

# 普通乗用自動車は道路の工作物に衝突した事故について、管理瑕疵が争われた事例

＜平成 27 年 1 月 13 日 横浜地方裁判所判決＞

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、183 万円及びうち 168 万円に対する平成 22 年 9 月 4 日から、うち 15 万円に対する平成 24 年 10 月 24 日から各支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。

### 第 2 事案の概要

本件は、普通乗用自動車を運転して国道を走行し、バリケード等の工作物に衝突した原告が、当該工作物が走行車線上にはみ出すなど道路の設置又は管理に瑕疵があったため自車が損壊して損害を被ったと主張して、道路管理者である被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づく損害賠償として 183 万円の支払及びうち車両損害 168 万円に対する当該事故の日から、うち弁護士費用 15 万円に対する訴状送達の日翌日である平成 24 年 10 月 24 日から、各支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

#### 1 前提事実（証拠を明示した以外の部分は「当事者間に争いが無い事実」又は「当事者間において明らかに争わない事実」）

##### (1) 交通事故の発生

以下の交通事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

発生日時	平成 22 年 9 月 4 日午前 4 時 45 分頃
発生場所	A 市国道 B 号線路上（以下「本件事故現場」という。）
事故車両	原告運転の普通乗用自動車 （以下「本件車両」という。）

なお、本件車両の登録名義人は「X」である。

事故態様 原告が、本件車両を運転して片側 2 車線の第 2 車線を走行中、本件車両が後記の本件工作物に衝突した。

(2) 本件事故現場の状況

被告は、本件事故当時、Y 株式会社（以下「Y」という。）に対し、本件事故現場付近の交差点の立体化工事（工期平成 21 年 6 月 3 日ないし平成 22 年 9 月 30 日）を発生し、暫定的に本来下り線となる道路の一部に上り線の走行車両を通行させ、上り線として暫定使用する部分と下り線として利用する部分との間に中央帯を設け、パイプを組んだ工作物（以下、便宜上「本件工作物」という。）を設置していた。

本件工作物は、単管パイプと支柱を組んだ A 型バリケードと H 型鋼を基礎とした置き型の H 鋼ガードレールで構成され、5 つの A 型バリケードを、上下段の約 4 メートルの単管のうち下段の約 4 メートルの単管パイプと約 1 メートルの単管パイプをクランプで繋ぐことによって連結し、その両端と H 型ガードレールを、単管パイプと H 鋼キャッチクランプで固定することにより連結して一直線（A 型バリケード部分は約 20 メートル）に設置する構造であった（H 鋼ガードレールはかなりの重量があるため移動は困難であるが、A 型バリケードは上記構造のため必要に応じた移動が可能であった。）

なお、本件工作物の単管パイプの先端部分はプラスチックカバーで覆われてはいなかった。

(3) 本件工作物の管理

被告は、公の营造物に当たる本件事故現場付近の道路（国道 B 号線）及び本件工作物等を設置し、これを管理していた。

## 2 争点及び当事者の主張

(1) 本件工作物の設置又は管理の瑕疵の有無（争点 1）について

（原告の主張）

以下のとおり、本件工作物の設置又は管理の瑕疵があったために本件事故が発生し、原告に損害を生じたのであるから、被告は国家賠償法 2 条 1 項に基づき原告に生じた損害を賠償すべき責任を負う。

ア 瑕疵その 1

本件事故当時、本件工作物を構成する A 型バリケードの横方向の単管パイプは相互に連結されておらず、両端の A 型バリケードは H 鋼ガードレールに連結されていなかった。本件工作物は、このような状態で原告の走行車線上にはみ出していたのであるから、国道 B 号線を管理する被告は、これに気付くべき責務を負っていたにもかかわらず、これを見逃したのであるから、道路の管理に瑕疵があったというべきである。

イ 瑕疵その 2

仮に、巡回によってこれを発見することが不可能であったとしても、A 型バリケードに使用された単管パイプが老朽化して強度が弱くなっていたと考えられ、勘合部もきちんと接合されていたのかは疑問であり、被告は、A 型バリケード本来の役割機能のない「はみ出しを招くような不適格な本件工作物」を放置していたのであるから、本件工作物の設置及び道路の管理に瑕疵があったといえることができる。

ウ 瑕疵その 3

被告は、A 型バリケードに利用された単管パイプの先端部分をプラスチックカバーで覆うな

どの安全措置を講じていなかった。

(被告の主張)

以下のとおり、本件事故現場付近の道路の管理に瑕疵があったとは認められず、被告は、国家賠償法2条1項の責任を負わない。

ア 瑕疵その1

本件工作物は、A型バリケードとH鋼ガードレールが相互に接続されて一体となった強固な構造物であり、第三者による人為的な工作又は外部から大きな力が加えられない限り移動させることが困難な構造であった。また、本件工作物は、走行車両が接触しないように区画線から十分な距離をとって設置されていたのであるから、通常は走行車両が接触することはない。しかも、上記工事中、Yは、2時間に1回の割合で工事区内を巡回・点検していたが、本件事故直前の午前4時20分頃の巡回の際も本件事故現場の異常は確認されていなかったのであるから、本件事故当時、本件工作物の単管パイプが原告走行車線にはみ出していたとは考えられない。そうすると、本件工作物が原告走行車線上にはみ出していたことを前提とする原告の主張は認めることができない。

なお、仮に同日午前4時20分頃のYによる巡回から本件事故発生までの約25分間に本件工作物の単管パイプが原告走行車線にはみ出したとしても、本件事故発生時までに被告がこれを認識し、原状に復することは不可能であるから、本件工作物の管理においても瑕疵はない。

イ 瑕疵その2

原告主張のような単管パイプの老朽化であるとか、勘合部の接合の不具合等、本件工作物が不適格・不相当であったことを裏付ける証拠はない。

ウ 瑕疵その3

本件工作物の単管パイプの先端部分はプラスチックカバーで覆われていなかったが、本件工作物が一体化していることに鑑みれば、単管パイプの先端部分をプラスチックカバーで覆う必要はなかったし、本件車両は高速度で本件工作物に衝突したのであるから、単管パイプの先端部分をプラスチックカバーで覆っていても、本件事故を防止できたとは考えられない。

(2) 本件車両の所有者について (争点2)

(原告の主張)

原告は、有限会社Z自動車から本件車両を購入し、本件車両の所有者となった。本件車両の登録名義は「X」となっているが、原告が保管場所証明(いわゆる車庫証明)を取得できなかったことから同人の名義を借りたものにすぎない。

(被告の主張)

争う。

(3) 損害額について

(原告の主張)

ア 本件車両は本件事故により全損となったが、本件事故当時の時価は168万円が相当である。

イ 本件事故と相当因果関係にある弁護士費用は15万円である。

(被告の主張)

争う。仮に原告に損害が生じているとしても、原告は、本件車両を30万円で売却したというのであるから、当該売却代金30万円を損害額から控除すべきである。

### 第3 当該裁判所の判断

#### 1 争点1（本件工作物の設置又は管理の瑕疵の有無）について

(1) 前提事実に加え、後掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア 原告走行車線である上り線は、2車線の道路で、常設作業帯を避けて下り線と平行に走行するため、常設作業帯の手前でやや右に進路を取り、本件事故現場付近で左に進路を取るゆるやかなS字カーブを描いていて、同所付近の制限速度は時速50キロメートルである。

同所の見通しは良好であり、上記S字カーブの手前からでも本件事故現場を見通すことができる。また、連結した約20メートルのA型バリケードには紅白の反射テープが巻かれていた上、その上部に3灯の、前後のH型ガードレール上にも3ないし5灯の視線誘導標（照明が当たると光る反射灯）が敷設され、街灯も設置され、ドライバーに対し、本件事故現場の通行区分についての注意を喚起していた。

なお、本件工作物のA型ガードレールの幅員は約0.6メートルであり、中央帯約1.6メートルのほぼ中央に設置した場合、原告進行道路との区分線までの距離は約0.5メートル空く状態となる。

イ Yから警備の委託を受けた警備員は、本件事故当日の午前4時過ぎ及び午前4時20分頃、自動車を走行させながら本件事故現場を目視で点検した。その際、本件事故現場のA型バリケード等は通常どおりで、交通の支障となっている様子はなかった。

ウ 原告は、平成22年9月3日の午前中、本件車両を運転してC県D市を出発し、E市に到着して用事を済ませた後、同市を出発し、同日の夕方ないし夜、F県G市所在の原告の娘の居宅に到着した（走行距離約500キロメートル）。原告は、本件事故当日である翌4日午前4時過ぎ頃、娘の居宅からA市の自宅に向けて出発し、本件車両を運転して国道B号線を走行し、同日午前4時45分頃、本件事故現場付近に差し掛かった。原告は、前照灯を点灯し、制限速度時速50キロメートルを大幅に上回る時速約70ないし80キロメートルで、第2車線を走行していたところ、本件事故が発生したが、原告は、本件工作物と衝突するまで、本件事故現場のA型バリケードに気づかなかった。

エ 本件工作物は、本件車両の進行方向を基準にして、前方からH鋼ガードレール、5連結のA型バリケード、H鋼ガードレールで構成されているところ、本件車両は、本件事故の際、①後方の2つのA型バリケードに衝突することはなかったが、②中間の2つのA型バリケードを反対車線側に跳ね飛ばし（本件事故直後に反対車線道路側隅に置かれていた。）、③最も前方のA型バリケードをその接続していたH鋼ガードレールと本件車両との間に挟み込んで押しつぶしながらH鋼ガードレールの先端部分に斜め進行方向から激突し、④同レール（特に手前側）を対向車線側に相当程度押し込み（本来の設置場所とのズレは、本件車両の幅員と比較すると、その半分近くに相当する。）、やや右斜め方向に傾いた角度で停車した。

上記一連の過程において、最も前方のA型バリケードは大きく変形し（下側の4メートルの連結パイプは楕円形状に変形し、A型バリケードの手前のA型部分は、連結パイプの端から3メートルほどずれて前方のA型の脚付近にまで移動した。）、上端の4メートルの連結パイプは、本件車両の運転席のハンドルのほぼ中心線上のフロントガラスを突き破り、乗車スペースの右斜め後方隅付近まで直線的に貫通した。

オ 本件事故現場付近の常設作業帯には、上下線ともに工事車両が出入りすることができるゲート

が設けられていた。また、本件事故当日、本件事故現場付近が通行止めとされたことはなかった。カ 本件事故現場については、土日のいずれか1日を除いて毎日道路巡回が実施されていたが、本件工作物が設置された平成21年4月から本件事故発生に至るまでの約1年5ヶ月間、A型バリケードが車道にはみ出していた等の異常はなかった。

(2) 瑕疵その1について

原告は、原告走行車線上に本件工作物のA型バリケードのパイプがはみ出していた旨を主張し、本人尋問においても「本件工作物のA型バリケードの単管パイプが原告走行車線にはみ出ており、これが本件車両のフロントガラスを貫通してきたから、驚いて反射的にハンドルを右に切ったところ、H鋼ガードレールに衝突した」旨を供述し、甲第11号証（原告の陳述書）及び甲第12号証にもこれに沿う部分がある。

しかしながら、以下のとおり、上記証拠はいずれも直ちに信用できないというべきである。

ア 第1に、本件事故は夜間に生じたものではあるが、前記(1)アのとおり、本件事故現場の見通しは良好で、S字カーブの手前からでも本件事故現場付近を見通すことができたこと、本件工作物には反射テープや視線誘導標等が設置され、原告は、前記(1)ウのとおり前照灯を点灯して走行していたことからすると、仮に本件工作物のA型バリケードが原告走行車線上にはみ出していたのであれば、原告が本件事故前にこれを見落すことは考え難いところ、前述(1)ウのとおり、原告は、本件事故前に同バリケードに気がつかなかったというのであるから、A型バリケードが上記のとおりはみ出していた旨の上記供述等は著しく不自然である。

イ 第2に、前提事実(2)のとおり、本件工作物はかなりの重量もあり移動困難なH鋼ガードレールとA型バリケードを単管パイプ及びクランプを用いて接続した構造であり、人為的に移動されるか又は事故等による外力を受けない限り、容易に移動することがないといえることができる。

そして、前記(1)イのとおり、本件事故発生の約25分前である午前4時20分頃の時点で、本件工作物に異常はみられなかったところ、前記(1)オのとおり、本件事故現場付近の常設作業帯には、上下線ともに工事車両が出入りすることができるゲートが設けられており、工事車両等が常設作業帯に出入りするために本件工作物を移動させる必要はなかったこと、本件事故当日、本件事故現場付近が通行止めとされたことはなく、緊急車両等がUターンをするために本件工作物を移動させる必要もなかったことに加え、本件事故の直前約25分間に、本件事故現場付近で本件工作物に外力を加えるべき事故等が発生したことをうかがわせる証拠もないことを併せ考えると、本件工作物が本件事故発生時までに原告走行車線上に移動するような合理的な理由を見出し難い。

ウ 第3に、原告が驚いて反射的にハンドルを右に切ったとの上記供述部分については、右側からはみ出ている障害物を回避するためにハンドルを右に切るというのは、反射的な動作としても不自然であること、本件車両がA型バリケードに衝突後に原告がハンドルを切ったのであれば、原告車両に突刺したA型バリケードよりも手前に位置していたA型バリケードが反対車線側に突き飛ばされた状況を説明できないこと、時速約70ないし80キロメートルで走行していた本件車両のフロントガラス前面をH鋼ガードレールの先端に衝突させるためにはかなりの急旋回を要するのに、実際には、前記(1)エのとおり、本件車両がやや右に向いていたにすぎず、急旋回を行った形跡もないことを考慮すると、原告の上記供述は本件事故の状況と整合しない。

エ 第4に、甲第12号証によれば、本件車両が本件工作物の単管パイプの側面ぎりぎりを通り抜けた場合に単管パイプが本件車両のフロントガラスに衝突しないことを捉えて、単管パイプが原告

走行車線上に位置していたと結論づけるものであるが、そもそも、本件車両が本件工作物の単管パイプの側面ぎりぎりを通り過ぎたことを認めるに足りる証拠はないのみならず、本件車両が中央帯に進入して本件工作物に衝突した場合を考察の対象としていないところ、本件においては、後記のとおり、本件車両が中央帯に進入したとの推論が成り立ち得るにもかかわらず、同書は、十分な理由を示すことなくその可能性を排除しているのであるから、本件事故の態様として想定し得る場合を網羅的に検討したものとはいえず、直ちに採用することができない。

オ 以上によると、上記関係証拠は、本件事故現場付近の道路状況、本件事故の態様、本件工作物の運用状況等に照らし、不自然、不合理であっていずれも採用することができず、かえって、前提事実及び上記(1)認定の事実によると、原告は、本件事故現場を進行するに際し、進路前方の車道の状況及び通行区分を注視し、かつ、制限速度が時速50キロメートルであったのであるから、これを遵守して進行すべき注意義務があるのにこれを怠り、漫然と時速約70ないし80キロメートルで走行中、ハンドル操作を誤り通行区分から逸脱した過失により、本件事故現場の中央帯に進入して本件事故に至ったとの合理的な疑いを払拭しきれないというべきである。このことは、前記(1)ウ認定のとおり、原告が、本件事故前日である平成22年9月3日のうちに500キロメートル余りもの距離を本件車両を運転して移動し、その後も十分な睡眠を取っていなかったことがうかがわれるから、相当程度の疲労が蓄積し、注意力も低下していたと推認されること、本件事故当時は夜間であり、上記のとおり大幅な速度制限違反で走行するなど、通常に比して運転操作を誤りやすい状況にあったことなどからも首肯することができる。

カ 他に本件工作物の単管パイプが原告走行車線にはみ出していたことを認めるに足りる的確な証拠はないから、これを前提とする原告の主張は理由がない。

(3) 瑕疵その2(単管パイプの老朽化、勘合部の接合の不具合等)及び瑕疵その3(プラスチックカバーで覆わなかったこと)について

原告主張の瑕疵その2については、これを認めるに足りる的確な証拠はない。

他方、瑕疵その3については、前提事実(2)のとおり、被告において、A型バリケードに利用された単管パイプの先端部分をプラスチックカバーで覆う措置を講じていなかったことは認められるが、上記1認定の本件事故の態様・結果に照らすと、上記措置を講じたとしても、本件事故を回避できなかったというべきであるから、これを管理の瑕疵にあたる旨の主張は採用することができない。

## 2 結論

よって、原告の請求は、その余の争点につき判断するまでもなく、理由がないからこれを棄却することとして、主文のとおり判決する。