

# 自動二輪車が道路の起伏にハンドルをとられて転倒した事故について、管理瑕疵が争われた事例

＜平成 24 年 1 月 27 日 大阪高裁判決＞

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 本件控訴をいずれも棄却する
- 2 訴訟費用は、控訴人らの負担とする。

## 事実及び理由

### 第 1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人は控訴人らに対し、各 2,000 万円及びこれらに対する平成 22 年 1 月 1 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。
- 3 訴訟費用は第 1,2 審とも被控訴人の負担とする。

### 第 2 事案の概要

#### 1 事案の骨子及び訴訟の経緯

本件は、自動二輪車を運転して被控訴人の管理に係る道路を走行中交通事故に遭って死亡した亡 X の父母（法定相続人）である控訴人らが、上記道路の設置又は管理には瑕疵があったために上記事故が発生し、X が死亡したなどと主張して、被控訴人に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害（X の損害 8,720 万 5,522 円の 2 分の 1〔法定相続分〕に当たる各 4,360 万 2,761 円及び控訴人ら固有の損害〔近親者慰謝料〕各 200 万円）の一部（各 2,000 万円）及びこれらに対する上記事故発生日（平成 22 年 1 月 1 日）から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合により遅延損害金の各支払を求めた事案である。

原審が控訴人らの請求を全部棄却したところ、これを不服とする控訴人らが本件控訴を申し立てた。

#### 2 前掲事実

当事者間に争いが無い、証拠（後掲のもの）及び弁論の全趣旨により容易に認めることのできる事実は、以下のとおりである。

(1) 次の交通事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

ア 発生日時 平成 22 年 1 月 1 日午後 5 時 5 分頃

- イ 発生場所 A市〇〇地先道路（以下「本件事故現場」といい、同道路を「本件道路」という。）  
ウ 関係車両 X運転の普通自動二輪車  
エ 事故態様 転倒（具体的には、Xが上記普通自動二輪車を運転して本件道路の南行車線を走行中上記自動二輪車と共に転倒した。）

- (2) Xは、平成22年1月1日午後5時5分頃、本件事故により耳・鼻出血、頸椎損傷及び気道断裂の傷害を負い、頸椎損傷のため本件事故現場において即死した。  
(3) 控訴人らは、Xの父母であり、Xの権利義務を各2分の1の割合で相続した。  
(4) 本件道路は、被告が管理する道路である。本件道路の下にはa川用水の横断管が埋設されている（当事者間に争いが無い）。  
(5) 被控訴人は、警察の要請を受け、事故の再発を防止するため、平成22年3月9日、本件道路の路面に凸凹を警告する路面標示及び交通標識を設置した。

### 3 争点及び当事者の主張

争点及び争点に関する当事者の主張は、次の4,5で当審における主張を付加するほかは、原判決「事実及び理由」中の第2の3※のとおりであるから、これを引用する。

### 4 控訴人らの当審における主張

- (1) 原判決は、作成者及び作成経緯が明らかでないことを理由に甲6,7の証拠力を否定したが、控訴人らは単なる住民であるのに対し、被控訴人は行政機関であり、作成者が被控訴人から仕事を受ける立場にある業者であったにもかかわらず、控訴人らに対し釈明もしないで証拠力を否定したのは失当である。甲6,7の作成者は〇〇株式会社である。甲6,7は実況見分調書と殆ど同じ数値を提出している。  
(2) 控訴人らは、道路構造令22条が施行前の道路に適用されるべきであるとか、直接的に作為義務が発生するなど全く主張していない。控訴人らが主張したのは、①道路構造令が道路のあるべき基準となっている筈であるという点、②本件道路は隆起した地点において、道路構造令22条の要件を大きく逸脱しているから、道路として危険性が非常に高いという点であり、その上で、③被控訴人は、その危険性を認識していたか、あるいは容易に認識できる状況であった筈であり、かつ、④危険を回避する措置として制限速度を下げるとか、標識を設置するとか費用の大してかからない方法を取り得た筈であるという主張をしている。  
(3) 原審は、本件道路が危険であったかどうかについて、判断をしていない（本件道路の管理に瑕疵がなかったという判断のみを行っており、道路に危険性がなかったという判断なのか、危険性はあったのであるが危険を予知できる状況ではなかったのか、危険は予知できたが財政的、技術的その他のことを総合的に考慮して管理に瑕疵がないと判断したのか明確ではない。）。しかし、本件道路は、道路構造令が許容する縦断曲線の半径を著しく逸脱している。すなわち、時速50km制限の道路では縦断曲線の半径は800m要するところ、本件道路は半径が200mになっている。本件道路の縦断曲線の半径200mであれば、時速30kmの速度制限が必要である。道路構造令から著しく逸脱している道路について危険性がなかったという判断を、現場を検証することなく、決して行ってはならない。  
(4) 本件道路は、平日24時間で乗用車が3073台、バスが64台も通行するような、決して通行量の少ない道路ではない。路線バスが通行するような場所であれば、当然通行者がその危険性を認識しているし、そうであれば、被控訴人自身も認識する、あるいは認識する可能性を有していたと考えてよい。被控訴人は、自分が管理しているいわゆる県道については、陥没、隆起等が発生する可能性があるか

ら、当然定期的に見回り等の直接的な管理を行っていないなければならない。そうであれば、本件道路においては、その異常な道路の隆起を見ている筈であるし、そこを通る自動車が極端にその部分で体が宙に浮いてしまうような感覚を味わっているかも知れない。したがって、被控訴人は、怠慢でなければ、危険性を認識できたのであり、その意味で予見可能性は当然にあった。

- (5) 被控訴人は、本件道路において事故が発生しないようにするためには、改築まで考えなくてもよかった。道路の形状が悪いことを標識等で運転手に知らせること、道路の形状に合わせて制限速度を時速30kmにすることで、事故を防ぐことは可能だった。事故後に直ぐに標識等が設置されており、事故後に直ぐにできたということは、事故前でもやる気にさえなれば容易にできたのである。原判決は、これまでに事故が発生していないことを重要な点としてあげている節があるが、その点は重要視されるべきではない。もし、このような主張が許されるのであれば、危険性があることが分かっているが、あるいは少しの調査で危険性があることが分かるにもかかわらず、誰か死ぬまで、あるいは大怪我をするまでは、管理者は一切の責任を負わなくなってしまうからである。
- (6) 控訴人らも、Xの過失が全くなかったと主張しているのではない。しかし、Xの運転の過失があったとしても、道路の管理に瑕疵がなかったという根拠にはなり得ない。

## 5 被控訴人の当審における主張

- (1) 控訴人らの当審における主張を争う。
- (2) 道路構造令は、敢えてその適用範囲を道路の新築と改築の場合に限定しており既存の道路について規定するところはないから（1条）、道路構造令のみをもって作為義務を導き出すことはできない。
- (3) 「設置又は管理の瑕疵」とは、営造物を通常の用法に即して利用することを前提として、当該営造物の構造、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、営造物が通常有すべき安全性を欠いていたことを意味するから（最高裁昭和53年7月4日判決）、危険性が大きい（通常有すべき安全性を欠いている）かどうかは、上記諸般の事情を総合考慮した上で判断されなければならない。「本件道路の起伏が道路構造令22条所定の数値から大きく逸脱しているから危険性が大きい」という控訴人らの主張は、本件道路の構造はともかく、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情については具体的な検討を加えないおらず、説得力に欠ける。
- (4) 本件道路の起伏は、それ自体、上り傾斜から突然下り傾斜に変わるのではなく、頂点に近づくほど傾斜は平らになっているから、控訴人らが強調するような危険性は見受けられないし、穴ぼこや段差、突起等を伴うものではなく、上記起伏付近のカーブの態様も緩やかである。本件事故当時は灯火なしで屋外での活動ができる時間帯であり、本件事故現場は前方の見通しを遮る障害物は何一つ存在しない。本件道路の通行者にとっては、前方を注視し、制限速度を遵守しさえすれば、転倒事故が発生することなどおよそ考え難い。現に本件事故現場において過去に人身事故が発生した例はない。
- (5) 「通常有すべき安全性」は、通常の用法とのかかわりにおいて予想される危険性に限定される。Xによる運転態様は「通常の用法に即した利用状況とは到底評価できない。現場に残されたタイヤ痕や滑走距離の長さを考えると、制限速度である時速50kmをはるかに超える速度（時速95.5kmないし106.1km）で走行していた。制限速度の2倍にも及ぶ速度での走行は、「通常の用法に即した利用」と評価されない。以上のとおり、Xの運転態様を考慮すれば、本件道路が、その通常の用法に照らし、控訴人らの指摘するように危険なものであったとは認めるに足りない。
- (6) 道路管理者が責任を負うのは、瑕疵と損害の発生との間に相当因果関係が存在する場合に限られる。本件事故当時は灯火なしで屋外での活動ができる時間帯であり、本件事故現場は前方の見通しを遮る

障害物は何一つ存在しないから、標識等が存在しなくとも、運転者が前方を注視さえすれば、上記起伏の存在に気付くことは極めて容易であり、相応の速度で通過すれば転倒などしないことは明白である。Xは、少なくとも上記起伏の存在を容易に認識し得たから、Xが制限速度をはるかに超える速度で上記起伏を通過したことが本件事故の原因である。本件事故の原因はXの運転態様にあり、標識等の不存在と本件事故との間に相当因果関係があるとはいえない。

### 第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、控訴人らの本訴請求はいずれも理由がないものと判断する。その理由を一部補正し、次の2で当審における主張に対する判断を付加するほかは、原判決「事実及び理由」中の第3※のとおりであるから、これを引用する。
- 2 控訴人らは、当審において原審におけるのと同様の主張をする。しかしながら、確かに、前判示のとおり、本件事故現場付近の本件道路は南側に向けて緩やかな左カーブとなっており、頂点の部分で境に南側に向けて約100分の3.3、北側に向けて約100分の2.7の勾配があることが認められるけれども、前方の見通しを妨げるような構造物等はなく、平成17年当時本件事故付近の本件道路における動力付き二輪車類の通行量は平日12時間あたり89台に上るにもかかわらず、本件事故現場において人身事故が発生した例がないことが認められ、本件事故が発生した原因は、Xが本件自動二輪車を運転中制限速度をはるかに超える速度で進行していたことにあるものと推認することができることからすると、本件道路に上記の勾配があること、本件事故後設置された路面標示及び交通標識が本件事故当時設置されていなかったことをもって、本件道路が本来具有する安全性に欠けていたということはできず、したがって、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったということはできない。
- 2 以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、控訴人らの本訴請求はいずれも理由がないから、これを棄却するべきであり、原判決は相当であって、本件控訴はいずれも理由がない。よって主文のとおり判決する。

※原判決（平成23年8月9日大津地方裁判所）

#### 第2の3 争点及び当事者の主張

##### (1) 責任原因

(原告らの主張)

ア 本件道路は、本件事故現場付近において、遠目には分からないものの、配水管と思われるものがその下を通っており、その道路部分が大きく盛り上がっている。

甲6,7号証によれば、Xが進行していた方面からみると、10.9メートル進行すると、33.7センチメートル上り、最高点を経て9.1メートルで24.1センチメートル下ることとなる。

実況見分調書にも傾斜についての記載がわざわざされている。

イ 道路構造令（昭和45年政令第320号）は、道路を新設し、又は改築する場合における道路の構造の一般的・技術的基準を定めている。

道路構造令には、道路を新設し、又は改築する場合との文言はあるが、道路の一応の安全基準を示すものと判断されるべきである。

これによれば、制限速度が50キロメートルで凸型道路である本件道路においては、縦断曲線の半径は800メートルとして計算すべきこととなり、横に10メートルずれた場合には、6.34セ

ンチメートルの高低差が許容されることになる。これを 11 メートル離れた場合に計算し直すと、7.6 センチメートルの高低差が許容されることとなり、本件はこれを優に超える。

ウ 加えて、本件道路は、最高点の前後で左右に緩やかにカーブしている。

エ 以上のような道路の形状に照らすと、本件道路は、運転者の運転に困難を強いるものであると言える。

このことは、本件事故後、本件道路の道路上に「路面凸凹」の標示が、また、付近に凸凹がある旨の黄色標識が設けられていることから窺われる。

オ そして、実況見分調書記載のタイヤ痕の直前に、凸凹の最高点も位置していることや、X は、本件道路について繰り返し通行して上記凸凹を認識している状態にはなかったこと、その他、本件事故が午後 5 時 5 分ころという時刻に発生し、本件事故現場付近が薄暗かったと考えられることにも照らすと、本件事故は、本件道路にあった凸面に、X がハンドルをとられて発生したとみるのが合理的である。

カ 本件道路は被告が管理する道路であるところ、本件道路には、以上のような高低差のある凸凹があったのに、被告はこれを修理せずに放置した。かかる点に照らすと、本件事故には、国家賠償法 2 条 1 項所定の管理の瑕疵があったといえる。

仮にしからずとも、道路を通行する者が安全に通行できるように注意を喚起するべく標識などを設置すべきであったのであり、これを懈怠していた点には管理の瑕疵がある。

(被告の主張)

ア 原告らの主張は争う。

イ 国家賠償法 2 条 1 項にいう营造物の設置又は管理の瑕疵があったとみられるかどうかは、財政的、技術的、社会的制約を念頭においた上で、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等の諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断すべきものである。

ウ (ア) 原告らは、道路構造令が一応の安全基準を示すとの前提の下に、甲 6 号証、甲 7 号証の数値が道路構造令 22 条の定める縦断曲線の数値を充たしていないなどと主張する。

(イ) しかし、甲 6 号証、甲 7 号証自体、その作成者や測量過程が不明である。特に、道路は一般に中央部が高く端部は低くなっているため、どこを基準に計測するかで数値が容易に変化すると、これらの証拠では道路のどの地点を基準に測定したのかも明らかにされていない。

したがって、現状に関する原告らの主張立証は不十分である。

(ウ) 仮にこの点を措くとしても、そもそも本件道路は、道路構造令が施行される昭和 46 年 4 月 1 日より前から、a 川の堤防を用いてこれに沿った道路として存在していたものであるから、道路構造令の適用はない。

原告らは、道路構造令が適用されないにしても、道路構造令の施行前から存在する道路について道路構造令の基準と比較して危険性の有無について調査する義務を有するはずであり、これに沿って対処する義務があるとも主張するが、道路構造令が道路の新設と改築の場合に適用範囲を限定しているのは、法律は過去に遡り適用されないという考え方と、基準に従って新設・改築が継続されることにより将来的に統一された道路構造のネットワークが形成されることの考え方に基づくのであり、道路構造令から原告らがいうような作為義務を導き出すことはできない(なお、被告管理の道路のうち、道路構造令の基準に合致していない道路は県下のいたるところに存在する。)

(エ) 本件事故現場において、過去に人身事故が発生した例もない。

(オ) むしろ、本件事故は、平成 22 年 1 月 1 日午後 5 時 5 分に発生しており、常用薄明として、

灯火なしで屋外の活動が可能な時間であるところ、実況見分調書に記されたタイヤ痕や滑走距離からは、Xが相当な高速度で走行していた事実が容易に推認される。

すなわち、本件でタイヤ痕は直線上のものだけでも25.4メートルに亘っており、滑走距離も、直線上のタイヤ痕の終点から58.6メートルに亘っているものであり、公式に当てはまると時速95.5キロメートルから時速106.1キロメートルともなる（なお、自動二輪車の場合、乾燥アスファルトではスリップ痕について摩擦係数が0.6～0.7とされているためそれにより、転倒滑走については0.4～0.5とされるためそれによった。道路勾配については、実況見分調書に従い－3.3とした。）。

しかも、本件事故現場とXの自宅とが3～4キロメートル程度しか離れておらず、Xが本件道路を初めて走行したとも考え難い。

(カ) 以上の点に照らすと、本件道路が、原告らの指摘するような危険なものとはいえず、むしろ、本件事故が発生したのは、Xの前方不注視や速度違反等によるものであり、本件道路に関し、管理の瑕疵があったとはいえない。

原告らは、標識等を設置しなかったことが管理の瑕疵に当たるとも主張するが、上記のとおり、道路自体が危険なものとはいえない以上、標識等を欠いたからといって、管理の瑕疵があったということもできない。

## (2) 原告らの損害

(原告らの主張)

### ア Xの損害

原告らは、Xを各2分の1の相続割合で相続したところ、本件事故によりXが被った損害は、次のとおりである。

(ア) 治療費	4万3,370円
(イ) 逸失利益	5,216万2,152円
(ウ) 死亡慰謝料	2,500万円
(エ) 葬儀費用	200万円
(オ) 弁護士費用	800万円
(カ) 合計	8,720万5,522円

イ 原告ら固有の慰謝料 各200万円

ウ そこで、上記アの2分の1とイの合計額のうち2,000万円をそれぞれ本件において請求する。

(被告の主張)

原告らの主張は争う。

## 第3 当裁判所の判断 <2審判決補正後>

1 (1) 前記前掲事実のほか、当事者間に争いのない事実並びに証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件の基礎となる事実関係に関し、以下の事実を認めることができ、かかる認定事実を左右するに足るまでの的確な証拠はない。

ア 本件事故現場は、河川沿い南北に通じる県道（本件道路）のB市〇〇から北方約500メートルに位置する。

本件道路は、センターライン及び外側線が設置された車道幅員約5.9メートルの片側一車線の道路（アスファルト舗装がなされており、最高速度時速50キロメートルの速度規制がある。）

であり、その東側に約0.7メートルの路側帯を隔ててガードレールが設置され、その外は高さ約2.5メートルの下りのり面となり、その西側は0.6メートルの路側帯を隔てて下りのり面となり、その外側はa川となっており、路面はマウントアップされ、Xの進行方向（南行）からみて緩やかな左カーブとなっている。

先方に見通しを妨げる構造物等はないが、照明灯等はない。

本件事故現場からA市方面に概ね29.2メートルほどいったところには、B市方面に向けて約100分の3.3の下り勾配があり、A市方面に向けて約100分の2.7の下り勾配がある。

イ Xが運転していた車両は、車高1.04メートル、車幅0.64メートル、車長2.12メートルの普通自動二輪車（以下「本件自動二輪車」という。）であった。

ウ 本件事故当時、本件道路が降雨により湿潤していたといった事情はない。

エ 本件事故後、本件道路の路面には、現場見取図記載のとおり、数条のタイヤ痕や摩擦痕が印象され、道路東側のガードレールにも摩擦痕や血痕が認められたほか、道路東側路側帯に血液が流出し、道路上に革靴、東側のり面にヘルメット及びヘルメットシールドが散乱し、本件自動二輪車が滑走して道路西側にあるといった状態であった。

本件事故後の本件自動二輪車は、前照灯枠左に擦過や左方向指示器に折損があったほか、クラッチレバー左ハンドルグリップや左ステップ、タンク左側に擦過が見られる状態であり、小破している状態であった。

オ 本件事故が発生した当時は、常用薄明として、灯火なしで屋外の活動が可能な時間とされている。

カ 平成17年当時付近の本件道路における動力付き二輪車類の通行量は平日12時間あたり89台に上るにもかかわらず、本件事故現場において、過去に人身事故が発生した例はない。

(2) なお、原告らは、上記認定事実(1)に関し、甲6,7証拠を提出して、本件道路の勾配について主張するけれども、甲6,7作成の前提となる測量の方法が明らかでないことからすると、とにかく甲6,7を採用することはできないから、原告らの道路の勾配に関する主張を採用することはできない。

## 2 争点(1) 責任原因の有無

(1) 国家賠償法2条1項にいう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、当該営造物の構造、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であるものと解するのが相当である（最高裁判所昭和53年7月4日第3小法廷判決・民集32巻5号809頁参照）

(2) ア これを本件についてみるに、本件道路の前記起伏も上記の程度のものであり、穴ぼこや段差、突起等を伴うものでもなく、カーブの態様も比較的緩やかで、本件事故現場において、過去に人身事故が発生した例もない（前記1(1)カ）。

イ(ア) 原告らは本件道路の起伏が道路構造令に沿わないものであることを前提に、これに沿った対応を取らなかった点で本件道路に管理の瑕疵があったと主張するが、仮に本件道路に道路構造令（昭和45年政令第320号）の定める一般的基準に沿わない部分があったとしても、被告指摘のように、その施行日は昭和46年4月1日であって、同政令は、その後、道路を新設し、又は改築する場合に適用されるものであり（1条）、本件道路に適用あるべきのと認めるべき証拠はない。

原告らは、本件道路に道路構造令の適用がないにしても、これが道路の一応の安全基準

を示すものとして、被告に対し、施行前から存在する道路についても危険性の有無について調査し、対処する義務を生じさせるものであると主張するが、道路構造令は敢えてその適用範囲を道路の新設と改築の場合に限定しており、既存の道路について規定するところではないのであって（1条）、道路構造令から原告らがいうような行為義務を導き出すこともできない。

(イ) 前判示のとおり、被控訴人は、警察の要請を受け、事故の再発を防止するため、平成22年3月9日、本件道路に路面の凸凹を警告する路面標示及び交通標識を設置したことが認められるけれども、そのことから直ちに、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったことを推認することはできない。

(ウ) そして、本件事故は、常用薄明として、灯火なしで屋外の活動が可能な時間とされている時間帯に生じているところ、本件事故後の本件道路の状況は、前記1(エ)のとおりであり、本件自動二輪車は対向車線を越えて道路西側にまで滑走して小破しているほか、本件道路の路面には、現場見取図記載のとおり、タイヤ痕や摩擦痕が印象され、路面のタイヤ痕は、直線上に延びるものあけをみても印象基点電柱付近から約25.4メートルほどの間、継続的に印象され、その後もタイヤ痕が点在していること、転倒滑走によるものを含め、直線上のタイヤ痕の終点から本件道路の西側で停止地点まで約58メートルもの距離を隔てていること、以上の点を指摘することができる。

そうすると、原告ら主張のように、本件道路の状況が必ずしも判然としない本件において上記タイヤ痕から直ちに制動時における厳密な速度が判明しないとみる余地はあるとしても、証拠に照らせば、少なくとも規制速度である時速50キロメートルをはるかに超える速度で走行していたことを認めることができ、本件事故が発生した原因は、Xが本件自動二輪車を運転中制限速度をはるかに超える速度で進行していたことにあるものと推認することができる。

(エ) 以上の点に照らすと、本件道路が、その通常の用法に照らし、原告らの指摘するように危険なものであったとは認めるには足りない。

ウ したがって、被告において、本件道路に関し、何らの対応を取らなかったからといって管理の瑕疵があったとはいえず、標識等を欠いたからといって管理の瑕疵があったということもできない。

3 以上によれば、原告らの請求は、その余の点について判断するまでもなくいずれも理由がないから、これらを棄却すべきである。