

ガードレールが設置されていない道路から隣接する無蓋の水路に自動車が転落した事故について道路設置・管理瑕疵が否定された事例

—自動車転落事故損害賠償請求事件—

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔二審判決〕平成二八年三月二九日 大阪地裁

請求棄却（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項に規定する营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の有無は、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び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ものとされる。

今回は、夜間、自動車が交差点を右折した際に道路に隣接する農業用水路に転落した事故において、転落現場の道路の状況が、

① ガードレールが設置されていない。

② 照明設備がない。

というものであったが、道路の設置・管理に瑕疵

はないとされた事例を紹介する。

一 事案の概要

本件は、Xが普通乗用自動車（以下「被害車両」という。）を運転中、被告が管理する市道から同市道に隣接する水路に被害車両が転落した事故（以下「本件事故」という。）につき、被害車両に關し車両保険契約を締結していた原告が、その保険契約に基づきXに保険金を支払ったとして商法六百六十二条一項により代位取得したXの被告に対する国家賠償法（以下「国賠法」という。）二条に基づく損害賠償請求権に基づき、損害の賠償とこれに対する保険金支払日の翌日からの遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 争いのない事実等

(1) 当事者

ア Xは、自己が所有する被害車両を運転して、本件事故を発生させたものである。

イ 原告は、損害保険業を行う株式会社であるところ、Xの配偶者との間で被害車両を保険の目的とする車両保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結していた。

ウ 被告は、後記(2)の本件事故の現場の市道を設置・管理していた地方公共団体である。

(2) 本件事故の発生

ア 発生日時

平成二六年六月六日午後八時ころ

イ 発生場所

Y市路上（別図の南北に通ずる道路でA宅に隣接するものが被告の管理する市道であり以下「本件市道」という。別図の東西に走る道路でB設備に北側で隣接する私道を以下「本件私道」という。本件市道と本件私道が交わる部分を以下「本件交差点」という。本件事故の発生場所を以下「本件事故現場」という。）

ウ 被害車両

X所有・運転の普通乗用自動車

エ 事故態様

Xが被害車両を本件私道を東から西に走行させ、本件交差点に進入して右折したところ、被害車両が本件市道にその西側で隣接する農業用水路（別紙図面の南北に走る水路で本件市道とその西側で隣接するもの。以下「本件水路」という。）に転落した。

(3) 本件保険契約の締結及び保険金支払

略

2 争点

1 本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無

2 損害の額

3 争点に対する当事者の主張

(1) 争点1（本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無）について

【原告の主張】

本件水路は、本件市道に隣接する無蓋の水路であるところ、本件市道は、本件水路に転落しやすい形状になっている。また、本件交差点に至るまでの本件市道の両側には、建物や樹木があり、左右の見通しが悪く、本件市道の中央部分が緩く盛り上がった形をしているのに対し、本件水路の側壁が、本件市道の道路面から約三〇cm低い位置に設置されているため、本件市道は、運転手が本件私道から本件交差点に進入しても、本件水路にかなり接近しないと本件水路の存在に気が付きにくい道路状況となっている。さらに、本件交差点の西側にあるマンションの進入路となっている本件水路をまたいでいる橋には柵干等がないため、車両の運転手は、この橋を本件市道の一部のようにとらえ、また、本件水路と前記マンションの駐車場との境界にある樹木以外に本件市道の西側には目を引くものが存在しないことから、本件市道は本来の幅員より広い道路であると錯覚してしまうところ、車両が交差点を右折する際は、右折先道路の左端を沿うように進行することから、本件水路へ転落する可能性は高く、加えて、本件事故時は午後八時で夜間であり、昼間以上に視界が悪く、

前記錯覚等による転落の危険性が大きかった。特に、被害車両は、通常の車両と比較して車高及び運転席が低いため、前記錯覚に陥りやすかった。

本件市道は、本件事故当時、本件水路との境界にガードレールその他の保護施設が設置されておらず、また、本件水路を覚知させるべき何らの照明施設・看板・縁石等も設置されないうまま放置されていた。

被告の道路安全管理のうち道路の瑕疵についての専任者は、Aただ一人で、市道全部の巡回すらできない状況にあり、道路の安全管理についても自治会長等の地元要望や個別的になされる事故報告にも十分に対応できない状況にある。本件市道の瑕疵は、被告の安全体制の杜撰さに基づくものである。本件交差点から一つ南の丁字路には、被告が平成一三年に設置したカーブミラーがあるところ、前記ミラーが本件交差点にも設置されているが、少なくとも本件水路と本件市道との境界が認識され、結果として本件水路への転落が防止された。

なお、被告は、本件交差点西側マンションの階段踊り場に設置されている照明及び車両の前照灯により、仮に夜間であっても前方を注視していれば、本件水路を容易に見え、同水路を本件市道の一部と錯覚することはないと主張するが、マンションの照明の照度及び車両の前照灯では本件

水路を十分に照射することができない。また、被告は自己の責任を否定する根拠として予算上の問題を挙げるが、本件事故の発生を防ぐために必要とされる予算は極めて少額であり、また、本件水路への転落は、死亡事故等の重大な結果を招くこととなる。

したがって、本件事故現場付近の本件市道は、本件事故当時、道路として通常有すべき安全性を欠いており、その設置又は管理に瑕疵があったものといわざるを得ない。

【被告の主張】

本件事故現場周辺は、Y市郊外のもと水田地帯であったところが開発分譲された住宅地であり、付近には水田や畑が多く残っており、至るところで道路に沿って農業用水路を兼ねた側溝が通っている。これら農業用水路は、水路をまたいで公道から自己の敷地内に入りする者が水利組合の許可を得て橋を設置した部分を除き無蓋であり、車道に接している場合でもごく一部を除き道路との間にガードレールは設置されていない。Y市道の総延長は約一、〇〇〇kmあり、このうちガードレールが設置されている市道は総延長約二kmに過ぎず、他に歩行者の転落防止用防護柵等の設置されている市道の総延長も八〇kmあまりにすぎないところ、ガードレールを設置するには一m当たり約二万円の出が必要となるので、仮に市道一〇〇

kmに渡ってガードレールを設置するだけでも二〇億円の予算が必要となる。また、Y市では記録が残っている平成六年以降でも、水路等への車両の転落事故で損害賠償を請求されたり、クレームが出されたケースは本件以外になかった。さらに、本件事故現場は、一度事故が起きれば大事故につながる、あるいは死亡事故となるというような場所でもないから、不注意な運転手の存在を予想してガードレール等を設置するなどの万全の設置を講ずべき場所ではない。

Xは、本件事故当時、本件事故現場付近の道路状況や用水路の状況を十分に認識していたはずである。特に本件私道から本件交差点に進行すれば、本件交差点の手前からでも北西側の本件市道沿いに本件水路があることは容易に視認でき、自動車運転者が通常の注意をもって進行方向を注視して運転している限り、本件水路を本件市道の一部と見間違えるなどということは考えがたい。また、本件市道は幅員が四m以上あり、交差点は角切りされているのであるから、本件私道から右折進入する場合でも乗用車一台が余裕を持って右折した上で直進走行できるだけの広さを有しており、ハンドル操作を誤らずしかるべき速度で走行する限り、本件市道から脱輪する危険は全くない。さらに、夜間、車の前照灯を照射させて車を運転し、本件私道から本件交差点に差しかかり右折しよう

とすれば、本件市道部分及び西側マンションに通ずる橋とその右側（北側）に連なる水路がコントラストをもって明瞭に視認できるのであって、本件水路を本件市道の一部と誤解するなどということとはあり得ない。

なお、本件交差点から一つ南の丁字路にカーブミラーが設置されたのは、被告の交通安全対策課に地元から飛び出し事故防止等のためにカーブミラー設置の要望があったからであるところ、本件交差点については、過去も現在も地元要望がなかった。

したがって、Xが本件水路に転落したとすれば、それは運転者が右折する際に減速することなくスピードを出し過ぎて曲がり切れずに本件水路に転落したか、あるいは携帯電話その他何かに気を取られるなどして前方注視を怠り、道路状況をよく確認せずに右折進行しようとして本件水路に転落したかのどちらかであるから、本件事故は専らXの過失によって発生した事故であって、本件市道に設置及び管理の瑕疵はない。

(2) 争点2（損害の額）について
略

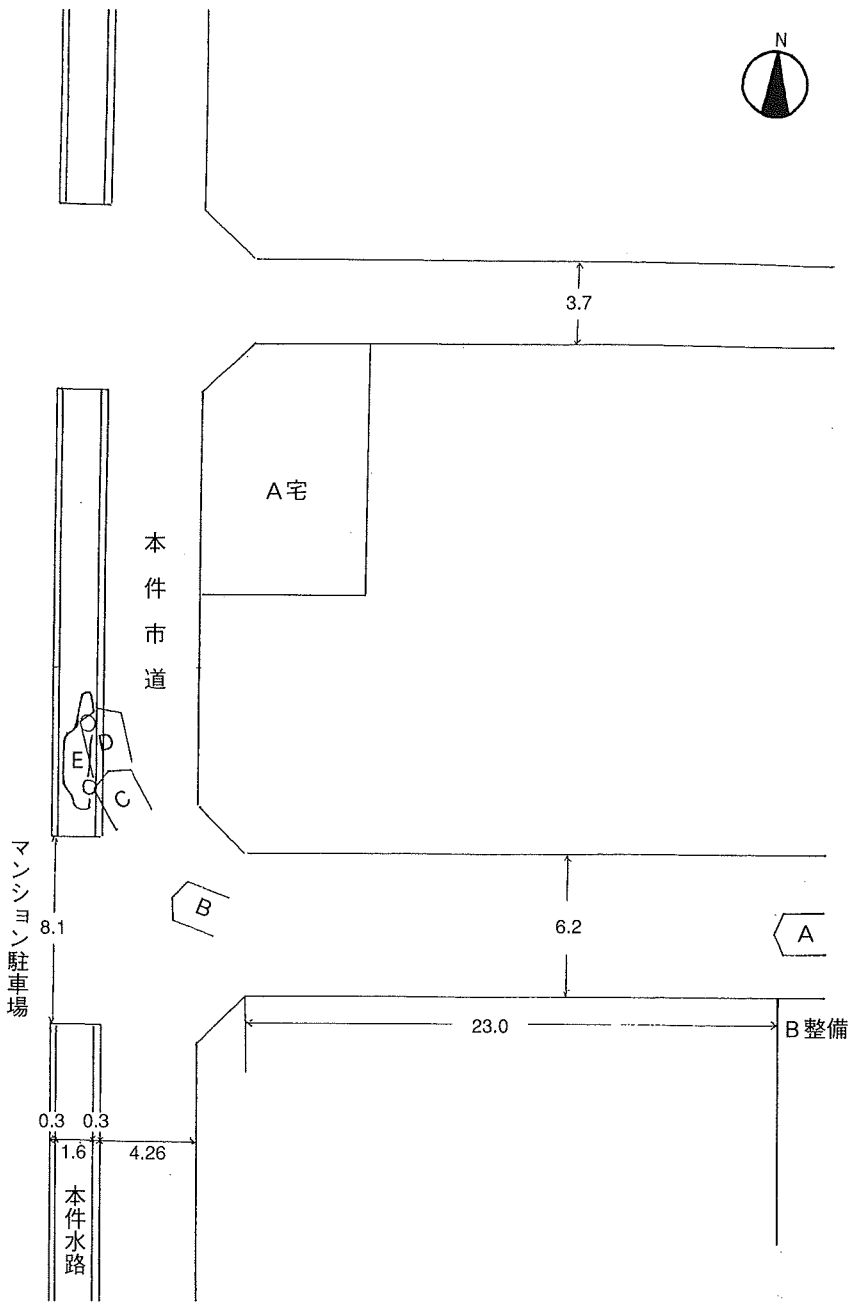
二 争点に対する判断

1 争点1（本件市道の設置又は管理の瑕疵の有無）について

(1) 争いのない事実並びに証拠及び弁論の全趣旨により認められる事実は、次のとおりである。
ア 本件事故現場及び周囲の状況は、別図の

とおりである。本件交差点は、本件私道と本件市道とがほぼ直角に交差する信号機による整理がされていない交差点である。本件交差点の角切りは約三mである。本件私

道の幅員は約六・二mで、本件交差点の西側には本件水路をまたぐ形で幅員八・一mの橋があり、この橋は、本件市道の西側にあるマンションの駐車場へとつながっている。本件市道の幅員は約四・二六mで、本件市道とその西側で隣接する本件水路は幅員二・二mで無蓋であり、本件水路の西側にはマンションの駐車場があり、本件水路と同駐車場の間には高さ約一mの木が等間隔に植えられていた。本件水路は、地表からの深さ〇・三mの位置に、両側にそれぞれ幅員〇・三mの段があり、その段の間の距離は約一・六mであり、同段の間には、地表から下約〇・七五mから約一・一五mの部分には水の層があり、地表から下約一・一五mから下にはヘドロが堆積していた。本件市道の東側は住宅地となっており、本件水路の西側には、前記の



別図

道は住宅地となっており、本件水路の西側には、前記の

マンションの駐車場があり、その西側には本件市道と並行する形でマンションが建っていた。本件交差点に照明設備はなく、また、カーブミラー、縁石等も設置されていなかった。駐車場のための外灯が前記のマンションの敷地に沿って本件交差点の北側に二本、南側に一本あり、また、住宅地やマンションの階段の踊り場からの明かりがあった。

なお、本件交差点の東側にあった住宅地内の私道には、その脇に用水路が存在する場所もあった。本件交差点の西側に建設されたマンションは、建設前は果樹園であり、また、マンションの敷地の南側は田となっている。

イ Xは、平成一六年六月六日午後六時二分ころ、有限会社B設備の代表者であるCを不動産物件の視察に同行するため、被害車両（全長約四・五四m、全幅約一・八三m、全高約一・三m、地面からドアミラー中央部までの高さ約〇・九m、左ハンドル車）に乗り自宅を出発し、Cの自宅付近のクリーニング店前の交差点でCと合流した。集合場所については、Xは、Cの自宅の所在地を確認したがその所在位置が不明瞭であったことから、Cに対して、いつも

待合せをしている水道道沿いのクリーニング店前の交差点で待っているように指示したものであった。Xは、Cを被害車両に乗せてY市内の二、三件の物件を視察した後、Cを同人の自宅に送った。Cの自宅の所在位置は、別図のB設備と記されている地点である。Dは、Xに対して、道順として、Dの自宅から本件私道を西進して、初めての交差点を右折して北進すると、丁字形状交差点に突き当たり、そこを左折すると水道道に出ると述べたため、Xは、これに従い、被害車両の前照灯を点けた状態で、Dの自宅前の本件私道を約二・三m西進し、本件交差点で右折したところ、被害車両の左前輪が脱輪し、そのまま車体が左斜めに傾き、左後輪も脱輪し、そのまま左方へ横転するように左側面から本件水路に転落した。本件事故後、転落音を聞きつけた近隣住民が本件事故現場に集合し、住民の何人かが、被害車両の右側面に乗り、右前ドアを開けたため、自力で車外に出ることができなかったXは被害車両から出ることができなかった。転落直後、水は車内に入ってきたが、その後被害車両の幅の中間付近まで水が流入し、Xが車内から脱出した頃には、へドロ混じりの水が浸入してきており、X

は胸付近まで泥水に浸かっていた。なお、Xは、肝臓等に既往症があるため、医師よりアルコールを禁止されており、本件事故当時、飲酒はしていなかった。

ウ 本件市道は、昭和六二年又は昭和六三年に、既存の道路が市道として認定されたものであり、この頃、現在の市道の半分以上にあたる全長約五〇〇kmの道路が市道と認定された。本件水路は、紀ノ川左岸水利組合が管理する農業用水路の一部で、同用水路が市道沿いに走っている場所は市道全体の全長一、〇二二kmのうち一〇〇km程度の相当な部分に及んでおり、他方水路の有無とは別に、脇にガードレールが設置されている市道は全長約二km程度で、歩行者の転落防止等を目的とした防護柵等が設置されている市道は全長約八八kmである。

エ 被告において市道にガードレールや防護柵等を設置する基準はなかったが、地元の要望や事故報告がある場合にこれに応じて設置することがあり、通学路等については優先して設置しており、本件交差点の南側の丁字路交差点に平成一三年にカーブミラーが設置されたのは、地元住民からカーブミラーの設置要望があったからであった。なお、平成六年ころから現在に至るまで、

本件事故を除いては、本件事故現場に關して車両の転落事故が発生したとの報告が被告になされたことはなかったが、本件事故に先立ち地理不案内者が運転する自動車
が本件市道から本件水路に脱輪したことが
あった。

(2) 以下、公の營造物である本件市道の設置又は管理に瑕疵があつたか否かを判断する。国賠法二条一項にいう營造物の設置又は管理の瑕疵とは、營造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい（最高裁昭和四五年八月二〇日第一小法廷判決・民集24卷9号一、二六八頁参照）、前記瑕疵の有無は、当該營造物の構造、用法、場所的環境及び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ものである（最高裁昭和五三年七月四日第三小法廷判決・民集32卷5号八〇九頁参照）。

ア 本件市道と本件水路の位置關係及びそれぞれ
の構造からすると、夜間に本件私道から本件交差点に進入して右折して本件市道を進行する普通乗用自動車の運転手は、前照灯を点灯しながら走行していれば、前照灯が上向き（ハイビーム）であるか否かにかかわらず、本件水路のうち前照灯の光が
当たらない部分は黒く見え、本件市道部分

は前照灯の光で薄暗く見え、車両が本件水路に近付くにつれ、黒い部分が大きく見えるようになり、前方を見ながら運転する場合、特に前方を注視しなくとも、前記の黒い部分が本件市道の薄暗い部分とは異なるものとして目に入ることが認められ（証拠によれば、本件市道は日中は灰色に見えることが認められ、また、本件事故当日の天候は曇りであつたことが認められ、これらのことからすると、前照灯に照らされた本件市道は、光の当たらない黒い部分とは明確に区別できる程度の明るさであつたものと認められる）、その黒い部分が本件市道とは高低差のある低く下がつた水路等の構造物であることを認識できるものと認められる。また、本件市道は本件事故現場より南側では道幅が細くなつて幹線道路に接続しており、このことからすると本件市道及び本件私道の主たる利用者は付近の住民及び住民に關係のある人であると認められ、道路に沿つて接した無蓋の水路が本件事故現場周辺に多数存在し、付近住民及びその關係者のほとんどは周辺にそのような水路があることを認識していたものと認められる。

以上からすると、本件市道は、本件私道

から右折して本件市道に進入する自動車の運転手が通常の運転方法で前方を見ていれば、本件水路の存在を認識し、本件水路への脱輪・転落を回避できるような構造・形状のものであつたといふべきであり、本件市道は、通常有すべき安全性を欠いているとは認められず、被告において本件市道の設置又は管理に瑕疵があつたとは認められない。

イ この点に關し、原告は、本件交差点の西側にあるマンション駐車場に通じる橋が本件市道の一部のように見えること、本件私道に比べ本件市道は道幅が狭くなつてゐること、本件水路と前記駐車場との間には木が植えられ、その西側には駐車場があること、本件交差点に外灯等の照明設備がなかつたこと、本件市道の中央部分が緩く盛り上がった形をしているのに対し、本件水路の側壁が本件市道の道路面から約三〇cm落ち込んでゐること、被害車両の車高、運転席の高さが低いことなどからすると、夜間に本件私道から右折して本件市道を走行する普通乗用自動車の運転手は、本件水路を本件市道の一部であると錯覚し、本件水路に転落する危険性が高かつたと主張する。

前記のとおり、本件交差点の西側には、

マンション駐車場に通ずる幅約八・一mの橋が接しており、また本件市道の幅は約四・二六mであり、本件私道の幅は約六・二mであり、本件私道を進んで本件市道に進入する場合は、その道幅は約三分の二の狭さになり、さらに前記の駐車場と本件水路の間には木が植えられている。

これらの各事情があるため、本件私道から右折して本件市道に進入しようとする自動車の運転手にとって、本件水路と本件市道の区別が紛らわしくなっていることは否定できないが、その紛らわしさの程度は著しいものとは認められず、通常の運転方法で前方を見ながら運転をすれば、右折を開始して間もない時期に本件水路の存在を認識することができ、本件市道からの脱輪や本件水路への転落を回避することができるものと認められるのであるから、これらの諸事情は前記の本件道路の安全性についての判断を左右しない。

また、証拠によれば、本件市道の中央部分は若干盛り上がり上がっていることが認められ、前記のとおり、本件水路の側壁は本件市道の地表から約三〇cm低くなっており、また、被害車両の車高は約一三〇cmであるが、これらの各事情も、前記の本件道路の

安全性についての判断を左右するような事情とはいえない。

ウ なお、証拠によれば、本件市道の西側部分（アスファルト舗装された部分とその西側で接する幅約三〇cmの部分。なお、この部分はその材質からすると本件水路の一部を構成するものである可能性があるが、この点は本件の判断に影響しないので、本件市道部分であるものとして以下検討する。）には、同部分と前記マンション駐車場に通ずる橋との同橋北東角における接点から北側に向かつての距離が約三・〇〜七・一mの間に同部分の西側縁を削るような形で複数の擦過痕があることが認められ、前記のとおり、本件事故に先立ち車両が本件市道から本件水路に脱輪したことがあることからすると、前記の各擦過痕のうちいくつかはその脱輪の際にできた可能性を否定できないが、その際の事故が脱輪にとどまったことからすると、前記の各擦過痕のうち複数の個は本件事故により生じたものであると認められる。このことからすると、前記の西側部分の前記の橋の北東角の接点から少なくとも北に約三mないしそれ以上離れた地点付近で被害車両の左前輪が脱輪し、その後、被害車両が本件水路に転落したも

のと認められる。

そうすると、Xは、本件水路の黒く影となった部分が視野に入ってから少なくとも数mは被害車両を走行させた後に脱輪したものと推認され、このことにXが被害車両の左側前方の座席で運転をしており、被害車両の左側の状況を認識するのが容易であったと考えられること、Xの住所地がY市内にあり、Xは仕事の関係で自動車を運転する機会が多いと認められることを併せて考慮するならば、Xにおいて本件私道及び本件市道を走行するのは本件事故時が初めてであったことを考慮しても、なお、Xにおいては、通常の運転方法で前方を見ていれば、右折を開始して間もない時期に本件水路の存在を認識することができ、本件事故の発生を回避することができたものと認められる。

2 結論

以上によれば、その余の争点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、本文のとおり判決する。