

沿道地の利用と管理

荅 原 明 則

- 一 はじめに
- 二 沿道地の利用規制に課する法制度の概観
- 三 沿道区域制度
- 四 具体例の検討
- 五 まとめ

一 はじめに

道路をはじめ各種の公共施設は、公共の利用のためにその機能を保持し、またその適切な維持・管理のため、当該施設そのものだけではなくその周辺地域についても、その利用規制を当該公共施設から周辺地域への影響、障害等の発生予防、防止、あるいはその逆に周辺地域からの当該施設への影響、障害等の発生予防、防止などを目的として、その利用の規制、制限などを行うことが少なくない。この場合、後述のように制定法によりその内容が定められることも多いが、充分な規定がおかれていないこともある。

道路法では、その四三条に道路そのものに関する禁止行為について定め、「道路を損傷し、または汚損すること」(一号)、「道路に土石、竹木等の物件を堆積し、その他道路の構造又は交通に支障の及ぼす虞のある行為をする」と(二号)を禁止している。違反に対しては、措置命令(七一条)、代執行(七一条、行政代執行法)、罰則(一〇条三号、なお一〇五条に両罰規定がある)などによりその実効性を担保することとしている。⁽¹⁾ ついで四四条では、一定の沿道地域を「沿道区域」に指定し、当該区域内における土地、竹木又は工作物の管理者の損害予防義務について定め、上記と同様に措置命令などについても規定が置かれている(七一条、一〇四条)。従って、沿道地の利用が道路の交通や安全上問題があると思われる場合には、「沿道区域」に指定して一定の行為規制等を行うことを予定しているものと考えられる。⁽²⁾ しかし、以下本稿で検討するような事例を見ると、それでは必ずしも充分ではない場合もあると考えられる。たとえば、沿道の住宅からの落雪によって道路通行者が死亡した場合(道路管理者への損害賠償請求が肯定され、その中で沿道区域指定をすべきであったか否かも問題となった判例「二一a」、なお「二二」参照)や沿道地の木が道路上に張り出して、それにぶつかったという事故の場合(判例「〇一」、「〇四」のように、四三条にいう禁止行為を沿道区域の土地の所有者が行い、又はその虞がある場合であっても、四四条の沿道区域制度の適用が法律上、實際上困難なこともある)。

また、沿道区域に指定した場合に上記のような法的手段の法定が実際上どの程度意味があるかについても考察する必要がある。

本稿では以上のような点をふまえ、道路の沿道地に関してその利用規制に関する法制度を概観し、次に前記の例も含めて、沿道所有者によって起こされる可能性のある四三条所定の禁止行為の問題について、実務上問題となった例に若干の検討を加えてみたい。

二 沿道地の利用規制に課する法制度の概観

道路法をはじめとして沿道地の利用に関し定める規制の主なものとしては、以下のような制度がある。

(1) 道路法による沿道区域制度

道路法は、「道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路の接続する区域を条例（指定区域内の国道にあっては、政令）で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側について幅二〇メートルを超える区域を沿道区域として指定することはできない」と定め（四四条一項）、一定の区域を沿道区域として指定してその土地等の利用を規制することとしている。

沿道区域の指定は、道路管理者によって行われ、指定があった場合には「遅滞なくその区域を公示」することが要求されている（四四条二項）。この公示は効力発生要件であり、いわゆる一般処分の性質をもつと解されている。⁽³⁾

沿道区域と指定された土地等の利用の規制内容については、道路法は「土地、竹木又は耕作物の管理者は、その土地、竹木又は工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他損害又は危険を防止するため必要な措置をとらなければならない」と定める（四四条三項）。この内容としては、具体的には石垣の構築、道路上に張り出た竹木の伐採、道路への土砂などの流出防止のための柵の設置など多くのものが考えられよう。⁽⁴⁾これは行為の性質からいえば、土地等の管理者に一定の作為義務（主として消極的な作為義務）を課したものだといえよう。そして、道路管理者は上記の損害又は危険を防止するため特に必要があると認める場合においては、当該土地、竹木又は工作物の管

理者に対して、四四条三項に規定する施設を設け、その他損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる（四四条四項）。この措置命令に違反した場合には、監督権の発動・代執行や罰金が予定されている（七一条、行政代執行法、道路法一〇四条（四四条四項の命令違反に対して一〇万円以下の罰金）、なお、七一条一項の命令違反については三〇万円以下の罰金（一〇二条）、両罰規定もおかれている（一〇五条）。

上記のような権利規制は、いわゆる公用制限に該当し、この場合には通常、損失補償は要しないと解されている。これは一般には道路保全のために沿道区域の土地等に関する財産権に対して公法上の制限を加えるもので、その内容は民法の相隣関係に類し、所有権の内在的制約の範囲を越えるものではないことがその理由として挙げられる。⁽⁵⁾

(2) 高速自動車国道法による特別沿道区域制度

高速自動車国道については、道路法四四条による沿道区域制度の適用（高速自動車国道法二五条参照）の他、建設大臣が高速自動車国道に接続する区域について、当該高速自動車国道を通行する自動車の高速交通に及ぼすべき危険を防止するため、当該道路の構造及びその存する地域の状況を勘案して、政令で定める基準に従い、特別沿道区域を指定することができる（高速自動車国道法一三条一項）。区域の指定があった場合は、遅滞なく、その区域を公示し、これを表示する図面を一般の縦覧に供することを要求される（一三条二項）。特別沿道区域に指定された区域内の土地等の利用規制の内容は、「高速自動車国道を通行する自動車の高速交通を著しく妨げるおそれのある建築物その他の工作物又は物件で政令で定めるものを建築し、又は設けてはならない」（一四条一項）とするものであり、一定の損害予防義務を課している。措置命令、代執行、罰則などについても規定があり、システムとしては道路法の沿道区域制度とほぼ同様である。しかし、補償の要否については道路法による制度と大きな相違がある。すなわち、前述のように沿道区域制度では補償が不要とされるのに対し、特別沿道区域に指定された場合には、

通常生ずべき損失についての補償、一定の場合の買い取り請求等について規定が置かれている（一五一条、一四三条三項以下）点である。

(3) 道路交通法による沿道工作物等の危険防止措置制度

上記の二制度に類似したものとしては道路交通法による規制がある。すなわち、道路交通法では、「警察署長は、沿道の土地に設置されている工作物等が道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあるときは、当該工作物の占有者等に対し、当該工作物の除去その他当該工作物等について道路における交通の危険を防止し、又は交通の円滑を図るため必要な措置をとることを命ずることができる」と定めて（八二条一項）、危険防止措置を命じ得ることを認め、さらに、応急措置などに関する規定も置いている（八三条、なお八二条二項以下も参照）。

(4) 屋外広告物法および屋外広告物条例による規制

屋外広告物の表示及び方法並びに屋外広告物を掲出する物件の設置及び維持も、道路沿いの土地などで行われ得ることはいうまでもない。屋外広告物法は、「美観を維持し、及び公衆に対する危害を防止する」ことを目的として、屋外広告物の表示の場所及び方法並びに屋外広告物を掲出する物件の設置及び維持について、必要な規制の基準を定めることとしている（一条）。この制度によって、道路への損傷行為、交通への障害となる行為が規制されることもあり得る。

屋外広告物法では具体的な広告物の規制の内容に関しては都道府県条例で定めることが予定され（三条以下参照）、それには、三条及び四条において「美観風致の維持」のため、一定の区域を指定し、当該区域について広告物の表示及び広告物を掲出する物件の設置の禁止、制限等を定める制度、および六条において「公衆に対する危害

の防止」のため広告物の表示及び広告物を掲出する物件の設置の禁止、制限等を定める制度、等が含まれる。前者は、沿道区域制度と同じように一定の地域における行為規制ではあるが、その目的は、「美観風致の維持」である。これに対して後者は、「公衆に対する危害の防止」のため広告物の表示及び広告物を掲出する物件の設置の禁止、制限等を行うもので、これには道路の構造又は交通への支障を及ぼす行為の規制をも含むと考えられる。

東京都条例では、「道路、鉄道及び軌道の路線用地並びにこれらに接続する地域で、知事の定める範囲内にある地域」(二条一項一〇号)及び「橋(橋台、橋脚を含む)、高速道路、高架鉄道及び軌道」(二条二項一号)等には、広告物を表示し、または広告物を掲出する物件の設置を禁止し、二条一項で指定された区域又は場所以外で「道路、鉄道及び軌道の路線用地並びにこれらに接続する地域で、知事の定める範囲内にある地域」では、許可制を採用している(二条の二第二号)。

さらに、構造又は設置方法などが危険な広告物又はそれを掲出する物件等を表示し、又は設置することを禁止し(四条)、違反者には罰則を予定している(一五条、一六条)。

(5) 幹線道路の沿道の整備に関する法律による沿道整備道路の指定と沿道整備計画制度

幹線道路の沿道整備に関する法律は、道路交通騒音による障害の防止等を目的として、一定の幹線道路を沿道整備道路と指定し、沿道整備計画を決定して一定の行為規制や土地の買い入れなどを行うこととしている。

この制度は道路交通騒音等を規制して沿道住民の健康の保持、増進等を主たる目的とするもので、上記の諸制度が道路自体の管理、利用上問題となる行為を規制し、交通上の障害等を除去するためのものであるから、この制度の趣旨目的は本稿の検討目的とは異なる。そこで本稿では検討の対象としない。

(6) その他条例等による規制

上記の制度の他にも、道路に接続する土地の利用などを規制する制度は少なくない。ここでは代表的と思われるものを二、三挙げてみよう。⁽⁶⁾

① 宇治市のあき地の雑草などの除去に関する条例（昭和五〇年宇治市条例二八号）

宇治市のあき地の雑草などの除去に関する条例は、あき地に繁茂した雑草の放置を規制するものであり、当該土地の所有者等とその適正な維持管理の責務を定め、さらに「交通等の障害となっている場合」に、市長の指導・助言、措置命令、代執行などを規定する。ここでは、沿道の土地所有者に利用（この場合はむしろ放置）に一定の規制をしている点が注目される。

この種の空き地の雑草等の除去に関する条例は、全国の多くの地方公共団体で制定されている。

② 宮崎県沿道修景美化条例（昭和四四年宮崎県条例一三三号）

この条例は県内の沿道において、すぐれた自然景観及び樹木その他の植物を保護するとともに、花木類の植栽を行うことによって、沿道の修景を図り、美化を推進することを目的とするものである。一定の沿道を「沿道自然景観保護地区」及び「沿道修景植栽地区」に指定し、積極的な事業を促進するほか、他区内での一定の行為規制、及び現状回復命令などについて定める。

③ 神戸市都市景観条例（昭和五三年神戸市条例五九号）

この条例は神戸市らしい都市景観の形成のために、基本計画の策定の他、「都市景観形成地区」、「美観地区」及び「伝統的建造物群保存地区」制度などについて定める。それぞれの地区により具体的内容は異なるが、一定の地域を指定し、一定の行為規制、届出、助言・指導、政策促進のための助成政策の実施などについて規定をおいている。この種の条例は、沿道そのものについて定めているものではないが、実質的には道路に接続する地域の土地利用

を規制する内容を含んでいる。

三 沿道区域制度

(一) 沿道区域制度と道路の禁止行為に関する道路法四三条

二で概観した諸制度のうちでは道路法による沿道区域制度が最も基本的な制度で、その中心をなすと考えられる。そこでこの沿道区域制度の法的問題点を道路法四三条の内容と比較し、(二)で沿道区域制度の実際の運用、およびその問題点について若干の紹介、検討をしておこう。

道路法四四条は道路の沿道の内の一定の区域を条例で指定して、当該沿道区域に一定の行為規制をかけるものであり、これに対して道路法四三条は一定の道路に対して悪影響を及ぼす行為を列挙し、それらの行為をなす事を禁止するものである。

(二) 沿道区域制度の施行、実施状況と問題点―兵庫県を例として―

沿道区域制度の実際の運用、およびその問題点について若干の紹介、検討をしておこう。ただしこの調査は筆者の在住する兵庫県の制度を中心とするもので、他の都道府県については後日調査の上、補正をしたいと考えている。

沿道区域制度に関しては、道路法四四条は指定区間内の国道については政令を定めることを予定しているが、周知のようにこの政令はいまだ制定されていない。その他の道路については各都道府県が、沿道区域の指定基準を定める条例を制定することとなっている。この条例についても建設省の調査によれば制定したのは一七都県にとどまり、実際に沿道区域を指定しているのは一一都県にすぎない。⁽⁸⁾

(1) 条例による指定基準の内容

条例により指定基準として挙げられているものとしては次のようなものがある。すなわち、

- ① 道路の屈曲部でその中心半径が特に小さい場合、その内側の区域
- ② 並木または密集した樹木が道路に接続する区域
- ③ 道路がよう壁またはこれに類する施設もしくは地形に隣接してその上下にある区域
- ④ 道路に接続して土、石、砂、鉱物等の採取場のある場合
- ⑤ 道路の構造に損害の虞のある水路等が隣接している場合
- ⑥ 道路と鉄道が平面交差している区域
- ⑦ 道路に接続して用水路もしくは排水路又は他の道路等がある場合
- ⑧ 積雪地域で特に除雪用地の必要のある場合
- ⑨ その他、知事が道路に及ぼすべき障害を防止し、又は交通に及ぼす危険を防止するため特に必要があると認め

た場合

である。もっともこれら全てを各条例が含んでいるわけではなく、各都県によりその内容は異なる。⁽⁶⁾ 当然のことながら⑧の基準は豪雪地帯に限られよう（群馬県条例二条五号参照。なお、雪に関する問題については後に検討する）。通達も「沿道区域の基準に関する条例を制定するに当たっては、道路の実情とその附近の土地の状況を斟酌して、道路を保全し道路交通を安全ならしめるに必要な限度に限る」（「新道路法の施行について」（昭和二十七年二月五日道発四二〇号））として、無限定な条例制定は許されず、当該都道府県で必要と思われるものを定めるべきとしている。

(2) 全路線指定型

奈良県の場合には、条例による指定基準としては次の七つを挙げる。① 道路の屈曲部でその中心半径が特に小さい場合におけるその内側の区域、② 並木または密集した樹木が道路に接続する区域、③ 道路が高い壁またはこれに類する施設もしくは地形に隣接してその上又は下にある区域、④ 道路に接続して土石等の採取場のある場合、⑤ 道路の構造に損害の虞のある水路等が隣接している場合、⑥ 道路と鉄道が平面交差している区域、⑦ 道路が他の道路等と平面交差し又は接続している区域、である（沿道区域の指定基準に関する条例二条（昭和二十九年奈良県条例一〇号））。しかし、実際の指定は一級国道、二級国道および県道の全線の沿道区域を指定している（昭和三〇年奈良県告示二〇〇号）。

このような全線指定は、東京都（全都道）、鳥取県（全路線）、広島県（全路線）の三都県、および札幌市（全線）でも同様である。

もっともこのような指定は、国道・都県道の全線の沿道が道路法四四条の予定している範囲、すなわち、「道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため」に該当しうるか否か、又上記の条例による指定基準との整合性如何等が問題とされよう。これには法律の予定を超えた指定、または条例の指定基準を超えた指定との疑があり、行政法理論上極めて興味深いもので、詳細な検討を要すると思われるが、ここではこの疑問の指摘のみに止める。

(3) 特定区間指定型

右の全路線指定方式とは異なり、特定の区域のみを指定する県もあり、これには、群馬県（一箇所）、千葉県（一四箇所）、愛知県（三箇所）、兵庫県（一三箇所）、山口県（三九箇所）、徳島県（一箇所）、鹿児島県（九箇所）がある。

これらのうちここでは兵庫県を例に挙げて検討する。兵庫県条例による指定基準は以下のようである。すなわち、
① 道路に接続して土、石、砂、鉱物等の採取場がある場合、② 道路が擁壁の上下にある場合、③ 道路に接続して並木又は密生した竹木等がある場合、④ 道路に接続して用水路もしくは排水路又は他の道路等がある場合、
⑤ その他、知事が道路に及ぼすべき障害を防止し、又は交通に及ぼす危険を防止するため特に必要があると認めた場合、である（道路の沿道区域の指定の基準に関する条例一項乃至五項（昭和三十六年兵庫県条例四七号））。

兵庫県条例に基づいて具体的に指定された区域は、全一三箇所、総延長五キロ弱にすぎず（昭和六一年兵庫県告示二五一号）、その内容は採石場等に利用されている区域がその主なものである。聞き取り調査によれば、兵庫県の場合で、この制度が特に問題となったことはなく、また指定にあたってはそれが私権の制限であることを考慮しており、また指定の見直しはおよそ五年毎であるが、今のところ指定区域の大幅な見直し、指定区域の大幅な増加は考えていないことである。⁽¹⁰⁾

このように指定は採石場に関連するものが多いが、これにはその実効性の担保の問題とも絡んでいる。すなわち、道路法では前述のように四四条一項で指定に関する規定をおき、その三項では土地等の管理者の損害予防義務を定め、四項ではその実効性担保手段として道路管理者による措置命令につき定め（なお、七一条参照）、これに従わない場合には一〇四条の罰則や代執行が問題となる。しかし、実際上はこのシステムはほとんど動いていない。兵庫県では、このシステムによる措置命令を出した例はなさそうだとのことである。これは私権との調和を考慮すると、敢えてこのシステムによって措置命令を出すことが実際はなかなかできないし、また行政指導によって目的が達成できる場合も少なくないこともその一因である。従って実務上では、沿道区域に指定する意味は余り大きくなく、指定をしても指導・勧告を行うにすぎず、しかもこの指導・勧告は措置命令発動をほとんど考えていないため、

文字通りの指導・勧告にとどまる。⁽¹⁾ この意味では相隣関係の場合とほとんど変わりはないと考えているものと推測される。

ところで、この種の指導・勧告を実効性あらしめようとする場合には、その背後に何らかの権限行使を予定する場合が少なくない。兵庫県が指定している採石場の場合も、まさしくこのような場合に該当する。すなわち、採石法上、採取計画の認可権限は県知事にあり（採石法三三条）、その認可基準として「公共の用に供する施設を損傷」する場合には許可を与えてはならないとされている（採石法三三条の四）。このような認可権限を背後として各種の指導が行われており、それには道路への損害や交通に危険を及ぼす行為をなさないように求める指導も含まれる。兵庫県の場合はこのように採石法を梃子として、指導勧告を行い沿道区域制度を運用しているとも言えよう。なお、このような考え方をとって、採石場を沿道区域に指定するとしても、採石場以外の場合はどうのように考えるかが検討課題として残ることとなる。

(1)で挙げた指定基準の内実際に使用されている基準は、(2)のような全路線指定型の場合を別にとすると、必ずしも多くはないようである。前述のような採石場が問題とされる例は、「沿道区域の指定等について」の行政実例（昭和四一年一月一日道路発三〇号 群馬県土木部長宛 道路局路政課長回答）に見られるように少なくない。その他、行政実例では陸田の水が路面に溢れ出したりあるいは浸透して路面および路床を軟弱にし、道路維持に支障を来している場合について、沿道区域指定ができ、損害を予防する措置を講ずることを命ずることが可能であるとしたものがある（「陸田耕作により道路の構造に及ぼす災害の予防措置について」（昭和三年七月五日道玉二一 号 埼玉県知事宛 道路局長回答））。

このような沿道区域指定が実際多くない理由のもっとも大きなものは、それが私権の制限を含むことにあると思

われ、前記行政実例でも「隣接する陸田の耕作者に不当な義務を課することがないように適切な措置をとられたい」としている。

また沿道区域制度自体の限界もある。先に挙げた採石場の場合は指定直後は、道路から二〇メートル以内に採石現場があるなど、具体的危険性があるとしても、数年の後には採石現場は道路から二〇メートル以上離れた場所で行われることも少なくない。そうすると、実際の採石現場でその崖の切り取られている、又は取られた高さが数十メートルになった場合、道路への危険性は余り減少しないにもかかわらず、そこでは道路から二〇メートル以上離れた場所で行われることを理由に沿道区域指定の要件に該当しないと解されることになる。⁽¹²⁾

ところで、前記の府県のうち他のものと異なる趣旨で沿道区域指定をしていると思われるのは、徳島県の例である。徳島県で指定されている区域は一箇所であるが、それは鳴門公園内にあり、徳島県の担当者の話によれば、沿道区域指定の典型的目的である沿道地からの危険行為の防止とともに、景観の保護をもその理由としているとのことである。指定基準からいえば、景観の保護を考慮事項、目的としうるかには疑問が残ろう。⁽¹³⁾

四 具体例の検討

道路に接続する土地の所有者等の行為が道路の構造又は交通の障害となったため、道路法四三条を適用して問題を解決した判例、及び四四条の沿道区域制度が争われた判例が少ないため、その利用によって道路の管理又は交通等に障害が生じて損害賠償などが問題とされた判例をもあげながら、道路における禁止行為と沿道地の利用についてその問題を明らかにし、検討を加えてみよう（以下裁判例は、後掲の一覧表の番号で引用する）。

(1) 竹木による場合

道路隣接地に生育している竹木が道路の上空に張り出して交通に危険を及ぼし得ることがあることは一般に広く認められることであり、前述のように道路法四四条三項、四項でも竹木による場合を規定している。判例では沿道区域の例が見あたらないため、沿道区域に指定されていない区域での例を検討してみよう。

ア 道路管理者の管理支配下にある竹木

本稿の本来的な検討範囲には含まれないが、道路管理者の管理支配下にある竹木に起因して発生した事故の例、後の検討例との比較の材料としてみてみよう。例としては、判例【〇二―a】・【〇二―b】と判例【〇八―a】・【〇八―b】があり、両事件とも道路管理者の責任が肯定され損害賠償請求が認められた。

判例【〇二―a】は、前夜半からの積雪によって道路法面上の竹数本がしななって、路面から一・五メートルの高さまで垂れ下がって、センター・ライン付近まで覆いかぶさっていて前面が見え難くなっていたため、これを迂回するため対向車線に進入した車両が対向車と衝突し、さらにこれに後続車が衝突したという事故に関するものである。

【〇二―a】判決は、

「本件道路が重要幹線道路であり、交通量が多いこと、竹が垂れ下がって一車線しかない北行き車道の進行が阻害されていたこと、路面の竹を切ることはまことに簡単であることなどを考えたとき、巡回と除雪が間に合わなかったというのは、被告らの単なる弁解言いのがれでしかない。」

として責任を肯定した。

この例は前述のように竹が道路の法面に生育し、道路管理者の管理下にあった例であるが、これが沿道隣接地に生育していた場合はどのような判断が下されたか興味深いものがある。判決文から推測すれば、隣接私有地内に生

育していても道路管理者の責任が肯定される可能性が残るようにも思われる。

判例【〇八―a】は、市道を通行中の大型トラックが停車のため後退中に歩道上の街路樹（カロリナポプラ）に衝突し、これが倒伏して走行してきた原動機付き自転車を直撃し、その塔乗者が重傷を負ったという事案で、本件街路樹は太い根が腐ったり空洞化していた。判決は道路管理者の責任を肯定して、損害賠償請求を認容したが、その中で次のように述べた。

「歩道上の街路樹としては、常軌を逸した車両の運行方法による強大な外力に起因する場合は格別、通常の運行方法による車両との接触・衝突くらいのことでは容易に倒れない程度の強度を保持しているのでなければ、その倒伏によって周囲の道路利用者の身体等に危害を及ぼす危険に対する安全性、したがって通常有すべき安全性を欠くものといわなければならない。」

ここでは街路樹そのものの強度が問題とされているが、これはそもそも街路樹の役割とは何かという点を無視しており、道路の安全性の有無の問題としては、事故原因となるような危険な樹木を放置、又は適切な管理を怠っていたことの問題からアプローチすべきではなかったかとの疑問が残る。⁽¹⁵⁾

イ 沿道地に生育する竹木の張り出した幹や枝が原因となった例

沿道地に生育する竹木の張り出した幹や枝が原因となった例としては、判例【〇一】、【〇三】、【〇四】、【〇七】がある。【〇一】、【〇四】が道路管理者の損害賠償責任肯定例で、【〇三】、【〇七】は否定例である。

まず、管理瑕疵を認め責任を肯定した例からみてみよう。

判例【〇一】は、町役場出張所の敷地内から国道上に松の太木が張り出していたところ、センターラインを越えてくる対向車とのすれ違いのため路肩に進入した車両の上部が、松の幹に衝突し、その衝撃で民家の塀に激突して運

転者が負傷するなどの損害が発生したという事案のものである。判決は、

「本件事故発生地点付近はその道路の位置状況等からみて、東行車両は車線部分を越えて路肩部分に進入しやすい状態であったにもかかわらず、右進入を禁止すべきならんの標示さえなく、またこれを禁止することによって生ずる車両交通上の障害についてもその除去方法が全く講じられていなかったことからすると、本件道路の管理者である同被告としては右路肩部分にやむなく進入してくる車両の安全に支障のないようその管理を行うべき義務を負うものといわねばならない。ところで本件松の木の存在が右路肩部分にやむなく進入してくる車両の運行を妨害していることは三において認定したとおりであるから同被告としては右松の木の路肩部分から上空にいたる部分を除去すべき義務を有する」

として道路管理者である国の国家賠償法第二条に基づく損害賠償責任を肯定し、松の木の所有者である町についても民法七一七条二項に基づく責任を肯定した。

本件では、道路管理者と松の木の所有者の両方が責任を肯定されたが、判旨からすれば、道路管理者は事前に松の木の当該部分の撤去等適切な措置をとるべきことを請求すべきであったと思われる。その請求の根拠については道路法か、それとも民法の相隣関係の規定を考えているのであろうか、判決はこの点につき明確に述べるところがない。判例【〇四】は、貨物自動車が木材を積載して走行中、木材を結束していたワイヤー・ロープが道路上に張り出していた樹木（くるみの木）に引っかかり、材木が崩落し、対向車線を走行中の原動機付自転車に当たってその運転者が死亡し、他の車両にも木材が衝突したという事案のものである。判決は、本件樹木が伐採もされずに存在し、かつ注意標識等も設けられていなかったことは、道路が本来備えるべき安全性を欠いていたものと認めざるを得ないとして道路管理者の管理責任を肯定した。

判決では、道路管理者である国は、このくるみの木が隣地所有者の所有にかかるものであり、国は再三伐採方を申し入れていたが、所有者がこれを聞き入れなかったし、強制的に撤去する手段がないと主張したが、裁判所は民法二三三条を挙げて強制手段がなかったとは解し難いとし、注意標識を設けるなどの措置も講じていないことも指摘して、管理瑕疵を肯定した。

本件では、道路管理者が木の所有者に伐採方を申し入れていたことに注目したいが、民法二三三条を挙げて強制手段がなかったとは解し難いとした点には若干の疑問が残る。この強制手段の問題については後に検討する。

管理瑕疵を否定した例には判例「〇三」、「〇七」がある。

判例「〇三」は、市道の両側から木が繁茂していたため交差点が見え難くなっていたところ、交差点を横断しようとしていた自転車が出会い頭に自動車と衝突して、自転車に乗っていた原告が負傷したという事案のものである。判決は、木が繁って見えにくいことを認定したものの、交差点の手前から市道と交差する道路の存在を知らせる措置をとっていなかったことは道路管理の瑕疵には当たらないとした。注意標識の有無に関連して前記の判例「〇四」と反対の判断を示しているようにも見えるが、判決中では、原告が事前に本件交差点のあることを知っていたことなども認定されており、若干状況が異なるようである。

判例「〇七」は、原告が市営住宅内の市道を歩行中に自動車の後方から接近する気配を感じて後ろに振り向き、自動車がやってくるのを現認し、安全のため道路の右側によって向き直ったところ、市営住宅の傾斜地から道路側へ側溝を除くと約一五センチ張り出した雑木の枝が右目に当たって負傷したので、雑木が市の管理にかかるものとして民法七一条により、市道の上空に危険な雑木を放置したことを理由に国家賠償法二条により損害賠償請求訴訟を提起したものである。判決は請求を棄却したが、その中で以下のように述べた。

「道路の安全を確保するためには、本件の如き木の枝一本にいたるまで、およそ交通障害となるものはことごとくこれを除去することが望ましいわけであるが、行政の管理能力も決して万能ではなく、自ずと一定の制約の伴うのは避け難いことであって、社会に起因する障害の公平な負担という不法行為制度の本質からも、道路を管理する行政と一般利用者とは、相互に危険回避のためのそれぞれの責任分担を果たすべきものと考えるのが合理的である。……本件では、原告は、背後から自動車が接近してきたなどの偶然が重なり気の毒ではあるが、日常利用し、見慣れた自宅近くの道路ではあるし、かつ、見通しのよい場所であるから、歩行者としての前方注視義務を尽くしておれば十分回避し得たはずであると思料されるのに反し、被告が、いかに道路管理責任があるとはいえ、市民の通報その他の方法により事前にこれを知り、あるいは知りうべき事情があったなど特段の事情が存する場合を除き、路上わずか一五センチメートル余の木の枝を道路障害物として事前に発見除去することは難きを強いることではなからうか。」

として、被告の管理責任を否定した。判決が指摘するように軽微なもの全てを除去することは事実上不可能であるし、また実際のでもないであろう。むしろ、どこまでを道路管理者の守備範囲で、どこまでが道路利用者の問題か考えるべき問題であるように思われる。このことは道路が国民の利用のための施設であって、また利用の際様々な問題が生起することを考えればなおさらである。

上記四例を比較すると、判例【〇一】、【〇二—a】、【〇二—b】、【〇四】は明らかに道路交通に支障をきたした例と言えようが、【〇七】は交通上の障害という面からみれば、その支障の程度はきわめて軽い、又はほとんどない例である。ウ 沿道地に生育する竹木の倒壊、枝等の落下の例

前記判例【〇八】は、歩道上の街路樹が自動車によって倒伏された例であるが、これ以外にも樹木の倒壊、枝の落

下に関する例が若干ある。判例【〇五】と【〇六】は道路隣接地内にあった樹木の枝の落下、樹木そのものの倒壊の例である。

判例【〇五】は、道路に隣接していた神社内に生育していた銀杏の大きな枝が強風によって落下して市道上で立ち話をしていた人を直撃し、死亡させたという事案についてのものである。主たる争点は、当該神社に対する民法七一条に関するものであったが、市に対しても国家賠償法二条に基づき請求がなされた。判決は、まず民法七一条に関連して大枝が腐朽する等して、客観的にみて通常吹くことが有り得る程度の風によってこれが切断落下する蓋然性のある状態に至ったときは、通常竹木が有すべき安全性を欠きその植栽又は支持に瑕疵がある場合に該当するとし、本件の場合にはこれに該当しないと判断した。そして道路の設置管理瑕疵に関しては、上記の認定を前提として、

「本件枝が市道上に落下することによって道路の通行に危険を及ぼすおそれがあり、従ってこれを除去すべき事情にあったとは認めることが出来ない」として瑕疵がないとした。

判例【〇六】も、強風によって隣地内の大木が倒壊した例である。本件の大木内部には外から窺い知れない空洞が生じていたが、道路管理者には強風によって倒れることは予測不可能であるとして管理瑕疵を否定した。両判決とも予測可能性がなかった例といえよう。

(2) 道路への物の落下による場合

有名な高知落石事件（判例【〇九】）を始め、道路に物が落下して事故が発生し問題とされた例は多い。落石などの場合には、道路建設・改良・維持に伴ってそれが予想される場合には、これはいわゆる内在的瑕疵に該当するところがあり、道路管理者がそれを予防すべく義務づけられているといつてよい。落石などの場合については判決文が

らは、それが道路敷地内からの落下か、隣接地からのものか必ずしも明確ではないことも少なくない。そこでここでは、道路に接続する地域の利用によって道路の構造、交通に障害となる落石や土砂崩れ等の場合を中心に、雨などの自然の力による落石、土砂崩れなどについても簡単にみておこう（自然力によると思われる例はごく限定的に挙げるにとどめる）。

ア 落石・土石流等

落石・土石流等に関する判例は多い。代表的な判例は「〇九」から「二〇」である。

高知落石事件（判例「〇九」）は国家賠償法二条にいう設置管理の瑕疵とは「通常有すべき安全性を欠くことをいう」と判示し、これが判例法上の原則となっていることは周知のとおりである。

また、飛驒川バス転落事故控訴審判決（判例「一四」）は、災害発生の予測が可能である場合には、災害防止設備の設置対策と避難対策の二面から管理瑕疵の有無を考慮しており、これも後の多くの判例の採用する手法である。判例「〇九」から「二〇」まででは、「一八」が管理瑕疵を否定しているが、これはその発生が予測し得ないものとされたためである。

この種の事例ではいわゆる直撃型と乗り上げ型とを区別して議論することが多いが、道路管理者の責任と、道路利用者の注意義務、過失を考察する際にはかなり有効な方法であると考えられる。しかし、本稿の主たる問題は、沿道地の利用規制、すなわち、沿道地の土地利用行為などを規制して落下事故の防止、及び落下防止策の実施を要求、命令することの可能性を検討することにあるので、この方法にはとくに触れない。

沿道地の利用に関連しては判例「二〇」が注目される。本件は、降雨のため宅地造成地から市道上に土砂が流出し、その流出して道路上にあった土砂を避けようとして滑走した車両が、停車中の車両に衝突し、さらにその運転者を

も負傷させたという事案のものである。奈良地裁は、降雨によって土砂流出のおそれがあったにもかかわらず、雨後の点検のパトロールを実施せず、道路上の土砂の除去、警告標示の設置などの措置を講じないまま放置していたことが管理上の瑕疵に当たると旨判示した。判例「〇九」から「一九」までの事例は、通常の土地利用が不可能又は難しい山の斜面などが、又は山の斜面から、山崩れ、土石流、落石、雪崩などの形で道路に損害を与え、もしくは交通上の危険を発生させたものである。このような通常利用が困難な土地の場合には、もともと管理がなされていないことも少なくない。しかし「二〇」の場合は、現に宅地造成中のものであり、このような場合にこそ沿道地の利用規制、具体的には道路への障害の防止を義務づけることが可能で、積極的に道路法四四条の適用、もしくは四三条を用いることも考慮にいてよい場合であると考えられる。なお宅地造成等については後に項を分けて検討する。

イ 沿道建築物からの雪の落下事件

判例「二一—a」・「二一—b」、判例「二二」は、道路沿いの建築物からの雪の落下によって起こった事故に関するもので、「二一—a」と「二一—b」は建築物の所有者の工作物責任と道路管理者である国の管理責任を肯定したが、「二二」は道路管理責任を否定した。既に見たように豪雪地帯では一定の場合に雪の処理のために沿道区域制度の利用を考える余地がある。従って、「積雪地帯で特に除雪用地の必要のある場合」を沿道区域の指定基準として挙げる県もある。

判例「二一—a」・「二一—b」は北海道士別市内の車道と歩道の区別のある国道で、国道に接して建築された二階建ての切り妻造りの建築物の庇（道路上へ約三八センチ張り出していた）から、約五〇センチから一メートルの積雪が、雪止めを支えていた鉄線の切断によって国道上に落下し、通行人を直撃し、同人が窒息死したという事案で

ある。旭川地裁判決「二―a」は、士別市において一メートル程度の積雪は異常な積雪量ではないとして、雪下ろしなどによって建物保存をしておくべきにもかかわらず、それを怠った建物所有者に責任があることを認め、さらに国の責任をも肯定した。そのなかで、

「被告国は歩車道の区別のある道路において車道の除排雪については物資、人員の輸送に必要なため相当の努力を傾けてはいるが、歩道の除排雪についてはほとんどその実施をしていないばかりか、人の通行もかなり頻繁な市街地域において、車道の積雪を車道両側に押し退けて歩道との境に大きな雪堤を作って歩道を家屋寄りに狭くしたまま他に何等の措置を取ることなく歩行者が屋根からの落雪の危険のある軒下側を通行せざるを得ない状態をかもし出していたこと、本件事故現場付近の国道の除排雪についても被告国は沿道家屋の屋根等からの落雪により道路の交通に危険を及ぼすと認められる場合はその家屋の雪下ろしを求めたり、具体的状況により危険箇所道路部分を完全に除雪したり、あるいは歩道上の歩行できる部分を落雪の危険のある建物の軒下から離して車道寄りに設けたり等して歩行者の通行の安全をはかる措置を取り得るのに歩行者の安全を全く顧慮することなく、歩車道の間に高さ約二メートル、幅約四・八メートルの雪堤を作り、落雪の危険のある本件建物軒下近くの幅約二メートルの部分を通行路とし、亡和子もその部分を通行するよりほかなかった」

として、国道の管理に瑕疵があったと判示した。ここでは引用したように判決が、道路管理者の責任を肯定する根拠の一つとして雪下ろしの請求をすべきであったにもかかわらず、それを怠ったとした点に注目したい。

本件の控訴審判決である判例「二―b」は、この点をさらに詳細に述べ、国の管理責任を肯定した。長くなるが判決は次のようにいう。すなわち、

「本件国道の管理者たる控訴人国は、本件国道を常時良好な状態に保つように維持し、もって一般交通に支障を

及ぼさないよう努める責務を有するものであり（道路法第四二条一項）、……国としては、前述の趣旨に鑑み、その遂行に遺漏なきを期すため、交通量その他の交通状況や積雪量だけでなく、沿道に存在する建物その他の状況をも考慮にいれて、本件国道上のそれぞれの場所の具体的状況に応じて、適時に適切な除排雪等を実施しなければならなかったものというべきであるから、本件建物のように、その屋根の積雪が落下するときは本件国道に落下してしまふような構造の建物が本件国道中の人通りの多いところに面している場合は、積雪期に右のような建物の歩道を通る通行人の安全を確保するために万一の場合に備えて特別の配慮をすべきは当然であ（る）。……国は、本件国道の沿道の民家である本件建物の屋根からの落雪を防止する義務はなかったとか或いは、沿道民家の如くその工作物の安全性の保持について全責任を負うべき者が存する場合には、該工作物の安全性に対する配慮は専ら該工作物の管理者に委ねられるのであるから、控訴人国は、本件建物に対する安全性の配慮を義務付けられていなかったと主張するが、仮に右主張自体が誤りではないとしても、本件建物から万一落雪があった場合に通行人が不慮の事故に遭わないようにすべき注意義務が控訴人国になかったことになるものではない……。

なお、蛇足ながら、……若し控訴人国にとって、本件事故発生の当時、本件事故現場に存した前記雪堤を除去する事ないしはこれをもっと小さな低いものとするのが、技術的に若しくは経済的に不可能であったとするならば、次のようにいわなければならぬ。即ち、この場合といえども、本件国道の管理者たる国としては、積雪期において市街地における本件国道の人通りの多い歩道に面する連担家屋のうち、本件建物のような落雪要注意建物の前の歩道の通行人の安全を確保するため、万一の場合に備えて特別の配慮をしなければならないことに変わりはないのであるから、須らく道路法第四四条第一項に則って、本件建物の存する区域を「沿道区域」として指定したうえ、同条第四項により、本件建物の管理者たる控訴人Tに対して落雪を防止するに足りるだけの雪止めを設けること若

しくはその他適切な措置を講ずべきことを命じ、もって本件建物の屋根から万一にも本件国道上に落雪して本件のような事故を惹起することがないようにしておかなければならなかった」

として、国の道路管理責任及び建物の所有者の管理責任を肯定した。

これに対して判例「二二」は、ほぼ同様の事件について全く逆の判断を示して、国家賠償請求を棄却した。本件の事案は、市道の沿道沿いの民家の屋根に設置されていた鉄製の雪止めのアングルが約四〇センチの積雪に耐えきれずに折れ曲がったため、屋根の上の雪が落下して市道通行中の小学生が埋もれて窒息死したというものである。判決は、本件事故はアングルの取付方法に問題があり、通常の加重に耐えられなかったために発生したものであるとして、道路管理者の責任を否定したが、その中で以下のように述べた。すなわち、

「一般に道路法四四条に基づく沿道区域指定をした例がなく、本件道路については特にこれが必要とされる事情もない。……原告らは被告（三条市―筆者註）に雪下ろし指示義務、アングル取付、さらには本件道路の通行規制ないし通行禁止措置義務があったと主張するが、……かかる具体的義務があったとは到底解することができない。」とした。本件では三条市付近では積雪が一メートル近くになることもあり、四〇センチという積雪がまれではなく、この程度では雪下ろしをすることは特別の事情がない限り考えられないという実質的判断が示されている。

さて以上の三つの判例では、沿道建物からの落雪が問題となったが、これはある程度の雪が降ればどこでも起こり得る可能性をもつものである。「二一b」「二二」では「沿道区域」の指定が問題とされたが、一般には既に検討したように落雪を視野にいたった指定はなされていないようである（ただし、札幌市は全路線指定をしているため、視野にいられていると解する余地がないわけではない）。沿道区域制度については既に検討したように実際上は、行政指導によって目的が達成されることが多いため、用いられることは多くはないが、区域指定によって道路の交通

の危険防止のため沿道地の利用規制を行うことが可能となる。この点に注目すれば、この種の落雪については、本来的には当該建築物の所有者等にその管理責任があるため、指定に基づく措置命令制度を使う必要性は低いと思われるが、措置命令制度を用いることによって一定の事故防止ができるかもしれない。

もっとも、危険の蓋然性が高ければ、沿道区域制度の指定でなく、道路法四三条、七一条により措置命令を用いることも可能であると考えられる。

ウ 沿道建築物からのものの落下

裁判例ではないが、道路沿いに建築された建物またはその外壁からタイルなどが落下し、問題を引き起こした例がある。また、新聞報道などでは、建築現場から資材などが道路上に落下し、通行人が負傷、死亡した例もしばしば見られるところではある。

これらの内、建築現場からの物の落下については、法令により一定の担保手段が定められている。例えば、「建設工事を適切に施工しなかったために公衆に危害を及ぼしたとき、又は危害を及ぼすおそれ大であるとき」には建設大臣又は知事が、建設業法により、建設業者に必要な指示をする事ができ、指示に従わないときは営業の停止等を命ずることができる（建設業法二八条）。

問題はむしろ、建築後ある程度経過した建築物から外壁材が落下するような場合であろう。最近Y県内の例では外壁材が道路に落下することを通行人が認めて関係部局に善処を求めたことがあった。この例では、県道路維持課、同建築住宅課からの行政指導が行われたが、具体的な外壁材落下防止策が行われておらず、警察と道路維持課の協議によって落下危険区域に通行規制（具体的には、歩道通行止め、車道の一部をバリケードによる車線規制）をしたにとどまっている。本件での問題は、外壁材落下が発生した時点から三ヶ月以上経過しても、所有者が具体的な

外壁材落下防止策を取っておらず、また道路維持課、建築住宅課、警察等の行動は行政指導にすぎず、実質的には改善がないまま放置されている点である。⁽¹⁷⁾このような場合には、いかなる法的手段がとり得るか、また、強制的手段はどうか等が直接的に問われる。⁽¹⁸⁾

(3) 沿道住民などによるその他の損害行為等

上記の分類に当てはまらない種々の行為によって、道路の構造に損害を与え、又は交通の危険が生ずる場合がある。

ア 沿道地所有者の流出した水が道路上で凍結して事故が発生した例

判例「二三」は、国道一二六号線脇のタイヤ会社の営業所の構内で使用した水が、国道の側溝から溢れ出てそれが凍結し、通行中の車両がスリップ事故を起こしたという事例に関するもので、右会社と国道管理者である国の責任が肯定された。判決は次のように述べて、国の責任を肯定した。すなわち、

「国が、本件道路の管理者であり、その具体的事務の担当者であるK地方建設局T国道工事事務所及び国道工事T出張所をして、本件道路を常時良好な状態に維持し、一般交通に支障を及ぼさないように管理する義務があることは、原告と被告国との間で争いがないところ、前記認定によれば、国道工事T出張所係官は、昭和四六年一月及び昭和四七年三月、被告営業所から洗車用水が本件道路に流れ出ていることを現認し、凍結事故の危険をも指摘して嚴重に注意し、昭和四七年三月の折りには、本件道路への流出を防止するため、本件側溝設置工事を請願工事として実施するように指示し、同年六月二一日、工事は原則として一〇日以内に着工すること等の条件を附し、……工事の申請をK地方建設局長名で承認したのであるが、承認に当たり、両端が他の側溝に接続していない本件

側溝の末端処理につき、直径〇・九メートル、深さ二メートルの浸透式の溜枳だけで十分であると判断し、これに排水用モーターを付設することを条件とせず、しかも、右着工時期の条件に違反し、同年一〇月二〇日に至るまで本件側溝工事が着手されず、既に凍結の危険のある時季に入った同年一二月の半ばの本件事故当時においても、なお未完成であったことを放置し、したがって、完成検査も未了で……その結果、本件側溝の流末処理が不備であることに気付くこともなかったものであるところ、前記認定の事実に徴すれば、本件事故は、不完全な流末処理による本件側溝の排水能力の欠如がその原因の一であることは明かであるから、本件道路は、本件事故当時、通常有すべき安全性を欠如していたものというべく、したがって、被告国は、国家賠償法第二条第一項の規定に基づき、本件事故により原告が被った損害を賠償する責任がある。」

と判示した。ここでは側溝の設計施行に関する国の指導の手落ちが事故時の安全性の欠如の一因をなしたことを指摘するが、道路管理者である国の指示、監督に言及する点に注目したい。この種の水の流出などとはごく頻繁にみられる事柄ではある。本件の場合、国の指導上の手落ちが問題となったが、この種の事例に際して国の指導監督が認められるとすれば、その要件の詳細な検討が必要となろう。

イ 隣地所有者の流出させた熱湯が事故原因となった例

これと類似の事件としては、判例「二四—一」・「二四—二」がある。判例「二四—一」の事案は、道路隣接地から温泉が自噴し、その熱湯を県道沿いの溝に流出させていたところ、その溝に湯気で視界が奪われた八歳の児童が転落して火傷を負ったというものであり、道路管理者である県の責任が肯定された。判例「二四—二」は、その「二四—一」の判決があった後、県から隣接所有者に対する求償請求に関するものである。

判例「二四—一」は、道路管理者である県の管理責任を肯定したが、その中で以下のように述べた。すなわち、

「道路面を通行する者が道路路面外に転落して死傷等の損害を生ずることを防止する措置をとらないことが、道路管理者の責任となるか否かは、一般的には、その道路より通行者が道路外に転落する可能性が高いか否か、又は、その道路より転落したときの被害が死亡又は重大な障害に至る可能性があるか否かによって定めるべきであり、その何れかの可能性が高い場合は右の防止措置をとらないことが道路管理の瑕疵になる」

「通行人が本件溝に転落する可能性も低くはなく、転落すれば重大な火傷を負うことになるのであるから、本件道路及び溝の管理者である被告としては本件溝への転落受傷を防ぐため本件溝に蓋をするか少なくともH（隣地所有者―筆者註）に対して本件溝に熱湯を安全な場所まで導くパイプを付設することを許して事故発生を防止すべき義務があり、これがなされなかった本件道路溝の管理には瑕疵があった」

「一般人が違法に道路交通に危険を生ぜしめた場合であっても道路管理者はこれを放置してよいものではなく、速やかにこの危険状態を除去すべき義務があるというべきであり、……（昭和）四四年一月一六日以降は本件溝県道の管理を管轄する被告の土木事務所職員が本件溝に熱湯が流れていることを知りながら、被告は本件事故の同四五年三月二日に至るまで事故の発生を防止する適切な方法をとらなかったのであるから、……本件溝内の熱湯がHによって流されたものであることにより、被告の責任が免ぜられるわけではない。」として道路管理者である県の管理責任を肯定した。ここではとりわけ、一般人が違法に道路交通に危険を生ぜしめた場合であっても道路管理者はこれを放置してよいものではなく、速やかにこの危険状態を除去すべき義務があると判示した点に注目したい。

さらに判決「二四―二」は、国家賠償法二条二項に基づく県からHへの求償の事件であるが以下のように興味深い判断を示した。すなわち、

「原告県土木事務所係員は、被告（上記事件のH―筆者註）から前記熱湯の処理について相談を受けた際、本件熱湯の流出及びパイプ又は蓋の設置を禁じたのみで、そのほかに熱湯の安全な排出方法について何等の指示もせず本件事故が発生してから急拠被告が当初から希望していた本件溝へのパイプの設置等を仮に認めているのであって、これらの措置、指導は余りにも形式に流れ、道路交通の安全面に対する配慮に欠ける点があったことは否定することができない。これを要するに、原告か係員の不適切な指示、指導が結果的に被告の事故防止の措置を懈怠ないし遅延させ、本件事故に到らしめたことになるのであり、右は、原、被告間の本件事故に関する損害賠償義務の分担の關係において原告の求償権の行使を制限する要素として認める」

として損害賠償金の二分の一の求償を認める旨判示した。ここでは、流出する熱湯の処理についての指示、指導が不適切であったことを指摘しているが、これは本稿の対象とする隣地所有者への行為規制を懈怠した例とも見ることができよう。

ウ 沿道地の刈り取られた雑草の炎上が問題となった例

判例「二五」は、地域住民が河川敷内で刈り取り、集積しておいた雑草が燃え上がり、発生した煙が堤防兼道路の県道の視界を不良にしたため、県道上で衝突事故が発生したという事案のものである。判決は刈り取られた雑草について対策を講じなかったこと及び火災の際に交通規制等の措置をとらなかったことに管理上の瑕疵はない旨判示した。

エ 沿道所有者により道路上に設置されたプロパン・ガスボンベにより発生した事故の例

判例「二六」は、市の維持管理する道路上にはみ出して建てられた建物の用に供するため、道路上に置かれたプロパン・ガスボンベに通行中の車両が衝突し、プロパンガスが炎上して当該建物と付近の工場を全焼させたという事

案のものである。違法建築物に居住していたHとボンベの所有会社の責任の他、道路管理者の責任となったが、前二者の責任を肯定した後、判決は、市が被告Hの違法建築物に対して道路法四三条二項、七一条一項に基づく現状回復命令を出したものの強制撤去などの措置をとらなかったことを認定し、さらに、

「市は、被告Hの違法建築部分の撤去、本件ボンベに対する安全確保の指導監督、農業用水路に対する安全施設の設置など道路の安全保持のために必要な措置を講じていなかったものであるから、右状況のもとでは道路の維持管理に通常備えるべき安全性を欠いていた」

として、市の管理に瑕疵がある旨判示した。この事例に関しても前記の「二〇」に関して述べたように、道路管理者が行う利用規制が問題となると思われるが、本件では既に現状回復命令が出されていた点に留意すべきである。現状回復命令を出し、当事者がそれに従わないときには、代執行又は告発などが考え得る。このような強制措置は私権との関係を考ええると、慎重な考慮が要求されるが、本件の場合ではプロパンガスボンベのようなきわめて危険なものが道路上に設置されていたわけであるから、強制措置の実行が要請される状況にあったというべきであり、この点から判旨を首肯できようか。

オ 宅地造成等による土砂等の流出など

判例「二〇」は、前述のように土石流による道路上での事故に関する例であるが、その原因の一つが宅地造成主の工事の施工にあったと思われる、その点では他の土石流等の例とは区別しうる。周知のように宅地造成に関しては、宅地造成等規制法によりその工事等も規制されており（同法八条以下）、この面から道路への障害発生は一応防止し得るシステムがあるといえてよい。しかしこの法律は、「宅地造成に伴い災害が生ずるおそれの著しい市街地又は市街地となろうとする土地の区域」で「宅地開発工事規制区域」として指定した区域内での工事等の行為規制を

主たる規制対象とするもので、一般に適用される可能性があるものではない。

しかし、実際にはこのような指定を受けるほどの区域ではなくても、判例「二〇」のような事例は発生しそうである。このような場合には、道路法四三条の適用可能性につき積極的に考える必要があるように思われる。

(4) 具体例の評価

ここで以上に挙げた判例について若干の評価をしておこう。道路法四三条は一定の禁止行為について定め、四四条は沿道区域を指定がやはり一定の損害予防義務を当該土地所有者等に課し、一定の行為規制を規定する。簡単なコメントは既に付けたものもあるのでここでは、この道路法の構造を前提として、① 当該沿道地を人が利用していたか、それとも自然に放置されていたか、② 利用形態が日常生活上見られるようなものか、それとも非日常的な開発行為等か、③ 当該行為による危険性の強弱、および当該行為の変更・中止等危険を回避することが容易か、という基準から分類検討してみよう。なお、判例については上記に検討した順番で便宜上、第一が竹木に関するもの（判例「〇一」から「〇八」）、第二を落石・土石流など（「〇九」から「二〇」）、第三を落雪（「二一—a」から「二二」）、第四をその他（「二三」から「二六」）にグループわけする。

①の基準についていえば、落石、土石流に関するものの多くは自然力によるものである。この場合は、利用規制というよりは従来放置していたものを、積極的に管理して危険性を除去することを要求することになる。道路法四三条、四四条ともその規制内容は従来、消極的な行為禁止であると考えられてきたため、この場合には、その枠を越えることになるかも知れない。本稿での検討は何らかの人間の活動、特に不作為ではなく、作為的なものに起因するものを主とするためである。この点からすれば、落石、土石流等に関する判例の内では前述のように判例「二

○」が注目される。

②の基準からすれば、第一の竹木、第三の落雪の例の多くが日常的な活動で起こるものといえ、第四のものは日常的、非日常的なものの両方が含まれている。前者の竹木の例の多くと第三の落雪の例は日常的な生活で起こることが予想される。このような場合については、諸外国の例では沿道居住者にさまざまな負担、義務を認めるものが少なくない。アメリカの法制度の中には、沿道居住者に雪かきを義務づけたり、⁽¹⁹⁾sidewalkの維持管理を要求するものもある。また、遠藤教授の指摘するように店先や庭先の清掃を当然のこととした「古きよき慣習」がわが国にもあったが、これが残っているところも少なくない。これを前提とすれば道路管理者の責任と沿道地所有者或いは⁽²⁰⁾沿道住民との責任の分担論も検討に値する。この点では判例「〇七」はきわめて興味深い。これによれば、他の例も異なった論理構成による異なった結論を導くことも可能である。またこの理論を考える際には、損害賠償制度が被害者救済だけではなく、公正賠償を考えるべきだとする説も視野にいれておく必要がある。

しかし、これは逆に、このような「古きよき慣習」がすたれたからこそ、道路管理者の積極的な関与を認め、雪下ろしの請求などを沿道居住者に出すべきだとの議論も可能となるであろうことはいうまでもない。

③の危険性の強弱についていえば、危険性の大きな問題を扱うものとして「二六」のほか多くのものが該当するが、「〇七」のように不運な事故と見られるものまである。

以下グループごとに前記の内容との重複をおそれず、みてみよう。

第一に、竹木の例である。これは相隣関係の典型的な例の一つであるが、道路の利用施設という面を考慮に入れると、「〇七」のように道路通行者個人の注意に委ねざるを得ない場合と、「〇一」、「〇二」、「〇四」のように道路管理者が交通上の障害としてその除去をなすべき場合とがあり、実際には境界線上の事例も少なくないことはいうま

でもないとしても、これは一応の区別が可能と思われる。後者の場合には、道路法四三条二号、七一条を用いることも考慮に入れるべきである。

第三の落雪の事件も困難な問題である。前記の諸外国の例や遠藤教授の指摘する「古きよき慣習」を考慮すれば、三条市の例に関する判例も首肯できる。しかし、これは逆に、このようなよき慣習がすたれたからこそ、道路管理者の積極的な関与を認め、雪下ろしの請求などを沿道居住者に出すべきだとの議論も可能となるであろう。事故防止のための要求と損害賠償による被害者救済とは、議論のレヴェルが異なることも考慮する要素の一つである。

第四のその他のものについては、それが沿道地所有者等による行為によって引き起こされたものであることから、この種の問題については道路法四三条の制度の適用の可能性について、事案により相違はあるものの、積極的に検討すべきものであると考える。すなわち、判例であがった例の内、会社による水の流出事件「二三」、温泉の自噴・流出事件「二四—一」「二四—二」等沿道地を積極的に利用する場合には当該利用行為によって道路の構造や交通への影響の有無、及びその程度、内容等について、その認識が容易であることも少なくなく、そのような場合であって道路管理者がこれを知り得た場合には、積極的に考えるべきではなからうか。また「二六」は違法建築というしばしば見られるものに関する例であるが、それがプロパンガスボンベを道路上におくというきわめて危険な行為であるから、これなどは強制手段をとることを考えるべきものであろう。

最後に残った第二の類型、すなわち、落石、土砂崩れ、地滑り、雪崩、土石流などの場合がある。これらの場合には所謂外在的瑕疵類型に該当すると思われる場合が少なくなく、また、通常利用されていない山の斜面から、大量の降雨、雪崩などをふくめ自然力によって起こる場合などで隣地所有者の土地利用規制などでは問題とならないことも多いことは既に指摘した。これに対して一定の場合、例えば判例「二〇」のような場合には、土地の利用規制

などを有効に行えば、安全性が確保される場合もある。

(5) 法的手法の問題

さて以上みてきたように、問題解決は必ずしも容易ではない。ここでは上で問題となった争点、すなわち、①利用行為についての情報収集、② 強制手段、③ 相隣関係規定の利用についてを検討する。

①の情報収集については、上で述べたような道路法四三条の規定を使用する場合に、どのような利用行為が行われているかの情報収集がまず必要である。しかし實際上これはかなり困難な問題である。道路管理者による巡回も行われているが、これのみでは、不充分であることはいうまでもない。他の方法としては、その他の法令による許可の際に情報収集を行う（たとえば前述の兵庫県条例参照）他、付近住民からの通報等が考えられる。沿道区域内での利用行為であって一定の行為については届出制を採用することも可能であるが、これはまさしく立法論である。⁽²¹⁾

②の強制手段については沿道区域制度を検討した際みたように一定のものは法定されている。沿道区域に指定された場合については既に検討したが、道路法四三条の禁止行為を行った場合については、違反に対して措置命令（七一条）代執行（七一条、行政代執行法）罰則（二〇〇条三項、両罰規定は一〇五条）が法定されている。ただこの強制手段が実際に働いていない、又は働きにくいことについてはすでに述べた。

③の相隣関係規定の適用については以下のような問題がある。上記の道路法による強制手段が実際に働かないとすれば、それ以外のものを考える必要があるが、民法に定める相隣関係規定がその一つの例となる。一般にはこの相隣関係に関する規定は、いわゆる公物法に特別の規定がない場合にはその趣旨を類推すべきものとされている。⁽²²⁾

これによれば、本稿で検討する問題については相隣関係を類推することは一応可能と見てよい。しかし、これによって問題解決が容易となるわけでもなさそうである。例えば、判例「〇四」では隣地所有者が同時に問題となった樹木の所有者であるが、国からの再三の伐採方の依頼を拒否していたようである。判決は、そこで民法二三三条を挙げてその所有者に対する強制手段があったとした。しかし、民法二三三条によればその所有者に対して竹木の枝を剪除するように請求しうるのみである。これに応じない場合は裁判所に対して、所有者の費用で第三者に剪除させることを請求できるにすぎない（民法四一四条二項本文）。この請求のためには通常竹木によって何らかの損害を被ったか、そのおそれがあることが必要と考えられるが、ここで議論している道路の場合では、判例「〇一」、「〇四」のような場合も可能であろうか。むしろ本稿での問題関心からいえば、上記の民法の規定によっても、それは裁判所の判決を得なければ如何ともしがたいことに問題がある。

五 まとめ

道路法四三条による一定の行為の禁止は通常、道路管理者によるいわゆる公物管理権行使の一つの表れと理解されている。この管理権は通常公物それ自体に関して行使されるものであるが、法律の定めによっては、その予定地、隣接地・周辺地などにも及ぶことがある。道路法では、四二条以下に道路の維持管理に関する規定を置き、四三条、四三条の二で禁止行為等について定め、道路予定区域については九一条に、沿道区域については四四条にそれぞれ定めている。

本稿での解明すべき問題は、道路周辺地域、隣接地などでの土地利用等によって道路の構造に損害を生じ、又は交通に支障を及ぼすおそれのある行為が行われた場合、それをどのようにコントロールできるかであった。既に検

討したように沿道区域に関しては法制度としては道路法四四条に沿道区域制度が規定され、これによればある程度
の問題は解決され得ることとなっているが、実際は制定を予定されている政令は未制定であり、条例を制定してい
る都道府県も多くな、実際の指定はさらに少ない。しかも、その指定によって効果が上がっていると評価するこ
とは困難である。

また、民法の規定も必ずしも有効な問題解決手段ではなさそうであるが、相隣関係の規定の準用、類推適用や、
妨害排除請求権の行使などが考えられてよい。

このように考えてくると沿道区域未指定地で道路に隣接する区域内の土地利用、例えば、建物等の工作物の設置、
竹木の生育、土木工事などで道路の構造に損害を与え、又は交通の障害となる虞のある行為については、道路法四
三条の適用の可能性を探ることが必要となる。本稿で検討した例はこれらの問題について正面から検討したもので
はなく、国家賠償法二条に基づく損害賠償関係のものであるが、これも参考事例となろう。

ところで、本稿脱稿直前に、A市の事例を知ることができたので、ここに紹介してさらにこの問題を、今後再検
討してみたい。

事案は、歩道上に生育していた街路樹が大型車と思われる車両によって衝突され傾いたが、数日後の夕方自転車
で通行した被害者がその枝にぶつかって負傷したというものである。A市では通常街路樹等が道路上に張り出してい
ると、市民から通報があるとのことだが、今回の場合にはそれがなかったもので、周辺住民の中にも気付いていて
危険と認識した人は多くなかったようである。この場合は既に事故が発生したため管理瑕疵の有無および損害賠償
の要否が検討されているとのことである。この事例は歩道上のものであるため、本稿の対象である沿道地の問題で
はないが、道路の隣接地からの場合はどうであろうか。この種のものはかなり例がありそうである。問題はこの種

の例の場合事前予防が可能であるか否かである。A市の市内では沿道区域指定はないため、隣接私有地で問題となった場合には、現在のところ指導・助言を行うにとどまっているようである。本稿で検討したように、これらを含めた総合的検討が必要であることを指摘し、これを今後の研究課題としていきたい。

- (1) 道路法研究会編・道路法解説一〇〇頁、道路法令研究会編・全訂道路管理の手引き一七八頁。
 - (2) 道路研究会編・註(1)三〇五頁。道路法令研究会編・註(1)一八二頁。
 - (3) 山村恒年「沿道区域や特別沿道区域に指定されると、土地利用はどのように制限されるか。」(稲本・真砂編・土地法の基礎)三三二頁。
 - (4) 道路法研究会編・註(1)三〇八頁。
 - (5) 田中二郎・土地法六一頁。山村恒年・註(3)三三二頁。
 - (6) 以下の条例についてはさしあたり、下記の参考文献として挙げた条例百選、条例集覧を参照されたい。
 - (7) 一七都道府県とは次の通り。群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、長野県、静岡県、愛知県、兵庫県、奈良県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、鹿児島県。
 - (8) 一一都道府県とは次の通り。群馬県、千葉県、東京都、愛知県、兵庫県、奈良県、鳥取県、広島県、山口県、徳島県、鹿児島県。この他札幌市が指定している。
 - (9) 本文に挙げた要件は、通達のそれとはほとんど変わらない。通達は「例えば屈曲部中心半径が特に小さい場合、並木又は密生した樹木が道路の傍らにある場合、高擁壁の場合、道路に隣接して採石場等危険地域がある場合、積雪地帯で特に除雪用地の必要がある場合等」を挙げている(「新道路法の施行について」(昭和二十七年二月五日道発四二〇号))。
 - (10) 兵庫県の場合は、現行の指定は昭和六一年の告示によっているが、これは従前の指定区域を見直したものである。
- 沿道区域制度そのものが問題となったわけではないが、昭和五八年に採石場が大雨によって土砂崩れを起こし、県道がそ

の土砂によって通行ができなくなり、採石に従事していた者から死者が出たという事件があり、その後この場所を含めた区域が上記の見直しの際に沿道区域に指定されたという例がある。

(11) むしろ問題となるのは、沿道指定区域に指定したことによって、本文に述べた指導・勧告以外に道路管理者が当該区域についてどの程度監督を行うべきか、できるか、またその内容は何かである。

(12) 兵庫県の場合には、沿道区域指定後、採石現場が道路からかなり離れてしまっている例がある。しかし、実際の危険性は減少していないようである。

(13) 筆者は景観保護はこれから検討すべき事項であり、例えばアメリカでは景観の保護がポリス・パワーの行使の理由として承認されてきた過程では、危険防止その他の理由と併用され、それが後に独立してきたことを注目している。このような論理が、わが国でも使用できる余地があるとすれば、景観保護についても積極的に考える可能性はあるように思われるが、そのためにはまだ解決すべき点が多々あり、詳細な検討をここで行う余地はない。なお、アメリカにおける景観保護については、拙稿「アメリカにおける景観保護」(雄川一郎先生献呈論文集上巻所収、一九九〇)、「アメリカにおける景観保護行政」(荒他編「景観」所収一九九一)。

(14) 国家賠償に関しては後記の参考文献を参照。「瑕疵」についての学説の対立についてもこれらを参照。

(15) 藤原淳一郎・本件判例批評・ジュリスト八九三号一九九頁(一九八八)

(16) 遠藤博也・国家補償法・中巻六四四頁。

(17) 本稿脱稿時(一九九一年五月)段階では本件は未解決とのことである。

(18) 本件の場合には、本稿の対象である道路法四三条によることが可能な例と見られるが、他に取得可能性がある手段としては、道路交通法八二条による沿道の工作物の危険防止措置命令の適用が考えられる。また建築基準法八条は建築物の維持保全義務を課すがこれは、努力義務を課したものと解されており、罰則もないいわゆる不完全法規である(荒他・建築基準法一六七頁・一九八四)。したがって、違法状態が発生した時点で、当該違法行為に関して措置命令等が問題となる

（建築基準法九条）。

（19） 10A McQUILLIN, THE LAW OF MUNICIPAL CORPORATIONS, §30.18 (3rd ed. 1990).

（20） 遠藤博也・註（16）中巻五三二頁。

（21） 行政実例によれば、沿道区域内での行為について届出を強制することは、道路法四四条で根拠規定を与えていないため、条例、規則などでその旨を定めることは許されないとしている（昭和二八年二月二三日道千一号千葉県知事宛道路局長回答）。

（22） 原龍之助・公物・营造物法「新版」一九〇頁、松島諄吉「公物管理権」二九九頁など。

参考文献（行政法及び行政法各論に関する概説書は原則としてのぞく）

道路法研究会編・道路法解説（全国加除法令出版・一九八四）

道路法令研究会編・全訂道路管理の手引き（ぎょうせい・一九八二）

原龍之助・公物・营造物法「新版」（有斐閣・一九七四）

柳瀬良幹・公用負担法「新版」（有斐閣・一九七一）

杉村・山内編・精解行政法（下巻）（公文書院・一九七三）（公物法は田中館照橋執筆）

田中二郎・土地法（有斐閣・一九六〇）

松島諄吉「公物管理権」（現代行政法大系九・有斐閣・一九八四）

桜田誉「公物と相隣関係」（行政法の争点「新版」・有斐閣・一九九〇）

山村恒年「沿道区域や特別沿道区域に指定されると、土地利用はどのように制限されるか。」（稲本・真砂編・土地法の基礎三

三二頁・青林書院・一九七八）

船橋諄一編・注釈民法（六）（有斐閣・一九六七）

川島武宣編・注釈民法（七）（有斐閣・一九六八）（相隣関係は野村好弘執筆）

安藤一郎・相隣関係・地役権（ぎょうせい・一九八六）

今村成和・国家補償法（有斐閣・一九五七）

下山英一・国家補償法（筑摩書房・一九七三）

遠藤博也・国家補償法（中巻）（青林書院・一九八三）

国家補償法大系（日本評論社・一九八八）

古崎慶長・国家賠償法（有斐閣・一九七一）

古崎慶長・判例営造物管理責任法（有斐閣・一九七五）

古崎慶長・国家賠償法の理論（有斐閣・一九八〇）

古崎慶長・国家賠償法研究（有斐閣・一九八五）

西荻章・公法上の危険責任論（東洋館出版社・一九七五）

植木哲・災害と法——営造物責任の研究（一粒社・一九八二）

条例百選（ジュリスト八〇〇号・一九八三）

条例集覧（ジュリスト増刊・一九八四）

〔追記〕 本稿は道路環境研究会の平成二年度の小生の分担部分を基に、その後の調査結果などを加筆修正したものである。資料収集については、建設省道路管理課訟務対策官伊藤氏、同課桜沢氏、道路管理研究所、および兵庫県道路補修課の市川、小川両氏および西宮土木事務所の嶋田氏など多くの人にお世話になった。記して謝意を表したい。

沿道地の利用と管理（荏原）

裁判例一覧表

番 号	事 件 名	裁 判 所	判 決 年 月 日	事 故 の 概 要	判 決 要 旨（過失相殺）	備 考
〇一	串本町松の木 事件（昭和五十六年七月）	和歌山地裁 田辺支部	昭和四十七年六月八日 三判八四頁 三判八四頁	四町役場出張所の敷地内から国道に出ようとして、松の敷地内を横断し、激突した。死者一人、重傷者二人、軽傷者一人、死者の家族が激突した。	「有責」 道路管理者たる国は、全線にわたる道路の管理に、松の木を除去すべき義務を負う。松の木を除去し、路肩部分から上空に至る部分の管理に、松の木を除去すべき義務を負う。松の木を除去し、路肩部分から上空に至る部分の管理に、松の木を除去すべき義務を負う。	確定
〇二 a	京都府綾部市 竹田事件（昭和四十六年八月）	京都地裁	昭和四十六年八月七日 八判一七四頁 八判一七四頁	交通事故。歩行者が横断歩道を横断中、自動車と衝突した。歩行者が死亡した。歩行者の家族が激突した。	「有責」 道路管理者たる国は、全線にわたる道路の管理に、歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。	控訴
〇二 b	同上・控訴審 （昭和四十八年十一月）	大阪高裁	昭和四十九年九月二日 五判一七四頁 五判一七四頁	同上	「有責」 道路管理者たる国は、全線にわたる道路の管理に、歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。	確定
〇三	鎌倉市治道 樹木事件（昭和四十九年七月）	千葉地裁 松戸支部	昭和五十二年六月一日 九三六頁 九三六頁	交通事故。歩行者が横断歩道を横断中、自動車と衝突した。歩行者が死亡した。歩行者の家族が激突した。	「無責」 道路管理者たる国は、全線にわたる道路の管理に、歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。	確定
〇四	国道三十四号 事件（昭和五十六年七月）	福島地裁	昭和五十六年七月四日 二通八四頁 二通八四頁	交通事故。歩行者が横断歩道を横断中、自動車と衝突した。歩行者が死亡した。歩行者の家族が激突した。	「有責」 道路管理者たる国は、全線にわたる道路の管理に、歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。歩行者の安全を確保する義務を負う。	確定

[illegible]

沿道地の利用と管理（荏原）

[illegible]

[illegible]

45 (275)

二二 a	二二 b	二二 c	二二 d	二二 e
土別市落雪事 件(昭和四九年 ワ)一四九号	判同上・控訴審 号五〇年(昭 和)一四二五 号	三條市落雪事 件(昭和五五 年ワ)一五号	奈良宅地造成 奈良砂流出事 件(昭和五七 四年ワ)五八 号(昭和五八 四年ワ)四三 号	二年(一七 号)
旭川地裁	札幌高裁	三條市支部裁	奈良地裁	
昭和五〇・五 判例一五判決・五 六号八報七九	昭和五一年五判決・五 下民集二七卷 七五頁一五〇判 報八頁五〇判 例五二四時	昭和五九年・判七 判例六方自治 三二五頁	昭和六一年一判三 九例七報四一頁 時七報四一頁	号六八頁
国道に隣接した建物からの落雪 り、窒息した。	同右	市道沿道の民家の屋根の雪が落 ち、通行中の歩行者が埋ま 息した。	降雨のため宅地造成地から土砂 が道路上に流出し、蛇行し、土砂 空しと停止した車に衝突を その降雪中の運転者に負わ せた。	下敷きとなつて、運転者が窒息 死亡した。
「有責」建物所有者は雪下ろしなど 義務を怠つて、危険な状態を造成 る。管理上の瑕疵がある。	「有責」建物所有者は雪下ろしなど 義務を怠つて、危険な状態を造成 る。管理上の瑕疵がある。	「有責」民家の雪止めに瑕疵があり、 道路管理者が通行規制をしない 管理瑕疵はない。	「有責」降雨による造成地から多量 の土砂が流出し、道路後部の点検 をかねて実施せしめ、土を去る り、また、設置した土留を去る ないまま放置しておき、土留を 管理し、造成がなかつたが、 住宅地造成がなかつたが、 任が肯定され、その割合運には てない。	行を制限するなど、道路利用者が危険 状態を知らず、危険な行為を とつておき、張を退け、管理による 意と主たる張を退け、管理による 力としての張を退け、管理による るとし、張を退け、管理による
控訴	確定	確定	確定	一判例七 三六号 四頁

二六	二五	二四一	二四一	二三
一件、京都府爆発物取締罰則（昭和三十九年）	沿道河川敷火災（昭和三十九年）	同上事件（昭和三十九年）	別府側溝陥没（昭和三十九年）	千葉国道凍結（昭和三十九年）
京都地裁	鳥取地裁	大分地裁	大分地裁	東京地裁
昭和三十九年判決、五頁	昭和三十九年判決、五頁	昭和三十九年判決、五頁	昭和三十九年判決、五頁	昭和三十九年判決、五頁
市に於ける維持管理上の責任を、道路の通行に支障を及ぼすものとして、損害賠償を命じた。	同上事件、損害賠償を命じた。	同上事件、損害賠償を命じた。	同上事件、損害賠償を命じた。	同上事件、損害賠償を命じた。
「有責」として、損害賠償を命じた。	「有責」として、損害賠償を命じた。	「有責」として、損害賠償を命じた。	「有責」として、損害賠償を命じた。	「有責」として、損害賠償を命じた。
参照。二四一				