

# 路肩又は側帯を示す表示がない道路を走行中、進路方向左端の窪みを走行したことにより、道路左端コンクリートに衝突し、車両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等がなされた事例

(令和元年5月7日岩国簡易裁判所判決)

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 被告は、原告に対して、4万8303円及びこれに対する平成30年1月7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2分して、その1を被告の負担とし、その余を原告の負担とする。
- 4 この判決は、第1項について、仮に執行することができる。

## 事実及び理由

### 第1 請求の趣旨

被告は、原告に対して、9万5205円及びこれに対する平成30年1月17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

本件は、原告運転の車両が、平成30年1月17日午後7時30分頃、被告管理の道路を走行中、当該道路の同車両進路左端の窪みを同車両左前輪が走行したことにより、道路左端のコンクリートに衝突したところ（以下「本件事故」という。）、前記道路左端の窪みが補修されていなかったことは道理管理上の瑕疵に当たるとして、国家賠償法（以下「国賠法」という。）2条1項に基づき、損害賠償とこれに対する本件事故日から支払済みまでの遅延損害金の支払を求める事案である。

#### 1 前提事実（当事者間に争いのない事実並びに掲記証拠及び弁論の全趣旨により認められる事実）

##### (1) 当事者

原告は、普通乗用自動車（以下「原告車」という。）の所有者である。

被告は、〇〇県〇〇市〇〇町〇丁目〇〇先の市道（以下「本件道路」という。）を管理する地方公共団体である。

## (2) 本件道路の状況

ア 本件道路は、中央線の表示のない、幅員 5.6～5.8m の道路であり、本件事故現場は、北北東から南南西に通じるほぼ直線道路の南端が西方向に向かって「く」の字型の鈍角状に湾曲している場所で、その湾曲部分の道路幅員は 7.2m である。

イ 本件道路の東側ないし南側は海域になっており、本件道路の東端ないし南端は、堤防のパラペット（波受け用の胸壁）が設置してあり、同パラペットの台座部分は本件道路面と同一平面で道路と一体となっているが、上記湾曲部南側（原告車進行方向の左側）の道路面には、平成 30 年 1 月 17 日当時、道路湾曲部の頂点にその最深部が位置する深さ約 24cm の緩やかな斜面状の窪み（以下「本件窪み」という。）が存在するために、前記パラペット台座の垂直部分のコンクリート壁が道路側面に三角形状（底辺が垂直に約 24cm で、北北東方向の三角形と同じ底辺から西方向の三角形）に露出して（以下「本件露出台座」という。）いた。

## 2 争点及びこれに対する当事者双方の主張

本件事故発生の有無及び道路の管理に瑕疵があったかどうか

（原告の主張）

ア 原告は、原告車を運転中、本件道路前方から貨物自動車が道路の中央寄りを対向してくるのを認め、安全にすれ違うために、速度を落として、本件道路左側に原告車を寄せたところ、自車左前輪が本件窪みに入り、自車フロントバンパー左角から左横にかかる部分が本件露出台座に衝突し、フォグラмп及びフロントバンパーの擦過傷及び同バンパーを車体に固定するサイドサポートの損傷等の損害が生じた。

イ 街灯がない本件道路では、夜間に、前照灯のみで本件露出台座に気付くことは困難であり、対向車進行方向左側は急斜面になっており、対向車が道路中心付近に寄って離合することが多い本件道路において、対向車との接触を避けるため、南南西方向進行車両としては道路左端に避けて進行する可能性があり、本件露出台座に接触する蓋然性は高い。

ウ 上記アの事故態様に照らすと、原告は通常の運転をしていたところ本件露出台座と衝突したのであって、上記イの状況も併せ考えると、本件道路上に本件露出台座が存在することは、道路の通常有すべき安全性を欠くものといえる。したがって、国賠法 2 条 1 項の「瑕疵」があったといえる。

（被告の主張）

ア 原告車両の損傷痕は、フロントバンパーの左前部であるから、原告は、本件道路横のコンクリートに向かって直進方向に衝突したと考えられ、原告が漫然と左側に寄りすぎて走行したものであって、本件窪みとの関連性はない。

イ 本件窪みは、本件道路の路肩部分のさらに外側に位置するのであり、同部分の通行は道路交通法上予定されておらず、しかも、本件道路の湾曲部分の幅員は約 7m と広く、夜間においても前照灯により容易に本件窪みには気づくことができ、さらに、上部には堤防のパラペット部分があって容易に回避可能であるから、本件事故があったとしても、それは原告の一方的過失によるものであり、被告の道路管理上の「瑕疵」があるということとはできない。

## 第3 裁判所の判断

### 1 本件事故発生の有無について

(1) 陳述書及び本人尋問によれば、原告は、本件事故当時、本件道路を走行中、対向車両とすれ違うため、原告車を時速5～10km程度で徐行して左に寄せて走行させていたところ、急に「がたっ」という音がして、自車のフロントバンパー左角がコンクリートの壁に当たった、その直後に原告車が停止した、原告車から降りて確認すると、本件露出台座に原告車が衝突しているのが見えた、対向車両は何事もなく通過して行ったとする。

ア 原告の同供述は、事故後に撮影された写真の原告車のフロントバンパーの損傷状況と合致している。

イ 証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告車は、フロントバンパーの内側にある部品（左サイドサポート）も損傷していると認められるところ、この損傷は、上記原告供述の衝突態様と整合していると認められる。

ウ 原告車両の修理の見積書は、本件事故が発生したとされる平成30年1月17日の9日後に作成されているから、原告は、本件事故発生後比較的すぐに原告車の修理を検討していると認められ、このような行動は、事故にあった車の所有者として自然な行動である。

エ 以上から、原告の前記供述は信用でき、同供述どおりの事故態様であったことが認められる。

(2) 被告は、原告車の損傷は、フロントバンパーの前面左側であるから堤防のパラペット部分に直角方向から衝突したことになり、原告主張の事故態様と一致しない旨主張するので以下に検討する。

ア 原告本人によれば、原告車は、本件道路の中央寄りを道路端と平行に走行して来て、前記「く」の字型の湾曲部に差し掛かり、対向車との離合のために左に寄ったところ、左前タイヤが本件露出台座が露出している本件窪みに落ち込み、湾曲部の頂角部分を過ぎたところで、原告車のフロントバンパー下部が同台座に衝突したとしている。

イ これらの供述は、本件露出台座の側面が道路面からみると三角形の形状をしており、これに接続する道路の地面部分はゆるやかな斜面となっているはずであることから、原告車左前輪がこの緩やかな斜面に入って、この斜面から脱出する場合、本件露出台座上面と道路面とが約24cm程度の差があるために、本件露出台座側面と上面の交わる角部分がフロントバンパー下部に当たり、フロントバンパー前面左側に擦過痕ができ、しかもこれが斜めに印象されることと矛盾しない。

ウ また、原告の供述によれば、本件衝突当時、原告車は、道路湾曲部に一旦寄って、対向車と離合後、再度道路中央付近に戻るために右にハンドルを切ったものと考えられ、そうすると左前輪が本件窪みに落ち、その後同窪みから脱出する際に、原告車フロントバンパー左角が本件露出台座の垂直の壁に衝突したと考えられることから、本件衝突時において、フロントバンパーが左から強い衝撃を受け、内部の取付部品であるサイドサポートが破損したことも首肯できる。

エ したがって、原告主張の原告車の損傷状況は、原告供述のとおり事故態様であったと認められ、この点に関する被告の主張は採用できない。

(3) 以上により、原告は、本件事故により、原告車に8万6606円の損害を被ったことが認められる。なお、フォグランプの損傷を認める証拠はない。

### 2 道路管理の瑕疵について

(1) 国賠法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53年7月4日民集32巻5号809頁）。

証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件窪みは、道路東端ないし南端の堤防のパラペット台座側面と道路面の窪みによって形成されており、本件窪みが存在する部分以外の本件道路部分は、当該パラペット台座の上面と道路面は同一の面になっており、パラペット台座上面は道路の一部を構成する外観を呈していることが認められる。また、被告は、本件窪みが、道路の路肩又はさらに路肩の外側に位置すると主張するが、本件道路には、道路の路肩又は側帯を示す表示はないので、本件窪みが路肩部分又はその外側に存在すると認めることはできない。しかし、歩道等がない道路で、その路肩の表示が明らかでない場合であっても、自動車は、路端から車道寄りの50cmの部分にはみ出してはならない（車両制限令9条）のであって、本件窪みが、パラペット台座面の境から車道側に存在し、パラペット台座の幅は約34cmであると認められることから、本件窪みの一部は、パラペット台座上面を含む道路の路端から車道寄りの50cmの範囲に含まれていたことは認められる。しかし、本件窪みの全体が路端から50cmの範囲に含まれていたとまでは認められず、必ずしも本件事故時における原告車の走行が車両制限令9条に違反した走行であるとまでは断定できない。また、仮に本件窪みが路端から50cmの範囲に入る部分があるとしても、前記規定は、「道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため」（同令1条）であり、路肩も「道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために」設けられるもので（道路構造令第2条第10号）あって、離合時などに臨時的にやむを得ず当該部分を走行すること自体までを禁上しているとは解されない。したがって、道路管理者は、当該道路の構造、交通量、使用状況等の具体的状況に応じて適切にその管理をすべきであるから、当該道路の具体的状況により、当該道路の安全確保のために、その路肩部分又は路端から50cmの範囲の部分も自動車が安全に進行できるように管理すべき場合もあるというべく、かかる場合においては当該路肩又は路端から50cmの範囲の部分はその安全性を欠如しているときは、当該道路の管理に瑕疵があるものと解するのが相当である。

証拠によれば、本件道路においては、交通量としてはある程度あることが予測され、しかも対向車との離合の際、本件事故地である、湾曲部を利用することは、本件道路の幅員及び形状を考慮すると通常ありうべき事態であることから、道路管理者としては、本件窪みを通行する車両があることは予測すべき事情であり、かつ、予測可能であったと認められる。

そして、本件窪みは、なだらかなクレーター状の窪みではなく、最深部が約24cm垂直に落ち込む本件露出台座であるコンクリート壁が露出して形成されており、このコンクリート壁は、堤防に平行に存在するのであるから、これに直角に衝突する可能性はほとんどないものの、本件事故のように、運転車両が離合ため左に寄ってその左前輪が一旦この本件窪みに入って、対向車との離合後に、再び進路に戻るときにその前部バンパーが本件窪みの壁に押し着けられて損傷する可能性があり、したがって、車両の通行に危険を及ぼす可能性のある窪みであることは明らかである。そうすると、本件窪みが存在する本件道路は、通常有すべき安全性を欠くものと認められ、道路の設置管理者である被告としては、本件窪みを修復又は窪みの存在を明示して、道路の安全を図るべきであったといわなければならない。また、これが困難であったとか多額の費用を要するといった事情も認められない。

(2) 以上により、被告には、原告に対し、本件事故について、国賠法2条1項による損害賠償責任が認められる。

もっとも、本件窪みの大きさに鑑みると、夜間で街灯がない場合でも、低速走行であれば前照灯に

より発見が可能であるし、本件道略の湾曲部は対向車との離合などのためにあえてその湾由部に進入しない限りは通行しない場所であり、本件パラペット台座の先には堤防の胸壁があるから、原告車運転者としては、進行速度をかなり低速にし、進路左側部分の安全を確認しながら進行すべき注意義務があり、原告はこれを怠り、速度を十分に減速せず、進路左側に注視せず進行したと認められるから、この点は、原告の過失として過失相殺すべきである。

本件道路の形状及び本件窪みの場所を総合考慮すると、原告には50%の過失相殺をするのが相当である。

### 3 結論

よって、原告の被告に対する請求は、車両損害4万3303円及び弁護士費用としては5000円を認容するのが相当であるから、合計4万8303円及びこれに対する平成30年1月17日から支払済みまで年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、その限度で認容することとして、主文のとおり判決する。