

# 原動機付自転車が縞鋼板上でスリップして転倒した事故について、道路管理瑕疵が争われた事例

＜平成 19 年 6 月 27 日 熊本地裁判決＞

国土交通省道路局道路交通管理課

## 主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

## 事実及び理由

### 第 1 請求

被告は、原告に対し、金 33 万 4511 円及びこれに対する平成 18 年 3 月 29 日から支払い済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。

### 第 2 事案の概要

本件は、原告が、平成 18 年 2 月 6 日の雨天時に A 市内踏切先に設置された縞鋼板上を原動機付自転車（以下「原告車」という。）にて進行中にスリップして転倒し負傷したと主張して（以下「本件事故」という。）、道路管理者である被告に対し、本件事故の発生は道路の設置又は管理の瑕疵によるものであるとして、国家賠償法 2 条に基づき治療費等の損害合計 33 万 4511 円及びこれに対する訴状送達の日翌日である同年 3 月 29 日から支払い済みまで年 5 分の割合による遅延損害金を請求した事案である。

### 1 当事者間に争いのない事実

- (1) 原告は、平成 18 年 2 月 6 日、午後 0 時ころ、天候雨天時に原告車を運転中、A 市内踏切先の道路に設置された幅約 1.83 メートル、長さ約 3.65 メートルの縞鋼板の蓋（以下「本件縞鋼板蓋」という。）上において（以下「本件事故現場」という。）スリップして転倒するという本件事故が発生したと主張している。
- (2) 被告（A 市）は、原告主張の本件事故現場の道路の管理者である。本件事故現場は、JR の線路の下を流れる暗渠となっている灌漑用水路上の点検口にあたり、上流からのゴミ、流木等を取り除くために本件縞鋼板蓋が設置されている。
- (3) 平成 18 年 2 月 7 日、原告は被告の道路整備課に対し、電話で、前日に本件事故現場に設置された縞鋼板蓋上を原告車で進行中、転倒して軽傷を負ったので、現地の改善と補償についても話を聞きたい旨連絡した。
- (4) 同日、被告の職員が、原告が運転していて転倒したと主張する原告車の損傷部位を確認したところ、①ハンドルの右側のブレーキレバーの先端の玉状の部分の欠損、②右側のハンドルグリップに傷、③後部の右ウインカーが少し曲がっていたのが確認された。

## 2 争点

(1) 原告主張にかかる本件事故の存否

(原告の主張)

原告は a 小学校方面から b 陸橋方面へ走行中、本件事故現場の前方左側にある JR 踏切へ侵入するために減速し、被告が本件事故現場に設置した縞鋼板蓋上で、踏切前に設置されたポールを避けるためにわずかにハンドルを左に切った瞬間、車体が右に傾き後輪がスリップしたので、右足を縞鋼板蓋上に差し出したが右足も縞鋼板上で滑ったため、支えとならず、そのまま右方向へ転倒した。

自動二輪車には、ハンドルを切った方向とは逆に重心が働く自動操舵機能というものがあり、自動二輪車は走行中、操縦性安定のためにハンドルを左に切れば、前輪はその方向を向き、これをきっかけに車体はハンドルを切った方向とは反対側に傾くことによって車体全体のバランスを保とうとする性質を持つ。本件事故も、原動機付自転車である原告車がハンドルを左に切ったことにより車体は右に傾きスリップして転倒したものである。

(被告の主張)

原告主張の右肩捻挫という負傷部位および原告車の損傷部位からすると、原告車は右側に転倒したものと考えられる。

しかし、原告は踏切に進入するために左折し、歩行程度まで減速し、さらに踏切入り口の車止めポールを避けるためわずかに左にハンドルを切ったと主張しており、左折しようとしているときにさらに左ハンドルを切ったところでスリップした場合には、車体は左側に転倒すると思われるのであって、右側に倒れることは考えられず、原告主張の事故の発生には疑問がある。

(2) 本件事故現場の本件縞鋼板蓋の設置ないし

管理に瑕疵があるか。

(原告の主張)

原告が転倒した本件縞鋼板蓋は、幅約 1.83

メートル、長さ約 3.65 メートルと面積が大きく、さらに踏切手前に設置されたポールの手前 1 メートル程の場所に敷設されていることから、市道から踏切内に進入しようとするバイクは必然的に本件縞鋼板蓋上を通行せざるを得ない。しかも、踏切内に進入するためにはポールとポールの間を通行しなければならないが、そのためには、バイク全体が本件縞鋼板蓋上にある状態においてハンドルを左に切るしかない。本件縞鋼板蓋上には小さな凹凸が施されているが、設置から 20 年以上も経過し、凹凸部分はかなり摩耗しており、さらに、鉄板であることから、雨天時においては滑り止めとして機能しておらず、極めて滑りやすい状態になっている。

また、縞鋼板を製造販売している会社の製品概要からは、もともと、縞鋼板はその用途としては歩道や階段、工事現場の仮設道路等に設置されることを想定されており、本件のように踏切近くのバイクや自転車が日常的に頻繁に通行する公道に、しかも恒久的に設置されるべき工作物ではない。

原告は、本件縞鋼板蓋上を歩行速度程度に減速しながら十分な注意を払って走行していたにもかかわらず、本件事故は発生したものであり、被告は、雨天時に本件縞鋼板蓋上でスリップ事故が起こることを予見できたものであり、本件縞鋼板蓋を設置した被告には道路の設置管理に瑕疵がある。

(被告の主張)

従前、本件縞鋼板蓋の下を流れる水路の点検口をふさぐために普通鋼板製の蓋が設置されていたが、昭和 60 年ないし 61 年ころに本件縞鋼板蓋に架け替えられた。縞鋼板は普通鋼板製に比べて滑り止めの効果が高く、安全性及び耐荷重性に富み、耐久性に優れているからである。

本件事故現場では、記録のある平成 14 年度以降、A 市西部土木センターに対する事故の報告はないし、A 市下水道部に対する下水道

の縞鋼板蓋上の事故の報告は、約 10 年間ない。

本件縞鋼板蓋を設置後、現在に至るまで約 20 年が経過しているが、本件縞鋼板蓋は、その大部分が外側線の外側にあるため、自動車等の重量物が乗ることが非常に少なく、滑り止めの縞模様のすり減りはごくわずかであり、本件縞鋼板蓋の危険性はない。

九州の県庁所在都市の状況においても、B 市、C 市、D 市は A 市と同様の施設が道路上に設置されている状況にあり、滑り止め対策として A 市と同様の縞鋼板蓋が使用されており、A 市の滑り止め対策が他都市と比較して劣っているということはない。

本件縞鋼板蓋の製造元は不明であるが、同種の縞鋼板蓋と比較しても縞模様の減りは幅で約 10 パーセント、高さで約 25 パーセントであって、未だ滑り止め効果を減殺するに至らず、著しい摩耗にはあたらないので、取り替えが必要な状態にあったものではない。

(3) 損害 (略)

### 第 3 当裁判所の判断

1 前記争いのない事実等に加え、本件証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の各事実を認めることができる。

(1) 本件事故現場付近の市道と JR の線路は並行しているが、A 市内踏切先の本件事故現場付近で市道は右にカーブしているため JR の線路の踏切付近の道路は広く空いている。本件事故現場付近は右にカーブする市道の外側部分にあたるので低くなっている市道の内側との高低差は約 25 センチメートルあり、また、本件縞鋼板蓋の周囲は、コンクリートで固められていて道路とは数センチの段差となっているので、雨水は本件事故現場付近から市道に向かって流れることになる。

(2) 本件事故現場は、JR の線路の下を斜めに

流れる暗渠となっている灌漑用水路上の点検口にあたり、上流からのゴミ、流木等を取り除くために本件縞鋼板蓋が設置されている。水路の幅が約 3.5 メートルあるので、流木等の長さに照らして点検口の幅も約 3.5 メートル必要であり、結果的に道路に設置された本件縞鋼板蓋の幅は約 1.83 メートル、長さは約 3.65 メートルとなっている。また、水路は JR の線路の下を斜めに流れているので、本件縞鋼板蓋は、道路の外側部分に踏切に向かって斜めに設置されている。

(3) 踏切の手前正面には市道からの車止めのためにポールが 3 本設置されており、その間隔は約 1.64 ～ 1.66 メートルである。また、本件縞鋼板蓋先の踏切に向かって斜め先には前記車止めのためのポールとは別にポールが 1 本設置されており、前記車止めのためのポールとの間隔は約 1.60 メートルであった。

(4) 原告は、それまでも本件事故現場を通ったことがある。原告は、雨天の時に本件縞鋼板蓋上で自転車で通行した人がスリップするのを 2 回目撃したことがあるというが、被告に記録のある平成 14 年度以降では、A 市西部土木センターに対し、本件事故現場での事故の報告はない。

本件事故当日である平成 18 年 2 月 6 日、午後 0 時ころの本件事故現場付近の天候は雨であった。

(5) 平成 18 年 2 月 7 日、原告は被告の道路整備課に対し、電話で、前日に本件事故現場に設置された本件縞鋼板蓋上を原告車で進行中、転倒して軽傷を負ったので、現地の改善と補償についても話を聞きたい旨連絡した。そこで、同日、被告の西部土木センターの職員 3 名が、本件事故現場において原告から転倒時の状況を聞いた。原告は市道から踏切に斜めに進入するために左折し、ポールの間を抜けるためにさらに少しハンドルを左に切っ

たところ、本件縞鋼板蓋上でスリップして右側に転倒し、右腕を負傷するとともに原告車の右側部分が損傷したと説明した。その際、被告職員は原告車の右側に損傷があることは確認したが、原告主張の本件事故について原告にもっぱら過失があると主張した。なお、そのときは原告はまだ通院はしていなかった。

(6) 原告は、翌日の同年2月8日にc整形外科皮膚科を受診し、右肩捻挫の診断を受けた。

## 2 争点(1)(原告主張にかかる本件事故の存否)について

(1) 前掲証拠によれば、本件事故の態様は、原告が本件事故現場先にある踏切をその前に設置されたポールを避けて進入するべく、本件縞鋼板蓋上を歩行速度程度まで減速して左にハンドルを切ったところ、原告車がスリップして右側へ傾いて転倒したものであったと認められ、本件事故の結果、原告は右肩捻挫の負傷をし、原告車も右側部分を損傷したことが認められる。

(2) 被告は、原動機付自転車のハンドルを左に切った場合は、原動機付自転車は左にしか倒れない筈であるという前提のもとに、原告車のハンドルを左に切ったのに右に倒れたという原告の主張の本件事故の発生には疑問がある旨主張する。しかし、原告車が歩行速度程度の低速度で走行した場合にバランスが不安定となって、ハンドルを切る方向にかかわらず、運転者の体重のかけ方、道路の状況、タイヤの状況などによって右側に倒れる可能性がないとはいえない。それに加えて、原告は、本件事故の発生について警察に届け出て自動車安全運転センターから交通事故証明書の発布を受けていること、原告主張の事故の翌日に被告に事故の発生を連絡し、同日、本件事故現場に臨場した被告職員に対し、本件事故

の態様を伝え、被告職員も実際に原告車に損傷があることを確認しているという経緯に照らせば、原告主張の本件事故の発生を認めるのが相当であり、被告の主張は採用できない。

## 3 争点(2)(本件事故現場の本件縞鋼板蓋の設置ないし管理に瑕疵があるか。)について

(1) 道路の設置又は管理の瑕疵とは、道路が通常有すべき安全性を欠き、他人に害を及ぼす危険性のある状態にあるにもかかわらず、その管理者が、そのことを予見しながらも結果を回避せずに漫然と放置した場合を指すものと解される。

(2) そこで、前記1で認定した事実に加えて、証拠によれば、本件事故現場は次のような状況であったことが認められる。

① 従前、本件縞鋼板蓋の下を流れる水路の点検口をふさぐために普通鋼板製の蓋が設置されていたが、昭和60年ないし61年ころ、縞鋼板の方が普通鋼板製に比べて滑り止めの効果が高く、安全性及び耐荷重性に富み、耐久性に優れているということで、縞鋼板製の蓋に架け替えられた。また、水路の幅が約3.5メートルあるので、流木等の長さの長さに照らして点検口の幅も約3.5メートル必要であり、結果的に道路に設置された本件縞鋼板蓋の幅は約1.83メートル、長さは約3.65メートルとなっている。

② 本件事故現場付近は、右にカーブする市道の外側部分にあたるので低くなっている市道の内側との高低差は約25センチメートルあり、また、本件縞鋼板蓋の周囲は、コンクリートで固められていて道路とは数センチの段差となっているので、雨水は本件事故現場付近から市道に向かって流れることになり、本件縞鋼板蓋上に雨水が溜まる構造にはなっていない。

③ 原告は、それまでも本件事故現場を通っ

たことがある。原告は、雨天の時に本件縞鋼板蓋上で自転車で通行した人がスリップするのを2回目撃したことがあるというが、被告に記録のある平成14年度以降では、A市西部土木センターに対し、本件事故現場での事故の報告はない。

- ④ 本件事故当日である平成18年2月6日、午後0時ころの本件事故現場付近の天候は雨であった。本件縞鋼板蓋は、鉄鋼製であるから、雨天時は、晴天時に比べ、表面が水に濡れてスリップしやすい状態にあったことは認められる。しかし、本件縞鋼板蓋を設置後、現在に至るまで約20年が経過しているが、本件縞鋼板は、その大部分が外側線の外側にあるため、自動車等の重量物が乗ることは少なく、同種の縞鋼板蓋と比較しても縞模様の減りは幅で約10パーセント、高さで約25パーセントであって、未だ滑り止め効果を減殺するに至らず、著しい摩耗にはあたらないので、取り替えが必要な状態にあったものではない。
- ⑤ 熊本市では、下水道に縞鋼板蓋を使用しているが、被告の下水道部に対して下水道での縞鋼板蓋上の事故の報告は約10年間ない。また、九州の県庁所在都市の状況においても、B市、C市、D市はA市と同様の施設が道路上に設置されている状況にあり、滑り止め対策としてA市と同様の縞鋼板蓋が使用されており、A市の滑り止め対策が他都市と比較して劣っているということはない。
- ⑥ 本件縞鋼板蓋の表面の縞模様は、本件事故発生時も滑り止めとしての機能を十分に果たしていたと認められ、その上を通過した自転車・バイクなどが、通常の運転方法に従って運転していたにもかかわらず、スリップ転倒するような危険性は認められず、本件縞鋼板蓋の設置された道路は、営

造物が通常有すべき安全性を保持していたといえる。

- (3) 以上の諸事情から判断すれば、本件道路の設置又は管理において、道路が通常有すべき安全性を欠き、他人に害を及ぼす危険性のある状態にあったということはできず、被告に本件道路の設置又は管理に瑕疵があったと認めることはできない。
- (4) 原告は、本件縞鋼板蓋は、原告車が乗る程面積が大きく、さらに踏切手前に設置されたポールの手前に設置されていることから、市道から踏切内に進入しようとするバイクは必然的に本件縞鋼板蓋上を左折しながら通行せざるを得ないから、その上を通過したバイク、自転車がスリップする危険を有していた旨主張する。

しかし、本件踏切に進入する場合、斜めから進入すれば本件縞鋼板蓋の上を通過することになるが、踏切の正面から進入すれば、本件縞鋼板蓋の上を通過する必要はなく、正面から進入することが困難な事情もない。加えて、本件縞鋼板蓋はカーブの外側の見通しの良い場所に設置されているから、自転車・バイクの運転手は、本件踏切に進入するにあたって、本件縞鋼板蓋の状況を事前に確認することが十分に可能であり、天候や路面の状況を見て本件縞鋼板蓋を避けて正面から進入するか、本件縞鋼板蓋の上を十分に注意しながら通過して斜めから進入するかを選択することができたものである。

したがって、原告の主張は、その前提を欠き、採用できない。

- 4 以上によれば、その余について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないからこれを棄却することとし、訴訟費用の負担につき民訴法61条を適用して、主文のとおり判決する。