生じ居りたる事實を主張し之が證據として原審證人Aの證言を援用す即ち證人に檢證圖面第三を示し崩潰石垣の部分の間に對し證人は左の供述を爲したり。

「尤も實際崩潰した所は只今申すよりは小範圍でしたと言ふのは石に緩みを生じたり或は築石の部分により築き直したものでありますから」

(4) 原審判決は運轉手に於て貨物自動車運轉するに當り路肩と僅か一尺程度の距離に接近し約七哩の速度を出して右崩潰箇所を將に通過し終らんとしたる瞬間急遽把手を右方に切りたる爲め後部過重となり貨物自動車の後部の右車輛が其の反動を蒙り降雨の爲滑り易き路肩を外し本件事故を惹起したるものなる旨判示せるが把手を右方に切りたればとて後部車輛が其の反動を以て反對の方向に一尺の距離を走るものに非ず若し判示の如く後部に重量が掛り居りたりと假定すれば尙更

後部車輛に反動の及ぶ筈なし尙又車體に時速七哩の速力加はり居たる場所に於ては後部車輛は一尺左方に向ふの暇なかるべし。

(5) 本件自動車車臺の重量は四百四十貫にして積載貨物の重量は二百九十六貫即ち三百貫なる所被控訴人は車體を五百十貫積載貨物の重量を四百四十七貫と主張せり。

當時運轉手に對する巡査部長(ロ)の聽取書に於て運轉手は積載貨物の重量は三百貫なりと供述し同人の原審證人としての供述に於ても同趣旨を述べ居れり尙控訴人本人も亦同趣旨の供述を爲したり、然るに證人Aが知事に提出したる交通事故報告書には積載貨物の重量を合計四百二十七貫と記載したり然るに原審に於て同人は此の點の説明として「荷物はなんでも四百貫位だつたと關係人から聞えて居ります、一々秤にかけて調べた譯ではありませんが、人夫をして一定の標準に基き判定した結果四百貫と測定した譯であります其の際

は原告側は立會ひしません」

と證言せり、斯の如く此の四百二十七貫の根據は確實なる實驗に基くものに非ざることを知るべし。

其の後警察部に於て作成せられたる乙第三號證事故欄には貨物四百貫位と記載し乍ら「過失と認むべき點」欄に於て貨物重量推定四四〇貫と増加せられたり。

以上の事實と其の荷物を終始自ら取扱ひたる運轉手及控訴人の變らざる供述に對比すれば自ら控訴人の主張事實の眞實なることを窺ふに足るなり

(6) 被控訴人は自動車は本件道路の中央を通行すべきものにして川岸に於て〇、五米山側に於て〇、六米の部分を通行すべからず若し此の部分を通行するに於ては危険存する旨を主張せるが本件道路の如き幅員に於て斯かる部分に危険あらば寧ろ自動車の通行を禁止するが自然にして此の大危険の存在に對し何等備ふる所なく而も漫然自動車の通行を許し居りたるは是道路所有者として正に爲すべきの注意を怠りたる過失あり。

と申立て更に最後の口頭辯論に於て證人丁の證言「石垣より二尺ばかり内側に長さ二間位の地割がして居たことを知つて居ります」を援用して道路の維持管理の不備なることを陳述したり。

三、被控訴人の主張

(1) 本事件は單に高知縣のみの問題ではなく全國各府縣に於ける道路管理上の重大問題でありますから十分其の眞相は明らかにして御賢察を賜らんことを希望するものであります。

先づ本事件に於て明らかにせねばならぬ點は、

(A) 道路の工作物たる石垣が工法上適當であるや否
(B) 道路交通上から見て一車路線を交通する場合自動車運轉手は如何なる注意義務ありや

等の二點であります。

(2) 先づ緒論と致しまして自動車交通を基本とした道路の種類に付一寸説明させて戴きたいと思ひます。

道路には自動車取締令により自動車の通行を許すものと許さぬものとが御座いまして一車路線二車路線三車路線等々の區別があります、普通自動車の交通を許されて居る道路の有効幅員が自動車全幅員の二倍半ある場所に限られて居りまして、之れを二車路線と云ひます。一車路線とは道路の有効幅員が自動車全幅員の一倍半ある場合を云ひます、之の一車路線は原則として自動車の交通は許さないことになつて居りますが適當の距離に二車路線相當の待避所があるときに限り自動車の交通が許されて居ります。

(3) 本件道路は總幅員平均三米六〇有効幅員二米六〇ありまして適當の箇所に待避所が設けてありますから一車路線でありまして自動車の交通が許されて居ります。

(4) 高知縣の道路は他府縣の道路と異なり非常に道路の幅員が狭い爲實際上から見るときは自動車の交通を認めることが無理な状態にあります斯かる道路の現況に

鑑み高知縣では自動車の全幅員を制限して居ります、即ち大型最大車幅一米七二(五尺七寸)小型車體幅一米五〇、車臺幅一米四五としたのであります併して車幅一米七三を有する所謂大型自動車は一車路線のみに許し幅員狭き道路には之れを許さないのであります、尙本縣の道路は爾來郡道でありましたものを大正十二年郡制廢止と共に其の儘府縣道に編入致しました關係上非常に路面の構造に遺憾の點が多いので近代文明が齎らした交通機關を無條件にて許可することが出来ない状態に置かれて居ります。依つて自動車の幅員を制限する一方自動車の積載量の制限を爲して居る様な譯です積載量は最大制限千三百五十疋(即ち三百六十貫)でありますが道路に依つてはそれ以下に制限して居るものもあります。

(5) 今本事件使用の自動車を觀まするに甲第二十三號證「車體検査票」に依れば自動車全幅員一米九二車臺幅員一米七二とありまして車臺のみを本縣の制限車幅に

適合せしめ自動車全幅が一米九二であります。従つて高知縣に於ては道路の現況から見て制限違反の車幅を有する自動車であります。道路管理者は斯の如く長き全幅を有する自動車を交通せしめることは許されてないものであります。

本縣が特に自動車の車幅を一米七三に制限したことは車臺及車體の制限であります何となれば車臺制限は加重制限を爲すためであり車體制限は道路の幅員狭き爲の交通現況からの制限であります。

従つて控訴人は本縣道路管理者が認めざる車幅一米九二の自動車を運轉したのでありますに單に保安警察上營業の免許ありとするも道路管理者は本縣道路の現況から之を許さざるものであります。更に積載量に於ても乙第一號證積載量調に掲げたる通り四四七貫を積載し約八七貫目だけ制限量を超過して居つたのであります。

(6) 次に一車路線に於ける自動車交通の現況を説明致し

説 統

ますれば断面説明圖(A)の如く常に自動車は道路の中央を通り左右兩側は歩行者をして通行せしむる様につきであつて最悪の場合と雖も朱線即ち自動車交通を禁じ居る箇所を通行し得ざることは運轉手たる者は常に熟知せねばならぬところであります、即ち圖示(B)(C)に於ける朱線の箇所が禁止區域であります。

(7) 然るに本件は第一審に於ける證人口の證言「川の方から七尺位奥(山手の方)迄崩土を除けました、乗用車は川の方から一尺三寸位内側を通りトラックは山手崩土と四寸位の間隔を保つて通りました」Fの證言「圖示して川の方より六尺六寸位崩土を除けましたトラックはハイヤーより幾分外側(川の方)を通つた様に思ひます」Eの證言「路肩が二尺二寸位長さ一間石垣二枚目位が崩れ小型自動車ならやつと通れる位で大型は通ることは出来ない状態でした。

(註) $(1.45m + 0.50m + 0.20m) = 2.25m =$ (小型自動車十五寸)

(註十寸四寸)

及乙第一號證Nの口頭録取書「自宅の自動車は外輪が石垣の端から一尺位の餘裕を置いた程度で無事に通りました」によれば圖示Dの如く僅か幅二米二〇のみの崩土を取除けて圖示Eの如き交通を爲したことを明らかにして全く自動車の通行を禁止しある朱線内〇、五〇米の箇所を通行したものであります、幸ひ本箇所は地盤が岩層であり石垣も控一尺四寸を有し所謂二十五石築である爲訴外Nの乗用自動車は最徐行を以て無事に通過し得たのであります若し道路の地質及石垣が不良不備であつたなら右乗用自動車も通過し得ないのであります即ち自動車の重量が石垣の根に加はり外部に押し出して崩壊されて了ひます。

(8) 斯かる危険なる場所を通行するに際り控訴人の使用人たる運轉手は何等助手合圖者も置かず(第一審證人K及乙第一號證N口頭録取書)時速七哩の速力を以て一息に乗り切らんとし(甲第二十四號の四)前輪が崩土の箇所を通り抜けたと思ふ時左後輪を石垣より滑り落

し前輪浮上りて仰向けとなり前輪を以て石垣を掻きむしり落すに至つたのであります控訴人等は助手の合圖を俟つて通過したと云ふも時速七哩の速力を以て乗り切らんとする際助手の合圖の如何に無關係の立場に置かれたかは想像するに餘りある所であります石垣が如何に堅固であるかと云ふことは平面及側面説明圖の如く後輪を滑らした箇所の石垣は何等損傷し居らざることにより證明せらるゝと同時に前輪にて掻きむしりたる石垣すら僅か二段目のみを崩壊せしめたるに過ぎなかつたことに依つても亦明瞭であります。甲第二十四號ノ四證運轉手の供述によれば時速七哩の速力を以て前輪が崩土の箇所を通り抜けたと思つた時云々とあるから其の瞬間に於ける自動車の位置は斷面説明圖の如き状態にあつたことが想像せられます。

(9) 本箇所の石垣は上、中、下共控一尺四寸を有し所謂二十五石築でありまして石垣の工法としては絶體的堅固に築造せられて居ります圖示Fに示した通り二十五

石、三十六石、五十石と云ふ石垣の工法は表面に現はれたる石の箇數によつて定むるのでなく石垣の控の長さによつて區別するのであります石垣が堅固であるか軟弱であるかと云ふことは表に現れたる石の數ではなく控の長短によるものであります、石垣を普通築造する場合は土質及工費の關係にも依りますが断面説明圖Fの如く上、中、下第三段に區分して各々工法と合致する様に五十石三十六石二十五石「イ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ」に築造するものであります。

(10) 本件事故は断面説明圖(D)(E)に示したる如く川に面する部分僅か幅員約二米二〇の崩土を無斷に取除けたのみにて制限外の車輪一米九二を有する自動車を通行したのであつて道路の有効幅員外即ち平面説明圖の如く自動車の交通を禁止してある朱線内即ち側壁石垣上を通過したのであります。斯る危険極まりなき石垣上に車を乗り入れるときは運轉手は石垣の堅軟の程度を詳細に調査し必ず積荷を軽くするとか又は空車と爲

したる上最徐行を以て前後より助手に合圖せしめ石垣より滑り落ちざる様靜かに通過する義務あることは敢て説明する迄もありません、甲第二十四號ノ四證に於て運轉手は自己に於て注意義務を怠り居りし旨の自供を爲し居る點から見ても本件事故が運轉手の過失に基くものなることは自ら明らかであります。

(11) 甲第二十四號ノ四證運轉手の自供並に第一審に於ける證人(K)(F)(E)の證言を參酌するに側面説明圖に示すが如く僅か二米二〇の崩土を取除けを爲し車幅一米九二を有する自動車をして石垣上を通過せしむるに時速七哩と云ふスピードを以て一息に乗り切らんとしたことは争はざる事實でありまして如何に無謀なる交通を敢てしたかゞ推察し得らるゝものであります、運轉手は車幅一米九二を有する車なることを認識し居りたる爲僅か二米二〇の狭間を通過するには到底尋常の手段にては乗り切ることが出来ぬであらうと考へ危険なる事を知りつゝスピード通過を決行したのでありま

す、其の結果豫め豫知した通り墜落と云ふ事實に見舞はれたのでありまして全く自業自得と云ふより外ありません。

- (12) 翻つて前述したる點を簡単に申し上げますれば被控訴人は控訴人所有の自動車は車幅一米九二を有する制限外の自動車であつて道路管理者は斯る自動車の交通を許し居らざること並に過重制限外の貨物を積載して居つたこと本件事故は甲第二十四號ノ四證による運轉手の自供並に第一審證人(K)(F)(E)の證言及乙第一號證Nの口頭録取書等の證言及供述により全く運轉手の過失に基くものであること本件箇所石垣は絶對堅固なる構造を以て築造せられ居ること更に本件自動車は一車路線を交通するに常規を逸して自動車交通を禁ぜられある朱線内石垣の上を通過したこと等の諸點を主張するものであります、更に原審判決を總て援用して最後の口頭辯論に於て控訴人の主張を左の通り簡単に反駁せり。

- (13) 五月三日控訴人提出の準備書面第一號より第六號まで通視するに控訴人の利益となるべき事項の無いことを非常にお氣毒に思ひます、従つて一々取り上げて辯駁の必要がないのであります、御判決の参考となる點のみを簡単に申し上げます。

- (1) 第一號では本件道路は大正六年に築造されたものなれば石垣は非常に薄弱な工法であり現代自動車の如き重量交通には絶えないものである被控訴人の再答辯書第四號に依れば元來本件道路は原郡道なりしが大正十三年郡制廢止と共に其儘府縣道に編入したもので非常に路面の構造に遺憾の點多きことを自認せりと主張されて居りますが、本件道路は明治十八年當時の縣令田邊良顯が國道として改修したものを大正六年に至り道路改良の必要を認め仁淀川沿岸の強固なる岩盤に現在の如に付替へたのであつて本縣最初の府縣道改良であります、従つて其の工法に於ても今日の工法に遜色のない立派なものであります

それは控訴人の自動車を通る直前訴外藤澤醫院の乗用自動車は靜かに易々と石垣の上を通過したるに何等の支障なき事實あり控訴人の自動車運転手は右の事實を見て石垣の強固なることを熟知し無謀にも貨物を滿載したる儘時速七哩と云ふスピード通過を試み滑り落ちたのであります。

(2) 第二號は石垣の法勾配と石垣の築造方法に付ての主張でありますが控訴人は第一回の口頭辯論の際乙第四號證(石垣築造工法ニ對スル大野道階技師ノ復命書)の成立を認めて居りますから説明を省きます。

(3) 第三號は石築を修繕するに際しての工事方法に關し證人Aの證言を利益に援用して居りますが素人たる控訴人が本證言を以て有力な證據と考へることは一應もつともなことであります。が技術上からは當然なことであつて何等本件解決の證據價值が存しないのであります。

(4) 第四號は素人たる控訴人の考と致しましては當然

でありまして面白い考へ方と思はれます。然れども物事は兎角素人の推理を満足させるともなくそこには物理學上の運動の變化が起りまして種々な現象が生ずるものです。例へばゴム輪の石上に於ける運動は平常運動であれば滑性が極めて少なく正則的な運動を起しますが石が水に濡れた場合は想像以上の滑性が生じて本件の様な事故が起るものです。これは控訴人がゴム底の足袋を履いて濡石の上を走つたなら直ちに解ることでありますから説明はこの程度に止めます。

(5) 第五號は積載重量の問題であります。控訴人と被控訴人との心理状態は大變異つて居る様に思ひます。控訴人は斯る考へが控訴人は國を相手方として損害賠償を請求する心算で計畫的に積載數量を少額に見積つたのであります。が被控訴人にあることを知りませんから現形の存する荷物に就ての極めて内輪的に積載量を計算しその他損傷した荷物は計算の中

に包めなかつた様です私は縣の積載量計算は客觀的であつて少量過ぎて正確でないと思つて居ります。

本件積載量の問題は控訴人の變らざる虚偽の計算より客觀的推定に依る縣の計算に眞實性ありと斷定するが當然です。裁判長に於ては既に心理の正邪を御認識なされ御賢察なさるゝことと思ひますから本件は敢て争はん心算です。

(6) 第六號は被控訴人の提出したる再答辯書に於て述べた如く自動車交通に於ける運轉手の交通常識でありまして説明の要ないことと思ひます一口に申上げれば「控訴人の主張は泥棒が「雨戸に鍵が掛つて居らないから盗んだのだ、盗まれたくなければ雨戸の鍵を締めて置け」といふと同じであります」「所謂泥棒にも三分の理」とでも申しませうか仲々御念の入つた理屈だと思ひます。

(7) 最後に控訴人はKの證言を證據に援用して居りますがKの證言を證據に援用することはKをして偽證

罪に陥入らしむることになりますから被控訴人はKの名譽の爲證據力を認めないことに致しました。何となればK證言中「其處の石垣が雨の爲に崩れて居たことを後で聞きましたが自分には見て居りません」と裁判長に申述したるに拘はらず其の直後控訴人の代理辯護士の誘導訊問に引きずられ「其處の石垣が幾分繰出して崩れかゝつて居た様に見受けられました」と虚偽の申立を爲すに至つたのであります。被控訴人は無智なるKを罪人とすることを好みませんから證據力を否定する次第です唯證言中「運轉手Mが墜落する前には路面の龜裂は工夫が直したがる自動車の刃ねが入つたか知りませんが自然と表面が判らん様になつて居りました」と自供し路面には龜裂がなく立派な道路であつたことを裏書して居りますからこの部分は證據の利益に援用致します。これは證人の供述の通り立派な道路でありますから工夫が手入をせずとも元々ない龜裂ですから判らない

のは當然であります。

以上補充答辯を爲し口頭辯論の打切りを要求したるに控訴人は更に甲第二十四號證の成立を張主する爲め元巡査甲の證人申請並に實地検査を申立てた裁判長は控訴人の申立を採用せず來る九月三十日判決言渡旨を申渡すに至つたのである、その判決理由は左の如し

四、判決理由

昭和八年十一月六日高知縣高岡郡越知町野老山バラカタキ縣道東端ノ石垣崩壊シ控訴人坂本龍吉ノ所有ニシテ運轉手森本美利操縦ニ係ル貨物自動車カ貨物ヲ積載シタル儘墜落シタルコトハ當事者間爭ナキトコロナリ、仍テ右事故ハ高知縣ノ所管ニ係ル右縣道殊ニ其ノ石垣ノ設置保存ニ瑕疵アリタルニ因ルモノナリヤ否ヤニ付案スルニ成立ニ爭ナキ甲第二十三號證第二十四號ノ四乙第一、第二號證第三號證ノ一乃至三原審證人丸山新藏同片岡虎彌同藤原忠太同前岡勇ノ各證言同森本美利ノ證言ノ一部及原

説
苑

審ニ於ケル檢證ノ結果ヲ綜合スレハ本件縣道ハ高知愛媛兩縣ヲ結フ唯一ノ車道ニシテ現場ハ仁淀川ノ西岸高サ約二十間ノ斷崖上ヲ南北ニ通シ其ノ東側ハ仁淀川西岸ノ岩盤上ニ路緣二十尺ヲ徑トシテ最高法高十三尺三寸ヲ有スル略半月形ノ石垣ヲ高知縣訓令乙第四百四十九號設計準則ニ從ヒ控(奧行)一尺五、六寸ヲ存シテ所謂二十五石築(控ノ長サ一尺四寸ヲ有シ一坪ノ石數二十五個乃至三十個迄ノ石垣)トシ地盤モ亦岩層ナリシ爲其ノ場所ノ工事トシテハ適當ニシテ別段ノ瑕疵ナカリシモノナルトコロ事故當日タル昭和八年十一月五日ハ午前十一時頃ヨリ雨ヲ冒シ夜ニ入りテモ息マス而シテ同夜十時頃迄ハ異狀ナカリシモ訴外藤澤喜久次カ外四名ト運轉手坂本猪兎次ノ操縦セル自家用自動車ニ同乗シ愛媛縣下ヨリ高知へ歸ル途中同夜十一時頃右現場ニ差掛ルヤ降雨ノ爲西側ノ崖道路上ニ崩落シ總量約〇、三立坪長サ四間高サ最高三尺内外ニ路面ヲ閉塞シ居リテ通過不能ナリシヲ以テ同乗ノ女子二名ト運轉手トヲ殘シテ男子ハ總テ降車シ徒歩ニテ前

進シ同乗ノ婦人ハ其ノ儘自動車ニテ引返サシメタルトコ
 〇其ノ途中乙種運轉手森本美利カ訴外竹島幸吉ヲ助手ト
 シテ操縦シ荷主タル控訴人小松直温ノ同乗スル重量約四
 百四十貫ノ青物類ヲ滿載セル車體總幅員ニ米九二ノ高第
 五一號貨物自動車ノ高知ニ向ヒ來ルニ會シ右崩塌ノ爲通
 過不能ナル旨警告シタルニ茲ニ協力シテ路面ノ土石ヲ除
 去スルコトニ一決シ以テ現場ノ通過ヲ試ルコトトナリ仍
 テ直チニ人夫二名(片岡虎彌、藤原忠太)ヲ雇ヒ現場ニ
 連行シ雨ヲ冒シ車燈ヲ頼リニ取除キニ着手シ約一時間ノ
 後外側幅一間一分位ノ取除キヲ終ルヤ先ツ試ニ訴外坂本
 猪兎次ヲシテ其ノ操縦スル自動車ヲ通過セシムルコトニ
 ナリ同人ハ右人夫等監視ノ下ニ前方ヨリ乘客藤澤ナカラ
 シテ合圖ヲ爲サシメ空車ノ儘石垣ノ縁側約一尺ノ餘裕ヲ
 存シ山手ニ殘存スル崩土ニスレスレニ除々ニ運轉シ無事
 ニ通過スルコトヲ得タルニ依リ訴外森本美利ハ當時高知
 縣ニ於テハ貨物自動車ノ最大幅員ヲ一、七三米(五尺七
 寸)以内ニ制限シ又其ノ最大積載量ヲ一、三五〇吨(三

百六十貫)ト定メ且路面開鑿部分ノ幅員ハ一間一分ニ過
 キサリシニ拘ラス甲第二十三號證ノ如ク全幅員一米九二
 ニシテ制限ニ違反シ且重量約四百四十貫ニシテ制限ヲ超
 過セル貨物ヲ積載セル右貨物自動車ヲ普通速力(時速約
 七哩)ヲ以テ一氣ニ乘リ切ラントシ將ニ通過シ終ラント
 シタル刹那突然右側後車輪ハ石垣ノ控(上面)外端ヲ離レ
 テ石垣外側ヲヒリ落チ爲ニ車體浮上リテ積荷ハ共ニ約二
 十間下方仁淀川ニ墜落シ其ノ勢ヲ以テ石垣ノ上段二枚目
 迄ノ石材土砂等崩塌シタルモノナルヲ認ムルニ足ル原審
 證人田邊寛同刈谷正行同森本美利當審證人小松一二ノ各
 證言控訴人小松直温ノ原審ニ於ケル供述中右認定ト軋觸
 スル部分ハ措置シ難ク他ニ本件事故カ被控訴人ノ管理ス
 ル縣道ノ設置保存ニ瑕疵アリタルニ因ルモノナルコトヲ
 認ムルニ足ル證左ナシ
 然ラハ降雨ノ爲路面上ニ側壁崩塌シ通過不能ナリシニ拘
 ラス夜半而モ雨ヲ冒シ漸ク車體ヲ通シ得シ程度ノ土石ヲ
 取除キタルノミニシテ制限違反ノ幅員ヲ有シ且制限ニ超

過スル貨物ヲ積載セル貨物自動車ヲ道路外縁ニ近接シ普通ノ速力ヲ以テ一氣ニ通過セントシ自ラ進ンテ危険ヲ冒シタル運轉手ノ過失ニ基因スルモノナルコト叙上認定ニ徴シ明白ナルヲ以テ本件事故カ現場道路ノ設置保管ニ瑕疵アルコトヲ前提スル控訴人等ノ本訴請求ハ謂レナク從ツテ之ヲ棄却シタル原判決ハ正當ニシテ本訴控訴ハ理由ナシ仍テ民事訴訟決第三百八十四條第九十五條及第八十九條ニ依リ主文ノ如ク判決ス

五、結 論

翻つて案ずるに本問題は判決理由に示すが如く道路管理上の瑕疵でなく自動車運轉手の過失と謂ふことに決定したが今後陸上交通機關の發達につれ快速重量交通機關が増々多くなることは必然的であるから府縣に於ける道路の管理問題も重要化して來る譯である。

本件判決理由に於て道路管理上の瑕疵と云ふことが示されて居るが之れは一般的の道路管理上の責任ではなく一般

管理としては十分に行届いて居つても重大なる缺陷が介在して居るときは管理上の瑕疵となる、例へば本件に於ける石垣の工法の場合を考へると二十五石を以て築石すべきであると假定せばそれを三十六石にて築造したとせばそれは工法に缺けた點があるから如何に立派な出來形成をして居つても管理上の瑕疵と解すべきである斯る例は橋梁、側溝等の工作物は勿論路面の構造にも瑕疵が介在し得るから道路管理者は道路の維持管理に際りては十分留意し先づ道路構造令を基礎となし地方の實情に應じて特種なる準則を定めて管理を怠らざるが肝要である。

