

判例 警見

田 口 一 郎

◎道路の路線認定と其の敷地の賃貸借

(昭和十三年(オ)第一、六四四號、)
(同十四年三月十日大審院判決)

或家屋の所有者が其の家屋の居住者其他一般人の交通の用に供する爲、道路とする目的を以て一定の土地を他人から賃借し、目的通り道路敷地として使用してゐた。換言すれば私道を施設してゐた。ところが其の私道に付て、市長が市道の路線を認定し、之を道路法上の道路としてしまつた。此の場合其の道路敷地たる土地に關する右の賃貸借契約は如何なる影響を受けるであらうか。

原審は、市道として公共の用に供するに至つたときは私有地と雖道路法第六條の規定に依り、道路を構成する敷地

として所有權の移轉又は抵當權の設定若は移轉を除くの外右公用の目的を達するに必要な限度に於て私權の行使は其の制限を受けるものであることは當然であり、且其の制限は公法的關係に基くものであるから絶対的なものと解すべきである。従つて適法に市道として路線認定があつた後はその土地は賃貸借の目的として使用收益を爲さしむることとは不可能であり、爾後其の賃貸借は履行不能に歸するものである。と謂つた。

大審院は之を採用して「該賃借地が市長ノ路線認定ニ依リ市道ト爲リタルコトハ原審ノ確定シタル事實ナリ。然ラバ右認定後ニ於テ被告人所有家屋ノ居住者其ノ他ノ一般人ガ右道路ヲ通行スルコトハ畢竟市道トシテノ路線認定ノ

效果ニ外ナラザルモノニシテ、被上告人が賃借人トシテ之ヲ使用スル權利ヲ有スルガ爲ニ非ザルハ勿論、上告人亦賃人トシテ賃借人ヲシテ其ノ目的タル使用ヲ爲サシムルモノトモ云フベキニ非ザルコト道路ノ性質上之ヲ當然トナスベキモノナレバ、原審ガ本件賃貸借ガ履行不能ニ歸シタル旨判示シタルハ洵ニ正當である。と判示してゐる。

路線認定と道路の成立との關係に付ては學說上議論があり、路線認定を以て道路設定の豫備的行爲であると解するか、一般交通の用に供する意思表示を包含するものと解するかに依つて、道路成立の時期を異にするものであることは、道路法に關心を有する者の等しく知る處であり、私も此の問題に關し嘗て本誌に於て所論したことがあるので、(第十八卷第九號、拙稿判例管見六八頁以下参照)今其の詳細に觸れるのは避けるが、何れの說に依つたとしても、既存の私道があつた場合、其の私道に當る路線を認定したときには、決して路線認定と同時に道路が成立するものではない。道路管理者は其の道路敷地を買収するのを普通とするが、

之を買収しない場合でも他の權原に基いて之を支配し得る權能を取得することを要するは言を俟たないのである。

判示は路線認定に依り私道が直に道路法上の道路となるものと觀てゐるかの様に受取れるのであつて此の邊、稍々論議を盡さざるの感はあるけれども、事案の争點が此處にあるのでなく、要するに適法に私道が道路法上の道路となつた場合に其の敷地の賃貸借契約に如何なる影響を及ぼすかにあるのであるから必ずしも非難するの必要がないのかも知れない。

適法に道路法上の道路となつた後は敷地の賃貸借は履行不能に歸するとする判旨は正しい。

蓋し賃貸借契約に依り土地を使用収益することは假例其の目的が之を私道として使用するにあつたとしても、適法に道路法上の道路敷地となつた後に於ては、それは道路法第六條に依つて停止せられる私權の行使に當るからである。

◎土地收用の起業者としての學區と自治區

(昭和十二年(オ)第一、八四一號、同
十三年十二月二十六日大審院判決)

「學區タル東京市下谷區ハ本件小學校ノ設置維持ノ費用ヲ負擔スベク而カモ其ノ費用負擔ニ關シテハ學區ハ一種ノ公法人ナリト解スベキモノナルニヨリ(昭和十二年(オ)第一、七五五號、同十三年二月十五日言渡第二民事部判決) 其ノ設置維持ハ即チ學區ノ事業トシテ之ヲ經營スベキモノニシテ、該

小學校敷地擴張ニ要スル土地ノ收用ニ付テモ亦同區ヲ以テ其ノ起業者ト爲スベキモノトス。然レドモ小學校ノ設置維持ハ本來市町村ノ事務ニ屬シ學區ノ設置アリタル場合ト雖之ガ爲全然市町村ノ事務ニ屬セザルニ至ルモノト解スベカラズ。唯此ノ場合當該事務ノ執行ハ學區ニ於テ之ヲ爲スベク市町村ノ事務トシテハ取扱フベキモノニ非ズト解スルヲ相當トス」。

従つて自治區たる下谷區が小學校の敷地擴張に要する土地收用に付起業者として專業認定を受け、更に進んで收用

審査會の裁決を受けたとしても、それは唯「事務執行上ノ手續ニ瑕疵アルニ止リ、自治區タル下谷區ガ本來其ノ目的タル事務ノ範疇ニ屬セザル事項ヲ行ヒタルモノト云フベカラズ。左レバ此ノ瑕疵ハ土地收用法第八十一條ニ依ル訴願若ハ訴訟ノ理由タルベキハ勿論ナリト雖自治區タル下谷區ノ申請ニ基キ爲サレタル叙上ノ裁決ハ當然無効ナルモノニ非ズシテ訴願若ハ訴訟ニ於テ取消サレザル限り其ノ效力ヲ保有スベキモノタルハ勿論ナリトス」。

學區が小學校建設に當り土地收用の起業者たるべきことは行政裁判所の判例も亦之を認める處であつて(大正八・七・二八及大正一一・六・五宣告)、此の點に關しては判旨當然と謂ふの外はないが、小學校の設置維持に關する事務は本來市町村の事務に屬してゐて、學區の設置があつた場合に於ても此の事務が全然市町村から分離されるものでなく、唯其の執行が學區に依り行はれることを要するに過ぎない。従つて學區でなく自治區が起業者となつたからとて、それは本質的の誤りではなく事務執行手續上の瑕疵に過ぎないか

ら、收用審査會の裁決は當然無効ではなく、取消されざる限り有効であるとする趣旨を述べてゐるのは注意を要する。

地方學事通則に依れば、市町村は教育事務の爲之を學區に分畫することを得る(第一條)が、之はあくまでも市町村の教育事務の爲にするのであるから學區が設置されたからとて此の事務が市町村のもでなくなる筈のないことは勿論である。けれども、學區がある以上此の事務が自治區にも屬するものとは謂ひ得ないのではあるまいか。

茲に自治區とは市制第六條の市の區であつて獨立の公法人であり、學區も亦地方學事通則、小學校令等の規定に徴し公法人と解されて居り、本判旨も亦之を認めてゐる。即ち兩者は全く別個のものであり、従つて其の行ふ事務の範圍も亦異なるものと謂ふべきではなからうか。然るに「自治區タル下谷區ガ本來其ノ目的タル事務ノ範疇ニ屬セザル事項ヲ行ヒタルモノト云フベカラズ」と斷ずるのは果して妥當であらうか、疑なきを得ない。

又事業認定及收用審査會の裁決に於て果して自治區を以

て起業者と認められて居たかどうかも相當疑問であると謂はねばならない。

東京市の自治區は同時に一面學區であり兩者區域を同じくするのであるから、下谷區としての申請は其の事務の性質より判斷して學區下谷區としての申請と解し、之を起業者と認めたのではないかと想像される。勿論上告人も此の點を主張したが、之は原審が適法に爲した證據判斷及事實認定を非難するに歸するから採容に由無しとして斥けられてゐる。

◎踏切遮斷機設置の要否

(昭和十年七月第三、〇〇五號、同十四年一月三十一日東京民事地方裁判所判決)

昭和十年七月二十一日午前六時五十四分頃、世田谷區役所から北方笹塚に達する幅員二十一尺の道路と小田急電車の線路と交叉する踏切(俗稱鎌倉街道吹上踏切)に於て、當時十歳の少年が新宿發、江の島行急行電車と衝突して即死した事故があつた。

被害者の父母が小田原急行鐵道株式會社を相手どつて損害賠償請求の訴を起したのが本件であるが、因縁とでも謂はうか、此の事故の前昭和七年七月には此の少年の姉（當時十三歳）が同じ踏切で電車に衝突して惨死を遂げてゐるのである。其の後昭和九年十月にも貨物自動車と電車と衝突したことがあり、此の踏切は附近の居住者から魔の踏切として恐れられ、鐵道省及會社に保安設備設置方の陳情が爲されたこともあつたので本件事故發生の當時には既に會社に依つて自動信號機が設置せられて居た。

原告が、本件事故發生當時に於ては此の自動信號機は故障を生じてゐて信號機としての用を爲さず又此の様な危険な踏切には斯る設備では其の危険を防止するに足らないから宣しく遮斷機を設け看手を配置して危険防止に力むべき義務がある。然るに被告會社は斯る設備を爲さなかつた結果此の事故が發生したものであるから、本件事故には過失に基く不法行為上の責任がある。と主張したのに對して、被告會社は、此の自動信號機には何等の故障も無く、電車

の進行に應じ警鐘し電燈が點滅して居た、又本件踏切の電車通過回數は一日上り下りで二百三十五回宛で、人車馬の通行も規則上特に遮斷機を設置し踏切看手を配置すべき程危険な踏切ではないから自動信號機を設置した以上本件踏切の保安設備には何等缺くるところはない。と抗辯した。

裁判所は、踏切の南方下り線側の道路の南側には人家が櫛比してゐること。本件事故の發生した當時踏切の一日の交通量は午前七時より午後九時迄十四時間自動車五六臺、自轉車五八七臺（一時間四二臺弱）、歩行者一〇〇五人（一時間七二人）内一般通行人四五九人、兒童五五六人、荷車八臺、リヤカー二〇臺、オートバイ三臺、牛馬車四臺、人力車六臺であること。本件踏切に於ける電車運轉回數は上下線各二百三十五回宛合計四百七十回であること。等の事實を認定して、

「本件踏切ハ交通頻繁ニシテ相當危險ナル個所ト謂フベキガ故ニ、假令行政取締法令ニ從ヘバ同所ニ遮斷機ノ設置及看手ノ配置ヲ必シモ必要トセズトスルモ、本件踏切ノ前記

實情ニ徴スルトキハ遮斷機ヲ設ケ踏切警手ヲ配置シ、以テ交通危險ノ防止ニ關スル保安設備ヲ爲スベキハ電車運轉事業ヲ營ム被告會社トシテハ當ニ採ルベキノ措置ナリト謂ハザルベカラズ。

從テ本件事故發生當時ニハ本件踏切ニ自動信號機設置シアリタルコトハ當事者間ニ爭ナシト雖、信號機ノ警音ハ比較的低音ニシテ同所ニ於テ上下電車ノ擦レ違フトキハ其ノ騒音ノ爲其ノ音響ハ著シク減殺セラルベキノミナラス、警報機ハ一般ニ電車ノ進行ニ付注意ヲ喚起スルニ止マリ本件ノ如ク上リ電車ヲ待避シ該電車ニ注意ヲ集中シ居ル場合ニハ下リ電車ノ進行ヲ警告スルニハ何等效果ナキモノナリシコトハ（前掲證據ニヨリ）之ヲ窺ヒ得ルガ故ニ右自動信號機ノ設置アリシノ故ヲ以テ遮斷機ノ設置踏切看手ノ配置ノ義務ヲ免レシムル理由ト爲スニ足ラズ。

然リ而シテ若シ本件踏切ニ遮斷機及看手ノ設備アリタリトセバ本件事故ハ發生セザルヤモ知レザルガ故ニ被告會社ノ叙上保安設備ヲ爲スベキ義務ノ懈怠モ亦本件事故ニ付共

同ノ原因ヲ與ヘタルモノト認ムベキモノトス」と判示した。

要するに、行政取締法令に依つては必しも遮斷機の設置及看手の配置を爲す必要のない場合であつても事實上危険のある踏切であるならば斯る措置を爲すべき義務があり、假令自動信號機の設置があつたとしても、それが該踏切の危険防止上十分でない場分には此の義務を免れ得べきでないといふのである。

判旨賛成である。やゝもすれば踏切保安設備として自動警報機と遮斷機とは同價値且選擇的のもので、兩者の中間か一を設ければ足りるものと考へられがちであるが、斯の如きは全く誤れる考へ方である。踏切個所の地形、見透、道路交通量、汽車電車運轉回數等の如何に依り、前者にて足る場合もあり、後者及看手の配置を要する場合もあり或は又兩者併置及看手配置を要する場合もあり得べきで、要は踏切危険防止義務の履行方法として如何にすれば最も完全であるかを當該踏切の具體的事情に則して判斷すること

にある。

會社は本件踏切は規則上遮斷機及看手を置くことを要する程危険のものではないと謂つてゐるが、地方鐵道建設規程には、「交通頻繁ナル踏切道ニハ通行人ノ注意ヲ惹クベキ警標ヲ設クルコトヲ要ス、交通頻繁ニシテ展望不良ナル踏切ニハ門扉其ノ他相當ノ保安設備ヲ爲スベシ」(第二十一條第二項及第三項)とあり、地方鐵道運輸信號保安規程第六條には、「交通頻繁ニシテ遠方ヨリ展望スルコト能ハザル踏切道其ノ他必要ナル踏切道ニハ列車運轉中番人ヲ置キ之ヲ看守セシムベシ但シ夜間交通稀ナル際ハ此ノ限ニ在ラズ」と規定されてゐるのに稽へれば、本件の様な踏切には當然遮斷機の設置及看手の配置を要するのではあるまいか。若しさうだとするならば、此の踏切事故は地方鐵道監督行政上に重大なる警告を發するものとして、本損害賠償請求事件とは別に嚴密なる検討が爲されなければなるまい。

◎暴風雨時の踏切遮斷機の閉鎖

(昭和十三年(九)第一、二五二號、同年十一月十六日大審院判決)

之も踏切遮斷機に關するもの。折角遮斷機が設けられてゐても、之を操作する看手が不注意で列車通過の時にあけつばなしで置かれたりしたら一般交通上の危険此の上もない。遮斷機の閉閉を信頼して交通する者から言へば此の場合には遮斷機の無いよりも、もつと危険である。

遮斷機は看手が之を正確に操作閉閉して始めて保安設備としての完全性を有するのであつて、看手即ち踏切番人の完全なる注意義務の履行が重要な條件を爲してゐるのである。

假令暴風等の爲に遮斷機の操作が困難であつたとしても踏切を開放したまゝで列車を通過させ、之を横斷しようとした自動車が列車と激突する慘事を發生したならば、自動車運轉者の過失の有無に不拘踏切番人は刑事上の責任を免かれ得べきではあるまい。

大審院は「凡ソ踏切番人ハ踏切ノ看守ヲ爲シ列車通過ノ

際ハ特ニ其ノ職務上周到ナル注意ヲ拂ヒ交通ヲ遮斷シ以テ
列車ノ通過ニ障礙ナカラシムルト共ニ通行人ノ生命身體等
ニ對スル危險釀成ノ豫防ニ全力ヲ盡シテ之ニ當ルベキ義務
アルモノニシテ、此ノ義務ヲ懈リ因テ人ヲ列車ニ觸レ若ハ
之ト衝突シテ死傷ニ致シタルトキハ其ノ結果ニ從ヒ刑法二
百十一條ニ於ケル業務上過失傷害若ハ同致死ノ罪責ヲ負フ
ベキモノトス。

然リ而シテ(原判示事實ニ依レバ)本件事故發生ノ場所
ニ於テハ事故當日ハ風力漸増シ夜ニ入ルニ及ビテハ之ガ爲
本件踏切ニ設備セラレシ遮斷機ノ降下容易ナラザルモノア
リ殊ニ本件列車通過ノ際ノ如キハ該遮斷機ノ操作一層困難
ヲ加ヘ、被告人ガ片手ヲ使用スルノミニテハ其ノ不能ナル
ベキコト被告人ニモ十分豫知シ得ラレタリト云フニ在ルヲ
以テ、斯ル場合踏切番人タル被告人トシテハ、其ノ職務上
ノ當然ノ注意義務トシテ(原判示ノ如ク)列車通過前ニ遮斷
機ニ依ル踏切閉鎖ノ可能ナルヤ否ヲ試験シ、其ノ不能ナル
ニ於テハ、之ニ代ルベキ閉鎖方法トシテ踏切遮斷用ノ鎖又

ハ繩等ヲ用意スル等適宜ノ方法ヲ講ジ置クベキニ、被告人
ハ不注意ニモ之ヲ怠リ漫然本件列車ノ踏切通過ヲ待テ、其
ノ通過ニ際シテモ、全力ヲ加ヘ兩手ヲ以テ之ニ當リタラン
ニハ當然降下シ得ベカリシ遮斷機モ片手ヲ以テ之ニ當リタ
ルノミニテ、其ノ降下ヲ斷念シ踏切ヲ開放シタル儘該列車
ヲ通過セシメタル爲、折柄同踏切ヲ横斷セントシタル(原
判示)渡邊直喜操縦ノ自動車ト激突スルニ至ラシメ因テ同
人ニ(原判示ノ如ク)治療一年ヲ要スル傷害ヲ負フニ至ラ
シメタリト云フニ在ルヲ以テ、前示渡邊直喜ノ傷害ハ被告
人ガ前示業務上當然講ズベカリシ注意義務ノ懈怠ニ因リ發
生シタルモノト云フベク、原判決ガ被告人ニ對シ刑法第二
百十一條ノ過失傷害罪ノ成立ヲ認メタルハ定ニ正當ナリ。
と謂つてゐる。

要旨は、暴風の爲遮斷機の操作困難を來す虞ある場合に
は、踏切番人は當然の注意義務として列車の通過前に踏切
閉鎖の可能なるや否やを試験し、其の不能である場合には
之に代るべき閉鎖方法として踏切遮斷用の鎖又は繩等を用

意する等適宜の方法を講ずべきものである、と謂ふに歸する。眞に然りと謂はざるを得ない。

◎自動車運轉手の注意義務三態

一 展望不十分な十字路を通過する場合

(昭和十三年(九)第一、二六七號、同年十一月二十二日大審院判決)

「凡ソ自動車運轉手が自動車ヲ運轉シテ(判示ノ如キ)左右ノ展望十分ナラザル十字路ヲ通過セントスル場合ニ在リテハ音響器ヲ鳴ラシテ能ク進路ヲ警戒シ、又何時ニテモ急停車ヲ爲シ得ベキ豫想メ速力ヲ緩減シテ進行スル等適宜ノ方法ヲ執ルコトニ依リ側面ヨリ進出シ來ルコトアルベキ車馬其ノ他ノ障害物トノ衝突ヲ起スベキ危険ヲ未然ニ防止スベキ業務上ノ注意義務ヲ負フ」ものとす。

二 電車の停車せる電車停留場を通過する場合

(昭和十三年(九)第一、四〇三號、同年十二月九日大審院判決)

「電車停留場ニ電車停車シ停留場安全地帯上及左側歩道上

ニ夫々數十名ノ群衆雜沓シ歩道附近ノ群衆ノ一部ハ車道上ニ立ち出テ居ルヲ認メナガラ、漫然時速十五軒ヲ持續シテ進行シタルガ如キハ、府縣令中電車停留場ニ電車停留セル場合ニ於テ自動車ニ一時停車ヲ命ゼル例アルヲ以テ觀ルモ、ソレ自體トシテ不注意ノ大ナルモノアリト謂ハザルベカラズ」。

三 斷崖を通過する場合

(昭和九年(ワ)第九四三號、同十四年(四)五月五日東京民事地方裁判所判決)

「(自動車ヲ運轉シテ叙上認定ノ如キ地勢ノ場所ヲ通過スルニ當リテハ)運轉手タル者ハ警笛ヲ吹鳴シ反對側方向ヨリ來ルベキ自動車ノ運轉手ニ警告ヲ與ヘ且反對側方向ヨリ自動車ノ來ルベキヤ否ヤニ留意シテ常ニ前方ヲ注視シ、又道路ノ幅員多少廣クニ臺ノ自動車ノ擦レ違ヒニ支障ナシトスルモ、斷崖ノ中腹ノ如キ個所ナレバ擦レ違ヒニ際シテモ自動車ガ斷崖ヨリ墜落スルカ如キ危険ヲ生ズル虞アル場合ニハ直ニ急停車ヲ爲シ得ル様慎重ナル注意ノ下ニ運轉シ、

更ニ右ノ如キ個所ニ於テ自動車ガ擦レ違フ必要ノ生ジタル
場合ニ於テハ、必ズ左側通行即チ右大廻リノ左小廻リノ原則
ニ依リテ擦レ違フベキノミナラズ、下リノ自動車ガ停車シ
又ハ停車スルニ近キ程速力ヲ低下シテ道路ノ左側ニ避讓シ
以テ上リノ自動車ヲ通過セシムベキ義務アリ。又右ノ如キ
地點ニ於テ擦レ違フ際ニハ上記ノ如キ注意義務ヲ念頭ニ置
キタル上相手ノ自動車ガ上記注意義務ヲ遵守セズ己ノ意表
ニ出テ來リタル場合ニ於テハ、臨機ノ處置ヲ執リ衝突ヲ回
避スベキ處置ヲ執ルベキハ勿論他方損害ヲ甚大ナラシムベ
キ墜落ノ如キ不祥事ハ絶對ニ發生セシメザル様萬全ノ處置
ヲ執ルベキ義務アルモノト謂フベシ。

展望不十分な十字路でも、路面電車停留場でも、或は又
斷崖でも、凡そ危険を思はせる場所を通る場合には、前方
及側面の交通物體に對する注視、警笛の吹鳴、速力を緩め
て徐行し何時でも急停車を爲し得る用意をすることが自動
車運轉手に要求せられる注意義務であることは、今始まつ
たことではない。數多い自動車事故に關する判例で常に繰

返し述べられて居り、又之等判例の傾向は自動車交通の急
激な發展につれて益々高度の注意義務を自動車運轉手に要
求せんとしつゝある様に觀える。

如何に高度の注意義務が法令に依つて要求されても、事
實上自動車事故は相變らず毎日の新聞紙面に慘事を報じて
ゐるのはなぜであらうか。我國現在の道路では如何に之を
改良して行つても驚くべき勢を以て膨脹する自動車交通に
追ひつくことが困難となつたのではなからうか。

もはや混合交通の道路は自動車に對して殆んど無力に近
い時代となつたかの様にさへ思はれる。既に我々はナチス
のライヒス・アウトバーンをヒツトラーの偉業として只傍
觀してゐることを許されなくなつたのではあるまいか。

