

造成中の道路に設けられた仮歩道において 原動機付自転車が工事用車両に衝突した 事故について道路の管理瑕疵が争われた事例

— 京都府道 原動機付自転車衝突事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔地裁判決〕

平成一八年四月二〇日 京都地裁 請求棄却

(確定)

はつらつ

公の営造物の設置・管理瑕疵の成否を判断するための基準の一つに、予見可能性がある。予見可能性がない事故、つまり公の営造物の管理者において通常予測することのできない行動に起因する事故については、瑕疵がないものと判断される(最高裁昭和五三年(才)第七六号同年七月四日第三小法廷判決・民集三三二巻五号八〇九頁参照)。

今回紹介するのは、予見可能性に関する裁判所の判断の一例である。原動機付自転車が通行を禁止されている仮歩道を通行し、仮歩道に駐車していた工事用車両に衝突して運転者が死亡した事故について

て、道路の管理瑕疵が争われた事例である。裁判所は、通行を禁止され、また、進入しないようにするための措置を講じていた仮歩道を原動機付自転車が走行することまでは道路管理者が予見できないとして、瑕疵があったとはいえないと判示している。

なお、仮歩道の通行が禁止されていない自転車が同様の事故を起こした場合の予見可能性はどうであったか等、検討の素材としても面白いと考え、紹介する次第である。

一 事案の概要

本件は、亡Aが原動機付自転車を運転して、京都府道造成地のうち仮歩道として歩行者等の通行に供されていた部分を走行中、仮歩道を塞ぐようにおいてあった工事用車両を避けようとして転倒し、工事用車両及び中央分離帯緑石に衝突して死

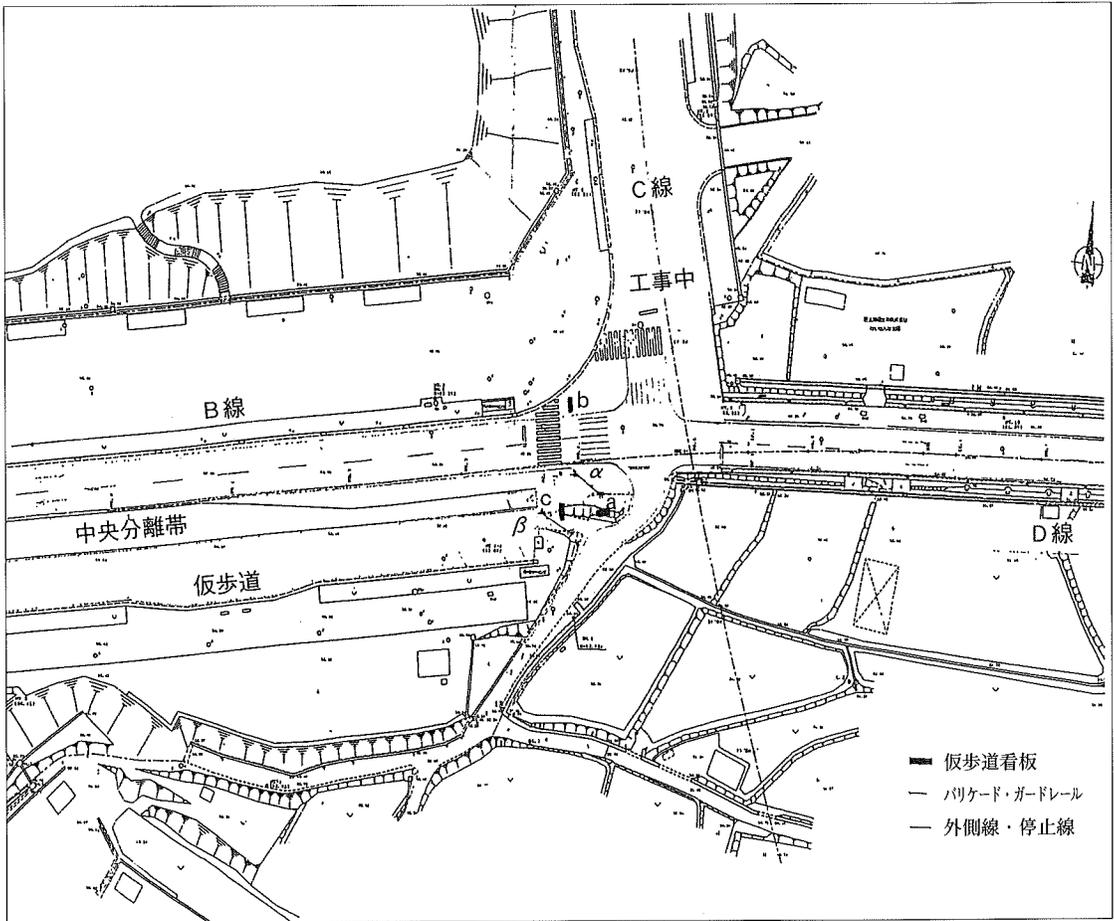
亡したとして、その相続人である原告が、仮歩道の管理者である被告に対して、

- 1 仮歩道が通常有すべき安全性を欠いていて設置又は管理に瑕疵があったと主張して国家賠償法(以下「国賠法」という)二条一項に基づく損害賠償
- 2 被告が工事業者に発注して仮歩道付近で工事を施工するにあたり通行の安全を確保する措置に欠けることがあったと主張して国賠法一条一項に基づく損害賠償

を請求する事案である(工事業者に対しても民法七百九条等に基づく損害賠償を請求しているが、以下省略する)。

1 争いのない事実等

- ① 被告は、工事業者に請け負わせて、府道B



別図

線のうちC線との交差点（以下「本件交差点」という）より西側の部分について、北側二車線を東行車線と西行車線の片側一車線の道路として一般交通の用に供しながら、南側部分（南側車線造成地）（以下「本件工事現場」ともいう）を整備する工事（以下「本件工事」という）を行い、南側車線造成地（本件工事現場）の全体を（将来歩道になる部分のみならず車道になる部分も）仮歩道（以下「本件仮歩道」という）として歩行者等（歩行者及び自転車等の軽車両）の通行の用に供していた。

② 次の交通事故（以下「本件事故」という）が発生した。

ア 日時 某日午後九時三〇分ころ

イ 場所 本件工事現場

ウ 態様

亡Aが原動機付自転車を運転し、町道D線を西進し、B線とC線との交差点（本件交差点）の南西角に設けられた入口（以下「東側入口部分」という）から本件仮歩道に進入し、本件仮歩道を東から西に向けて走行していた際、本件事故現場で原動機付自転車ともども転倒滑走して、バックホウのパケット部と地面の隙間に挟まる形で衝突し、即死した（別図参照）。

2 争点

1 本件仮歩道が、通常有すべき安全性を欠いていて、その設置又は管理に瑕疵があったといえるか（被告が国賠法二条一項責任を負うか）

2 被告が工事業者に発注して本件仮歩道付近で工事を施工するにあたり、通行の安全を確保する措置に欠けるところがあつたか（被告が国賠法一条一項責任を負うか）

3 争点に対する当事者の主張

(1) 争点1について

(原告らの主張)

ア 本件仮歩道は、通常有すべき安全性を欠いていて、その設置又は管理に瑕疵があつた。

イ 被告は、B線造成地という公の营造物の設置・保存をする者として、工事現場であることを明確にし、原動機付自転車の通行を許さないのであれば、工事現場であることだけでなく、通行禁止・進入禁止を明示した上、進入できないように閉鎖し、昼夜を問わず容易に認識できるように照明しておく義務がある。また、仮歩道として昼間のみならず夜間も通行に供用するのであれば、工事現場であることを知らずに迷い込

む可能性がないように、工事現場の仮歩道であることを夜間でも容易に認識できるように明示し、本件工事現場全体が仮歩道であることをふまえ、本件工事現場全体を夜間でも認識できるように照明を設置し、障害物を置かないように設置・保存する義務がある。被告は、上記の義務を怠つたから、国賠法二条一項に基づく損害賠償責任を負う。なお、亡Aは、毎日の通勤では他の道路を通行していたから、本件工事現場の状況を知らなかつた。

ウ（道路標識等）被告は、道路上又は道路に

接して工事を行う場合、本件仮歩道が工事現場であることのほか、どの範囲でどのような工事が行われているかを、通行人に事前にかつ容易に、しかも夜間でも認識できるようにするため、道路標識、標示板等に加え、保安灯や点滅式の注意灯を設置しなければならず、また、工事現場入口部分には交通誘導員を配置しなければならなかつた。ところが、本件工事現場の東側入口部分には、「仮歩道」という標示板（以下「本件標示板」という）一個が設置されていただけであり、その記載は、歩行者と自転車のみが通行できるもので原動機付自転車は通行できないことを明記していなかつ

たこと、D線を東から西に向けて走行してくる者にほとんど認識できない方向（北向き）に設置されていたこと、東側入口部分の付近には本件事故当時夜間照明になるような店舗が全くなく夜間真っ暗な状態であつたにもかかわらず、保安灯や点滅式の注意灯が設置されていなかったことにおいて、不十分であつた。さらに、交通誘導員の配置もなかつた。

エ（単管バリケード等）本件工事現場は、

その全体を仮歩道として歩行者等の通行の用に供していたため、車両の通行が許された一般道路であるとの外観を呈していた上、本件工事現場の東側入口部分には、移動可能な単管バリケード（以下「単管バリケード」という）が設置され、しかも、歩行者等の通行に支障のないように一定の間隔を空けてあるだけでなく、横に追いやられ東側入口部分が完全に開いた状態であつた。なお、B線のうち道路の用に供していた北側二車線と仮歩道として歩行者等の通行の用に供していた南側車線造成地（本件工事現場）とを区別する部分にあつた大型の反射板（デリニエーター）や視線誘導標は、夜間反射することにより、中央分離帯部分に見えることから、亡Aが仮歩道に迷

い込む要因になった。

(被告の主張)

ア 原告らの主張は争う。本件仮歩道は、通常有すべき安全性を有しており、その設置又は管理に瑕疵があったとはいえない。

イ 被告は、本件仮歩道に工事車両以外の一般車両が誤って進入しないようにするために十分な措置を講じていた。被告は、南側車線造成地(本件工事現場)を仮歩道(本件仮歩道)として歩行者等の通行の用に供するにあたり、中央分離帯、仮設ガードレール及び単管バリケードで、道路として一般交通の用に供していた北側二車線(供用道路)と明確に区画していた。本件工事現場の東側入口部分付近は、路面のセンターライン、側線ライン及び横断歩道等の区画線や道路標示、路側帯の仮設ガードレール、視線誘導標(進行方向に対して左側路側に白色部分を設置)及び道路標識によって、運転者に対する視線誘導が十二分にされていた。東側入口部分は、重さ約二九kgで簡単に移動できない単管バリケードで封鎖するだけでなく、「仮歩道」である旨記載した本件標示板を設置する等の措置を講じていた。なお、本件工事を当時監督していた被告事務所には、単管バリケードが開いた

ままになっていたりとか、あるいは危ないという情報が寄せられたことはなく、一般車両が本件仮歩道を走行しているという報告も受けたことがなく、単管バリケードに關連した事故が発生したことも聞いていない。

ウ 亡Aは、本件仮歩道内に迷い込んだのではなく、意図的に本件仮歩道を原動機付自転車で行したものである。D線を東から西に向けて走行し、本件交差点を直進してそのままB線を西に向けて走行するのであれば、供用されている幅員の広い北側道路を道なりに直進するのが自然であり、東側入口部分から本件仮歩道に進入するには、あえてその方向に進路を変更しなければならぬ(ガードレールを中央分離帯と考えず)。北側道路は片側二車線の反対車線であるのに、その南側車線は、片側一車線の道路ということになり、不自然であるし、片側二車線の反対車線は片側一車線のD線と道なりに連結しているということになり、不自然である(東側入口部分の単管バリケードは通常きちんと閉鎖されていたから、原動機付自転車で行するには、一旦降車して単管バリケードを移動させるか、又は徐行しながらその間隙を通

過する必要がある。仮に、亡Aが誤って本件仮歩道内に迷い込んだとしても、本件事故現場まで約一km弱走行する途中で、車道でないことに気付き、引き返すのが自然であるにもかかわらず、そのまま進行し続けたことに鑑みると、亡Aは、意図的に本件仮歩道を走行していたものと考えられる(本件仮歩道の路面上に区画線や道路標示が全くなく、舗装状態が表層部分と基層部分とで段差があるほか、マンホールとの段差もあり、供用されている北側車線とはその状態及び外観が明らかに相違する。本件仮歩道を東から西に向けて走行すると、仮設ガードレールの裏側を、視線誘導標を右側に見ながら走行することになる。本件事故現場直前の本件仮歩道と京奈和自動車道が交差している場所には、照明がついていてかなり明るかった)。そして、亡AはB線を本件事故現場よりさらに西進したところから居住していた地元住民であり、B線が自宅から最寄り駅までを直線的につなぐ幅員の広い道路であるから、北側道路を毎日(本件事故現場)が仮歩道であることを十分認識していたと推認するのが自然である。

エ 本件標示板は、歩行者や一般車両に対し注意喚起を促すものとして十分である。本件標示板は、D線を東から西に向けて走行してきた車両等に対して、C線を北から南に向けて走行してきた車両等に対して、も、相対する形で見えるように設置されていた。本件標示板自体には保安灯が設置されていないが、夜間に車両を運転する者はライトを灯火することが義務づけられているから、本件標示板が見えにくいとも言えない。本件標示板は、歩行者の便宜を図って設置したものであり、一般車両に対する注意喚起という意味では、単管バリケードによる封鎖がメインであり、本件標示板は、単管バリケードによる進入禁止を補完する二次的な注意標識である。

オ 事故当日も、単管バリケードはきちんと閉鎖された状態であった。単管バリケードは、一般車両が誤って進入することを防止するための遮蔽措置として、常に閉鎖された状態で置かれており、工事車両が本件仮歩道内に進入するため単管バリケードを開けた際は、その都度基に戻して閉鎖措置を講じていた。東側入口部分の単管バリケードの横には、歩行者や自転車が通れる七五cm程度の隙間が常に空いていて、歩行者や

自転車があえて単管バリケードを動かす必要も認められない。なお、仮に、事故発生日の午後五時以降に工事関係者が現場を後にした後に、何者かが単管バリケードを開放したまま放置したとすれば、被告には、かかる単管バリケードを事故発生時点までに遅滞なく原状に復することは不可能であった。

(2) 争点2について (原告らの主張)

ア 被告は、工事業者に発注して本件仮歩道付近で本件工事を施工するにあたり通行の安全を確保する措置に欠けるところがあった。

イ 被告は、工事業者に対し、第三者が本件工事現場（本件仮歩道）に迷い込むなどして第三者に危害が及ばないように、指導監督する義務がある。被告は、上記義務を怠ったから、国賠法一条一項に基づく損害賠償責任を負う。

ウ 被告は、多数の業者に本件工事を発注しており、しかも、本件工事現場の全体を仮歩道として歩行者等の通行の用に供していたから、①本件仮歩道の入口部分の単管バリケードを適正に管理するとともに、照明設備を設置して明るくし、また、②工事施

工業者に対し、夜間本件仮歩道に工事車両等を放置させないか、又は、仮に夜間本件仮歩道に工事車両等を放置させるなら通行の障害にならないようになるべく中央分離帯から離れた場所に置かせ、かつ、衝突を避けるため工事車両等の存在を示す予告標示板を本件仮歩道の東側入口部分だけでなく、東側入口部分の数10m手前に夜間でも識別できるように設置させ、しかも、工事車両等の周囲に照明設備（保安灯）を設置させ、また、警備員を配置するなど、衝突を防止するための安全対策をとるよう指導し、定期的に報告書を提出させ、さらに、監督者を本件工事現場に常駐させるか、あるいは毎日本件工事現場の状況を見回ることにより、上記のような安全対策が守られるように指導監督する義務を負っていた。被告は、上記義務を怠ったから、国賠法一条一項に基づく損害賠償責任を負う。

(被告の主張)

ア 否認する。被告は、本件工事を行うにあたって取り組むべき安全配慮義務は尽くしており、また、本件のような事故に関する予見可能性及び回避可能性はいずれもなく、原告らが主張するような各義務を負っ

ていなかった。

イ 被告は、第一次的には、本件工事に関与した業者に対し、「現在、車道の一部を仮歩道として供用しているため、歩行者、自転車等には十分注意し、安全対策を施すこと」と記載した特記仕様書を配布して、工事現場の適切な管理・安全対策を命じ、業者が、施工計画書に「作業後（午後五時以降）は、バリケード・保安灯等（個々の工事現場の状況に応じて必要十分な設備という意味である）を設置し、トラブルのないように注意します」と明記し、現場管理を行う旨宣言することにより、業者に対し注意を喚起し、毎日の安全管理を業者の現場監督者に当たらせ、第二次的には、職員が時折夜間パトロールも含め直接現場に赴き、現場の状況を確認する等して、本件工事現場において事故が生じないように直接間接に指導監督することにより結果回避義務を尽くしてきた。

ウ 本件仮歩道の構造、用途、場所的環境、利用状況、亡Aの意図的な行動等に鑑みると、東側入口部分において、十分な安全配慮義務を尽くしていたから、被告には、原動機付自転車があえて本件仮歩道に進入し勝手に通行することなど予見することがで

きず、本件仮歩道内に標示板等を設置する必要性はなく、本件事故（亡Aの交通ルール不遵守による自損事故）の回避可能性も認められない。

二 裁判所の判断

1 本件事故現場の状況

前述争いのない事実等、証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

① 被告は、本件事故発生日には、工事業者に請け負わせて、B線について、将来、北側二車線を東行二車線、南側車線造成地（本件工事現場）を西行二車線とする計画の下、北側

二車線を東行車線と西行車線の片側一車線の道路として一般交通の用に供しながら、南側車線造成地（本件工事現場）の整備工事（本件工事）を行っていた。

② 被告は、南側車線造成地（本件工事現場）より西に居住する住民が南側車線造成地（本件工事現場）の北東にある駅等に赴く際の便宜を図るため、南側車線造成地（本件工事現場）が未だ道路として一般交通の用に供されていないにもかかわらず、本件工事現場の全体（将来歩道になる部分のみならず車道になる部分も含めて）を工事用車両とともに、歩行者等（歩行者及び自転車等の軽車両）が

通行することを認めていた。そして、被告は、本件工事現場に通行を認めていない原動機付自転車を含む一般車両が進入しないようにするため、縁石で段差を付けた中央分離帯又は仮設ガードレールを設置して北側二車線と区分し、さらに、工事用車両が出入りする各区分には、移動可能な重さ約二九kgの単管バリケードを設置していた。工事業者は、夜間、本件工事現場に（将来歩道になる部分のみならず車道になる部分にも）工事用車両、工事機材等を置いていた。

③ 東側入口部分の付近の状況は、別紙図面記載のとおりである。B線の本件交差点より西側の部分は、北側二車線が東行車線と西行車線の片側一車線の道路として一般交通の用に供されており、本件交差点より東側の部分のD線も、同様に、東行車線と西行車線の片側一車線の道路として一般交通の用に供されていたから、D線を東から西に向けて走行する車両は、車道中央線と車道外側線（道路標示）に従い、ゆるやかな左カーブを道なりに直進すれば、自然に、前述北側二車線の西行車線（一車線）に入る位置関係にあった。本件交差点の南西の角には横断歩道・駐車禁止・制限速度等を示す道路標識が設置され、北側二車線の南端（D線を東から西に向けて走行す

る車両の運転者からみて左端)が片側一車線の対面通行の道路の左端であることを示していた。北側二車線と本件工事部分とを区切る仮設ガードレールの東端付近には大型の反射板(デリニエーター)が東向きに一機設置され、仮設ガードレールには一定間隔に視線誘導標(反射体の色は左側路側を表す白色である)が設置されていて、夜間、D線を東から西に向けて走行して行く車両の前照灯の照明に反射し、運転者に緩やかな左カーブの左端を知らせる役割を果たしていた。ただし、東側入口部分の付近には、本件交差点の北東角に街灯が一箇所設置されていただけで、他に夜間照明になるような店舗はなく、暗かった。

④ 被告は、本件仮歩道には歩行者等(歩行者及び自転車等の軽車両)だけが進入し通行することができ、原動機付自転車を含む一般車両は進入し通行することができないことを明らかにするため、東側入口部分の付近には三カ所(別図のa、b及びcの各地点)に、「仮歩道」と記載した標示板(本件標示板)を設置していた。a地点の本件標示板は北向きであり、b地点の本件標示板は東向きであり、c地点の本件標示板は西向きであった。夜間照明は設置していなかった。また、被告は、東側入口部分に、移動可能な長さ約二九

kgの単管バリケードを置いていた。単管バリケードを別図のa地点に置くと、その南側の脇に七五cm程度の隙間ができ、歩行者等が通行できるようになっていた。なお、単管バリケードを別図のb地点に置くと上記隙間が狭くなるなど、置く位置によって隙間の幅は異なる。また、単管バリケードが横に追いやられ東側入口部分が完全に開いた状態であったことを認めるに足りる証拠はない。

⑤ 東側入口部分から本件事故現場までの距離は、約1kmであった。本件仮歩道の路面は、舗装工事を終えた表層の部分と表層の一段階手前の舗装状態の基層の部分とがあつて段差があつた上、車道中央線と車道外側線は未だ引かれていなかった。照明は、京奈和自動車道が南北に本件工事現場の下を横断している箇所を設置されているだけで、他に夜間照明になるような店舗等はなく、暗かった。工事業者は、夜間、東側入口部分から本件事故現場までの本件工事現場(本件仮歩道)に、工事用車両、工事機材等を照明設備・予告標示板を設けることなく、また警備員を配置することなく置いていた。

⑥ 本件事故現場付近の状況
本件工事現場(本件仮歩道)のうち将来車道になる部分の幅員は約八・三mであり、バ

ックハウ二台(以下「本件二台のバックハウ」という)が、車体をほぼ北に向けバケット部を中央分離帯につけて駐車し、その南側には歩行者等の通行に足る若干の隙間を残し将来車道になる部分のほぼ前面を塞ぐ形となっていた。本件二台のバックハウには、歩行者等に注意を喚起するための照明設備・予告標示板は設けられていなかった。

2 被告の工事業者に対する指導の内容・方法

前記認定の事実関係、証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

① 被告は、工事業者に対し、特記仕様書に基づき、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全に配慮しつつ工事を施工するように指導した。具体的には、特記仕様書において、「なお、現在、車道の一部を仮歩道として、供用しているため、歩行者自転車等には十分注意し、安全対策を施すこと」と指示していた。被告は、そのほか、工事業者に対し、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全を図るための具体的な措置、例えば、工事用車両の駐車方法、照明設備の設置等について、個別具体的な指示は行わず、また、本件工事現場に職員を派遣して、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全を図るための措置が取ら

れているかにつき確認したり、工事業者から書面で報告を求めるなどの配慮は行わなかった。

② 被告は、歩行者等（歩行者及び自転車等の軽車両）が通行することを認めている範囲が南側車線造成地（本件工事現場）の全体（将来歩道になる部分のみならず車道になる部分も含めて）であることを明示していなかったため、工事業者は、本件仮歩道の範囲を正しく認識していなかった（工事業者の下請会社は、南側車線造成地「本件工事現場」のうち将来歩道になる部分のみが仮歩道であると誤解していた）。なお、別の下請会社は、地元町から指導監督を受けた元請会社の指示で、「歩行者の通行時には十分注意し、常に二メートルのスペースを仮歩道として空けておく」という配慮をしていた。

3 本件事故態様

前述認定の事実関係によれば、亡Aは、本件仮歩道が工事現場であり、未だ道路として一般交通の用に供されておらず、原動機付自転車を含む一般車両の通行が許されていないことを知りながら、本件仮歩道に進入し、通行したものと推認することができる。その理由は次のとおりである。

① 前判示のとおり、東側入口部分の付近の状

況によれば、D線を東から西に向けて走行する車両は、車道中央線と車道外側線に従い、ゆるやかな左カーブを道なりに直進すれば、自然に、北側二車線の西行車線（一車線）に入る位置関係にあった。そして、本件交差点の南西の角には横断歩道・駐車禁止・制限速度等を示す道路標識が設置され、北側二車線の南端（D線を東から西に向けて走行する車両の運転者からみて左端）が片側一車線の対面通行の道路の左端であることを示していた。北側二車線と本件工事部分とを区切る仮設ガードレールの東端付近には大型の反射板が東向きに一機設置され、仮設ガードレールには一定間隔に視線誘導標が設置されていて、夜間、D線を東から西に向けて走行してくる車両の前照灯の照明に反射し、運転者には緩やかな左カーブの左端を知らせる役割を果たしていた。以上によれば、前照灯を付けてD線を東から西に向けて走行してきた車両の運転者には、B線の本件交差点より西側の部分の北側二車線がD線と同様、東行車線と西行車線の片側一車線の道路であることを容易に認識することができたものと認められることができる。なお、原告らは、上記大型の反射板や視線誘導標が夜間反射することにより中央分離帯に見え亡Aが本件工事現場（本件仮歩

道）に迷い込む要因になった旨主張するが、前記認定のD線とB線との位置関係のほか、上記道路標識が片側一車線の対面通行の道路である北側二車線の南端を示していたことを併せ考慮すると、前述大型の反射板や視線誘導標はD線を東から西に向けて走行して行く車両の運転者に緩やかな左カーブの左端を知らせる役割を果たしていたものと認められることができるのであり、原告らの上記主張を採用することはできない。

② 前述認定のとおり、本件交差点の南西の角の横断歩道・駐車禁止・制限速度等を示す道路標識の南側（D線を東から西に向けて走行してきた車両の運転者から見て左側）にあたる東側入口部分には、単管バリケードが置いてあったのであり、置いてあった場所によって隙間の幅は異なるものの、原動機付自転車を運転してその隙間をすり抜ける必要があるから、本件交差点の北東角に街灯が一カ所設置されていただけで、他に夜間照明になるような店舗はなく暗かったこと、東側入口部分の付近に設置されていた三カ所の本件標示板のうち、別図のa地点のものは北向きで見えにくく、b地点のものは東向きであるものの反対車線側であるため見えにくく、c地点のものは西向き（反対向き）で見えなかったこ

と、本件標示板には「仮歩道」という、歩行者だけが通行を許され、原動機付自転車はもとより自転車等の軽車両も通行が許されていないかのようなあいまいな記載だけがされていたこと（道路交通法二条一項二号参照）を勘案しても、通常道路の左端に設置されている道路標識の左側の単管バリケードの間をすり抜けて進入する先にある本件仮歩道が、一般の交通の用に供され、原動機付自転車を含む一般車両が通行する道路ではないことを容易に認識することができたものと考えられる。

③ 前記認定のとおり、東側入口部分から本件事故現場までの距離は、約1kmであるが、本件仮歩道の路面は、舗装工事を終えた表層の部分と表層の一段階手前の舗装状態の基層の部分とがあつて段差があつた上、車道中央線と車道外側線が未だ引かれておらず、また、工事業者が本件仮歩道に工用車両、工事機材等を置いていたから、照明に乏しく、他に夜間照明になるような店舗等がなく暗かったことを勘案しても、走行中、本件仮歩道が一般の交通の用に供され、原動機付自転車を含む一般車両が通行する道路ではなく、正に工事現場であることを容易に認識できたものと考えられる（それにもかかわらず、亡Aは、

引き返す等の措置を講じていない）。

そして、前記認定の事実及び前記認定の本件事故現場の状況によれば、亡Aは、某日午後九時三〇分ころ、原動機付自転車を運転して、D線を西進し、本件交差点で進路を変え、本件仮歩道が工事現場であり、未だ道路として一般交通の用に供されておらず、原動機付自転車を含む一般車両の通行が許されていないことを知りながら、あえて、南西角に設けられた入口（東側入口部分）から本件仮歩道に進入し、本件仮歩道を東から西に向け本件事故現場付近まで約1km走行した際、本件事故現場に駐車されていた本件二台のバックホウに気付くのが遅れ、急制動の措置を講じる等してこれを回避しようとしたものの間に合わず、原動機付自転車ともども転倒滑走して、バックホウのバケット部と地面の隙間に挟まる形で衝突し、即死したものと推認することができる。

5 争点1・2について

前判示のとおり、被告は、本件工事現場（本件仮歩道）を、縁石で段差を付けた中央分離帯、仮設ガードレール等によって北側二車線と区分した上、亡Aが原動機付自転車を運転して本件仮歩道に進入した東側入口部分については、D線とB線

との位置関係等前記認定の本件交差点付近の状況をふまえ、単管バリケードを設置することによって、夜間、前照灯を付けてD線を東から西に向けて走行してくる車両の運転者に対し、B線の本件交差点より西側の部分の北側二車線がD線と同様、東行車線と西行車線の片側一車線の道路であつて、南側車線造成地（本件工事現場）が道路として一般交通の用に供されてはならないことを明瞭に示していたのであり、そのため、亡Aも、東側入口部分から本件仮歩道に進入した際、本件仮歩道が工事現場であり、未だ道路として一般交通の用に供されておらず、原動機付自転車を含む一般車両の通行が許されていないことを知っていたものと推認することができるのである。

これに対し、原告らは、亡Aが本件仮歩道に迷い込んだことを前提として、被告が国賠法二条一項責任又は同法一条一項責任を負う旨主張するが、前判示のとおり、原告らの主張はその前提を欠くから、採用することができない。

ところで、前記認定のとおり、被告は、現に工事が施工されており、道路として一般交通の用に供されていない南側車線造成地（本件工事現場）について、将来歩道になる部分だけでなく車道になる部分についても仮歩道として歩行者等の通行を認めており、工用車両が通行し現に工事が行われている場所を歩行者及び自転車等の軽車両が

通行することに伴う危険性をどのように認識し評価していたかは本件全証拠によっても明らかではなく、本件仮歩道において歩行者等の通行の安全を確保するために具体的な措置を講じていたことを認めるに足りる証拠はない。しかしながら、被告は、原動機付自転車を含む一般車両が本件仮歩道に誤って進入し走行することがないようにするための措置は講じていたのであり、本件事故は、被告において通常予測することのできない行動に起因するものであったとすることができるのであるから、この意味において、本件仮歩道が通常有すべき安全性を欠いていて、その設置又は管理に瑕疵があったとはいえないものというべきである。

次に、前判示のとおり、被告は、工事業者に対し、特記仕様書に基づき、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全に配慮しつつ工事を施工するように指導しただけで、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全を図るための具体的な措置について、個別具体的な指示は行わず、また、本件工事現場に職員を派遣して、本件仮歩道における歩行者等の通行の安全を図るための措置が取られているかにつき確認したり、工事業者から書面で報告を求めるとの配慮は行わなかった。被告が、前述指導にあたり、歩行者等が通行することを認めている範囲を明示していなかったため、工事業

者は、南側車線造成地（本件工事現場）のうち将来歩道になる部分のみが仮歩道であると誤解しており、本件事故が発生した日の夜も、特段の配慮をしないまま、本件工事現場に本件二台のバックホウを駐車していた。工事業者は、夜間、東側入口部分から本件事故現場までの本件工事現場（本件仮歩道）に、工用車両、工事機材等を照明設備・予告標示板を設けることなく、また警備員を配置することなく置いていた。しかしながら、前判示のとおり、被告は、原動機付自転車を含む一般車両が本件仮歩道に誤って進入し走行することがないようにするための措置は講じていたのであり、原動機付自転車を含む一般車両が夜間本件仮歩道に進入し走行することの予見可能性を認めることはできないから、被告が、工事業者に対し、原動機付自転車を含む一般車両が夜間本件仮歩道に進入し走行することを前提にした措置をとることを指導監督する義務を負うものと解することはできない。したがって、争点2に関する原告らの主張は、理由がない。

以上によれば、争点1・2に関する原告らの主張は、採用することができない。