

公物管理と営造物責任の考察

——道路の設置管理瑕疵——

小 幡 純 子

I はじめに

国家賠償法は、国・公共団体の賠償責任について定めるが、特に2条で、公の営造物の設置又は管理について、条文を別にして定めている。

国家賠償法1条が、国・公共団体の公務員の行為全般について定めているのに対し、同法2条は、公の営造物という「公物」⁽¹⁾を対象とする規定をおいているため、公の営造物の設置管理の瑕疵にかかわる責任を論ずるにあたっては、「公物」管理作用との関係が重要な問題となる。本稿では、国家賠償法2条の営造物責任について、とりわけその代表的な公の営造物である「道路」に焦点をあてて道路の設置

管理の瑕疵にかかる責任について、最近の動向を検討し、あわせて公物管理作用とのかかわりを明らかにすることを目的としていきたい。⁽²⁾

II 道路の管理瑕疵にかかる責任の最近の動向

1 国家賠償法2条の責任の伝統的理解

伝統的には、国家賠償法2条の「設置又は管理の瑕疵」に関しては、学説上様々な見解が展開されてきた。主要な学説は、①営造物瑕疵説—営造物それ自体の物的欠陥が瑕疵であるとする説⁽³⁾、②客観説—営造物が通常有すべき性状や設備を具備しないことを瑕疵とする説⁽⁴⁾、③義務違反説—損害防止措

-
- (1) 公物法については、広岡隆「公物法理論の省察」『公物法の理論』（ミネルヴァ書房、平成3年）32頁、土居正典「公物法理論成立史」秋田法学10号～17号（平成元年～3年）、土田伸也「公物法理論の内容と機能」中央ロージャーナル17巻3号79頁（令和2年）、塩野宏『行政法Ⅲ [第5版]』（有斐閣、令和3年）、宇賀克也『行政法概説Ⅲ（第5版）』（有斐閣、令和元年）540頁以下、仲野武志「公物と公所有権（5・完）」自治研究92巻10号62頁（平成28年）等参照。なお、国家賠償法2条の「公の営造物」の概念については、所有権・占有権の有無にかかわらず、国又は公共団体の「事実上の管理」があれば足りるとされており、公物法における公物の管理の観念と必ずしも一致していない点には注意を要する（普通河川についての最判昭和59・11・29民集38巻11号1260頁）。
- (2) 小幡純子「公物法制における道路法の位置づけと課題」国際交通安全学会誌35巻2号（平成22年）60頁。なお、国家賠償法2条が公の営造物の例示として掲げるのは、道路と河川であるが、河川については、公物管理作用の性質が道路とは異なる特徴があると考えられるため、別稿によることとしたい（小幡「水害と国家賠償法2条の瑕疵論」論究ジュリスト2012年秋号144頁、小幡『国家賠償責任の再構成—営造物責任を中心として』（弘文堂、平成27年）260頁等）。
- (3) 西塾章『国家賠償法コンメンタール（第2版）』（勁草書房、平成26年）734頁、小幡・前掲注(2)国家賠償責任の再構成248頁、小幡「営造物の管理の瑕疵の意義」行政法の争点 [第3版] 88頁（平成16年）、木村琢磨「総論 設置又は管理の瑕疵」宇賀・小幡編『条解国家賠償法』（弘文堂、平成31年）475頁等。
- (4) 木村実「道路の欠陥と賠償責任」ジュリ543号45頁（1973年）、西塾章『国家賠償責任と違法性』（一粒社、昭和62年）172頁等、なお、西塾・前掲注(3)750頁では、営造物瑕疵説の再構成が説かれている。
- (5) 雄川一郎「行政上の損害賠償」田中二郎ほか編『行政法講座3』（有斐閣、昭和40年）21頁、古崎慶長『国家賠償法』（有斐閣、昭和46年）219頁等。

置の懈怠に基づく損害回避義務違反を瑕疵とする⁽⁶⁾、④主観説—营造物を安全良好な状態に保持すべき管理者の作為または不作為義務違反を瑕疵とする⁽⁷⁾説に分けられる。

このうち客観説は、营造物に内在する物的瑕疵または营造物自体を設置し管理する行為によって、营造物の安全性の欠如がもたらされた場合に「瑕疵」を認めることとし、「瑕疵」は客観的に判断されるべきこと、国家賠償法2条の無過失責任としての性質を強調するもので、通説的地位を占めたが、これに対し、主観説と客観説との折衷の見解として、营造物自体の客観的瑕疵だけでなく、これに附随した人的措置も考慮して、「瑕疵」を認定しようとする義務違反説との間で、瑕疵論争が展開された。⁽⁸⁾

判例においては、国家賠償法2条のリーディング・ケースとされる最高裁昭和45年8月20日判決（高知落石事故判決）は、「国家賠償法2条1項の营造物の設置または管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする」と判示して、同条を無過失責任と明示したため、当該判決を重視して、古典的には、客観説が通説とされてきたといえることができる。⁽⁹⁾

その後、義務違反説を妥当とする見解や营造物瑕疵説も主張され、多くの学説は、判例の展開を追

い、それに合わせる理論の構築を行うのが一般的であったが、国賠法2条の立法趣旨や、同条の存在意義、公の营造物の責任の構造のあるべき姿を志向する学説の展開もみられるようになってきている。⁽¹⁰⁾今日においては、国賠法2条の責任はいわゆる結果責任ではないというのは学説のほぼ一致するところであって、各瑕疵類型に応じて同条の責任の成否を決定づける判断要素を探っていくことが有益と考えられている。⁽¹¹⁾⁽¹²⁾

本稿では、道路に焦点を当てて、特に公物法との関係を論ずることを目的とするため、以下では、道路を対象を絞って、設置管理の瑕疵の判例動向を明らかにしていくこととしたい。

2 道路の設置管理の瑕疵にかかる責任の伝統的理解

(1) 道路の管理瑕疵に関する代表的判例

道路は、国家賠償法2条の公の营造物の中でも、もっとも典型的な营造物であって、前掲高知落石事故判決が、同条のリーディングケースとされるなど、国賠法2条の責任論を先導してきたといえる。道路の管理瑕疵に関しては、昭和40年代～50年代の古典的判例がその後の道路の管理瑕疵判例の一般理論を築く代表的判例となっている。代表的判例としては、最高裁昭和45年8月20日高知落石事故判決（民集24巻9号1268頁）、⁽¹³⁾最高裁昭和50年6月26日工事標識板赤色灯転倒事故判決（民集29巻6号851

(6) 植木哲『災害と法—营造物責任の研究—』（一粒社、昭和57年）17頁、國井和郎「道路の設置・管理の瑕疵について—義務違反的構成の試み—（1）～（16）」判タ326～481号（昭和50年～58年）等。

(7) 谷五佐夫「公の营造物の設置・管理の瑕疵」林良平＝中務俊昌編『判例不法行為法』（有信堂、昭和41年）277頁、大川之「道路等をめぐる国家賠償に関する諸問題」法律のひろば19巻12号34頁（昭和41年）等。

(8) 瑕疵論争については、遠藤博也『国家補償法上巻』（青林書院、昭和56年）130頁、加藤新太郎「营造物責任の本質と瑕疵認定の構造—国賠法2条における義務違反論の検討」判タ348号91頁（昭和52年）、藤原淳一郎「道路事故への国・公共団体の賠償責任」雄川一郎ほか編『現代行政法大系6』（有斐閣、昭和58年）92頁、古崎慶長『国家賠償法の理論』（有斐閣、昭和55年）199頁、西埜・前掲（注4）165頁等参照。

(9) 小幡「落石事故」交通事故判例百選（第4版）88頁（平成11年）、松本充郎「道路管理の瑕疵（1）—落石」行政判例百選Ⅱ（第7版）482頁（平成29年）等。

(10) 木村琢磨・前掲注（3）477頁。

(11) 塩野宏『行政法Ⅱ第6版』（有斐閣、2019年）363頁。

(12) 宇賀克也『国家補償法』（有斐閣、昭和58年）249頁、西埜章『国家賠償法』（青林書院、平成9年）269頁、小幡「道路事故に関わる国家賠償」ジュリ993号126頁（平成4年）等。

(13) 前掲注（9）参照。

(14) 頁)。最高裁昭和50年7月25日故障車87時間放置事故判決（民集29巻6号1136頁）⁽¹⁵⁾、名古屋高裁昭和49年11月20日飛騨川バス転落事故判決（判時761号18頁）⁽¹⁶⁾、最高裁昭和53年7月4日道路防護柵転落事故判決（民集32巻5号809頁）⁽¹⁷⁾などが挙げられる。

(2) 道路管理瑕疵の伝統的判例についての検討

道路についての公物管理法である道路法はその42条で、「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なければならない」と定めている。道路を公物として公共の利用に供する以上、道路管理者は通行者に対して安全な利用を提供する管理義務を負い、公物利用関係において道路通行者が合理的に期待しうる安全性を確保する必要があると考えるべきであろう。具体的な道路の維持管理作用としてどこまで全うすべきかという公物管理作用の範囲を考えるうえで、道路利用者が通行中に損害を被ったときに、国家賠償法2条の賠償責任が認められる「設置管理の瑕疵」が肯定されるかどうか―「通常有すべき安全性」を欠くか―とのかかわりを検討することが必要となる。

(1)でみた道路管理瑕疵の伝統的判例によると、落

石直撃型事故、穴ぼこ段差等路面不良による事故等それぞれの瑕疵類型によって、公物管理としての道路管理者の果たすべき管理作用の範囲と瑕疵判断が直結するか否かは下記の通り異なることになる。

高知落石事故判決は、落石直撃型事故について、落石の危険箇所への防護柵の設置にかかわる予算制約の抗弁を明確に排斥して、瑕疵を肯定している。⁽¹⁸⁾本判決の事案では、道路のはるか上方の箇所からの落石であって、従来から落石による危険が特に大きい箇所ではなかったため、予算配分の見地からも、現実に実行可能な事故回避手段といえるのは防護柵設置等ではなく、通行止めのみであったといわれる。⁽²⁰⁾したがって、判決の中で、道路管理者の措置が不十分であったことに言及されているとしても、実際には、本事案のような道路状況で通行止めまで義務づけるならば、一定程度の落石の危険がある道路をすべて閉鎖すべきこととなるため、道路管理者のとるべき現実的措置としての意味は疑わしいといえるべきであろう。すなわち、本判決の瑕疵判断は、落石防止措置等の公物管理作用の具体的規範をそのまま導くものではなく、道路利用者の道路の安全性に対する期待可能性をふまえ、落石直撃の危険を甘

-
- (14) 斎藤次郎・最高裁判所判例解説民事篇昭和50年度261頁、朝見行弘「工事中の赤色灯の他の通行車による転倒と道路管理の瑕疵」交通事故判例百選（第5版）64頁（平成29年）等。
- (15) 斎藤次郎・最高裁判所判例解説民事篇昭和50年度366頁、高橋正徳「道路管理の瑕疵（2）―故障車の放置」行政判例百選Ⅱ（第7版）484頁（平成29年）、藤原淳一郎「道路管理の瑕疵（2）―故障車の放置」行政判例百選Ⅱ（第5版）482頁（平成18年）等。
- (16) 小幡「飛騨川バス転落事故」ジュリスト900号168頁（昭和60年）、東條武治「飛騨川バス転落事故と国道の設置・管理の瑕疵―控訴審判決」ジュリスト590号50頁（昭和50年）、畑中久彌「自然力の寄与を理由とする減責の可否」交通事故判例百選（第5版）（平成29年）66頁、木村俊介「自然災害に係る道路の営造物責任に関する考察―飛騨川訴訟判決とその後」行政法研究33号38頁（令和2年）等。
- (17) 梶見由美子・法学協会雑誌97巻10号1519（昭和55年）、牧山市治・最高裁判所判例解説民事篇昭和53年度258頁等。
- (18) 松本充郎「類型論 道路」前掲注(3)『条解国家賠償法』504頁等。なお、穴ぼこ類型の伝統的判例として、仙台穴ぼこ事故判決（最判昭40・4・16判時405号9頁）がある。原動機付自転車の運転者が、頻繁な車両の通過による舗装の自然沈下の結果路面に生じた数箇所の陥没のため、横転事故を起こし死亡した事案について、瑕疵を認容したものであるが（過失相殺8割）、最高裁は、「地方公共団体が予算の範囲内で道路の管理をすれば道路に瑕疵があっても前記法条にいう道路の管理の瑕疵があるとはいえないとの所論は、採用できない」として予算制約の抗弁を排斥している。
- (19) 予算制約論については、免責事由・違法性阻却事由・瑕疵の判断要素等様々な考え方がある。西塾・前掲注(12)300頁、宇賀・前掲注(12)260頁、小幡・前掲注(9)88頁等。
- (20) 阿部泰隆『国家補償法』（有斐閣、昭和63年）204頁、鈴木重信「最高裁調査官解説」法曹時報23巻2号401頁（昭和26年）等。

受させるべきでないという原則的な公物管理責任のみを提示していると解するべきであろう。

これに対し、路面の不良による道路事故の最も典型的な場合は、路面上に穴ぼこ・段差等が存在したことによる事故事例であるが、ここでは、道路法42条1項が「道路を常時良好な状態に保つように維持し」、「一般交通に支障を及ぼさないように努め」ることを規定しているように、利用者が道路を安全に通行できるような状態に常に保つことは、公共用物たる道路を本来の利用に供するための必要条件であるともいえる。⁽²¹⁾

道路を公衆の利用に供する以上、道路管理者は定期的にパトロールを実施し路面の状態をチェックして、必要であれば補修し、安全に通行できる状態に維持しておくことが前提とされるが、ここで維持されるべき路面の状態は、利用者の期待に相応して、それぞれの道路の性質・状況によって様々である。

また、路上に障害物が放置された場合、あるいは、道路工事等の障害物の存在を示す標識が第三者によって消失された場合等については、道路通行上の危険を発見し対応するための道路管理者の監視体制（パトロール態勢）が問題になるところであるが、87時間の長時間の故障車放置について瑕疵を肯定した最高裁昭和50年7月25日判決（民集29巻6号1136頁）や、直前に第三者が工事標識版赤色灯を転倒させた事例について瑕疵を否定した最高裁昭和50年6月26日判決（民集29巻6号851頁）においては、瑕疵の認否の結論は分かれているが、それぞれ道路管理者の公物管理上の行為規範として一定の意義が示されているものといえよう。⁽²²⁾

なお、道路防護柵についての最判昭和53年7月4日判決（民集32巻5号809頁）は、利用者の「通常の用法」に即しない行動の結果生じた事故について、瑕疵を否定したものである。「通常の用法」に

即しない利用方法については、多くの場合、過失相殺で勘案されることも多いが、道路利用者の利用方法がどのようなものであったかという点が、道路の管理瑕疵事例においては重要な判断要素となっていることに留意すべきであろう。⁽²³⁾

3 最近の道路管理瑕疵判例の動向

以上のように道路利用者に対して道路通行中に惹起された事故損害については、上記の昭和40年代～50年代の古典的判例によってはほぼ管理瑕疵論の骨格は形成されてきたと思われるが、後述するように、瑕疵判断は、道路の安全状態に対する道路利用者の期待可能性によって形成されるものであると考えられるため、道路をめぐる社会的条件、自然的条件、環境による変化に応じて変化していくものと解される。以下では、道路の設置管理の瑕疵をめぐる判例の最近の状況（概ね平成20年以降）を検討することによって、道路管理をめぐる新しい動向を明らかにしていくこととする。以下では、事故類型ごとに分け、主だった判例を挙げていきたい（紙幅の都合上、判決要旨の要約のみ示しているものもある）。

(1) 路面の穴ぼこ・段差等による事故類型

〔判例1〕 名古屋地判平成21・10・23交通事故民集42巻5号1380頁

一幹線道路通行中の原付自転車、幅60cm、長さ180cmの大きさの穴ぼこ群、広範囲のひび割れ、幅30cm、長さ290cmの範囲での舗装の破損片による浮き砂利のために、転倒し、併走していた車に衝突し死亡した事故について、瑕疵認容（運転技術の未熟さから過失相殺3割）。

本判決では、「道路法42条1項に定める道路管理者の管理義務の内容としては、単に一般的に管理体制を設置して計画に従いパトロールや応急措置を行うことのみにとどまらず、個々の道路ごとに、その

(21) 前掲注(18)仙台穴ぼこ事故判決。

(22) 小幡・前掲注(2)国家賠償責任の再構成268, 273頁。

(23) 小幡・前掲注(2)国家賠償責任の再構成278頁。

交通量の多少、当該路面の客観的状态、過去の補修経過等の特殊性を考慮した上で道路の安全性を維持するために必要と考えられる諸措置を講じることをも求めている」として、「パトロール時に発見された5か所の穴ほこは、…確かに、5月1日のパトロール時において直ちに常温合材による補修が行われており、放置されていたものではない」が、「本件事故現場の路面は、アスファルト舗装の疲労や過去の補修による舗装の疲労が相当程度進んだ状態であった」ため、「常温合材による補修によっては必要とされる道路の安全性を十分に確保できない可能性があることを考慮し、確実に安全性を維持できるような耐久性の優れた加熱合材で補修するとの対応をとることが、道路管理者の管理行為としておよそ不可能な状況であったとはいえない。」として、当該道路は、平日には約一万台の車両が通行する市街地内の主要地方道であり、当然に二輪車も相当台数が通行するものと考えられるから、特に二輪車の走行にとって危険性が高いと認められる本件穴ほこや浮き砂利の存在する本件事故現場は、通常有すべき安全性を欠いていたと結論付けた。

[判例2] 神戸地判平成25・3・28交通事故民事裁判例集46巻2号529頁、控訴審大阪高判平成25・9・27道路管理瑕疵裁判例集（日本みち研究所〔令和3年3月改訂〕）6頁、最判平成26・2・21（上告不受理）

—アスファルト舗装が崩れて生じた窪み（約50cm×25cm、約30cm×30cm、深さ各約3cmの2カ所）に普通自動車の車輪が陥落して車両が損傷した事故につき、一審は瑕疵認容、二審・最高裁は瑕疵否定。

二審判決は、本件窪みの大きさ、位置（車両が通

行する頻度は高くないこと）、被害車両のタイヤが特殊なもので、かつ制限速度を30kmも超過する高速で走行したものであること、本件窪みのために交通事故が惹起された事例はなく、本件以外に苦情が寄せられたこともなかったことから、「通常の技術を有する者が通常の方法で運転する自動車通過した場合に、交通事故が発生する蓋然性があるような不具合であるとはいいがたく、…通常有すべき性状を欠いた状態にあったとは評価しがたい」として瑕疵を否定した。⁽²⁴⁾

[判例3] 大阪高判平成25・5・30判時2202号21頁一原付自転車が、市道の排水施設の蓋部分とアスファルト舗装部分との間に存した全長数メートル程度の段差（高低差は約4.7cm）にハンドルを取られ転倒した事故について、瑕疵認容（過失相殺2割）。

「特に原動機付自転車等の二輪車で通行する者にとって、転倒等による被害を生じさせる危険性のある状態であった」として責任を認容した（境目部分に段差があることを予期して避けて通行すべきであったとして過失相殺2割）。

[判例4] 津地四日市支判平成25・3・29判時2186号67頁

一原付自転車が町道を走行中、路面が陥没して（道路下に埋設された土地改良区管理の暗渠に亀裂が生じたため）転落した事故について、陥没後の通報への連絡態勢等の町の管理責任が争われたが、瑕疵否定。

「通報があった時間は、午前6時45分であり、…町の職員の登庁時間ではなかったことからすれば、通報後直ちに本件事故現場へ赴くことができなかつたとしても、やむを得ないものといえる上、上記通報後一時間以内には到着していたのであるから、結

(24) 東京地判平成22・10・28交通事故民集43巻5号1349頁は、マンホール付近の最大7cmの舗装の沈下により、原付自転車が転倒した事故について、過失相殺を認めずに道路の管理瑕疵を認めた。民法709条を適用しているため、本(注)で挙げておく。

果回避義務違反があったとまではいえない」として瑕疵を否定した。⁽²⁵⁾

[判例5] 東京高判平成26・1・15交通事故民集47卷1号1頁

一原付自転車が、町道（幅員約5m）を走行中、町道の右端から約1.5mの位置にある大きさ約20cm×約30cm、深は約5cmの穴にタイヤがはまり転倒し、負傷した事故について、瑕疵認容（過失相殺6割）。

「第2の穴の位置、形状からすると、原動機付自転車が第2の穴にタイヤがはまり、事故を起こす危険性があるといえる。…本件事故前に地域住民から第2の穴の写真付でその補修の要望を受けていたのであるから（注 事故発生日の12日前）、第2の穴の存在とその危険性を認識していたというべき」として、瑕疵を肯定した（前方不注意につき過失相殺6割）。⁽²⁶⁾

[判例6] 京都地判平成26・5・30 LEX/DBインターネット25504699

一原付自転車が半径約30cmのマンホールの周りの陥没部分（深いところで約7.5～8cm）で転倒した事故について、瑕疵認容（過失相殺4割）。

「本件陥没の大きさ及び深さは、…とりわけ自動二輪車や原動機付自転車の走行に危険を生じさせるものであ」として、瑕疵を肯定した（前方不注意につき過失相殺40%）。なお、本判決は、「道路の安全に対する運転者の期待は大きく、かつその期待は保護に値するというべきところ、本件陥没を放置していた被告の過失は大きい」旨判示している。

[判例7] 福島地郡山支判平成26・6・20判時2233

号131頁

一東日本大震災発生約3週間後、本件道路を走行中の中型貨物自動車が行中、突然道路が陥没し（陥没の深さはたばこの箱を縦に2個並べた程度）、車両が損傷した事故について、瑕疵否定。

「本件道路の幅員及びその利用目的、原告車両の車種、車幅及び重量、発生した陥没の大きさ等に鑑みると、…本件道路は、遅くとも本件事故が発生する頃までには、客観的に道路が通常有すべき安全性を欠く状態に至っていたものと優に認められる」としつつ、「管理の瑕疵」は「客観的に管理可能な状況のもとにおける管理の瑕疵を前提としているものというべきであって、…道路管理者にとって当該事故を予見することができず、その回避可能性がなかったと認められる場合には、『管理の瑕疵』はないと解するのが相当である」として、東日本大震災発生後の市内では道路の陥没等の損壊が多数の箇所が生じており、本件事故現場においても、道路の陥没が生じるような一般的抽象的な危険性があり、その限度ではこれを認識又は予見することができたとしても、それ以上に、外形上、道路の陥没の危険性を具体的に窺い知るような事情等が存在したものと認められないとして、瑕疵を否定した。⁽²⁷⁾

[判例8] 大阪地判平成27・10・7自保ジャーナル1963号169頁

一府道（幅員約6.4mの片側1車線道路）と市道（幅員約3.3m）の交差点において、走行中の自転車が、段差のある集水桝の上で転倒した事故について、瑕疵否定。

段差の高さは最大でも約2cmにも満たなかった

(25) 原告は、パトロール24時間態勢を整えるべきであったと主張したのに対し、裁判所は、町においては、管理する道路に異常があれば郵便職員等から通報があることになっており、宿直担当者が役場に宿泊してこれらの通報に対応できるようになっていたこと等から道路管理者として十分な連絡態勢は執られていたと判示している。評釈として長尾英彦・中京法学48巻1=2号67頁（平成25年）。

(26) 本判決では、地元の地区から補修の要請が出され、町はその穴の存在とその危険性を認識していたことを重視して、設置管理の瑕疵が認められている。西塾・前掲注(3)1071頁等。

(27) 本判決は、東日本大震災という自然災害3週間後の道路陥没という事象に対しては、管理瑕疵は問えないことを明らかにしたものである。評釈として、板垣勝彦・自治研究91巻12号138頁（平成27年）、長尾英彦・中京法学50巻3=4号81頁（平成28年）等。西塾・前掲注(3)1074頁。

こと、本件集水桝は周囲から容易に目視することができ、これを回避して通行することは十分可能であったこと、本件事故前に事故が発生したことはなく、被告に苦情が寄せられたこともなかったこと、原告は約25年前から事故現場付近に住んでいたことなどにより、本件集水桝が通常有すべき安全性を欠いていたとはいえないとして瑕疵を否定した。

[判例9] 東京地判平成28・11・29 LEX/DBインターネット25538831

—歩車道の区別のある区道（車道部分は幅員4.51mで石畳の舗装）の車道を走行中、ハンドホール（地中管路中継用地中箱）付近で自転車が転倒した事故について、瑕疵否定。

「原告が重視すべきと主張する近時のバリアフリー化の傾向を踏まえても、道路上に2cm程度の段差等が生じることは、通常の利用に危険をもたらさないものとして広く許容されていると推認することができ、ハンドホールと道路面との段差等が2cm程度を超えるようなものでない場合にも、すりつけ処理など特別な修繕が通常必要であると認める根拠は見当たらない」として、瑕疵を否定した⁽²⁸⁾

[判例10] 大阪地判平成29・2・1自保ジャーナル2000号120頁

—普通自動車幅員約3.6メートルの車道を走行中、直径約70cm、深さ約10cmの窪みに車輪が入り込み損傷した事故について、瑕疵認容。

本件道路の幅員、本件窪みの大きさや位置、原告車の幅や車輪の大きさを踏まえると、ハンドル操作やブレーキ操作によって本件事故を回避することができたとも認め難いとして、瑕疵を肯定した。

[判例11] 徳島地判平成29・9・13 LEX/DBインターネット25547188

—原付自転車を運転中、橋梁上に存在するジョイントの段差部分（約15mmの高低差、東西の長さが約12.65m）でタイヤが滑ってガードレールに激突し

た事故について、瑕疵認容（過失相殺4割）。

「二輪車が本件ジョイント上を走行した場合は、滑りやすい金属製であることや段差があることから、タイヤを取られてバランスを崩す危険性は十分にあるといえ、降雨時には更にその危険性は高くなる」として、本件橋梁の管理瑕疵を肯定した（過失相殺は4割）。

[判例12] 広島地福山支判平成28・10・27 LEX/DBインターネット25560267, 広島高判平成30・2・22 LEX/DBインターネット25560268

—駅前広場を走行中の自転車が、横断歩道との段差（最大で2.4cm）で転倒した事故について、瑕疵認容（二審で過失相殺70%）。

一審判決は、「本件事故現場は、…バス、タクシー乗降場を備えた福山駅南口の広場として整備された場所で…歩行人の立場からすると…広場の中央に所有地の境界を示す段差が存在することは必ずしも予測されていない」として、「本件事故よりも前に本件段差が原因で転倒した自転車があることを認識しており、認識した後本件事故までの間に段差を埋める改修工事を実施する時間的なゆとりは十分あったから、危険の予見可能性も危険の回避可能性も認められる」として瑕疵を肯定した。二審判決もほぼ同様の判示で瑕疵を肯定したが、瑕疵の程度は重大なものとはいえないとして、過失相殺を70%とした。

[判例13] 京都地判平成31・1・30自保ジャーナル2047号153頁

—市道を普通自動二輪車で走行中、穴ほこに前輪がはまり、転倒した事故について、瑕疵認容（過失相殺4割）。

道路に面した公園の出入り口前の大きさが、東西の幅約65cm、南北の幅約50cm、深さ約6.5cmの穴ほこにつき、本件事故に至るまで、本件穴ほこの存在を認識していなかったとして、管理の瑕疵を肯定

(28) 本判決では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年）等の基準にも言及したうえで、瑕疵を否定している。

したが、当該穴は、比較的に見やすい位置・状態にあったことから、前方不注意の過失相殺を4割と認めた。

[判例14] 松山地宇和島支判令和2・1・20判タ1475号146頁

一車道の舗装修繕工事のための片側交互通行規制中、看板等が第三者によって撤去されたため、普通自動車は工事中車線に進入して脱輪した事故について、瑕疵否定。

第三者が勝手に、カラーコーンを北側車線の中央付近まで移動したり、一部の保安灯を打ち捨てたりした第三者の行為は道路工事において通常生じるものではなく、道路管理者等の通常の予測を超えるもので、かような第三者の行為が生じることを予測して、これに対する対策を講じるべきであったとはいえず、事故当時、カラーコーンが北側車線の中央付近に位置していたとしても、注意喚起の一応の機能が果たしたものとして、通常有すべき安全性を欠いていたものとは認められないとして、瑕疵を否定した。

[判例15] 東京地判令和2・3・18 LEX/DBインターネット25584569

一般住宅地の幅員2.5mの生活用道路で、歩行者が約2cmのマンホールの段差につまづいた事故について、瑕疵否定。

「一般歩行者としては、道路上に一切の段差や傷みがないことを前提に歩行するものではなく、通行や雨風にさらされること等により日々路面に傷みが生じ、そのようなことが積み重なって生じた道路上の段差が道路管理者の時間又は人員等の限界から直ちに解消されるとは限らないことも踏まえ、通常は、足元に注意を払って歩行し、段差等による一定の危険については自力で回避することが期待されているものというべき」として、一般歩行者に期待できる範囲を超えて、交通上の危険があるとはいえないとして瑕疵を否定した。

(2) 路面凍結による事故類型

[判例16] 松江地出雲支判平成24・8・3 LEX/DBインターネット25504683, 広島高松江支判平成25・1・30判時2191号49頁

一市道の路面に氷が張っていた状態であったために、走行中の車両がスリップしてガードレールに衝突した事故について、瑕疵否定。

二審は、「単に路面が凍結するという可能性自体は、本件市道に限らず、気温が氷点下になることがある地域の道路では等しく認められるものであるから、その意味で、このような可能性は、一般的抽象的なものに止まる」として瑕疵を否定した。

[判例17] 名古屋地判平成30・3・6判時2425号46頁

一大型貨物自動車（トラクター）が、片側1車線の国道を走行中、路面凍結のためスリップした事故について、瑕疵否定。

本件道路を自動車で走行する運転者に社会通念上要求される一般的な運行態度を前提として、予見する道路の危険性の有無や程度に応じた管理を行っていなかったとは認められないとして瑕疵を否定したが、利用者の通行方法との関係で、以下の重要な判示がなされている。「道路自体がその安全性につき、細心の注意をもって設置され、管理されていても、これを利用する通行者等において、無謀な、あるいは、通常予測し得ない方法で通行する場合には、その道路における通行の安全が損なわれることはいうまでもなく、他の生活必需施設との関係や、これを設置し管理する主体の財政的、人的物的制約等を考慮すれば、道路について絶対的な安全性を要求することは不可能であるから、道路を利用する者の常識的秩序ある利用方法を期待した相対的安全性の具備をもって足りると解するのが相当である」と判示されている。

(3) 道路上の障害物による事故類型

[判例18] 横浜地判平成23・12・27判例自治363号74頁

一軽自動車が市道（路側帯（一方が約0.2m, 他方が約0.5m）が設けられた幅員5.53mの道路）の路側帯内にある切株（高さ約30cm, 幅約15cm）に衝突し損傷した事故について、瑕疵認容（過失相殺50%）。

「本件切株は、路側帯内から一部が白線にはみ出しており、車両の通行に危険を及ぼす物であることは明らかであるから、路側帯内に本件切株が存在する本件道路は、通常有すべき安全性を欠くものと認められる。道路の設置管理者としては、根を残した状態で樹木を切るのであれば、地上に残る部分を、車輪が乗り上げても安全な程度の高さにすべきであったといわなければならない」として瑕疵を肯定した（路肩通行により50%の過失相殺）。

[判例19] 大阪地判平成24・4・24交通事故民集45巻2号493頁

一自動二輪車が国道上に落ちていた金属片（長さ約26.5cm, 高さ14.3cm, 幅13cm）に乗り上げて、転倒した事故について、瑕疵否定。

高架道路の高欄の損壊からの金属片落下について、本件事故時までの経過時間は、数時間程度に止まり、道路管理者としては、本件事故時までに本件金属片の存在を知って、除去することは不可能であったといえるから、回避可能性がなかったとして、瑕疵を否定した。

[判例20] 大阪地判平成29・1・30自保ジャーナル1998号148頁

一原付自転車が市道（片側1車線）を走行中、路側帯に残置された木材（長さ75cm）を踏んでバランスを崩しトラックにれき過され運転者が死亡した事故について、瑕疵否定。

「二輪車等が本件道路の路側帯を通行することは想定され、本件木材が放置されていたことにより、本件事故当時、本件道路の安全性がある程度欠ける状態にあったことは否定できない」としつつ、巡視が終了してから数時間のうちに放置されたもので、住民から要望や苦情等があったことはうかがわれな

いから、本件木材を発見して撤去するなどの措置を取ることは事実上不可能であったとして、瑕疵を否定した。

[判例21] 東京地判平成29・4・14 LEX/DBインターネット25553380

一普通乗用車が高速道路を走行中、道路上に放置されていたタイヤのバースト片に乗り上げ、損傷した事故について、瑕疵否定。

「高速道路上を走行する車両等から物が落下して高速道路上に存置されるという事態が一定程度発生すること自体は防ぎ得ないことであるところ、…広い範囲の高速道路の全部の区間で時間的間隔を置かずこれを撤去するという事は、極めて困難というべきであるから、…落下物などの有無につき、通常要求される確認を怠っていたとか、一般車両などからの通報で、本件高速道路上に落下物があることを認識していたのにこれを放置していたということなどが認められない限り、…瑕疵があったということとはできない」として瑕疵を否定した。

(4) 落下防止不全、防護柵不全による事故類型

[判例22] 広島地福山支判平成20・10・29自保ジャーナル1818号165頁

一歩行者が市道に面している水路の開口部から水路に転落し負傷した事故について、瑕疵認容（7割5分の過失相殺）。

「当該営造物の利用に付随して死傷等の事故の発生する危険性が客観的に存在し、かつ、それが通常の予測の範囲を超えるものでない限り、管理者としては、同事故の発生を未然に防止するための安全施設を設置する必要がある」としたうえで、本件水路開口部は、深さ約2mのコンクリート造りであって、地元住民にとどまらず、広く一般に通行利用されることが想定されるため、転落事故を未然に予測し、これを防止するための安全施設を設置する等の対策を講ずる必要があり、かつ、ガードパイプ等の設置は容易であるとして、管理の瑕疵を肯定した（自らの運動能力をわきまえて危険を回避すべき注

意義を怠ったとして7割5分の過失相殺)。

[判例23] 京都地判平成24・10・24交通事故民集45巻5号1296頁

一タンクローリーが、国道を走行して対向車と離合する際に左に寄ったところ、除雪作業により車道部分と側溝の区別ができずに無蓋の側溝に脱輪し、損傷した事故について、瑕疵認容(過失相殺1割)。

走行車両のうち約43%が大型車両で、大型車は左端寄りに走行して離合する傾向があること、本件事故現場付近で同様の脱輪事故が複数発生していたことなどからすれば、拡幅除雪後には、本件道路と側溝との識別が困難になるため、側溝への脱輪事故が発生することが容易に予測できたとして、無蓋の側溝の大きさや深さからすれば、その危険性は相当に大きいものであるから、道路外側に無蓋側溝があり、端に寄ると危険があることについて、注意喚起のための標示をするなど適切な注意喚起がなされるべきであるのに、何らの措置が採られなかったとして、瑕疵を肯定した(道路端に寄りすぎたことで1割の過失相殺)。

[判例24] 富山地判平成26・9・24判時2242号1頁、名古屋高金沢支判平成27・5・13 LEX/DBインターネット25506319、最判平成28・2・5上告不受理

一歩行者がコンビニエンス店舗と歩道の間の側溝(幅約57.0cm、深さ約92.5cm、グレーチングや蓋はない)に転落し死亡した事故について、瑕疵認容(過失相殺8割)。

一審判決は、本件側溝の形状等によれば、転落した場合の危険性が認められ、市街化が進み、平成15年頃に24時間営業の店舗が開店したことにより、歩

行者の通行状況に変化が生じ、その危険性が格段に大きくなっていったこと、この状況は、店舗からの申出や、地元からの陳情の有無にかかわらず、客観的に容易に認識可能であったこと、本件側溝が内包する危険性は、側溝蓋やグレーチングを設置するという比較的簡易な方法で解消することができること、さらに、本件店舗の開店から本件事故までの約9年間に、歩行者の通行状況の変化を把握し、本件側溝に蓋を設置するなどの対応を執るのに十分な期間があったこと、などを認定して、瑕疵を肯定した(高裁もほぼ同旨)⁽²⁹⁾。

[判例25] 奈良地葛城支判平成29・3・23判例自治438号89頁、大阪高判平成29・8・30判例自治438号87頁

一歩行者が道路沿いのコンクリート製護岸に転落し、死亡した事故について、防護柵未設置について、瑕疵否定。

一審判決では、山間部の過疎地域で通行する車両・歩行者は極めて少なく、歩行者の多くが状況を熟知した近隣住民であり、護岸設置後50年以上、防護柵設置の要求や転落事故はなかったことを認定し、防護柵未設置をもって道路の設置管理の瑕疵というためには、「…社会通念上要求される一般的な歩行を前提としても歩行者が路外に転落する可能性が相当程度あるため、防護柵がなければ危険であると認められる場合であることを要する」として、瑕疵を否定した(高裁もほぼ同旨)⁽³⁰⁾。

(5) 動物衝突による事故類型

[判例26] 最判平成22・3・2判時2076号44頁、[原審] 札幌高判平成20・4・18自動車保険ジャーナル1739号2頁

(29) 本事案では、直接的には水路の管理瑕疵が争われているが、当該水路は、市道の歩道の側溝であるため、道路の管理瑕疵に含めてとらえることが可能であろう。評釈として、神山智美・富大経済論集61巻1号57頁(平成28年)等。

(30) 一審判決では、被害者は、生まれたときから近くで生活しており、防護柵が設置されていないこと等の道路状況を熟知していたにもかかわらず、夜間、懐中電灯等も持たずに歩行していたことからすると、通常では予想されない希有な事故であったと考えられるとしている。評釈として、亀井隆太・判評・判例自治443号99頁(平成31年)等。西塾・前掲注(3)1100頁。

—北海道苫小牧市の高速自動車国道を走行中のAの普通乗用自動車、約100m前方の中央分離帯付近から飛出してきたキツネとの衝突を避けようとして急ハンドルを切り、中央分離帯に衝突して停止していたところ、その2分後、後続車が衝突し、Aが死亡した事故について、瑕疵否定⁽³¹⁾。

本判決は、平成20年以降で、最高裁が道路の管理瑕疵について自ら判断を下した判決として注目されるものである。本件道路には、動物注意の標識の設置とともに、動物の道路への侵入を防止するための有刺鉄線・金網の柵が設置されていたが、金網の柵と地面との間には約10cmの透き間があったため、キツネが侵入し、Aの事故が発生した。

原審は、「…高速道路…の利用者は、一般道に比較して高速で安全に運転できることを期待し、信頼して走行していると認められることからすれば、自動車の高速運転を危険に晒すこととなるキツネが上記のような頻度で本線上に現れることは、それ自体で、本件道路が営造物として通常有すべき安全性を欠いていることを意味する」として、瑕疵を認めたのに対し、最高裁は「…キツネ等の小動物が本件道路に侵入したとしても、走行中の自動車がキツネ等の小動物と接触すること自体により自動車の運転者等が死傷するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができるものというべきである」として、「本件資料（…柵と地面との透き間を無くし、

動物が地面を掘って侵入しないように地面にコンクリートを敷く…）に示されていたような対策が全国や北海道内の高速道路において広く採られていたという事情はうかがわれないし、そのような対策を講ずるためには多額の費用を要することは明らかであり、…本件道路には、動物注意の標識が設置されていたというのであって、自動車の運転者に対しては、道路に侵入した動物についての適切な注意喚起がされていた」として、瑕疵を否定した。

〔判例27〕 大阪地判平成27・1・29 前掲『道路管理瑕疵裁判例集』87頁

—高速道路を普通乗用車が走行中、飛び出してきた狸と衝突し（高さ約1.4mの立入防止柵〔忍び返しはない〕下部の隙間から狸が侵入）、損傷した事故について、瑕疵否定。

通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができること、忍び返し機能を備えたドレスネットをすべてに設置するには相当の費用を要することから、ドレスネットを設置するという対策が、高速道路における一般的な対策であるとは認められないこと、この区間におけるロードキルの発生件数が比較的少なく、距離も17kmで長距離ともいえないことから、動物注意標識を設けなければならないとまではいえないとして、瑕疵を否定した。

〔判例28〕 横浜地判平成30・10・2 前掲『道路管理瑕疵裁判例集』89頁

—有料道路を大型自動二輪車で走行中、道路上に侵

(31) 一審・原審においては「中小動物」とされていたのに対し、最高裁は「小動物」と明示していることから、キツネのような小動物であるが故に通行車両に及ぼす危険性を限定的に評価していることが窺われる。なお、一審判決（札幌地判平成19.7.13自動車保険ジャーナル1739号10頁）では、中小動物侵入対策に配慮した立入防止柵改修工事について、全国的ないし当該地域の高速道路に標準的なものとして普及しているとまで認めることはできないとしており、一種のタイムラグの問題（最判昭和61・3・25民集40巻2号472頁）ととらえることもできる（小幡・高速道路上のキツネの飛び出しと高速管理の瑕疵）交通事故判例百選〔第5版〕（平成29年）68頁）。本最高裁判決について、人工公物である道路について予算制約の抗弁を認めたものとしての意義を認める見解もある（鈴木和孝・行政関係判例解説（平成22年）274頁）。その他、吉野夏己・岡山大学法学会雑誌60巻1号198頁（平成22年）、長尾英彦・中京法学45巻1＝2号75頁（平成22年）、金丸義衛・民商法雑誌143巻3号384頁（平成22年）、仮屋篤子・速報判例解説（法七増刊）8号115頁（平成23年）、大島眞一・別冊判タ32号130頁（平成22年度主要民事判例解説）、荏原明則・法教別冊付録366号9頁〔判例セレクト2010-2〕等。

入した野生の鹿と衝突し転倒した事故について、瑕疵否定。

箱根地域のシカの生息密度は、周辺地域と比較してもはるかに低く、約7年間に、本件道路でシカの侵入が確認された事例は2件にすぎず、シカの侵入頻度も極めて低かったこと、本件道路は視野及び視界が十分確保され、「動物が飛び出すおそれ」があることを示す警戒標識が6か所設置され、注意喚起が図られていたことから、通常であれば、運転者の適切な運転操作により、シカとの衝突を回避することを期待することができる。さらに、シカの侵入を防止し得る防護柵を設置しようとするれば、その設置箇所は広範囲なものとならざるを得ず、相当多額の費用を要するため、シカの侵入頻度が極めて低く、かつ、仮にシカの侵入があったとしても事故発生の危険性が低いと認められる本件道路において、防護柵が設置されていないことをもって、通常有すべき安全性を欠いていたということは困難であるとして、瑕疵を否定した。

(6) 落石、トンネル崩壊、道路崩壊による事故類型
[判例29] さいたま地判平成27・9・30判例自治411号83頁

—自動車が山間部の県道を走行中、山側斜面からの落石が直撃し、その衝撃によりガードレール等に接触し、運転者が負傷した事故について、瑕疵認容（本件斜面には、土留め用の鉄製大型枠工が階段状に設置されていたが、落石を防ぐための防護柵や金網等は設置されていなかった。本件県道は、県境にある峠（標高1510m）を通り、左右ともに急な山地に接している山間部を縫いながら、曲がりくねって走る形状で、舗装されているが、自動車の交通量は少ない）。

「本件斜面は、平均勾配38.8度（最急勾配41.9度）の急斜面となっており、本件斜面には直径20cm前後の石が多数散在しているのであるから、これらの石が風雨等の自然的環境の下で落石しやすい状況となり、…これらの石に、何らかの衝撃や振動等

が加われば、落石に至ることは十分に想定されることである。現に、…本件事故の発生以前に、…本件事故現場から約30m離れた地点…では落石が発生した旨の報告例もある。加えて、ぶどう峠寄りの本件県道には落石注意の標識が出ており、…本件県道に面した斜面の一部には、落石を防止するためのネットが張られたり、コンクリートが吹き付けられたりしていた箇所もある…。以上によれば、本件道路は、本件事故当時、客観的にみて落石の危険性があったものであり、被告もそのことを認識することが可能であったというべきである。それにもかかわらず、…本件事故当時、本件斜面上からの落石を防止するため防護柵を設置するなど適切な措置を採っていなかったものであり、本件道路は、道路として通常備えるべき安全性を欠いていた」として瑕疵を肯定した。

[判例30] 横浜地判平成27・12・22判時2309号90頁
[笹子トンネル事故]

—高速道路のトンネルを走行中、トンネル出口から約1147mないし約1285mにかけての区域において、天井板約350枚が崩落し、崩落した天井板の下敷きとなり、運転者らが死亡した事故について、瑕疵認容（民法717条を適用）。

「被告NEXCOは、…本件トンネルの管理者として、通行者に対し、安全に通行し得るように本件トンネルを維持管理すべき責務を負っている」とし、「35年間という歳月の経過により本件トンネルの天頂部アンカーボルトに経年劣化が生じて荷重に対する引抜抵抗力を喪失する可能性も否定できないのであるから、適切な点検方法を設定し、これを実施しなければ本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合（…）を看過し、その結果として、天井板等が道路上に崩落する可能性（危険性）を予見し得たものと認めるのが相当である」「本件点検の点検方法に係る協議の際、打音・触診といった目視以外の適切な点検方法を設定しなければ、本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合を看過し、その結果、

本件事故のような天井板の崩落事故が発生することを予見できた」として、予見可能性を肯定し、「仮に本件トンネルについて適切な点検が行われ、…異常な数の天頂部アンカーボルトの変状が発見されれば、天井板の落下に繋がる可能性が高いことは明らかであるから、…点検結果の問題点等を報告し、直ちに適切な処置を講じるよう指摘・具申したものと認められるのであり、…少なくとも、通行者が通行中に天井板が崩落するという本件事故の発生を回避することができた」として、回避可能性も肯定し、「本件トンネルの設置又は保存に瑕疵〔本件トンネルが本来備えているべき安全性を欠き、本件事故の原因となった不具合の存在〕があることによって本件事故が発生したものであるから、本件トンネルを占有管理していた被告NEXCOは、工作物責任〔民法717条1項〕⁽³²⁾も免れない」とした。

〔判例31〕札幌地判平成20・12・17判タ1307号140頁—台風10号等の影響により、橋の取付道路の路体が流失したために、普通貨物自動車と同河川に転落し、乗車していた5名全員が死亡した事故について、瑕疵否定。

本件橋及び取付道路は、本件被災前の時点において、通常予測し得る災害の発生を防止するに足りる安全性を備えており、過去最大規模の洪水と考えられた平成13年被災時の洪水の約1.4倍もの規模の洪水が発生することは通常予測することはできないというべきで、本件事故の発生を予見することはできなかつたとして、瑕疵を否定した。⁽³³⁾

〔判例32〕広島地判平成27・3・12 LEX/DBインターネット25447260裁判所web、広島高判平成

27・9・18 LEX/DBインターネット5541677

—JR高架下の地面よりも低くなっているアンダーパスの部分が降雨のため冠水し、普通貨物自動車が冠水箇所に入し、走行不能となり、運転席に水が浸入した事故（運転者は窓ガラスを破壊して脱出）について、瑕疵認容（一審は過失相殺5割、二審は過失相殺35%）。

二審は、担当職員らが非常通報装置から自動通報が入った時点における降雨の状況に応じた措置をとらず、再度本件アンダーパス部に行って本件遮断機を下ろして本件アンダーパス部の通行を規制する措置をとらなかった連絡体制の不備があったとして、瑕疵を肯定した。一審は、アンダーパスの手前の掲示板の「通行止」を見落としたことについて過失相殺5割としたが、二審は35%とした。

(7) 道路構造の問題による事故類型

〔判例33〕岡山地判平成25・2・21判例自治381号87頁

—国道を時速60kmで走行していた大型貨物自動車が中央分離帯に乗り上げ電柱に衝突した事故（運転者は死亡）⁽³⁴⁾について、瑕疵認容（過失相殺8割）。

「本件道路は、雨天ないし雨天後の夜間に東行第二車線を走行する車両が本件中央分離帯に衝突する事故を起こす危険性が相当程度あり、…このような状況にあることは、外観上明らかであるから、対策の必要性を認識することに困難はなかつたと認められるし、本件事故後に実施された措置の内容等にかんがみると、このような措置を講ずることに技術的な困難はない上、危険性の内容及び程度に比し、対策を講ずるのに過分の費用を要するというわけでも

(32) 本件は、民営化によりNEXCOが維持管理していることから、民法717条が適用されたが、責任の性質は国賠法2条と同質であり、筆者は、国賠法2条が適用されるべきものと考えている（小幡・原田先生古稀記念『法治国家と行政訴訟』（有斐閣、平成16年）507頁、西塾・前掲注(3)1133頁、982頁等）。

(33) 本判決では、道路に対する通行規制ないしパトロールを行わなかつたことについては、国家賠償法1条1項の適用として判断し、「予見可能性がなかつた以上、被告が、本件事故以前に本件道道につき通行止め規制を行わなかつたことが著しく不合理であるとはいえず、違法性も過失も認められない」として、損害賠償責任が否定された。

(34) 本判決については、瑕疵を認めつつ80%の過失相殺が行われ、「限界的な事例」と評されている（亀井隆太・判例自治391号80頁（平成27年））。西塾・前掲注(3)1102頁。

ない」として瑕疵を肯定した（前方不注視による過失相殺8割）⁽³⁵⁾。

4 最近の道路管理瑕疵判例の特徴の検討

3では、平成20年以降の道路の設置管理の瑕疵に関する判例を掲げたが、以下、平成20年以降の道路管理瑕疵判例で特徴的にとらえられる点を抽出して、検討を加えることとした。

第一に、平成20年以降であっても、路面の穴ぼこ・段差等が原因の事故による損害事案は多くみられている。車両の激しい往来や重量の大きい車の利用や気候の変動等により路面が破損することは不可避であるため、穴ぼこ・段差等による安全性の欠如は、道路の通常利用によってもたらされる日常的障害としてとらえられる状況に変化はないと考えられる。道路の維持管理の古典的なもつとも基本となる作用は、路面の穴ぼこ・段差をなくして安全に通行できるように維持することであったが、平成20年以降の判例でも、同様の基本的維持管理作用の本質は変わっていないとみることができよう。

路面の穴ぼこ・段差にかかる瑕疵判断においては、何より、その大きさ、深さ、形状に着目される場所であり、また、車両の中でも特に二輪車の走行において、穴ぼこ・段差が事故を惹起する危険性が高いことは、従来から指摘されており、その点についても大きな変化はない（判例1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13はいずれも二輪車の事故）。主要道路で、舗装の疲労が進んだ状態であるために、穴ぼこの補修方法の適否を瑕疵判断の要素とするものとして判例1がある。判例1では、平日には約一万台の車両が通行する市街地内の主要地方道であるが故に、穴ぼこ補修方法についても、より高次の水準を求めていることが注目されよう。すなわち、パト

ロール時において直ちに補修が行われていたが、本件事故現場の路面は、アスファルト舗装の疲労や過去の補修による舗装の疲労が相当程度進んだ状態であったために、より耐久性に優れた加熱合材で補修していれば、少なくとも補修後一週間で穴ぼこ等が発生する事態には至らなかったことを認定し、個々の路面の性状や破損状況に見合った補修方法をパトロール時に適切に判断し得る体制が整備されていなかったことから瑕疵が認められている。

段差・穴ぼこの形状、特に深さについては、その物理的性状をふまえて瑕疵を肯定している事例が多くみられる。判例3は、高低差約4.7cmの段差、判例5は、大きさが約20cm×約30cm、深さは約5cmの穴ぼこ、判例6は、半径約30cmのマンホールの周りの陥没部分（約7.5～8cmの深さ）、判例10は、普通自動車につき、直径約70cm、深さ約10cmの窪み、判例11は、橋梁上に存在するジョイントの段差（約15mmの高低差だが東西の長さが約12.65m）、判例13は、幅約65cm×約50cm、深さ約6.5cmの穴ぼこについて、それぞれ瑕疵を肯定している。

ただし、穴ぼこ・段差の大きさ・形状による危険性は、当該道路の性質、利用状況等によって異なるものであり、判例12では、自転車通行について、段差が最大でも約2.4cmと大きくないが、駅前広場に段差があることは通行人が予測できないとして、瑕疵が肯定されている。それぞれの道路について、通行者・利用者が合理的に期待しうる道路の安全性が瑕疵の判断基準となりうることを示すものとみることができよう。

判例6では、「道路の安全に対する運転者の期待は大きく、かつその期待は保護に値するというべきところ、本件陥没を放置していた被告の過失は大きい」と判示されており、公物管理と利用者の期待可

(35) 本稿は、道路の利用者に対する損害を主に検討対象とするものであるが、参考までに道路の第三者に対する損害事例についても掲げておく。津地判平成26・3・6判時2229号50頁—道路に陥没が発生し、隣接する本件建物に傾きを生じさせたものであり、本件道路にはその安全性において欠けるところがあったとして、責任認容。名古屋高判平成27・11・27 LEX/DBインターネット25447763号 最判平成29・3・14（上告棄却・不受理）—道路陥没につき、予見可能性も結果回避可能性もなかったとして、責任否定。

能性について言及した判示として注目される場所である。

これに対して、瑕疵が否定された判例では、段差の高さは最大でも約2 cmにも満たないために瑕疵を否定した例（判例8）、2 cm程度の段差は、通常の利用に危険をもたらさないとした例（判例9）、道路陥没について、道路のパトロール態勢に問題はないとして瑕疵を否定した例（判例4）、東日本大震災3週間後の道路陥没について予見可能性を否定した例（判例7）がある。また、舗装工事中の標識のカラーコーンや保安灯を第三者が勝手に移動・打ち捨てた場合に、瑕疵を否定した例（判例14）がみられる。

次に、歩行者についてバリアフリーの要請との関連で、路面に凹凸がないことが要請されるかという論点が新たに顕在化していることが注目される。判例15では、一般住宅地の生活用道路で、歩行者が約2 cmのマンホールの段差につまづいた事故について、瑕疵を否定したが、「一般歩行者において、足元に通常の注意を払えばつまづかないように通行することを期待できる範囲」を超えていないとの判示がみられる。また、判例9においても、「原告が重視すべきと主張する近時のバリアフリー化の傾向を踏まえても、道路上に2 cm程度の段差等が生じることは、通常の利用に危険をもたらさないものとして広く許容されている」として、瑕疵が否定されている。

従来、道路の安全性については、車両（二輪車、四輪車）の安全な通行に支障がないようにパトロール等で発見して（通報による場合もある）修繕するものとする維持管理作用が中核に据えられてきたが、歩行者、特に高齢者・障害者の移動の自由の観点からのバリアフリーをどのように加味すべきかについても課題となる場所であろう。

第二に、路面凍結による事故では、判例16、判例17では瑕疵が否定されているが、判例17では、「道路を利用する者の常識的秩序ある利用方法を期待し

た相対的安全性の具備をもって足りる」と判示されており、道路の維持管理の立場から、路面の凍結を予測した慎重な運転等、利用者に対して期待しうる利用方法に言及していることが注目されよう。

第三に、道路上の障害物については、数多くの判例がみられる。ほとんどが第三者、あるいは自然現象により放置された障害物事案であるが、判例19、20、21は、いずれも、道路上に放置、残置された障害物を発見して撤去する対応をとることが不可能であったとして、瑕疵を否定している。判例21では、高速道路上を走行する車両等から物が落下する事態が一定程度発生すること自体は防ぎ得ず、広い範囲の高速道路の全区間で時間的間隔を置かずこれを撤去することは、極めて困難であるとしているが、高速道路の管理態勢に一定の限界が存することを示しているといえよう。なお、判例18は、道路上にもともと存在していた切株について、障害物として瑕疵が肯定されたものである。道路に固定的に存する障害物の場合には、判例33のような道路構造上の危険と同様に、パトロール・監視態勢とは別の問題として、道路の危険性についての評価が前面に出ることになる。

第四に、落下防止不全、防護柵不全については、判例22、23、24では瑕疵が認容されているが、ガードパイプ等の設置や無蓋側溝への適切な注意喚起や側溝に側溝蓋やグレーチングを設置する等の危険解消措置が容易であることから、瑕疵が肯定されたものとみることが出来る。他方で、判例25では、歩行者が道路に沿った護岸に落下するのを防止するための防護柵設置について、歩行者の多くが状況を熟知した近隣住民で、護岸設置後50年以上、防護柵設置の要求や転落事故はなかったことから、瑕疵が否定されている。道路の備えるべき安全性について判断する際には、合理的な判断・行動をとりうる者の行動が標準とされるのが通例であるが、本件では、被害者が86歳と高齢であったため、超高齢社会のわが国の実態をふまえると課題があるとの指摘もなされ

⁽³⁶⁾ ている。防護柵不全事例だけでなく、高齢歩行者にとっての路面の穴ぼこ・段差等の危険性の場合にも同様な問題が提示されうるところであり、今後さらに検討されるべき課題となろう。

第五に、動物衝突の事案について、平成22年の最高裁判決（判例26）では、この問題についての先例となる判断が提示されている。高速道路の金網の柵と地面との間の約10cmの透き間から、小動物であるキツネが侵入したことから惹起された事故にかかる事案について、最高裁は、キツネ等小動物が本件道路に侵入したとしても、通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができるとして、瑕疵を否定した。原審と最高裁とで、高速道路の備えるべき安全性についての利用者の期待水準について差異がみられるが、最高裁は、小動物との接触による危険が自動車運転者の適切な運転により回避できることを重視しており、道路の通常有すべき安全性が、利用者の通行方法との関連で設定されることが明らかにされたものといえよう。道路上への小動物進入時の運転者のとるべき対応については、本判決をふまえて、今後、教習や免許更新の際の講習等でも周知されるべきであり、適切な利用者へのフィードバックによって道路の安全管理水準が設定されるべきことに留意すべきであろう。⁽³⁷⁾

第六として、落石事故については、高知落石事故同様、判例29で瑕疵が肯定されており、また、トンネルの天井崩落の笹子トンネル事故（判例30）については、目視以外の打音・触診の方法で点検すべきであったことが認定され、瑕疵が肯定されている。

落石事故については、伝統的判例である高知落石事故判決の状況と基本的に変わることがなく、「落

石注意」という看板のみによって、利用者に落石を覚悟して自己の危険において通行することを求めるのは道路通行者の期待可能性の観点からは酷であり、また、落石直撃事故の場合には、通行者自身がいかに注意を払っても自ら回避する術はなく、したがって、過失相殺が認められる余地はないため、利用者の通行方法との関係で通常有すべき安全性が設定される状況にはないことが特徴的である。道路通行時に、落石の直撃を受けることなく道路を安全に走行することは道路通行者が合理的に期待しうる範囲内であると考えられ、客観的に道路にその安全性が確保されていない場合には、管理瑕疵を認めることが合理的であろう。⁽³⁸⁾

これに対して、判例31は、台風による橋の流失について、予見可能性を認めず瑕疵を否定し、判例32は、アンダーパス部分の冠水による車両水没事故につき、瑕疵を肯定している。いずれも、異常気象時の河川の増水による橋梁崩壊、アンダーパス等特殊な事例であるため、通常の落石事故とは異なる損害類型であるといえよう。

第七として、平成20年以降の道路管理瑕疵判例においても、被害者である利用者側の通行方法が、実際の事故の瑕疵判断において重要な要素となっていることが認められる。特に、路面不良事例においては、速度超過、前方不注視等の利用者側の過失が関わって事故が発生するケースが多く、また、穴ぼこ等の影響を最も大きく受けるのは二輪車であるため、すでにみたように、二輪車が被害車両となっている事例が数多くみられる。穴ぼこ・段差、障害物、路面凍結等の事例では、当該被害者の通行方法が、実質的な事故の発生原因の一部になっている場合も存し、このような事例では、管理の瑕疵を肯定しなが

(36) 評釈として、亀井隆太・判評・判例自治443号99頁（平成31年）。

(37) 利用者の利用方法として一定の水準を求める場合には、公物管理において求める利用者の利用方法について、利用者との間で適切にフィードバックされることが要請されよう（社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめ（平成24年6月）39頁では、利用者との協働による道路の総合的マネジメントが提示されている）。なお、判例27、28においても、いずれも動物との接触による事案について瑕疵が否定されている。

(38) 小幡・前掲注(2)国家賠償責任の再構成288頁。

らも、過失相殺が認められるケースがしばしばみられる⁽³⁹⁾。道路上に存する穴ぼこ・段差、障害物、凍結等の路面不良が、現実には通行者全員に対して事故を生ぜじめるものではない以上、事故事例は、道路上の欠陥の重大性と、利用者の走行方法との相関関係によって発生するものであり、道路管理者の実質上の責任負担は、0割から9割9分まで区々に存することになる。利用者が道路に通常備えられているべき安全性として期待する水準と、道路管理者の方が道路利用者に対して期待する通行方法の設定—合理的に期待しうる利用方法に照らしての道路の安全性を保つ—という両面から、瑕疵の有無、責任分担が判断されるべきことになろう。道路管理者が合理的に期待しうる利用方法の範囲を超える場合には、瑕疵自体が否定され、期待しうる範囲内の利用方法で事故が発生した場合には、瑕疵が肯定され、さらに、正常な利用方法からの乖離の度合いで過失相殺がなされると解するのが一般的であるが、道路管理者側が想定する利用方法のとらえ方については、利用者の合理的な期待可能性をふまえて設定していく必要があることに留意すべきである⁽⁴⁰⁾。

Ⅲ 公物管理としての道路管理にかかわる新しい動き

以上、道路管理瑕疵についての平成20年以降の判例の検討を行ったが、道路の「通常有すべき安全

性」については、公物として利用に供される道路がいかなる安全性を備えるべきかについて、実際の公物管理の現況も俯瞰しつつ、利用者の合理的な期待可能性を考慮する必要があるため、以下では、平成20年以降、道路管理側でみられる新たな動向についてみていくこととしたい。

1 平成25年道路法改正による変化

平成25年6月の道路法改正では、道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化すること等を目的とする法改正がなされた。道路法42条は、1項で「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、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」2項で「道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。」と定めていたが、3項が新設され、「前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。」とされた⁽⁴¹⁾。平成25年改正を受けて、省令（平成26年国土交通省令第39号）及びトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省令告示第426号）が施行され、これにより、トンネル・橋等の点検は5年に1回の頻度を基本とし、その健全性について4段階に区分されて示されることになった⁽⁴²⁾。

(39) 前方不注意、路肩走行、速度超過等、利用者側に過失がある場合、過失相殺が8割に及ぶ事例（判例33）も存する。営造物の利用方法について、木村・前掲注(3)488頁、土田伸也「公の営造物の『通常の方法』と『本来の用法』について」中央ロー・ジャーナル8巻1号107頁等。

(40) ここでも、利用者との適切なフィードバックが必須である。前掲注(37)参照。

(41) 道路法令研究会編著『道路法解説（改訂5版）』（大成出版社、平成29年）。法42条2項の技術的基準についても、道路法の制定以来長らく未制定であったが、平成25年8月に施行令35条の2が制定された。平成24年の笹子トンネル天井板落下事故を受けて、道路構造物の老朽化対策が急務として認識されたことから、一定の基準に沿った維持管理が確実に行われるよう、道路維持管理の実務体制も大きく強化されることになった。

(42) 平成26年4月14日社会資本整備審議会道路分科会では、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」がとりまとめられ、維持管理の重要性が提示されている。トンネル等の健全性の診断結果については、Ⅰ健全、Ⅱ予防保全段階、Ⅲ早期措置段階、Ⅳ緊急措置段階に分類される。直近の道路メンテナンス年報（2022年8月）国土交通省道路局（国土交通省HP）によれば、2巡目（2019～2021年度）の累積点検実施率は、橋梁61%、トンネル53%、道路附属物等60%と着実に進捗しており、判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ41%、Ⅱ51%、Ⅲ8%、Ⅳ0.1%、トンネル：Ⅰ3%、Ⅱ66%、Ⅲ31%、Ⅳ0.1%、道路附属物等：Ⅰ38%、Ⅱ51%、Ⅲ12%、Ⅳ0.02%となっている。

笹子トンネル事件（判例30）で明らかにされたように、道路の維持管理においては、道路構造物に関する適切な点検方法による点検に基づく老朽化の診断、それを踏まえた適切な修繕等の対応がきわめて重要であるため、今後の道路維持管理の新たな方向性が示されたものといえよう。

また、同時に、効率的な維持管理・更新に向けての取組みとして、「予防保全」への取組による道路インフラの長寿命化も目指されることになった。すなわち、従来の「事後保全」では、道路整備後の長期間の経過により、機能回復のための大規模修繕が必要となる状況も生ずるため、むしろ、施設の損傷が軽微な段階で予防的な修繕により機能保持を図る「予防保全」へと転換し、トータルコストの縮減を図ることが新たな道路管理の施策として提示されている⁽⁴³⁾。このような取組は、個々の事故事例の瑕疵判断に直ちに影響するところではないが、公物としての道路管理の基本的あり方の変容として留意しておくべきであろう。

2 道路維持管理分野における新技術活用の促進

道路のメンテナンス部門において、新たな効率的な維持管理方法として新技術が模索されつつある。この背景として、市町村における道路維持管理体制が、人員・予算ともに減少し、従来通りの方法で道路維持管理を万全のものとするのが困難な状況にあることも指摘されており⁽⁴⁴⁾、ドローンやセンサー、データの活用など新技術を積極的に活用する必要があることが議論されている⁽⁴⁵⁾。

今後の道路維持管理の方向性の中で、ICT、AIを活用した新たな維持管理システムとして、タブレットを活用した道路巡回システム、パトロール車への車載カメラ搭載によるリアルタイム映像共有、住民等の意見要望の受付・処理統合システム、AI技術を活用した異常時及び交通障害物の自動検知システム、各種台帳のデータベースとの連携、3次元データの活用システム、GPSを用いた交通障害確認システム、除雪作業の自動化などが掲げられているが⁽⁴⁶⁾、このような維持管理方法は、進行中、あるいは模索中のものであり、現状ではおよそスタンダードの維持管理体制として位置づけることはできない。したがって、道路の備えるべき安全性としては、いまだ従来の維持管理方法を前提とせざるを得ない状況にあるが、今後、道路の安全性に対する合理的に期待できる水準として、新技術活用による変容が生ずる可能性を認めることはできよう。

3 バリアフリーへの対応

わが国では、急速な高齢化が進んでおり、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。このような中、平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」が施行され、道路空間においても同法に基づいたバリアフリー化が進められることとなった。平成18年6月の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では、移動等の円滑化が特に必要な道路を「特定道路」として国土交通大臣が指定し、当該道路の

(43) 「インフラ長寿命化とデータ活用に向けた取組」平成30年11月2日（国土交通省）。

(44) 市町村における維持管理体制として、人員は平成17年度から平成29年度の間で約14%減少し、技術系職員がいない市町村の割合は約3割に上ること、また、市町村の土木費は、ピーク時の平成5年（約11.5兆円）から平成23年度までの間で約半分（約6兆円）に減少していることが指摘されている（「インフラ長寿命化とデータ活用に向けた取組」平成30年11月2日（国土交通省））。前掲注(42)提言参照。

(45) 「インフラ維持管理における新技術導入の手引き（案）」令和3年3月（国土交通省総合政策局）、「新技術利用のガイドライン（案）」平成31年2月（国土交通省）等。

(46) 「国道（国管理）の維持管理等に関する検討会中間とりまとめ」令和2年5月国道（国管理）の維持管理等に関する検討会（国土交通省）、別添1「国道（国管理）の維持管理を取り巻く情勢と維持管理基準に基づく管理状況のフォローアップ」及び別添2「道路デジタルメンテナンス戦略」、「IT技術を活用した道路行政について」社会資本整備審議会道路分科会第41回国土幹線道路部会（令和2年8月21日）資料等。

新設又は改築を行うときには「道路移動等円滑化基準」（平成18年12月19日省令）に適合させる義務を道路管理者に課している（同法10条⁽⁴⁷⁾）。また、同法10条4項は、「道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路等を除く。）について、道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努める…」と定めており、特定道路として指定された道路の新設・改築時の基準等への適合義務だけでなく、既存の道路についても基準等の適合に必要な措置を講ずる努力義務を定めていることが注目される。さらに、令和2年5月のバリアフリー法改正により、バス等の旅客のための道路施設（旅客特定車両停留施設）が基準適合義務対象として拡大されることとなった⁽⁴⁸⁾。

今後は、特定道路の路面については、バリアフリー法に基づく基準を備えることが、「通常有すべき安全性」にかかる判断材料となるが、他の道路についても、高齢化社会におけるバリアフリー化の要請について、道路管理のあり方の将来の方向性としても留意していく必要が認められるところである。

IV 小括

本稿では、国家賠償法2条の公の営造物の設置管理の瑕疵にかかる責任について、代表的な公の営造物である道路を取りあげ、道路の設置管理の瑕疵についての平成20年以降の判例を分析し、その新しい動向について検討を加えた。さらに、そこでの瑕疵の判断要素として一定の役割を果たすと考えられる道路の維持管理作用の実態についての最近の状況を

明らかにして、道路利用者が合理的に期待しうる道路の「通常有すべき安全性」の水準についての動向を提示することを試みたものである。

道路の管理瑕疵判例については、昭和40～50年代の伝統的な判例により、瑕疵論の一般的考え方はほぼ完成していることはすでにみたとおりであるが、道路をめぐる社会的・自然的環境の変化に変容が認められることに対応して、管理瑕疵の判例にも若干の変化が生じていることには注意を要しよう。

平成20年以降の判例の動向として特徴的に認められる事項は、Ⅱ4で述べたとおりであるが、穴ぼこ・段差等の路面不良の事例については、「通常有すべき安全性」として設定される路面の状態は、高速度での走行を予定している道路、交通量の多い都市部の主要道路、交通量の少ない地方道・山道、無舗装道路等によって異なり、例えば、同じ形状の穴ぼこ等であっても、それが瑕疵を構成するか否かの判断に差異が生ずることは、従来の判例と同様である。ただし、穴ぼこの補修方法について、通行量の多い主要道路である場合、路面の老朽化状況によって工夫が必要とされる等の判示もみられるところから（判例1）、対象の道路それぞれについて、要求される維持管理の質の程度が異なることに注意を要しよう。

具体的な道路の「通常有すべき安全性」については、利用者の合理的な期待可能性に相応して、それぞれの道路の性質・状況によって様々であると考えられるが、道路維持管理手法の効率化・老朽化への対応策の変容（新技術）等の流れもふまえつつ、道

(47) 特定道路とは、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、移動等円滑化が特に必要な多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路法上の道路のうち国土交通大臣が指定したものである。平成20年に約1,700kmが指定され、道路の移動等円滑化の実現に向けて、歩道の設置や段差の解消などの整備が進められている。

(48) 平成30年5月バリアフリー法の改正では、障害者権利条約の締結に向けた国内法制度の整備の一環として、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」の理念が明確化された（道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月 国土交通省道路局））。

路の性質に応じて要求される維持管理水準が次第に明確化されることが予想されるところである。⁽⁴⁹⁾

また、橋梁・トンネル等については、平成25年道路法改正による42条3項の新設等により、橋梁・トンネル等の道路構造物の適切な点検体制が整えられることになった。笹子トンネル事故のようなトンネルの天井崩落については、今後は、適切な点検方法が設定されること等により、予見可能性・回避可能性が高まることになろう。

落石事故については、高知落石事故判決以来、大きな変化はみられず、落石直撃型においては、利用者側に事故を回避する可能性が全くないために、落石に直撃されずに道路を通行することについての合理的な期待可能性が認められる故に、従来通り瑕疵が肯定されている。将来的に、ICT、AI等を活用した新たなシステムによって、落石・崩土等の予見可能性が高まるかについても未知数であり、現状の道路管理の実態においては、落石防止措置を当該具体の事故発生現場で採ることが実際には不可能である場合にも、瑕疵が肯定されている状況に変化はないといえよう。

これに対して、平成22年最高裁判決で明確にされたのは、小動物侵入による事故についての瑕疵の考え方である。原審が瑕疵を肯定したのに対し、最高裁は、キツネ等の小動物が本件道路に侵入したとしても、「通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができる」とする道路利用者側の利用方法を判断要素に入れて、瑕疵を否定している。道路管理

において「通常有すべき安全性」の判断基準として、通常の用法によって利用した場合の安全性によるべきことは、伝統的判例においてもしばしば言及されているが、⁽⁵⁰⁾道路利用者の運転方法として「標準」をどこに求めるか、期待しうる範囲をどのように設定するかについては、道路の性質等に応じて明確化されていくことが求められよう。⁽⁵¹⁾

小動物侵入による事故の場合と同様に、穴ぼこ・段差等の路面不良、第三者による障害物放置等による事故類型においては、道路を利用する利用者がどのような方法で道路を利用するかについて一定の範囲を想定して、道路の維持管理が行われているのが実態であるが、他方で、道路利用者側の道路の安全性に対する合理的な期待可能性もふまえる必要があるため、両者の相関に留意しながら合理的な道路管理水準が設定されるべきであろう。

すなわち、利用者に通常期待される利用方法との関係で、道路の安全性が構築されとしても、それは、利用者が道路に合理的に期待しうる安全性と一致することが望ましいため、公物管理のあり方としては、利用者ニーズに的確に配慮するとともに、利用者に期待する通常の利用方法について適切なフィードバックを行いながら、維持管理水準を設定していくことが望まれるところである。

利用者側の道路の安全性に対する期待可能性は、道路の維持管理の技術革新等によって今後変化しうるものと思われるが、他方で高度成長期に建設された道路の老朽化による維持管理の困難な課題も生じているため、一律に論ずることはできないが、比較

(49) 前掲注(37)中間とりまとめ(平成24年6月)では、利用者の視点に立ったニーズの把握として、既存の道路を賢く利用するための道路の使われ方の的確な把握(人・自転車も含めた道路の使われ方、利用目的に応じた沿道も含めた地域単位でのデータ取得)、データ共有化のための情報プラットフォームの構築、道の相談室等のサービス向上、多様な主体・市民参画を通じて、現状を把握し、道路施策の決定につなげるPDCAサイクルの充実等が提示されている。

(50) 伝統的判例として挙げた最判昭和53・7・4前掲注(17)、道路に関するものではないが、最判平成5・3・30民集47巻4号3226頁等。

(51) このような利用方法に応じた安全性の観点は、落石直撃型事故・トンネル崩落事故のように、利用者側の運転方法により事故を回避することが不可能である事例類型では入りえないことに注意を要しよう(小幡・前掲注(2)国家賠償責任の再構成288頁)。

的新しく整備された道路，老朽化した道路，道路の通行車両の利用頻度等，様々な利用環境に応じて維持管理のあり方の相違も考慮していく必要が認められよう。⁽⁵²⁾

また，道路の利用形態として，車両以外の歩行者についても，バリアフリー化の流れ，高齢者自立のための防護柵の問題等，新たな課題が生じてきている。平成20年以降の判例においても，駅前広場等の道路の状況によって，段差のないバリアフリーが求められる事例（判例12）もあらわれており，今後は，道路整備の際のバリアフリー化の流れに対応する形で，それぞれの利用環境に応じた道路の安全性水準においてバリアフリーが求められる可能性も認めることができよう。

道路は，公衆の通行の用に供することを目的とする公物であり，公物管理においては，その「利用」のあり方に応じた安全性を確保することが重要なミッションとなる。したがって，道路の利用者の視点を重視して安全な利用関係を構築していくことは当然必要とされる場所であり，道路の維持管理のあり方においても，利用者との協働（道路状態に関する利用者からの通報等も含む），適切な利用者とのフィードバック体制が不可欠となろう。

道路の公物管理の実務においても，近時は，利用者ニーズの把握，利用者とのフィードバックの重要性が提示されており，利用者ニーズに合った維持管理が提言されている。⁽⁵³⁾ 国家賠償法2条の道路の設置管理の瑕疵においても，「通常有すべき安全性」は，利用者が合理的に期待しうる水準として理解す

べきであると解される場所であり，その意味では，利用者ニーズに合った道路管理という公物管理法上の流れの中でとらえることが可能ではないかと思われる。また，当該道路が利用者にとどのように利用されているか，あるいは利用されるべきかという視点も入れて，それぞれの道路の維持管理作用の水準が定まることを考えるならば，国家賠償法2条の道路管理瑕疵の判断において，利用者側の利用方法が重要な要素となることについても，前述の公物管理の方向性と整合的に理解することが可能であろう。

(52) 新たに整備された設備について，日本坂トンネル判決（東京高判平成5・6・24判時1462号46頁）が一定の判断を下しているが（小幡・下級審時の判例・ジュリスト1038号136頁（平成6年）等），点字ブロックについての最判昭和61・3・25民集40巻2号472頁が，一般的な考慮要素を挙げている判例として参考になろう（木村・前掲注(3)486頁等）。

(53) 前掲注(37)中間とりまとめ（平成24年6月）33頁では，「効率的な維持管理の実施」として，厳しい財政制約の下で利用者へ適切なサービスを提供するため，道路の維持管理にあたっては，利用者ニーズの把握を行いながら管理水準を設定する等の取組みが提示されている。今後の方向性として，維持管理にあたっては，当該道路が果たすべき役割に応じたサービスレベルを確保する必要がある，気候・植生等の地域特性，路面の状況等の現況データを収集・分析し，これに基づく的確な維持管理レベルを設定し，利用者の期待に応えることが必要であること，沿道住民，利用者による道路の維持管理への参画・協同をより一層進めていくべきこと等が示されており，利用者とのフィードバックの必要性が意識されていることは注視すべきであろう。

