

主 文
原判決中被告控訴人に関する部分を次のとおり変更する。
被告控訴人は控訴人兩名に対しそれぞれ金一八万四、七四六円および内金八万四、七四六円に対する昭和四〇年一〇月二二日から支払済に至るまで年五分の割合による金員を支払え。

控訴人らのその余の請求を棄却する。
訴訟費用は第一、二審を通じこれを二分し、その一を被告控訴人のその余を控訴人らの各負担とする。

事 実
第一、 当事者の求めた裁判

(一) 控訴人ら
原判決中被告控訴人に関する部分を取消す。
被告控訴人は控訴人兩名に対し、それぞれ金五五万五、五九四円および内金四五万五、五九四円に対する昭和四〇年一〇月二二日から完済に至るまで年五分の割合による金員を支払え。

訴訟費用は第一、二審とも被告控訴人の負担とする。

との判決と仮執行の宣言

(二) 被告控訴人
本件控訴を棄却する。
控訴費用は控訴人の負担とする。
第二、 双方の主張および証拠の関係は、左に記載するほか、原判決事実摘示のとおりであるがこれを引用する。(但し、前記控訴の趣旨に照らし、控訴人らは請求金額を原判決請求原因(六)記載の範囲内において、原判決が一審被告A、同Bらに対する関係で認容した限度に減縮する趣旨と認められる。)

(一) 控訴人らは、「一、道路管理者の責任は、一片の成文法規に尽きるものでなく、全法体系や条理に従い、また道路の具体的状況に応じ全般的、合理的に決定されるべきである。道路法四三条は四二条を受け、一号で道路そのものを損壊等することによつて障害を生じさせることを禁じ、二号で物件等の放置によつて交通に支障を生じさせることを禁じている。これは、一般人に対して右のような行為を禁ずる形式にはなっているが、その体系的位等から実質的に考察すれば、道路管理者が二号のような状況の生じていることを覚知すれば、当然それを原状に復すべき義務あることを明らかにしているものである。」

二、 国家賠償法二条の適用について通説ならびに判例の大勢はいわゆる客観説をとり、管理義務やその懈怠とは関係なく、客観的に瑕疵が存在すれば充分であるとする(最高裁判所昭和三七年九月四日第三小法廷判決参照)。

本件現場は、橋本大阪間の唯一の幹線道路で、一日数万台の交通量があり、道路巾が狭いのに大型車の通行が多く、じゅづつなぎとなつていて順調に流れていても前方の見透しが悪く、わずかの間の停車でも交通の渋滞をきたし追突の危険を招く。かかる場所に道の真中よりに大型車を特に目立つ標識もつけないまま数日間も放置することが、どれほど危険であるかは明らかである。そして本件現場近くには交番があり、本署との往復には必ず現場を通り、パトカーも日に何度とパトロールしており、現にAに対して警察から照会がきているのであるが、右のような危険な状態にあることを道路管理者である県は当然に知り又は知り得べきであつた。」と述べ、原審証人Cの証言と原審被告A本人の供述を援用した。

(二) 被告控訴人は「一、控訴人の主張は、要するに道路の管理者たる被告控訴人県に於て道路管理の瑕疵があつたというにある。右、「道路管理」というのは、道路そのものの構造状態について、本来の効用を維持し、安全性を保持し、もつて一般交通に支障を及ぼさないよう安全確保を果すべきものであるという迄もなく、従つて「道路管理の瑕疵」とは、道路自体の後発的な危険状態を指す。

処で、本件の場合道路それ自体について客観的に何等瑕疵の存しなかつた事は明白である。

問題は、第三者による故障車の数日間に亘る路上駐車を以つて、道路が、安全性を客観的に欠くに至り、且つそれが道路管理の瑕疵と言えるかどうかであるが、本件の場合明白に否定されるべきであると考える。

(1) そもそも道路交通法は、独立の立法を以つてその第七二条に於て、交通事故のあつた場合現場にある警察官は道路に於る危険を防止する為の必要な指示権について、規定しているが、右規定の趣旨及び道路法第四二条の規定の趣旨から見て、故障車の駐車は、道路交通法の問題であつて、国家賠償法二条の道路の管理

の問題でない事明である。

(2) 本件の場合、故障によつて一時自力運行が不能となつた事であつて右故障が修理されると、自力運行によつて移動することが近く、予定されたものである。従つて故障車の一時駐車の状態にあつては未だ以つて、当該道路が通常備えるべき安全性を客観的に欠くに至つたものと認められるべきではない。

二、 控訴人は、故障車の駐車と物件の放置とは何等異同がなく、齎しく道路管理者の責任と強弁するが、右論法から言えば追突事故等の大部分は、前車を駐車又は停車しているものを管理者として、取り除かなかつたものとして、道路管理の瑕疵と言うべきものとなり道路交通法及び道路法の規定から見て右論理は到底、首肯出来ないと明白であろう。

三、 更に、控訴人は危険な状態で故障車を駐車したから、本件事故が発生したものである旨主張するが、故障車の駐車と本件事故との間に相当因果関係はない。

成程、控訴人主張の様に本件事故現場は一級国道であつて交通量の多い箇所であり、故障車は大型車であつた事は争わないが、それだけに、交通渋滞等より通行車が道路で停車又は徐行している事は決して珍らしくない。

控訴人は数日間放置した事を以つて責任の根拠の一とするが、仮に本件事故車が本件事故数分前に故障によつて路上に駐車したものであつても、本件事故の発生は不可避であつた事は明白であろう。

又、特に目立つた標識をつけなかつたと非難するが、本件の場合、発見のし難い路上の土石等と違つて、控訴人も主張する様に大型車であつて通常の注意義務さえ尽しておれば、早期にその存在を発見し得る事は言を待たない。

四、 従つて又、本件事故車の駐車が道路交通の渋滞を来することは別として、該故障車に他車が衝突して事故を発生さすべき危険な状態であつたと言う点は、前方不注意や暴走を前提としない限りあり得ない事であつて、全面的に之を争い本件の場合仮に管理者たる県に於て、該故障車を発見していても、該故障車は何時故障し、何時迄その儘、放置されるから道路通行に危険な状態になつている等到底覚知し得るものではなく、之について何等の過失はない。」

理由

一、 本件事故発生経過およびその態様についての当裁判所の認定も原審の被告Bらについての認定と同一であるので原判決理由第一の一、二をここに引用する。その要旨は次のとおりである。

(イ) 昭和四〇年一〇月一七日午後、訴外Aの使用人B(この兩名は原審被告、確定)が大型貨物自動車(以下本件故障車という。)を運転して橋本市a b番地菱田産業石油倉庫前国道一七〇号線道路(以下ここを事故現場という。)の約八〇米北方で運転事故を起し、右前車輪やハンドルを故障したため、通りがかりの貨物自動車に牽引して貰つて右事故現場まで移動させた。

(ロ) そして、同所で道路左端より左前車輪において約一米二〇糎、左後車輪において約一米一〇糎の間隔、道路中央線より右前車輪において約五三糎、右後車輪において約一六糎の間隔をおき、道路に平行でない位置で南方に向つて駐車させておいた。(この駐車方法は道路交通法四八条一項に反し、これをそのまま放置することは同法七六条三項、道路法四三条二号に反する。)

(ハ) 同月二一日午前六時過ぎ頃、控訴人らの長男Dが同所を原動機付自転車を運転し、時速六〇糎で南進し、右故障車の荷台後部右側部分に激突し、頭蓋底骨折によりその場で即死した。

右認定によれば、訴外Dにも過失のあつたことは後に判断するとおりであるが、本件事故の発生が右国道上に本件故障車が前記の様な状態の駐車のまま放置されていたことにも起因することは明らかであつて、故障車の荷台後部に白い布切れを垂らしていたことおよび被控訴人が指摘する道路の状況(前掲当審主張三項)、本件故障車が大型車で目に入りやすいこと、右側を通過できる余裕があつたこと等を考慮に入れても、右の判断を動かすことはできない。

二、 そこで、本件が国家賠償法二条一項にいう道路の管理に瑕疵がある場合に当たるかどうかについて考える。

成立に争いのない甲第三号証の一ないし四および一、原審証人E、F、G、Cの各証言、前記A本人の供述を総合すると次の事実が認められ、甲第三号証の五の記載および原審証人H、同Fの証言中これに反する部分にはわかに措信できない。

「本件国道は大阪府高槻市から和歌山県橋本市に至り国道二四号線に通ずる幹線道路で、事故現場付近では道路巾員七米五〇糎、歩車道の区別のない舗装道路となつていて、和歌山県下では国道二四号線に次ぎ交通量が多く、常時自動車の通行が

多く定期バス路線にもなっている。本件国道の和歌山県下部分は、和歌山県橋本土木出張所が管理事務を担当しているが、当時同事務所にはパトロール車の配置がなかつたため工務課の技術員が物件放置の有無等を含めて随時巡視するだけで、常時巡視はしていなかつた。そして本件の如き違法駐車は事実上警察の行う道路交通法に基づく措置に委ねられていたが、事故現場は管轄の橋本警察署から一軒程のところにあつて、同警察署では本件故障車の存在を遅くも一九日までには知り、その頃和泉警察署を通じその持主である前記Aに照会し、同人はこれに対し、前記事故のため放置してあることも告げている。故障車が事故現場に置かれたのは一七日の午後三時頃であるが、その後ここを運行するバスはこれをよけて反対側車線に出るため、乗車した訴外E、Cらは通勤のためバスに乗る都度邪魔になると感じていた。」

〈要旨〉このように自動車の交通が激しい本件国道の事故現場附近で、さきに認定の様な状態で本件故障車がその〈要旨〉路上に長時間（本件事故発生まで八七時間位）放置されたままになつていたことは、客観的にみて著しい交通の障害であり、高度の危険性を有することであつて、道路管理者としては、本件道路上にかかる状態が発生したときは、一時も早くこれを排除する看視措置がとられねばならない。しかるに直接管理事務を担当する県橋本土木事務所においても常時応急の事態に対処し得る看視体制にあつたとは認められず、また、警察においても本件故障車の存在を知り、且つそれが一般通行人も危険を感ずる状態に拘らず、積極的にこれを排除しようとしたことも認められないのであり、警察官が道路管理の責任そのものを負うものでないことももちろんであるが、交通の安全を守る立場にあつたものとしての措置が不十分であつたことは否定できず、違法駐車は事実上警察の措置に委せられていた本件の場合、このことも考慮に入れなければならない。

（この点原審証人Hは、一見して違法駐車状態にあることを知り得なかつたと供述するけれども、前認定の訴外E、Cらを含めバスの乗客らも邪魔と感じていた事実および前認定の駐車状態自体に照らせば、少し注意して見ればそれが違法駐車であり、且つ単なる一時的なものではなく、故障車が動かなくなつて駐車されているものであることに気が得たと認められる。）

もつとも被控訴人が指摘するように（被控訴人の当審主張二項）、追突事故等のため道路上に障害が生じたことを管理責任者において知り得べくもない程に時間的に接着した時点において次の事故が生じた場合については、不可抗力として道路管理者が免責される場合のあることは当然これを認めなければならないのであつて、控訴人の引用する昭和三七年九月四日の最高裁判例も、右のような時点において生じた事故についてまで道路管理者の責任を認める趣旨でないと解せられる。しかし、そのような特別の場合を除いて事故車の放置による障害が発生して後相当の間を経過してもなおそれが除去されない場合は、道路そのものに欠陥が生じた場合と実質上異ならないと見るべきである。右相当時間の限界は各道路の具体的状況に応じ個別的に決すべきであるが、本件のごとく事故車放置後三昼夜以上を経過している場合は、まさに右相当の間を経過したものと謂わなければならない。而してこのような場合の交通事故については、予算不足その他如何なる観点によるも不可抗力と見ることはできないので、道路が通常有すべき安全性を欠いたものとして右法条にいわゆる道路の管理に瑕疵があるものに該当し、損害賠償責任が発生すると言わなければならない。

それとともに道路管理者のこの責任と、道路に故障車を放置したA B兩名の責任とは、たまたま両者が競合したにすぎず、客観的に一個の共同行為と見ることはできないので、民法所定の狭義の共同不法行為ではなく、講学上いわゆる併発不法行為に該当するものであるから、各自別個に相当因果関係の範囲において損害を算定すべきであり、その損害が両者に共通の部分についてはいわゆる不真正連帯債務を負うものと解せられる。この見地において考えると、本件道路管理の瑕疵が、具体的には訴外Bによる本件故障車の放置により招来されたもので、しかもその駐車状態も違法に道路中央線近くにやや斜めに置かれるなど、異常な放置のしかたであつて、管理者にとつて予見可能性が全くないとはいえないまでも、かなり稀な事態であるから、被控訴人については相当因果関係の範囲をA Bらの場合よりも狭く認定するのが相当である。

三、本件事故現場附近の国道一七〇号線の管理者が被控訴人と和歌山県を統轄する和歌山県知事であり、その管理費用負担者が同被控訴人であることは道路法第一三条ならびに同法第四九条、第五〇条に照らし、また原審証人Gの証言により明らかであるから、被控訴人はこれによる損害を賠償すべき責任がある。

四、そこで損害額について判断する。

(一) 訴外Dの逸失利益の事故発生の日を基準日としたホフマン原価が金二二七万七、九七〇円であることは、原判決が被告Bらに対する請求について認定したところとその判断を同じくするので、原判決理由第一の四の(一)を引用する。ところで、訴外Dについても過失が存すると認められることも原判決の認定と同様であるが、原判決理由第一の二(二)を引用する。その要旨は、本件故障車の駐車状態が違法な状態であつたにせよ、なお道路右側に約四米一〇一〇厘の巾が残つていて、自動二輪車の運行には特段の障害がなく、現場は見透しをよく利く場所であるが、通常の注意を払えば、早朝であり霧がかかっていた(なお、原審証人Cの証言によれば、そのため当時附近では車は前照灯の点灯を必要とする程度であつたが、Dの単車が点灯していたかどうかは明らかでない。)にせよ、本件故障車を発見し、これを避けて通過できた筈であるのに、訴外Dは、右の様な気象状況に拘らず、時速六〇軒以上で進行して本件故障車の後部に激突したもので、訴外Dは前方不注意を伴ういわゆる暴走運転をなしていたと認められるものである。右訴外Dの過失は相当に重く、これを前認定の道路管理の瑕疵の程度および相当因果関係との対比において考えると、本件事故の結果につき、右被害者の過失を四分の三(七割五分)として過失相殺をするのが相当である。(この点原判決は原審共同被告、B A兩名(一審確定)についての判断に際し、被害者の過失を六割と定めているが、もちろんこれに拘束されるべきではない。)すると右逸失利益金二二七万七、九七〇円の二割五分にあたる金五六万九、四九二円が被控訴人の責任に帰せられるわけであり、成立に争いのない甲第一号証によると控訴人らは訴外Dの両親であつて、右Dの損害賠償請求権を二分の一ずつ相続したものであるが、各自金二八万四、七四六円の請求権を有するわけである。

(二) 次に慰謝料および弁護士費用については、その損害算定の基礎となるべき事実については原判決が被告Bらに対する請求についての判断で示した認定とこれを同じくするので原判決理由第一の(三)(四)を引用する。しかし、本件事故により一人息子を失つた控訴人らの苦痛が甚大であることは察するに難くないのであるが、本件事故については訴外Dにも前記の様な重大な過失があるため、その損害の相当部分を自らの負担に帰せられるのも止むを得ないところであること、および先きに示したとおり被控訴人については相当因果関係の範囲をAらの場合よりも狭く限るべきこと、その他諸般の事情を考えると、被控訴人に請求し得る慰謝料は控訴人ら各自金三〇万円ずつ、弁護士費用はその要した費用のうち金一〇万円ずつと定めるのが相当である。

しかし、原審証人Eの証言によれば、原審被告Aの加入している自賠責保険から金一〇〇万円の支払がなされていることが認められ、右は控訴人ら各自に金五〇万円ずつ取得されたとみるべきであるから、控訴人らは各自右損害額の合計からこれを控除した金一八万四、七四六円ずつの請求権を有するものである。

五、よつて控訴人らの本訴請求は被控訴人に対しそれぞれ金一八万四、七四六円と内弁護士費用相当分金一〇万円を除く金八万四、七四六円に対する昭和四〇年一〇月二二日から支払済に至るまで年五分の割合による金員の支払を求める限度において理由があつて認容すべくその余は失当として排斥を免れないとともに、右に算定した損害額はすべて原審で確定したAらの各債務の一部に当り、若し右兩名がすでにこれを完済している場合は、被控訴人はその支払をする必要がないこと、その他の事情を考慮して仮執行の宣言を付さないこととする。

されば、控訴人らの請求を全部棄却した原判決は一部不当であるから民訴法三八五条、九六条、九二条を適用して主文のとおり判決する。

(裁判長裁判官 沢井種雄 裁判官 常安政夫 裁判官 潮久郎)