

## 自動車は路上落下物に接触した事故について 道路管理瑕疵が争われた事例

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕平成一七年四月二八日 東京地裁 請求棄却（確定）

### はじめに

路上障害物は、主に第三者の行為により道路の安全性の欠如がもたらされるものであるが、道路管理者がその危険状態を覚知し、これを排除することが可能であった（回避可能性があった）場合には、道路管理瑕疵が認められることとなる（最判昭和五〇年七月二五日民集二九卷六号一一三六頁参照）。

本件は、路上障害物に関し回避可能性の存否が争点となった一例である。

### 一 事案の概要

本件は、自動車を運転して高速自動車国道を走行していた原告が、同道路について被告の管理に瑕疵があったため、原告運転車両が同道路上の落下物に乗り上げるという事故（以下「本件事故」）

という。）に遭い、車両修理費等の損害を被ったとして、被告に対し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償金七一万五、二一六円及び本件事故の日である平成一四年一月三一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請求した事案である。

#### 1 前提事実

##### (1) 事故の発生

日 時：平成一四年一月三一日（時刻については争いがある。）

場 所：A自動車道下り（以下「本件道路」という。）一三〇・五キロポスト付近路上（以下「本件現場」という。）

被害車両：原告運転の普通乗用自動車（以下「原告車」という。）  
事故態様：原告車が、本件現場付近を進行していたところ、

タイヤ状の落下物（同落下物の具体的な形状については争いがある。以下「本件落下物」という。）に乗り上げた。

## (2) 事実経緯

### ア 本件道路の管理状況

(ア) 本件道路は、被告が設置・管理する高速自動車国道であり、片側二車線、本件現場付近の法定速度は時速一〇〇kmであり、本件現場付近には、街路灯は設置されていない。

(イ) 本件道路において事故が発生したり、落下物が発見されたりした場合、被告設置の交通管制室は、無線通信により、被告設置の交通管理隊基地に待機中又は付近を巡回中の被告が組織する交通管理隊に連絡し、事故処理や落下物の排除を行わせる。一つの交通管理隊は、パトロールカー（以下「PC」という。）一台及び隊員二名により構成される。

本件道路沿いには、本件道路のおよそ八〇キロポスト付近（以下、本件道路上又は本件道路沿いの位置を表す場合に、単に「何キロポスト付近」という。）にM交通管理隊基地が、およそ一二〇キロポスト付近にH交通管理隊基地がそれぞれ設けられ、一三七キロポスト付近にNサーブイエリアが設置されている。

### イ 第一事故の発生

平成一四年一月三一日午前一時三五分ころ（以下、時刻のみ記載した場合、すべて同日の時刻を指すものとする。）一二九・七キロポスト付近において、F運転の普通

乗用自動車（以下「乗用車」という。）がタイヤに乗り上げるといふ人身事故が発生した（以下「第一事故」という。）。

交通管制室の担当者は、午前一時三七分ころ、通行人から、本件道路上の非常電話により、第一事故発生を連絡を受け、午前一時四〇分ころ、H交通管理隊に対し、落下物排除の指令を出した。非常電話受信表には「一三〇kpタイヤ落下物 トラック」と記載されている。

H交通管理隊は、午前一時五〇分ころ、一二九・八キロポスト付近において、上記落下物であるタイヤを法面に排除した。

午前一時五九分ころ、一二九・九キロポスト付近に、救急車が到着した。その後、午前二時二分、I県警察本部交通部高速道路交通警察隊（以下「警察隊」という。）のパトロールカー（以下、同警察隊のパトロールカーを「警察隊PC」という。）が到着した。また、午前二時四分には、レッカー車が到着し、事故車を積載して撤去した。

### ウ その他の事故及び通報

(ア) 午前一時四四分ころ、本件道路の非常電話より、交通管制室に対し、事故発生が通報があった。非常電話受信表には「自動車散乱 車一台……大破」と記載されている。

(イ) 午前一時五〇分ころ、本件事故と同じく一三〇・五キロポスト付近において、普通乗用車が落下物に乗り上げるといふ事故が発生した（以下「本件前事故」という。）。

午前二時一分ころ、Nサーブイエリア内の非常電話より、交通管制室に対し、本件前事故発生が通報があった。

非常電話受信表には「右側 タイヤ乗り上げ ノア ケガ人なし 下部破損」と記載されている。

交通管制室の担当者は、午前二時四分ころ、常警自動車道上り八二・三キロポスト付近を巡回中であったM交通管理隊に対し、落下物排除の指令を出した。

#### エ 本件事故発生後の経過

(ア) 原告は、本件事故発生後、路肩に停車して原告車の前部を確認した後、Nサービスエリアに向かった。原告は、午前二時一五分ころ、同サービスエリア内の非常電話を利用して、交通管制室に対し、本件事故の発生を通報した。非常電話受信表には「乗り上げ タイヤ プリメーラ ケガなし 前破損」と記載されている。

(イ) 原告の通報から約三〇分後、警察隊PCがNサービスエリアに到着した。その後、M交通管理隊がNサービスエリアに到着した。

## 2 争点及び当事者の主張

### (1) 被告の本件道路の管理に瑕疵があったか

#### 【原告の主張】

被告は、道路管理者として、本件道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努める義務を負うところ、以下に詳述するとおり、この義務を怠って本件落下物を放置したことにより、本件事故を発生させた。本件道路は、通常有すべき安全性が欠如していたものであり、被告による道路の管理に瑕疵があったものであるから、被告は、原告に対し、国家賠償法二条一項に基づき、本件事故によって生じた損害を賠償する責任を負う。

#### ア 巡回頻度及び照明設備の不足

本件現場付近は、照明設備が不十分であり、夜間における前方の見通しが極めて悪かった。被告は、本件道路について定期巡回を行っているが、夜間の定期巡回は午後一時三〇分及び午前四時三〇分であり、その間六時間も巡回が行われない。

仮に、十分な照明設備があれば、原告が本件落下物を避けることができた可能性がある。また、本件においては、本件落下物が路上に落下した時刻は不明であり、本件事故の直前に落下したとは認められないところ、十分な巡回頻度が確保されていれば、本件落下物を除去できたといえる。

#### イ 本件前事故通報後の対応

(ア) 本件事故発生時刻は午前二時一〇分ころである。

原告は、本件事故発生時刻をその場で確認したわけではないが、原告がNサービスエリアから本件事故を通報した時刻は午前二時一五分であるところ、本件現場からNサービスエリアまではせいぜい五分程度にすぎない。

(イ) 被告は、午前二時一分に、本件前事故についての通報を受けていたから、そのころには、本件現場である一三〇・五キロポスト付近に本件落下物があることを認識していた。なお、本件落下物は、タイヤのゴムのみのバースト片ではなく、ホイールの付いたタイヤがバーストしたものである。

高速道路において、路上にタイヤが落下していれば、重大な事故が発生する可能性があるから、被告は迅速にこれを排除すべきである。

当時、本件現場から四五〇m程度しか離れていない第一事故現場には、H交通管理隊が臨場していたところ、午前一時五〇分には第一事故の処理が終了しており、かつ警察隊の車両も臨場していたから、H交通管理隊が第一事故現場を離脱して本件現場に向かうことは可能であり、本件事故が発生した午前二時一〇分には本件落下物を除去することができた。しかし、被告は、H交通管理隊を本件現場に臨場させることもせず、また後続車両に対し警告灯などで落下物の存在を告げることもせず、本件現場から五〇km以上も遠隔地を巡回していたM交通管理隊をして本件現場に臨場させる指令を行ったため、本件事故が発生させた。

ウ 第一事故現場の事故処理におけるパトロール不足

午前一時三七分の第一事故についての通報内容は、一三〇キロポストにタイヤが落下しているというものである。同通報は、一三〇キロポストより下り方面に位置している一三六番非常電話からされたものであるから、落下物の位置にはある程度の誤差が存在して然るべきこと、一三〇キロポスト付近には脱輪した車両は存在しなかったことからすれば、被告は、一三〇キロポストよりもさらに下り方面に落下物が存在する可能性も考慮し、一三〇キロポストよりもさらに下り方面の道路の安全性を確認すべき義務があった。上記通報時刻から本件事故発生時刻までは三三分も時間があつたから、被告が本件落下物を排除することは十分に可能であつたところ、被告が上記義務を怠つたことにより、本件事故が発生させた。

#### 【被告の主張】

ア 巡回頻度及び照明設備に不足がないこと

被告は、被告の管理道路において発生する様々な形態の交通事故等の交通障害に対応するため、交通管制室を二四時間三六五日リアルタイムで運用し、本件道路の定期巡回を行い、事故等の発生時には交通管理隊に指示して処理を行わせている。

本件事故は、原告が、原告車のヘッドライトを下向きにして走行するなど、遠方の視界確保を怠つたことにより発生したものであり、巡回頻度や照明設備と何ら関連はない。

イ 本件前事故通報後の対応に何ら過失はないこと

(7) 本件事故発生時刻は午前一時五五分である。

本件事故発生時刻は、平成一五年一月一〇日付け自動車安全運転センターI県事務所長（以下、単に「安全運転センター」という。）作成の交通事故調書記載のとおり、午前一時五五分である。被告の交通事故調書は、事故現場において実況見分を行った警察官から事情を聴取した上で作成したものであり、信頼性は高い。

また、原告は、第一事故現場において、救急車を見ていないと供述するところ、実際は、午前二時〇〇分から午前二時一六分まで救急車が臨場していたから、原告が第一事故現場付近を通過したのは午前二時〇〇分よりも前と考えられ、本件事故発生時刻は午前一時五五分ころとするのが合理的である。

(イ) 被告は、本件事故発生後である午前二時一分に、本件前事故について通報を受け、一三〇・五キロポスト付近に落下物が存在することを把握したのであるから、本件事故を未然に防ぐことは不可能であった。

また、原告は、交通管制室が、H交通管理隊でなく、M交通管理隊に落下物処理を指示したことを不当とする。しかし、H交通管理隊は、午前一時五〇分に第一事故現場に到着し、落下物を法面に排除した上で、交通規制を開始し、負傷者救助及び事故車排除のため、救急車及びレッカー車の要請を行い、午前二時二分に到着した警察隊による実況見分等に協力し、その他道路損傷状況の確認をするなどし、事故処理作業が完了したのは午前三時四〇分であった。よって、交通管制室がM交通管理隊に落下物処理を指示したことに何ら問題はない。

なお、本件現場からは、ホイールの付いていないタイヤのバースト片が回収されているが、原告主張の落下物が存在したことを示す客観的証拠はない。原告が乗り上げたとする落下物は特定されておらず、本件事故と被告の行為との因果関係は不明である。

ウ 第一事故現場の事故処理におけるパトロールに何ら過失はないこと

第一事故現場では、落下物としてホイール付きのタイヤが発見された一方、事故車両に脱輪等の事実はなかった。また、第一事故現場(一二九・七キロポスト付近)と本件現場(一三〇・五キロポスト付近)の距離はおよそ八〇〇m離れており、ある程度の誤差を考慮しても、数百mは離

れていたといえる。

そうすると、第一事故と本件事故(及び本件前事故)は全く別の事故であつて、被告に、本件現場付近に落下物が存在することの予見可能性はなく、また、H交通管理隊が第一事故現場に到着したのは本件事故のわずか五分前であることを合わせて考えれば、被告の第一事故処理について何ら問題はないというべきである。

(2) 損害 略

## 二 争点に対する判断

1 前提事実、下記掲記の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) 第一事故の発生、通報及び事故処理について(以下、時刻は平成一四年一月三十一日午前中のおよそのものである。)

一時三五分 一二九・七キロポスト付近において、普通乗用車がタイヤに乗り上げるといふ第一事故が発生した。

一時三七分 交通管制室に、通行人から、一三〇キロポスト付近にタイヤが落下しているとの内容の通報が入った。

一時四〇分 交通管制室が、H交通管理隊に対し、第一事故現場における落下物処理を指示した。

一時四四分 別の通行人から、自動車一台が大破しているとの内容の通報が入った。

一時五〇分 H交通管理隊が一二九・八キロポスト付近に到着し、第一事故の原因となったタイヤを法

面に排除した。

一時五四分 H交通管理隊が、事故車が停止している路肩側の通行規制を開始した。

一時五七分 H交通管理隊がレッカー車を要請した。

一時五九分 救急車が一二九・九キロポスト付近に到着した。

二時 二分 警察隊PCが到着した。同PCは、点滅灯を設置し、路肩規制を延長した。

二時一六分 救急車が負傷者を搬送して第一事故現場から離脱した。

二時一九分 警察隊PC(二台目)が到着した。

二時四四分 レッカー車が到着した。

二時五三分 レッカー車が事故車の積載作業を開始した。

同時に、路肩の通行規制が走行車線の通行規制に変更された。

三時一〇分 レッカー車が事故車の積載を完了した。同時に、走行車線の通行規制が路肩の通行規制に変更された。

三時二五分 警察隊PCが第一事故現場を離脱した。

三時四〇分 H交通管理隊が通行規制を解除し、事故処理を完了した。

(2) 本件前事故及び本件事故の発生、通報及び事故処理について

一時五〇分 一三〇・五キロポスト付近において、普通乗用自動車がバーストしたタイヤに乗り上げるという事故(本件前事故)が発生した。

二時〇一分 交通管制室に、上記車両の運転手から、Nサ

ービスエリアの非常電話により、タイヤに乗り上げて車両下部が破損したという内容の通報が入った。

二時〇四分 交通管制室が、M交通管理隊に対し、本件前

事故現場(本件現場と同じ一三〇・五キロポスト付近)における落下物処理を指示した。

二時〇五分から二時一〇分までの間

一三〇・五キロポスト付近において、追い越し車線を走行していた原告車が、バーストしたタイヤに乗り上げるという本件事故が発生した。

二時一五分 交通管制室に、原告から、Nサービスエリアの非常電話により、原告車がタイヤに乗り上げたという内容の通報が入った。

二時四〇分 警察隊PCがNサービスエリアに到着した。同警察隊は、本件現場付近を通過した際に、タイヤのバースト片を路外に排除した。

二時五三分 M交通管理隊がNサービスエリアに到着した。

三時二〇分 警察隊PCがNサービスエリアを離脱し、事故処理を完了した。

(3) 平成一四年一二月三一日午前〇時から午前三時までの間

に、一二九・七キロポスト付近及び一三〇・五キロポスト付近で発生した交通事故で、I県警察本部交通部に報告されたものは、以下のとおりである。

一時三五分 第一事故(一二九・七キロポスト付近)

- (4) 事実認定の補足説明
- 一時五〇分 本件前事故(一三〇・五キロポスト付近)
  - 二時一〇分 本件事故(一三〇・五キロポスト付近)
  - 二時三〇分 物件事故(一三〇・五キロポスト付近)

ア 本件事故の発生時刻について

(ア) 証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告は、本件事故発生当時、時計を見るなどして時刻を確かめてはいないこと、警察隊がNサーブエリアに到着した後、捜査にあたった警察官から、事故発生時刻を聞かれたのに対し、時刻は覚えていないと答えたこと、同警察官は、本件事故発生時刻を特定するため、被告に対しては原告から本件事故の通報がされた時刻を尋ね、原告に対しては本件事故から通報までどれくらい時間がかかったかを尋ね、それぞれ、通報が午前二時一五分であり、事故から通報までが五分くらいであるとの回答を得て、本件事故は二時一〇分ころに発生したと考えたこと、同警察官は事故発生時刻は二時一〇分ころではないかと原告に話したこと、原告は、午後一時二三分、原告車について車両保険契約を締結している保険会社に対し、午前二時一〇分に本件事故の被害にあった旨申告したこと、原告は、平成一五年一月一〇日、安全運転センターから交通事故証明書の交付を受けたところ、本件事故発生日時が平成一四年一二月三一日午前一時五五分ころと記載されていたため、事実と異なるとして抗議し、平成一五年三月六日、本件事故発生時刻を午前二時一〇分と訂正した交通事故証明書書の交付を受けたことが認められる。

(イ) 前記認定事実によれば、原告が被告に本件事故を通報した時刻は二時一五分ころと認定できるので、本件事故発生時刻について検討する上では、本件事故から通報までにどの程度の時間を要したかが重要である。

原告は、本人尋問において、本件事故後すぐに路肩に原告車を寄せて停止し、フロント周りや下部の損傷状態を見ようとしたが、付近が真つ暗で確認できなかった、停止地点は一三〇・八キロポスト付近であり、停止した時間は三〇秒程度である、発進後、時速約八〇kmでNサーブエリアに向かった、同サーブエリアに到着して明るいところに原告車を停止させ、フロントバンパーのぞいていたら、運転車両がタイヤに乗り上げたという男性から早く通報した方がよいと声をかけられ、非常電話で被告に通報したと供述するところ、原告のその供述内容に特段不合理なところは見あたらない。

本件現場からNサーブエリアまではおよそ六・五kmであるから、同区間を時速八〇km(秒速約二一・二m)で走行したとすれば、四分五二秒を要する計算(六・五〇〇m÷二一・二m/秒≒四分五二秒)となる。また、本件事故発生当時の原告の行動を再現したものを撮影したビデオテープによれば、再現当日は、本件現場を出発してからNサーブエリアの非常電話のところに着するまで六分四〇秒を要したことが認められる。

以上の事実を総合しても、本件事故当時、事故から通報までには五分から一〇分までの時間が経過したとまでしかいえない。そして、前記のとおり、原告が被告に本

件事故を通報した時刻が二時一五分ころであるから、本件事故発生時刻は、二時五分から二時一〇分までの間であったと認めるのが相当である。

(ウ) 被告は、本件事故発生時刻が一時五五分であったと主張するが、本件において、本件事故発生時刻を直接裏付ける資料が存在するとは認められない。平成一五年一月一〇日付けの交通事故証明書及び交通事故調書には、本件事故発生時刻を一時五五分とする記載があるが、前記認定及び弁論の全趣旨によれば、これらは、客観的な裏付けがあつて記載されたものではなく、原告の通報時刻や本件現場からNサーブエリアまでの距離などを総合勘案して記載されたものと推認されるから、同記載内容は前記認定を左右しない。

また、原告は、本人尋問において、第一事故現場付近を通過した際に、警察隊のパトカーと日交通管理隊の車両は停車していたが、救急車は停車していなかったと供述しているところ、前記認定事実によれば、そのような供述内容と整合するのは二時一六分以降ということになる。しかし、原告が第一事故現場付近を通過したのは深夜であつたことや、原告供述によれば、原告は第一事故現場付近までは時速八〇kmで走行し、その後、その付近で少し減速したことが認められ、原告は第一事故現場付近をある程度の速度で走行していたと考えられることから、救急車を見落としたとしても不自然ではないから、やはり前記認定を左右しない。

よって、被告の主張を採用することはできない。

イ 本件落下物について

原告は、本件落下物はホイールの付いたタイヤであると主張し、本人尋問において、走行中に、大型トラックのタイヤらしき物が見えた、手前側に、ゴムが広く広がっており、奥に変形した金属の大きなホイールがくっついていたり、奥に上がったときに、ガンガンという感じでかなりの衝撃を受けた、として上記主張に沿う供述をする。

これに対し、被告は、落下物は本件現場付近から回収されたタイヤバースト片（タイヤのゴム部分がバーストしてちぎれたとみられるもの）であると主張する。

証拠によれば、本件前事故の当事者も、本件事故の当事者である原告も、事故直後、被告に対し、タイヤに乗り上げた旨通報しているところ、被告主張のタイヤバースト片は、全長一m程度の黒い帯状の物体であつて、その形状に照らすと、深夜に暗い道路を高速走行していたとしても、運転手がそれを「タイヤ」であるとの認識を持つものとは考えにくい。また、原告車は、車体下部に損傷が認められるが、黒いゴム質の物体との接触痕のほかに、左フロントアームの変形やマフラー遮熱板の曲がり損傷も認められ、ホイールの付いたタイヤと接触したことによる損傷と考えても矛盾はしない。

そうすると、本件現場からは原告が主張するようなホイール付きタイヤは見えていないものの、本件落下物はホイール付きタイヤであつたと認めるのが相当である。



## 2 被告の道路管理に瑕疵があったか

(1) 弁論の全趣旨によれば、本件現場付近においては、交通管理隊により、一日八回の定期巡回が行われており、うち、夜間の巡回時刻は、午後一〇時三〇分及び午前四時三〇分であつて、本件事故の約三時間半前に巡回が実施されたことが認められる。

そして、前記前提事実及び前記認定事実によれば、一三〇・五キロポスト付近では、平成一四年二月三一日午前〇時から午前一時五〇分まで交通事故は発生しておらず、本件落下物が落下したのは、本件前事故の直前ではないかと考えられること、定期巡回の他にも、被告の交通管制室に通報等が入った場合には被告の交通管理隊が交通障害の処理にあたる体制が採られていることからすると、被告の本件道路の管理体制そのものは、本件道路の通行の安全性確保において不十分であつたとはいえない。

(2) 本件においては、本件事故発生の前に、被告に対し、本件前事故について通報されているから、被告が本件落下物を除去することが可能であつたか否かが問題となるので、以下検討する。

ア 被告に対し本件前事故について通報されたのは、二時一分であり、本件事故発生（二時五分から二時一〇分間の間）までは最大でもおよそ九分間しかない。

前記認定事実によれば、第一事故現場においては、日交通管理隊が、一時五〇分にタイヤを法面に排除し、一時五四分に路肩側の通行規制を開始、一時五七分にレッカー車を要請したことが認められ、また、一時五九分に、救急車

が到着し、二時〇二分には警察隊PCが到着したが、未だ救急車による負傷者の搬送は完了せず、事故車の積載・撤去も完了していない状態であつたといえる。さらに、前提事実記載のとおり、一つの交通管理隊は、PC一台及び隊員二名で構成されており、本件現場に最も近い交通管理隊基地は、日交通管理隊基地であり、次に近いのはM交通管理隊基地である。

イ 以上の事実によれば、本件事故当時、本件現場からもつとも近い第一事故現場にいた日交通管理隊は、第一事故現場において、通行規制やレッカー車に事故車を積載する際の付近の安全確保等の事故処理を行わなければならなかつたのであり、これらを放置して本件現場へ急行すべきであつたとまでは認められない。また、日交通管理隊の構成からすると、第一事故現場の事故処理を行いつつ、本件現場にも赴くことは困難である。

そして、前記交通管理隊基地の設置状況に照らせば、被告の交通管制室が、本件現場から五〇km以上離れた場所を巡回中であつたM交通管理隊に本件落下物の処理を指示したこともやむを得なかつたといわざるを得ない。

ウ 以上によれば、本件前事故についての通報を契機として、本件事故発生までに、被告が本件落下物を除去し、道路を安全良好な状態に回復することはおよそ時間的に可能であつたとはいえない。

(3) 次に、本件においては、本件事故発生の前に、被告に対し、本件事故と場所は異なるものの、第一事故について通報されているから、被告が本件落下物を除去することは可能であつ

たか否かが問題となるので、さらに検討する。

第一事故は、一二九・七キロポスト付近で発生したが、H交通管理隊は、一時五〇分、一二九・八キロポスト付近において、落下物であるタイヤを排除している。本件全証拠によっても、H交通管理隊が、一時五〇分よりも前に第一事故現場に到着できたとは認められない。そして、上記(2)判示のとおり、一時五〇分から本件事故発生当時に至るまで、本件現場からもっとも近い第一事故現場にいたH交通管理隊は、同現場において、通行規制やレッカー車に事故車を積載する際の付近の安全確保等の事故処理を行わなければならない、第一事故現場を離脱することは困難であった。

これに対し、第一事故現場においては、落下物であるタイヤが法面に排除され、他に落下物の存在をうかがわせる事実(例えば、事故車両に脱輪等の損傷が認められる場合など)があったとは認められないことからすると、第一事故現場の状況のみからでは、本件現場付近に何らかの落下物が存在する可能性が大きいといえない。

以上の事実によれば、仮に、原告が主張するとおり、被告が、第一事故現場の処理として、第一事故現場よりも下り方面にも落下物が存在する可能性を考慮して、本件現場付近の道路の安全を確認する義務を負うことがあり得るとしても、本件においては、第一事故現場の処理を優先すべき状況にあったというべきである。よって、第一事故の通報を契機として、本件事故発生時まで、被告が本件現場付近の本件道路の安全を確認すべき義務があったとまではいうことはできない。

(4) なお、原告は、被告が、後続車両に対し、警告灯などで落下物の存在を告げることをしなかったと主張するが、上記のとおり、第一事故現場の状況のみからでは、第一事故現場よりも下り方面である本件現場付近に、何らかの落下物が存在する可能性が大きいとはいえなかったことからすると、後続車両に対し、第一事故現場よりも下り方面である本件現場付近に落下物が存在すると警告すべきであったとまでは認められない。

(5) また、原告は、本件現場付近における照明設備の不足も主張するが、本件道路における照明設備の具体的な状況や、照明設備があった場合の本件事故回避可能性について、その主張を認めるに足りる証拠は存せず、この点に関する原告の主張を採用することはできない。

(6) したがって、被告の道路管理に瑕疵があったものと認めることはできず、その余の争点について検討するまでもなく、原告の請求は理由がない。

3 以上によれば、原告の請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。