

道路管理瑕疵と事故発生との間の

因果関係が争われた事例

— 神奈川県道自動二輪車衝突事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕 平成一四年九月一九日

東京地方裁判所 請求棄却（原告控訴）

〔控訴審判決〕 平成一六年九月三〇日

東京高等裁判所 請求棄却（確定）

はつらに

国家賠償法二条が適用され、国又は公共団体の責任が認められるためには、①公の営造物であること②公の営造物の設置・管理に瑕疵があること③損害が発生していること④公の営造物の設置・管理の瑕疵と損害との間に因果関係があることの要件が必要である。

今回の事例紹介は、原告運転の普通自動二輪車が普通貨物自動車に接触して転倒したのは、事故現場付近の道路が工事中で走行範囲が制限されていたにもかかわらず、適切な工事標識の設置や交

通誘導員の配置等がされていなかったためである等として、原告が道路管理者である川崎市に対し、

国家賠償法二条一項に基づく損害賠償等を求めた事例を取り上げ、相当因果関係についての一審と控訴審における判断を紹介することとする。

一 事案の概要

争いのない事実等

(1) 本件事故の発生

① 日時 平成八年九月一〇日午後一時ころ

② 場所 県道一二四号・稲城読売ランド前停車場線（以下「本件道路」という。）、川崎市麻生区（以下「本件事故現場」という。）

③ 原告車両 普通自動二輪車（以下「原告車両」という。）

④ 訴外A車両 普通貨物自動車（以下「訴外

A車両」という。）

⑤ 事故態様等 本件道路を南方向に走行していた訴外A車両の右側面に、北方向に走行していた原告車両が接触して転倒し、原告が傷害を負った。

(2) 被告川崎市は、本件事故現場付近の本件道路の管理者である。

(3) 本件事故当時、訴外A車両走行車線側にある本件事故現場付近のマンション（以下「本件マンション」という。）前では、歩道切下げ及び歩道改修工事（以下「本件歩道工事」という。）が行われていた。本件歩道工事は、訴外B開発株式会社（以下「訴外B開発」という。）が、被告川崎市の承認及び所轄警察署の許可を得た上で、被告C建設株式会社（以下「被告C建設」という。）

に下請けさせて施工していた。

- (4) C建設の元請業者であるB開発、A及び同人の使用者である運送店も共同被告として訴えが提起されたが、一審において、B開発に対する訴えは取り下げられ、A及び同人の使用者である運送店との間においては和解が成立し、控訴人は両名から和解金の支払を受けた。控訴人は、上記和解金の支払を受けたことなどにより、控訴審において請求を減縮した。

二 主な争点

1 控訴人の控訴審における主張

- (1) 被控訴人川崎市は、道路法に基づく本件道路の管理者として、本件道路の構造、用法、場所的環境及び利用状況などの具体的状況に照らして、通常予測される範囲の車両及び歩行者の通行の安全を確保するための措置を講ずる義務があり、このような措置が採られなかった場合には道路の管理に瑕疵があったものとして、国家賠償法二条一項の責任を負うべきところ、本件道路は、本件事発当時、道路法二四条に基づき、訴外B開発の下請けである被控訴人C建設が工事中であり、その工事は、被控訴人川崎市が承認し、その指示・監督の下に行われていたものであるから、被

控訴人川崎市は、本件道路の通常予想される範囲の車両及び歩行者の通行の安全に配慮し、これを管理する責任があった。

- (2) 本件道路の管理者である被控訴人川崎市は、本件道路の安全を確保するため、道路法四五条一項の道路標識設置義務に基づき、次のような措置を講ずべき義務があった。

ア 道路法四五条二項（平成十一年法律第一六〇号による改正前のもの）を受けて制定された「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（以下「道路標識令」という。）の「幅員減少」の警戒標識を、幅員減少始点の手前五〇メートルから二〇〇メートルまでの地点における左側の路端に設置する。

イ 道路標識令の「道路工事中」の警戒標識を、道路工事における工事中又は作業中である区間の両面及びその手前五〇メートルから一キロメートルまでの地点における左側の路端に設置する。

ウ 道路標識令の「指定方向外進行禁止」の規制標識を車両の進行を禁止する場所の前面に設置する。

ところが、被控訴人川崎市は、上記の道路標識を設置していなかった。これらの標識が設置されていれば、訴外Aに対しては、その走行車線の前方に本件歩道工事のため道路幅

員の減少があり、対向車線にはみ出して進行しなければならぬことをあらかじめ知らせ、また、控訴人に対しては、その走行車線の前方に本件歩道工事のため道路幅員の減少があり、車線にはみ出して進行してくる車両があることをあらかじめ知らせることができ、このような措置が講じられていれば、本件事故の発生を防止することができた。

- (3) 被控訴人川崎市は、訴外B開発に対し、道路法二四条に基づき本件歩道工事を承認するにあたり、同法八七条に基づき、「道路法、川崎市道路管理者以外の者の行う道路工事等に関する規則、その他関係法規、条件を遵守すること」という条件を付した上で、「工事中は工事標識、保安柵等保安施設を設置し、夜間は保安灯を、点灯し事故を起こさぬように特に注意すること」とする義務を課している。また、建設省（当時）が制定し、被控訴人川崎市にも交付された「建設工事公衆災害防止対策要綱」を受けて、被控訴人川崎市は、建設省が制定したものと同内容の「建設工事公衆災害防止対策要綱」（以下「要綱」という。）を制定し、「起業者及び施工者は土木工事にあたっては、公衆災害を防止するために、この要綱の各項目を遵守しなければならない」と定めている。これらの規定に基づき訴外B

開発が負う道路標識の設置義務は、道路管理者が法令に従って負担する設置義務を代行するものであって、道路管理者と共同で負うものである。

そして、被控訴人川崎市は、「道路工事現場における標示施設等の設置基準」を受けて、「道路工事保安施設設置基準」（以下「設置基準」という。）を制定している。これによれば、被控訴人川崎市は訴外B開発に対し、道路標識の設置等に関し次のような指導・監督をする義務があった。

ア 設置基準に基づく工事予告標識板、設置基準に定める「道路工事中」の警戒標識、「指定方向外進行禁止」の警戒標識、「道路工事中」の標示板、「ご通行中の皆様へ」の標示板、「歩行者案内板」、「内部照明式工事中標示板」を設置する。

イ カラーコーン、バリケードを設置する。

ウ 交通誘導員を工事始点に配置する。

(4) 被控訴人川崎市は、上記のような道路標識を自ら設置し、あるいは訴外B開発に対し、要綱に定められた道路標識や標示板等の設置及び交通誘導員による誘導を指導・監督するという措置を一切講じておらず、被控訴人C建設は、本件歩道工事現場の仮歩道と車道の境に数個の赤いセーフティコーンを置いた

だけであった。すなわち、本件事故現場付近では、幅員二・四メートルを超える車両は対向車線にはみ出して通行せざるを得ないにもかかわらず、そのことを進行してくる車両の運転者に遠方から知らせ、対向車両の進行に注意し、徐行ないし一時停止し、あるいはできる限り道路の端を走行して衝突や接触の危険を避けるよう注意するなどの措置は採られていなかった。したがって、本件道路には、通行の安全を確保するための十分な措置が講じられていなかったから、その管理に瑕疵があったというべきである。

(5) 控訴人にも過失があったが、控訴人車両の走行が通常予想される通行方法を超えたもの又は異常あるいは無謀な走行方法ということではできないから、本件事故の発生と道路の管理の瑕疵との間には相当因果関係がある。

2 上記主張に対する被控訴人らの反論

道路標識の設置は道路管理者の裁量によるところ、本件道路は、カーブが緩やかで見通しが良好であり、走行速度が時速四〇キロメートルに制限されており、セーフティコーンの設置や交通誘導員の配置等によって、本件歩道工事の存在を十分に認識することができるから、控訴人が主張するような標識を設置する必要はなく、また、控訴人

が通常の注意を払って走行していれば、少なくとも本件事故現場から約七〇メートル手前で本件事故・現場付近の状況を明確に視認し得たはずであり、控訴人が通常の運転措置を講じていれば、本件事故は起こり得なかった。したがって、控訴人が主張するような標識等が本件事故現場付近に設けられていなかったからといって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたものということはできず、また、仮に本件道路の管理に瑕疵があるとしても、本件事故の発生は専ら控訴人の無謀運転によるものであるから、道路の管理の瑕疵と本件事故の発生との間に相当因果関係はない。

三 主な争点に対する裁判所の判断

一審（東京地方裁判所）の判断

- 1 主文 原告らの請求をいずれも棄却する
- 2 道路管理の瑕疵と本件事故との因果関係について

(1) 国又は地方公共団体に対して国家賠償法二条一項の責任を問うためには、公の营造物の設置又は管理に瑕疵があるだけでなく、その瑕疵と損害の発生との間に相当因果関係のあることが必要であると解される。

本件事故当時、交通誘導員による歩行者の誘導や車両の交通整理が行われていなかったこと、本件歩道工事を工事現場手前において

表示する道路標識等が何ら設置されていなかったことは、認定したとおりである。原告は、これらの点が道路管理の瑕疵に当たると主張するのであるが、この点は措くとして、以下のとおり、本件においては、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことと、本件事故の発生との間に相当因果関係が存しないというべきである。

(2) 本件事故当時の具体的な状況の下においては、原告車両走行車線を走行する車両の運転者は、通常の注意を払って運転をしていれば、本件歩道工事の存在を認識することができ、適切な回避行動を採ることによって容易に対向車両との衝突を避けることができたのであるから、本件事故は、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことに起因するものではないというべきである。

(3) かえって、本件事故態様にかんがみると、本件事故の原因は、専ら、訴外A及び原告の過失にあると考えられる。

(4) したがって、本件においては、交通指導員による交通整理等が行われていなかったこと及び道路標識等が設置されていなかったことと、本件事故の発生との間に相当因果関係が

あるということはできず、被告川崎市に国家賠償法二条一項による損害賠償責任は存しないと解するのが相当である。また、民法七一条一項による土地の工作物の設置又は保存の瑕疵による責任についても、その瑕疵と損害の発生との間に相当因果関係のあることが必要であると解されるから、同様に、被告C建設についても、民法七一条一項による損害賠償責任は存しないと解すべきである。

3 結論

以上によれば、その余の争点について判断するまでもなく、原告の被告らに対する請求はいずれも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。

控訴審（東京高等裁判所）の判断

1 主文 本件控訴をいずれも棄却する

2 本件道路の管理の瑕疵について

(1) 道路法四五条一項は、道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の安全と田滑を図るため、必要な場所に道路標識を設けなければならぬと規定し、同条二項（平成十一年法律第一六〇号による改正前のもの）において、道路標識の種類、様式及び設置場所その他必要な事項は、総理府令・建設省令で定め

るとし、これを受けて制定された道路標識令は、幅員減少を示す警戒標識は、道路管理者が幅員の減少始点の手前五〇メートルから二〇メートルまでの地点における左側の路端に設置し、道路工事中を示す警戒標識は、道路管理者が道路における工事中又は作業中である区間の両面及びその手前五〇メートルから一キロメートルまでの地点における左側の路端に設置するものとすると定めている（道路標識令四条一項二号、二条、別表第一の番号212、213）。

また、被控訴人川崎市の制定した要綱は、第一七（道路標識等）として、「起業者及び施工者は、道路敷に又は道路敷に接して作業場を設けて土木工事を施工する場合には工事による一般交通への危険及び渋滞の防止、歩行者の安全等を図るため、事前に道路状況を把握し、交通の処理方法について検討の上、道路管理者及び所轄警察署長の指示するとともに従い、道路標識令及び道路工事現場における標示施設等の設置基準による道路標識標示板等が必要なものを設置しなければならぬ」と定め、第一九（遠方よりの工事箇所の確認）として、「施工者は、交通量の特に多い道路上において土木工事を施工する場合には、遠方からでも工事箇所が確認でき、安全

な走行が確保されるよう、保安施設を適切に設置しなければならない。このため、第一七（道路標識等）及び第一八（保安灯）に規定する道路標識及び保安灯の設置に加えて、作業場の交通流に直面する場所に工事中であることを示す標示板（原則として内部照明式）を設置するものとする」とし、「施工者は、

工事を予告する道路標識、標示板等を、工事箇所前方五〇メートルから五〇〇メートルの間の路側又は中央帯のうち視認しやすい箇所に設置しなければならない」と定め、第二〇（作業場における交通の誘導）として、「施工者は、道路上において土木工事を施工する場合には、道路管理者及び所轄警察署長の指示を受け、作業場出入口等に必要に応じて交通誘導員を配置し、道路標識、保安灯、セフティコーン又は矢印板を設置する等、常に交通の流れを阻害しないよう努めなければならない」と定めている。

(2) 原審認定事実によれば、本件事故当時、本件道路の制限速度は時速四〇キロメートルで、両側駐車禁止、追越しのための右側部分はみ出し禁止の規制がされ、その旨の道路標識が設置されていたが、仮歩道の車道側に設置された数個の赤いセーフティコーン以外には、工事中であることを示す道路標識は一切

設置されていなかった。また、本件事故が発生した平成八年九月一〇日午後一時ころは、昼休み中で作業自体は行われておらず、交通誘導員による歩行者の誘導や車両の交通整理も行われていなかった。

原審認定のとおり、衝突地点の手前約八〇メートルの地点（控訴人車両走行車線側）からは、カーブした先の対向車両の有無は視認することができず、衝突地点の手前約五〇メートルの地点からも、本件マンション前を走行してくる対向車両は若干見にくい状況であり、衝突地点の手前約三〇メートルから、本件マンション前を走行してくる対向車両を視認することができたものである。そうすると、訴外A車両走行車線上を進行する車両が上記仮歩道のためセンターラインをはみ出して運転している場合、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者が対向車両を発見するが遅れたときは、なお接触や衝突の可能性があるとすることができ、現に本件事故が発生した（回避の可能性は、双方の車両の速度や運行の態様にかかることになる）。したがって、本件道路の場合、訴外A車両走行車線側は三・五メートルの幅員があったものの、約一・一メートル幅の仮歩道が設けられていたため、車両幅員が二・四メートル以上の車両

は必然的にセンターラインを越えて走行せざるを得ない状況にあり、その状況を明確に認識することができるのは衝突地点の手前約三〇メートルの地点であったから、道路管理者としては、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者が、より早期の段階において、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置を講ずる必要があったといわなければならない。その措置を講じていない場合には、本件道路は通常有すべき安全性を欠き、その管理に瑕疵があったといわなければならない。

上記(1)のとおり、道路標識令及び被控訴人川崎市の制定した要綱（第一九（遠方よりの工事箇所の確認））が定めているのも上記のような趣旨と解されるのであって、本件道路に本件歩道工事による幅員減少等の警戒標識が設置されていれば、控訴人がこれを認識し、より早い段階で本件歩道工事による幅員減少に気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定することができない。ところが、本件道路には、仮歩道の車道側に数個の赤いセーフティコーンが設置されていたのみで、道路標識令が定める幅員減少を示す警戒標識等は設置されていなかった。セーフティコーンは、道路工事中であることを表

示する機能を有するが、道路標識令が定める警戒標識と異なるものであり、道路標識令が定める警戒標識は、運転者に対し、幅員の減少があることを少なくとも五メートル以上手前において認識させることを目的とするものであるから、セーフティコーンの設置をもって十分ということではない。なお、被控訴人らは、本件事故当時、本件歩道工事現場には交通誘導員が配置されていた旨主張するが、そうだとしても、本件事故当時は昼休み中であつて、交通誘導員による交通整理等が行われていなかったことは原審の認定するとおりである。

以上によれば、本件道路は、本件歩道工事現場付近で仮歩道のため幅員が減少し、車両幅員が二・四メートル以上の車両は必然的にセンターラインを越えて走行せざるを得ない状況にあつたにもかかわらず、道路標識令で定める幅員減少を示す警戒標識等の設置がなく、控訴人車両両走行車線上を進行する車両の運転者に対し、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置が講じられていたものといふことはできないから、道路の管理に瑕疵があつたといふべきである。

(3) 上記のとおり、本件道路に上記警戒標識等

が設置されていれば、控訴人がこれを認識し、より早い段階で本件歩道工事による幅員の減少に気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できないのであつて、上記説示に照らせば、本件道路が通常有すべき安全性を備えていたものといふことはできない。そして、控訴人の過失の程度が大きかつたとしても、本件道路に上記警戒標識等が設置されていたとすれば、控訴人がこれに気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できない以上、道路の管理の瑕疵と事故発生との間の因果関係を否定することもできない。

なお、被控訴人川崎市は、被控訴人川崎市に道路標識等の設置義務が生じるのは道路管理者自らが工事を行う場合に限られ、本件歩道工事に関して道路標識等を設置する義務を負うのは工事施行者である訴外B開発であり、被控訴人川崎市は同社に対し、承認条件を付した上で、道路工事等施行承認書を交付したところ、承認条件には、道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するため必要な条件が付されていたから、道路管理者として通常果たすべき措置を採っていた旨、また、訴外B開発が被控訴人川崎市に対し、本件歩道工事の着手届を提

出したのは、本件事故の翌日である平成八年九月一日であり、被控訴人川崎市は、本件事故当時、本件歩道工事が開始されていたことを知らなかつたから、本件歩道工事に関する標示等に不備があつたとしても、本件事故の発生を防止する措置を採り得なかつた旨主張する。

しかしながら、道路法四五条一項により道路標識の設置義務を負うのは道路管理者であることは文言上明らかであつて、その設置義務が、道路管理者自らが工事を行う場合に限定されると解すべき理由は無い。上記(1)のとおり被控訴人川崎市が制定した要綱は、施工者等に対し、道路標識令等による道路標識標示板等で必要なものを設置することを義務付けているが、これは、被控訴人川崎市が、道路管理者として負う上記義務を工事施工者に負わせたものによらず、これによって、被控訴人川崎市が道路管理者として負う上記義務を免れるものと解することはできない。

(4) 上記のとおりであり、本件道路の管理には瑕疵があつたものといふべきであるから、被控訴人川崎市は国家賠償法一条一項に基づき、本件歩道工事のため本件道路を占有していた被控訴人C建設は民法七七一七条一項に基づき、その瑕疵によって生じた損害を連帯し

て賠償する責任がある。

3 過失相殺について

(1) 複数の加害者の過失及び被害者の過失が競合する一つの交通事故において、その交通事故の原因となったすべての過失の割合（絶対的過失割合）を認定することができるときは、絶対的過失割合に基づく被害者の過失による過失相殺をした損害賠償額について、加害者らは連帯して共同不法行為に基づく賠償責任を負うものと解すべきである（最高裁判所平成一五年七月一日第二小法廷判決・判例時報1834号37頁参照）。

上記の認定説示に照らせば本件事故は、訴外Aの過失と控訴人の過失及び本件道路の管理の瑕疵が競合して発生したものと認められるので、三者の過失割合（道路の管理の瑕疵については本件事故に対する寄与の割合）を検討する。

(2) 訴外Aの過失について

訴外Aは、仮歩道による幅員の減少のため本件道路を右側部分に約五〇センチメートルはみ出しで走行したが、幅員の減少は道路工事によるものであり、また、約五〇センチメートルのはみ出しは、訴外A車両の幅員及び走行方法から考えてほぼ最小限度のはみ出しとすることができるから、訴外Aが上記のはみ出し運転をしたこと自体に過失はないというべきである。

しかしながら、訴外Aは、控訴人車両が前方約

三九・五メートルの対向車線上を時速約六〇キロメートルで走行してくるのを認めたのであり、約五〇センチメートルにせよ、はみ出し運転をすれば、対向車との接触衝突の危険が生ずるのであるから、控訴人車両の動静には十分な注意を払い、徐行をするなどの措置を採る義務があったといふべきである。しかるに、訴外Aは、そのまま進行しても、控訴人車両には対向車線上を走行できる十分なスペースがあると考え、若干の減速をしただけで漫然と自車を走行させたものであるから、上記義務違反の過失がある。

(3) 控訴人の過失について

道路交通法一八条一項は、車両は道路の左側に寄って通行しなければならないと定めているところ、上記のとおり、訴外A車両は対向車線を約五〇センチメートルはみ出して走行していたが、その場合でも、控訴人車両走行車線には、なお三メートルの幅員があったから、控訴人が左寄り通行の原則を遵守していれば、本件事故が生ずることはなかった。控訴人は、控訴人車両をセンターライン寄りに走行させていったのは、カーブの先の視界が悪いためであり、やむを得ない旨主張するが、その理由がないことは原審の説示するとおりである。控訴人は、制限速度を時速約二〇キロメートル超えて走行していたのであって、控訴人車両がセンターライン寄りにふくらんでいったの

は、むしろカーブを曲がる際の速度の出し過ぎと関係があるといふべきである。

また、控訴人が訴外A車両を発見したのは衝突地点の手前約四・六メートルの地点であり、そのため回避行動を採ることができないまま接触衝突したが、控訴人が前方を注視し、より早期に訴外A車両を発見していれば、回避行動を採ることは容易であった（制限速度違反がなければ、より容易であった）と考えられるのであって、控訴人には、制限速度違反に加え、著しい前方注意義務違反があったといわなければならない。前記のとおり、道路工事その他の障害のため、対向車線上を走行する車両がやむを得ず対向車線をはみ出して走行することもあり得るのであるから、控訴人は対向車両の動向にも注意して走行すべきであった。

以上のとおりであって、本件事故の発生については控訴人に大きな過失があり、これを訴外Aの上記過失と比較した場合、その割合は訴外Aの過失を一、控訴人のそれを二とするのが相当である。

(4) 道路の管理の瑕疵について

前記のとおり、本件道路には、道路標識令に定める幅員減少を示す警戒標識等の設置がなく、控訴人車両走行車線上を進行する車両の運転者に対し、本件歩道工事による車道の幅員の減少があることを認識できる措置が講じられていたものとい

うことができず、また、上記警戒標識等が設置されていたらとすれば、控訴人がこれに気付き、減速するなどの措置を講ずることができた可能性を否定できないから、道路の管理の瑕疵と事故発生との因果関係も否定することができない。しかしながら、前記のとおり、本件道路の仮歩道による幅員の減少は約一・一メートルであつて、本件道路には全体としてなお、五・九メートルの幅員があつたから、普通乗用車程度の車両のすれ違いは十分に可能であり、訴外A車両走行車線上を進行する車両が仮歩道のためセンターラインをある程度はみ出して運転していたとしても、控訴人車両走行車線上の車両の運転者が前方の注視を怠らなければ、衝突を回避することは十分に可能であり、事故発生の危険性はそれほど大きいものではなかつたということができる。したがつて、本件道路の管理の瑕疵は比較的軽微なものといつて、控訴人に対する過失があつたといふべきことは上記のとおりであるから、本件事故の発生に対する道路の管理の瑕疵の寄与の割合を一とする場合、控訴人の過失割合は八割とするのが相当である。

(5) 絶対的過失割合について

以上によれば、本件における上記三者の絶対的過失割合（道路の管理の瑕疵については本件事故に対する寄与の割合）は、道路の管理の瑕疵を一、

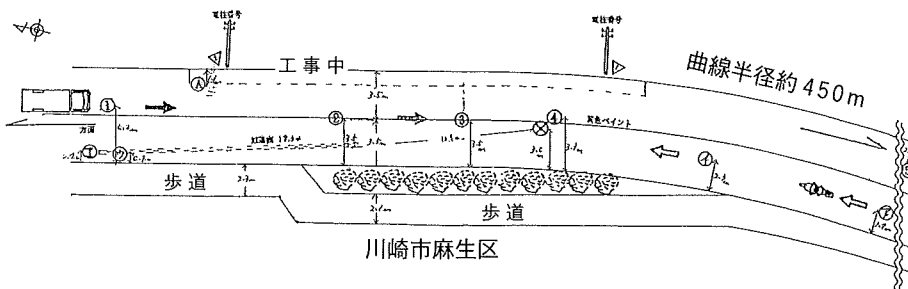
訴外Aの過失を四、控訴人の過失を八とするのが相当である。

4 損害について

控訴人は、本件訴訟において訴外A及び同人の使用人である運送店との間において成立した和解等により支払いを受けたので、被控訴人の損害は、既にその全額がてん補済みである。

5 結論

よつて原判決は結論において相当であり、本件控訴はいずれも理由がないので棄却することとし、主文のとおり判決する。



別図