

# 訴訟事例紹介

## カーブにおけるガードレールが設置されていない 地点から自動車転落した事故について

### 道路の管理瑕疵が争われた事例

— 静岡市道 自動車転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一八年六月二八日 静岡地裁 請求棄却

〔控訴〕

〔控訴審判決〕

平成一八年一〇月二五日 東京高裁 請求棄却

〔確定〕

おこし

国家賠償法二条一項に規定する瑕疵とは、公の営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の判断は、当該営造物の構造、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であり、通常の用法に即しない行動の結果生じた事故について、設置管理者が責任を負うものではない、とされている。

今回紹介する事例は、カーブにおいてガードレールが設置されていない地点から自動車転落したものであるが、当該事故が通常の用法に即した走行ないし道路の使用の際に発生した事故とは認められず、また、転落現場周辺の防護施設の設置状況等から、道路管理者に瑕疵はないとして無責任となつた事例である。

#### 1 事例の概要

本件は、亡Xの乗車する自動車静岡市道A線(以下「A線」という。)を走行中崖下に転落し死亡したことに関し、亡Xの相続人である原告が、上記事故の原因は、A線の設置管理者である被告静岡市が転落箇所ガードレールを設置することなく放置したことにより、公の営造物である市道の設置管理に瑕疵があったと主張して、被告に対

し、国家賠償法二条一項及び民法七百七十七条に基づき損害賠償を請求した事案である。

原審は、亡Xが転落を開始した道路部分(以下「本件道路」という。)が道路として通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、被告に上記道路部分の設置管理の瑕疵はないとして、本件請求を棄却した。

原告が控訴。

#### 2 事実関係(一部実例から簡略化しています)

##### (1) 本件道路及びその付近の状況

① A線は、カーブが多い川沿いの山間道路であり、大井川側は急勾配の崖となっている。本件道路の東側は崖下約二〇〇mに大井川が流れ、西側は山である。

本件道路は、アスファルト舗装された

幅員約五・三mの平坦な市道で、中央線等の表示のない単路である。本件道路の亡Xの進行方向は、右曲がりの直角に近い急カーブで前方の見通しが悪く、勾配率二・五一％の下り勾配である。本件道路に交通規制はない。

A線は、B地区方面とC地区方面を結ぶ地域の主要道路であるが、交通量は日中でも少ない。

本件道路のあるB地区付近は、雨や霧が多く、冬場は最低気温が氷点下となる地域である。

本件転落地点は、カーブの終点であつて、カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかになつている。

② 本件道路には、別図（50頁参照）のとおり、カーブ中央に未舗装の待避所が設けられ、待避所中には土盛りがされてカーブミラー及び電柱が設置され、本件転落地点には、丸形反射板（以下「デリネーター」という。）付きの路側ポールが四本設けられていたが、ガードレールは設けられておらず、その直近のC地区方向にガードレールが設けられていた。

③ 本件転落の前年に、A線の本件転落現場よりC地区寄りの地点で、ガードレールの

隙間から自動車転落したことがある。ただし、自殺という噂が流布していた。

④ A線が林道から市道に移管された平成六年以降、被告において、平成七年度から市道の整備事業を継続的に行つてきたが、本件転落後間もなく、A線道路改良工事の一環として、本件転落地点にガードレールが設置された。

## (2) 本件転落の態様等

① 亡Xは、平成一四年八月三一日から同年九月二日までの間に、車検切れの普通乗用車を運転して、A線をB地区方面からC地区方面に向けて走行していたが、本件転落地点から車両ごと転落し、亡Xは死亡した。亡X運転車両は、路外逸脱後、約四〇m下方の地点に第一転落をした。第一転落地点から上方に垂線を引くと崖端から二八mの地点であつた。

亡X運転車両は、崖下約一八〇m地点に、車両底部を上にして転覆、大破しており、前照灯のスイッチはオフになつていた。

② 本件転落地点に設置されたデリネーター付きの路側ポール四本のうち、C地区寄り的一本が崖下方向に曲損していたが、路面に亡X運転車両のスリップ痕等顕著な痕跡はなかつた。

③ 亡X運転車両の路外逸脱速度は、第一転落地点が崖下約四〇m、崖端から二八mであることから、三五・二八km/hと算定される。

本件道路の曲率半径は17Rであり、限界旋回速度は三八・九km/hと算定され、路外逸脱速度がこれを下回つていないことから、本件転落の原因は速度超過ではない。

④ 本件転落が発生したと推定される平成一四年八月三一日から同年九月二日までの間、本件転落地点付近の天候は、晴れて風もなく、霧も発生していなかつた。

⑤ 亡Xは、かつて運送の仕事をしてきたことがあり、自動車の運転には熟練していた。

## 3 争点

(1) 本件道路の設置管理に瑕疵があつたか。  
(2) 損害額（本稿において略）

## 4 原告の主張

(1) 本件道路は、山間道路の危険要素をすべて充足しており、A線は当該地域の主要道路であつて、道路状況を承知しない観光客なども通行する道路であるから、本件道路を設置管理している被告において、路外逸脱の危険を除去、防止すべき義務があつたにもかかわらず

ず、被告はガードレールその他の防護設備を設置することなく放置し、亡Xは、本件道路の設置管理の瑕疵により死亡するに至った。

(2) ガードレール設置の必要性は、当該道路の客観的状況（危険性）によって判断されるべきところ、本件道路は、法令を受けて定められた防護柵設置基準（以下「設置基準」という。）第2章2-1-1によると、ガードレールを設置しなければならない区間であり、路外の危険度が特に高い区間としてガードレールの設置が特に必要とされる区間であった。

設置基準に抵触する場合には、当該道路の安全性の欠如と道路の設置管理の瑕疵が推定されるのであり、被告の責任は明らかである。

(3) そもそも、ガードレールなどの道路安全設備は、運転の誤りを前提として、運転者の生命・身体の安全を確保するために設けられるものである。亡Xは、限界旋回速度（三八・九km/h）を下回る約三五・二八km/hで走行していたと推定されるところ、この速度で、何らかの運転の誤りによる路外逸脱は、通常起こり得る事故であつて、ガードレールによつて、運転者の生命が保障されるべきであり、それは可能であつた。

(4) デリネーターやカーブミラーは、雨、霧などの気象条件下においては事故を防ぐ効果は

なく、「通常運転」や「遵法運転」の指標であつて、路外逸脱事故の発生において運転者の安全を確保する設備ではない。

## 5 被告の主張

(1) 本件道路が殊更危険な道路であることは否認する。本件道路は、幅員が五・三mと比較的広い上に待避所も含めて緩やかなカーブになっており、四〇km/h以下の速度であれば曲がりきれないカーブではなく、通常の運転では転落する危険性がない。

本件転落地点は、カーブの終点であつて、カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかになつており、本件道路を一定の速度で進行してきて、制動措置をとらなかつた場合に、遠心力が最大になるのは待避所中央辺りであつて、本件転落地点では転落の危険は小さい。

(2) 営造物の設置管理の瑕疵の有無は、当該営造物が具体的、個別的に通常予想される危険の発生を防止し得るものであるか否かによつて判断すべきものであり、具体的事故との関係で厳密に吟味されなければならない。

本件転落は、亡Xが運転する車両が走行中に路外逸脱した交通事故であるかどうか不明であり、本件転落がガードレールによつて防止できたかについても一切不明である。

また、本件転落は、速度超過による路外逸脱ではないことが判明しており、デリネーターによつて左側路肩の位置が明らかであつたから、ガードレールが設置されていなかったことと本件転落との間には因果関係がない。

(3) 道路構造令は、道路の新築、改築の場合における構造の一般的基準を定めるものであり、道路の高度の安全性を追求する行政上の立場から定められたものであるから、設置基準を満たしていないからといって、当該道路が直ちに安全性を欠き、設置管理に瑕疵があると推定されるものではない。

本件道路のカーブ中央には待避所があり、待避所中には土盛りがされてカーブミラー及び中電柱が設置されていること、本件転落地点には、デリネーターが設けられていることからすると、ガードレールが設置されていなくとも、本件道路の安全性に欠けるところはなく、被告の本件道路の設置管理に瑕疵はない。

(4) 亡Xには多額の借財が存し、亡Xが運転していた車両は車検切れであつた。本件転落地点にスリップ痕等のトラブルの発生を示す痕跡が存しないこと、速度超過による路外逸脱の可能性がないことに照らせば、本件転落は、運転者の著しい前方不注意又はハンドル操作の誤り、あるいは、カーブを曲がり終えてか

## 6 裁判所の判断

ら殊更にハンドルを切り返したことにより発生したものである。

- (1) 国家賠償法二条一項にいう瑕疵とは、公の営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、その判断は、当該営造物の構造、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であり、通常の用法に即しない行動の結果生じた事故についてまで、設置管理者が責任を負うものではない。

したがって、道路におけるガードレールの設置については、通常予想される危険の発生を防止するに足りると認められる程度のものを必要とし、かつ、これをもって足りるといふべきである。

そして、道路の設置管理者が発生した事故について責任を負うのは、設置管理の瑕疵、すなわち当該道路の危険性と因果関係のある範囲のものに限られる。

- (2) 前記認定事実を前提として、本件道路について、道路が通常有すべき安全性を欠いていたかどうか、被告が設置管理者として責任を負うべきかについて以下検討する。

① 本件道路の地理的条件は、東側は崖下約

二〇〇mに大井川が流れており、急勾配の崖となっていたから、左側に路外逸脱した場合には、本件転落のような運転者、同乗者の生命にかかわる重大な結果が生ずる危険性のあることが認められる。ただし、このことは、本件転落地点に限らず、A線の他の部分についてもいえることであって、市道に移管されて以来、被告において、平成七年度より継続的に整備事業が進められてきた。

- ② 本件道路自体は、アスファルト舗装され、幅員も約五・三mある平坦な道路で、下り勾配ではあるが、その勾配率は二・五一％である。

本件道路のカーブの曲率半径は17Rであり、確かに急カーブではあるものの、本件転落地点は、カーブの終点であって、カーブの始点よりも曲率の程度は緩やかになっている。

そして、本件道路のカーブ中央には未舗装の待避所を設けて、減速せずにカーブに進入した車両の安全を確保し、待避所中にはカーブミラーを設置して、カーブについて運転者に注意を促すと共に、対向車が確認できるようにしている。さらに、本件転落地点には、デリネーター付きの路側ポー

ルを四本設けて、夜間でも前照灯を点灯していれば左側路肩の位置を把握できるようにしており、その数メートル先にはガードレールが設置されていたから、本件道路を走行する自動車の運転者は、通常の注意を払っていれば、左側路肩の位置を把握することが可能であったといえることができる。

- ③ A線は、地域の主要道路ではあるが、平成六年までは林道として管理されていた道路であり交通量は日中でも少ない。A線は、本件転落地点に限らず、カーブの多い典型的な山間道路であって、誰にとっても一見して明らかに高速度で走行すること自体が不可能な道路といえる。また、本件道路のあるB地区付近は、山間部であることから、雨や霧も多い。

④ ガードレールの主な設置目的は、路外への逸脱による人的被害の防止であり、設置基準によると、本件転落現場の場合は、路外が崖であって危険度が高いこと、川に近接していること等から、道路及び交通の状況に応じて原則としてガードレールを設置すべき場所ということが出来る。また、設置基準によると、道路及び交通の状況が同一である区間では、ガードレールは原則として連続設置すべきこととされている。

しかしながら、前記設置基準は、道路が通常有すべき安全性を満たすための基準を定めたものではなく、より高度の安全性を旨とした基準を一般的に定めているものではないと解されるから、前記設置基準を満たしていないことから直ちに本件道路の設置管理に瑕疵があるということはできず、本件道路の形状、構造、ガードレール以外の防護設備の設置状況、場所的環境及び利用状況等に照らして、道路が通常有すべき安全性を欠いているかどうかを具体的に検討する必要がある。

⑤ 前述した本件道路の状況に照らし、本件道路を走行している車両が路外逸脱をする可能性としては、速度を十分に落とさずにカーブに進入したためカーブを曲がりきれない場合や、雨でスリップしてカーブを曲がりきれない場合、濃霧や豪雨でカーブを認識できなかつた場合などが考えられ、これらの場合に最も効果的な防護設備は、カーブ中央に設置された待避所であるということが出来る。

また、夜間の走行に際しては、デリネーターで左側路肩の位置を知ることができる。このように、本件道路は、本件転落地点にガードレールが設置されていなくとも、

他に通常予想される危険の発生を防止するに足りる防護設備が設けられて、当該箇所に対応した安全性を備えていたというべきであるから、本件道路を通行する車両の運転者が、本件道路のような条件の道路を走行する際に通常要求される注意義務もつて運転すれば、当該車両が本件転落地点から路外逸脱する一般的危険性があるものということはできない。

原告は、デリネーターやカーブミラーは、雨、霧などの気象条件下においては事故を防ぐ効果はなく、路外逸脱事故の発生において運転者の安全を確保する設備ではない旨主張するが、そもそも天候に関する前記認定によれば、本件事故当時本件道路付近が原告主張のような気象条件にあったとは認められない上、仮にこの点を措いても、雨、霧といった条件下においても事故を防ぐ効果がないとまではいえないし、また、直接に路外逸脱を防ぐ設備ではないにしても、上記のとおり運転者に注意を喚起するなどして、路外逸脱事故を防止する機能を有しているというべきであり、いずれにしても控訴人の上記主張は理由がなく失当である。

なお、本件転落現場へのガードレールの

設置は、平成一四年度のA線道路改良工事として本件転落前から予定されており、本件転落後間もなく実施されたが、これは、被告において、待避所やデリネーター、カーブミラー等を備えていた本件道路の安全性をより高めるために行ったものであり、平成七年度から危険度が高いと思われる箇所から順次実施されてきた整備事業の中で、八年目に位置付けられたものであったというのであるから、このことからすれば、被告が本件転落後にガードレールを設置したことを根拠として、それ以前のガードレール不設置の状態が安全性を欠いていたということはできない。

⑥ また、本件転落の発生については、その発生日時は不明であり、夜間か日中かも不明である（前記認定によると、亡X運転車両は発見時、前照灯がオフになっていたことが認められるが、車両の損壊が激しく、またフィラメントの燃焼の有無を確認する資料も残されていないこともあり、その一事のみから本件事故が日中に発生したと断定することはできない）。

本件転落の態様については、前記認定のデリネーターの曲損状態及び亡X車両の発見地点からすると、曲損していたデリネー

ターを押し倒し、道路と直角に近い角度で転落したこと、その際に亡Xは急制動の措置をとっておらず、三五km/h前後の速度で路外に逸脱したことが推認される（前記のとおり亡X運転車両は、減速することなく路外に逸脱し、別紙図面記載A地点が第一転落地点であることからすると、上記態様で転落したと考えることが合理的である。）が、それ以外については不明であり、転落に至るまでの走行態様も不明である。

本件転落の原因については、速度超過によるものではないという以外、亡Xの故意によるものか、又は、いかなる過失によるものかを含め、一切不明である。

結局、本件転落の詳細は不明であるが、前記認定によると、本件転落が発生した可能性がある期間の本件転落地点の天候は晴れて風もなく、霧も発生しておらず、亡Xは、自動車の運転に熟練していたにもかかわらず、速度超過でもないのに、カーブの終点である本件転落地点から制動措置もとらずに直角に近い角度で転落したというのであるから、これを本件道路の通常用法に即した走行ないし道路の使用をしていた際に発生した転落事故と認めることはできないというべきである。

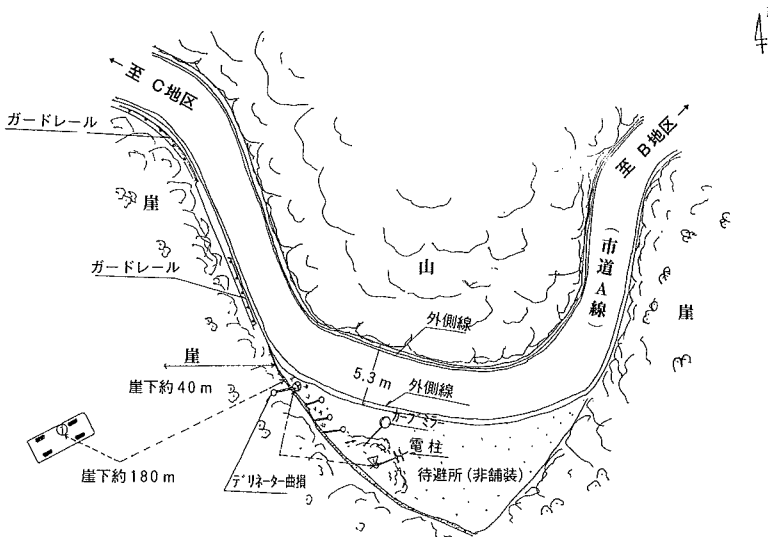
しかも、前述のとおり、本件転落の原因は、速度超過によるものではないという以外一切不明なのであるから、本件転落地点にガードレールを設置することにより、転落を防げたものと認めることはできず、本件転落地点におけるガードレール不設置と本件転落との間に直ちに因果関係を認めることもできないといわざるを得ない。

(3) 以上によれば、本件道路の形状、構造、ガードレール以外の防護設備の設置状況、場所的環境及び利用状況等を総合考慮すると、本件道路が通常有すべき安全性を欠いているといえることはできない。また、道路管理の視点から本件道路におけるガードレール不設置の点をみるのに、前記認定の本件道路の状況、本件各証拠によつて認定できる限度での事故態様に照らして考察すれば、本件道路における本件事故発生の具体的危険性、本件事故発生の予見可能性及びガードレール設置による事故発生防止の可能性等の道路管理責任を問う上で前提となる主要な要因を認めることは困難であるから、本件道路について管理の瑕疵を認めることもできない。

したがって、被控訴人が、本件事故により生じた損害について国家賠償法二条一項（公の営造物の設置管理の瑕疵については民法七

(4) 以上によれば、控訴人の請求は理由がないから棄却すべきであり、これと同旨の原判決は相当である。

百七条一項の特別法として国家賠償法二条が適用されるから、本件において民法七百七条一項の適用は問題とならない。）に基づく責任を負うものではない。



別図