

自転車走行中に縁石に接触したためバランスを崩して 自動車に衝突した事故において管理瑕疵が争われた事例

— 千葉県道自転車転倒事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成二七年一月三〇日

千葉地方裁判所

管理瑕疵については棄却（確定）

はじめに

国家賠償法二条一項の营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵があつたか否かは、当該营造物の構造、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。

今回の事例紹介は、運転する自転車のペダルが被告県の管理する縁石と接触し、自転車ごと道路へ転倒して自動車に衝突したものであると主張し、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 事案の概要等

本件は、原告らの子であるAが自転車で走行中に運転手Cの運転する普通貨物自動車に衝突して死亡した交通事故について、原告らが、上記交通事故は、Aが、その進行方向に被告Eが所有占有していた境界扉及び被告Dが所有占有していたコンクリート叩きの添え土台があつたため、運転する自転車のペダルが被告県の管理する縁石と接触することを避けられず、自転車ごと道路へ転倒して上記貨物自動車に衝突したものであると主張して、被告らに対し、運転手Cに対しては不法行為による損害賠償請求権に基づき、運転手Cの使用

者であり上記貨物自動車の保有者である被告B運送に対しては使用者責任及び自動車損害賠償保障

法（以下「自賠法」という。）三条による損害賠償請求権に基づき、被告D及び被告Eに対しては工作物責任による損害賠償請求権に基づき、被告県に対しては营造物責任による損害賠償請求権に基づき被告らの共同不法行為責任を追及して、Aの逸失利益及び慰謝料並びに原告ら固有の積極損害及び慰謝料の合計額から既払額を控除した二、六八一万円及びこれに対する不法行為の日の後の日である平成二二年一〇月一四日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 前提事実

(1) 本件事故の発生

ア Aは、平成二二年一〇月一三日午後三時一七分ころ、千葉県八千代市八千代台北方

面から千葉市方面へ県道幕張八千代線（以下「本件県道」という。）沿いの通路（本件県道から縁石線「縁石が複数個連ねられて線状となっている部分」によって区切られた、当該縁石線を含む部分。以下「本件通路」という。）を自転車に乗って時速約九kmで走行中、同自転車乗りの右ペダルが本件通路上に設置されていた縁石（以下「本件縁石」という。）に接触したためバランスを崩し、自転車で乗ったまま本件県道に転倒したところ、時速約二五kmでAを追い越し本件県道を走行中の運転手Cの事業用普通貨物自動車（以下「加害車両」という。）の後輪により轢過され、脳損傷により死亡した。

イ 被告B運送は、その運送業務のために加害車両を運行の用に供していた。また、運転手Cは被告B運送の被用者であつて、被告B運送の事業の執行について、本件事故を発生させた。

(2) 事故現場周辺の状況

ア 本件事故の発生した場所（以下「本件事故現場」という。）は、本件県道と船橋市方面から八千代台南方面に延びる市道とが交差する、信号機により交通整理がされている十字路交差点の付近に位置する。

イ 本件県道は、片側一車線、幅員五・六m

の直線道路で中央線（黄色実線）により交互通行となっており、縁石等により本件通路との区分がされていた。また、本件県道は、最高速度時速四〇km、駐車禁止、追い越しのための右側部分はみ出し禁止の交通規制がされていた。

ウ 本件事故当時、本件県道の沿道は、八千代台北方面から本件事故現場の約一〇〇m手前付近までは被告県により幅員の広い歩道が整備されていたが、上記約一〇〇m手前付近から本件事故現場の約二三m手前付近までの間は被告県により買収はされたものの拡幅はされずに複数の縁石により本件県道と区切られていた状況であり、また、上記約二三m手前付近から本件事故現場までの間は被告県による買収も完了しておらず、本件通路があった。本件通路は、本件事故現場付近において、縁石を含めて〇・八mの幅員であり、そのほとんどの部分が側溝を覆ったコンクリート蓋で占められていた。

エ 本件現場付近の建物の敷地は、被告E所有の土地であるところ、この土地は被告D共有の土地と隣接している。両土地は被告E所有の土地内にある高さ三六cmのコンクリート製の境界塀（以下「本件塀」という。）により隔てられており、また、本件事故当時、被告

D共有の土地上の全面に高さ約九・五cmのコンクリートが打ち付けられ（以下「本件土台」という。）、本件土台は本件塀に接合していた。本件土台は、被告D共有の土地と本件通路との境界を約一三・五cm越境していた。

オ 本件縁石は、水平方向から見ると台形で、高さ一五cm、幅一八cm、底辺の長さ約二・四五mのコンクリート製のものであり、底面の角は本件土台の直近の角と直線距離約五八cmの位置にあった。

カ 被告県は、平成二二年一月二九日、被告E及び被告Dとの協議の結果、本件通路側にせり出していた本件塀及び本件土台の幅約二〇cmの部分を取り取った。

(3) 当事者

ア Aは平成元年九月一〇日生まれの本件事故当時小学五年生の男児であった。

Aは本件事故日である平成二二年一〇月一日午後四時〇〇分に脳損傷により死亡した。

イ 被告B運送は小型貨物自動車運送業等を目的とする資本金五〇〇万円の有限会社であり、運転手Cは被告B運送の従業員である。

運転手Cは、本件事故に関し、平成一三年三月三〇日、不起訴処分となった。

ウ 被告Dは、土地の共有者であり、本件土台

を所有占有している。

エ 被告Eは、土地の所有者であり、本件塀を所有占有している。

オ 被告県は、本件県道及び通路を管理する地方公共団体である。

二 主な争点と当事者の主張

1 本件の主要な争点は、①運転手Cの過失の有無、②被告B運送の免責の可否、③被告県の本件県道及び本件通路の管理の瑕疵の有無、④被告D、被告Eの所有占有する工作物の設置・保存の瑕疵の有無、⑤過失割合、⑥本件事故と相当因果関係を有する原告の損害の額であり、このうち争点③及び争点⑤に関する当事者の主張を取り上げる。

1 争点③（被告県の管理の瑕疵の有無）について

(1) 原告らの主張

ア 通常の用法について

本件通路を自転車により通行することは通常の用法である。すなわち、本件通路は、多くの人が、自転車による通行が便利又は必要であるという事情から、自転車に乗って通行しており、他方で歩行者の数は多くはないものである。本件通路及び本件県道の幅員は、本件事故現場付近において狭くなっているた

め、本件県道上の白線と本件通路の間の部分を自転車に乗って通行することは危険であり困難であるから、やむを得ず本件通路を通行しなければならないのであって、本件通路に自転車の通行禁止を解除する旨の標識がないからといって通行が禁止されることは不当である。

イ 最高制限速度の低減措置の懈怠について

被告県は、本件県道の幅員が狭小なものであるため、最高制限速度を時速二〇kmにするなどの交通規制をすべきであったにもかかわらずこれを怠った。

ウ 縁石の低位化及びR化（角に緩い丸みをつけること）等の必要措置の懈怠について

本件通路は、本件県道との段差がないことや十分な幅員も満たしていなかったことを補うために縁石線を施したものであるが、本件縁石をより低位化し、またはR化していればAの運転する自転車のペダルはこれに接触しなかったものであり、被告県はこれらの措置を実施すべきであったにもかかわらずこれを怠った。

エ 本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠について

被告県は、本件県道及び本件通路は狭小であるため、本件通路を通行する者にとって本

件県道を通る車両がすぐ側を通過し危険であることから、地元八千代市とも協議するなどして本件県道の道路状況の改善が実現するまでの暫定措置として、本件現場付近に適当な誘導看板を設置させる等の努力をすべきであったのにこれを怠った。

(2) 被告県の主張

ア 通常の用法について

本件通路を自転車により通行することは通常の用法ではない。すなわち、本件通路は縁石線によって車道と区別され歩道とされているのであるから、歩行者の用に供されるものであり、本件県道の側端には走行に支障を及ぼすような障害物がない以上、自転車は本件県道側端を走行すべきであり、歩道である本件通路を走行することは許されないものである。

イ 最高制限速度の低減措置の懈怠について

本件県道の制限速度の決定権限は千葉県公安委員会が有しているものであり、同委員会は制限速度を決定するにあたって道路管理者である被告県と協議することなく独自の判断で決定するものであるから、被告県に最高制限速度の低減措置を採る義務はない。

ウ 縁石の低位化及びR化等の必要措置の懈怠について

緑石は車道と歩道とを区画し、車両の歩道への立ち入りを困難にして歩行者の通行の安全を確保するために設置されているものであるから、これを低位化すれば本件通路への車両の進入を許し、歩行者の通行の安全を確保することができなくなるのであるから、低位化しないことを瑕疵とする原告の主張は失当である。

また、緑石をR化しないことを瑕疵とする原告の主張は、自転車による歩道通行を前提とする点で失当である。

本件緑石の形状は歩行者の歩行に支障をきたすものでないことは明らかであるから、その設置に瑕疵はない。

エ 本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠について

そもそも誘導看板は道路工事等の際に設置されるものであり、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令には、原告主張のような標識は存在しない。

2 争点⑤（過失割合）について

(1) 被告側の主張

ア 本件事故現場は自転車での走行が禁止されているから、Aは、自転車を押して歩行すべきであったのにこれを怠り、あえて自転車で乗って走行した過失がある。

イ 例外的に自転車が歩道を走行する場合さえ徐行しなければならぬにもかかわらず、Aは幅員七五cmしかない本件通路を時速一km以上の速度で走行するという無謀な運転をした過失がある。

(2) 原告らの主張

ア Aが通行していた本件通路は、歩行者自転車道に準ずる国有の公衆用道路であって、道路法及び道路交通法上の歩道ではないから、自転車での走行は許されている。

本件通路上のバス停近くに所在する自転車の通行を許可する旨の標識は、その南側（本件事故現場方向）に歩道があることを予定していないものである。

イ Aが本件緑石に乗っている自転車のペダルを接触させたのは、加害車両に至近距離において追い抜かれたことにより本件県道側へ蛇行したこと及び本件緑石が低位化及びR化されていなかったことが原因であるのであって、Aに被告らが主張するような過失はない。

2 上記以外の争点の主張については割愛し、裁判所の判断についてのみ最後に紹介することとする。

三 主な争点に対する裁判所の判断

1 争点③（被告側の本件県道及び本件通路の管理の瑕疵の有無）について

(1) 以下の事実が認められる。

ア 本件通路には、路上に所在するバス停留所付近の電柱には、千葉市方面から八千代台北方面に向けては「この歩道は自転車もおられます ここから」と記載された道路標識が設置され、同道路標識の裏面すなわち八千代台北方面から千葉市方面に向けては「この歩道は自転車もおられます ここまで」と記載されている。

イ 本件事故現場付近の自治会には、本件事故以前から、本件通路について、狭くて危険である場所であるという住民からの声が寄せられていた。

(2) 被告側は、上記(1)アのような道路標識が本件事故現場付近の本件通路にはないことから、同所は自転車での通行が禁止された歩道であり、本件県道の側端に走行に支障を及ぼすような障害物がなかった以上、本件通路を自転車で走行することはできないにもかかわらず、Aは本件通路を自転車で時速九km以上の速度で走行したとして、Aが本件通路の通常の用法を逸脱したものである旨主張する。

確かに、上記(1)アの道路標識の記載からは、八千代台北方面に向かつては自転車により通行することが許されているが、千葉市方面に向かつては自転車による通行は禁止されているものと解される。

もとより、営造物の通常の用法に即しない行動の結果事故が生じた場合、その営造物として本来具有すべき安全性に欠けるところがなく、その行動が設置管理者において通常予測することのできないものであるときは、当該事故が営造物の設置又は管理の瑕疵によるものであるということとはできない。

しかしながら、通常の用法とは、当該営造物の利用状況等の実態に基づいて認定されるべきものであつて、当該営造物に形式的に予定された用法によつて判断されるべきものではない。

そして、本件県道の車線の幅員は二・八mであつて、本件県道を自転車で行すればすぐその脇を車両が通過するという危険な状態となることや、八千代台北方面から見ると本件事故現場の約一〇〇m手前までは自転車での走行が許可されていることから、特に上記方面から自転車で走行してきた者は、本件県道を走行することは困難であり、そのまま本件通路上を走行しようと考えやすい状況に

あるものと認めることができる。実際にも本件事故現場付近の本件通路をそのまま自転車で走行している者が少なくないことが認められる。

したがつて、本来は本件事故現場付近の本件通路上においては、自転車から降りて自転車を引いて歩行すべきではあるが、当該通路の利用状況等の実態に基づいてその用法を判断すると、本件事故現場付近の本件通路上においても自転車に乗つたまま走行することが通常の用法に即しない行動であるとはいえない。

(3)ア 原告らは、被告県の本件県道及び本件通路の管理等の瑕疵について、①最高制限速度の低減措置の懈怠、②縁石の低位化及びR化等の必要措置の懈怠、③本件現場付近への誘導看板設置等の懈怠を主張する。

イ しかし、①については、制限速度の決定権限は都道府県公安委員会が有しているものであり（道路交通法四条一項）、都道府県公安委員会は道路管理者との協議を経ることなく独自の権限で決定するのであるから、道路管理者において最高制限速度を低減する措置を採らなかつたとしても、その管理を懈怠しているとはいふことはできない。したがつて、被告県が本件県道の最高

制限速度時速四〇kmを時速二〇kmに低減する措置を採らなかつたことについて、被告県の本件県道の管理に瑕疵があつたとは認められない。

ウ ②については、そもそも縁石は車道から車両が入り込まないようにするために設置されるものであり、高さ約一五cmの本件縁石をさらに低位化してしまつたとその目的を達成することが困難となるものと考えられ、また、本件県道について、縁石の高さが高すぎたことにより本件事故以前に危険な事故が発生したあるいは発生する可能性があつたというような事実は認められないから、被告県に、本件通路上にあつた縁石を低位化すべき義務があつたとはいえない。よつて、縁石を低位化しなかつたことについて、本件通路の管理に瑕疵があつたとは認められない。

また、縁石をR化することについては、本件縁石が角張つていたことが本件事故の発生原因であると認めることはできず、また、R化していたとしても垂直方向に回転しているペダルが本件縁石に接触しなかつたということもできない。したがつて、被告県が本件縁石をR化しなかつたことについて、本件通路の管理に瑕疵があつたとは

認められない。

工 ③については、本件事故以前から、本件通路の狭さのため、そこを通行する者のすく側を車両が通過するような危険な状況であったことは認められるが、誘導看板の設置義務が発生する法的根拠が明らかではなく、また、自転車に乗っている通行者に対しては本件事故現場から八千代台北方面の約一〇〇m先の地点においてその地点までしか自転車で通行することができない旨の道路標識が設置されていたのであるから、被告県が本件現場付近に誘導看板等を設置するなどの措置をしなかったことについて、本件通路の管理を怠っていたとはいえず、よって、その管理に瑕疵があったとはいえない。

(4) 確かに、本件事故当時、本件事故現場付近の本件通路の状態は、八千代台北方面から本件事故現場の約一〇〇m手前付近まで所在する歩道とは異なり整備が実施されておらず、通常の用法を前提とする限り、狭隘なものであった。そして、本件事故以前から付近住民からの不安の声があったにもかかわらず、それが不可能であった諸事情があったにせよ、被告県が何らの対応も実施していなかったところ、折しも本件事故が発生してしまった

のである。

上記のとおり本件事故が発生するまでは被告県が何らの対応も実施しなかったことについて原告らが非難する心情は理解できるが、被告県には本件県道及び本件通路についての管理の瑕疵があるとまでは認められないことは前記(3)のとおりであるから、被告県は法的責任を負うものではない。

2 結論

被告県に対する各請求はいずれも理由がないから、これを棄却する。

3 その他の主要な争点に対する裁判所の判断も参考として簡単に紹介する。

1 争点①(運転手Cの過失の有無)について

運転手Cには、別図の②地点で自転車を運転するAを発見した際に、Aが本件県道に入ってくる等の可能性を考え、いつでも加害車両を停止できるような速度で徐行する義務があったといえるべきである。

にもかかわらず、運転手Cは、別図の②地点においてAを発見した後、信号交差点があるという理由から時速二五kmに減速したにとどまり、それ以上の減速はせずに進行したのであり、上記徐行

義務を懈怠したものである。

したがってこの点について、運転手Cには過失があったと認めることができる。

2 争点②(被告B運送の免責の可否)について

上記1のとおり、運転者である運転手Cに過失が認められることから、被告B運送が主張する他の要件について検討するまでもなく、被告B運送は、自賠法三条ただし書所定の免責の要件を充たさない。

したがって、民法七一五条一項ただし書きの免責はともかく、被告B運送の自賠法三条ただし書の免責は認められず、被告B運送は運行供用者責任を負う。

3 争点⑤(過失割合)について

本件事故は、Aが運転する自転車のスピードをいったん落とした後、兄から先に行けと身振りや指示され、まっすぐ進行方向を向いて前方を注視しながらスピードを上げて時速約九kmで自転車を運転し始めたが、本件縁石に接触したためにその意思に反してバランスを崩し本件県道に転倒したところ、徐行義務を果たさずに進行中の運転手C運送の加害車両の後輪に轢過されたというものである。

上記の本件事故に至る経緯及びその態様、本件

