

自動車が交差点右折の際、中央分離帯に乗り上げた

事故について道路管理瑕疵が争われた事例

自動車損壊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〕平成一七年二月九日 福岡地裁 請求棄却（原告控訴）

〔二審判決〕平成一八年六月一日 福岡高裁 請求棄却（確定）

はじめに

本件は、自動車が交差点を右折した際中央分離帯に乗り上げ損傷した事故において、自動車運転者が、当該事故は視線誘導標が設置されていない等の瑕疵に起因するとして、損害賠償を請求した事案である。

本件では「通常有すべき安全性（最判昭和四五年八月二〇日民集二四卷九号一二六八頁）」の判断に際し、予見可能性（自動車運転者の「通常の方法に即しない行動」（最判昭和五三年七月四日民集三三卷五号八〇九頁）の存在）がポイントとなった事案である。以下、高裁判決を紹介する。

一 事案の概要等

1 事案の要旨

本件は、原告が、平成一六年五月一〇日、普通乗用自動車を運転して被

告の設置・管理する道路上を右折走行中、中央分離帯に乗り上げて同車両が損傷した事故について、被告には道路の設置・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に基づく損害賠償として、車両修理費相当額及び事故発生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。

2 前提となる事実

- (1) 原告は、平成一六年五月一〇日午前一時三〇分ころ、普通乗用自動車（以下「原告車」という。）を運転して、主要地方道 α 線（以下「 α 線」という。）A方面から主要地方道 β 線（以下「 β 線」という。）B方面に向け、交差点を右折進行中、 β 線中央部に位置する中央分離帯（以下「本件中央分離帯」という。）に衝突し、同車が損傷した（以下「本件事故」という。）。
- (2) 被告は、本件中央分離帯及びその付近の道路（以下「本件道路」という。）の管理者である（争いが無い）。

3 争点と当事者の主張

(1) 道路の設置・管理の瑕疵の存否

(原告の主張)

公の営造物の設置・管理の「瑕疵」とは、当該営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国及び公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としない。そして、営造物が通常有すべき安全性を欠くか否かの判断は、当該営造物の構造、本来の用法、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。

本件道路は、直角には交差しておらず、右折時に中央寄りになる構造をしており、運転者が本件中央分離帯の位置を確認できるように視線誘導標（リフレクター）を必要とする構造となっている。そして、交差点をC方面に向かつて右折するに際し、ドライバーの目線で見ると、本件中央分離帯は、その高さや色が歩道の縁石と似ていることから、歩道の縁石との区別がつかず、その存在そのものが認識困難であり、夜間になれば、より一層判別は困難となる。本件道路周辺に照明施設は設置されているが、電灯が切れているものや破損しているものもあり、照明の程度は本件中央分離帯の位置を確認するには不十分である。被告は、本件事故が発生することを予見することは可能である。実際、本件中央分離帯には自動車が増え、乗った痕跡が多数残されており、原告が、平成一六年五月以降、具体的に把握しているものだけでも事故発生は四件にのぼっているが、このことは、本件道路が安全性を欠いていることの証左である。

被告は、視線誘導標等の設置は裁量によると主張しているが、裁量は自由裁量ではなく、何らかの基準が存在するはずである。しかるに、本件中央分離帯を除くβ線の四車線同士の交差点にある全ての中央分離帯には視線誘導標が設置されているし、本件中央分離帯の反対側の中央分離帯にも

視線誘導標が設置されている等、本件中央分離帯とその周辺の中央分離帯を比較しても、設置の基準が不明であり、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されていないのは単なる設置忘れという他ない。

(被告の主張)

ア 道路法三十条によると、「横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設」についての技術的基準は、政令に委任されており、その政令である道路構造令三十一条は視線誘導標について「交通事故の防止を図るため必要がある場合」において設けるものとし、その具体的設置基準については何ら定められていない。視線誘導標の統一的な設置基準に対する要望の高まりを受けて、昭和四二年に国土交通省（旧建設省）により「視線誘導標設置基準」が作成され、昭和五九年にその改訂が同省の都市局長、道路局長名で通達された。この通達である「視線誘導標設置基準の改訂について」によると、視線誘導標とは、「車道の側方に沿って道路線形等を示し、運転者の視線誘導を行う施設」と定義されており、その設置区間については、「一般国道等には、当該道路の構造及び交通の状況を勘案し、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合に於いては視線誘導標を設けるものとする。」と記載されているにすぎず、中央分離帯に視線誘導標を設置すべきかどうかの基準は、個別具体的には定められておらず、安全かつ円滑な交通を確保するために設置する必要があるかどうかの判断は、道路管理者の裁量に委ねられている。したがって、視線誘導標は、安全かつ円滑な交通を確保するための交通安全施設であることから、安全かつ円滑な交通の確保がされていれば、すべての中央分離帯で視線誘導標を設置することが義務づけられているものではない。

イ β線には、高さ約一〇mの道路灯が約六〇ないし七〇m間隔に道

路を挟み、向かい合って連続して設置されている。また、本件中央分離帯を挟み、向かい合って道路灯が二基設置されており、最も近い道路灯は、同分離帯から約七m（ほぼ片側車線幅）の位置に設置され、他の一基は同分離帯から約八mの位置に設置されている。これらの道路灯は、一八〇Wのナトリウムランプ灯であり、周囲が暗くなると自動的に点灯するものであることから、原告が本件事故を起こしたと主張する平成一六年五月一〇日午前一時三〇分ころには、確実に点灯しており、本件中央分離帯を確認するための十分な明るさが確保されていた。したがって、被告が本件中央分離帯に視線誘導標を設置する法令上の義務はなく、被告の裁量によって設置する必要もない場所である。

ウ 原告は、 β 線と α 線の交差点を右折したと主張する。ところで、自動車等の右折方法について、道路交通法三十四条二項の規定によれば、「あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならぬ」とされており、「徐行」とは、「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行すること」（同法二条一項二十号）であり、車両は道路の右側に寄って右折を完了するまで徐行を継続しなければならぬのである。さらに、原告が豪雨中に原告車を運転していたということであれば、本件事故現場付近の視界は悪く、降雨のため路面が濡れて滑りやすい状況にあったと思われるから、そのような状況においては、車両等の運転者には、「道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転」する義務があり（同法七十条）、豪雨によってフロントガラスのワイパーを 작동させても前方の状況を見ることが困難であれば（そのような状態では、仮に視線誘導標が設置されていたとしても、その視認

は困難であったと思われる。）、速やかに車両を路肩に寄せて停車させ、前方が十分に確認できるようになるまで待つか、前方を十分目視することが可能な状態まで速度を減速調整して走行すべきであったのである。したがって、原告が、道路交通法を遵守して上記右折方法を取り、前方を十分に注視して走行していれば、上記道路灯や原告車の走行用前照灯によって、本件中央分離帯の存在は容易に確認でき、これを避けて通行することは容易であったのであり、周囲が暗いために同分離帯を確認しづらかったとの原告の主張は失当である。本件事故は、原告の前方不注意ないし無謀な運転によるものである。

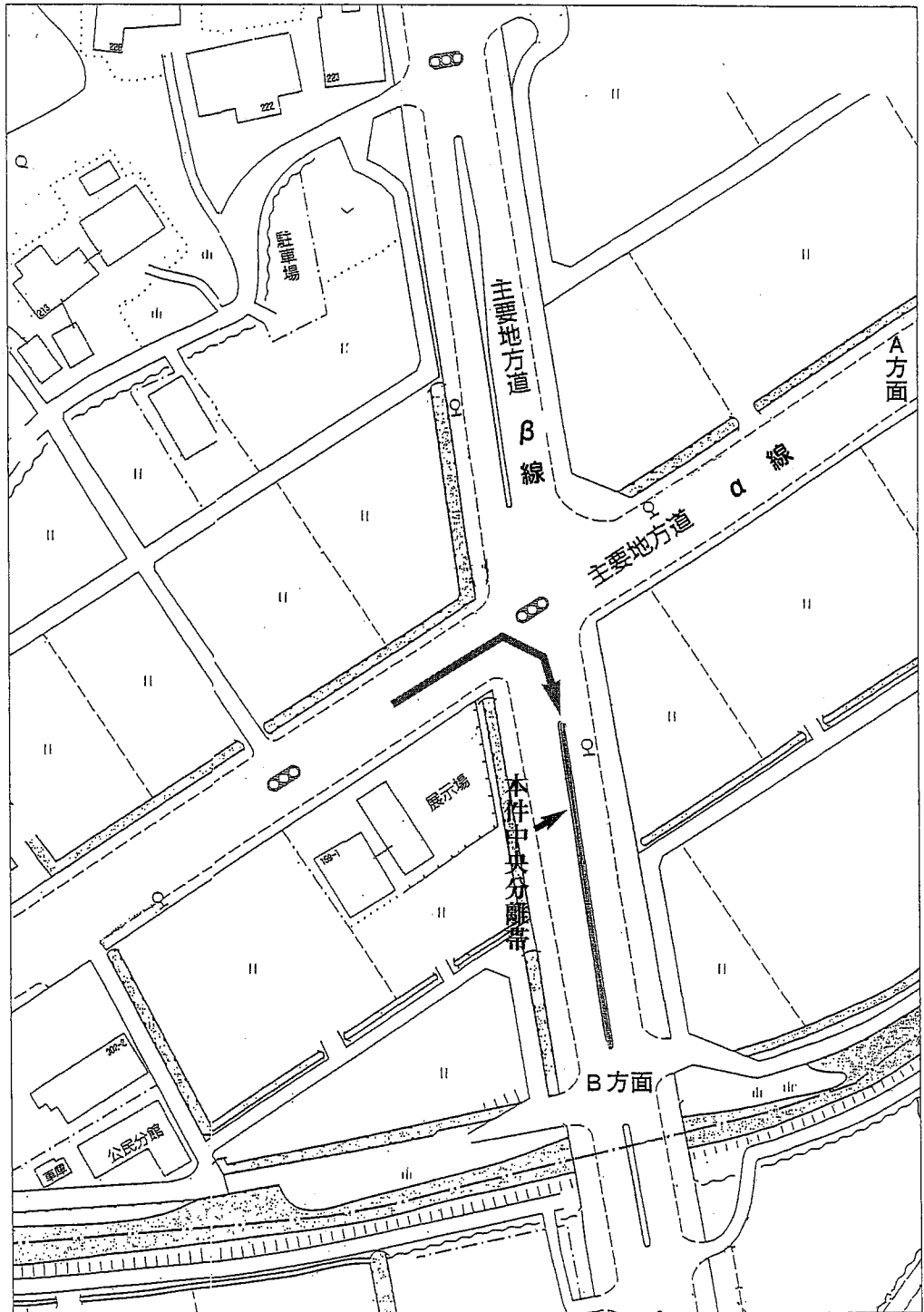
(2) 損害額 略

二 当裁判所の判断

1 事実関係

上記一―二の事実と証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 原告は、平成一六年五月九日、仕入れた焼酎を卸すため、原告車を運転して、ショットバーを訪れた後、翌一〇日帰途につき、同日午前一時三〇分ころ、原告車を運転して α 線（片側二車線）を別図の左方から右方に向かって進行し、同図面の信号機により交通整理の行われている β 線（片側二車線）との交差点（以下「本件交差点」という。）に到達した。本件道路の状況は、概ね別紙図面のとおりであり、着色部分が本件中央分離帯である。そして、本件中央分離帯の先端から数メートル離れた本件交差点内には白線により横断歩道が表示されており、歩行者用信号機も設置されていた。本件交差点の α 線A方面の停止線から中心点までの距離は約二二m、中心点から本件中央分離帯の本件交差点側の先端まで



別図

の距離は約二七mである。本件交差点内の中央付近には、道路標示でもって本件交差点を右折する車両の通行すべき部分が中心点近くまで指定されている。原告は、対面する信号機の赤色表示にしたがって、本件交差点手前で一時停止した後、同信号機の表示が青色に変わったため、同

なると自動的に点灯する仕組みになっていた。そして、上記照明施設等により、夜間においても、車両を運転して本件交差点内に進入する際に本件中央分離帯を確認するための明るさは確保されていた。被告は、照明施設の点灯状況を年に数回、夜間パトロールを行って確認している他、

交差点を右折するために原告車を発進させたが、同交差点を右折進行中、本件中央分離帯（コンクリート製であり、路面からの高さは一〇cmを超えていた。）に原告車の車体右側半分を接触させる形で同分離帯を斜めに乗り越えた（右側前輪及び後輪ともに同分離帯の上を通過した）。本件事故当時、雨が強く降っていた。また、β線には、高さ約一〇mの道路灯が約六〇ないし七〇m間隔に道路を挟んで、向かい合って連続して設置されており、本件中央分離帯を挟む形で、向かい合って道路灯が二基設置されており、同分離帯に最も近い道路灯は、上記先端から約五・七六mの位置に設置され、他の一基は上記先端から約八・七四mの位置に設置されていた。これらの道路灯は、一八〇Wのナトリウムランプ灯であり、周囲が暗く

通報があればその都度直ちに点検、補修を行うようにしているが、本件事故が発生した平成一六年五月一〇日以降、現場付近の照明施設の補修が行われたことはない。原告は、本件事故前、仕事等の関係で本件交差点を別図の右方から左方に向かって通行することはあったが、左方から同交差点に進入することは数える位しかなかった。

(2) 道路法三十条一項十号によると、「横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設」についての技術的基準は、政令に委任されており、その政令である道路構造令三十一条は「交通事故の防止を図るため必要がある場合」においては視線誘導標を設けるものとしているが、その具体的設置基準については定められていない。そして、視線誘導標の統一的な設置基準に対する要望の高まりを受けて、昭和四二年に国土交通省（旧建設省）により「視線誘導標設置基準」が作成され、昭和五九年にその改訂が同省の都市局長、道路局長名で通達された。この通達である「視線誘導標設置基準の改訂について」によれば、以下のとおり定められている。

ア 視線誘導標の定義

車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設をいう。

イ 設置区間

一般国道等（高速自動車国道等以外の道路）には、当該道路の構造及び交通の状況を勘案し、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては視線誘導標を設けるものとする。

ウ 設置場所等

左側路側を原則とし、必要に応じて中央分離帯及び右側路側等にも設置するものとする。

(3) 本件事故後の平成一六年六月三〇日、本件事故と同様に普通乗用自

動車が右折時に本件中央分離帯に乗り上げるといふ事故が発生していた。また、平成一七年七月六日、本件中央分離帯に視線誘導標が設置された。

2 争点1（本件道路の設置・管理の瑕疵の存在）について

(1) 上記二―1認定の事実によれば、本件道路の管理者である被告は、当該道路の構造及び交通の状況を勘案し、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては視線誘導標を設ける義務を負うものと解されるところ、本件事故当時、照明施設等により、夜間においても、自動車の運転者が本件中央分離帯を確認することは十分に可能であった（原告は、本件中央分離帯と縁石との高さや色調が近似しており、特に夜間は判別が困難であると主張するが、自動車の運転者の視線は常時変動することに照らすと、この主張は採用できない。）といふべきであるから、被告が、本件中央分離帯に視線誘導標を設置していなかったことが道路の設置・管理の瑕疵に当たるといふことはできない。

(2) 原告は、本人尋問において、本件事故当日は豪雨（「原告作成の陳述書」には、フロントガラスから道路にたたきつける激しい雨のしぶきを明瞭に確認できた」と記載されている。）により視界が悪かった（前が見にくかった。）と供述し、本件中央分離帯に視線誘導標を設置する必要性があったと主張する。しかしながら、そもそも、自動車が右折する場合には、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならぬ（道路交通法三十四条二項）のであり、しかも、原告の進行方向には横断歩道が設けられていて同所を横断中の歩行者がいる可

性能もあつたのであるから、仮に、原告のいうとおり右折の際に進路前方が見にくかつたとすれば、原告としては、上記右折方法にしたがつた上で、さらにより慎重に前方等の状況を注視しながら右折走行すべきであつたことになる。しかるに、上記一認定の本件事故発生時の状況と別図の本件中央分離帯の設置場所（本件交差点内の横断歩道の外側端の線からさらに数メートル離れた位置に同分離帯の先端部分が設置されている。）等に照らすと、原告は、本件交差点を右折する際、かなり急な角度で同交差点に進入する形で右方向にハンドルを大きく切り、かつ、徐行する場合に比してより速い速度で原告車を走行させたものと認められる。そして、本件事故現場が、相互に四車線同士の道路が交差する信号機により交通整理の行われている交差点であること等も勘案すると、自動車の運転者が上記のような極端な右折方法をとることは、通常、予想できない事態であるといふべきであるから、原告の上記主張は採用できない（なお、原告は、本件事故以外にも本件中央分離帯と車両との衝突事案が複数存在する旨主張し、平成一六年六月三〇日には同種の事故が一件発生していることは認められるが、その具体的な態様や原因、その他の事故の存否等は明らかではなく、上記判断には影響しない。）。

3 高裁判決における理由の補足

(1) まず、原告は、本件事故当時、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されていなかったことは道路の設置又は管理に関する瑕疵に当たる旨主張する。

ここで問題となる、道路その他の公の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一般的に解されている。その意味で、本件事故当時、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されていなかったことが、上記意味の「営造物が通常有すべき安

全性を欠いていること」に該当するかが検討されなければならない。

この点に関する法規の定めとしては、上記事実関係のとおり、関係法令に視線誘導標の具体的設置基準を定めたものはなく、視線誘導標の設置基準に関する通達において、その設置場所に関し、左側路側を原則としつつ、中央分離帯については必要に応じて設置するとされているにすぎない。結局、本件中央分離帯に関して、視線誘導標を設置する具体的な法的義務や法的基準は、存在していないことになる。

そこで、本件の具体的状況において、本件中央分離帯に視線誘導標を設置することが法的に義務づけられているかが問題となる。証拠から明らかのように、本件交差点の状況は、 α 線と β 線が傾斜角約六五度で斜めに交差しているため、A方面からB方面へ右折する場合には、その分車両は鋭角に曲がらなければならないことになる。しかし、上記事実関係のとおり、本件交差点内の中央部には、道路標示でもって、本件交差点の中心点近くまで右折車両の通行すべき部分が指定されているばかりでなく、本件交差点の α 線A方面の停止線から中心点まで約二二m、本件交差点の中心点から上記先端まで約二七mも離れているのである。この状況からすると、車両の運転者が、本件交差点をA方面からB方面へ右折する場合、道路交通法三十四条二項が規定する「あらかじめその前からできるかぎり道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならぬ」との通行方法に従って進行しさえすれば、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されていなくとも、当該車両が本件中央分離帯に乗り上げるといふ事故は到底発生しないといつても過言ではないといわなければならない。それ故、本件中央分離帯に乗り上げるといふ態様の本件事故が発生するには、本件交差点内の上記条項に従った進路よりも大きく

内側に逸脱した進路を取らなければならないことになる。本件事故発生に際し、原告が取った本件交差点内での右折の通行方法も、上記条項の定めに違反して上記と同様の進路を取ったものと推認するのが相当である。そして、交差点内を右折する車両の運転者は、道路交通法が定める通行方法を遵守すべき法的義務を負っており、これに違反となるような行為をした者に対しては二万円以下の罰金又は科料が課せられることになっている(同法百二十一条一項五号)。それにもかかわらず、本件において、原告が上記条項に定める通行方法を大きく逸脱した通行方法を取ったことを是認できるような合理的理由の存在を認めるに足りる主張、立証はない。加えて、本件交差点内を右折する際に、上記条項が定める徐行義務を原告が尽くしていれば、本件中央分離帯を見落とす可能性は更に低くなり、ひいては、本件事故発生を容易に回避できたことはいうまでもない。

このように、本件中央分離帯に乗り上げるといふ態様の本件事故が発生する危険性は、本件交差点を右折する際、上記条項に定める通行方法を大きく逸脱した通行方法を取った車両に限って生じ得るものである。視線誘導標の設置基準に関する上記通達に照らしても、このような違法な通行方法を取る車両による危険性までも想定した上で、本件中央分離帯に視線誘導標を設置することが法的に義務づけられているとは到底低い難い。また、本件事故後、本件中央分離帯に視線誘導標が設置されたからといって、上記判断を何ら左右するものではない。結局、本件中央分離帯に視線誘導標を本件事故当時設置していなかったことは、本件道路の設置又は管理上の瑕疵には当たらないといふべきである。

のみならず、上記説示したとおり、本件事故発生の原因が原告の道路交通法違反の通行方法という道路交通法無視の態度にある以上、本件事故発生と本件中央分離帯に視線誘導標の設置がなかったこととの

間には、何らの因果関係もなかったことになる。その意味で、このような原告自身の責任による損害を、本件道路の設置又は管理の瑕疵を主張して市民の税金がその支払原資となる国家賠償に転嫁するような本訴請求は、到底認めることができない。

いずれにしても、原告の上記主張は理由がない。

(2) 次に、原告は、本件事故当時、車両の運転者から本件中央分離帯を視することが極めて困難な状況にあり、本件道路の照明設備の設置又は管理について瑕疵があった旨主張する。

しかし、上記事実関係のとおり、本件道路には、本件中央分離帯を挟む形で、五・七六m及び八・七四mの距離に道路灯が二基設置され、しかも、これらは、一八〇Wのナトリウムランプ灯であり、周囲が暗くなると自動的に点灯する仕組みであったというのである。そして、本件事故当時、これらの照明設備に故障等が生じていたことをうかがわせる証拠もない。加えて、上記条項に従った本件交差点内における右折の通行方法を取る限り、車両の運転者は、その前照灯によっても、その右前方に位置することになる本件中央分離帯の存在を十分認識できるものと認められる。したがって、本件道路の照明設備の設置又は管理について瑕疵が存在していた可能性は、およそ認めることができなない。原告の上記主張も理由がない。

4 以上のとおり、本件道路に設置又は管理の瑕疵は何ら認めることができないから、その余の点を判断するまでもなく、国家賠償法二条一項に基づき原告の本訴請求は理由がない。

三 結論

よって、本訴請求は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。