

工事中の道路とこれに沿った迂回路との間を接続する脇道において、軽乗用自動車が路外の低地に滑落し損傷した事故について、管理瑕疵が争われた事例

＜平成 26 年 12 月 5 日 福岡地裁判決＞

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、14 万 6137 円及びこれに対する平成 24 年 5 月 19 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 10 分し、その 7 を原告の負担とし、その余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、48 万 3791 円及びこれに対する平成 24 年 5 月 19 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

1 本件は、工事中の県道（以下「本件県道」という。）と、これに沿って設けられた迂回路（以下「本件迂回路」という。）との間を接続する形で設けられた脇道（以下「本件脇道」といい、本件県道及び本件迂回路と併せて「本件道路」という。）において、原告運転の車両が路外の低地に滑落し損傷した事故（以下「本件事故」という。）について、原告が、本件道路の設置管理者である被告に対し、本件脇道への車両の進入を防止する等の措置が採られていなかったことが道路の設置管理上の瑕疵に当たると主張して、国家賠償法 2 条 1 項に基づく損害賠償として、車両修理費用等 48 万 3791 円及びこれに対する本件事故の日である平成 24 年 5 月 19 日から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。

2 前提事実

以下の事実は、当事者間に争いがないか、提記の証拠によって容易に認めることができる。

(1) 本件事故の発生

- ア 発生日時 平成 24 年 5 月 19 日午後 9 時 35 分頃
- イ 発生場所 X 県 Y 町
- ウ 関係車両 原告が所有し、運転する軽乗用自動車（以下「原告車両」という。）
- エ 事故態様

原告が、原告車両を本件迂回路から本件脇道に左折進入させた後、本件迂回路に戻るために本件脇道上で転回しようとして右方向にハンドルを切り進行したところ、路外の法面から低地に滑落し、本件県道北側に設置された側溝の露出した壁面に衝突して、原告車両の左前部を損傷した。

(2) 本件道路の本件事故現場の状況

- ア 本件事故現場は、A ショッピングセンター（以下「本件ショッピングセンター」という。）の駐車場の北方に位置しており、本件事故当時、本件県道の嵩上げ工事のために、本件県道（片側 1 車線、車道の幅員約 6m）の北側にこれと平行して本件迂回路（片側 1 車線、車道の幅員約 6m）が設けられていた。そして、本件迂回路と本件県道とに接合する形で、南北方向に長さ約 7、8m の本件脇道が設けられ、その更に数十メートル西方には、同様に本件迂回路から上記駐車場への進入路（以下「本件進入路」という。）が設けられていた。
- イ 本件脇道の舗装部分の幅員は約 4m であり、その両外側には砂利敷きの幅約 0.5m の路肩が設けられ、その更に両外側は高さ 1 に対して底辺の長さが約 1.5 の割合の勾配（以下、単に「約 1.5 の勾配」という。）の砂利敷きの法面となり、路面と約 0.703m の高低差のある低地へと連なっていた。本件事故当時、この低地部分には水が溜まっていた。
- ウ 本件迂回路のうち、本件脇道の北側延長線部分の車道上には幅約 4m の横断歩道の道路標示が、横断歩道手前の各車線上には停止線の道路標示がそれぞれ設けられていた。また、この横断歩道の北西側及び南東側には仮設の横断歩道標識が設置されていた。ただし、本件事故当時、南東側の標識（以下「本件横断歩道標識」という。）の標識面が向いていた方向については争いがある。
- エ 本件県道のうち、本件脇道の南側延長線部分の車道上にも、上記同様、幅約 4m の横断歩道の道路標示があり、これに沿う形で仮設のガードレールが設置されていた。この横断歩道の南側の先には、本件ショッピングセンターの駐車場があったが、その入口部分の中央に車両進入防止用ポール 1 本が設置されており、車両の通り抜けができなくなっていた。

また、本件事故当時、本件県道の上記横断歩道及び仮設ガードレールが設置されている部分を除く車道上には 2m 近い高さの土盛りがされていた。

(3) 被告は、その事務を分掌する X 県県土整備事務所（以下「本件整備事務所」という。）をして本件道路を設置管理していた。

3 争点及び当事者の主張

(1) 本件道路の設置管理上の瑕疵の有無

(原告の主張)

- ア 被告が本件脇道の入口部分に照明設備や三角コーンを設置する等の車両の進入を防止する措置を講じていれば、原告車両が本件脇道に進入することはなかった。
- イ また、被告が本件脇道にガードレールを設置する等の措置を講じていれば、原告車両が本件脇道から低地に滑落することはなかった。
- ウ 本件脇道については、従前から、本件ショッピングセンターの利用客からスーパー B 店に対し、駐車場への入口と紛らわしくて危険であるとの意見が多く寄せられており、また、本件事故までに、車両が低地に滑落する事故が 2、3 件発生していた。そこで、スーパー B 店は、平成 24 年 5

月3日、工事関係者にその旨を伝えた。また、同月10日、スーパーB店は、本件進入路部分について、本件整備事務所に対し、夜間の安全確保を要望するメールを送付した。それにもかかわらず、被告は本件脇道部分について何ら対策をとらなかった。

エ 上記ア、イのいずれかの措置がとられていれば、本件事故は起こらなかったものであり、本件道路には設置管理上の瑕疵があった。

(被告の主張)

ア 本件脇道の延長線部分には横断歩道や停止線の道路標示のほか、横断歩道標識が設けられており、これらは車両の前照灯によって容易に確認することができた。したがって、平均的な車両運転者にとって、本件脇道が歩行者専用道路であることは十分認識し得た。

また、仮に車両が誤って本件脇道に進入したとしても、本件脇道の幅員は約4mであり、本件脇道部分と低地部分は明確に区分されていたのであるから、当該車両が必然的に低地に進入してしまうことにはならず、さらに、万が一低地に進入してしまったとしても、本件脇道と低地部分の高低差は0.703mにすぎず、本件脇道から低地部分までの路肩法面は約1.5の勾配と緩やかなものであったから、適切なブレーキ又はハンドル操作等により車両の損傷を回避することは十分に可能であった。

したがって、本件脇道に誤って車両が進入し車両及び運転者に危険が生ずる可能性は低く、本件脇道への進入防止措置がとられていなくても、通常有すべき安全性に欠けるところはなかった。

イ 原告が本件脇道に車両を進入させたことは通常の用法に即しない行為であり、道路の管理者はこのような異常な用法を想定して措置を講ずべき義務を負わない。

また、本件脇道は、車両の通行を予定した道路であったと仮定しても、防護柵の設置基準（平成16年3月31日道路局長通達）において車両用防護柵の設置が必要とされる区間の要件に該当しない。本件脇道路面と低地部分との高低差や路肩法面の勾配に照らせば、車両が低地部分への進入を始めたとしても、ブレーキ操作等により車両を制御することが十分可能であって、車両の損傷はもとより人身損害まで生じることは想定できない。

したがって、本件脇道にガードレールが設置されていなかったことは、道路の設置管理上の瑕疵に当たらない。

ウ スーパーB店利用者から意見が寄せられていたのは本件進入路についてであり、本件脇道については要望を受けていない。

エ よって、本件道路に設置管理上の瑕疵はない。

(2) 因果関係の有無

(原告の主張)

原告は、本件脇道が行き止まりであることに気付いた後、本件脇道周辺が照明設備もなく真っ暗であったために後退するのは危険であると考え、また、本件脇道の両側が平らであるように見えたため、本件脇道から転回して本件迂回路に戻ろうとしたところ低地に滑落したものであり、本件事故は、被告が本件脇道への車両の進入を防止する措置を講じていなかったために生じたものである。

(被告の主張)

本件脇道は、車両が進入したとしても必然的に路外に滑落するわけではなく、そのまま後退するなどすれば容易に脱出可能であった。本件事故は、原告が周囲の状況の確認をしないまま車両の転回を試みるなどの不注意な運転を行った結果生じたものである。

したがって、原告が主張する道路の設置管理上の瑕疵と本件事故との間には相当因果関係が認めら

れない。

(3) 原告の損害

(原告の主張)

ア 車両修理費 44万3791円

イ 弁護士費用 4万円

(被告の主張)

ア 車両修理費は不知。

イ 弁護士費用は争う。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1)(本件道路の設置管理上の瑕疵の有無)について

(1) 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、この通常有すべき安全性の有無は、当該营造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等の諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断する必要がある(最高裁昭和45年8月20日第一小法廷判決・民集24巻9号1268頁、同昭和53年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁参照)。

(2) 前提事実に加えて、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。なお、証拠との対照の便宜のため、以下、認定に用いた主たる証拠を適宜掲記する。

ア 原告は、本件事故当時18歳であり、運転免許を取得してからそれほど間がなく、車両に初心者マークを掲示していた。

イ 本件ショッピングセンターは、夜間にも多くの人を利用する大型店舗であり、本件事故時刻頃も営業時間中であった。

ウ 原告は、本件ショッピングセンターに行くために原告車両を運転して本件迂回路の東方(遠賀方面)から本件事故現場に差し掛かった際、本件脇道の南側延長部分に本件ショッピングセンターの駐車場に向かって設置されたガードレールが見えたため、本件脇道を駐車場への進入路であると誤認し、左折進入した。進入後、本件脇道の先が行き止まりになっていることに気付いて本件迂回路に戻ろうとしたが、原告車両の後方が真っ暗であったため、本件脇道内において切り返しをして方向転換しようと考え、右方向にハンドルを切り進行したところ、車両前部が本件脇道西側の路外に逸出して法面から低地へと滑落した。突然車体が落下したような衝撃を感じた原告はとっさにハンドルを左方向に切ったところ、本件県道北側に設置された側溝壁に原告車両の左前部が衝突し、その場で停止した。

エ 本件事故当時、本件迂回路に設置された本件横断歩道標識は、標識面が東西に伸びる車線に対してほぼ平行の北向きに設置されており、したがって、本件迂回路を西向きに走行する車両の運転者からはその標識面が容易に認識できない状況にあった。

なお、被告は、平成24年4月5日、本件横断歩道標識が倒れないように基礎を固定する措置を行った際、標識面を車両運転者から見える東向きに設置し直し、その後本件事故日まで向きは変えていない旨主張する。しかしながら、上記固定措置の実施に関する維持業務日誌によっても、措置終了後の標識面の向きについては明確に確認できないこと、かえって、本件迂回路を挟んで反対側に設置された横断歩道標識も、標識面が車線に対して概ね平行に設置され、本件迂回路を

東向きに進行する車両の運転手には標識面が認識できない状態であったことが認められる。これらの状況に照らすと、上記固定措置が実施された際に標識面が正しい向きに向けられていなかったか、その後に何らかの理由で誤った方向に向いてしまった等の可能性を否定することはできないから、上記認定は妨げられない。

オ 本件脇道及び本件迂回路に反射装置や夜間照明設備は設置されておらず、本件脇道付近の本件県道上にも本件脇道方面を照らす夜間照明設備の存在は証拠上確認できない。また、本件迂回路の北方には田が続いており本件脇道付近を照らすものはない。

これに対し、本件県道の南方は、前記駐車場の照明設備や本件ショッピングセンター自体の照明により相当程度明るかったと推認されるが、本件事故当時は本件県道の車道上の大部分に2m近い高さの土盛りがされていたため、それによって上記照明の光も大部分が遮られていたと考えられる。

カ スーパーB店は、本件ショッピングセンターの利用客からのクレームを受け、平成24年5月7日、本件整備事務所に対し、本件脇道の西方に設けられた本件進入路について、①夜間照明設備を設置すること、②駐車場への入口であることを示す看板を設置すること、③本件迂回路と本件県道とを接続する進入路部分の両側に仮設ガードレールを設置することを電子メールで要望した。

(3) 以上認定したところによれば、本件脇道は幅員約4.0mという車両通行用の道路としても十分な幅員があり、また、本件事故当時のように本件県道上に土盛りがされた状況の下では、本件迂回路を走行する車両運転者からは、本件脇道の南端から先に左右にガードレールが設置されている状況は認識できても、本件脇道の先が車両の通り抜けのできない状態になっていることまでは直ちに認識できなかったといえる。そして、本件ショッピングセンターは夜間にも多くの利用客があり、本件迂回路を回ってその駐車場に進入しようとする車両運転者も多数あることが予想される場所、とりわけ夜間においては、前記(2)オのとおり、本件脇道付近は車両の前照灯のほかに周囲を照らすものがないために非常に暗く、視認状況が極めて悪かったものと認められるのであるから、駐車場に入ろうとする車両運転者が本件脇道をその進入路であると誤認して進入する場合のあることは、被告においても十分予見できたというべきである。現に、本件事故の12日前に、本件脇道から数十メートルしか離れていない本件進入路について、スーパーB店が本件整備事務所に対して夜間の照明設備、駐車場の出入口を示す看板及び仮設ガードレールの設置を要望していたことは、夜間、本件進入路付近のみならず本件脇道付近も相当に暗く、車両運転者にとって駐車場への出入口がわかりにくい状況にあったこと強く推認させるものといえる。

なるほど、本件迂回路には、本件脇道の延長線上に横断歩道が設けられており、車両運転者はそのような位置関係から本件脇道が車両の通行を想定しないものであることを認識し得たとも考えられる。しかし、特に上記のような夜間の悪い視認状況の下では、運転者は車両の前照灯が照射する範囲でしか周囲の道路状況を認識し得ないのであるから、本件横断歩道標識も運転者から認識できる向きに設置されておらず、ほかに何らの表示等もされていなかったことも併せて考慮すると、通常の注意力を有する車両運転者であっても、横断歩道と本件脇道との位置関係を看過し、誤って本件脇道に進入する場合のあり得ることは、なお予見できたというべきである。

そして、車両が誤って本件脇道に進入した場合、上記のとおり夜間の悪い視認状況の下では、車両運転者が本件迂回路に戻ろうとして車両を後退させる際に運転操作を誤って路外に転落したり、前照灯を備えない後方に車両を進行させることを躊躇し、無理な切り返しや転回を試みて車両を路

外に逸出させたり、仮設ガードレールに接触させたりして、車両又は身体を損傷する場合があることも一定程度予見できたといえる。

そうすると、本件道路は、とりわけ夜間において、本件脇道付近の視認状況が悪いにもかかわらず、三角コーンを設置するなど車両の進入を防止するための措置が講じられていなかったという点において、通常有すべき安全性を欠いており、設置管理上の瑕疵があったというべきである。

(4) なお、原告は、本件脇道にガードレールを設置する等の転落防止装置がとられていなかったことも管理上の瑕疵に当たると主張しているところ、本件脇道は、その客観的な形状からは一般車両が通行することを想定していないことが明らかであり、また路外の低地との高低差、法面の勾配等に照らしても、路外への転落により重大な人身事故が生ずるおそれ大きいともいえないから、前記車両の進入防止措置が講じられている限りにおいて、これに加えて本件脇道に車両の転落防止措置を講ずるまでの義務を被告が負わないことは、被告主張のとおりである。しかしながら、車両の進入防止措置をも欠いている本件においては、結局、本件道路は本件脇道に車両が誤って進入した上路外に滑落等する危険性があり、通常有すべき安全性を欠いたものといわざるを得ず、したがって、本件道路に設置管理上の瑕疵があったとの結論は左右されない。

(5) また、被告は、本件脇道について瑕疵があったと判断された場合、道路行政に与える影響が甚大である旨主張する。しかしながら、道路の設置管理上の瑕疵の有無は、道路の構造のほか前示のような場所的環境、利用状況等に応じて個別具体的に判断されるものであるから、必ずしも本件脇道と同様の幅員及び高さの全ての道路に道路行政上の措置をとる必要が生ずるものではない。また、被告は本件事件後、本件脇道への車両の進入防止措置として三角コーンを設置しているところ、このような比較的安価な措置を要求することが道路行政に甚大な影響を与えるものとも言えない。この点に関する被告の主張は失当である。

2 争点 (2) (因果関係の有無) について

車両が誤って本件脇道に進入した場合に、前記のような夜間の視認状況の下では、車両が路外に滑落する等の事故が一定程度予見されることは上記 1 (3) に判示したとおりであり、本件道路の瑕疵の存在と本件事故の発生との間には相当因果関係が認められる。

3 争点 (3) (原告の損害) について

(1) 本件事故により原告に生じた車両修理費の損害額は 44 万 3791 円であると認められる。

(2) ただし、前記本件事故状況及び本件脇道付近の状況、特に本件県道上に設置された仮設ガードレール等の状況からすれば、原告は、本件脇道が行き止まりであることに気付いた際、本件脇道に車両の転回ができるほどの幅員がない可能性にも気付く余地があったというべきであるし、また、本件脇道付近の視認状況が悪く、前照灯に照射されない路外の状況が直ちに視認できなかつたとしても、いったん車外に出てこれを確認する等の慎重な行動をとることも可能であった。そうすると、本件事故は、原告が運転技術の未熟さや運転経験の乏しさ等から冷静な状況判断を欠き、路外の状況を十分に確認しないまま原告車両の転回を開始して路外に逸出させた過失に起因する部分が相当大きいといわざるを得ない。

そこで、原告の上記過失と、本件事故の原因となった瑕疵の内容等を総合考慮すると、本件においては、過失相殺として、原告に生じた損害の 7 割を減ずるのが相当である。

(3) 弁護士費用としては、前記車両修理費から 7 割を減じた 13 万 3137 円 (1 円未満四捨五入) の約 1 割に相当する 1 万 3000 円が相当と認める。

4 そうすると、原告は、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、前記車両修理費

のうち13万3137円と弁護士費用1万3000円との合計14万6137円及びこれに対する本件事故日である平成24年5月19日から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ることができる。

第4 結論

以上によれば、原告の本件請求は主文第1項の限度で理由があるから一部認容し、その余は理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。