

道路に進入する際に側溝部分に車両前部が接触して損傷したことについて、国家賠償法 2 条 1 項に基づき損害賠償請求がなされた事例

(令和 4 年 1 月 31 日横浜地方裁判所第 6 民事部判決)

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 被告は、原告に対し、10 万 8020 円及びこれに対する令和 2 年 3 月 2 日から支払済みまで年 5% の割合による金員を支払え。
- 2 訴訟費用は被告の負担とする。

事実及び理由

第 1 請求

主文第 1 項に同旨

第 2 事案の概要

本件は、原告の運転する原告車両（自家用普通乗用自動車）が、屋外駐車場から被告管理に係る県道〇〇号に進入するに当たり、同道路側溝部分（以下「本件側溝部分」という。）に原告車両前部が接触して原告車両のフロントスポイラーの右側が破損し脱落したことについて（以下、この事故を「本件事故」という。）、原告が、被告に対し、被告が道路外出入車に対する十分な安全対策をとることなく、急勾配を放置したとして、国家賠償法（以下「国賠法」という。）2 条 1 項に基づき、損害の賠償（本件事故日からの民法所定の年 5% の割合による遅延損害金を含む。）を求める事案である。

1 法令等の定め（証拠及び弁論の全趣旨）

- (1) 道路法 29 条は、道路の構造は、同道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び同道路の交通状況を考慮し、通常の衝撃に対して安全なものであるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならない旨規定している。
- (2) 道路法 30 条 2 項は、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は政令で定める旨規定し、同条 3 項は、同条 2 項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定

める基準を参酌して、同道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める旨規定している。

- (3) 被告は、道路法 30 条 3 項及び同法 45 条 3 項に基づき、被告が管理する県道を新設し、又は改築する場合における同県道の構造の一般的技術的基準等として、「〇〇が管理する県道の構造の技術的基準及び県道に設ける道路標識の寸法を定める条例」（以下「本条例」という。）を制定している。本条例 2 条 12 号は、路肩とは、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分という旨規定している。本条例 27 条 1 項は、車道、中央帯（分離帯を除く。）及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の右欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする旨規定し、本条例 26 条 2 項に規定する基準に適合する舗装道の場合の横断勾配は 1.5%以上 2%以下とし、その他の路面の場合の横断勾配は 3%以上 5%以下としている。
- (4) 被告における道路の設計に必要な共通的・一般的事項を定める「道路設計の手引き」（以下「手引き」という。）では、一定の傾斜をつけて路面上で集水する L 型側溝について、横断勾配は 6%を標準とする旨規定している。
- (5) 道路運送車両法 40 条 2 号は、自動車は、最低地上高に関する構造が国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ運行の用に供してはならない旨規定し、道路運送車両の保安基準（以下「保安基準」という。）3 条は、自動車の接地部以外の部分は、安全な運行を確保できるものとして、地面との間に告示で定める間隙を有しなければならない旨規定している。そして、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（以下「細目告示」という。）7 条は、保安基準 3 条の告示で定める基準は、自動車の接地部以外の部分が、安全な運行を確保できるように地面との間に適当な間隙を有することとする旨規定し、細目告示 85 条二ロ（1）は、普通自動車の地上高（全面）は、9cm 以上であることとしている。
- (6) 県道の歩道は、歩行者等の安全を確保するために車道よりも一段高くされることが一般的であることから、車両が通行する箇所において歩道から車道に段差なく接続するよう歩道の一部を車道側に斜めに下げて擦り付ける「歩道の切り下げ」が必要となる。この点、「道路法第 24 条の規定に基づき道路管理者以外の者の行う道路に関する工事の設計及び実施計画の承認に係る審査基準」（以下「審査基準」という。）は、被告が歩道の切り下げの工事を承認する際の審査の基準について、歩道切り下げ部の横断勾配を 15%以下としている。

2 前提事実（当事者間に争いがなく、掲記の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる。）

- (1) 以下のとおりの本件事故が発生した。
 - ア 日時 令和〇年〇月〇日〇時〇分頃
 - イ 場所 〇〇県〇〇市〇〇先路上（以下「本件場所」という。）
 - ウ 原告車両 原告運転の自家用普通乗用自動車
 - エ 事故態様 原告が、原告の使用する〇〇株式会社による所有権留保付きの原告車両を運転し、本件場所の道路外にある株式会社〇〇店（以下「本件店」という。）管理に係る屋外駐車場から被告管理に係る県道〇〇号に進入するに当たり、本件側溝部分に原告車両前部が接触して原告車両のフロントスポイラーの右側が破損し脱落した。
- (2) 本件場所である県道〇〇号は、被告が設置・管理する道路として国賠法 2 条 1 項にいう公の営造物に当たる。
- (3) 原告車両は、〇〇であり、その最低地上高は 160mm である。原告車両は、本件事故当時、〇〇の

フロントスポイラーを装着しており、最低地上高がオリジナルから約 32mm 低下するため、フロントスポイラー装着部分の最低地上高は約 128mm となる。

- (4) 本件場所付近の県道〇〇号線における横断勾配は、車道部分が約 4%、本件側溝部分が約 16% (15.9%) であった。

3 争点及び争点に関する当事者の主張の要旨

- (1) 被告の設置・管理の瑕疵の有無

ア 原告

県道〇〇号は被告が設置・管理しているが、被告は、道路外出入車に対する十分な安全対策をとることなく、県道〇〇号のうち本件側溝部分について、本条例を超える急勾配が存在することを長年放置したのであり、被告に設置・管理の瑕疵がある。本件事故は被告による県道〇〇号の設置・管理に係る瑕疵に起因するものであり、被告は、原告に対し、国賠法 2 条 1 項に基づき、本件事故により生じた原告の損害を賠償する責任を負う。

イ 被告

争う。本条例は、被告が管理する県道を新設し又は改築する場合における同県道の構造の一般的技術的基準を定めるものであるところ（本条例 1 条）、本件側溝部分は、本条例が施行されて以降は新設も改築もされていないから、そもそも本条例が適用されない。また、本条例 27 条 1 項は車道、中央帯、車道に接続する路肩の横断勾配の標準値を定めているところ、本件側溝部分は、排水のための必要から設けられたものであり、車道、中央帯、車道に接続する路肩に該当せず、本条例 27 条 1 項の適用はない。さらに、審査基準は、被告が歩道の切り下げの工事を承認する際の審査の基準について、歩道切り下げ部の横断勾配を 15% 以下としている。この点、本件側溝部分の横断勾配は 15.9%、すなわち 15% 程度であることから、被告に設置・管理の瑕疵はない。なお、本件事故は、①被告よりも後に屋外駐車場を造成した本件店がスロープに 8.7% の勾配を付けたこと、②原告車両がフロントスポイラーを装着していたこと、③原告が県道に出る際、速度を落とすなど慎重な運転操作を怠ったことが原因と考えられる。

- (2) 原告の損害額

ア 原告

原告の損害額は、以下のとおりである。

- (ア) 修理費用 9 万 8200 円

原告は、令和〇年〇月〇日、原告車両の修理費用として上記額を支出した。

- (イ) 弁護士費用相当額 9820 円

弁護士費用相当額は、修理費用の 1 割を下回らない。

- (ウ) 上記合計 10 万 8020 円

イ 被告

不知。

第 3 当裁判所の判断

1 争点 (1) (被告の設置・管理の瑕疵の有無) の検討

- (1) 国賠法 2 条 1 項にいう営造物の設置・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。そして、営造物の設置・管理に瑕疵があったとみられるかどうかは、同営造物の構造、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る（最高裁判所昭和42年（オ）第921号同45年8月20日第一小法廷判決・民集24巻9号1268頁、最高裁判所昭和53年（オ）第76号同年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁）。

(2) 前提事実によれば、原告車両は、保安基準及び細目告示の定める地上高よりも高い地上高を有していた一方で、本件側溝部分の横断勾配は約16%であり、本条例の定める横断勾配の基準値を相当程度上回る勾配角度を有していたことが認められる。そして、本件事故が発生したことを踏まえると、本件側溝部分は通常有すべき安全性を欠いていたというべきである。

(3) ア この点について、被告は、本件側溝部分は、本条例が施行されて以降は新設も改築もされていないから、そもそも本条例が適用されない旨主張する。

確かに、本件側溝部分に本条例が直接適用されるとは認められない。しかしながら、本条例は、道路の構造は、通常の衝撃に対して安全であるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならぬ旨規定する道路法29条に基づき、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として規定されているものであり、本条例の基準は、本件側溝部分の瑕疵の有無を判断する基準とはなり得るものというべきである。

イ また、被告は、本件側溝部分は、排水のための必要から設けられたものであり、車道、中央帯、車道に接続する路肩に該当せず、本条例27条1項の適用はない旨主張する。

しかしながら、証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件側溝部分は、路肩上に設けられた排水設備であると認められる。なお、本件側溝部分は、その手前まで歩道が設置されているが、同歩道の縁石線は本件側溝部分の手前で切れていることからすれば、本件側溝部分が歩道であるとはいえない。

加えて、前提事実によれば、手引きでは、一定の傾斜をつけて路面上で集水するL型側溝について、横断勾配は6%を標準とする旨規定しているところ、本件側溝部分の横断勾配は、これを2.65倍も上回っていたものである。

ウ さらに、審査基準は、被告が歩道の切り下げの工事を承認する際の審査の基準について歩道切り下げ部の横断勾配を15%以下としていることが認められるが、本件側溝部分は歩道ではない上、同審査基準は、歩道から見た場合には下り側である車道出入口側の勾配に関する審査基準であり、歩道から見た場合には上り側である出た先の車道側の勾配に関する審査基準ではない。また、そもそも本件側溝部分は約16%であるから、上記基準をわずかではあるが上回っているものである。

エ 以上によれば、被告の主張を踏まえても、本件側溝部分について道路として通常有すべき安全性を欠いていたとの判断は揺るがない。そして、被告は、本条例が施行されて以降、本件側溝部分について改良工事や補修工事を行っておらず、上記の横断勾配の状況が続いていたことも認められるから、設置・管理の瑕疵があるものとして、原告に対し、国賠法2条1項に基づき、損害を賠償する責任を負うというべきである。なお、被告は他原因の可能性を指摘するが、本件側溝部分について設置・管理の瑕疵がある上、原告車両のほかにも複数の車両の車体部分が本件側溝部分に接触していたことがうかがわれることからすれば、被告の責任を否定する理由とはならない。

2 争点 (2) (原告の損害額) の検討

証拠及び弁論の全趣旨によれば、修理費用として9万8200円を認めるのが相当である。また、弁護士費用として、上記金額の1割である9820円を認めるのが相当である。したがって、原告の損害額は10万8020円となる。

3 結論

以上によれば、原告の請求は理由がある。なお、仮執行宣言の申立てについては、相当でないから、これを付さないこととする。