

沿道住民により防護柵が撤去された 道路の設置又は管理の瑕疵が争われた事例

— 千葉県道防護柵不全歩行者転落事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕

平成一六年一月一七日

千葉地方裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

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り、「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う」とされている。

今回の事例紹介は、県道を歩行中に河川に転落して傷害を負いその後死亡した事故に付き、死亡した歩行者の相続人が、事故は道路と河川との間

に防護柵が設置されていなかったことにより起きたものであるとして、国家賠償法二条一項等に基づき、損害賠償を請求した事例のうち道路管理者に関係するものを取り上げ、前回に続き道路の通常有すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

一 事案の概要

本件は、Aが一般県道を歩行中に河川に転落して傷害を負い、その後死亡した事故に付き、Aの相続人である原告らが、上記事故は、道路と河川との間に防護柵が設置されていなかったことにより起きたものであるとして、①被告D及びその妻被告Eら（以下「被告Dら」という。）は、以前上記道路と河川との間に設置されていた防護柵を撤去したものであり、上記撤去行為及び防護柵を

復旧せず放置したことは不法行為に当たり、また同被告らは工作物の占有者としての責任を負う、②上記事故当時、上記箇所には防護柵が存在しなかったことは、被告千葉県による上記道路又は河川の設置管理に瑕疵があったといふべきである、と主張して、被告Dらに対し民法七〇九条、七二七条一項に基づき、被告千葉県に対し国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事案である。

1 争いのない事実等

(1) Aは、平成一五年一月一四日午前九時四〇分ころ、一般県道勝浦停車場線（以下「本件道路」という。）を、JR勝浦駅（勝浦駅）から一般国道二九七号線（以下「国道二九七号線」という。）に向かって歩行していたところ、

二級河川墨名川（以下「墨名川」という。）に掛かる墨名橋の、勝浦駅寄りの先端付近（以下「墨名橋の手前」という。）から、墨名川河床の「犬走り」と呼ばれるコンクリート上に転落した。（以下「本件事故」という。）

Aは、本件事故により、第一腰椎圧迫骨折の傷害を負った。

(2) A（大正一三年五月生まれ）は、平成一五年四月七日、七八歳で死亡した。

原告BはAの妻であり、原告CはAの子である。

(3) 本件道路の管理者は被告千葉県であり（道路法一五条）、墨名川の管理者は千葉県知事であった（河川法一〇条一項）。

(4) 本件事故当時の、本件道路及び墨名橋の手前付近の状況は別紙図面及び次のアないしオのとおりである。

ア 本件道路は、勝浦駅前の広場と国道二九七号線を結ぶ、アスファルト舗装された片側一車線のほぼ直線の道路であり、墨名橋の手前までは、本件道路の総幅員は八・一九m（うち車道幅員が五・五m、国道二九七号線方向に対して左の路肩〔本件左路肩〕の幅員が一・三m、同じく右の路肩の幅員が一・三九m）であった（なお以下、国道二九七号線方向に向かって左方向を左、同様に右方向を右として記載する。）。

墨名橋の手前まで、本件道路の左右いずれの側にも歩道はないが、車道と左右の各路肩との間に白線が引かれている。また、本件左路肩内の左側部分に幅六七cmの蓋付側溝（以下「本件側溝」という。）が設置されており、本件側溝は本件道路に沿って、墨名橋の手前まで続いていた。

本件道路は、墨名橋の手前付近から国道二九七号線に向かって、墨名川（川幅七m、道路面から護岸擁壁下小段までの深さ約三m）の上に架かる墨名橋となっており、その総幅員は六・三m、うち車道幅員は五・五mで、左右いずれの側にも歩道はない。

すなわち、本件道路は、墨名橋の手前付近で、総幅員一・八九m狭くなっていた。

イ 本件側溝は、墨名橋の手前で、墨名川に一・二m突出する形で途切れており、墨名川に突出した部分のうち、先端部四七cm（本件側溝先端部）には蓋がなかった。

ウ 本件側溝先端部付近の本件道路上（本件側溝先端部付近）に、墨名川への転落を防止するための防護柵は設置されていなかった。

エ 本件側溝最先端の右側の本件左路肩内に、高さ六七cmの白色の支柱（本件支柱）が存在した。

本件支柱から勝浦駅に向かって約一・七m

離れた、左路肩内及び本件側溝の右側（車道と左路肩との境を示す白線の左端からの距離は約一六cm）に位置する地点に道路標識柱（本件標識柱）が設置されていた。

本件標識柱の、国道二九七号線方向に向けてすぐ手前には、ジャンボデリネーターと呼ばれる、高さ九七cm、反射板の直径三四cmの円形の視線誘導標（本件視線誘導標）が設置されていた。

オ 墨名橋の手前付近の本件道路の左には被告Dらの居宅（以下「D宅」という。）の駐車スペース（本件駐車スペース）があり、本件駐車スペースと墨名川との間に防護柵は存在しなかった。

(5) 平成一三年五月ごろまでは、国道二九七号線方向に対し、本件側溝先端部付近に、本件支柱を右の支柱とし、本件側溝の左側の本件駐車スペース内に立てた支柱を左の支柱とする防護柵（本件旧防護柵）が存在したが、そのころ、D宅を建て替えるに際し、被告Dが駐車スペースを拡大するため、建設業者に依頼して本件旧防護柵を撤去させた。

その後、本件事故が発生するまで防護柵の復旧はなされなかった。

二 主な争点と当事者の主張

1 主な争点

(1) 本件事故発生の経緯（Aの転落経路及び事故態様）

(2) 本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か

(3) （上記(2)の瑕疵があったと認められた場合）当該瑕疵と本件事故との因果関係

(4) ア 被告Dに民法七〇九条又は七二七条一項に基づく不法行為責任が成立するか否か

イ 被告Eに民法七〇九条又は七二七条一項に基づく不法行為責任が成立するか否か

(5) 損害（過失相殺）

2 争点に対する当事者の主張

(1) 争点(1)「本件事故発生の経緯（Aの転落経路及び事故態様）」について

（原告らの主張）

Aは、本件側溝に沿って歩行中、誤って本件側溝先端部付近から転落した。

（被告千葉県の主張）

不知。

(2) 争点(2)「本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か」について

（原告らの主張）

本件道路の、墨名橋の直前で幅員が狭くなり、本件側溝が川に突出した形で途切れているという状況、本件道路は比較的多くの自動車が高速度で通行する道路であり、国道二九七号線方向を進行方向として本件道路を通行する歩行者は、後ろから進行してくる車に注意しつつ、本件道路の左側に寄って歩行する必要があることなどに照らせば、本件道路又は墨名川に防護柵が設置されていなかったことは、本件道路又は墨名川が通常有すべき安全性を欠いていたというべきであり、被告千葉県による本件道路又は墨名川の設置又は管理には国家賠償法二条一項の瑕疵がある。

（被告千葉県の主張）

争う。国家賠償法二条一項の瑕疵とは、公の営造物が通常備えるべき安全性を欠く場合を指すと解すべきであるところ、①墨名橋の手前付近の本件道路は、直線で見通しが良く、本件道路は自動車交通量も比較的少なく、かつ低速で走行する区間であったことからすれば、歩行者は前方を注視して歩行していれば二〇m以上手前からでも容易に危険箇所を予見することができる、これを回避して安全に通行することができること、②歩行者に安全通行を喚起するため、本件視線誘導標が設置されていたこと、③本件

撤去後本件事故が起ころるまで、転落事故が発生したことはなく、また、交通モニター（千葉県

の委嘱により、道路及び付帯施設の損傷・危険箇所等の通報を行う者である。）、勝浦市又は墨名橋の手前付近の住民から、本件道路の安全性に対する指摘、苦情又は改善要求もなかったこと、以上に照らせば、防護柵の不存在をもって本件道路が上記安全性を欠くと評価することはできない。

(3) 争点(3)「当該瑕疵と本件事故との因果関係」について

（原告らの主張）

本件事故は、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていなかったことを原因として発生したものである。

（被告千葉県の主張）

争う。本件事故は、前方を全く注視しないという、Aの不適切な歩行方法に起因するものであるから、防護柵が設置されていなかったことと本件事故との間に相当因果関係はない。

(4) 争点(4)について【略】

(5) 争点(5)「損害（過失相殺）」について

（被告らの主張）

以下の各事実に照らせば、本件事故につき、Aには重大な過失がある。

ア 本件事故は白昼に発生したものであり、本

件道路は直線の短区間路線であったから、歩行者の視界は極めて良好であったこと。

イ 本件道路の交通量は少なく、本件視線誘導標が設置されていたことに照らしても、歩行者が前方を注視すれば極めて容易に道路状況を確認することができ、容易に危険を回避することができ得る状況であったこと。

(原告らの主張)

否認ないし争う。

三 争点に対する裁判所の判断

主 文

1 被告千葉県及び被告Dは、各自、原告Bに対し八七二万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 被告千葉県及び被告Dは、各自、原告Cに対し八七二万円及びこれに対する支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

3 原告らの被告D及び被告Eに対する請求並びに被告千葉県及び被告Dに対するその余の請求をいずれも棄却する。

1 争点(1)「本件事故発生の際緯(Aの転落経路及び事故態様)」について

(1) 本件事故の直前、Aが、原告Bに「車が来て危ないから本件左路肩内に入れ。」という旨の

指示をしたことが認められ、Aが、同人と原告

Bが歩行するについて、後方から車が進行してくるため、本件道路の左側に寄って歩行しなければ危険であるとの認識を有していたことが認められる。また、Aが上記指示をした際、同人は原告Bの前方を歩いていたこと、原告Bは、Aの後をついて歩くつもりで、本件側溝上を歩いていたことが認められ、このことに、本件道路に歩道がなかったこと(上記「争いのない事実等」(4)アを加えて判断すれば、上記のような認識を有していたAが、本件事故の直前、本件道路の左端に位置する本件側溝上を、正規の歩道の代わりとして歩行していたものと推認することができる。

(2) 次に、本件事故当時、本件駐車スペースには本件自動車も駐車されていたことが認められる。また、本件自動車は通常、墨名川にその前部を向けて駐車されていることが認められ、本件事故当時も同様であったことが推認されるほか、本件駐車スペースに本件自動車を停めた場合、本件駐車スペースの面積が狭いため、駐車の際、本件自動車後部が本件側溝を覆う形となることが認められる。以上からすれば、Aは、本件自動車の右側を通行する際、いったん本件道路の車道部分に出たものと認められる(なお、本件自動車後部の左側

は被告Dらの自宅にほぼ接しているから、Aが本件自動車の左側を通行したとは考え難い)。

(3) ところで、本件自動車の前部付近の右側に本件標識柱が存在するところ、本件標識柱は車道と左路肩との境を示す白線の左端から約一六cm左の地点に設置されている(上記「争いのない事実等」(4)エのため、歩行者が本件標識柱の右側を通行しようとした場合、本件道路の車道部分にはみ出して歩行せざるを得ないと認められること、他方、本件標識柱の左側には本件側溝が続いていることからすれば、Aが前方に墨名川が存在することに気づいていなかったとすれば、同人が、本件自動車を避けてその右側を通行するためいったん本件道路の車道部分に出た後、本件標識柱の左側を通行することで再び車道部分にはみ出すことを避けようと、本件側溝上に戻って歩行を続けたものと推認できる。

(4) 以上からすれば、本件事故発生の際緯は、Aが本件側溝上をまっすぐ歩行していたところ、本件自動車の後部が本件側溝を覆う形で駐車されていたため、本件自動車を避けてその右側を通るためいったん本件道路の車道部分に出て歩行したが、本件自動車と前方の本件標識柱の間に人が通れるだけのすき間があったことから、再び本件側溝上に戻り、本件標識柱の左側を通る形で本件側溝上を歩行していた際に起こった

ものであり、本件事故の態様は、Aが、後方から自動車が進んでこないか否か、又は原告Bが本件道路の左端に寄って歩いているか否かに注意を取られ、後方を振り向くなどして前方への注意を欠いたため、本件側溝先端部が墨名橋に突出する形で途切れていることに気づかず、本件側溝先端部付近から墨名川に転落したものと認めることが相当である。

2 争点(2)「本件道路又は墨名川の設置又は管理に国家賠償法二条一項の瑕疵があったか否か」について

(1) 原告らは、本件事故当時、本件道路上に防護柵が存在しなかったことは、本件道路又は本件河川の設置又は管理の瑕疵に当たると主張するところ、本件旧防護柵の一部は本件道路の側溝部分に跨って設置されていたこと、したがって防護柵は、道路の交通の安全性を確保するために設置されていたものといえること、本件事故が、Aが本件道路を通行していた際に起こったものであることに照らせば、本件においてはまず、被告千葉県による本件道路の管理に瑕疵があったか否かを検討することが相当である。

(2) そこで検討するに、本件側溝が本件道路の左端に位置し、本件道路に沿って墨名橋の手前までほぼまっすぐに延びていたこと及び本件側溝

先端部が墨名川に突出した形で急に途切れていたことは上記認定「争いのない事実等」(4)ア及びイのとおりであるから、本件側溝の上を通行する歩行者等が、本件側溝先端部から墨名川に転落する危険があったと認められる。

そして、本件道路が総幅員八・一九mと比較的狭い道路であったことは上記認定「争いのない事実等」(4)アのとおりである。また、本件道路につき、本件事故のあった日時と同様の平日午前九時から一〇時の時間帯の、国道二九七号線方向に向かう自動車(軽乗用車、乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車)の数は、平成一一年当時、一時間平均で一二五台であったことが認められ、その後本件事故時までに本件道路の交通量が大幅に変化したことを示す証拠もない。とすれば、本件道路の左側を国道二九七号線に向かって通行する歩行者等からすれば、平均して約三〇秒に一台の割合で、後方から自動車が通行してくる状況であったことが推定できる。

以上に加え、道路に沿ってまっすぐ延びている側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということ自体、通常人の予想を超えた事態というべきであることを併せて判断すれば、上記転落の危険は通常予想することができるところであったというべきである。

以上からすれば、本件道路は、公の営造物が

通常備えるべき安全性を欠いていたものと認められ、したがって、被告千葉県による本件道路の管理には瑕疵があったと認められる。

(3) 本件道路が見通しの良い直線道路であっても、なお本件側溝先端部から墨名川に転落することにつき通常予想し得る危険が存在したことは上記(2)で認定したとおりであり、また、側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということは通常人の予想を超えた事態であること(上記(2))に照らせば、本件視線誘導標の設置のみによって本件道路の安全性が確保されていたと認めることはできない。

また、仮に本件事故が起こるまで、同様の転落事故が発生したことがなく、また付近住民等から危険である旨の指摘がなされていなかったとしても、そのことによって、直ちに本件道路が上記安全性を具備していたと認めることはできない。

したがって、被告千葉県の上記主張は理由がない。

(4) なお、被告千葉県は、本件撤去につき認識を欠いていたためその修復の指示をしなかった旨主張し、これは防護柵を修復又は設置しなかったことにつき被告千葉県に過失がなかったという趣旨の主張とも解されるが、営造物が通常有すべき安全性を欠いている場合に、これに基づ

く地方公共団体の賠償責任を認定するに当たっては、その過失の存在を必要としないと解されるから、被告千葉県の上記主張は理由がない。

3 争点(3)「当該瑕疵と本件事故との因果関係」について

(1) Aは、上記認定(「争点(1)について」)のとおり、本件側溝が墨名川に突出した形で途切れていることに気づかずに行歩した結果、墨名川に転落したものである。

そして、本件事故当時、仮に、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていれば、Aにおいて防護柵に気づくか、又は防護柵に体が当たることにより、転落を回避し得たと認めることが相当であるから、本件道路の管理に係る瑕疵(「争点(2)について」(2))と本件事故との間には因果関係がある。

この点被告千葉県は、本件事故はAの不適切な歩行により引き起こされたものであるから、上記瑕疵と本件事故との間に因果関係はない旨主張するが、仮にAに前方不注意等の過失があったとしても、上記防護柵が設置されていれば本件事故は防げたとの上記認定に照らせば、本件事故が専らAの一方的過失のみによって起こったものと認めることはできず、被告千葉県の上記主張は理由がない。

(2) そして、Aが、本件事故による傷害(上記

「争いのない事実等」(1))を原因として死亡したことが認められるから、結局、本件道路の管理に係る瑕疵(「争点(2)について」(2))とAの死亡との間には因果関係が認められる。

4 争点(4)について【略】

5 争点(5)「損害(過失相殺)」について

本件事故当時、本件駐車スペースに本件自動車に駐車されており、本件事故は、Aが本件自動車を避けてその右側を通行するため、いったん本件道路の車道に出た後、再び本件側溝に戻って歩行していた際に起こったものであること(上記「争点(1)について」)、本件自動車が駐車されていた場合、本件側溝上を通行する歩行者の前方の視界はある程度遮られると認められること、Aが本件道路を歩くのは初めてであったことを併せて判断すれば、本件事故当時、Aが、本件自動車の勝浦駅寄り手前の地点から、本件道路の前方に墨名川があることを認識することが容易であったと直ちに認めることはできない。しかし、本件自動車の、勝浦駅から見て手前の地点からでも、前方に墨名川の右側の欄干は見えるから、Aにおいて、川があること及び本件道路の幅員が狭まっていることを認識することはなお可能であったということが

できるほか、本件自動車の右側を通過して本件側溝上に戻った地点から本件側溝先端部付近までの距離は約四m程度あることが認められ、本件自動車の右側を通過して本件側溝上に戻った後であっても、本件視線誘導標の存在も考慮すると、同人が前方を注視していれば、本件側溝先端部が途切れていることにつき、容易に認識が可能であったというべきである。さらに、本件事故は日の出後である午前九時四〇分ころに起こっており(上記「争いのない事実等」(1))本件事故当日の天候は快晴であったこと(なお、本件自動車のほかに同人の視界を遮る状況が存在した事情も認められない)、これらの事情を総合して判断すれば、本件事故に係るAの過失割合を三五%と認めるのが相当である。

6 まとめ

以上のとおりであるから、被告千葉県及び被告Dは原告らに対し、それぞれ国家賠償法二条一項及び民法七〇九条に基づき不法行為責任を負うところ、本件事故は、被告千葉県による本件道路管理の瑕疵及び被告Dの本件撤去行為によって惹起されたものであるから、被告千葉県及び被告Dは、認定の損害賠償額について、連帯して、賠償責任を負う。

通常有すべき安全性の判断は、諸般の事情を総合考慮した上、具体的個別的になされるものであり、营造物の設置管理者における事故回避措置の要否及び可否並びにそれが可能であることを前提とした上での具体的措置の適否が、瑕疵の有無の判断の決め手にされると考えられる。最近、道路に限らず公の营造物の設置・管理瑕疵が問われる事故が起きていることもあり、各道路管理者は更に十分な注意をもって管理にあたるよう期待されている。

当事者の主張及び裁判所の判断のポイント

	原告の主張	被告の主張	裁判所の判断
争点 (2)	<ul style="list-style-type: none"> 本件道路又は墨名川に防護柵が設置されていなかったことは、本件道路又は墨名川が通常有すべき安全性を欠いていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者は前方を注視して歩行していれば20m以上手前からも容易に危険箇所を見ることができ、これを回避して安全に通行することができた。 歩行者に安全通行を喚起するため、本件視線誘導標が設置されていた。 本件撤去後本件事故が起こるまで、転落事故が発生したことはなく、付近の住民等から本件道路の安全性に対する指摘、苦情又は改善要求もなかった。 本件撤去につき認識を欠いていたため、その修復の指示をしなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 本件側溝の上を通行する歩行者等が、本件側溝先端部から墨名川に転落する危険があったと認められる。 道路に沿ってまっすぐ延びている側溝の先端が川に突き出た形で急に途切れているということ自体、通常人の予想を超えた事態といふべきであることを併せて、上記転落の危険は通常予想することができるものであった。
	<p>●本件道路又は墨名川の設置又は管理には国家賠償法2条1項の瑕疵がある。</p>	<p>●防護柵の不存在をもって本件道路が上記安全性を欠くと評価することはできない。</p> <p>●防護柵を修復又は設置しなかったことにつき被告千葉県に過失がなかった。</p>	<p>●本件道路は、公の营造物が通常備えるべき安全性を欠いていたものと認められ、被告千葉県による本件道路の管理には瑕疵があったと認められる。</p> <p>●本件視線誘導標の設置のみによって本件道路の安全性が確保されていたと認めることはできない。</p> <p>●营造物が通常有すべき安全性を欠いている場合に、その過失の存在を必要としない。</p>
争点 (3)		<ul style="list-style-type: none"> 本件事故は、前方を全く注視しないという、Aの不適切な歩行方法に起因するものであるから、防護柵が設置されていなかったことと本件事故との間に相当因果関係はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 本件事故当時、仮に、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていたれば、Aにおいて防護柵に気づくか、又は防護柵に体が当たることにより、転落を回避し得たと認めることが相当であるから、本件道路の管理に係る瑕疵と本件事故との間には因果関係がある。
	<p>●本件事故は、本件側溝先端部付近に防護柵が設置されていなかったことを原因として発生した。</p>	<p>●本件事故はAの不注意によって発生したものであり、道路の設置及び管理に瑕疵はなかった。</p>	<p>●Aが、本件事故による傷害を原因として死亡したことが認められるから、結局、本件道路の管理に係る瑕疵とAの死亡との間には因果関係が認められる。</p>

