

## 暫定的な構造で供用中の道路に

### 管理瑕疵が認められた事例

— 兵庫県道交通事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課訟務係

道路の改築等については、当該工事の実施計画を踏まえ計画的に工期を区切って事業を実施する例が多く、全国にも暫定的な構造で供用している箇所が多い。このような暫定的な構造で供用中の道路を管理する場合は、暫定的な供用部分と既供用部分の境界部は道路利用者にとって利用し難い道路構造となっていることから、相応の注意喚起を行うことが不可欠である。

仮にこのような道路構造上の原因、いわば内在的瑕疵類型による事故が発生し、他人に被損害が生じた場合は、国賠法二条の管理瑕疵による賠償責任が認められる蓋然性は極めて高いことはこれまでの裁判例が示す通りである。今回の紹介事例は、暫定的な構造で供用中の道路に管理瑕疵が認められた例であるが、管理区間中に同様な箇所が存在する場合は、道路パトロール等を通じて再確認する必要があるものと考ええる。

これから梅雨を迎え、降雨が土壌に浸透し通常でも構造上の不安定が危惧される状況の中、特に暫定的な構造で供用中の道路の管理に当たっては十分留意したい。

#### ポイント

〔二審判決〕 平成一六年三月一七日

神戸地方裁判所 請求一部認容（確定）

原告・個人

被告・兵庫県、個人（大型貨物自動車運転手）

■ 工事の実施計画に合わせて、暫定的な構造で供用中の路側帯を通行中の自転車、車道にはみ出し大型貨物自動車と衝突して被害者は死亡。

■ 原告は、暫定的な路側帯の構造が事故原因と主張。

■ 被告兵庫県は、被害者と相被告の過失が事故原因と主張し、路側帯の構造と事故との因果関係を否定。

■ 神戸地裁は、本件事故と道路の設置管理瑕疵との因果関係を認容。

■ 神戸地裁は、損害賠償額一、五四七万九、九一二円を被告らが連帯して支払うことを認容。

#### 事件の概要

本件事件は、平成一三年六月一九日朝、自転車で通学途中の女子高生（一七歳）が、兵庫県の管理する本件道路の水路転落用防護柵にハンドルグリップを接触させ、そのはずみで車道部分に進入し、前方から走行してきた相被告の運転する大型貨物自動車と衝突、死亡したもの（図参照）。

#### 〔本件事件に関連する主な経緯〕

平成一三年一二月月上旬…コンビニエンスストアによる承認工事（路側帯拡幅等）を承認

平成一四年三月末…承認工事完成

平成一五年

四月上旬…地元より歩道設置工事について要望

五月上旬…水利権者と歩道設置工事に係る協議開始

五月中旬…地元の要望を踏まえ、水利権者と歩道設置工事について協議了

六月一九日…事故発生

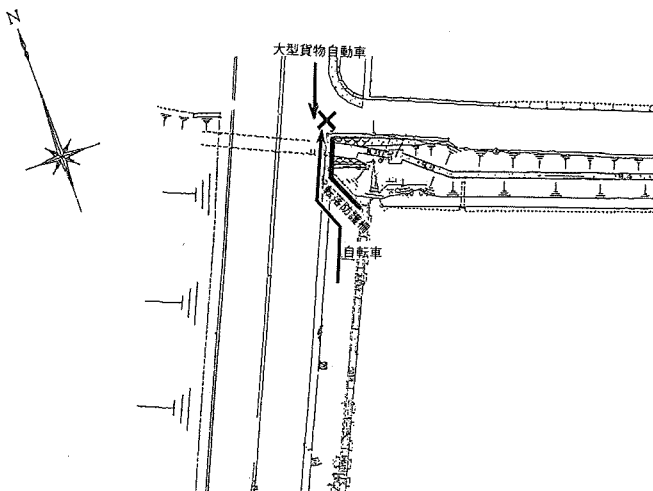
七月中旬…歩道工事着手

八月上旬…歩道工事完了

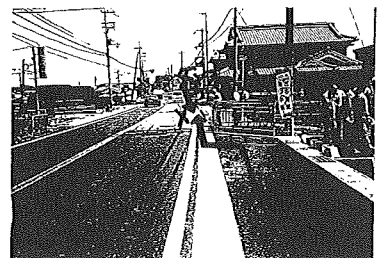
表 当事者の主張（被告兵庫県の責任について（国賠法2条論））

|       | 原告   | 被告  |
|-------|--|---|
| 予見可能性 | <p>■ 事故現場の南北には、道路から連続して自転車通行の許可された路側帯が設置。<br/>事故現場付近のみ、高さ約1.1mの防護柵が張り出していたことから、歩道が突然狭くなり、自転車は一旦車道に出ることは余儀なし。</p> <p>■ 事故前から、事故現場付近は危険であり、地元住民より防護柵を改修されたい旨の度々の要請。</p> <p>本件事故の予見可能性あり。</p> | <p>■ 自転車は軽車両として車道を通行することが原則であるため、路側帯が狭いことは道路の管理瑕疵を意味しない。<br/>路側帯が狭くなっていたことは、本件防護柵の存在により、相当に遠方からでも認識可能。なお、狭くなった部分でも0.8m程度の幅員があり、自転車の通行可能な幅員は確保。</p> <p>本件事故の予見可能性なし。</p>   |
| 回避可能性 | <p>■ 事故当時既に、兵庫県は近々改修工事を行う予定としており、実際、事故後に速やかに路側帯拡幅工事実施。</p> <p>本件事故の回避可能性あり。</p>  | <p>■ 平成14年3月末のコンビニエンスストア建設工事の際、路側帯が設けられ、（水路付近の路側帯付近が）現状になったことから、県は、歩道を設置すべく計画をし、必要な手続を進行中だった。<br/>本件事故はその最中に発生。県は、路側帯が急に狭くなっている状況を事故前に解消できず。</p> <p>本件事故の回避可能性なし。</p>   |
| 因果関係  | <p>■ 本件事故は、被害者が危険な車道右端を走行することを余儀なくされ、その結果、相被告車両と衝突したもの。</p> <p>瑕疵を前提として、事故と管理瑕疵と因果関係あり。</p>  | <p>■ 被害者は、防護柵を通り過ぎようとする辺りで突如ふらつき、その後車道部分に進入し、本件事故に遭遇したもの。<br/>（事故原因は、自転車操作上の不手際。）</p> <p>■ 相被告は、約9.5mも離れたところから自転車に乗った被害者を発見していたことから、被害者も僅かな注意を払うことで事故発生を防ぎ得た。<br/>本件事故は、被害者と相被告の過失が相まって生じたもの。</p> <p>瑕疵はないことを前提として、事故と防護柵・路側帯との間に因果関係なし</p> |

注) その他の争点（過失割合及び損害額）は誌面の都合上省略した。



図



写真

## 判決の概要

### 国賠法2条論

#### 1 予見可能性について

- 自転車にとっては、本件防護柵横の路側帯が急に狭くなっているという状況。

本件防護柵の高さ（1.1m）、本件防護柵横の路側帯の幅員（約0.8m）を考えると、通常、車道にはみ出さないよう走行しようとするれば防護柵にハンドルをぶつける等して安全な走行ができなくなるおそれ。また、防護柵にぶつからないようにしようと思えば、ある程度は車道部分にはみ出して走行することもやむを得ない状況。

自転車が防護柵の横を通過する際には、一般的な通学用自転車である被害者の自転車の幅は0.57mであるが、運転者が両手でハンドルを操作しつつ、両足を回転させて前進させる2輪車であり、走行に際して車体がある程度左右に振れることが当然予想された車両であるといえるから、路側帯の幅員が自転車の幅を上回っているとしても、このことが直ちに、自転車の通行可能な幅員が確保されていたことにはならない。むしろ、防護柵に多くの傷が付いていたことを考慮すれば、自転車のハンドル位置よりも高い防護柵が存在していることもあり、防護柵にハンドルをぶつける等して安全な走行ができなくなるおそれ。

- 地元住民から被告に対し、何度か防護柵の改修要請があったこと、本件道路が交通量の多い道路であること。等

#### 2 回避可能性について

- 被告としてもかねてから事故現場付近に連続した歩道を設置すべく計画し、実際、事故後に歩道設置工事実施。

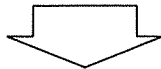


本件事故当時、本件道路は、通常有すべき安全性を備えておらず、設置管理に瑕疵認容。

本件事故現場付近は、遅くとも3ヶ月弱前頃には事故当時と同じ安全性に欠ける状態。少なくとも本件事故のような交通事故を回避するための何らかの応急的措置を講じることは可能。

#### 3 道路管理瑕疵と事故との因果関係について

- 本件事故は、被害自転車が本件防護柵の横を通過するに際して、西側に出っ張って設置されていた本件防護柵の影響でバランスを崩したことを原因として生じた事故であると認めるのが相当。



本件事故と本件道路の管理瑕疵との間には相当因果関係認容。

### 共同不法行為

■ 本件事故は、被告兵庫県並びに相被告大型貨物自動車の運転手及び被告会社が各々独自の独立した不法行為によって発生させた事故。

かつ、これらの各不法行為は、時間的、場所的關係において、客觀的に相関連し、共同して事故を発生。



上記被告らは、原告らに対し、連帯して損害賠償責任。

### 過失割合

■ 防護柵の存在や路側帯が急に狭くなっていることは、遠方からでも認識可能な状態。バランスを崩した被害者にも相応の過失。



損害の公平な分担という見地から、3割5分の過失相殺が相当。

## おわりに

今回の神戸地裁の判決では、原告側の主張が全面的に認められた結果となっている。

本件事故は、数ヵ月後には、本件事故現場の路側帯も拡幅されることが予定されている矢先のものであっただけに、既実施の部分と未実施の部分が残る場合の管理の難しさを痛感させられる事案だった。道路管理者においても、水路への転落防止用の防護柵を設置した措置は適正なものだったと言える。定性的に本件事故を予見できたとしても、南側の路側帯の拡幅工事が道路法二四条の（コンビニエンスストアによる）承認工事だっただけに、ある程度、工事の完成が見込めない状況では、実態として当該工事と接続する部分の拡幅工事に着手できないことは、道路管理の難しさがそこにあると思われる。ただ、道路利用者への注意喚起用の看板を立てる等の措置があればより安全性は確保されたものと考えられる。

全国には暫定的な構造で供用している箇所は数多い。本件のような残念な事故が他の地域で惹起されることのないよう、各道路管理者の更に入念な管理体制が期待される。