

## 社会基盤施設の安全性と技術者責任 (国家賠償法の観点から)

牛島 栄

### 1. はじめに

「社会基盤施設に関連した事故に関する法律に基づく判例」について

- 工学で考えられる設計や施工の問題の枠組み
- 相違
- 法律で規定されている枠組み

土木エンジニアとして違和感を覚えることがある。

<設計基準> 例) 道路橋

「道路法」→「道路構造令(政令)」→「道路構造令施行規則(省令)」  
→「道路橋示方書(日本道路協会)」  
の流れで具体的に定められている。

しかし、構造物の倒壊や損傷が生じて利用者(国民)が損害を受けた場合には、道路法の適用によって議論されるのではなく、国家賠償法2条が適用されることが多い。

1

### 1. はじめに

<国家賠償法>

憲法17条「何人も、公務員の不法行為により、損害を受けたときは、法律の定めるところにより、国又は公共団体に、その賠償を求めることができる。」に基づいて制定された。

国民の基本的な人権や自由を国に対して保障するためのもの。

国家賠償法2条の条文

「道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵(かし)があったために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる」。

法の目的は、  
「社会正義の実現(公平の実現や弱者保護)」  
「社会秩序の維持(相反する利害の調整)」  
などであるとされている。

「瑕疵」の定義(広辞苑)  
→行為・物・権利などに本来あるべき要件や性質がかけられていること

2

### 1. 近年の社会情勢およびインフラの状況

- 限界状態設計法
  - 信頼性解析による設計基準法
- 経済的制約のもとにある荷重で、破壊することを許容する設計法

・外力や抵抗力の不確実性  
・想定された構造物の性能  
⇒国家賠償法に整合するのかわは不確か。

- ある設計法に基づいて設計された社会基盤施設が破壊された場合
- 維持管理を適切に行っているにも関わらず破壊されて、人的および物的な被害が生じた場合

国家賠償法によって損害が保証されることになる。

本稿では、社会基盤施設の安全性と技術者責任に関して整理する。

3

## 2. 国家賠償法

国家賠償法1条では、その要件として以下のものが必要とされる。

- ① 当該行為の主体が、国又は公共団体の公権力の行使にあたる公務員であること
- ② 公務員の職務行為であること
- ③ 当該職務行為に違法性があること
- ④ 公務員に故意又は過失があること
- ⑤ 被害者に損害が発生していること
- ⑥ 公務員の行為と損害の間に因果関係が存在すること

国家賠償法2条が適用され、国または公共団体の責任が認められるためには、以下の要件が必要とされる。

- ① 公の営造物であること
- ② 公の営造物の設置・管理に瑕疵があること
- ③ 損害が発生していること
- ④ 公の営造物の設置・管理の瑕疵と損害との間に因果関係がある

ここで、国家賠償法1条は過失が要件となっているが、国家賠償法2条は過失が責任となっていないことが判る。

これを「無過失責任」と呼び、瑕疵として過失の存在を必要とせず、より責任を負うものと思われる。これが瑕疵として過失の存在を必要としないが、責任の範囲となることになる。

## 2. 国家賠償法

国家賠償法2条1項「公の営造物の設置・管理の瑕疵」  
⇒「営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう」

＜設置＞ 設計の不備、材料の粗悪など、設計・施工に不完全な点などの原始的な瑕疵  
 ＜管理＞ 営造物の設置後の維持、修繕などに不完全な点がある場合などの後発的な瑕疵

＜瑕疵に関する学説＞▶▶▶▶▶ 客観説では、瑕疵の判断は物的欠陥の「客観説」と「主観説」がある。客観説では、瑕疵の判断は物的欠陥の有無ということになり、前述した「無過失責任」ということに合致する。

「客観説」：瑕疵とは、営造物（公物）が備えるべき性質または設備を欠くこと、すなわち、本来の安全性に欠けている状態をいう。設置・管理の瑕疵とは、客観的に、営造物の安全性の欠如が、営造物に内在する物的瑕疵、または、営造物自体を設置し管理する行為によるかどうかによって決まるとされている。  
 「主観説」：瑕疵とは、公の営造物を安全良好な状態に保つべき行為または不作為義務を課されている管理者が、この作為または不作為義務に違反したかどうかによって決まるとされている。

しかし、実際の判例では、物的欠陥が生じる前の人的行為による被害回避可能性の有無も考慮している。

すなわち、実際の判例では学説よりも幅広く瑕疵を認め、被害者救済の精神に言及されている。

## 3. 国家賠償法の法体系

国家賠償法の法体系を表-1に示し、1条から6条までを図-1から図-6に示した

社会基盤施設と言えども、これからの公共工事縮減下における維持管理には、その予算上多くの課題があり、適切に維持管理を行うことが困難な自体も想定される。

表-1 国家賠償法の法体系

国家賠償法 昭22.10.27	§ 1条	[ 公権力の行使に基づく損害の賠償責任、求償権 ]	図-1
	§ 2条	[ 公の営造物の設置管理の瑕疵に基づく損害の賠償責任、求償権 ]	図-2
	§ 3条	[ 賠償責任者 ]	図-3
	§ 4条	[ 民法の適用 ]	図-4
	§ 5条	[ 他の法律の適用 ]	図-5
	§ 6条	[ 相互補償主義 ]	図-6

## 3. 国家賠償法の法体系

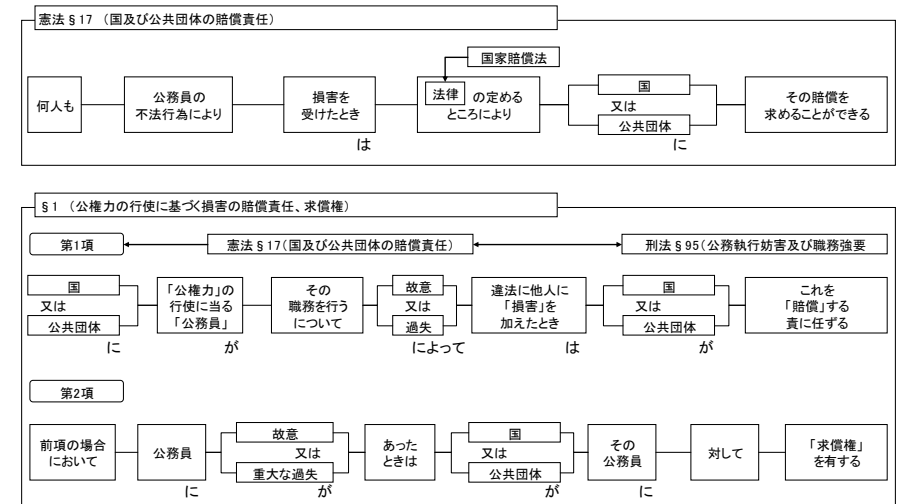


図-1 公権力の行使に基づく損害の賠償責任、求償権

### 3. 国家賠償法の法体系

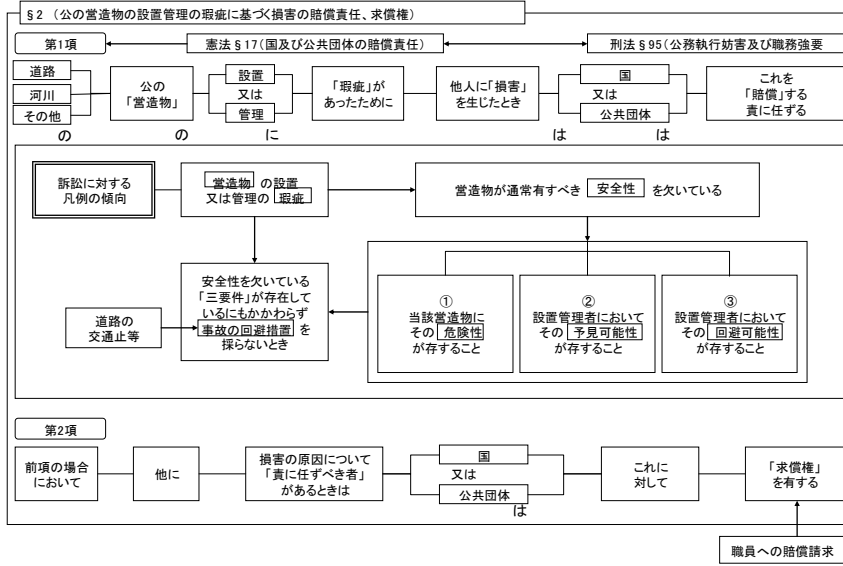


図-2 公の営造物の設置管理の瑕疵に基づく損害の賠償責任、求償権

### 3. 国家賠償法の法体系

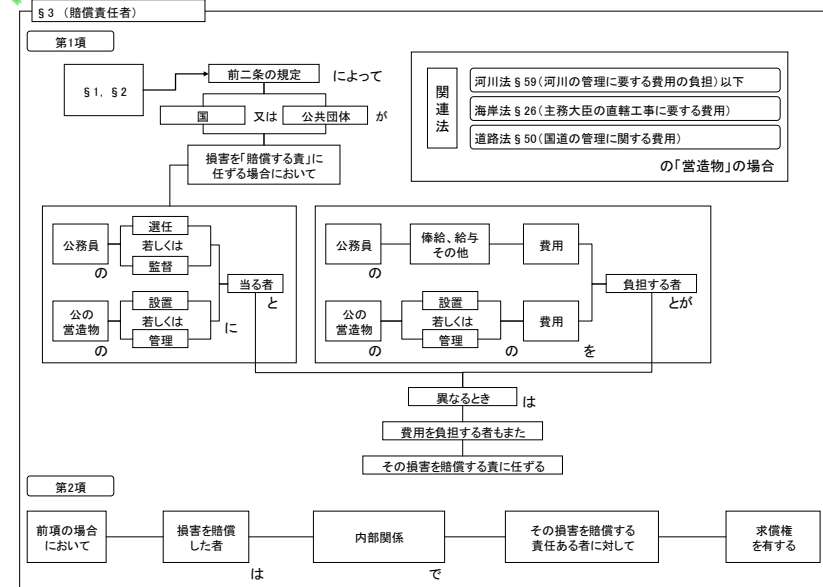


図-3 賠償責任者

### 3. 国家賠償法の法体系

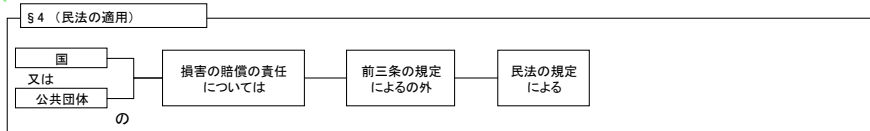


図-4 民法の適用

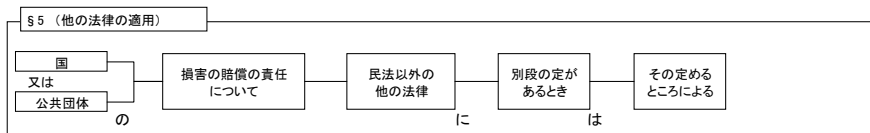


図-5 他の法律の適用

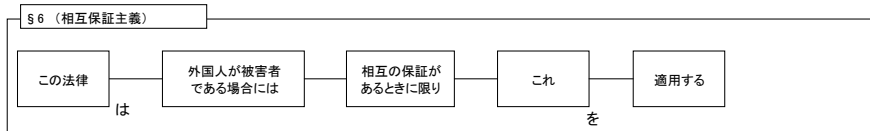


図-6 相互補償主義

### 3. 国家賠償法の法体系

社会基盤施設が自然災害・耐久性の低下などにより損害を受ける。

それにより利用者に人的・物的被害を与えることが想定される場合、

- ・予見可能性や回避可能性などの技術的な安全性を考慮する
- ・社会基盤施設の使用を見合わせる措置などを取る
- ・社会基盤施設の管理者の不作为を無くす
- ・適切な管理運営を実施する

不幸にして、何らかの損害が生じた場合には、国家賠償法の法体系の基に適切に損害賠償がなされることを十分に理解することが重要である。

## 管理瑕疵・契約・保険の関係

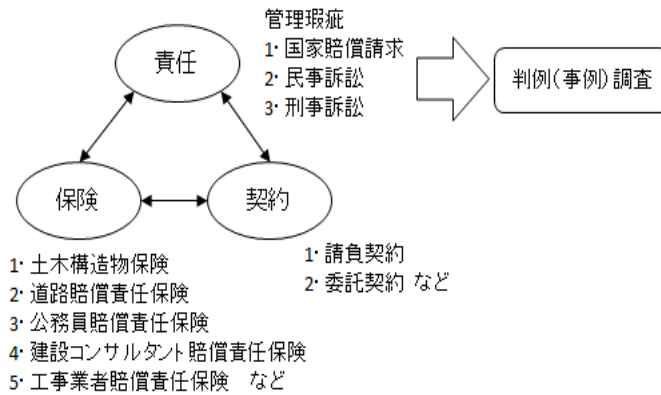


図 管理瑕疵・契約・保険の関係

## 主な道路に関する訴訟と判決

表—2主な道路に関する訴訟と判決

番号	件名	年月日	瑕疵の有無
1	高知落石訴訟第一審判決	1964-12-03	有り
2	高知落石訴訟控訴審判決	1967-05-12	有り
3	奈良県道工事中車両転落事件第一審判決	1970-03-16	無し
4	函館バス海中転落事件判決	1970-03-27	有り
5	和歌山国道170号線放置車両追突事件第一審判決	1970-06-27	無し
6	高知落石訴訟上告審判決	1970-08-20	有り
7	奈良県工事中車両転落事件控訴審判決	1971-05-31	無し
8	函館バス海中転落事件控訴審判決	1972-02-18	有り
9	和歌山国道170号線放置車両追突事件控訴審判決	1972-03-28	有り(過失相殺7:5割)
10	飛騨川バス転落事故第一審判決	1973-03-28	有り(不可抗力4割)
11	飛騨川バス転落事故控訴審判決	1974-11-20	有り
12	奈良県工事中車両転落事件上告審判決	1975-07-25	無し
13	和歌山国道170号放置車両追突事件上告審判決	1975-06-26	有り(過失相殺7:5割)
14	地附山地滑り訴訟	1997-06-27	有り
15	豊浜トンネル国家賠償請求訴訟判決	2001-03-29	有り

## 地方公共団体が管理する橋梁の通行規制の状況（平成20年と23年）

表-1 地方公共団体が管理する橋梁の通行規制状況の現況（H23.4現在）

<平成20年4月時点>					<平成23年4月時点>				
規制区分	橋長区分	橋梁数			規制区分	橋長区分	橋梁数		
		都道府県管理道路	市区町村管理道路(政令市含む)	計			都道府県管理道路	市区町村管理道路(政令市含む)	計
通行止め	橋長 2m以上	4	139	143	通行止め	橋長 2m以上	17	199	216
	橋長 15m以上	4	117	121		橋長 15m以上	16	156	172
通行規制	橋長 2m以上	94	740	834	通行規制	橋長 2m以上	133	1,525	1,658
	橋長 15m以上	80	600	680		橋長 15m以上	115	1,014	1,129

※通行規制には、損傷・劣化による規制の他、古い設計等による重量規制等も含む。  
※岩手・宮城・福島県は平成22年4月データ(東日本大震災と福島第一原子力発電所事故に伴うデータ収集が出来ない)。

## 管理瑕疵などに対する責任ルールの比較（公務員と民間）

公共団体・公務員の管理瑕疵に対する責任ルール

国家賠償法による	公務員	公共団体
責任ルール	注意義務違反	無過失責任
個人の民事責任	故意又は重大な過失があった場合、自治体より	—

民間会社・社員の瑕疵に対する責任ルール

民法による	委託	請負
責任ルール	注意義務違反	無過失責任
個人の民事責任	故意又は重大な過失があった会社より個人へ賠償請求	

※1 注意義務違反：道路管理を行う技術系公務員が、基本的な安全性が欠けることがないように配慮すべき注意義務を怠ること  
※2 無過失責任：道路管理において、損害が生じた場合、管理者について、故意・過失が無くても、損害賠償の責任を負うということ

※1 注意義務違反：設計・点検等を行う技術者が、基本的な安全性が欠けることがないように配慮すべき注意義務を怠ること  
※2 無過失責任：構造物において、損害が生じた場合、建設者について故意・過失が無くても、損害賠償の責任を負うということ

## 橋梁が落橋するまでの4つのケース

落橋に至るまでの4ケース表

ケース	点検実施	損傷評価	補修実施	瑕疵責任の程度
ケース1	実施済	重大な損傷の見落とし	—	中
予見可能性	○	×	—	
結果回避可能性	○	×	×	
ケース2	実施済	適正な評価	—	中
予見可能性	○	○	—	
結果回避可能性	○	○	×	
ケース3	実施済	適正な評価	実施済み	低
予見可能性	○	○	—	
結果回避可能性	○	○	○	
ケース4	未実施	—	—	高
予見可能性	×	×	×	
結果回避可能性	×	×	×	

## ケースの比較（条件・点検・損傷評価・補修の実施状況）

ケース	条件	点検実施	損傷評価	補修実施
1	点検を実施したが欠陥が見抜けなかったため、落橋した	実施済	重大な損傷の見落とし	—
2	点検を実施したが損傷を直さなかったため、落橋した	実施済	適正な評価が行われていた	未実施
3	点検を実施し、損傷を補修していたが、落橋した	実施済	適正な評価が行われていた	実施済
4	点検を実施していなかったため落橋した	未実施	—	—

## 被害者の落ち度と予見可能性から起訴の可能性を考える。



## 4. おわりに

これからの予算縮減下の維持管理に対して、社会基盤施設の管理者とされる公的技術者（インハウスエンジニア）は、社会基盤施設および工事保安施設のチェックとその記録を基に問題発生を早期に予見して回避措置を採る、復旧手段を準備しておくことが、事故の発生を未然に防ぐばかりではなく、法的責任を免責されるためにも必要であるものと考えられる。

技術者の社会基盤施設の安全性に関する認識と、法的な責任の隔たりに関しても技術者の倫理観のみならず、何らかの整理を行うことが重要である。