

工事中の道路でガードレールに衝突し車両が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

(平成 30 年 11 月 7 日仙台地方裁判所判決)

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 被告らは、原告に対し、各自 40 万 0902 円及びこれに対する平成 27 年 12 月 25 日から支払済みまで年 5%の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求をいずれも棄却する。
- 3 訴訟費用は、これを 10 分し、その 4 を原告の負担とし、その余は被告らの負担とする。
- 4 この判決は、第 1 項に限り、仮に執行することができる。

事実及び理由

第 1 請求

被告らは、原告に対し、各自 66 万 8171 円及びこれに対する平成 27 年 12 月 25 日から支払済みまで年 5%の割合による金員を支払え。

第 2 事案の概要

本件は、原告の従業員が運転していたタクシー（以下「原告車両」という。）が、被告市が管理する単管パイプ式ガードレール（以下「本件ガードレール」という。）に衝突するという交通事故（以下「本件事故」という。）が生じたところ、被告会社には、本件ガードレールを道路上に急角度で設置した過失があり、被告市には、公の営造物である本件ガードレール等の保安施設の設置又は管理に瑕疵があったと主張し、被告会社に対しては不法行為に基づき、被告市に対しては国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害金合計 66 万 8171 円及びこれに対する本件事故日である平成 27 年 12 月 25 日から支払済みまで民法所定の年 5%の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

1 前提事実（当事者間に争いがないか、証拠又は弁論の全趣旨により容易に認定できる事実）

- (1) 原告の従業員である X は、下記の車種欄記載の原告車両を運転し、平成 27 年 12 月 25 日午後 4 時 33 分頃、概ね次の内容の本件事故を生じさせた。

- ア 発生場所 ○○市××区△△ □丁目◎番
- イ 車種 事業用普通乗用自動車
- ウ 衝突物 単管パイプ式ガードレール（本件ガードレール）
- エ 衝突物の管理者 被告市

(2) 被告市における「道路工事現場における保安施設設置基準」（以下「本件基準」という。）では、概ね次のように規定されている。

ア 目的（第1条）

被告市が管理する国道、県道及び市道に関する工事並びに被告市が施行する道路上での工事にあたり、道路工事現場における保安施設の設置基準を定め、工事現場での一般通行車の交通事故の防止及び沿道住民への迷惑を防止し、あわせて円滑な道路交通と現場作業員の安全を確保することを目的とする。

イ 用語の定義（第2条）

本基準で用いる用語の意義は、○○市請負工事監督要綱及び土木工事共通仕様書（◇◇県土木部）によるものとする。

ウ 適用範囲（第4条）

保安施設の設置にあたっては、他の通達等に定めるほか、次の第1号から第3号までの工事の場合は、この基準により、第4号の工事の場合は、原則としてこの基準によるものとする。（以下省略）

エ 保安施設の種類（第5条）

保安施設の種類は、保安施設設置標準図（以下「本件標準図」という。）のとおりとする。（以下省略）

オ 保安施設の設置方法（第6条）

保安施設の設置方法は、本件標準図によることを原則とし、次の各号について特に注意するものとする。

（ア）舗装新設又は舗装修繕工事等で完了部ごとに一般交通の用に供する場合は、前後の未完了部又は未舗装部との境界に防護柵、赤色灯、徐行標識その他の危険標識、指定方向外進行禁止標識等、必要な保安施設を設置するものとする（5号）。

（イ）工事箇所が複数の工区に分割し施行をする場合の非工事区間については、監督職員と受注者が協議して保安施設を設置するものとする（9号）。

カ その他の措置（第7条）

保安施設の設置方法のほかに、工事現場における交通事故及び交通渋滞を防止するために次の各号について特に注意するものとする。

工事完了後は保安施設を撤去し、監督職員及び受注者は現場を点検し、車輛はもとより歩行者の通行に際しても支障の有無を確認してから一般交通の用に供するものとする（8号）。

(3) 被告市作成に係る平成27年4月付けの本件標準図（抜粋）は、別紙（省略）記載のとおりである。

(4) ◇◇県土木部作成の共通仕様書（土木工事編I）（平成27年10月以降）（以下「本件共通仕様書」という。）においては、用語の定義などについて、次のとおり規定されている。

ア 1-1-2 用語の定義

30 工期とは、契約図書に明示した工事を実施するために要する準備及び後片付け期間を含めた始期日から終期日までの期間をいう。

33 工事とは、本体工事及び仮設工事、又はそれらの一部をいう。

34 本体工事とは、設計図書に従って、工事目的物を施工するための工事をいう。

35 仮設工事とは、各種の仮工事であって、工事の施工及び完成に必要とされるものをいう。

イ 1-1-28 後片付け

受注者は、工事の全部又は一部の完成に際して、一切の受注者の機器、余剰資材、残骸及び各種の仮設物を片付けかつ撤去し、現場及び工事にかかる部分を清掃し、かつ整然とした状態にするものとする。

2 本件の争点及びこれに対する当事者の主張

(1) 被告市の営造物責任の有無（争点1）

（原告の主張）

ア 被告市は、道路上にガードレール等の保安施設を設置する際には、本件基準及び本件標準図において定められた基準に従うべきである。そして、本件事故現場では、Xが走行していた片側2車線の道路(以下「本件道路」という。)のうち1車線の通行が制限されていたから、本件標準図のうち「A-3型標準」又は「C-2型標準図」に基づき保安施設を設置することとなり、そうすると、本件標準図におけるバリケードとして使用される単管パイプ式ガードレールの車線に対する設置角度を15度とした上、反射式の板を使用するとともに、バリケードを2個設置するごとに保安灯を1つ設置するなどする必要があった。

しかしながら、本件事故現場では、そもそも保安灯の設置はされなかったばかりか、本件ガードレールは車線に対して約45度という急角度で設置されていた。その上、本件ガードレールの脚立に設置された反射テープも1か所のみとなっており、原告車両の進行方向に正対していないため、遠方から照射されたヘッドライトを反射せず、視認が困難な状態となっていた。

このように、公の営造物である本件ガードレール等の保安施設の設置又は管理には瑕疵があり、これにより本件事故が発生した。よって、被告市は、原告に対し、本件事故につき営造物責任を負う。

イ 仮に上記アの責任が認められないとしても、被告市は、本件道路の管理者であるから、一般の通行車両による交通事故の発生が防止できるように、保安施設を道路上に設置又は管理すべき義務を負う。そして、本件事故現場付近の本件道路はガードレールにより第2車線の通行が制限されていたところ、バス停付近の約30mについては車線制限が解除され、次いで、本件ガードレールにより再度車線制限がされ、その後再び車線制限が解除されるという危険な道路状況となっていた。しかしながら、被告市は、必要性がないにもかかわらず、本件ガードレールを設置して車線制限をしたために、かえって交通事故が発生する可能性が高くなり、道路として通常有すべき安全性を欠く状況が作出され、そのために本件事故が発生したものである。よって、被告市は、原告に対し、本件事故につき営造物責任を負う。

（被告市の主張）

被告市に公の営造物である本件ガードレール等の設置又は管理に瑕疵があるとの原告の主張は否認しないし争う。

ア 原告の主張アに関し、本件基準及び本件標準図において定められた基準が本件事故現場における保安施設の設置にも適用されることは否認しないし争う。本件基準は、道路上で工事が行われている場合における基準であるところ、本件事故発生当時、道路の舗装工事は既に完了し、県警による信号機の設置を残すのみとなっていたから、本件事故現場は道路工事現場ではなく、本件基準の適用はない。なお、このような解釈が相当であることは、前提事実(2)ア、ウ、オ(イ)記載の本件

基準の規定からも明らかである。

イ 原告の主張イに関し、被告市には、道路の管理者として、一般の通行車両の交通事故を防止できるように保安施設を設置又は管理すべき義務があることは概ね認めるが、その余は否認ないし争う。被告市は、一般通行車両のみならず、歩行者等の安全を確保すべき立場にもあるところ、本件事故現場付近における本件道路の第2車線の通行を制限していたのは、交差点において信号機の設置が未了であったことから、車両の速度を抑制し、交差点における出会い頭の事故の防止や、横断歩道を渡る歩行者等の安全を確保することを理由としたものであり、何ら必要性なく本件ガードレールを設置するなどしたのではない。

ウ さらに、本件事故は、Xの前方不注視及び速度超過により生じたものであるから、被告市の本件ガードレール等の保安施設の設定又は管理に瑕疵はないし、仮に瑕疵が認められるとしても、本件事故との因果関係はない。

(2) 被告会社の不法行為責任の有無（争点2）

（原告の主張）

被告会社は、本件事故当日、本件道路上で通信設備に関する工事を行ったところ、被告会社には、工事の施工業者として、一般の通行車両等に危険が及ばないように本件ガードレール等の保安設備を設置すべき義務を負う。しかしながら、被告会社は、上記（1）原告の主張欄ア記載のように、本件ガードレールを急角度で設置して、上記の義務に違反した。そして、その結果、本件事故が発生した。よって、被告会社は不法行為責任を負う。

（被告会社の主張）

被告会社が本件事故につき不法行為責任を負うとの原告の主張は否認ないし争う。被告会社は、本件ガードレールを設置したものの、それは急角度とはいえず、何ら過失はないし、上記（1）被告市の主張欄ウ記載のとおり、本件ガードレールの設置方法と本件事故の発生との間に因果関係はない。

(3) 過失相殺（争点3）

（被告らの主張）

Xは、本件事故当時、制限速度を時速26kmから28kmと大幅に超過する速度で原告車両を進行させていたところ、本件事故現場から約260mも先の交差点に設置された信号機の信号の色に気をとられて運転し、かつ、職業運転手であるにもかかわらず、道路上の予告矢印の意味を誤解して車線変更をしたものであって、Xには著しい前方不注視及び速度超過違反があり、このような事情が本件事故の発生に大きく寄与している。よって、本件事故の過失割合を原告9対被告ら1として、過失相殺をするのが相当である。

（原告の主張）

被告ら主張の過失相殺割合は否認ないし争う。本件事故における過失割合は原告3対被告ら7として、過失相殺がされるべきである。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前提事実、証拠及び弁論の全趣旨を総合すれば、次の事実が認められる。

(1) Xは、かねてから観光バスの運転手ないしトラックの運転手として稼働していたところ、平成23

年4月頃、被告会社に雇用され、以後、タクシー運転手として勤務していた。

- (2) 本件事故現場付近の本件道路においては、かねてから舗装工事が行われ、平成27年12月18日頃に上記工事は完了したものの、交差点への信号機の設置が未了であったため、ガードレール及び単管パイプ式ガードレールにより第2車線の通行が制限されていた。そして、被告市は、平成27年12月24日、単管パイプ式ガードレールを3個設置するなどして、本件道路の第2車線の通行を制限していた。
- (3) 被告会社は、平成27年12月25日午前中、本件道路において、電気通信設備工事を行うなどし、その際、上記(2)のガードレール及び単管パイプ式ガードレールを移動させた。そして、被告会社は、上記の工事の終了後、これらを再度設置したところ、その際、本件ガードレールを車線に対して約45度の角度で本件道路の第2車線に設置して車線の制限を行った。
- (4) Xは、平成27年12月25日午後4時半頃、ヘッドライトを点灯させて原告車両を運転し、本件事故現場に向かい、北西から南東に向けて、本件道路の第1車線を時速約40ないし60kmで走行していた。
- (5) そして、Xは、上記のようにガードレール等により第2車線の通行が制限されていた箇所を通過し、右折する予定であった本件事故現場から約260m前方にある交差点の信号機が青色の点滅信号を示したため、更に時速約60ないし70kmに加速した上、本件道路上に破線の右折矢印があったことから、上記の右折に備え、第1車線から第2車線に車線を変更して走行したが、前方に設置されていた本件ガードレールの存在に気付かなかったことから、そのまま走行を続け、本件事故が生じた。

なお、本件事故当時、本件ガードレールの脚立部分には反射テープ1個が設置されていたものの、ガードレールが車線に対して約45度の角度で設置されていたため、反射テープは視認困難であった上、保安灯は設置されていなかった。このことに加えて、本件事故当時は日没後であったため、既に薄暗い状態であり、ヘッドライトを点灯させていても、原告車両から前方に本件ガードレールが設置されていたことを確認することは容易ではない状況であった。

2 被告市の営造物責任の有無（争点1）について

- (1) 一般に、「公の営造物」（国家賠償法2条1項）とは、国又は地方公共団体が設置又は管理する施設のうち、国又は公共団体により、直接公の目的のために共用される個々の有体物及び物的設備をいうものと解されるところ、本件ガードレール等の本件道路上に設置された保安設備は、この公の営造物に該当するものと認められる。そして、営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常備えるべき性質又は設備を欠くこと、すなわち、本来の安全性に欠けている状態をいうものと解するのが相当である。
- (2) そして、前提事実(2)ア記載のとおり、本件基準の目的が道路工事現場での一般通行車の交通事故の防止等をも目的としていることからすると、被告市による道路工事の完了いかんにかかわらず、道路工事に付随して道路上に被告市が管理する保安施設が設置されている場合などには、本件基準が適用されるものとし、交通事故の防止を図ることがその目的に合致するものと解される。このことに加えて、前提事実(2)イ、(4)記載のとおり、本件基準における用語の定義を定めた本件共通仕様書によれば、「工期」とは、工事を実施するために要する準備及び後片付け期間を含めた期間であると定められていることや、前提事実(2)カ記載のとおり、道路工事それ自体が終了した後も現場の点検等が必要とされているなど、被告市による道路工事が終了した後のことをも念頭に置いた規定等があることに照らすと、本件基準及び本件標準図は、道路工事それ自体が既に終了していたとしても、

道路工事に付随して保安施設を道路上に設置する場合などに適用ないし準用されるものと解するのが相当である。

そして、このような解釈・判断は、被告市において、道路上に保安施設を設置又は管理する際には、一般の通行車両による交通事故の発生を防止し得るように設置又は管理しなければならないことを認めていることとも整合的である。

なお、被告市は、本件基準は、道路工事がされているときに限定して適用されるものであり、このことは、前提事実（2）ア、ウ、オ（イ）記載の本件基準の規定の内容からも明らかであるなどと主張する。しかしながら、被告市の主張する解釈によれば、道路上における保安設備の設置等に起因する通行車両との交通事故を十分に防止できなくなるおそれが生じ得ることとなり、合理的な解釈とは評価し難い上、前提事実（2）ア、ウ、オ（イ）記載の本件基準の規定上、本件基準が被告市による道路工事が行われているときに限定して適用される旨が明示されているものとは認められず、根拠が乏しいものといわざるを得ない。

よって、上記の被告市の主張は採用しない。

- (3) そして、証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件事故現場に適用される本件標準図「A-3 型標準」及び「C-2 型標準図」によれば、①バリケードを用いて道路の通行を制限する場合にはその車線に対する角度を 15 度とすること、②バリケードを 2 個設置するごとに保安灯を 1 つ設置すること、③設置する保安灯は夜間 150m 以上の確認距離を有するものであること、④バリケードの板は反射式とすることなどが定められているものと認められる。

そして、前記認定事実によれば、本件事故現場においては、バリケードとして使用された本件ガードレールは 1 個のみである上、設置角度も車線に対して約 45 度と本件基準の 3 倍もの急角度となっているばかりか、保安灯は設置すらされていなかった。また、反射テープは本件ガードレールの脚立部分の 1 か所のみを設置されており、原告車両など本件道路を通行する車両からの視認は困難であったのであるから、このような本件ガードレール等の保安施設の設置方法は、本件基準及び本件標準図に明らかに反するとともに、通行車両による衝突事故が生じる危険性の高いものといわざるを得ない（特に夜間や薄暮の時間帯にはそのような危険性が高いものというべきである。）。

よって、被告市の公の営造物たる本件ガードレール等の保安設備の設置又は管理には瑕疵があるといふべきである。

- (4) その上で、上述の保安設備の設置又は管理の瑕疵と本件事故の発生との間の因果関係について検討する。前記認定事実、証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件事故現場に至るまでの本件道路は相当区間にわたり概ね直進の状況になっており、原告車両前方の見通しは良好であった上、本件標準図所定の保安灯は、夜間における確認距離が 150m 以上の効果を有するものとされているものと認められることなどに照らすと、被告市が、本件基準及び本件標準図に則り、複数の単管パイプ式ガードレールをバリケードとして設置して第 2 車線の通行を車線に対して 15 度の角度で制限し、さらに、ガードレール間に保安灯を設置するなどしていれば、経験豊富な職業運転手である X は、事前にガードレールによる車線制限がされていることを容易に認識することができ、ハンドルやブレーキの操作により、本件事故の発生を回避し得たものと認定するのが相当である。

よって、被告市の本件ガードレール等の保安施設の設置又は管理の瑕疵と本件事故との間には相当因果関係があるものと認められる。

なお、証拠及び弁論の全趣旨によれば、平成 24 年度における時速 20km ないし 25km 未満の速度超過による取締件数は年間約 80 万件以上、時速 25km ないし 30km 未満の速度超過による取締件数

は年間約 39 万件以上と多数に及んでいるものと認められるから、被告市において、制限速度を時速約 20km ないし 30km 超過して本件道路を走行する車両があり得ることは容易に予測可能であったものといえ、そうすると、原告車両に時速 20km ないし 30km の速度超過があったとしても、そのことのみによって被告市の本件ガードレール等の保安設備の設置又は管理に瑕疵がなかったものとはいえない。

また、被告ら提出に係るすれ違い用ビームの夜間における照射距離が 40m であることに関する道路運送車両の保安基準の細目を定める告示及び時速 40km で走行する自動車の一般的な制動距離に係る書証は、上記の認定を何ら左右しない。

3 被告会社の不法行為責任の有無（争点 2）について

被告会社は、本件道路上で工事を行うにあたり、一般の通行車両等に危険を及ぼさないようにすべき義務を負うものと認められる。

しかしながら、被告会社は、前記認定事実のとおり、本件事故現場には保安灯などが設置されておらず、特に夕刻から夜間においては、車両からの視認が困難となり、交通事故を生じさせる危険があったにもかかわらず、本件道路の第 2 車線上に車線に対して約 45 度という急角度で本件ガードレールを設置して、車線制限をしたものであるから、上記の義務に違反したものであるべきである。

そして、上記 1（4）において認定したところによれば、被告会社が本件事故現場に本件ガードレールのみを急角度で設置するのではなく、複数の単管パイプ式ガードレールを用いるなどして、より緩やかな角度で第 2 車線の通行を制限したのであれば、経験豊富な職業運転手である X は、同ガードレールにより本件道路の第 2 車線が制限されていることを事前に認識し、ハンドルやブレーキの操作により、本件事故の発生を回避し得た高度の蓋然性があったものと認定するのが相当である。

よって、被告会社は、原告に対し、本件事故につき不法行為責任を負う。

4 過失相殺（争点 3）について

前記認定事実によれば、本件事故の発生については、X にも前方不注視、速度超過違反の過失があったものと認められることに加えて、X が経験豊富な職業運転手であったばかりか、事故現場付近を複数回にわたり通行するなどしたことがあり、道路が複雑な状況になっていたことを認識していたこと、X が本件事故現場手前で第 1 車線から第 2 車線に車線変更をしたのは、通行区分の予告を意味する道路上の破線の右折矢印を通行区分の表示を意味するものと誤解していたためであることなどの事情を考慮すると、本件事故の発生につき、X の過失割合を 4 割と認めるのが相当である。

5 原告の損害額について

証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告車両の本件事故当時の時価額は 35 万 8000 円であるところ、その修理費は 102 万 2296 円であったから、原告車両は本件事故によりいわゆる経済的全損の状態となったものと認められる。よって、原告には、原告車両の時価額 35 万 8000 円の損害が生じたものと認められる。

また、証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告は、原告車両を廃車とした上で、新たな車両を購入し、これに 25 万 0171 円の費用を要してタクシーに改装をしたものと認められる。よって、原告には、タクシーへの改装費用として 25 万 0171 円の損害が生じたものと認めるのが相当である。

もっとも、前記のとおり、本件事故の発生につき原告の過失割合は 4 割と認められるから、原告の損

害額の合計 60 万 8171 円に上記割合で過失相殺をすると、36 万 4902 円（小数点以下切り捨て）となる。

そして、弁論の全趣旨によれば、原告は、本件訴訟の追行を原告訴訟代理人弁護士らに依頼したものと認められるところ、原告の弁護士費用相当額の損害としては、上記の過失相殺後の損害額の約 1 割である 3 万 6000 円が相当である。

そうすると、本件事故による原告の損害額は、40 万 0902 円となる。

第 4 結論

以上によれば、原告の本件各請求は主文の限度で理由があるが、その余は理由がない。なお、事案に鑑み、仮執行免脱の宣言をするのは相当ではないから、被告らの申立は却下する。よって主文のとおり判決する。