

路側帯のアスファルト舗装が欠落している付近を通過しようとした際に、バランスを崩し転倒し、普通自動二輪車が損傷した事故について、国家賠償法2条1項に基づき損害賠償請求がなされた事例

(平成30年11月27日横浜地方裁判所第6民事部判決)

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、25万2105円及びこれに対する平成29年9月2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を被告の負担とし、その余は原告の負担とする。
- 4 この判決は、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、35万9294円及びこれに対する平成29年9月2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 事案の概要等

本件は、原告が、普通自動二輪車（以下「原告車両」という。）を運転して、被告が管理する道路の路側帯を通行していたところ、同路側帯にアスファルトの舗装が欠落している部分（以下「本件欠落部分」という。）があったため、その付近を通過しようとした際にバランスを崩して原告車両もろとも転倒し（以下「本件事故」という。）、原告車両が損傷を受けたなどと主張した上で、本件事故は被告が本件欠落部分を補修するなどせず放置していたために生じたものであり、これは公の営造物の管理の瑕疵に当たるなどと主張して、被告に対し、国家賠償法2条1項の規定に基づき、原告車両の修理費用等合計35万9294円及びこれに対する本件事故の日である平成29年9月2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事案である。

1 前提事実

証拠（各認定事実の後に掲げる。）及び弁論の全趣旨（これらを掲げない事実は、当事者間に争いがない。）によれば、以下の各事実が認められる。

- (1) 原告は、平成 29 年 9 月 2 日午後 0 時 6 分頃、普通自動二輪車（道路運送車両法施行規則 1 条 2 項所定の第二種原動機付自転車に該当するもの（甲 6）。原告車両）を運転して、被告が管理する〇〇県道〇〇号（以下「本件道路」という。）を〇〇方面から〇〇方面に進行し、〇〇市〇〇町〇〇番地先においては本件道路の路側帯を通行していたところ、同所にあったアスファルトの舗装が欠落している部分（本件欠落部分）の付近を通過しようとした際に、原告車両もろとも転倒した（本件事故）。
- (2) 本件事故の当時の本件欠落部分及びその周囲の本件道路の状況は、おおむね別紙写真 A（甲 3 の写真④。平成 29 年 9 月 28 日撮影）及び別紙写真 B（甲 3 の写真②。同日撮影）のとおりであり、本件欠落部分はその周囲のアスファルトで舗装された部分より窪んでいて、それを覆うように雑草等が生い茂っており、また、同所における本件道路の路側帯のアスファルトで舗装された部分の幅は、他の場所におけるそれに比べて著しく狭くなっている、最も広いところでも 50 センチメートルを超える程度であり、最も狭いところでは 21 センチメートルから 22 センチメートル程度であった（甲 3、乙 3、弁論の全趣旨）。本件道路の本件欠落部分の外側には、水路（以下「本件水路」という。）が設置されていた（甲 8 の写真⑧、乙 1、弁論の全趣旨）。
- (3) 被告は、本件事故後、平成 29 年 11 月 15 日までに、別紙写真 C（甲 7 の写真③。同日撮影）のとおり、本件欠落部分の本件水路に面した場所にいわゆるコーンを置いた（甲 7、弁論の全趣旨）。さらに、被告は、平成 30 年 6 月 21 日までに、別紙写真 D（甲 8 の写真③。同日撮影）のとおり、本件欠落部分をアスファルトで補修するとともに、その補修部分の本件水路に面した場所に鉄製の柵を設置した（甲 8、弁論の全趣旨）。

2 争点及びこれに対する当事者の主張の要旨

- (1) 本件欠落部分について公の营造物の管理の瑕疵があったといえるか（争点 1）

ア 原告の主張の要旨

(ア) 原告は、原告車両を運転して本件道路を進行していたところ、進路の前方に信号待ちのために停止している車両の車列ができていたことから、差し当たりその最後尾に位置するトラックを追い抜こうと考え、路側帯に出て、左右の足を交互に地面に着けてバランスを取りながら、極めて遅い速度で同路側帯を通行していた。

そして、原告車両の前輪が別紙写真 E（原告の平成 30 年 9 月 11 日付け準備書面(3)の別紙。別紙写真 B と同一の写真）の㉠の位置に差し掛かった時に、原告が左足を別紙写真 E の㉡の位置付近の地面に着けようとしたところ、ちょうどそこは本件欠落部分に当たっていたため、アスファルトの舗装がされているものと思っていた原告は原告車両もろともバランスを崩し、原告車両はその後輪から本件水路に向けて転落して、後輪が別紙写真 E の左下に写っているポールに、前輪が別紙写真 E の中央部に写っている U 字溝にそれぞれ挟まるようにして横転してしまい、原告は原告車両から本件水路に転げ落ちてしまった。

(イ) 本件事故の当時、本件道路の路側帯には雑草が生い茂っており、ただでさえ本件欠落部分を認識することは非常に困難であったところ、本件欠落部分は道路として通常有すべき安全性を欠いているというほかなく、被告が本件欠落部分を補修するなどせずに放置していたことは、公の营造物の管理の瑕疵に当たるといふべきである。

なお、前記前提事実(3)のとおり、被告が本件事故後に本件欠落部分の本件水路に面した場所にコーンを置いたり、鉄製の柵を設置したりしたのは、被告が本件欠落部分の危険性を自認しているからにほかならない。

(ウ) これに対し、被告は、本件事故は原告が車両を通行させてはならない路側帯に原告車両を通行させたことに原因があるなどと主張するが、路側帯を通行したことによって事故が発生したからといって、路側帯を通行していた車両の運転者が全ての責任を負わなければならないわけではない。

イ 被告の主張の要旨

(ア) 原告の主張は争う。

(イ) 本件事故は、単に、原告が車両を通行させてはならない路側帯に進入して原告車両を通行させた上、原告車両の運転操作を誤って本件道路の外側に設置されていた本件水路に落下しただけのものであって、本件道路の瑕疵が問題となる余地はない。

もとより営造物の設置又は管理の瑕疵の有無は、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ものであるところ（最高裁昭和53年（才）第76号同年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁）、原告が原告車両を通行させた路側帯は、そもそも車両の通行が予定されている場所ではないし（道路交通法2条1項3号の4、17条1項本文）、原告が転倒した付近は、路側帯のアスファルトで舗装された部分の幅が50センチメートル以上は確保されていた上、その外側には20センチメートル程度の幅の土の部分もあったのであるから、本件欠落部分について道路利用者が通常期待し得る安全性を欠いているなどということはない。

(ウ) なお、被告が本件事故後に本件欠落部分の本件水路に面した場所にコーンを置いたのは、被告が本件欠落部分の危険性を自認したからではなく、本件事故が発生したこと自体は事実であることから、念のためにしただけのことである。

(2) 原告に生じた損害（争点2）

ア 原告の主張の要旨

(ア) 本件事故により原告車両が受けた損傷に係る修理費用は32万7294円である。また、本件事故と相当因果関係を有する弁護士費用は3万2000円である。

(イ) よって、原告は、被告に対し、国家賠償法2条1項の規定に基づき、前記(ア)の合計35万9294円及びこれに対する本件事故の日である平成29年9月2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。

イ 被告の主張の要旨

原告が主張する原告に生じた損害については、いずれも不知。

第3 判断

1 争点1（本件欠落部分について公の営造物の管理の瑕疵があったといえるか）について

(1) 原告は、その陳述書（甲9）において、本件事故の態様について、おおむねその主張（前記第2の2(1)ア(ア)）に沿う供述をしているところ、その内容は、前記第2の1(2)で認定した本件事故の当時の本件欠落部分及びその周囲の本件道路の状況に照らして特に不自然ないし不合理なものではなく、これ

に疑いを差し挟む証拠ないし事情も格別見当たらないことからすると、本件事故の態様は、原告が主張するとおりのものであったと認めるのが相当であって、本件欠落部分の存在が本件事故の原因となったことは優にこれを認めることができる。

- (2) 国家賠償法 2 条 1 項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該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、その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境、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（最高裁昭和 42 年（才）第 921 号同 45 年 8 月 20 日第一小法廷判決・民集 24 卷 9 号 1268 頁、前掲昭和 53 年 7 月 4 日第三小法廷判決、同平成 20 年（受）第 1418 号同 22 年 3 月 2 日第三小法廷判決・裁判集民事 233 号 181 頁参照）。

これを本件についてみると、本件欠落部分は本件道路の路側帯に位置しているところ（前記第 2 の 1(2)）、道路交通法は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車両は原則として車道を通行しなければならない旨を定めてはいるものの（同法 17 条 1 項本文）、一定の場合には、車両が路側帯に進入することがあり得ることを定めているほか（同法 17 条 1 項ただし書、47 条 3 項、48 条）、現実の交通実態をみれば、取り分け車道に交通渋滞が発生している場合などにおいて、路側帯を通行する自動二輪車ないし原動機付自転車がまま見られることは顕著な事実であるから、自動二輪車等が路側帯を通行することは、必ずしも道路の通常用法から外れるものではないというべきである（道路が通常有すべき安全性を検討するに当たっては、道路交通法に従った運転行為のみが前提とされるべきではなく、一般の運転者において通常想定され得る運転行為が前提とされるべきである。）。そして、本件事故の当時の本件欠落部分及びその周囲の本件道路の状況は、前記第 2 の 1(2)で認定したとおり、本件欠落部分はその周囲のアスファルトで舗装された部分より窪んでおり、また、同所における本件道路の路側帯のアスファルトで舗装された部分の幅は、他の場所におけるそれに比べて著しく狭くなっていたところ、本件欠落部分はこれを覆うように生い茂った雑草等によって本件道路を進行する車両等からは視認しにくくなっており、さらに、本件道路の本件欠落部分の外側には本件水路への転落を防止するための防護柵等の設置もされていなかったのであるから、本件欠落部分の存在は、本件道路の路側帯を通行する自動二輪車等に対し、転倒し、更には本件水路に転落する危険を及ぼすものであることは明らかというべきである。他方で、前記第 2 の 1(3)で認定したとおり、被告は、本件事故後に、本件欠落部分をアスファルトで補修するとともに、その補修部分の本件水路に面した場所に鉄製の柵を設置しているのであるから、上記の危険を除去することが困難であったとか、多額の費用を要するといった事情があったとは認め難い。

以上によれば、本件事故当時の本件道路は、本件欠落部分が存在することによって、道路が通常有すべき安全性を欠いていたというべきであって、公の営造物の管理の瑕疵があったと認めるのが相当である。

2 過失相殺について

その上で、本件において、原告が本件道路の路側帯に原告車両を通行させたことについては、道路交通法 17 条 1 項の規定に反するものであることは明らかであるから、本件事故の発生に関して、原告にも一定の落ち度があったことは否定し難く、その過失に応じた過失相殺を認めるべきであるが、他方において、前記 1 で述べた本件欠落部分の態様等、特に、原告車両からみて雑草等により視認しにくい場所に、かなりの幅があるアスファルトの窪みが生じていた状況を踏まえれば、30 パーセントの限度で

過失相殺を認めるのが相当である。

3 争点2（原告に生じた損害）について

本件事故により原告車両が受けた損傷に係る修理費用としては、証拠（甲4）及び弁論の全趣旨により、32万7294円を認めるのが相当である。

そして、これについて、前記2で述べた過失相殺としてその30パーセントを減ざると、22万9105円となる。

そこで、これに相当因果関係の認められる弁護士費用2万3000円（上記金額の約1割）を加えた25万2105円をもって、原告に対して賠償されるべき損害の元本の金額と認めるのが相当である。

第4 結論

以上によれば、原告の請求は、国家賠償法2条1項の規定に基づき、25万2105円及びこれに対する本件事故の日である平成29年9月2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限度で理由があるから、これを認容し、その余の請求は理由がないから、これを棄却することとして、主文のとおり判決する。