

# 道路工事の現場において、工事により掘削されていた穴に普通乗用自動車が転落し、国家賠償法2条1項等に基づき、損害賠償請求がなされた事例

(平成29年2月2日和歌山地方裁判所御坊支部判決)

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 被告らは、原告A株式会社に対し、連帯して49万3729円及びこれに対する平成26年10月30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 被告らは、原告Bに対し、連帯して16万4067円及びこれに対する平成26年10月30日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 3 原告らのその余の請求を棄却する。
- 4 訴訟費用は、これを10分し、その6を原告らの負担とし、その余を被告らの負担とする。
- 5 この判決は、第1項及び第2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

- 1 被告らは、原告A株式会社に対し、連帯して130万6921円及びこれに対する平成26年10月30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 被告らは、原告Bに対し、連帯して37万1946円及びこれに対する平成26年10月30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

- 1 本件は、被告C株式会社（以下「被告会社」という。）が被告D市（以下「被告市」という。）から請け負った市道の工事現場において、原告B（以下「原告B」という。）が、運転していた原告A株式会社（以下「原告会社」という。）所有の自家用普通乗用自動車を、工事により掘削されていた穴に転落させた交通事故（以下「本件事故」という。）につき、原告らが、被告らに対し、被告市に対しては国家賠償法2条1項に基づき、被告会社に対しては民法715条1項に基づき、原告会社については車両損害等合計130万6921円の連帯支払を、原告Bについては治療費等合計37万1946円の連帯支払をそ

それぞれ求めるとともに、それぞれ本件事故の日である平成 26 年 10 月 30 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連帯支払を求める事案である。

## 2 前提事実等（当事者間に争いがいか掲記の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実）

### (1) 本件工事現場の状況等

ア 被告会社は、被告市から、被告市が管理する〇〇県 D 市〇〇から同△△先に所在の約 100 メートルにわたる市道〇〇線（幅員 7 メートル、2 車線の道路で、医療機関、企業社屋、店舗や住宅等が並び、南北に走る西側の国道と東側の県道を結ぶ道路。以下「本件道路」という。）の道路環境整備工事（工事期間平成 26 年 9 月〇日から平成 27 年 2 月〇日まで）を請け負い、平成 26 年 10 月 30 日、従業員を使用して、本件道路の進行方向東向きの車線（以下「東進車線」という。）のうち、〇〇県 D 市〇〇所在の道路の路面の一部を開口して掘削する工事を行った（乙 3、5 の 1、5 の 2。以下、この工事を「本件工事」といい、工事現場を「本件工事現場」という。）。本件工事現場等の概況は、おおむね、別紙 1 及び 2 のとおりである（ただし、下記イ及びウ（ウ）のとおり、実際状況を正確に反映していない部分及び当事者間に争いがある部分がある。）。

イ 上記路面の開口部（以下「本件開口部」という。）は、1 メートルを超える深さで、開口部の形状は、東西が 1.75 メートル、南北が東進車線の幅員 3.5 メートルを超える長さ（なお、この点につき別紙 1 及び 2 は正確に反映していない。すなわち、本件開口部は、本件工事の前日に掘削された進行方向西向きの車線（以下「西進車線」という。）上の開口部と直結しているところ、西進車線上の開口部は、本件工事当日は鉄板が置かれ穴が塞がれている状態であったが、鉄板はセンターラインに数センチメートル届かない状態であったため、本件開口部の南北の長さは、センターライン部分を西進車線側に数センチメートル超える長さであった。乙 2、8）の四角形であった（乙 2、8、9）。

ウ（ア）被告会社は、本件工事に当たり、本件道路のうち本件工事現場に係る東進車線を通行止めにして、西進車線のみを通行可能とし、本件道路のうち本件工事現場付近を片側交互通行とした。本件工事現場の東西の両端では、被告会社が業務を委託した警備会社の従業員各 1 名が交通整理に当たったところ、東端の交通整理は、E（注：個人名）（以下「E」という。）が行った。

（イ）また、被告会社は、本件工事に当たり、本件工事現場に向かう道路上に、道路工事や片側交互通行が行われていることを知らせる看板を複数設置した（乙 4）。

（ウ）本件工事現場の周囲には、本件事故当時、概ね別紙 1 及び 2 のとおり（ただし、本件開口部の東側に設置された横断歩道の東側の 2 つのカラーコーンの間隔については、原告ら主張の 3 メートルなのか、被告ら主張の 1.8 メートルなのか争いがあり、また、西進車線上の開口部に置かれた鉄板の設置状況は上記イのとおりで、当該鉄板上に置かれたバー付きカラーコーンも西進車線上に設置されていた（乙 2、8）。）、カラーコーン等が置かれていた（乙 2、8、9）。

### (2) 本件事故の発生

ア 原告 B は、平成 26 年 10 月 30 日、本件工事現場より約 50 メートル東側にある□□に向かうため、原告会社が所有する自家用普通乗用自動車（以下「原告車両」という。）を運転して、本件工事現場の西方向から本件道路の東進車線を進行して本件工事現場に差し掛かった。原告 B は、本件工事現場の西端付近において、交通整理に当たっていた警備員の指示に従い、東進車線から西進車線へ車線変更をして本件工事現場の南側を通過した。

イ □□での用事を済ませた原告 B は、同日午後 1 時 20 分頃、原告車両を運転して西進車線を進行し、再び本件工事現場に差し掛かったところ、本件工事現場の東端付近において、西進車線から東進車

線へ車線変更をして、横断歩道の東側に設置されていた2つのカラーコーンの間を進行して本件工事現場に進入し、本件開口部に原告車両を転落させた。

(3) 原告らに生じた損害

ア 本件事故により、原告車両は経済的全損となった。

イ 原告Bは、本件事故により、右肋骨打撲、胸部挫傷等の傷害を負い、平成26年10月○日から同年12月○日まで、合計8日間の通院治療を受けた（甲15の1～16の2）。

### 3 争点及び争点に対する当事者の主張

(1) 被告らの責任

(原告らの主張)

ア 道路管理上の瑕疵について

本件工事現場については、何らかの工事中であることを示す看板等が設置されるとともに、本件工事現場の周囲にはカラーコーンが数個置かれていたものの、客観的に危険性の高い本件開口部の存在及びその位置を示す表示や、具体的な工事範囲を認識させるための措置は講じられていなかった。また、バリケードを設置したり交通整理員に適切に交通整理をさせるなどして本件開口部への転落を防止するための措置も講じられていなかった。よって、本件工事現場に係る東進車線は、通常有すべき安全性を欠いており、道路管理上の瑕疵があった。

イ 被告会社の義務違反について

被告会社は、現場作業員や警備員を手配して本件工事を行わせたところ、通行車両が本件工事現場に進入することがないようにバリケードを設置したり交通整理員に適切に交通管理をさせたりすることにより、危険性の高い本件開口部の存在やその位置がどこであるか容易に認識できるようにする措置や、本件開口部への転落を防止する措置を講じる義務を負っていたにもかかわらず、これらの義務に違反して漫然と本件開口部を放置した。

(被告らの主張)

ア 道路管理上の瑕疵について

本件工事現場には、工事を予告する看板等が本件工事現場の東西にそれぞれ設置されていた上、本件工事現場の東西に警備員が配置されて交通整理に当たっていたから、通行車両があらかじめ本件工事現場で工事が行われていることが分かるようになっていた。また、本件工事現場を囲むようにカラーコーンが設置されており、本件工事現場において工事がされていたことは十分視認可能であった。これらの看板やカラーコーンの設置等は、国や〇〇県が定めた基準に適っていた。さらに、道路を利用する自動車運転者の通常の運転方法及び能力を基準とすれば、仮に通行車両が本件工事現場に誤って進入したとしても、進入時には運転者から本件開口部の状況は十分視認可能で、誤って本件開口部に転落することはあり得ない状況であった。よって、本件工事現場に係る東進車線は通常有すべき安全性を備えていたから、道路管理上の瑕疵はない。

イ 被告会社の義務違反について

本件工事現場の安全対策は上記アのとおりであり、危険防止措置は十分講じられていたから、被告会社に義務違反はない。

ウ バリケードの設置について

原告らは、バリケードを設置すべきであったと主張するが、本件開口部の存在はバリケードがなくても認識可能であったし、通行車両や歩行者がバリケードに接触する危険性があることや、バリ

ケードは道路に固定されているものではなく、進入してくる車両を物理的に食い止めることは困難であることからすれば、転落防止策としても有効ではない。よって、バリケードが設置されていなかったことは、道路管理上の瑕疵には当たらないし、バリケードを設置しなかったことをもって被告会社に義務違反があったということもできない。

## (2) 本件事故の態様及び原告 B の過失

(被告らの主張)

本件事故は、本件工事が行われていることを十分認識していた原告 B が、E の誘導に反して原告車両を東進車線へ車線変更させて本件工事現場に進入させた上、前方を注視することなく漫然と原告車両を前進させて本件開口部に転落させたものであって、本件事故については、原告 B に 100 パーセントの過失がある。

(原告らの主張)

本件事故は、客観的に本件開口部の存在やその危険性を認識することが出来ない状態に置かれている中で、原告 B が本件開口部の存在を認識しないまま、東進車線への変更を指示する E の不適切な誘導により、原告車両を本件工事現場に進入させたことにより発生したものであるから、本件事故について原告 B に過失はない。

## (3) 原告らの損害

(原告らの主張)

ア 本件事故により、原告会社に次のとおり合計 130 万 6921 円の損害が生じた。

(ア) 原告車両 100 万 6250 円

車両損害について、被告らは、78 万 8000 円が相当であると主張するが、その場合には、買替諸費用合計 12 万 6078 円（自動車取得税 2 万 2700 円、自動車重量税 9900 円、自賠責保険 3 万 7780 円、検査登録費用 2 万 7028 円、納車費用 7560 円、希望ナンバー 1 万 0800 円、リサイクル費用 1 万 0310 円）も損害として認められるべきである。

(イ) レッカー費用 3 万 1860 円

(ウ) 代車費用 15 万円（1 日 5000 円×30 日）

(エ) 弁護士費用 11 万 8811 円

イ 本件事故により、原告 B に次のとおり合計 37 万 1946 円の損害が生じた。

(ア) 治療費 1 万 7350 円

(イ) 通院交通費 783 円

(ウ) 通院慰謝料 32 万円

(エ) 弁護士費用 3 万 3813 円

(被告らの主張)

ア 原告会社の損害について

(ア) 原告車両の損害額は、78 万 8000 円が相当である。

また、原告らが主張する買替諸費用のうち、損害として認められるのは自動車取得税とリサイクル費用のみである。

(イ) レッカー費用は認める。

(ウ) 代車費用については、経済的全損であって修理の必要はなく、代車の必要性はない。

(エ) 弁護士費用は争う。

イ 原告Bの損害について

- (ア) 治療費、通院交通費は認める。
- (イ) 通院慰謝料は18万円が相当である。
- (ウ) 弁護士費用は争う。

### 第3 当裁判所の判断

1 前記前提事実のほか、掲記の証拠及び弁論の全趣旨により、次の事実が認められる。

(1) 道路工事における保安施設に係る基準等

ア 被告市は、道路工事の際の保安施設については、〇〇県の定める「土木請負工事必携」（以下「本件土木請負工事必携」という。）によっており（証人F）、これによれば、道路工事の請負者は、供用中の道路に係る工事の施工に当たっては、交通の安全について、監督員、道路管理者及び所轄警察署と打合せを行うとともに、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年12月17日総理府・建設省令第3号）、「道路工事現場における標示施設等の設置基準」（建設省道路局長通知昭和37年8月30日）及び「道路工事保安施設設置基準（案）」（建設省道路局国道第一課通知昭和47年2月）に基づき、安全対策を講じなければならない（乙15）。

イ 上記「道路工事現場における標示施設等の設置基準」（建設省道路局長通知昭和37年8月30日）（以下「本件設置基準」という。）は、防護施設の設置として、車両等の進入を防ぐ必要のある工事箇所には、両面にバリケードを設置し、交通に対する危険の程度に応じて赤ランプ、標柱等を用いて工事現場を囲むことを定めている（乙16）。

(2) 本件工事における保安施設の設置状況等

ア 被告市は、平成26年9月上旬、本件工事を含む本件道路の工事のため、〇〇警察署と書面による協議を行った。その際、被告市は、保安施設について、看板等を設置すること、赤色灯、バリケード等安全設備を設置すること、交通整理員を配置することとした上、工事現場の周囲を全てカラーコーン及びバーで囲った交通規制図（以下「本件交通規制図」という。）を添付するなどとした（乙5の1、5の2）。

イ 被告会社は、被告市から本件交通規制図を交付されていたが（証人F、被告会社代表者G）、車道の工事の場合には、工事中であることを示す看板や交通整理員の配置で安全対策は十分であり、カラーコーン及びバーを用いて工事現場の周囲を全て囲う必要はないと考え、本件交通規制図が示すように工事現場の周囲全てをカラーコーン等で囲うことはしなかった（被告会社代表者G）。

ウ 本件開口部付近に設置されたカラーコーンの位置は、別紙1及び2のとおりであり（ただし、バー付きカラーコーンの位置は前記第2の2(1)ウ(ウ)のとおりである。）、横断歩道の西側及び東側には、横断歩道を歩行する歩行者への注意喚起を目的として、カラーコーンが4つ置かれていた（被告会社代表者G）。横断歩道の東側に置かれた2つのカラーコーンは、少なくとも約1.8メートルは離れて設置されていた（この点、原告らは、2つのカラーコーンは、3メートルは離れていたと主張するが、カラーコーンの位置に関する原告Bの供述はあいまいで信用できず、原告らの主張を的確に裏付ける証拠はない。）。

エ 本件道路における工事について、被告市の担当者であるFは、工事期間中、1週間に1回程度工事現場の確認に行っていたが、本件事故発生前、本件工事現場の確認には行かなかった（証人F）。

### (3) 本件事故の態様

ア 原告Bは、平成26年10月30日午後1時20分頃、原告車両を運転して西進車線を進行し、再度本件工事現場に差し掛かったところ、本件工事現場の東端付近の西進車線上の中央付近に、交通整理に当たっていたEを認めたが、Eが交通整理のために所持していた旗の動き等に注意することなく、原告車両を進行させるためには、車線を変更して同人を回避する必要があると考え、同人を回避するように西進車線から東進車線に車線変更をして、横断歩道の東側に設置された2つのカラーコーンの間（約1.8メートル）を通り抜けて本件工事現場に進入し（なお、原告車両の車幅は147センチメートルである。甲2）、さらに横断歩道の西側に設置されていた2つのカラーコーンの間を通り抜け、本件開口部はアスファルトの表面がはがされているだけで通行は可能であると判断してそのまま前進し、本件開口部に原告車両を転落させた（原告B）。

イ なお、証人Eは、本件事故直前、原告Bが車線変更をした経緯について、Eが、西進車線上の路側帯付近で、適切に旗を振り原告車両を一旦停止させた後、Eの指示に従い発進した原告車両が、Eの指示に反して、西進車線から東進車線に車線変更をしたと証言する。しかし、Eは、本件事故後に被告会社により行われた調査において、被告会社に対して、西進車線を進行してくる対向車両があり、原告車両を停止させて先に対向車両を通過させたこと、原告車両が東進車線に車線変更した後、Eが原告車両を追いかけたことなどを説明し（乙10）、対向車両の存在については陳述書（乙19）においても同趣旨を記載していたのに対し、証人尋問においては、対向車両の有無は記憶がない、原告車両を追いかけてはいないなどと証言している。対向車両の有無や、Eが原告車両を追いかけたことは、本件事故発生直前の重要な事実であるにもかかわらず、Eのこれら事実に関する供述は合理的な理由なく大きく変遷しており、Eの証言は、全体としてにわかに信用することができないというべきである。他方で、車線変更をした経緯に係る原告Bの供述についてみると、原告Bは、東進車線に車線変更をした動機について、Eの誤導はなく、自らの判断で車線変更をしたと明確に述べており、自己に不利益な事実を語っている。この点に加えて、Eの証言内容を前提とすると、原告が車両変更をするきっかけとなる事情は見当たらず、原告が車線変更した理由は不可解としか言いようがないのに対して、原告Bの説明は、一応合理的なものといえることからすると、車線変更をした経緯に係る原告Bの供述は、信用できるというべきである（ただし、原告Bの供述によっても、原告らが主張するようなEの不適切な誘導があったとは認められない。）。よって、本件事故の態様は、上記アのとおりと認められる。

## 2 争点（1）（被告らの責任）について

### (1) 道路管理上の瑕疵について

本件開口部は、上記認定のとおり、東西の辺が1.75メートル、南北の辺が3.5メートルを超える大きな穴で、かつ、深さ1メートルを超える深い穴であり、通行車両や歩行者が誤って本件工事現場に進入した場合、転落する可能性のある大変危険なものであった。そして、上記認定のとおり、本件道路は、前記第2の2（1）アのとおり、幅員7メートル、2車線の道路で、医療機関、企業社屋、店舗や住宅等が並び、南北に走る西側の国道と東側の県道を結ぶ道路であって、一定の交通量が見込まれると認められるところ、道路を利用する者の中には、不注意により、誤って工事現場に進入してしまう者がいることも通常予想すべきであるから、工事により本件開口部のような危険性の高い状況を道路に作出する場合には、通行車両等の進入を確実に防ぐべく、容易に進入禁止であることが認識できるよう工事現場の周囲を厳重に囲う必要があるというべきであり（なお、本件設置基準も、車両等

の進入を防ぐ必要のある工事箇所には、両面にバリケードを設置することを定めている。)、そのような措置が講じられていない場合には、当該道路は通常有すべき安全性を備えていないというべきである。

上記認定のとおり、本件工事現場の東端付近は、本件開口部の南側、すなわち、センターラインに沿うようにバー付きカラーコーンが置かれていたほかは、車両の通行が可能な程度に間隔をおいてカラーコーンが置かれているのみで、本件工事現場の周囲は、嚴重に囲われておらず、容易に進入禁止であることが認識できる措置は取られていなかった。そうすると、本件工事現場に係る東進車線は、道路として通常有すべき安全性を備えていなかったというべきであるから、道路管理上の瑕疵があったと認められる。

#### (2) 被告会社の義務違反について

本件開口部のような危険性の高い工事を施工する者は、車両等の進入を確実に防ぐべく、容易に進入禁止であることが認識できるよう工事現場の周囲を嚴重に囲う義務があるというべきところ、被告会社は、本件工事現場の安全対策として、工事を予告する看板等や交通整理のため警備員を配置したほか、別紙1及び2のとおり、本件工事現場の周囲にカラーコーンを数個設置したのみであったから、被告会社は、上記義務に違反したものと認められる。

(3) そして、容易に進入禁止であることが認識できるよう本件工事現場の周囲が嚴重に囲われていれば、原告車両が本件工事現場に進入することはなく、本件事故は発生しなかったといえることができるから、被告市は、国家賠償法2条1項に基づき、被告会社は、民法715条1項に基づき、本件事故に係る原告らの損害を賠償する責任を負う。

#### (4) 被告らの主張について

被告らは、工事を予告する看板等が設置されていたこと、交通整理のため警備員が配置されていたこと、本件工事現場の周囲にカラーコーンが置かれていたことからすれば、本件工事現場において工事がされていたことは十分視認可能であり、道路として通常有すべき安全性は備わっていた、また、危険防止措置は十分講じられていたなどと主張するが、上記のとおり、本件工事現場については、通行車両等の進入を確実に防ぐべく、容易に進入禁止であることが認識できるよう工事現場の周囲を嚴重に囲う必要があるというべきであって、工事現場が視認可能であることをもって通常有すべき安全性を備えていたと評価することはできないし、危険防止措置が十分であったということもできないというべきである。

また、被告らは、バリケードは道路に固定されているものではないから、バリケードの設置では物理的に進入を阻止することはできず、バリケードを設置すれば接触等によりかえって危険な状況を作成するから転落防止策として有効ではないとも主張するが、バリケードが設置してあれば、進入禁止であることは容易に判明する上、バリケードを突き破ってあえて工事現場に進入する者は通常考えられないことからすると、安全対策として有効であることは明らかである。

よって、被告らの主張はいずれも採用することができない。

### 3 争点(2)(本件事故の態様及び原告Bの過失)について

本件事故の態様は上記認定のとおりであるところ、本件事故当日、原告Bが本件道路を通過するのは2度目であって、本件工事現場の存在を認識しており、かつ、交通整理に当たっていたEの存在を認識していたのであるから、同人の動向・指示に注意して進行すべきであるのに、これを怠り、本件工事現場の範囲や本件工事現場の路面の状況等に十分注意することなく、安易に東進車線を進行できると

考えて、漫然と原告車両を進行させたのであるから、原告 B には、本件事故につき、重大な過失があるというべきである。そして、原告の上記過失の内容及び程度に照らせば、原告 B の過失割合は大きいといわざるを得ないが、他方で、容易に進入禁止であることが認識できるよう本件工事現場の周囲が嚴重に囲われていれば、原告車両が本件工事現場に進入することはなく、本件事故は発生しなかったといえることからすると、本件事故の原因が、もっぱら原告 B の過失によるものとみるのも相当でないというべきである。安全性を欠いた本件工事現場の状況、原告 B の上記過失内容及び程度に加えて、本件に顕れた一切の事情を総合考慮し、原告 B の過失割合は、50 パーセントと認めるのが相当である。

#### 4 争点 (3) (原告らの損害) について

(1) 原告会社の損害は、次のとおりと認められる。

ア 車両損害 78 万 8000 円 (乙 6)

イ 買替諸費用については、自動車取得税 2 万 2700 円、検査登録費用 2 万 7028 円、納車費用 7560 円、リサイクル費用 1 万 0310 円 (甲 14) の合計 6 万 7598 円について、本件事故と相当因果関係のある損害として認めるのが相当である。

ウ レッカー費用 3 万 1860 円 (当事者間で争いが無い。)

エ 代車費用については、代車の必要性を認めるに足る的確な証拠がなく、認められない。

オ 上記ア～エの合計 88 万 7458 円に上記 3 の過失割合で過失相殺をすると、原告会社の損害は、44 万 3729 円と認められる。

カ 本件事故と相当因果関係のある弁護士は 5 万円と認めるのが相当である。

キ 以上より、原告会社の損害は、合計 49 万 3729 円と認められる。

(2) 原告 B の損害は次のとおりと認められる。

ア 治療費 1 万 7350 円 (当事者間に争いが無い。)

イ 通院交通費 783 円 (当事者間に争いが無い。)

ウ 原告 B の傷害の内容及び通院日数等に照らすと、通院慰謝料は 27 万円と認めるのが相当である。

エ 上記ア～ウの合計 28 万 8133 円に上記 3 の過失割合で過失相殺をすると、原告 B の損害は、14 万 4067 円と認められる。

オ 本件事故と相当因果関係のある弁護士費用は 2 万円と認めるのが相当である。

カ 以上より、原告 B の損害は、合計 16 万 4067 円と認められる。

5 以上の次第で、原告らの請求は、被告らに対し、原告会社については 49 万 3729 円及びこれに対する平成 26 年 10 月 30 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員の連帯支払を求める限度で、原告 B については 16 万 4067 円及びこれに対する同日から支払済みまで年 5 分の割合による金員の連帯支払を求める限度でそれぞれ理由があるが、その余はいずれも理由がない。

よって、主文のとおり判決する。