

# 自動車で走行中、対向車を避けるため道路端の路側帯に寄ったところ、路側帯に存在した切株に接触し、車両が損傷した事故について、道路の管理瑕疵が争われた事例

＜平成 23 年 12 月 27 日 横浜地裁判決＞

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 被告は、原告に対し、9万2153円及びこれに対する平成22年4月28日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用は、これを2分し、その1を原告の、その1を被告の負担とする。
- 4 この判決は、第1項に限り、仮に執行することができる。

## 事実及び理由

### 第1 請求

被告は、原告に対し、18万7706円及びこれに対する平成22年4月28日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

### 第2 事案の概要等

本件は、原告運転の車両が、被告管理の道路を走行中、道路脇の切株に衝突したところ（以下「本件事故」という。）、この切株を撤去しなかったことは道路管理上の瑕疵に当たるとして、国家賠償法（以下「国賠法」という。）2条1項に基づき、18万7706円の損害の賠償とこれに対する平成22年4月28日（本件事故日）から支払済みまで年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

#### 1 前提事実（当事者間に争いのない事実並びに掲記証拠及び弁論の全趣旨により認められる事実）

##### (1) 当事者

原告は、軽自動車（以下「本件車両」という。）の所有者である。

被告は、本件道路を管理する地方公共団体である。

(2) 本件道路脇の路側帯には、地上近くで枝分かれしていた2本の木の幹を切った跡の切株（以下「本件切株」という。）が存在していた。

(3) 原告は、平成22年5月6日、被告の保土ヶ谷土木事務所に対し、同年4月28日に原告車両が本

件切株と衝突する本件事故が発生したと連絡した。

## 2 争点及びこれに対する当事者双方の主張

### (1) 本件事故発生の有無及び道路の管理に瑕疵があったかどうか

(原告の主張)

ア 原告は、雨の中、時速約 30 km で原告車両を運転中、前方よりワンボックスタイプの車両が道路の中央寄りを対向してくるのを確認し、安全にすれ違うために、速度を落として、本件道路左側に原告車両を寄せたところ、本件切株と衝突した。

イ 本件切株は、本件道路外側線とガードレールの間の路側帯（幅員約 0.2m）上に、同外側線に沿って、同路側帯をふさぐ形で存在し、高さ約 30 cm、幅約 20 cm の大きさを有すること及びその不動性と相まって、接触物に相当の損傷をもたらす蓋然性が高い。

本件道路は、幅員が約 4.6m で、中央線がなく、被告において、本件切株が存在する箇所に車両が走行する可能性は十分予見可能である。

上記アの事故態様に照らすと、原告は通常の運転をしていたところ本件切株と衝突したのであって、上記イの状況も併せ考えると、本件道路上に本件切株が存在することは、道路の通常有すべき安全性を欠くものといえる。したがって、国賠法 2 条 1 項の「瑕疵」があったといえる。

(被告の主張)

ア 原告車両には本件切株に接触したような傷がなく、サスペンションにも傷がない上、本件切株にも損傷がないから、原告車両が本件切株に乗り上げて損傷したとは認め難い。

イ 本件切株は、道路交通法 17 条 1 項により通行が禁止されている路側帯に存在していた上、本件道路の幅員は約 4.76m もあり、路側帯を通行せずとも車両がすれ違うことは十分可能であるから、路側帯にある本件切株をもって、管理上の「瑕疵」があるということはできない。

現に、原告車両の幅も約 1.47m であったから、原告車両が路側帯にはみ出すことなく対向車両とすれ違うことは可能であった。

ウ 本件切株の高さは約 28 cm もあり、制限速度で運転している運転手にいて、それを視認することは十分可能であるところ、原告はこれを視認していないから、速度超過や前方不注視の過失がある。

原告車両は、路側帯にはみ出して走行しているから、道路交通法 17 条 1 項違反の過失がある。

本件事故は、上記の原告の過失によって発生したものである。

### (2) 損害

(原告の主張)

原告車両の修理費用 16 万 7706 円

弁護士費用 2 万円

(被告の主張)

すべて争う。

## 第3 当裁判所の判断

### 1 本件事故発生の有無について

原告は、陳述書及び本人尋問で、対向車両とすれ違うため、原告車両を左に寄せて走行させていたところ、突然がちゃんという音と衝撃を感じ、その直後に原告車両が停止した、運転席から助手席を

見ると助手席のドア下側がひしゃげているのが見えた、原告車両から降りて確認すると、本件切株に原告車両が衝突し、本件切株の前で止まっている状態にあるのが見えた、対向車両は何事もなく通過していったと供述する。

同供述は、事故後に撮影された写真の原告車両外部のドア等の損傷状況と合致している。また、証拠と弁論の全趣旨によると、原告車両は、その内側にある部品（左フロントフロアサイドメンバー）も損傷していると認められるところ、この損傷は、上記原告供述の衝突態様と整合する。さらに、原告車両の修理の見積書は、本件事故が発生したとされる平成22年4月28日の2日後に作成されているから、原告は、本件事故発生後すぐに原告車両の修理を依頼していると認められ、このような行動は、事故にあった車の所有者として自然な行動である。

被告は、原告主張の衝突態様であれば、フロントバンパ底部等に傷が残るはずであると主張するが、証拠によると、原告車両のフロントバンパの地上からの高さは、停車しているときには、約29cmであり、本件切株の高さは約27cm～30cmであると認められるところ、車両の走行中には、フロントバンパの地上からの高さは、道路状況や走行状況によって変わると考えられるから、必ずしもフロントバンパ底部に傷が残るとは限らないというべきである。

被告は、本件切株に損傷や塗装痕が残っていない点を指摘するが、フロントバンパに衝突していないとすると、必ずしも本件切株に塗装痕が残るとはいい難い上、明らかな損傷が本件切株に残るとも限らない。

その他、原告の供述の信用性を覆すに足りる証拠はない。

以上から、上記原告の供述は信用することができる。

## 2 以上の事実に、証拠と弁論の全趣旨を総合すると、次の事実が認められる。

### (1) 本件道路の状況

ア 本件道路は、中央線の表示のない、幅員5.53mの道路であり、左右の道路脇に路側帯が設けられている。路側帯部分を除く道路の幅は約4.76mである。

路側帯の幅は、一方が約0.2m、他方が約0.5mであり、路側帯の外側にはガードレールが存在する。本件道路は、左手に約0.2mの路側帯が、右手に約0.5mの路側帯がある状態を基準とすると、本件事故現場付近において、緩やかな下りの坂道となっている。

イ 上記約0.2m幅の路側帯には、平成22年4月28日当時路側帯を示す白線の路側帯側の線と接する位置に、高さ約27cm～30cm、幅約15cmの大きさの本件切株が存在した。

(2) ア 原告車両（車幅約1.47m）は、平成22年4月28日、上記アの坂道を下る方向に、本件道路を走行していた。本件事故当日の現場の天気は雨であり、原告は、「普通」又は「強」の強さでワイパーを動かしていた。

イ 原告は、本件事故現場付近に差し掛かった際、大きめのワンボックスカーが前方から本件道路の中央寄りを走行して対向してくるのを確認した。そのため、ブレーキをかけて速度を落とし、ハンドルを左に切り、原告車両を左に寄せた上、ハンドルをまっすぐに戻してそのまま進行した。

ウ 原告車両は、上記対向車とすれ違う際に、本件切株と衝突して停止した。

(3) 被告は、本件事故後に、本件切株を撤去した。

## 3 国賠法2条1項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該営造物

の設置又は管理に瑕疵があったとみられるかどうかは、その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境、利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきである（最高裁判平成20年（受）第1418号同22年3月2日第三小法廷判決・裁判所時報1503号90頁参照）

証拠によると、本件切株は、その一部が路側帯を示す白線上にはみ出しているが、根元は白線よりも外側に存在することが認められ、本件切株自体の大きさは、上記2（1）イのとおり、高さ約27cm～30cm、幅約15cmのものである。また、上記2（1）アのとおり、本件道路は、路側帯を除いた幅員が約4.76mで、中央線の表示がなく、原告が進行してきた側は幅員約0.2mの路側帯の外側にガードレールが存在する。道路において対向車と安全にすれ違うためであっても、路側帯内に進入することは道路交通法上認められていないが、本件道路の具体的状況に鑑みると、対向車とすれ違うために道路の左側に寄って通行する際には、右ハンドル車の運転席から死角になるため、左車輪が上記白線上に乗ってしまう、あるいは路側帯内まで進入することはあり得るものである。

営造物としての道路の安全性は、道路交通法に従った運転をする限り安全であるというだけではなく、通常の走行で起こり得る事態に対処することのできる程度の安全性でなければならないと解される。本件切株は、路側帯内から一部が白線上にはみ出している上、根が張っているから、車体の一部が本件切株に衝突すると車体を損壊するだけの強度があると認められ、本件切株が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。そうすると、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。道路の設置管理者である被告としては、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るべきであったといわなければならない。そのことが困難であったとか多額の費用を要するといった事情も認められない。

したがって、被告には、原告に対し、本件事故について、国賠法2条1項による損害賠償責任があるというべきである。

もっとも、本件切株の大きさに鑑みると、雨天でも日中であれば、発見が可能であるし、本件事故の態様からすると、原告車両の左前輪は少なくとも上記白線に乗っていたと認められるから、この点は、原告の過失として過失相殺の対象とすべきである。なお、原告車両が制限速度を超過していたことを認めるに足りる証拠はない。

以上からすると、50%の過失相殺をするのが相当である。

#### 4 損害

- (1) 証拠によると、原告車両の修理費用は16万7706円であり、同額を損害と認める。
- (2) 上記3のとおり、50%の過失相殺をし、残額は8万3853円となる。
- (3) 弁護士費用は、8300円を相当と認める。

## 第4 結論

よって、原告の被害に対する請求は、9万2153円及びこれに対する平成22年4月28日から支払済みまで年5分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるから、その限度で認容することとして、主文のとおり判決する。

なお、被告は、仮執行免脱宣言又は執行開始時期を被告に送達された後14日経過したときとすることを求めているが、これらは、相当でないから、認めないこととする。