



道路管理瑕疵裁判例集

近年の道路の設置・管理の瑕疵に係る裁判事例を事故態様別に分類
判決内容を瑕疵の有無と過失相殺に関する判断の部分を中心に要約



令和 7 年 4 月（改訂）

一般財団法人 日本みち研究所

目次

はじめに.....	1
本書の使い方等.....	2
第1 穴ぼこ・段差に関する事故.....	4
窪み原付転倒事件.....	4
東京地裁 平成22年10月28日 有責（過失相殺なし）.....	4
路面陥没原付転落事件.....	4
津地裁四日市支部 平成25年3月29日 無責.....	4
段差原付転倒事件.....	7
大阪高裁 平成25年5月30日 有責（過失相殺2割）.....	7
歩道橋自転車転倒事件.....	9
東京地裁 平成25年9月11日 無責.....	9
穴ぼこ原付転倒事件.....	10
静岡地裁下田支部 平成25年6月27日 無責.....	10
東京高裁 平成26年1月15日 有責（過失相殺6割）.....	10
窪み自動車損傷事件.....	11
神戸地裁 平成25年3月28日 有責（過失相殺なし）.....	11
大阪高裁 平成25年9月27日 無責.....	11
最高裁 平成26年2月21日 棄却（上告不受理）.....	11
マンホール陥没部原付転倒事件.....	13
京都地裁 平成26年5月30日 有責（過失相殺4割）.....	13
穴ぼこ貨物自動車損傷事件.....	14
福島地裁郡山支部 平成26年6月20日 無責.....	14
穴ぼこ歩行者転倒事件.....	15
松戸簡裁 平成26年10月23日 有責（過失相殺3割）.....	15
段差自転車転倒事件.....	16
松江地裁出雲支部 平成27年1月28日有責（過失相殺5割）.....	16
穴ぼこ原付転倒事件.....	16
熊本地裁 平成27年2月3日 有責（過失相殺3割）.....	16
段差自転車転倒事件.....	17
大阪地裁 平成27年10月7日 無責.....	17
段差自転車転倒事件.....	18
東京地裁 平成28年11月29日 無責.....	18

穴ぼこ自動車損傷事件.....	19
大阪地裁 平成29年 2月 1日 有責（過失相殺なし）	19
橋梁金属ジョイント部分原付転倒事件.....	20
徳島地裁 平成29年 9月13日 有責（過失相殺4割）	20
駅前広場段差自転車転倒事件.....	21
広島地裁福山支部 平成28年10月27日 有責（過失相殺なし）	21
広島高裁 平成30年 2月22日 有責（過失相殺7割）	21
穴ぼこ自動二輪車転倒事件.....	22
京都地裁 平成31年 1月30日 有責（過失相殺4割）	22
段差自動二輪車転倒事件.....	23
さいたま地裁 平成31年 3月19日 無責.....	23
東京高裁 令和元年 9月18日 無責.....	23
マンホール段差歩行者転倒事件.....	25
東京地裁 令和2年 3月18日 無責.....	25
高速道路自動二輪車転倒事件.....	27
大阪地裁 令和2年 6月 1日 無責	27
窪み自動二輪車転倒事件.....	28
徳島地裁 令和元年12月18日 無責.....	28
高松高裁 令和2年 6月18日 有責（過失相殺4割）	28
原付転倒事件.....	31
大阪地裁 令和2年12月11日 無責.....	31
段差歩行者転倒事件.....	32
東京地裁 令和3年 8月 2日 無責.....	32
ポットホール自動車車輪陥落事件.....	33
札幌地裁 令和5年 1月13日 無責.....	33
第2 スリップに関する事故.....	35
高速道路路面凍結スリップ事件.....	35
大阪地裁 平成20年12月 8日 無責.....	35
大阪高裁 平成21年 5月22日 無責.....	35
自動二輪車転倒事件.....	37
東京地裁 平成20年 9月 4日 無責	37
東京高裁 平成21年 7月 9日 無責	37
最高裁 平成21年12月22日 棄却（上告不受理）	37
原付浮きスリップ砂利転倒事件.....	39
名古屋地裁 平成21年10月23日 有責（過失相殺3割）	39

名古屋高裁 平成22年 6月 9日 有責（過失相殺3割）	39
路面凍結大型貨物自動車スリップ事件	43
岡山地裁 平成22年10月19日 有責（過失相殺5割）	43
原付スリップ転倒事件	46
東京地裁 平成23年 8月 8日 無責	46
自動二輪車スリップ転倒事件	47
東京地裁 平成23年12月19日 無責	47
凍結スリップ事件	48
松江地裁出雲支部 平成24年 8月 3日 無責	48
広島高裁松江支部 平成25年 1月30日 無責	48
凍結スリップ事件	50
水戸地裁龍ヶ崎支部 平成26年 1月27日 無責	50
路面凍結トレーラー連結車スリップ事件	52
名古屋地裁 平成30年 3月 6日 無責	52
歩道ランニング転倒事件	53
福岡地裁 令和5年10月19日 有責（過失相殺4割）	53
第3 路上障害物に関する事故	56
道路脇切り株自動車衝突事件	56
横浜地裁 平成23年12月27日 有責（過失相殺5割）	56
自動二輪車金属片乗り上げ転倒事件	56
大阪地裁 平成24年 4月24日 無責	56
植栽帯生育樹木枝落下車両損傷事件	58
大阪地裁 平成26年 1月22日 無責	58
街路樹枝車両損傷事件	58
東京地裁 平成26年 6月25日 無責	58
残置木材原付転倒事件	59
大阪地裁 平成29年 1月30日 無責	59
高速道路放置タイヤ車両損傷事件	60
東京地裁 平成29年 4月14日 無責	60
標識設置土台自転車転倒事件	61
東京地裁 平成29年 9月 1日 無責	61
木の枝落下車両損傷事件	62
岡山地裁 平成30年 8月 9日 有責（過失相殺なし）	62
街路樹枝接触事件	63

神戸地裁 平成31年 3月14日 有責（過失相殺3割）	63
仕切弁篋歩行者転倒事件	64
東京地裁 令和元年10月 7日 無責	64
倒木枝接触事件	65
秋田地裁横手支部 令和2年11月30日 有責（過失相殺なし）	65
コンクリート片衝突事件	66
東京地裁 令和3年 1月22日 有責（過失相殺3割）	66
通行止め地下道自転車転倒事件	67
岡山地裁 令和4年 3月28日 有責（過失相殺3分の1）	67
遮断機自動車衝突事件	69
東京地裁 令和4年 9月30日 有責（過失相殺4割）	69
道路脇雑草車両損傷事件	71
大阪地裁 令和5年 3月 9日 無責	71
第4 落石に関する事故	73
崖崩れ工場損壊損害賠償請求事件	73
新潟地裁長岡支部 平成23年12月 7日 無責	73
落石自動車衝突事件	73
さいたま地裁 平成27年 9月30日 有責（過失相殺なし）	73
第5 道路崩壊等に関する事故	76
台風路体流出自動車落下事件	76
札幌地裁 平成20年12月17日 無責	76
トンネル崩落事件	77
横浜地裁 平成27年12月22日 有責（過失相殺なし）	77
道路陥没建物傾斜事件	79
津地裁 平成26年 3月 6日 有責（過失相殺なし）	79
名古屋高裁 平成27年11月27日 無責	79
最高裁 平成29年 3月14日 棄却（上告不受理）	79
第6 排水施設の不備等による事故	82
水路電動式足踏自転車転落事件	82
大津地裁彦根支部 平成20年 9月18日 有責（過失相殺8割 5分）	82
側溝溢水スリップ事件	84
横浜地裁相模原支部 平成23年 3月24日 無責	84
東京高裁 平成23年12月21日 有責（過失相殺3割）	84
倉庫浸水事件	86

東京地裁 平成25年 3月14日 無責.....	86
第7 路肩部分で起こった事故.....	89
トクター転落事件.....	89
仙台高裁 平成20年 5月29日 無責.....	89
畦道水路脱輪事件.....	90
東京地裁 平成30年11月15日 無責.....	90
側溝スリット自転車転倒事件.....	91
岡山地裁 平成30年 4月24日 有責（過失相殺3割）.....	91
広島高裁岡山支部 平成31年 4月12日 無責.....	91
最高裁 令和元年12月12日 棄却（上告不受理）.....	91
縁石接触事件.....	94
東京地裁 令和2年11月12日 無責.....	94
第8 道路構造に起因する事故.....	96
貨物自動車歩行者衝突事件.....	96
仙台地裁 平成20年 5月13日 無責.....	96
トンネル出口自転車衝突事件.....	97
高知地裁 平成20年12月19日 無責.....	97
道路勾配改修請求事件.....	98
津地裁 平成21年10月28日 無責.....	98
自転車水路転落事件.....	100
岡山地裁 平成23年 7月19日 有責（過失相殺4割）.....	100
自転車坂道転倒事件.....	102
福岡地裁 平成23年 8月23日 無責.....	102
大型貨物自動車中央分離帯乗り上げ衝突事件.....	103
岡山地裁 平成25年 2月21日 有責（過失相殺8割）.....	103
広島高裁岡山支部 平成25年 8月29日 有責（過失相殺8割）.....	103
防雪柵不全自動車埋没事件.....	106
札幌地裁 平成26年 3月27日 有責（過失相殺なし）.....	106
札幌高裁 平成27年 7月 7日 無責.....	106
最高裁 平成28年 3月16日 棄却（上告不受理）.....	106
誘導用ブロック自転車転倒事件.....	108
東京地裁 平成29年 7月19日 無責.....	108
東京高裁 平成29年12月26日 無責.....	108
ボラード自転車衝突転倒事件.....	110
京都地裁 平成29年 3月28日 無責.....	110

大阪高裁 平成29年 9月14日 無責	110
公園内自転車歩行者衝突事件	111
札幌地裁 平成31年 3月 5日 無責	111
歩道乗入口路面接触事件	112
名古屋地裁 令和2年 9月29日 無責	112
名古屋高裁 令和3年 2月26日 無責	112
第9 側溝等の蓋不全に関する事故	116
乗用車側溝脱輪事件	116
名古屋地裁 平成23年10月14日 有責（過失相殺3割）	116
側溝タンクローリー脱輪事件	116
京都地裁 平成24年10月24日 有責（過失相殺1割）	116
大阪高裁 平成25年 3月28日 有責（過失相殺1割）	116
グレーチング隙間自転車転倒事件	118
京都地裁 平成26年11月 6日 有責（過失相殺2割）	118
グレーチング隙間自転車転倒事件	119
大阪地裁 平成26年12月 5日 無責	119
側溝歩行者転落事件	120
富山地裁 平成26年 9月24日 有責（過失相殺8割）	120
名古屋高裁金沢支部 平成27年 5月13日 有責（過失相殺8割）	120
最高裁 平成28年 2月 5日 棄却（上告不受理）	120
原付溝蓋段差転倒事件	121
大阪地裁 令和2年 3月12日 無責	121
側溝蓋不全車両損傷避難転倒事件	122
札幌地裁岩見沢支部 令和2年12月17日 有責（過失相殺3割）	122
無蓋側溝歩行者転落事件	123
神戸地裁 令和4年 3月24日 無責	123
グレーチング蓋裏返し自転車転倒事件	125
広島地裁 令和4年 5月17日 有責（過失相殺5分）	125
排水樹蓋不全自動車衝突事件	126
大阪地裁 令和5年 4月12日 有責（過失相殺なし）	126
第10 防護柵不全に関する事故	129
水路歩行者転落事件	129
広島地裁福山支部 平成20年10月29日 有責（過失相殺7割5分）	129
歩行者転落事件	130
大阪地裁 平成21年 2月19日 有責（過失相殺8割）	130

段差歩行者転倒事件.....	131
東京地裁 平成28年 7月26日 無責.....	131
護岸歩行者転落事件.....	132
奈良地裁葛城支部 平成29年 3月23日 無責.....	132
大阪高裁 平成29年 8月30日 無責.....	132
側溝歩行者転落事件.....	133
福島地裁 平成30年 9月11日 有責（過失相殺4割）.....	133
水路歩行者転落事件.....	134
金沢地裁 平成30年11月 2日 有責（過失相殺6割）.....	134
名古屋高裁金沢支部 平成31年 4月17日 有責（過失相殺6割）.....	134
最高裁 令和元年11月 1日 棄却（上告不受理）.....	134
第 11 動物侵入防止柵不全に関する事故.....	137
高速道路狐飛び出し事件.....	137
札幌地裁 平成19年 7月13日 無責.....	137
札幌高裁 平成20年 4月18日 有責（過失相殺なし）.....	137
最高裁 平成22年 3月 2日 無責.....	137
高速道路狸衝突事件.....	139
大阪地裁 平成27年 1月29日 無責.....	139
観光道路鹿衝突事件.....	140
横浜地裁 平成30年10月 2日 無責.....	140
第 12 照明施設等の不全に関する事故.....	143
バリケード二輪車衝突事件.....	143
大阪地裁 平成26年 1月29日 無責.....	143
中央分離帯自動車衝突事件.....	143
神戸地裁 令和3年 1月22日 有責（過失相殺7割）.....	143
第 13 道路工事の不全に関する事故.....	146
工事片側通行原付衝突事件.....	146
盛岡地裁水沢支部 平成23年11月29日 有責（過失相殺なし）.....	146
仙台高裁 平成24年 6月27日 有責（過失相殺なし）.....	146
舗装工事段差車両損傷事件.....	148
さいたま地裁 平成29年 6月 7日 無責.....	148
遮蔽物二輪車転倒事件.....	148
横浜地裁 平成29年 6月20日 無責.....	148
東京高裁 平成29年11月 8日 無責.....	148
舗裝修繕工事段差車輪脱輪事件.....	150

松山地裁宇和島支部 令和2年 1月20日 無責	150
高松高裁 令和3年 2月18日 無責	150
道路整備工事段差自転車転倒事件	152
水戸地裁 令和4年 4月22日 有責（過失相殺なし）	152
第14 その他の事故	155
台風道路冠水車両取り残され事件	155
広島地裁 平成20年 2月 8日 無責	155
広島高裁 平成20年 9月12日 無責	155
最高裁 平成21年 2月 6日 棄却（上告不受理）	155
公園出口自転車自動車衝突事件	157
名古屋地裁 平成21年 3月 6日 有責（過失相殺1割）	157
道路供用予定地放火事件	159
大阪地裁 平成22年 7月 9日 有責（Y市）、無責（O府）	159
マンホール振動損害賠償請求事件	160
東京地裁 平成23年 1月13日 無責	160
ETC 開閉棒接触事件	162
大阪地裁 平成27年 5月15日 無責	162
防護柵不全児童転落事件	163
広島地裁福山支部 令和5年 3月 8日 有責（過失相殺7割5分）	163
参考	166
用水路自転車転落事件	166
福岡地裁 平成25年 4月10日 有責（過失相殺5割）	166
駐車場と道路の境界段差自動車損傷事件	169
東京地裁 平成26年 6月25日 無責	169
消火ホース保護器巻き込み事件	169
大阪地裁 平成28年10月27日 無責	169
下水溢水原付転倒事件	170
岡山地裁 平成29年 4月25日 有責（過失相殺1割）	170
広島高裁岡山支部 平成29年11月30日 有責（過失相殺1割）	170

はじめに

道路の安全と円滑な交通が確保されることは国民生活にとって極めて重要なことであり、道路管理者（国、地方公共団体等）におかれては、そのために多大な努力をされていることと思われます。一方で、道路における事故等は日々発生しており、公の営造物である道路の設置・管理の瑕疵により国民に損害が生じた場合にはその賠償責任を道路管理者が負うこととなります。実際に、こうした道路の設置・管理の瑕疵の有無が争われる訴訟は少なくありません。

本書は、近年（平成20年以降）の道路の設置・管理の瑕疵に関する裁判事例を収集して、事故態様別に分類し、判決の内容について、管理瑕疵の有無と過失相殺の判断の部分を中心に要約して紹介するものです。

道路管理者に止まらず、被害者となり得る国民一般にとっても、道路の設置・管理の瑕疵について、過去の裁判事例における考え方を理解することは、争訟を未然に防ぎ、また、早期に解決するために役立つものと考えられます。

本書が、幅広い方々に活用され、道路の安全な利用や適正な管理等に関する国民の理解の促進に少しでも役立つことを期待しております。

令和 2 年 7 月

一般財団法人 日本みち研究所

新たな裁判事例を追加しました。

(令和 3 年 3 月改訂)

事故態様別の分類項目を見直して再整理し、新たな裁判事例を追加しました。

(令和 7 年 4 月改訂)

本書の使い方等

民間データベースその他から収集することができた平成20年以降の道路の設置・管理の瑕疵に関する裁判事例について、事案の概要及び判決要旨をまとめています。

各裁判事例を、事故態様別等に分類しています。このため、複数の分類項目に亘るような場合、いずれか一つの分類に掲載されています。

裁判事例の掲載順は、原則として、結審の判決日順です。事件名については事故態様等がイメージし易いよう、便宜上付しているものであるため、訴訟において使用されている事件名とは異なります。

道路管理者に瑕疵責任が認められた場合に「有責」、認められなかった場合に「無責」と表記し、過失相殺がされた場合はその割合を（）内に記しています。

管理瑕疵と関わりの深くない争点に係る訴訟当事者については記載していません。被害状況は、人身被害を中心に記載し、人身被害がない場合は物損被害を記載しています。

判決要旨については、管理瑕疵の有無と過失相殺の判断に係る部分を中心としています。事例によっては、公権力の行使に基づく損害賠償責任の判断についても記したものがありません。

なお、公の営造物の設置・管理の瑕疵に基づく損害賠償責任については、以下のような考え方が判例によりほぼ確立されています。本書利用の基礎知識として有意義であると思われるので、念のため記載します。

国家賠償法第2条第1項の国又は公共団体の賠償責任の要件は、

- ①公の営造物であること
- ②公の営造物の設置・管理に瑕疵があること
- ③損害が発生していること
- ④公の営造物の設置・管理の瑕疵と損害との間に因果関係があること

です。

そして、②公の営造物の設置・管理に瑕疵があることの判断は、これまでの判例では以下のように扱われてきています。

a) 営造物の設置・管理の瑕疵とは

ア) 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と解するのを相当とする。(最高裁昭和45年8月20日 高知落石訴訟)

イ) 当該営造物の構造、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ものである。(最高裁昭和53年7月4日 神戸防護柵訴訟)

b) 事故発生が通常予測できない場合には、設置又は管理の瑕疵がない

ア) 通常予測することのできない行動に起因するもの…通常の用法に即しない行動の結果生じた事故につき、…設置管理者としての責任を負うべき理由はない…。

(最高裁昭和53年7月4日 神戸防護柵訴訟)

イ) 通常予測することができない…異常な行動によつて発生したものであつて…河川の管理に瑕疵があつたものということとはできない…。(最高裁昭和55年7月17日 京都河川転落訴訟)

ウ) 通常予測することのできない…行動によつて発生したものであつて…貯水槽の設置又は管理に所論の瑕疵があつたものということとはできない…。(最高裁昭和60年3月12日 福島防火用貯水槽転落訴訟)

c) 事故発生の回避可能性がない場合には、設置又は管理の瑕疵がない

工事標識板、バリケード…が道路上に倒れたまま放置されていたのであるから、道路の安全性に欠如があつたといわざるを得ないが…時間的に…遅滞なくこれを原状に復し、道路を安全良好な状態に保つことは不可能であつた…ような状況下においては、…道路管理に瑕疵がなかつたと認めるのが相当である…。(最高裁昭和50年6月26日 奈良バリケード転倒訴訟)

第1 穴ぼこ・段差に関する事故

窪み原付転倒事件

東京地裁 平成22年10月28日 有責（過失相殺なし）

（被告）I市

（原告）被害者

（事故発生年月日）平成15年8月11日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午後11時頃、市道を原動機付自転車が30km/hで走行中、マンホールの近くが沈下していたことからバランスを崩して転倒し、運転者が負傷した。

事故現場の公共下水道のマンホール付近には、最大約7cmの舗装の沈下が生じていた。争点は過失相殺であった。

（判決要旨）

原告は夜間で暗い場所を走行していたこと、事故現場北側10mほどの地点には左方に電柱が設置されていて通行が可能な道路幅が3.6mであって、その地点では道路の全幅の中央付近を走行したとしても無理はないこと、左端には非固定式の防護柵が設置されており、本件防護柵から1m程度の距離を置き、左側に寄ることなく中央寄りを走行したとしても無理はないこと、原告車の速度は法定速度内であったことが認められ、これらの事実を照らすと、原告が道路中央付近にあった本件マンホール付近を通行したことはやむを得ないと考えられるので、原告に左側寄り通行義務違反の過失はない。

また、本件マンホール付近は比較的緩やかな勾配となつて約7cm沈下しているものであり、事故当時、その周辺はかなり暗かったため、比較的安全な速度で走行していた原告が前方の注意を尽くしても、早期に認識して回避又は制御行動をとることは著しく困難であったと認められ、原告に前方注意義務違反の過失はない。

したがって、過失相殺は認められない。

路面陥没原付転落事件

津地裁四日市支部 平成25年3月29日 無責

（被告）T町、K土地改良区

（原告）被害者

（事故発生年月日）平成21年5月8日

（被害状況）1名負傷

(事故概要)

午前7時45分頃、原動機付自転車が時速30kmで走行中、道路下に埋設している農業用の水路に亀裂等が生じ、水が地中に流れ出したことにより、陥没した道路に転落し、運転者が負傷した。陥没部分の路面は、暗渠亀裂から噴出した農業用水に覆われていた。

T町の宿直担当者は、事故当日午前6時45分頃、住民から道路が陥没している旨の通報を受け、午前7時30分頃出勤した建設業課職員が陥没穴の約27m西側に通行止めフェンスを設置し、東側にフェンスを設置するため迂回路を経由している1～2分間に本件事故が発生した。

(判決要旨)

①土地改良区事務局長Fが毎日2回パトロールをしていたにもかかわらず本件道路に何の異常も見られず、7日の夕方のパトロールの後、翌朝までの間に陥没が生じていたこと、被告土地改良区が本件事故当時、本件暗渠が直ちに亀裂、破裂するような状況にあったことを具体的に予見しうる状況にあったと認めるに足りる証拠はないこと、被告土地改良区において暗渠の破損によって道路の陥没を生じた事案は過去に存在しないことからすれば、被告土地改良区には、本件暗渠の亀裂、破裂、それによる本件道路の陥没及び本件事故の発生につき予見可能性があったとは認められない。

②本件道路の陥没は、原動機付自転車が落下するほどの大きさで、本件道路の陥没後は、死傷等の事故の発生する危険性が客観的に存在していたものといえる。

これに対し、原告は、a) 本件暗渠が本件道路下のそれほど深部でない場所に埋設されており、本件暗渠を構成するコンクリート等に永続性がないことは自明であり、暗渠に亀裂が生じた場合、道路が陥没することは容易に認識できるとし、被告T町には、暗渠に亀裂が入る等の事態が発生した場合でも、道路に被害が生じないよう、何らかの構造物等を設置する等適切な対応をなす義務がある、b) 被告T町には、本件暗渠の所有者、管理者である被告土地改良区に対して、適切に管理、補修を行うよう通知、指導し、その結果報告を受け、内容を確認すべき義務がある、c) 被告T町が、本件暗渠を含む一体の水利システムが老朽化していること等を認識し、かつ、実際に平成20年4月に空洞化による陥没事故が発生し、周囲において同様の陥没事故が発生する可能性が高いことを認識していたにもかかわらず、同町が管理する道路について通行禁止にしなかった、標識を設置して通行者らに注意を喚起するような措置を執り、かつ、陥没等が生じた場合に対応できる態勢を構築していなかった旨主張する。

しかし、原告の上記主張 a) については、本件暗渠は、被告土地改

良区が管理しているものであるから、本件暗渠に何らかの破損等が生じた場合を想定し、被告T町に何らかの構造物等を設置すべき等の義務があったとは認められない。

また、原告の上記主張 b) については、本件暗渠については、管理者である被告土地改良区が責任をもって管理、補修等をすべき義務があるのであって、被告T町に被告土地改良区に対して原告が主張するような指導等をする義務までがあったとはいえない。

さらに、原告の上記主張 c) については、ある場所で陥没事故が発生したからといって、他の場所も直ちに陥没の危険があるとまではいえないのであるから、被告T町として、道路を通行禁止にすべき義務や標識等を設置すべき義務があったとはいえない。また、道路に異常があれば郵便職員等から通報があることとなっており、宿直担当者が役場に宿泊して通報に対応できるようになっていたのであるから、陥没等が生じた場合に対応できる態勢が執られていたことが認められる。

よって、原告の上記主張はいずれも採用できない。

③被告T町においては、道路に異常があれば郵便職員等から通報があることとなっていたが、同日午前6時45分まで通報がなかったこと、また、本件暗渠を管理していた被告K土地改良区でさえ、本件暗渠の亀裂、破裂、それによる本件道路の陥没について予見可能性がなかったことからすれば、本件道路の陥没を予見し得なかったといえ、上記危険性の存在が通常の前測の範囲を超えるものでないとは認められない。

これに対し、原告は、本件暗渠は既に耐用年数である15年を超えた約25年を経過しており、被告T町においても三重県に取替え等を要望し続けていたのであるから、被告T町は、本件暗渠に不具合が生じることは予想していた旨等主張する。

しかし、被告T町として三重県に取替え等を要望していたとしても、それは将来の危険を回避するために行っているものであって、そのことから直ちに本件事故時点において、本件暗渠に亀裂が入る等不具合が生じる危険性を具体的に予見しうる状況にあったとまでは認められない。そして、原告が主張する耐用年数は減価償却についての年数であって、そのまま本件暗渠の耐用年数とはならず、また、道路陥没に関する全国アンケート調査によれば、老朽化を原因とする陥没の割合は必ずしも多くないため、経過年数と陥没との関連性は必ずしも判然としないのであるから、本件暗渠の経過年数を考慮しても、本件事故時点において、本件暗渠に亀裂が入る等不具合が生じる危険性を具体的に予見しうる状況にあったとまでは認められない。よって、原告の上記主張は採用できない。

④次に、本件道路に陥没が生じ、それが被告T町に通報された同日午前

6時45分より後、被告T町が道路の管理者として事故の発生を未然に防止するための措置を講じたかについて、検討する。

この点、被告T町の職員であるCが同日午前7時30分すぎには本件事故現場付近に到着し、本件事故現場の西側にフェンスを設置していたこと、それは東側からの通行者からも容易に認識できるものであったこと、Cは、本件事故現場の状況等から他の職員を待たずに本件事故現場の東側にもフェンスを設置するため迂回路を経由することとしたが、迂回路を経由する時間が1、2分であることからすれば、Cが迂回路を経由していた間に本件事故が発生していたとしても、被告T町としては、本件道路の陥没の通報後、事故の発生を未然に防止するための措置を講じていたものといえる。

これに対し、原告は、a) 被告T町役場から本件事故現場まで自動車であれば4分で到着するにもかかわらず、本件道路の陥没について通報があった後、本件事故発生までに一時間もの時間があることからすれば、被告T町に結果回避義務違反があった、b) 道路管理者は、道路を通行する車両の運転者等の生命・身体に危害が及ぶことを防止することについては365日、24時間態勢を整えるべきであった旨主張する。

しかし、原告の上記主張 a) については、本件道路の陥没について通報があった時間は、被告T町の職員の登庁時間ではなかったことからすれば、通報後直ちに本件事故現場へ赴くことができなかつたとしても、やむを得ないものといえる上、上記通報後一時間以内には到着していたのであるから、結果回避義務違反があったとまではいえない。

また、原告の上記主張 b) については、被告T町においては、道路に異常があれば郵便職員等から通報があることとなっており、宿直担当者が役場に宿泊してこれらの通報に対応できるようになっていたこと、本件道路の陥没の際には、その約45分後にはCが出勤していて、通報内容を確認していたことからすれば、道路管理者として十分な連絡態勢は執られていたといえる。

段差原付転倒事件

大阪高裁 平成25年5月30日 有責（過失相殺2割）

（控訴人兼附帯被控訴人）K市

（被控訴人兼附帯控訴人）被害者

（事故発生年月日）平成20年7月7日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前4時5分頃、原動機付自転車が歩車道の区別のない片側一車線の市道を時速30kmで走行中、暗渠化された排水施設の上部を覆うコンク

リート部分と、これに接するアスファルトで舗装された部分との間に生じていた段差にハンドルを取られ、路外のブロック塀に衝突して転倒し、運転者が負傷した。

事故現場付近には、全長数m程度の垂直方向の段差が存在し、事故現場では、コンクリートが一部欠落しており、その部分の高低差は約4.7cmであった。

(高裁判決要旨)

①本件事故現場付近の本件市道の北側車線には歩車道の区別がなく、かつ、本件事故当時、北側車線には区画線が表示されていなかったのであるから、コンクリート部分は路側帯に該当せず、当該部分を車両が通行することも予定されていたというべきである。そうすると、本件事故現場付近の本件市道の北側車線は、特に原動機付自転車等の二輪車で通行する者にとって、転倒等による被害を生じさせる危険性のある状態であったといえることができるから、本件市道に本件段差が存在したことは、道路として通常有すべき安全性を欠いている状態であった。

この点について、控訴人は、本件市道の北側車線は、コンクリート部分とアスファルト舗装部分とに明確に区分されており、通行する者は、その境界をもって歩車道が区別されていると認識するのが通常であり、また、原動機付自転車の運転者は、段差等の存在を予期して、上記境界部分を避けて通行するのが一般的であるとして、本件事故は、被控訴人の通常予測できないような行動によって引き起こされたものであると主張する。しかし、本件事故現場付近の北側車線の状況に加え、原動機付自転車は、道路の左側に寄って通行しなければならないものとされていることを併せ考慮すると、被控訴人の行動が通常予測できないような異常な行動であったということは到底できない。

したがって、本件市道に存在した本件段差は、市道の設置・管理の瑕疵に該当し、本件事故は上記瑕疵に起因するものであった。

②原動機付自転車は、道路の左側に寄って通行しなければならないと定められているところ、被控訴人は、路端から約1.1m付近のコンクリート部分とアスファルト舗装部分との境目付近を、前照灯を点灯させて、時速30km程度で走行していたのであり、また、本件事故当時、本件事故現場付近の北側車線には、区画線が表示されていなかったことからすれば、本件事故当時の被控訴人の通行方法が、交通法規に反するものであったといえることはできない。

また、本件事故が日の出の40分近く前に発生していること、本件事故現場付近の街灯の位置は、本件事故現場からは若干離れていること等を考慮すると、被控訴人が、本件事故当時、前照灯を点灯した上で、前方を注視して走行していたとしても、本件段差の存在を視認することは

容易でなかったともいえる。

しかしながら、他方、コンクリート部分とアスファルト舗装部分の境目は、色調の違いから、夜間であっても、前照灯を点灯して走行していれば比較的容易に認識できる状態であったと考えられるところ、このような部分に若干の段差等があることは、被控訴人においても、経験上、予期することが可能であったというべきであるから、被控訴人は、段差があるやも知れないことを考慮して、同境目部分を避けて走行すべきであったといえることができる。また、北側車線は十分な幅員を有しており、本件事故当時の交通量に鑑みると、被控訴人は、アスファルト舗装部分を通行することができたにもかかわらず、あえてコンクリート部分とアスファルト舗装部分の境目付近を走行しており、本件事故当時、被控訴人が走行していた場所は、交通法規に照らしても、やや道路の左に寄り過ぎていたといえることができる。

そうすると、被控訴人の上記走行方法が適切さを欠くものであったことは否定できず、本件事故の発生については、被控訴人にも相応の過失（損害回避義務）があったというべきであり、過失相殺として、損害の二割を減ずるのが相当である。

歩道橋自転車転倒事件

東京地裁 平成25年9月11日 無責

(被告) T都

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成22年6月29日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前5時30分頃、自転車が歩道橋を走行中、路面タイルの一部が割れる等している部分を通過した際、自転車が跳ねる等した結果、転倒し運転者が負傷した。

(判決要旨)

原告が指摘する部分のタイルの中央部にひび割れがあると認められるが、同タイルが相当程度に浮いた状況にあるといった様子を認めることは困難である。また、同タイルの周囲の目地の一部に損壊が生じ、補修がされている様子を認めることができるが、同部分に盛り上がりや凹みが生じているといった状況を認めることもできない。

本件歩道橋は、その構造と用法をみると、自転車の通行が予定されており、雨で路面が相当程度に濡れた状態で下り坂を進行する自転車があり得ることも想定されるが、その路面の状況は、年月の経過による不可避な摩耗や損壊で、市中の他の道路においても頻繁に見受けられるはず

かなものと評価せざるを得ないこと、さらに、本件歩道橋の下り坂になる手前に、「坂道のため自転車はスピード落とせ」という標識が設置されていることからすると、雨で路面が相当程度に濡れた状態で本件歩道橋の下り坂を進行する自転車があり得ることをいかに考慮しても、上記程度の路面の状況をもって、同路面が通常有すべき安全性を欠く状況に至っているとまで認めることはできない。

したがって、本件歩道橋の路面について、被告にその管理に「瑕疵」があるとすることはできない。

穴ぼこ原付転倒事件

静岡地裁下田支部 平成25年6月27日 無責

東京高裁 平成26年1月15日 有責（過失相殺6割）

（被告、被控訴人） K町

（原告、控訴人） 被害者

（事故発生年月日） 平成20年6月1日

（被害状況） 1名負傷

（事故概要）

午前10頃、原動機付自転車が走行中、町道の穴にタイヤがはまり、転倒し、運転者が負傷した。

穴は、幅員約5mの道路の右端から約1.5mの位置に約20cm×約30cmの大きさで、深さは約5cmであった。（なお、一審において原告は別の穴を原因と供述し、信用性が高いといえないとされ、請求が棄却されている。）

（地裁判決要旨）

①原告の主張する位置に本件穴が空いていたと認めるに足りる的確な証拠はない。よって、原告の主張する営造物の管理の瑕疵は認められない。

②補足説明として、原告らが供述ないし証言したのは、本件事故の約5年後であり、本件事故以前に補修されたと考えられる本件穴と本件事故当時その近くに空いていた被告主張の穴とを誤認、混同して記憶を形成した可能性は否定できない。特に、原告本人尋問及び証人尋問当時、原告は79歳であったことに鑑みれば、上記記憶の不正確性の危険は比較的高いというべきである。原告らの供述等には、客観的証拠による裏付けがなく、誤認混同して記憶が形成されたおそれがある上、原告本人の本件事故についての認識、記憶の正確性にも疑問があることからすると、原告らの供述等の信用性は高いとはいえない。

③念のため付言するに、本件車両のタイヤが被告主張の穴にはまって本件事故が発生した可能性は十分に認められる（なお、この点について、

原告は一切主張立証しようとしな。また、原告が道路に空いた穴とは無関係に転倒した可能性も完全には否定できない。以上の次第で、原告の主張する営造物の管理の瑕疵は認められない。

(高裁判決要旨)

①本件事故当時、第一の穴(原告主張の穴)は存在せず、控訴人がはまった穴は第二の穴(被告主張の穴)というべきである。本件事故は、本件道路上の第二の穴により生じたものであるところ、第二の穴の位置、形状からすると、原動機付自転車が穴にタイヤがはまり、事故を起こす危険性があるといえる。そして、被控訴人は、本件事故前に地域住民からその補修の要望を受けていたのであるから、第二の穴の存在とその危険性を認識していたといえる。

他方、控訴人が、通常の運転方法によらず本件車両を運転していたことを認めるに足る証拠はない。以上からすると、本件道路は通常の安全性を欠き、被控訴人に設置管理の瑕疵があるものと認められる。

②本件事故の場所は控訴人の自宅近くであり、第二の穴の存在をよく知っていたこと、本件事故が発生したのは昼間であって、かつ、現場は見通しが良く、穴の存在を容易に見ることができたにもかかわらず、これを避けることなく進行したことにより本件事故が発生したことに加え、穴を避けて運転することが困難でなかったことを総合すると、控訴人が穴付近を走行したことには、相当程度の過失があったといわざるを得ず、過失相殺により損害の6割を控除するのが相当である。

窪み自動車損傷事件

神戸地裁 平成25年3月28日 有責(過失相殺なし)

大阪高裁 平成25年9月27日 無責

最高裁 平成26年2月21日 棄却(上告不受理)

(被告、控訴人、被上告人) K市

(原告、被控訴人、上告人) 被害者

(事故発生年月日) 平成21年9月27日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後10時頃、普通乗用自動車が片側二車線の道路を時速80km(制限時速50km)で走行中、二つの車線の境界線上にアスファルト舗装が削れて生じた窪み(大きさは約50cm×約25cm、約30cm×約30cm、深さ各約3cmの2か所)が存在し、そのいずれか又は双方に原告車の車輪が陥落したことにより、車両が損傷した。

(地裁判決要旨)

本件道路は、舗装された都市の道路であるから、舗装が壊れて穴ぼこ

や窪みができれば、それが交通の安全、円滑に支障がない程度の軽微なものでない限り、瑕疵があることになる。しかるに、本件窪みは、これと本件道路を走行する車両の速度（夜間等の交通閑散な時間帯には制限速度を超過して走行する車両も存在する。）や車両ないしこれに装着されたタイヤの仕様等があいまって、当該車両を損傷することがあり得るから、交通の安全、円滑に支障がない程度の軽微なものであるとはいえず、本件道路には管理上の瑕疵があると認めるのが相当である。

（高裁判決要旨）

a) 本件窪みは、大きさは長さ最大**50cm**弱×幅約**20cm**、長さ最大**35cm**強×幅**30cm**弱、深さはいずれも約**3cm**程度であり、アスファルトで舗装されていた道路の表面に新たにアスファルトを塗り重ねて舗装した部分が、表面から少しずつ剥離したため形成されたもので、窪みの外延（縁）はタイヤのパンクの原因になり得るような鋭利な段差になっていたわけではなく、本件窪みの底部は、古いアスファルト舗装の表面が露出した状態で平坦であったこと、b) 本件窪みは片側2車線の区画線に接してこれに沿った位置に存在し、歩行者や道路の左側端に寄って通行しなければならない自転車等が通行するような位置に存在したわけではなく、車両が通行する場合も、区画線及び本件窪みの上にタイヤが乗るような形で通行する頻度は高くないこと、c) 本件窪みは、追越しが禁止されている交差点の横断歩道の手前に存在し、追越しのために本件窪みをタイヤで踏んで走行する車両が存在するとは考えにくいこと、d) 本件事故当時、被控訴人車に装着されていたタイヤは、扁平率**30%**の薄い特殊なもの（通常**50～65%**程度）であり、クッション性が低く、段差の衝撃が出た場合には、一般的な乗用車に比べて、衝撃がタイヤを超えてそのままホイール部分へ伝わる可能性が高い状態にあったところ、被控訴人は、車両総重量**2335kg**の車を運転して、制限速度時速を**30km**も超過する時速約**80km**の高速で走行したものであること、e) 被控訴人は、本件窪みの付近を通過した際、何かを踏んで乗り上げたような衝撃を感じ、音も鳴ったものの、ハンドルを取られるなどの交通事故につながるような支障が生じたわけではなかったこと、f) 本件窪みが存在したために車両がハンドルが取られること等によって交通事故が惹起された事例はなく、本件以外に苦情が寄せられたこともなかったことが認められる。これらの事実を照らせば、本件窪みは、通常の技術を有する者が通常の方法で運転する自動車が通過した場合に、交通事故が発生する蓋然性があるような不具合であるとはいいがたく、本件道路は、本件窪みが存在したことによって、安全かつ円滑な交通を確保するために通常有すべき性状を欠いた状態にあったとは評価しがたい。仮に本件窪みが存在したために被控訴人が主張する車の損傷が生じたものであったとしても、そのような損傷が生じないように道路を補修するこ

とが道路管理者の責務として控訴人に課せられていたものと解することはできない。

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

マンホール陥没部原付転倒事件

京都地裁 平成26年5月30日 有責(過失相殺4割)

(被告) K市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成20年12月16日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後6時5分頃、原動機付自転車が時速45～50km(法定速度30km)で走行中、道路に設置されたマンホールの周りの陥没部分で転倒し、運転者が負傷した。

半径約30cmのマンホールは道路の左側に存在し、その周りには最も深い所で7.5～8cmの陥没が生じていた。日没は午後5時、本件事故現場の前後には街灯があった。また、争点は、損害額及び過失相殺であった。

(判決要旨)

①本件道路は生活用道路として利用され、相応の車両の通行に供されているものと推認され、通行車両の走行に危険を生じさせるような路面の異常が生じたときには、管理者は速やかに補修等の措置を講じ、通行の安全を保つ必要がある。本件陥没は、車両の走行に危険を生じさせるものであり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていたものであり、被告には損害を賠償する責任がある。

②被告は、速度超過のみならず著しい前方不注視の過失があると主張する。しかし、本件陥没は本件マンホールの西側にあり、街灯は本件道路の東側にあり、本件陥没は街灯の明かりからは影になっていたことが窺え、走行中の原動機付自転車から本件陥没の存在及び大きさを認識することは容易でなかった。従って、原告に前方不注視の過失があることは否定できないものの、その程度は被告が主張するほど大きいものと評価できない。

道路の安全に対する運転者の期待は大きく、本件陥没を放置していた被告の過失は大きい。他方、原告にも法定制限速度を15～20km超過した過失があり、これが本件事故の発生及びその結果に与えた影響は小さいものの、本件陥没の位置、形状、街灯による照らされ方等からして、走行中の原動機付自転車から本件陥没を発見することが容易とは言

い難く、原告の前方不注視の程度は大きくない。過失割合は、被告に60%、原告に40%とみるのが相当である。

穴ぼこ貨物自動車損傷事件

福島地裁郡山支部 平成26年6月20日 無責

(被告) M市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年3月30日

(被害状況) 車両損害

(事故概要)

午前8時頃、中型貨物自動車が走行中、道路が突然陥没（深さはたばこの箱を縦に2個並べた程度）し、その陥没に落ち込んだことにより、車両が損傷した。

東日本大震災発生後本件事故発生時までの間に、余震が継続的に発生しており、被告市内においては、道路に亀裂が生じたり陥没や沈下が起こったりするなど、道路の損壊が多数の箇所において生じていた。

(判決要旨)

①東日本大震災の発生後三週間程度経過した後であることを考慮しても、本件事故当時においては、本件道路は大震災の発生前と同様に道路として利用されていたものと認められ、その通常の利用方法の範囲内と認められる態様において、走行車両直下の道路が突然陥没し車両が落ち込み損傷が生じたのであるから、客観的に道路が通常有すべき安全性を欠く状態に至っていたものと優に認められる。

②被告は、東日本大震災の発生前後において、法令及び通達を踏まえて道路を管理していたことが認められ、少なくとも本件事故発生までの間についていえば、東日本大震災発生後三週間という限られた期間内において実施することができる措置等を講じていなかったといえることはできず、被告による道路の管理状況が不十分であったと認めることもできない。

そして、東日本大震災発生後の被告市内では道路の陥没等の損壊が多数の箇所で生じており、本件事故現場においても、道路の陥没が生じるような一般的抽象的な危険性があり、その限度では被告はこれを認識又は予見することができたものとは認められるけれども、それ以上に、外形上、道路の陥没の危険性があることを具体的に窺い知るような事情等が存在したとは認められないので、被告が本件事故現場における道路の陥没の危険性を具体的に認識又は予見することはできなかった。

すなわち、被告は、本件事故発生までの間において、本件道路を含む被告管理の市道について可能な範囲内での管理を実施していたのである

が、本件道路に関しては本件事故の発生原因となるべき事象が生じていたことを具体的に知り又は知り得る可能性はなかったというほかなく、本件事故はそのような中で原告車両が本件事故現場を通過したのと同時に発生したものであって、被告には本件事故の発生を阻止又は回避する余地はなかった。

本件事故は、被告において予見することができず、回避可能性がなかったといえ、管理の瑕疵があったとは認められない。

穴ぼこ歩行者転倒事件

松戸簡裁 平成26年10月23日 有責（過失相殺3割）

（被 告）N市

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成25年3月29日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前7時40分頃、歩行者が道路を歩行中、直径25cm、深さ7cmの円形の窪みで躓いて転倒し、負傷した。

原告は、駅前ロータリーで停車した自家用車からおりて歩行中、ロータリー内のバス停車位置として白線で囲まれた「バス停」と記載された道路表示部分の中に存在する窪みで躓いた。

（判決要旨）

①本件道路は車両や人の通行が頻繁であり、また、本件くぼみの位置、規模から見ても交通の円滑安全に支障がない程度の軽微なものであるとはいえず、本件道路には管理上の瑕疵があると認めるのが相当である。

②本件事故発生場所は歩道と車道の区別のある道路の車道部分に当たり、このような区別のある道路においては、歩行者は、原則として歩道を通行しなければならない。しかし、横断禁止場所に当たらない限り、車道を横断することは可能であって、車道であっても歩行者の通行は予定されている。従って、本件ロータリー内においても一般車両の乗降場所ではしか乗り降りできない訳ではない。また、客観的な事実としても本件ロータリー内においては交通状況に応じて自動車の乗り降りがなされていたことが認められ、本件道路は歩行者の通行が通常予測される場所である。よって、本件事故時の原告の行動は道路の本来の用法と異なる使用方法とはいえず、本件事故は通常予測しえないような行動に出た結果生じたものとはいえない。

③本件ロータリー内には人の流れと車の流れを分離するために、歩道、横断歩道、一般車両等の停車スペースなどが設置されていたが、原告は、その設備を利用することなく、本件道路のほぼ中央あたりに原告車

両を停車させて下車し、また、歩行を始めるにあたって周囲の状況等に十分注意を払うことを怠った過失により本件事故に至ったものであることから、3割の過失相殺を認めるのが相当である。

段差自転車転倒事件

松江地裁出雲支部 平成27年1月28日有責（過失相殺5割）

（被 告）O市

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成21年4月28日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午後2時頃、自転車が走行中、道路上の段差により転倒し、運転者が負傷した。

道路敷内の地中に埋設された防火水槽の天板部分が舗装路面に露出しおり、これを囲む本件道路のアスファルト舗装面との間に最大で7cmの段差が生じていた。

（判決要旨）

①本件道路は市街地地区にあり、郵便局のまえであったから、高齢者を含めた歩行者の通行も想定され、バリアフリーの観点からも、本件道路については、可能な限り路面の凹凸を解消することが要請されていた。本件段差は、自転車や歩行者が通行し得る部分に存在し、最大で7cmであったから、車輪をとられて自転車が転倒する危険性や歩行者がつまずいて転倒する危険性が客観的にあったものといわざるを得ず、また、現実にも自転車の車輪をとられて転倒するという本件事故があったのであるから、道路として通常有すべき安全性を欠く状態にあったものといえ、道路の設置・管理上の瑕疵があった。

②原告においても、路面の状況等に注意しながら転倒等を回避するなどの措置を講ずる余地があったことも否定できないから、過失相殺をして、賠償すべき額を確定すべきである。また、原告の加齢が本件右肩腱板断裂の発生に一定程度影響を及ぼしている可能性などがあり、損害の公平な分担という見地から、過失相殺の趣旨を類推して賠償すべき損害の範囲を確定すべきである。そして、上記過失相殺及び過失相殺の趣旨の類推の割合としては5割とするのが相当である。

穴ぼこ原付転倒事件

熊本地裁 平成27年2月3日 有責（過失相殺3割）

（被 告）K県

（原 告）被害者

(事故発生年月日) 平成22年7月15日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前10時15分頃、原動機付自転車が走行中、道路上のくぼみにより転倒し、運転者が負傷した。

くぼみは、深さ最大10cm、片側1車線をほぼふさぐ幅であった。また、本件事故現場は大型バスの出入り口となっているため、たびたび道路にくぼみができる状態にあった。被告は週1回パトロールを行い、必要な箇所にはその都度補修工事を行っていた。

(判決要旨)

①深さ最大10cmのくぼみがある状況が通行車両にとって危険であることは明らかであり、本件事故現場道路は、通常有すべき安全性を欠いていた。

被告は、およそ週1回の頻度で本件事故現場道路のパトロールを行い、道路の補修が必要と判断したときには、その都度補修してきたと主張する。しかしながら、本件事故現場は、以前からくぼみが生じやすい場所であり、現に、本件事故の1ヶ月前に補修工事を行ったにもかかわらず、本件事故当日にはくぼみできた状況にあり、被告は本件事故当日に本件事故の発生を知る前に本件事故現場のくぼみを危険と判断してくぼみを埋める補修工事を行っていたことからすると、被告としては、すぐにくぼみが再発するような応急的な補修工事ではなく、より広範囲の舗装工事を行うなど、より抜本的なくぼみ対策を行うべきであった。

以上によれば、被告に（予見可能性又は回避可能性を欠く）免責事由があったと認めることはできず、損害を賠償する責任を負う。

②原告がくぼみを発見した時点において、ブレーキをかけて停止を試みるのではなく、進路変更してくぼみを回避することも可能であったことなどを考慮すると、原告にも過失があった。くぼみが走行車線をほぼふさぐ幅であったこと、原告は74歳と高齢であったことなどを考慮すると、原告の過失割合は3割と認める。

段差自転車転倒事件

大阪地裁 平成27年10月7日 無責

(被告) O府

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成22年4月10日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後5時4分頃、自転車が走行中、集水枡の上で転倒し、運転者が負

傷した。

本件道路のアスファルト部分とこれに接する本件集水枡のコンクリート部分との間には最大2cmの段差があった。

(判決要旨)

道路のアスファルト部分とこれに接する本件集水枡のコンクリート部分との段差は約2cmに過ぎないなど、本件集水枡の形状がとりたてて危険なものであったと評価することはできない。そして、本件集水枡は周囲から容易に目視することができ、これを回避して通行することは十分可能であったこと、本件集水枡において本件事故前に事故が発生したことはなく、被告に苦情が寄せられたこともなかったこと、原告は、本件事故の25年前から本件事故現場付近に住んでいたが、本件事故時まで本件集水枡について危険を感じたことはなかったことなども併せれば、本件集水枡が通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。

段差自転車転倒事件

東京地裁 平成28年11月29日 無責

(被告) M区、T電力ホールディングス

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年11月27日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後4時30分頃、自転車(スポーツ車)が走行中、ハンドホール(地中管路中継用地中箱)付近で転倒し、運転者が負傷した。

原告は、ハンドホールと道路の間の2~3cmの段差・間隔が事故の原因であると主張。

(判決要旨)

①近時のバリアフリー化の傾向を踏まえても、道路上に2cm程度の段差・間隔が生じることは、通常の利用に危険をもたらさないものとして広く許容されていると推認することができる。

a) 被告M区は、おおむね月1回程度の頻度で点検を行っており、本件道路については、本件事故の2日前にも定期点検が行われたが、特段の異常は報告されなかったこと、b) 被告東電が、本件事故の約8ヶ月前に行った定期点検での本件段差の最大長は1cmであったこと、c) 被告M区が本件事故の5日後に確認した本件段差は約1.2cm、平成26年10月24日に確認した本件段差は約1.5cm、被告東電が本件事故の5日後に確認した本件段差は最大1.8cm、本件間隔は2cm程度であったこと、以上の事実が認められ、本件ホールが設置された平成6年3月から、本件段差・間隔を原因とする自転車の転倒事故が発生したことをうかがわせ

るような証拠ないし事情はない。

以上の事情を総合すれば、被告らが本件道路及び本件ホールの点検を怠って、本件事故までの間にすりつけ処理が通常必要となるような段差・間隔を生じさせたとは認められない。

②ビンディングペダルを解除していないこと、傷害の重さ及びジャケットの破れ方などからすれば、低速度であったという原告の供述は不自然さを免れない。さらに、本件ホールは容易に視認可能と認められるが、原告は、車輪の幅が狭くわずかな段差等で転倒する危険性が高いスポーツ車を運転していたのに、異なる構造物である鉄製の本件ホールと石畳の本件道路の境目を、ビンディングペダルを解除することもなく、本件ホールに特に注意を払うこともなく、自転車を進行させたものでもある。

以上の事情に鑑みると、原告が安全運転義務を尽くしていたと認めることは困難であり、本件ホールが設置されてから20年以上にわたり、本件事故以外に本件段差等を原因とする事故の発生がうかがわれないことをも考慮すると、本件事故の発生をもって、本件段差等について本件道路又は本件ホールが通常有すべき安全性を欠いていたと認めることは困難である。

穴ぼこ自動車損傷事件

大阪地裁 平成29年2月1日 有責（過失相殺なし）

（被 告）S市

（原 告）車両所有者

（事故発生年月日）平成26年12月26日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午後9時50分ごろ、普通乗用自動車が、直径約70cm、深さ約10cmの窪みにより損傷した。

本件道路は、幅員約3.6mの一方通行の車道で、制限速度は時速20kmである。原告車は、先行車両の約7～8m後ろを、時速20～30kmで走行していた。争点は過失相殺であった。

（判決要旨）

本件道路の幅員（約3.6m）、本件窪みの大きさや位置等を踏まえると、原告車がハンドル操作によって本件事故を回避することができたとは認めがたい。また、先行車両との距離、原告車の速度及び暗さを踏まえると、ブレーキ操作によって本件事故を回避することができたとも認めがたい。そして、本件事故当時の原告車と先行車両との距離及び原告車の速度について、注意義務違反があったとも認めがたい。したがっ

て、過失は認められない。

橋梁金属ジョイント部分原付転倒事件

徳島地裁 平成29年9月13日有責（過失相殺4割）

（被 告）T県

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成25年2月15日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前11時20分頃、時速約45kmで原動機付自転車が走行中、既設橋梁と新設橋梁との金属製のジョイント上でバランスを崩し、橋梁を渡り終えた直後にあるガードレールに衝突して転倒し、運転者が負傷した。

本件ジョイントは、道路のほぼ中央に、金属部分が幅約45mm、長さ約13mに渡って露出しており、凹型をしていて、幅約25mmの中央部分は路面から25mmないし10mm低く、左右に段差があった。

（判決要旨）

①原告は、本件ジョイント部分に差し掛かるとすぐに本件車両のバランスを崩し、斜行しながら進行し、ガードレールに衝突した。そうすると、ジョイントの形状、材質等に、原告の車両の動きをあわせ考慮すれば、本件事故は原告が本件ジョイント部分を走行したために発生したものである。

②二輪車が本件ジョイント上を走行した場合は、滑りやすい金属製であることや段差があることから、タイヤを取られてバランスを崩す危険性は十分あるといえ、降雨時にはさらにその危険性は高くなる。そうすると、このような危険性のある本件ジョイントが存在する本件橋梁は、車両が通行する道路が通常有すべき安全性を欠くものであったから、何ら措置を講じなかった被告には本件橋梁の設置・管理に瑕疵があった。

仮に制限速度の範囲内での走行であっても事故が生じる危険性は否定しがたく、これまでに本件橋梁で転倒事故が発生していないことや危険性を訴える情報提供がなかったとしても、たまたま事故が発生せず、また危険を感じたものがいなかったにすぎない。

③本件橋梁に至る約30m手前の地点で、金属製の本件ジョイントが存在することは目視により認識可能であったが、原告は気付いていなかった。したがって、原告は、本件ジョイント上を走行することにより二輪車の安定走行が妨げられるかもしれないと予見することができ、簡単なハンドル操作で本件事故の発生を回避できたにもかかわらず、それを怠ったものといえる。また、原告は制限速度を約15km超過する速度で走行しており、これにより、ハンドル操作が困難となり、本件事故の回避

ができなかったものと認められる。以上によれば、原告には、損害発生・拡大に寄与した過失が認められ、4割の過失を認めるのが相当である。

駅前広場段差自転車転倒事件

広島地裁福山支部 平成28年10月27日 有責（過失相殺なし）

広島高裁 平成30年2月22日 有責（過失相殺7割）

（被告、控訴人） F市

（原告、被控訴人） 被害者

（事故発生年月日） 平成24年9月11日

（被害状況） 1名負傷

（事故概要）

午後4時30分頃、自転車が駅前広場を走行中、右前方の横断歩道を渡ろうと右にハンドルを切ろうとしたところ、前輪タイヤの右側面が段差に引っかかり転倒し、運転者が負傷した。

被告所有地 a 広場（インターロッキングブロック舗装）と、訴外 b 所有地（アスファルト舗装）とは一体となって駅前を構成しており、境界に最大2.4cmの段差が生じていた。

（地裁判決要旨）

①本件段差は横断歩道に接続する歩道等の縁の標準的な段差2cmと比べてわずかに大きいだけであるが、歩道と車道の境界には段差が存在するのが通常であるから、通行する人も段差があると認識して通行している。a 広場と b 所有地は一体として駅南口広場として整備された場所であり、通行人の立場からすると、広場の中央に所有地の境界を示す段差が存在するとは必ずしも予測されない。そして、段差が最大で2.4cmと小さいことから、本件段差の両側で舗装の色が異なっていたとしても、本件段差の存在まで容易に認識できるとは言い切れない。

進行方向を変えるために右にハンドルを切る自転車がたくさん出る場所で、右に曲がるのが困難となる状況を作り出したことが、本件事故現場付近で原告以外にも自転車の転倒を招いた原因となっている。本件段差は、「公の営造物の設置の瑕疵」に該当する。

②被告は、本件事故より前の平成24年6月11日には本件段差が原因で転倒した自転車があることを認識しており、段差を埋める改修工事を実施する時間的なゆとりは十分あったから、危険の予見可能性も危険の回避可能性も認められる。

③原告は、以前から自転車でよく転倒することがあった。これは、左目がほとんど見えず右目の視力もよくないことと両耳の難聴が影響していると解される。しかしながら、原告の供述は、自転車の前輪タイヤの右

側面と本件段差が平行に接触したことが原因で転倒した場合に生じる現象と一致することから、本件段差が原因となって転倒したものであり、本件段差と無関係に転倒したとは認定できない。

(高裁判決要旨)

①本件段差は「公の営造物の設置の瑕疵」に該当すると判断する。

②本件段差が存在しなければ本件事故は発生しなかったといえるから、本件段差の存在と本件事故の発生との間の相当因果関係も認められる。しかし、本件段差は最大でも2.4cmであって、自転車で乗り越えることが可能なものである上、本件段差を境に舗装の色が異なっており、視認することがそれほど困難ではないから、瑕疵の程度は重大なものとはいえない。他方、被控訴人は、これまでも自転車を運転してよく転倒していたことからすると、進路の形状等に注意すべき義務に違反した過失があり、その程度は大きい。なお、被控訴人は、自転車を運転する際には、視力に障害を抱えていることも考慮し、段差等に注意を払って運転すべき注意義務があった。被控訴人の過失割合は、70%と認めるのが相当である。

穴ぼこ自動二輪車転倒事件

京都地裁 平成31年1月30日 有責（過失相殺4割）

(被告) K市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成26年2月20日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後1時30分頃、自動二輪車が走行中、道路上に存在した穴ぼこ（東西幅約65cm、南北幅約50cm、深さ約6.5cm）に、車両の前輪がはまり転倒し、運転者が負傷した。なお、争点は過失相殺であった。

(判決要旨)

本件事故当日は晴れていたこと、本件道路は直線であること、本件穴ぼこは、比較的大きなものであり、また、アスファルトがはがれて土が見える状態であって、走行車両からは比較的に見やすい位置・状態にあった。そうすると、時速30km程度で走行していた原告においても、本件穴ぼこを発見して回避することは比較的容易であったと評価できるから、本件穴ぼこを回避しなかった原告には前方不注視の過失がある。

一方、原告は、本件穴ぼこの近隣に少なくとも平成25年9月頃まで居住していたが、本件事故の時点で原告が本件穴ぼこの存在を認識していたとまでは認めることはできず、原告の過失は大きいとはいえない。

原告には4割の過失があると認めて過失相殺をするのが相当である。

段差自動二輪車転倒事件

さいたま地裁 平成31年3月19日 無責

東京高裁 令和元年9月18日 無責

(被告、被控訴人) S県

(原告、控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年10月30日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後3時15分頃、大型自動二輪車が県道を時速約30～40kmで走行中、道路上の傾斜又は段差で底部が路面に接触した後、バランスを失って転倒し、運転者が負傷した。

本件道路は、山間部の1車線の道路で、アスファルト舗装がされていたが、右側が山側、左側が谷側で、右カーブの下り勾配となっており、事故現場付近には、舗装修復部分があり、面状に左に下がる傾斜となっていた。

原告車両は、重量が約320kgと重く、カーブに弱い特性を有するクルーザータイプの大型自動二輪車であった。

(地裁判決要旨)

①本件事故現場の舗装修復部分は右カーブの手前にあり、前後の長さが約20mにわたり、道路幅員のほぼ半分を占める部分があって、原告車両のように進行する車両はこの舗装修復部分を走行して右カーブに進入することになる。その勾配は、横断方向は中央部分が0.7mの幅で11%、その左側部分が1.5mの幅で4%であり、これは、約2m進んで約14cm下がっている状態である。縦断方向は緩やかな傾斜で未工事部分につながっている。

そうすると、舗装修復部分は、道路の一部が面状に、左に下がる傾斜となっており、その勾配も急ではないといえることができる。このような形状によると、自動二輪車による走行であったとしても、通常の走行により直ちに転倒する危険性が高いものとは認め難い。

②本件事故現場の道路は山間部を縫うように設けられ、1車線であって、幅員も場所により広狭がある。谷側にガードレールも設けられ、最高速度は時速30kmに制限されており、交通量は少ない。また、山間部の道路では、市街地の道路に比べると、自然現象により、道路に障害物があったり、路面に陥没、段差、ひび割れ等の障害が生じたりしていることが多いと考えられる。

このような山間部の道路の特性、車両の走行状況に鑑みると、道路の安全性として、路面を平面に保ち、傾斜が生じないようにすることまで求められるとは解しがたい。

③本件事故現場の右カーブ手前の舗装修復部分において、路面の傾斜等を原因として交通事故が発生したとの報告は、本件事故を除いてはされていない。また、本件事故発生前後に本件事故現場を自動二輪車が転倒しないで走行している状況も撮影されている。

そうすると、実際の状況に照らしても、走行する自動二輪車が転倒しやすいとは認め難く、むしろ自動二輪車であっても転倒しないで走行することが十分に可能であったといえる。

④原告車両はカーブで安定性を欠きやすいところ、制限速度を超える時速40km程度の速度で、ブレーキ操作による減速をしないまま右カーブに進入したこと、右カーブ中央直前で右ステップ等が路面に接触したのとほぼ同時にブレーキをかけ、このときには四輪自動車が対向してきたこと、原告車両はそのまま右側に転倒して停止したこと等に照らすと、速度を出しすぎたまま右カーブに進入し、車体を右に傾けすぎて右側ステップが路面に擦過するとともに、対向車両があったことから不用意にブレーキをかけたことにより、安定性を失い、そのまま右側に転倒した可能性が高いといえることができる。

そうすると、本件事故の原因については、原告の運転方法のミスであった可能性が高いといえ、舗装修復部分の段差により原告車両が転倒したと認められるものではない。

⑤以上のとおり、自動二輪車が舗装修復部分を走行すると転倒する危険性が高いとはいえないこと、山間部の道路の路面が平面であることまでは求められないこと、実際にも本件事故を除いては自動二輪車が舗装修復部分で転倒していないこと、カーブで安定性を欠きやすい原告車両が十分に減速しないで右カーブに進入し、対向車両に気づくなどして不用意にブレーキをかけたために安定性を失って転倒した可能性が高いことに鑑みると、本件事故現場の舗装修復部分に傾斜があったとしても通常有すべき安全性を欠いているということとはできない。

したがって、道路の管理に瑕疵があるとは認められない。

(高裁判決要旨)

①舗装修復部分は、原判決に記載のとおり、その一部が面状に左に下がる傾斜となっているが、当該傾斜の程度を示す勾配は、最も急な面でも11%、角度にして約6.2度であり、舗装修復部分におけるその余の面の傾斜角度及び傾斜の異なる隣接する面同士の相対的な交差角度は、いずれも上記約6.2度よりも緩やかであると認められるところ、この程度の傾斜を伴う舗装修復部分の形状それ自体が、自動二輪車が通常の走行により同部分を通過する際に直ちに転倒の危険性を生じさせるようなものであることを認めるに足りる証拠はない。

②山間部の道路の特性、車両の走行状況に鑑みると、道路の安全性とし

て、路面を平面に保ち、傾斜が生じないようにすることまで求められるとは解しがたいことは、原判決に記載のとおりである。

③実際の状況に照らしても、走行する自動二輪車が転倒しやすいとは認め難く、むしろ自動二輪車であっても転倒しないで走行することが十分に可能であったといえることも、原判決に記載のとおりである。

④控訴人車両は、重量が約320kgと重く、カーブに弱いといった特性を有するところ、進行方向に向かって下り勾配となっているために前輪に荷重がかかりやすくなっている本件事故現場のカーブを、時速約30ないし40kmという低速とはいえない速度で通過中に前輪ブレーキを作動させれば、前輪に一気に相当大きな荷重がかかり、その結果前輪がロックするなどして制御困難な状態となるおそれがあることは、容易に想定できるところといえる。

そして、これを本件事故の具体的態様と照らし合わせると、控訴人車両が制御困難となって転倒した直接的な原因は、車体底面ないしステップの路面との接触の直後に生じた控訴人による前輪ブレーキの不適切な操作であると認めるのが最も合理的というべきである。

⑤以上のとおり、自動二輪車が舗装修復部分を走行すると転倒する危険性が高いとはいえないこと、山間部の道路の路面が平面であることまでは求められないこと、実際にも本件事故を除いては自動二輪車が舗装修復部分で転倒していないこと、控訴人車両が制御困難となって転倒した直接的な原因は、控訴人による前輪ブレーキの不適切な操作であった可能性が高いことに鑑みると、本件事故現場の舗装修復部分に傾斜があったとしても通常有すべき安全性を欠いているということとはできない。

したがって、道路の管理に瑕疵があるとは認められない。

マンホール段差歩行者転倒事件

東京地裁 令和2年3月18日 無責

(被 告) K区

(原 告) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成27年12月19日

(被害状況) 1名負傷(後に死亡)

(事故概要)

午後10時過ぎ頃、道路を歩行していたところ、転倒し、負傷した。

(判決要旨)

①本件事故は、亡Xが本件マンホールの段差につまずいたことにより発生したものと認められる。

②本件道路は、一般住宅地に位置し、幅員が2.5mと狭く、歩道が設置されていないもので、主に近隣住民の生活用道路として利用されおり、

近隣住民が本件道路の中央部分を歩行し、本件マンホール上やその付近を通行することが想定されるものであった。原告らは、法令上、被告は本件道路を平たんなものにすべき義務を負うこと、社団法人日本下水道協会が刊行物中でマンホールの塗装と蓋との段差についてやむを得ない場合でも2cm以内にとどめるべきと記載していること等を根拠として、高さ2cmを超える本件マンホールの段差は危険な状態にあり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていた旨主張する。

しかし、一般歩行者としては、道路上に一切の段差や傷みがないことを前提に歩行するものではなく、通行や雨風にさらされること等により日々路面に傷みが生じ、そのようなことが積み重なって生じた道路上の段差が道路管理者の時間又は人員等の限界から直ちに解消されるとは限らないことも踏まえ、通常は、足元に注意を払って歩行し、段差等による一定の危険については自力で回避することが期待されているものというべきであって、道路につまずきの危険のある段差がある場合に、直ちに当該道路が通常有すべき安全性を欠くと評価することはできない。そして、道路法及び高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律並びにこれらの関係省令は、道路管理者が努力義務を負うことを定めるものにすぎず、車道と歩道が分離されていない道路の段差について具体的な設置基準を定めるものではないこと、日本下水道協会の刊行物中の記載は、マンホールの段差の修繕措置の要否判断が道路管理者の専管事項であることを前提として、飽くまで参考として述べられているものにすぎないこと等からすると、道路に存在する段差が2cmを超える場合に、直ちに当該道路が通常有すべき安全性を欠くものということとはできない。

③本件マンホールの段差の具体的な高さについて見るに、本件マンホールの段差を解消する工事を実施する前の状態を撮影した写真等の事情を総合すれば、それは約2cmであったと認めるのが相当である。厳密に計測すればそれが2cmを超えていた可能性もあるが、それはわずかなものにとどまるのであり、突出した高さではないというべきである。

④ところで、原告らは、道路公園課道路係は本件事故の1年以上前に本件道路の舗装が悪いという陳情を受けていたこと及び本件事故の発生を知ってわずか3日後に本件マンホールの段差を解消する工事を実施したことからすれば、本件事故当時において本件マンホールの段差が危険な状態にあり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていたことは明らかであるとも主張する。

しかし、道路公園課道路係が平成26年11月に受けた陳情は、本件道路の舗装が悪いというものだったのであり、特に本件マンホールの段差の存在を訴えるものであったとは認められないから、同陳情は同時期に

本件マンホールの段差が危険な状態にあったことを推認させるものではないし、本件道路の道路維持工事を平成28年度に実施するという同様の判断に誤りがあったとはいえない。また、D職員は、本件事故後、本件マンホールの段差は道路維持緊急工事の必要性があるほどの高さではなかったが、本件事故の情報を陳情から得ていたことから、マンホールにつまずくことによる転倒事故が再び起きることを避けるため、念のため上記工事を実施したという合理的な供述をしているものであって、平成27年12月24日に本件道路の道路維持緊急工事を実施したことは、本件事故時に本件マンホールの段差が危険な状態にあったことを推認させるものとはいえない。

⑤以上のとおり、本件マンホールの段差は約2cmであるところ、上記各事情を踏まえれば、一般歩行者において、足元に通常の注意を払えばつまずかないように通行することを期待できる範囲を超えて、一般の歩行者がその段差につまずいて転倒するような交通上の危険があるとまでは解することができない。

よって、本件道路は通常有すべき安全性を欠いているとはいえず、設置又は管理に瑕疵があったとは認められない。

高速道路自動二輪車転倒事件

大阪地裁 令和2年6月1日 無責

(被告) N高速道路株式会社、高速道路機構

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年10月3日

(被害状況) 1名負傷、車両損傷

(事故概要)

午後3時45分頃、大型自動二輪車が高速道路の走行車線の左寄りを走行中、わだち掘れで転倒し、運転者が負傷した。

当時、本件事故現場手前付近の原告車が走行していた車線の左側部分には、複数のわだち掘れが存在した。

(判決要旨)

①わだち掘れの中には、局所的に被告補修目標値(25mm)を超える深さのものがあつたものの、補修目標値は、安全性の観点からの限界値を定めるものではないから、補修目標値を超える深さのわだち掘れが存在したことをもって、直ちに本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたといえるわけではなく、安全性を欠いているか否かは、わだち掘れの状態、本件道路の性質、周囲の状況等の諸般の事情を総合考慮して判断すべきである。

②本件道路は高速道路の一部であり、自動二輪車が高速走行することも

予定されている上、本件事故現場の手前にはサービスエリアがあり、サービスエリアから本件道路（本線）に合流するための進入路（加速車線）があり、進入路が第1通行帯に合流し、かつ、本件事故現場から1km程度先で追越車線が走行車線（第1通行帯）に合流して片側1車線となっていることから、本件事故現場付近は、自動車や自動二輪車が車線変更をすることもあり得る場所であるといえることができる。

③しかし、本件事故現場付近に存在した第1通行帯内の左側部分にあるわだち掘れは、最も深い部分でも深さが27mmにとどまり、被告補修目標値と2mmの差があるにすぎず、わだち掘れも、緩やかな傾斜のような凹みであり、ある部分に局所的に生じた段差のような形状をしておらず、その形状においてその上を通過する二輪車の走行安定性を損なわせるようなものであったかは判然としない。

④本件事故現場の舗装は高性能の排水性舗装であり、高速道路の舗装について、高機能舗装化が進んだことで、連続的に発生するわだち掘れ等の損傷は減少しているものの、断続的又は局所的に陥没や段差を伴う損傷が増加しており、また、損傷形態も、舗装表面のみが劣化する機能的損傷から舗装体内部が損傷する構造的損傷へと推移しつつあることなどを指摘する文献が存在するが、こうした指摘があることによって、本件事故現場付近に、運転者が前方を注視して走行している自動二輪車の転倒事故を招来し得る危険のあるわだち掘れが存在したということになるわけではないので、上記の認定判断が左右されるものではない。

⑤そして、平成24年1月1日から平成27年10月3日までの間に本件事故現場付近において自動二輪車が単独で転倒する事故は、本件事故以外には別件事故が1件発生したのみであるところ、別件事故が自動二輪車で走行中に道路の路面の凹凸が原因で転倒したというものであったと認めるに足りないし、本件事故現場に臨場した警察官は、路面の補修箇所を含む本件事故現場付近の本件道路の路面には顕著な段差や凹凸は認められないと判断したことや、本件事故の通報を受け、本件事故現場に急行した交通管理隊も道路に特段の段差やポットホール等の道路損傷もないと判断したことを踏まえると、本件事故現場付近に、運転者が前方を注視して走行している自動二輪車の転倒事故を招来し得る危険のあるわだち掘れが存在したとは認め難く、従って、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたと認めるに足りない。

窪み自動二輪車転倒事件

徳島地裁 令和元年12月18日 無責

高松高裁 令和2年6月18日 有責（過失相殺4割）

（被告、被控訴人） K 県

(原告、控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年7月6日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前9時30分頃、国道を普通二輪車が走行中、道路の凹凸部分にハンドルを取られて転倒し、運転者が負傷した。

国道は、片側1車線の直線道路で、原告が走行していた高知県方面に向かう西向き車線の左側は河川敷であり、本件事故現場の手前には、進行方向に沿って左に曲がるカーブがある。

(地裁判決要旨)

本件事故発生当時、本件道路部分の中央線付近には、約40.5mの長さにわたり、約2mごとの間隔で、最大で3.5cmの深さの合計20箇所の凹みが生じていた。そして、原告は自動二輪車の運転については長年の経験を有しているものの、本件凹みの上を走行した際に上下に弾んだ原告車を制御できず、ハンドルを取られて転倒したものである。

しかし、本件凹みの形状は、中央線上部分を最深部とし、その外側に向かって路面段差が小さくなるすり鉢状であり、中央線からわずか40cm川側（本件車線の中央側）では、2.1cmの凹みは2箇所しかなく、その他は1.0cm程度の凹みでしかない。そして、道路交通法18条1項によれば、車道を自動二輪車で走行する場合には、通常、その左側を走行することが想定されており、複数名でのバイクのツーリングに際して、車線の中央部分より右側を走行する態様がありうることを考慮しても、本件凹みの深部がある中央線上あるいはこれに近接する部分は、通常、車両が走行することが想定される部分とは認め難い。

さらに、本件国道は、山間部を走行するいわゆる山道であって交通量は少なく、通常、高速道路等の交通量の多い道路と比して緩やかな管理で足りるとされていることや、本件事故の発生までの間に、本件事故現場において、本件凹みの存在を原因とする事故が発生した事実は認められないことなどの事情をも総合考慮すると、本件道路部分が道路として通常有すべき安全性を欠いていたとまでは認められない。被告に設置又は管理に瑕疵があるとは認められない。

(高裁判決要旨)

①本件事故の発生現場道路には、中央線に沿って、約40.5mにわたり、約2mの間隔で合計20箇所の凹みが連続して存在し、その一部が中央線から控訴人の走行車線にはみ出していたこと、本件凹みによる道路の段差については、本件凹みのうち5個については、最大2.5～3.5cm程度の段差があり、凹みの形状が、すり鉢状ではなく平皿状に近かったこと、現に、本件事故当時、控訴人車両が上下に振動した事実が認められることからすれば、四輪車に比して安定性を欠く自動二輪車がこのような道

路を通過した場合、安定性を失って転倒するなど、危険な状態が現に存在したというべきである。

また、控訴人車両の走行態様は、中央線沿いを、制限速度ちょうどか、あるいはこれを時速5km程度超過して走行したというものであるから、道路利用者として常識的秩序ある利用方法を逸脱し、通常予測できないような異常な態様で走行していたとも認められない。

加えて、本件凹みは、概ね一列で相応の長さで存在しており、目視可能であったところ、被控訴人は、週1回の頻度で道路パトロールを実施していたにもかかわらず、本件事故の発生前日にも異常なしと判断しており、長年にわたって上記危険性を有する道路を補修しなかった事実も認められる。また、本件凹みの発生原因としては、被控訴人が、仮設防護柵を設置・撤去した後、この防護柵の支柱となった空洞部分を埋め戻し、長期間道路として供用されたためであると推測していることに照らすと、上記空洞部分が沈下することで数多くの凹みが発生するであろうことも、被控訴人において予測可能であったといえる。

被控訴人は、本件事故現場において、本件事故の発生以前に事故が発生した事実がなかったと主張するが、それは単に、被控訴人に事故の正式な報告がなかったというにすぎず、これまで同所で交通事故が発生しなかったとまで断定できない。

②被控訴人は、道路の設置又は管理の瑕疵がないとする理由として、本件事故の発生現場は山間部にあり、交通量も少ないことから、緩やかな管理で足りる旨を主張する。

しかしながら、本件事故が発生した道路に存在した本件凹みに転倒事故を生じる危険性が現にあるところ、山間部にあるとはいえ、同道路は一般国道であって、時速50kmで走行可能なほか、舗装され、中央線が引かれた道路であることからすれば、いわゆる山道などと同列に論じることは適当でなく、上記主張は採用できない。

③また、被控訴人は、二輪車は道路の左側に寄って走行しなければならず、控訴人は、走行車線の中央より右側を通行していたものであって、本来、二輪車の走行が予定されていない場所であったから、設置又は管理に瑕疵がなかった旨主張する。

確かに、控訴人の走行方法は、道路交通法に違反するものであったと認められるが、道路の中央線あるいはその近辺もおよそ自動車の通行が想定されていない箇所とはいえ、むしろ道路の枢要部分であるから、上記被控訴人の主張は採用できない。

④本件道路部分は通常有すべき安全性を欠いているものと認められ、同道路部分の被控訴人の管理に瑕疵があったというべきである。

⑤車両は、道路の左側に寄って通行すべき義務があるところ、控訴人

は、直線道路の中央線寄りを走行した事実が認められ、控訴人が同所を走行すべきやむを得ない事由があるとは認められないから、控訴人には道路交通法違反の事実が認められる。

加えて、控訴人は、最高速度が時速50kmに規制された道路であるにもかかわらず、時速約50～55kmという、若干ながらも速度を超過して走行したこと、本件凹みは肉眼でも確認できるものであって、直前の左カーブを曲がった直後で、発見することが容易ではなかったとはいえ、当日は晴天であったのであるから、路面の状況に注意を払っていなかったことにつき、控訴人に一定の落ち度があったことも否定できない。

以上の諸事情を併せ考慮すると、控訴人に認めるべき上記各過失を斟酌し、控訴人の損害額から4割の減額を認めるのが相当である。

原付転倒事件

大阪地裁 令和2年12月11日 無責

(被 告) K市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年7月2日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前7時42分頃、市道を原動機付自転車が走行中、転倒して、運転者が負傷した。

本件事故当時、転倒地点付近に3箇所の陥没が存在していた。このうち、原告車のタイヤが取られたと説明された穴ぼこは、縦幅約5cm、横幅約4cm、深さ約1.8cmの陥没であり、その他の陥没は、縦幅約10～20cm、横幅約2cm、深さ約2cmのものであった。

(判決要旨)

①本件道路に本件穴ぼこその他の亀裂があったことは当事者間に争いが無い。道路にこのような穴ぼこ等がないことが望ましいのはいうまでもないが、本件事故が、原告車が通常の方法で本件道路を走行していたにもかかわらず、本件穴ぼこに前輪を取られて転倒したものであれば、本件道路には道路管理上の瑕疵があるといえる。

②本件穴ぼこの大きさは、縦幅約5cm、横幅約4cm、深さ約1.8cmであり、これに対して、原告車の前輪タイヤ横幅は、9cmであって、本件穴ぼこの横幅は前輪タイヤの横幅の半分にも満たないものである。

そうすると、本件穴ぼこの上を通過する際、前輪が嵌り込むとは考え難く、実際、本件道路上に縦約5cm、横約4cm、深さ約2cmの穴ぼこを再現し、同種の原動機付自転車により、当該穴ぼこの上を走行する実験を行ったところ、前輪が当該穴ぼこに嵌り込み、あるいは引っ掛かるこ

とがなかった。タイヤが道路上の穴ぼこに嵌ったり、引っ掛かったりするかどうかは、タイヤの形状（横幅）と穴ぼこの大きさとの関係に大きく影響されると考えられるところ、上記実験の結果は、前輪が本件穴ぼこに取られた旨の原告の主張につき、合理的な疑いを生じさせるものと言うべきである。

③仮に、前輪が本件穴ぼこに取られて転倒したとすれば、原告の体は約12m30cmもの距離を前方に飛ばされたことになるが、速度が高速ではなかったことも踏まえると、体がそれほど遠くまで飛ばされることになるとはおおよそ考え難く、このことから、転倒した位置が本件穴ぼこ付近ではなく、体が路面に叩き付けられ、停止した地点に近い位置であったと推測することができる。

④原告は、原告車を運転して本件道路を走行中に転倒したものであって、その付近の道路上に本件穴ぼこや亀裂があれば、それらが原因で転倒したのではないかという疑念を抱くのは至極当然であり、本件における原告の主張及び供述は、そのような疑念に基づくものとして、殊更に虚偽を述べたものであるとは窺われない。

しかし、本件穴ぼこが直ちに原告車の前輪が取られるような大きさのものではないことや、原告車の転倒位置が本件穴ぼこ付近ではなかったと推測されることによれば、本件事故が前輪が本件穴ぼこに取られたために生じたものであると認めるには足りない。

⑤上記のとおり、本件事故は、本件穴ぼこに前輪が取られて発生したものとは認められず、本件穴ぼこは、原動機付自転車のタイヤが取られるような大きさのものではないところ、本件道路を通常の方法で走行するその他の車両（自動車、二輪車等）との関係においても事故を惹起する危険性があるということとはできない。このことは、本件穴ぼこ以外の本件道路上の亀裂についても同様であって、以上によれば、本件道路に管理上の瑕疵があったと認めることはできない。

段差歩行者転倒事件

東京地裁 令和3年8月2日 無責

(被 告) T区

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成29年5月8日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

道路の歩道部分を歩行していたところ、段差に躓いて負傷した。

当時、歩道の駐輪場との境界にある境石と接する部分において、アスファルト舗装が剥がれて、最大で4cm程度の段差が生じていた。

(判決要旨)

①本件歩道は、アスファルト舗装がされ、歩行者の通行に用いられることが予定されているところ、本件舗装剥がれは、本件歩道端の、駐輪場と本件歩道との境界にある境石と接する部分に存したものにすぎない。

また、本件舗装剥がれの大きさなどをみても、本件歩道の幅員が1.5mであるのに対し、本件舗装剥がれの横幅は最大で29cm、縦幅は最大で40cmであり、本件舗装剥がれによって本件歩道に生じた段差も最大で4cm程度にとどまる。

さらに、一般の歩行者が本件歩道を通行するに当たり、本件舗装剥がれに気付くのが困難であるような事情はうかがわれず、本件事故以前に本件舗装剥がれにより歩行者の転倒事故が生じていたとも認められない。

②以上に照らすと、本件事故当時、本件歩道において、本件舗装剥がれによって一般の歩行者が転倒等をする具体的危険があったとはいえ、本件歩道が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

したがって、本件事故当時、本件歩道に国家賠償法2条1項所定の瑕疵があったとはいえない。

ポットホール自動車車輪陥落事件

札幌地裁 令和5年1月13日 無責

(被告) T町

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 令和3年3月11日

(被害状況) 1名負傷、車両損傷

(事故概要)

午前7時30分頃、町道を普通乗用自動車が行き中、道路上のポットホールに左フロントリアタイヤが落ち、タイヤがバーストして、運転者が負傷した。

町道は、幅員10.2mの片側一車線の道路であった。

(判決要旨)

①本件ポットホールは、縦156cm、横94cm、深さ13cmの大きさであるから、ポットホールが数日の間に数10cm径の穴に発達し得ることを考慮しても、本件事故の相当前に発生していた可能性は否定できない。

しかし、本件ポットホールの本件事故前の状況を撮影した写真等の客観的な証拠はなく、本件事故前に本件ポットホールについて近隣住民等から報告があったという形跡もないのであり、本件ポットホールが本件事故前のいつの時点で発生し、どの程度の大きさまで拡大していたかは本件全証拠を精査しても明らかではないといわざるを得ない。

また、本件事故当日については、晴天であり、路面も乾燥していたこと、同月2日の18cmの降雪以降、本件事故日に至るまで、同月6、7、10日に各2cm程度の積雪しかなかったことは認められるものの、同年2月24日には27cm、同月26日には21cmの降雪があり、同日から本件事故日までの気温は、同年3月1日の0.2℃、同月5日の5.1℃及び同月10日の0.8℃を除き、平均気温は0℃を下回っていたこと、本件事故から2時間弱後の午前9時14分頃の時点で、本件ポットホールは凍結していたことからすると、仮に本件ポットホールが同月上旬頃までに発生していたとしても、本件事故に至るまで、積雪や、路面凍結により、外部に露出していなかった可能性も否定できない。

以上のことからすると、本件事故日以前において、本件ポットホールが発生し、視認し得る状況であったかどうかは明らかではないといわざるを得ない。

本件事故前において本件ポットホールを視認し得る状況であったかどうかは明らかでない以上、本件事故日までにそれを修補することができたとはいえない。

②仮に、本件事故前において、本件ポットホールを視認することができたとしても、ポットホールの発生機序からすると、ポットホールは道路上のどこでも発生し得るものであり、しかも、その発生場所や時期は予測不可能であるといわざるを得ないこと、本件現場付近が特にポットホールの発生可能性が高いといえる事情も見当たらないこと、融雪期においてポットホールが多発することは、北海道においては広く知られていると考えられ、一般の自動車運転手においても、ポットホールの存在に注意して運転を行うことが期待されること、したがって、月に1回のパトロールを実施するとともに、近隣住民等の通報を受けてから必要な措置をとるといふ被告の対応が不合理なものとはいえないことからすると、本件現場の道路が国道に差し掛かる交差点の前にあり、本件道路が比較的交通量が多い道路であったとしても、ポットホールが発生している抽象的な可能性があるというだけで、被告において本件事故前に本件現場付近の道路状況を確認するべきであったとまではいえず、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということはできない。

被告の管理に瑕疵があったとは認められない。

第2 スリップに関する事故

高速道路路面凍結スリップ事件

大阪地裁 平成20年12月8日 無責

大阪高裁 平成21年5月22日 無責

(被 告) H高速道路株式会社

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成16年1月18日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前6時57分頃、普通乗用自動車はH高速道路湾岸線を走行中、路面凍結のためスリップし、道路分岐地点に設置された角型クッションドラムに衝突するなどして車両が大破した。

(地裁判決要旨)

①本件事故の態様、発生原因を明らかに認めるに足りる証拠はないが、本件事故の発生直前ころにも、多数の自動車が事故を起こすことなく、本件事故現場付近を通行していること、原告は速度規制を見落としていたこと、原告は、凍結のおそれのある冬道を走行した経験が少ないことなどからすると、原告が、速度調節や前方注視を怠り、ハンドル操作を誤るなどしたことが本件事故の主たる原因となっている可能性も、相当程度あるものと考えられる。

そうすると、本件事故当時、何らかの路面凍結が発生していたことが推認され、これが本件事故の発生に影響している可能性は否定できないものの、本件事故現場付近の本件道路の本線上に交通の支障となる程度の路面凍結が存在し、これが本件事故の原因であるとは、いまだ認めることができない。

②仮に、本件事故現場付近の本件道路の本線上に路面凍結が発生しており、これが本件事故の原因であると認めることができるとしても、単にこのことだけで、当然に本件公団において道路の設置又は管理上の瑕疵があると判断されるものではない。

高速道路である本件道路の管理者が、道路の安全について常時管理を行うことを求められていることは、いうまでもない。しかしながら、他方、運転者においても、気象的諸条件、道路状況などのほか、管理者等が道路規制標識、文字情報板等により適宜提供する情報等をも考慮に入れて、一般道路以上に慎重かつ安全に走行することが求められている。

以上によれば、道路管理者は、自動車運転者に社会通念上要求される一般的な運行態度を前提として、予見しうる道路の危険性の有無や程度

に応じた管理を行えば足りるのであり、それにもかかわらず発生した危険については、予見可能性及び回避可能性がないから、管理者に設置又は管理上の瑕疵について責任を問うことはできない。

③原告は、本件公団は本件道路につき、遅くとも本件事故当日の午前三時までには凍結防止剤を散布し、又は、遅くとも同日午前六時より前に入路閉鎖を実施すべきであった旨主張するのに対し、被告らは、本件事故の予見可能性又は回避可能性がなかった旨主張する。

ア) 公団は、同月一六日から同月一七日にかけて、本件道路のうち大阪府域内の全線に既に凍結防止剤を散布しており、本件事故当日においても、その効果がなお期待できた。また、本件事故当日は、凍結検知装置による凍結警報は各地点とも発生しておらず、巡回車によっても道路状況の異状は確認されていなかったこと、同日午前三時二四分ころまでには交通事故の発生等がまったくなかったことなどを総合すれば、同日午前三時までには本件事故現場付近の本件道路の本線の凍結を予見することはできなかつたと認められる。

したがって、本件公団が凍結防止措置として、午前三時までには凍結防止剤の散布を実施すべきであったということとはできない。

イ) 同日は、午前三時二四分以降午前六時より前に、比較的近い位置での事故も含め、本件道路上で一五件の交通事故が発生していることが認められる。そして、路面温度や湿潤が確認された状況等からしても、本件道路は、凍結等による事故の危険性が予見される状態であったということが出来る。

しかしながら、本件道路が、交通量の非常に多く関西国際空港へのアクセスともなっている大阪府内の幹線道路であることなどの事情にかんがみれば、路面の凍結が予想されるということだけをもって直ちに、入路閉鎖の措置を安易に選択することが、相当でない。そして、公団は、本件事故当日における最初の事故発生を認知した後、午前三時五〇分ころには凍結防止剤の散布を決定しているが、その対応が遅きに失したとはいえないし、本件事故現場付近における凍結防止剤の散布が、本件事故後の午前七時一〇分以降となったことも、当該作業の性質や、特に本件事故現場に対する散布を優先すべき事情もなかったことにかんがみ、やむを得ないといわざるを得ない。

加えて、本件公団は、可変式速度規制標識をもって原告の走行区間中一か所に同規制を表示するとともに、原告が本件道路に進入した同日午前六時二〇分ころ以前から、原告の走行区間中八か所に設置された文字情報表示板に路面凍結に対する注意を促す表示を行っている。

そうすると、本件公団は、速度規制及び文字情報板の表示により、運転者に対し、凍結に対する注意を呼びかけるとともに、凍結防止剤の散

布を実施していたが、これらの措置によって、本件道路における危険回避の効果を期待したことには、相当性があるといえることができる。午前六時より以前に入路閉鎖を実施すべき状況であったとは評価できない。また、高速道路の運転者にも、当該道路の場所的、気象的諸条件等に加え、文字情報板等の表示により凍結の可能性が予測できる以上、これに対応した安全運転に努める義務があるといわなければならない。ところが、原告が本件事故当日、文字情報表示板等の情報に気づかず、路面凍結に対する注意を十分払っていなかったことなども考慮すれば、仮に路面凍結が本件事故の原因であるとしても、本件公団は、予見しうる危険性の有無や程度に応じた管理を行ったものであり、それにもかかわらず発生した本件事故については、回避可能性がなかったものといえることができる。

結局、本件事故当日の午前六時より前の時点において、本件公団が、入路閉鎖を実施しなかったことも、設置又は管理の瑕疵と評価することができない。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

自動二輪車転倒事件

東京地裁 平成20年9月4日 無責

東京高裁 平成21年7月9日 無責

最高裁 平成21年12月22日 棄却（上告不受理）

(被告) S区

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成10年6月1日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前2時20分頃、自動二輪車が転倒し、普通貨物自動車と衝突し、運転者が負傷した。

事故現場付近のマンホール付近には、路面剥離部分（長さが28cm、幅18cm程度、深さ最大3cm程度）があった。

(地裁判決要旨)

①原告は、マンホール左脇の道路損傷部分で前輪を取られて車体のバランスを崩し、左カーブの遠心力によりハンドルを取られたことが、本件事故の原因であると主張する。

しかし、マンホールが設置されている場所及び本件路面剥離部分は、路肩近くの側溝寄りにあり、大型自動二輪車が本件路面剥離部分の上を走行するには極めて狭いスペースしかなく、不可能ではないにせよ、不

自然であり、そもそも、本件路面剥離部分の上を原告二輪車が走行したかについては大いに疑問がある。

マンホール付近の本件路面剥離部分は、本件道路の進行方向の左後方の縁石にかかる部分に当たり、最大で長さが28cm、幅18cm程度、深さ最大3cm程度のもので、緩やかな左カーブとなっている本件道路を進行していた原告二輪車にセンターライン方向への一定の遠心力が働いていたとしても、上記程度の段差が主要な契機となって原告二輪車（排気量750cc）のバランスが崩れたとは直ちに考えにくい。また、本件道路のように、アスファルトで舗装された道路であっても、完全に平滑ではなく、損傷や摩耗等によって発生した上記程度の段差が道路に存在することは予測可能であるというべきである。さらに、段差が存在する場所が、車道の路肩近くの比較的狭い範囲にとどまっており、かつ、その深さも比較的浅く、制限速度が40km/hである本件道路上を走行する通常の車両にとって、ハンドルを取られる危険性が高いなど、社会通念上、必要な安全性を欠く状態にあったと直ちに評価できるものではない。

なお、本件事故前後を通じて、本件事故現場で同様の事故が発生した形跡もない。

②マンホールが道路上に存在すること及びマンホールのふたが滑りやすいことは、車両を運転する者、殊に、路面の影響を受けやすく、転倒の危険性が高いと考えられる自動二輪車の運転者にとっては一般的によく知られているものと考えられる上、通常マンホールのふたの摩擦係数が、道路の安全性を欠く程度に低いと認めるに足りる証拠はない。そうすると、マンホールが設置されていること自体を直ちに瑕疵と評価することはできない。

本件において、マンホールが比較的近接した場所に設置されているが、原告も、本件事故以前にも同所をバイクで走行していたにもかかわらず、本件事故以前に同所において転倒したことはなかったことを考慮すると、各マンホールのふたの滑りやすさが、相当な範囲を逸脱する程度に達しているとか、こうした位置関係で設置されていることによって、必要な安全性を欠くに至ったと認めるべき証拠もないから、この点に関する原告の主張も理由がない。

③C地点に、進行方向と垂直方向に継ぎ目があるものの、その高低差はほとんどなく、また、C地点付近の本件道路において、走行面がややへこんで路面に高低差があるものの、最大でも約3cmで、その地点上を走行する車両の運行に大きな影響を与えると認めるに足りる証拠はなく、この点に関する原告の主張も理由がない。

原告が瑕疵として主張する各道路状況は、いずれも瑕疵と評価できるものではなく、また、これらを全体として見ても、本件道路は自動二輪

車がバランスを崩した状況で斜めに走行することを想定していないから、特段の瑕疵として評価することもできない。

原告二輪車が転倒直前にウィリー状態になっていること及び相当の速度を出していたことにかんがみると、本件事故は、原告が何らかの運転操作を誤ったことに起因するものというほかない。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

原付浮き砂利スリップ転倒事件

名古屋地裁 平成21年10月23日 有責(過失相殺3割)

名古屋高裁 平成22年6月9日 有責(過失相殺3割)

(被告、控訴人兼附帯被控訴人) A県

(原告、被控訴人兼附帯控訴人) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成18年5月8日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午前9時50分頃、原動機付自転車が片側2車線の幹線道路の第1車線上で右側に転倒し、第2車線を併走していた事業用大型貨物車に衝突して死亡した。

第一通行帯の左側には、アスファルト舗装が剥離して幅60cm、長さ180cmの大きさの穴ぼこ群があり、その周辺の広範囲に路面のひび割れが生じていた。右側には、アスファルト舗装が剥離して幅60cm、長さ60cm、深さ最大7cmの穴ぼこがあり、その周辺に路面のひび割れが生じていた。そして、第一通行帯の中央には、幅20cm、長さ290cmの範囲で舗装の破損片による浮き砂利が存在していた。

(地裁判決要旨)

①本件道路は、市街地内の主要地方道であり、当然に二輪車も相当台数が通行するものと考えられるから、特に二輪車の走行にとって危険性が高いと認められる本件穴ぼこや本件浮き砂利の存在する本件事故現場は、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていた。

②補修管理を担当している加茂事務所では、最低週一回はパトロールが実施され、パトロール時に穴ぼこ等の道路破損箇所を発見した場合には、直ちに常温合材による補修等の応急措置がとられていた。

しかし、本件事故現場では、一年間に、少なくとも、七回にわたって穴ぼこの補修が行われていたこと、本件事故の約一年前から既に網目状のひび割れが広範囲にわたって存在していたこと、本件事故現場を含む

道路の道路維持補修工事の施行が平成18年4月13日から同年9月30日までの間に予定されていたことなどの各事実からすると、5月1日のパトロールの時点においても、本件事故現場の路面は、アスファルト舗装の疲労等が相当程度進んだ状態であったと推認することができ、本件事故現場の路面がこのような状態であったことは、道路管理者側においても、十分に認識可能であった。

また、5月1日のパトロール時に五か所の穴ぼこの補修に用いられた常温合材は、使用箇所が目安が面積0.25m²、厚さ5cm以内等とされているところ、そもそも常温合材が五か所の穴ぼこの補修に適するものであったか疑問の余地がある。

以上に加え、常温合材の耐久性は、加熱合材と比較して低く、特に常温合材で補修した舗装が降雨により破壊されやすいことは被告県においても公知の事実と認識されていたこと、連休のため平成18年5月3日から同月7日までの間にパトロールが実施されないことは当然に認識されていたと解されることなどを考え併せると、5月1日のパトロールの時点においても、五か所の穴ぼこを常温合材で補修するのでは必要とされる道路の安全性を確保できない可能性があるとの認識を持つことは可能であったというべきであり、五か所の穴ぼこの補修に当たっては、上記の可能性を念頭に、必要とされる道路の安全性を確実に維持することのできる補修方法を検討して対応する必要があった。

そして、五か所の穴ぼこを加熱合材で補修していれば、少なくとも補修後一週間で穴ぼこや舗装の破損片による浮き砂利等が発生する事態には至らなかったと推測されるのであり、加熱合材による補修が常温合材による補修に比して使用頻度が低いとしても、本件事故当時も現に行われていた舗装の維持工法である以上、5月1日のパトロールの時点において、五か所の穴ぼこの補修として加熱合材による補修を選択することが不可能であったとは認められない。

本件においては、五か所の穴ぼこについて、その補修方法を特に検討することもなく、特段の問題意識なく常温合材による補修が行われたものと認められ、また、そもそも、各パトロール員が個々の路面の性状や破損状況に見合った補修方法をパトロール時に適切に判断し得る体制や、パトロール時に応急措置として行われた補修方法の適否等を適時に判断して対応することのできる体制が十分に整えられていたともいい難いから、道路管理者としての管理義務が尽くされていたとは評価し難いといわざるを得ず、そうである以上、被告県において本件穴ぼこ及び本件浮き砂利の発生を回避する可能性がなかったとはいえない。

以上のとおりであるから、本件穴ぼこ及び本件浮き砂利は、営造物の設置又は管理の瑕疵にあたりと認められ、被告県は、本件事故の損害を、原告らに対して賠償すべき責任を負う。

③本件事故の発生に関しては、Aが初心運転者であり、本件原付の運転や本件道路の走行に十分慣れていなかったことも影響していたと認めるのが相当である。加えて、Aが比較的重量のあるトートバックを所持して本件原付を運転していたことも、本件原付の転倒に何らかの影響を与えた可能性があると考えられる。もっとも、道路管理者は、初心運転者による通行も念頭に置いた上で道路の安全性を確保すべき義務を負っているものと解されるから、初心運転者であるAの運転技術の未熟さのみをもって本件事故の発生につきA側に大きく過失を認めることは相当でないというべきである。

以上に加え、本件事故現場の路面状況からすると本件穴ぼこを避けて通行するには本件浮き砂利の上を走行せざるを得なかったと考えられること、一般に浮き砂利のある路面は二輪車のスリップが起りやすいと考えられること、本件事故当時のAの運転態様が特に危険なものであったとの事情もうかがわれないことなどを総合考慮すると、Aの過失割合は、三割と認めるのが相当である。

(高裁判決要旨)

①本件道路は、市街地内の主要地方道であり、当然に二輪車も相当台数が通行するものと考えられるから、特に二輪車の走行にとって危険性が高いと認められる本件穴ぼこや本件浮き砂利の存在する本件事故現場は、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていた。

そもそも、本件道路は、砂利道と同等視することはできないし、その交通量に照らし、路面に浮き砂利が存在してもよいとは到底認められない。しかも、運転者は、まず、両側にある本件穴ぼこ及びわだち割れを発見し、左側穴ぼこ群と右側穴ぼこを避けて通行するため、その中間を通行しようとするのが自然であり、その後、本件浮き砂利を認識したとしても、その時点では、これを避けて走行することは容易ではない。したがって、本件浮き砂利が1審被告側の主張するとおり5mm程度の舗装片が広がっていたものであったとしても、本件事故現場が危険性を有することは何ら左右されない。

②補修管理を担当している加茂事務所では、最低週一回はパトロールが実施され、パトロール時に穴ぼこ等の道路破損箇所を発見した場合には、直ちに常温合材による補修等の応急措置がとられていた。

しかし、本件事故現場では、一年間に、少なくとも、七回にわたって穴ぼこの補修が行われていたこと、本件事故の約一年前から既に網目状のひび割れが広範囲にわたって存在していたこと、本件事故現場を含む道路の道路維持補修工事の施行が平成18年4月13日から同年9月30日までの間に予定されていたことなどの各事実からすると、5月1日のパトロールの時点においても、本件事故現場の路面は、アスファルト舗装の

疲労等が相当程度進んだ状態であったと推認することができ、本件事故現場の路面がこのような状態であったことは、道路管理者側においても、十分に認識可能であった。

また、5月1日のパトロール時に五か所の穴ぼこの補修に用いられた常温合材は、使用箇所が目安が面積0.25m²、厚さ5cm以内等とされているところ、そもそも常温合材が五か所の穴ぼこの補修に適するものであったか疑問の余地がある。

以上に加え、常温合材の耐久性は、加熱合材と比較して低く、特に常温合材で補修した舗装が降雨により破壊されやすいことは1審被告県においても公知の事実と認識されていたこと、連休のため平成18年5月3日から同月7日までの間にパトロールが実施されないことは当然に認識されていたと解されることなどを考え併せると、5月1日のパトロールの時点においても、五か所の穴ぼこを常温合材で補修するのでは必要とされる道路の安全性を確保できない可能性があるとの認識を持つことは可能であったというべきであり、五か所の穴ぼこの補修に当たっては、上記の可能性を念頭に、必要とされる道路の安全性を確実に維持することのできる補修方法を検討して対応する必要があった。

そして、五か所の穴ぼこを加熱合材で補修していれば、少なくとも補修後一週間で穴ぼこや舗装の破損片による浮き砂利等が発生する事態には至らなかったと推測されるのであり、加熱合材による補修が常温合材による補修に比して使用頻度が低いとしても、本件事故当時も現に行われていた舗装の維持工法である上、常温合材による補修はあくまで応急措置に過ぎず、これを速やかに加熱合材に置き換えるという方針を採用していた以上、5月1日のパトロールの時点において、五か所の穴ぼこの補修として加熱合材による補修を選択することが不可能であったとは認められない。仮に、直ちに加熱合材で補修するとの対応をとることが事実上困難であるとの事情があったとしても、抜本的な対策が講じられるまでの間、通行の禁止・制限等の措置を執ることも容易に行うことができたはずである。

本件においては、五か所の穴ぼこについて、その補修方法を特に検討することもなく、特段の問題意識なく常温合材による補修が行われたものと認められ、また、そもそも、各パトロール員が個々の路面の性状や破損状況に見合った補修方法をパトロール時に適切に判断し得る体制や、パトロール時に応急措置として行われた補修方法の適否等を適時に判断して対応することのできる体制が十分に整えられていたともいい難いから、道路管理者としての管理義務が尽くされていたとは評価し難いといわざるを得ず、そうである以上、1審被告県において本件穴ぼこ及び本件浮き砂利の発生を回避する可能性がなかったとはいえない。

以上のとおりであるから、本件穴ぼこ及び本件浮き砂利は、営造物の

設置又は管理の瑕疵にあたりと認められ、1審被告県は、本件事故の損害を、1審原告らに対して賠償すべき責任を負う。

③本件事故の発生に関しては、Aが初心運転者であり、本件原付の運転や本件道路の走行に十分慣れていなかったことも影響していたと認めるのが相当である。加えて、Aが比較的重量のあるトートバックを所持して本件原付を運転していたことも、本件原付の転倒に何らかの影響を与えた可能性があると考えられる。もっとも、道路管理者は、初心運転者による通行も念頭に置いた上で道路の安全性を確保すべき義務を負っているものと解されるから、初心運転者であるAの運転技術の未熟さのみをもって本件事故の発生につきA側に大きく過失を認めることは相当でないというべきである。

以上に加え、本件事故現場の路面状況からすると本件穴ぼこを避けて通行するには本件浮き砂利の上を走行せざるを得なかったと考えられること、一般に浮き砂利のある路面は二輪車のスリップが起りやすいと考えられること、本件事故当時のAの運転態様が特に危険なものであったとの事情もうかがわれないことなどを総合考慮すると、Aの過失割合は、三割と認めるのが相当である。

路面凍結大型貨物自動車スリップ事件

岡山地裁 平成22年10月19日有責（過失相殺5割）

（被告）T県

（原告）車両所有者

（事故発生年月日）平成19年1月30日

（被害状況）車両損傷等

（事故概要）

午前8時10～20分頃、大型貨物自動車は国道を走行中、路面凍結のためスリップして路肩停車中の普通貨物自動車に接触した後、法面の段差に乗り上がり、車体が右に傾いて積荷のビール樽が荷台から飛び出し、反対車線を上ってきた大型バスの右後部に衝突した。その後、50mほど滑走し、上下両車線を跨ぐように停止した。

本件道路は、主要幹線道路で、制限速度は時速50kmであり、県境を跨ぐトンネルの出口から400mくらい進行した地点に橋があり、橋の手前には段差ができていた。本件事故現場は、そこから600m程度進行した地点であり、緩やかな下り勾配でかつ右カーブとなっていた。

当時、トンネルの出口から400mくらいの地点から路面が凍結していた。

（判決要旨）

①本件道路は、国道の主要幹線道路であり、交通量は少なくなく、峠を

下る緩やかな下り勾配となっていて、左右のカーブもあったこと、本件事故現場の手前には橋があり、その手前には段差ができていたことが認められ、これらの事実によれば、本件道路が凍結した場合にはスリップ事故が生じやすい状況にあったといえる。このことは、本件事故当時、他の数台の自動車も路面の凍結により現実にスリップ事故を起こしていることから明らかである。

そして、本件道路は標高の高い山林部分を通過する峠道であり、冬季には気温が低下し、降雨や降雪もみられやすい場所にあることからすると、本件道路を管理する被告には、このような本件道路の状況に即して、有効適切な危険防止の措置を取り、もって本件道路の安全かつ円滑な交通を確保すべき義務があったといえる。

②危険防止の措置についてみると、被告は、平成18年12月1日付けで、原告の所属するトラック協会に対し、「冬のドライブの心がまえ」と題するチラシを配布し、冬季の走行について注意を呼びかけており、また、本件事故当時、本件道路には、「事故多し！凍結スリップ注意」と表示された電光式情報板や「凍結注意」等の看板が合計7か所に設置されており、運転者に路面凍結の注意を促していたことが認められる。

しかし、現実に原告車を含め数台の自動車がスリップ事故を起こした事実からすると、本件道路の状況はかなり危険な状態であったといえ、これらの危険防止措置のみでは必ずしも十分ではなかったといえる。

③凍結防止剤の散布状況についてみると、確かに、被告は、本件事故日前日午後5時30分ころから午後7時ころにかけて、本件道路を含む国道の10.3kmくらいについて凍結防止剤である塩化ナトリウム720kgを散布している。

しかし、そのころ、本件事故現場付近周辺の各地には1mmないし2mmの降雨があり、しかも、同日午後4時30分に発表された天気予報によれば、同日夜の初めころから一時的な降雨ないし降雪があり、翌朝にかけて次第に晴れてくることが予想され、気温も0℃前後と予想されていたのであるから、翌日早朝ころには本件道路の路面が凍結するおそれがあったといえる。それにもかかわらず、被告は、その後の散布を行わず、道路状況の確認も行わずに、放置していたものである。そして、被告の散布した凍結防止剤は、その後の流出、散逸、濃度の低下あるいは散布量の不足等の原因により、本件事故当時には既に効力を失っていたことは明らかであり、本件道路の客観的形狀や散布当時の天候及び天気予報に基づくならば、同日早朝ころには路面が凍結することを事前に予測することが不可能であったとはいえない。

したがって、被告としては、本件道路の凍結を防止するには、凍結防止剤を散布した後も、道路状況を確認するなどして追加の凍結防止剤を

散布する必要性があったといえる。現に、隣県は、トンネル付近に前日午前10時55分、当日午前4時50分及び午前6時18分に凍結防止剤を散布し、同日午前5時34分には道路状況の実地確認を行っており、そのため、トンネルの隣県側の路面は凍結していなかったのである。被告の凍結防止剤の散布状況は、「前日の夜間散布を基本」とする被告の運用状況に適合しているともいえるが、これはあくまで基本であり、例外を許さないわけではないはずである。

④原告車の運転者の運転方法は、冬季の山間部の道路を走行する運転者としての注意に欠けていたといわざるを得ないが、しかし、本件道路で通常予想される交通方法を逸脱した異常で無謀なものであるとか、自殺行為であるとまではいえない。

⑤以上を総合考慮すると、本件事故当時、本件道路はかなり危険な状態であったと認められるから、通常有すべき相対的な安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態にあったといえる。したがって、本件道路に対する被告の管理には瑕疵があったというべきである。

⑥被告は、トラック協会に対してチラシを配布し、冬季の運行についての注意を呼びかけたことがあり、本件事故当時、本件道路には「凍結注意」等の標識が合計7か所に設置されていたこと、原告車の運転者自身も、かねてから頻繁に走行していて、本件道路の状況をよく承知していたことからすると、原告車の運転者において、その先の本件道路の凍結を認識・予見することは不可能ではなかったと考えられる。

それにもかかわらず、制限速度を上回る速度で走行したり、また、スタッドレスタイヤやチェーンを装着することなく、前輪と後輪前軸にオールシーズンタイヤを装着し、後輪後軸にはノーマルタイヤを装着して走行するなどしたのであるから、かかる運転方法には落ち度があったといえる。

したがって、損害の公平な分担の見地から、その落ち度について過失相殺を行うのが相当である。

⑦本件事故当時、本件道路は通常有すべき相対的な安全性を欠き、被告には本件道路に対する管理に瑕疵があったと解される反面、被告は、本件道路に「凍結注意」等の標識を設置したり、本件事故前日に凍結防止剤を散布するなどして、一定の危険防止の措置を取っていたものである。

他方、原告車の運転者には上記の落ち度があった反面、トンネルの隣県側の道路は凍結していなかったから、本件道路の路面状況に関して注意力がやや低下するのやむを得ない面があること、オールシーズンタイヤは一定の限度では冬季の走行に適応があり、路面の凍結に関してある程度の注意を払っていたと認められること、走行速度は制限速度時速

50kmを超過していたが、その程度は、一時的に時速74kmにまで達したことがあるものの、概ね時速20km以内の速度超過に止まり、この程度の違反であれば主要幹線道路にあっては通常見受けられるものであること、スリップ後、原告車の体勢を立て直すため、ブレーキを掛けたりアクセルを踏むなどしたのであり、スリップ後のブレーキ操作等が特に不適切であったことを認めるに足りる証拠はないこと、原告車の前輪タイヤが極度に劣化していたことを認めるに足りる証拠もないことなどの事情が認められる。

これらの事情を総合考慮すると、過失相殺の割合は50%とするのが相当である。

原付スリップ転倒事件

東京地裁 平成23年8月8日 無責

(被告) N区、株式会社T

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成18年10月2日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後5時40分ころ、原動機付自転車が道路を時速約30kmで走行中、転倒し運転者が負傷した。

被告会社が被告区の発注により本件道路で行った工事（高輝性すべり止め塗装工）の結果、粒状の物質が路上に散乱していたことによってタイヤが取られ転倒したことで発生したものであると原告は主張した。

(判決要旨)

使うべきではない材料を使っているとか材料の使い方が特別不相当であるとか骨材の接着が十分されていないのに交通開放を行ったとかなど本件工事の施工内容そのものに重大な瑕疵があったと認めるべき証拠はなく、また、本件工事の施工の結果も、骨材の本件道路の路面への付着が不良であるなどの状態にあったなどとも認めるに足りない。そして、本件工事を行ってから本件事故時までの間に3度掃除を行い、相当量の骨材が集められ、接着不良等の骨材の回収も十分に行われており、他方、本件事故後において本件工事に問題があつて特別に多量の骨材等が回収されたとも認めるに足りない。こうしたことからすれば、本件事故時において、本件道路上にスリップ事故を惹起させるほど危険な程度に骨材が存在したと認めるのは困難であり、その他本件道路が本件工事の瑕疵により骨材が散乱し本件事故を惹起させるような危険な状態にあったと認めるに足りない。

一方で、本件事故時は、細かい雨が降っており、日暮れで薄暗かった

こと、原告は比較的多量の荷物を積載していたこと、これらにより本件車両のタイヤがスリップしたり、正常な運転が困難になるなどしたりして本件事故が発生した可能性も否定はできない。

さらに、本件工事後の本件道路において本件事故以外の事故も発生していない。

本件道路に本件工事に用いた骨材が無数に散乱していた状態にあったことを認めるに足りる客観的な証拠はない。

以上のことからすれば、本件事故が、本件道路に、本件工事に用いた骨材が無数に散乱していたことにより発生したと認めるに足りない。

自動二輪車スリップ転倒事件

東京地裁 平成23年12月19日 無責

(被告) K区

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年2月13日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後8時35分頃、普通自動二輪車が、橋上の道路を時速40kmで走行中に転倒し、運転者が負傷した。

本件道路には、路面凍結を防ぐためにS字状に塩化カルシウムが散布されていた。

(判決要旨)

a) 道路に散布された塩化カルシウムは、K区内で路面凍結によるスリップ事故が発生しており、特に橋の上は路面凍結のおそれが高かったことから凍結防止・融冰雪剤として散布されたものであること、b) 本件事故の約17時間前の時点で、塩化カルシウムは、幅20cmから30cm、高さ数mm程度で、S字を連続させるようにして散布されていたこと、c) A橋の交通量は多く、本件事故の日に塩化カルシウムが散布されてから、本件事故以外にスリップ事故が発生していないこと、d) 原告が、転倒地点の手前約30mの地点を走行中、前方の路面に白いものがあると思った旨供述していることに照らし、A橋上の道路の塩化カルシウムによる路面の滑りやすさは、単車の運転者が通常要求される程度に路面の状況に注意をしていれば対処できた程度のもものと認められ、被告において塩化カルシウムを除去する必要はなかった。

A橋上の道路は通常有すべき安全性を欠いていたとはいえ、被告の道路の管理に瑕疵があったとは認められない。

凍結スリップ事件

松江地裁出雲支部 平成24年8月3日 無責

広島高裁松江支部 平成25年1月30日 無責

(被告、被控訴人) O市

(原告、控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年2月3日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前8時5分頃、車両が市道を走行中、路面凍結（路上には雪はなかったものの氷が張っていた状態）のためスリップしてガードレールに衝突し、車両が損傷した。

(地裁判決要旨)

①過去に路面凍結が発生したことがある箇所や漏水、溢水、湧水等のため気象条件によっては路面凍結が発生し易くなっている箇所が存在する道路の区間については、当該道路における路面凍結によるスリップ事故の可能性が、具体的な可能性の程度をもって認められ、かつ、それが予見できるといえるから、そのような場合には、例えば、適切な箇所に、路面凍結について注意を喚起できるような標識等を設置したり、路面凍結が発生し易くなっている箇所付近等に凍結防止剤の設置や散布をしなければ、道路として通常有すべき安全性が確保されないことになり、その設置又は管理に瑕疵があることになる。

②本件市道の本件事故現場付近においては、本件事故発生より前の段階で路面凍結が確認されたという事情うかがわれなし、漏水や溢水等のため路面凍結が発生し易くなっていたという事情もうかがわれなしことなどを踏まえると、本件事故現場付近での路面凍結の可能性は、少なくとも本件事故発生時点においては、一般的抽象的な可能性の程度を超えるものではなかった。

そうすると、本件事故現場を含む本件市道の区間において、路面凍結に備えるための対策が執られていなかったとしても、道路として通常有すべき安全性に欠ける状態にあったとまではいえないことになる。

③なお、被告の管理する道路の総延長距離は相当の長さになる上、冬季における路面凍結の一般的抽象的な可能性は、道路のどの箇所においても存在し得るといえる現実の下では、一般的抽象的な可能性のある箇所の全部に凍結防止剤を散布するには相当の費用を要することは明らかであり、現実的な対策と位置付けることができるかについては検討の余地がある。また、本件市道の山間部の区間には凍結防止剤が設置してあったのであるから、路面凍結の危険性についての車両運転者に対する注意喚起が全くなされていなかったとまでは断じ難い。道路パトロールについ

ても、被告職員の通勤途上を利用した情報収集の周知やホームページによる住民に対する情報提供の呼び掛けなども試みられていたのであるから、人員が十分でない状況下で、ある程度の方策が講じられているといえないわけではない。

④本件事道は、その設置又は管理に瑕疵があるとまではいえない。

(高裁判決要旨)

①本件事故の際、控訴人車両は、相当高速でガードレールと衝突し、止まりきれずに回転して約29m先のガードレールと再度衝突して停車したものであると推認することが合理的である。

加えて、控訴人は、本件事道を平成一五年五月ないし六月ころから通勤経路として利用していた上、本件事故以前から本件事道に消雪剤が設置されていることを知っていたことが認められ、本件事道の路面が季節や気象条件、時間帯等によっては凍結するおそれがあることを認識し、又は認識し得たから、そのような認識に応じて他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない義務を負っていた。

本件事故は、それなりに激しい衝突事故であったと認められるから、控訴人が上記の義務を尽くして運転していてもなお本件事故が発生したと認めることは困難であり、したがって、本件事故は、控訴人が路面の状況に応じた運転をするという自動車運転者として一般的に求められる義務を尽くすことなく運転したことによって惹起された、すなわち、本件事故は、控訴人の不注意により発生したとの疑いを払拭し得ない。

②本件事故が路面凍結によって不可避的に発生したと認定し得ない以上、本件事故に関する被控訴人の責任を検討することはできないはずであるが、事案に鑑み、更に判断する。

③本件事道のある島根県大田市は、冬期には積雪があつて気温も氷点下になることがあることからすると、気象条件によっては、本件事道においても路面が凍結する可能性のあることは否定できない。しかし、単に路面が凍結するという可能性自体は、本件事道に限らず、気温が氷点下になることがある地域の道路では等しく認められるものであるから、このような可能性は、一般的抽象的なものに止まるというべきである。そして、このような一般的抽象的な可能性のある道路の部分が膨大な数に上ることからしても、一般的抽象的な可能性がある以上は、常に路面凍結が生じた場合にはそれによる交通事故の発生を防止する具体的な措置が執られていなければ直ちに道路として通常有すべき安全性を欠いていることになることと解することは、現実的でない。そうすると、過去に路面凍結による交通事故が発生したことがあるとか、漏水、溢水、湧水等のために気象条件によっては路面凍結が発生し易くなっている場所があるなど、当該道路における路面凍結による事故の可能性が具体的な可能性

の程度をもって認められ、かつ、それが予見できるといえる場合に初めて、路面凍結について注意を喚起し得る標識等を設置したり、凍結防止剤を散布するなど路面凍結による交通事故の発生を防止する具体的な措置が執られていなければ、道路として通常有すべき安全性を欠くものとして、その設置又は管理に瑕疵があると解することが相当である。

本件市道の本件事故現場付近の区間においては、本件事故発生より前の時点で路面凍結を原因とする交通事故により道路施設が毀損されたという事故の報告はなく、また、漏水や溢水等のために路面凍結が発生し易くなっていたという事実も認められないから、本件事故現場付近での路面凍結の可能性は、少なくとも本件事故発生の時点までは、一般的抽象的な可能性の域を超えるものではなく、路面が凍結して車両の運行に危険を来す客観的具体的な蓋然性は発生していなかったと認められる。

これに対し、控訴人は、被控訴人は本件事故前から本件事故現場近辺に凍結防止剤を設置していたのであるから、被控訴人は本件市道の路面が凍結する可能性を具体的に予見していたと主張する。

確かに、被控訴人は、本件市道においても路面が凍結する可能性のあることを認識していたから、本件事故現場付近の三か所に凍結防止剤を設置し、うち二か所には「消雪剤」との表示をしていたものであるとは認められる。しかし、被控訴人としては、いつ、どのような条件になれば本件市道の路面が凍結するのかまでの具体的な予測をし得なかったからこそ、単に本件市道脇に凍結防止剤を設置してその旨表示し、その散布については地域住民の任意の協力に期待するに止めたものであると考えられる。

したがって、被控訴人が本件市道の本件事故現場近辺に凍結防止剤を設置していたことをもって、被控訴人には本件事故発生時に本件事故現場付近において路面が凍結するとの具体的な予見可能性があったとの控訴人の主張は、採用し難い。

以上によれば、本件事故現場を含む本件市道においては、三か所に凍結防止剤が設置されていた以上には路面凍結による交通事故発生防止措置が執られていなかったとしても、それをもって本件市道が一般道路として通常有すべき安全性に欠ける状態にあり、その設置又は管理に瑕疵があったと認めることはできない。

凍結スリップ事件

水戸地裁龍ヶ崎支部 平成26年1月27日 無責

(被 告) I 市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年1月16日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前11時55分頃、凍結した道路で自動車がスリップにより路肩のコンクリート製土留めに乗り上げて横転し、運転者が負傷した。

事故当時、5mm程度の降雪があり、事故現場付近の路面は午前中樹木の日陰となり凍結しやすい路面であった。

(判決要旨)

①被告は、地域防災計画に基づき市内の業者から組織される協力会と協定を締結し、荒天が予想されるときには協力を要請し、各業者に市道の巡回及び凍結がある場合には凍結防止剤を散布すること等を委託していたのであるから、被告は本件道路の安全性を確保すべく一定の体制を構築していたと認められる。

被告は、本件事故前日から降雪や凍結に対する警戒を始め、協定に従った対応をとり、b社は、本件現場を含む区域の巡回を本件事故発生前である同日午前中から行っているのであるから、被告は構築していた体制に従った対応策をとったと認めることができる。

②道路は自然現象の影響を直接受けるものであり、広範囲に多くの道路が存在しているから、道路の設置管理者がすべての道路について自然現象の影響を直ちに察知して対応することは難しい。そして、I市における降雪及びこれによる凍結もまれな現象であり、発生頻度の低い現象に対する対策に、多くの費用や労力を費やすような対策を取るべきであるか否かは、当該現象が道路の安全性に与える影響の重大性と比較考量して検討しなければならない。本件現場で本件事故以外にも凍結を原因とする交通事故が多く認められないことからすると、本件現場の凍結状態が公共交通の安全性に与える影響が大きかったとは認められない。

③さらに、車両の通行の安全は、車両運転者が通行する道路等周囲の環境に応じ、安全配慮義務を尽くして走行することによって確保されるものであり、交通事故の発生に道路の不具合が影響していたとしても、これが道路の設置管理の瑕疵に該当するか否かについては、当該事故発生時の周囲の環境や運転状況との関係も考慮すべきである。原告は、凍結しやすい条件を備えた本件道路を、以前通行したことがあったにもかかわらず、時速50km程度の高速度で走行し（注：制限速度は時速60km）、十分な安全配慮義務を尽くしていたと認めることはできない。すなわち、通常の利用に従って利用していたと認めることはできない。

④以上の事情を総合的に考慮すると、路面が凍結していた可能性が高いと認められるものの、本件道路につき設置管理の瑕疵があったと評価することはできない。

路面凍結トレーラー連結車スリップ事件

名古屋地裁 平成30年3月6日 無責

(被告) S県

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年2月12日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前3時20分頃、大型貨物自動車が行中、スリップしてガードレールや道路脇の小屋に衝突して道路を塞ぐように停車し、後続車両6台が順次衝突した。

本件事故現場の手前約200mの地点には、「散水終了」の電光表示板が設置され、手前約300m及び約400mの地点には「凍結注意」の掲示板が設置されていた。

(判決要旨)

①本件道路両脇の散水融雪装置が散水し続けたことは、道路上を除雪し、散水による凍結を防止するという目的に応じた本件装置の機能が正常に作動した結果であり、本件装置の設置及び作動によって、直ちに本件道路が通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態となったとはいえない。

本件装置が作動し続けたことで路面に水分が残ったとしても、不可避免的に生じるものであり、本件道路の排水能力の不足によるものではないから、排水能力の点で、本件道路が通常有すべき安全性を欠いているとはいえない。

被告は、一定の排水機能を備えたグルーピング舗装を行い、本件事故現場付近を重点路線箇所に指定して凍結防止剤を散布し、警告の看板を設置するなど種々の対策を講じているところ、本件装置を作動させることによって、降雪時及び降雪後に自然現象として路面の凍結が生じる恐れと比較して、より高度の凍結の危険が生じているとは考え難く、被告がとっている対策に不足があるとはいえない。

また、本件道路において路面の凍結状態を原因とする事故が多発しているとはいえず、予算の制約がある中で、ロードヒーティングを本件事故現場付近に優先して設置しなければならないほど、危険が本件道路にあるとは認められない。

以上によれば、本件装置の作動、本件道路の排水能力、本件道路のグルーピング舗装その他の凍結防止策のいずれの点においても、本件事故現場付近の気象条件、本件道路の交通量や事故発生状況等から予見される路面の凍結及びこれを原因とする事故発生の危険性の程度に照らし、本件道路が通常有すべき安全性を欠くものとは認められない。

②D（運転者）において、通常予想される運転方法を著しく逸脱した無謀な運転をしていたとまで言えないとしても、その運転は、本件道路及び本件事故発生時の具体的状況に応じ、自動車運転者の社会通念上要求される一般的な運行態度であったとはいえず、この点からも、本件事故が、本件道路の設置又は管理の瑕疵によって生じたものとはいえない。

（路面凍結等が予見できる道路を、スタッドレスタイヤを装着せず、排気ブレーキをオンにしたまま50km/h以上の速度で走行し、ジャックナイフ現象を惹起し、発生した本件事故について、被告に予見可能性及び回避可能性はない。）

③被告において、本件道路を自動車で行く運転者に社会通念上要求される一般的な運行態度を前提として、予見しうる道路の危険性の有無や程度に応じた管理を行っていなかったとは認められず、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったとはいえない。

歩道ランニング転倒事件

福岡地裁 令和5年10月19日 有責（過失相殺4割）

（被 告）N市

（原 告）被害者

（事故発生年月日）令和2年8月10日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前8時45分頃、ランニング中に、F市内から本件道路の歩道を走行して、N市との境界である本件境界地点に差し掛かり、ランニングの速度を少し落としながら、本件道路の車道を横切って、F市内の歩道からN市内の本件歩道に走り込んだところ、苔で滑り、右背部を地面に打ち付ける態勢で転倒し、そのまま5mほど坂道を滑り落ちて、負傷した。

本件道路は、山地を切り開いて設置され、舗装された市道である。本件境界地点は峠付近にあり、本件道路は本件境界地点においてF市方面からN市方面に向かって下り坂となっていた。

当時、本件境界地点付近の本件歩道上は、歩道脇の擁壁から漏れた水によって歩道一帯が濡れた状態にあり、約5mにわたり苔が歩道表面を薄く覆っており、苔の厚さは、苔が密集している箇所では2～3mmであった。

（判決要旨）

①本件事故現場は、通行者にとって速度が出やすい下り坂であり、歩道脇の擁壁から漏れた水によって歩道一帯が濡れた状態にあり、約5mにわたり苔が歩道表面を薄く覆っていたものであるから、通行者が特に滑りやすい状況にあったといえる。そのため、本件事故当時、本件歩道

は、通行者が濡れた苔の上で滑って転倒し、傷害を負う危険性が高い状態にあったと認められる。

これに対し、被告は、本件歩道の苔は、歩道の通行、走行に支障がない程度に軽微なものである旨を主張する。しかし、上記苔の状況からすれば、本件歩道の通行者が濡れた苔を回避するためには、苔の生えていないところまで5m程度車道を通行する必要があり、危険な態様での通行を余儀なくされる。また、通行者は、本件事故現場付近まで近づいて初めて濡れた苔の存在を認識できると考えられるから、通行人が本件事故現場の苔を回避することが当然に期待できるとまではいえず、濡れた苔の上を通行することも想定でき、通行に支障を生じないということとはできない。本件歩道が山地を切り開いたものであることを踏まえても、舗装された歩道の表面に約5mも苔が広がっていることが通常であるとも考え難い。そのため、本件歩道の苔が軽微とはいえない。

②本件歩道の表面に約5mにわたって苔が生えており、苔の厚さが部分的には2～3mmあるという苔の状態に照らせば、本件事故現場は、相当以前から、擁壁からの漏水によって路面が濡れ、苔が生えた状態にあったと推認される。そのため、被告は、これまで地域住民等から、本件事故現場で濡れた苔の上で滑って転倒したなどの報告がなかったとしても、本件事故現場の濡れた苔の存在を知ることができたといえる。また、舗装された本件歩道でのランニングは当然想定される利用方法であり、濡れた苔の存在を認識しつつ、その上を通行する者がいることも十分想定されるから、原告が濡れた苔の上に走り込んできたことが、常識的秩序ある利用方法を逸脱した、通常予測することができない行動だったともいえない。

③さらに、本件事故現場の苔を除去するために、重大な手間や費用が必要であったとは考え難く、現に、被告は、本件事故後、前記苔を除去して歩道脇に漏水対策のための設備を設置していることが認められるから、被告において本件事故時点までに前記苔の除去や漏水対策等を行うことは、それほど困難ではなかったと認められる。

そうすると、被告が、本件事故の発生を予見し、回避することは、十分可能であったといえることができる。

④以上によれば、本件事故当時、本件歩道は通常有すべき安全性を欠いていたといえ、本件歩道の管理には瑕疵があったと認められる。

⑤被告は、道路保全上、排水対策が極めて重要とされているにもかかわらず、本件事故現場が長期間漏水によって濡れ、道幅一帯に苔が生えた状態にあるのを看過して、濡れた苔を除去し、本件歩道に漏水対策のための設備を設けるなどの適切な措置を取らなかったものであり、被告には本件歩道の管理の瑕疵が認められる。

他方、本件事故現場は、路面一帯に濡れた苔が生えており、苔の部分は変色していたことが認められるから、本件事故の発生時刻である午前8時45分頃には、路面の状態を容易に視認することができ、本件歩道の苔の上を走行すれば転倒するおそれがあることを予見し得たと考えられる。そして、本件事故当時、原告において、交通事情に留意しつつ、苔の生えていない部分まで本件道路の路肩を進行するなどした上で、苔の生えていない部分を選んで本件歩道に足を踏み入れることが困難であったことをうかがわせる事情もない。そうすると、原告には、本件歩道にそのまま足を踏み入れた場合に転倒に至る可能性があることを予見することができ、また、苔を避けて走行することが可能であったにもかかわらず、漫然と本件歩道の苔の上に走り込んだ過失があるというべきである。これらの事情に鑑みれば、本件事故の発生にかかる原告の過失は4割と評価するのが相当である。

第3 路上障害物に関する事故

道路脇切り株自動車衝突事件

横浜地裁 平成23年12月27日 有責（過失相殺5割）

（被 告） Y市

（原 告） 被害者

（事故発生年月日） 平成22年4月28日

（被害状況） 車両損傷

（事故概要）

軽自動車が道路を走行中、対向車とすれ違う際に道路脇の切株に衝突し、車両が損傷した。

本件道路（幅員約5.5m）は、中央線の表示はなく、左右の道路脇に路側帯が設けられている。約0.2m幅の路側帯には、路側帯を示す白線と接する位置に、高さ約30cm、幅約15cmの大きさの本件切株が存在した。

（判決要旨）

①路側帯内に進入することは道路交通法上認められていないが、対向車とすれ違うために道路の左側に寄って通行する際には、路側帯内まで進入することはあり得るものである。

道路の安全性は、道路交通法に従った運転だけではなく、通常の走行で起こり得る事態に対処することのできる程度でなければならない。本件切株は、路側帯内から一部が白線上にはみ出している上、根が張っているから、衝突すると車体を損壊するだけの強度があると認められ、本件切株が車両の通行に危険を及ぼす物であることは明らかである。そうすると、路側帯内に本件切株が存在する本件道路は、通常有すべき安全性を欠くものと認められる。道路の設置管理者としては、根を残した状態で樹木を切るのであれば、地上に残る部分を、車輪が乗り上げて安全な程度の高さにするべきであった。そのことが困難であったとか多額の費用を要するといった事情も認められない。

②もっとも、本件切株の大きさに鑑みると、雨天でも日中であれば、発見が可能であるし、原告車両の左前輪は少なくとも白線に乗っていたと認められるから、50%過失相殺をするのが相当である。

自動二輪車金属片乗り上げ転倒事件

大阪地裁 平成24年4月24日 無責

（被 告） O府

（原 告） 被害者

(事故発生年月日) 平成21年9月6日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後6時35分頃、普通自動二輪車が国道を時速50kmで走行中、道路上に落ちていた金属片に乗り上げて転倒し車両が損傷した。

本件現場は、高架道路である一般国道に並走する側道上である。

本件金属片は、灰色で、その断面がT字型、寸法は、長さ約26.5cm、高さ約14.3cm、幅約13cmで、高架道路の側壁上部に設置された高欄を固定するアルミ製鋳物の支柱の一部であった。

(判決要旨)

①原告車が本件金属片に乗り上げた結果、原告車が転倒するに至ったものと認めるのが相当である。

②高欄の欄干、支柱の下部にあるコンクリート擁壁の西側側面及びその付近には、擦過痕が残っており、また、支柱自体が、割れて損壊していることなどの事情に照らすと、前記支柱が割れて、本件道路上に落下したのは、幹線道路を通行する車両の車体等が、高欄の支柱部分に接触ないし衝突したことによるものと推認される。また、本件道路においては、被告茨木土木事務所によって、週に一、二回の定期巡回が行われており、本件事故前には、平成21年9月3日に行われていたことが認められる。そして、本件事故当日の高欄に残存した支柱の破損断面、本件金属片の破損断面には、いずれも粉塵等が付着しておらず、金属片の破損断面を指で触れると金属の粉が指に付着していること、幹線道路は、交通量が多ければ、二、三時間で周囲にある物が粉塵にまみれる状況にあったことなどの事情を考慮すると、前記支柱が破断してから、本件事故時までの経過時間は、数時間程度であったに止まるものと考えられる。加えて、被告においては、通報があった場合には、担当者が障害の除去にあたる体制が採られていたと認められることからすると、本件事故時に、本件金属片が本件道路上に存在し、道路交通の障害となっていたとしても、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ったとは必ずしもいえない。そして、本件事故前に、本件金属片が路上に存すること、ないしは高架道路の高欄が損壊していることについて、被告に通報がなされた等のことを認めるに足りる証拠はない。

よって、被告としては、本件事故時までに本件金属片の存在を知って、除去することは不可能であったといえるから、本件事故の発生は、道路管理者としての回避可能性がなかったというべきであり、従って、道路管理には、設置、管理の瑕疵がなかった。

植栽帯生育樹木枝落下車両損傷事件

大阪地裁 平成26年1月22日 無責

(被 告) O市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成24年10月3日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前7時40分頃、道路脇の植栽帯に生育していた樹木の枝が、車両上に落下して車両が損傷した。

本件樹木は、被告の管理する街路樹のケヤキの横に自生している「イヌマキ」であり、本件樹木の幹は車道と歩道の境界線から約0.3m歩道側に入った地点にある。本件枝の折損部分の高さは約3.89mであった。

(判決要旨)

①造園仕様書の条項を実質的に見ても、当該枝の先端から中程にかけて4.5mの高さがあれば、車両の通行が妨げられないといえる。本件樹木についてみるに、その枝は全体に上向きに生えており、本件枝の折損部分は、歩道上の植栽部の上方にあって高さが約3.89mであり、車道においては高さが4.5m以上あることは考えられる。本件枝が本件道路を走行する車両の通行を妨げていたと認めることはできず、本件道路が通常有する安全性を欠いた状態であったとはいえないから、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったと認めることはできない。

②加えて、本件事故前の1週間の間の6回の巡回においても、本件樹木の枝の垂れ下がり、折れ曲がり等の異常は見られていない。したがって、被告において、危険な状態であることを認識、予見し、剪定を行うことで、本件事故の発生を回避することが可能であったとはいえない。

街路樹枝車両損傷事件

東京地裁 平成26年6月25日 無責

(被 告) K区

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成24年10月25日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後0時50分頃、中型貨物自動車は道路左側に寄せて停車しようとしたところ、道路脇の街路樹の車道上空に張り出していた枝と接触し、損傷した。

本件道路は片側1車線の道路であり、車道部分の幅員は約9m、各車線の幅員は4.5mであり、本件現場付近で平坦な直線。街路樹は6～8m

間隔で植えられており、本件街路樹の枝は本件道路上方に向かって伸び、車道端から15cmの地点で2.8m、50cmの地点で3.3m。

(判決要旨)

①本件街路樹の側方の本件道路上において、高さ3.8m以下の車両が通行する空間は十分に確保されていた。また、本件道路の形状や本件現場付近の状況に照らし、運転者が、街路樹手前において、本件街路樹の枝が本件道路の上空に張りだしていることを事前に認識することは容易であり、これと本件現場付近の街路樹の間隔を考慮すれば、運転者が通常要求される程度の注意義務を尽くしていれば、本件街路樹と接触することなく、本件街路樹の枝の側方を安全に通行し、あるいは、本件街路樹の付近に停車することが十分可能かつ容易であった。

②本件道を通行する車両が一般的に本件街路樹の間際を通行等することは想定しがたいことなどから、注意喚起を促す表示等がされていなかったとしても、本件街路樹によって、車両等が通行等を妨げられ、あるいは、危険が生じていたとまではいえない。

③上記に加え、生物である街路樹の性質上、その枝等が生長して道路側に張り出す場合があることは避けられず、このような事態を完全に防止するのは困難であること、被告による本件道路沿いの街路樹の管理方法について、格別不相当というべき事情は認めがたいことを考え併せれば、本件事故当時、街路樹として通常備えるべき安全性が欠けていたとまでは認められない。

残置木材原付転倒事件

大阪地裁 平成29年1月30日 無責

(被告) O市、O府 (補助参加人)

(原告) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成24年1月24日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午後6時25分頃、原動機付自転車が走行中、路側帯に残置された木材(長さ75cm)を踏んでバランスを崩し、道路わきの階段に接触した後、トラックにれき過され運転者が死亡した。

本件事故現場付近の側壁には、路側帯から通路に上がるためのコンクリート製の4段の階段が設けられており、階段の一番下の段は、路側帯に約15cmはみ出していた。

(判決要旨)

①本件木材は第三者によって放置されたものと推認できるが、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、一般交通に支障を及ぼ

さないよう努める義務をおっており、また、路側帯は、道路交通法上は通常車両が走行することは予定されていないものの、二輪車等が本件道路の路側帯を通行することは想定され、本件木材が放置されていたことにより、本件事故当時、本件道路の安全性がある程度欠ける状態にあったことは否定できない。

しかしながら、本件木材は、巡視が終了してから数時間のうちに放置されたものと認められ（注：平成24年1月18日、19日、20日、23日にも道路の巡視を行い、本件事故当日の午後、本件道路も走行して巡視を行ったが、本件事故現場付近には路上落下物はなかった。）、他方で、本件事故発生までに本件道路について住民から要望や苦情等があったことはうかがわれない。そうすると、被告O市において、本件事故発生前に本件木材を発見して撤去するなどの措置を取ることは事実上不可能であったといえ、維持管理の業務内容をも考慮すれば、本件道路の管理に瑕疵があったということはできない。

②また、本件階段は、その最下段が幅員約1.1mの路側帯に約15cmはみ出しているに過ぎず、路側帯を走行する二輪車があることを踏まえても、運転者が前方を注意して走行していれば本件階段に衝突することは考え難く、道路として通常有すべき安全性を欠くとはいえないから、本件道路の管理に瑕疵があったと認められない。

高速道路放置タイヤ車両損傷事件

東京地裁 平成29年4月14日 無責

(被 告) H高速道路株式会社、
独立行政法人N機構

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年7月30日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後7時15分頃、普通乗用車が高速道路を走行中、道路上に放置されていたタイヤのバースト片に乗り上げ、損傷した。

被告は、事故当日午後6時39分以降5回にわたり本件事故現場付近でのタイヤのバースト片落下の通報を受け、6時42分に巡回車を向かわせた。しかし、7時に別の箇所でのタイヤのバースト片落下の通報を受けたため、同箇所に同巡回車を向かわせ7時21分頃に調査したが落下物はなかった。7時35分に巡回車は事故現場に到着し、本件落下物を回収した。

(判決要旨)

①被告は、高速道路を走行する車両に危険を及ぼさないように、落下物

等を可能な限り撤去する義務がある。しかし、高速道路上を走行する車両等からものが落下して高速道路上に存置されるという事態が一定程度発生することは防ぎ得ないことで、高速道路の全部の区間で時間的間隔をおかずに撤去することは、極めて困難であるから、被告が、通常要求される確認を怠っていたとか、落下物があることを認識していたのに放置していたということなどが認められない限り、管理に瑕疵があったということとはできない。

②被告は、1日当たり12回の頻度で、道路状況を巡回車によって確認し、落下物を除去するなどの作業をしていること、本件事故当日も、13便の巡回車が、午後5時45分に本件事故現場付近の道路状況を確認したことに照らすと、被告会社が通常要求される確認を怠っていたとはいえない。

また、事故当日午後7時頃に事故現場付近に向かっていた巡回車に、反転して別箇所を調査するよう指示しているが、当時の状況に照らして合理的かつ相当なものといえ、事故を未然に防止するための措置を講じていたものといえる。

原告は、事故現場付近に落下物があるとの通報は5件であり、別の箇所の1件の通報より信用性が高いことは明らかであり、事故現場付近へ先に巡回車を向かわせるべきであった等主張する。しかし、一般に、通報内容の信用性や緊急性は、寄せられた通報の多寡や頻度のみにより決まるものではないから、原告が指摘する事情は、当時の被告会社の判断の合理性及び相当性を否定する事情とまではいえない。

以上に照らすと、関越自動車道の管理に瑕疵があったとは認められない。

標識設置土台自転車転倒事件

東京地裁 平成29年9月1日 無責

(被告) Y市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成24年6月30日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

(日中にスポーツ用) 自転車が走行中、道路内に設置されていた車両進入禁止用のポールを設置する土台部分に乗り上げて転倒し、運転者が負傷した。

土台部は一辺約46cmの正方形で高低差は約6cm、ポールは立てられていなかった。

(判決要旨)

①本件道路は、遊歩道施設であり歩行者の散策も想定されているから、自転車は通常の道路よりも速度を出して走行できる道路として想定されていたとはいえない。

②本件事故時、晴天下で本件道路を自転車で走行した場合、本件転倒地点の相当手前から本件土台部の存在に気づくことができた。

本件道路に本件土台部による高低差が最大6cm生じているとしても、歩行又は自転車の通行において、本件土台部を避け、又は乗り上げてもし転倒しないように通行することができるから、本件道路の危険性は高いものとはいえない。

③本件構造物に乗り上げた際、お尻が跳ね上がるような感覚があったと述べていることからすると、本件事故は、原告が相当程度速度を出していたことにより生じたものであると推認できる。

④本件構造物にポール自体を紛失していたことは、本件道路への車両進入防止措置が適切に運用されていなかったと評価せざるを得ないが、このことが直ちに本件道路の危険性に影響するものとはいえない。本件構造物が存在することによる本件道路の危険性が高いものでなく、本件事故は原告が速度を出していたことによるものであると推認されることも考慮すると、ポールが立てられていなかったことをもって、本件道路が危険性のある状態であったということはできない。

木の枝落下車両損傷事件

岡山地裁 平成30年8月9日 有責（過失相殺なし）

（被 告）〇県

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成29年11月18日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午後3時頃、普通乗用自動車は県道を走行中、道路に隣接する被告〇県所有の土地に生え、道路上にせり出していた木の枝が車両に落下したため、車両が損傷した。

（判決要旨）

道路上に枝がせり出すような道路の状態が、道路として通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態であったことは明らかである。

被告は、支障木伐採を業者に発注する準備を進めている間に事故が発生したと主張するが、隣接地の雑木等の枝が突如道路上にせり出すことはないから、被告において上記せり出しを予兆できず、本件事故の発生を未然に防ぐことができなかつたとは認められない。

以上によれば、本件事故は不可抗力により生じたものでないから、営造物責任を負う。

街路樹枝接触事件

神戸地裁 平成31年3月14日 有責（過失相殺3割）

（被 告） K市

（原 告） 保険会社

（被害車両運転者の使用者である会社の損害賠償請求権代位取得者）

（事故発生年月日）平成26年3月14日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午後1時2分頃、事業用普通貨物自動車が市道の第2車線を時速40km程度で走行中、本件事故現場の約100m手前で第1車線に進路変更した後、第2車線で信号待ちのために停止中の車両と間隔をとるべく車線の左側に寄り、車両の一部が路肩にはみ出す形となったところ、路肩部分を間に挟んで道路に隣接する幅約1mの植樹帯に数m間隔で植えられていた街路樹の枝が道路上にせり出していたため、これと接触して、車両が損傷した。

本件事故時に走行していた車線は幅員が3.27mあり、路肩部分は約0.55mであった。

被害車両は、幅2.5m、高さ3.79mで、道路法及び車両制限令等の関係法令による規制には反していなかった。

（判決要旨）

①本件街路樹が道路構造令の定める建築限界を超えて本件道路の路肩上空3.8m以下の範囲にせり出していたところ、道路構造令が建築限界を定めた趣旨が構造物等により車両や歩行者の交通の安全性・円滑性に支障をきたすことを防ぐためであることや、運転者が被害車両を路肩にはみ出させて走行していたことそれ自体に法令違反はないことに照らせば、本件道路には、本来要求される安全性を欠く瑕疵があったというべきである。

そして当該瑕疵が本件事故の原因となったと認められるから、K市は、国家賠償法2条1項により原告に対し損害賠償責任を負う。

②運転者が2～3か月に1回被害車両を運転して本件道路を通行していたこと、本件事故時の見通しに問題がなかったこと、本件街路樹等の客観的な状況等に照らせば、本件街路樹等について注意喚起する標識等がなかったことを考慮しても、大型車両を運転する運転者が、遅くとも第1車線に進路変更をした前後の時点において、全高3.79mある被害車両と本件街路樹との接触を予見することは可能であったというべきである。

しかるに、運転者は、本件街路樹との接触はないものと過信して上記の予見を怠り、漫然と被害車両を一部路肩にはみ出させた状態で進行させた過失により本件事故を起こしたものである。

③運転者の過失の内容は上記のとおりであるが、他方で、本件事故現場周辺に本件街路樹等について注意喚起する標識等がなかったことや、運転者が第2車線に停車していた大型車両との接触事故を防ぐために路肩まではみ出して走行したのも無理からぬ面があることなどを踏まえ、さらにK市の道路管理上の瑕疵の内容も勘案すると、過失割合は3割とするのが相当である。

仕切弁篋歩行者転倒事件

東京地裁 令和元年10月7日 無責

(被 告) A区

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年8月28日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後6時30分頃、幅員約4.5mの区道（本件道路）を北方向に向かって歩行し、自宅のある東方向に延びる幅員約3.6mの道路に入ろうとした際、路上において転倒し、負傷した。

(判決要旨)

①本件事故は本件仕切弁篋につまずいたことが原因であるとする原告の供述は、具体性を欠くものである上、原告が転倒した位置とも整合せず、歩行経路も不自然であることから、信用することができない。

したがって、原告が本件仕切弁篋につまずいて転倒したとする原告主張の事実を認めるには至らない。

②以上のとおり、原告の転倒の原因が本件仕切弁篋につまずいたことによるものとは認められないが、この点を措いても、本件仕切弁篋は営造物が通常有すべき安全性を欠いていたとまでは認められず、国賠法2条1項にいう営造物の設置又は管理の瑕疵に該当するとはいえないから、いずれにしても原告の請求は理由がない。すなわち、本件仕切弁篋は、直径約13cmであり、本件道路との段差は、南側の側面では最大約4cmであったと認められるが、昼間であれば目視による確認が容易であり、夜間であっても、付近に複数の街灯が存在し、周辺は一定程度の明るさが保たれていたと認められるから、目視による確認が困難であったとまでは認められない。また、本件仕切弁篋は、本件道路と本件駐車場との境界から約13cmと、本件駐車場に近接した道路の端に位置しており、本件道路を通行する歩行者が本件仕切弁篋のある位置を歩行することが

通常予定されていたとの事情も認められない。これらを総合すると、本件仕切弁筐と本件道路との段差が最大4cmであった点を考慮しても、本件仕切弁筐は、歩行者にとって、特に危険なものであったとまでは認められず、通常有すべき安全性を欠いているということとはできない。

倒木枝接触事件

秋田地裁横手支部 令和2年11月30日 有責（過失相殺なし）

（被 告） Y市

（原 告） 車両所有者

（事故発生年月日） 平成30年10月19日

（被害状況） 車両損傷

（事故概要）

午後5時50分頃、事業用普通貨物自動車が市道を走行中、道路上の高さ約1.5mから2mのところを外側線から約50cmせり出していた倒木の枝が車両に接触したため、車両が損傷した。

同日には、午前8時20分頃、信号機により交通整理の行われていない十字路交差点において、交差点手前の一時停止規制を無視して一時停止をせずに進入した直進車両が交差道路の直進車両に衝突する第1事故が発生した。そして、被害車両が、立木の立ち並ぶ道路脇に落ちた際に立木に衝突して立木が倒壊したが、この時点では、倒木の枝は道路上にせり出していなかった。

その後、枝が道路上にせり出した原因、経緯等については、倒木に何らかの強い外的な力が加わって生じたものと推認できるものの、明らかにはならなかった。

（判決要旨）

①本件事故は、本件道路上に倒木の枝が約50cmせり出していたことにより生じたものであると認められるところ、道路上に枝がせり出すような本件事故当時の本件道路の状態が、道路として通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態であったことは明らかである。

②第1事故の発生から本件事故の発生まで約9時間30分が経過していること、第1事故により道路脇の立木が倒壊していること、倒木は本件道路に比較的近接して倒れていること、Y市の職員は、第1事故発生後すぐに現場に赴き、その際、道路脇に立木が倒壊している事実を確認し、当該状況が撮影された写真を上司にも見せていること、資材の運搬作業をしていた他の車両の運転者が、午前10時20分頃から午後12時25分頃までの間に本件道路を通過した際、本件道路上に倒木の枝がせり出しているを目撃していること、枝のせり出しが生じていたと推認できる上

記時間から本件事故の発生まで約5時間25分が経過していること等が認められる。

以上の事実を考慮すると、Y市において、枝のせり出しを予見することは可能というべきであり、枝のせり出しに対しては、差し当たり、枝を切除することで対応することができるから、時間的にも技術的にも本件道路を原状に復して安全良好な状態に保つことは可能と認められる。よって、本件事故の発生を回避することが不可能であったとは認められない。

③以上によれば、Y市の本件道路の管理に瑕疵があったと認められ、Y市は、本件事故に関し、国賠法2条1項に基づく営造物責任を負う。

④当時、既に日は落ち、事故現場付近には街灯もなく、辺りは暗かったと認められること、原告車両は、車幅が249cmと広い大型のダンプであったこと、せり出していた枝の高さは、地面から約1.5mから2m、長さは約50cmであり、原告車両の運転席から見やすい位置・状態にあったとはいえないこと等を踏まえると、枝を回避しなかった運転者に前方不注視の過失があったとまでは認められない。

コンクリート片衝突事件

東京地裁 令和3年1月22日 有責（過失相殺3割）

（被 告） 国

（原 告） 車両所有者

（事故発生年月日） 平成29年1月9日

（被害状況） 車両損傷

（事故概要）

午後7時30分頃、普通乗用自動車が時速約50kmから60km程度で空港構内道路の中央分離帯寄り車線を走行中、丁字路交差点を直進通過しようとして路上に存したコンクリート片に衝突し、車両が損傷した。

交差点手前の横断歩道先にゼブラゾーンが設置されており、そこには半年前の車両衝突事故で破損したブリンカーライトの土台が複数のコンクリート片となって存置されていた。

（判決要旨）

①平成28年7月以降、ゼブラゾーン内には破損したブリンカーライトの土台が残置され、その後も丁字路交差点を右折する車両が複数のコンクリート片に衝突する事故が発生したり、被告から空港構内道路管理の委託を受けていた受託業者担当者が、残置した複数のコンクリート片がゼブラゾーン内でずれているたびにそのずれを直すことがあったというのであるから、複数のコンクリート片はゼブラゾーンから車道側に移動する危険性があったと認められる。

②また、複数のコンクリート片をゼブラゾーン内に存置したものの、ブリンカーライトに代わるライトやカラーコーン等を設置しなかったが、本件事故後、ゼブラゾーン内に存した複数のコンクリート片の残部を撤去し、代わりに赤色のカラーコーンを設置しているから、平成28年7月以降、ゼブラゾーン内に複数のコンクリート片を存置する必要性も認められない。

③以上によれば、被告による本件事故現場の管理には瑕疵があり、本件事故の態様に鑑みれば、本件事故は、被告による本件事故現場の管理の瑕疵と因果関係があると認められる。

本件事故当日の巡回が行われ、本件事故現場付近を、午後6時10分頃に原告車と同方向の車線を走行し、午後6時40分頃に反対方向の車線も走行することにより巡回し、異状がないことを確認していたとしても、平成28年7月以降ゼブラゾーン内に複数のコンクリート片を存置する必要性が認められないことも考慮すれば、上記結論を左右するものではない。

なお、本件事故当時、丁字路交差点に設置された街灯のうち原告車が走行していた車線の反対車線側の街灯は点灯していなかったが、原告車が走行していた車線側の街灯は点灯しており、本件横断歩道付近はある程度明るかったから、反対車線側の街灯が点灯していなかったことは、本件事故の発生に寄与したとまでは認められない。

④運転者は丁字路交差点を直進通過しようとして本件横断歩道に差し掛かったあたりで、本件横断歩道の白色のペイント上の前方に何かあるのを発見したというのであり、本件コンクリート片の発見が本件事故の直前であることからすれば、本件事故の発生について原告と夫婦である運転者にも一定の過失があり、その程度は30%とするのが相当である。

通行止め地下道自転車転倒事件

岡山地裁 令和4年3月28日 有責（過失相殺3分の1）

（被告）〇市

（原告）被害者

（事故発生日）平成30年8月21日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前10時頃、自転車（クロスバイク）が地下道に進入するため、減速してカーブに沿って左に曲がったところ、片側が倒れた通行止めバーに気付き、衝突を避けようと急ブレーキをかけたところ、バランスを崩して転倒し、運転者が負傷した。

地下道は、JRの線路の下にあり、徒歩又は自転車で通行できるが、

自動車では通行できず、そこに至る進入路は幅員約2.8mで下り坂になっており、進入路の出入口付近には赤ポールがあった。

当時、地下道出入口移設工事のため、出入口付近の空き地の金網フェンス前に通行止めを予告する内容の案内看板が設置され、赤ポールの約2.9m手前に通行止めのバーが設置されていた。

(判決要旨)

①本件地下道は、一般市民の徒歩ないし自転車での通行の用に供されていたものであるから、その管理者である被告は、通行止めにする場合は、そのための措置によって、そこを通行しようとする者が転倒したりすることがないように、安全な状態で通行止めにするべき注意義務がある。

②地下道出入口移設工事のため、本件地下道を通行止めにする必要があったといえるところ、被告は、通行止めの際し、本件看板と本件バーを設置したものである。

しかし、本件看板は、北西方向に向けて設置されていたのであり、東側から走行してくる自転車からは、気付きにくいものであったといわざるを得ない。

また、本件バーも、草が生い茂った場所に置かれた緑色の支持台に、金網フェンスや道路等と同系色の鉄パイプを固定した形状のものであり、遠くからでも容易に認識できるような目立つものではなかったといわざるを得ない。

本件バーを設置する場所としても、次のとおり、適切さを欠いたものであったといわざるを得ない。

すなわち、前方を注視していれば、本件バーは、赤ポールの約6.2m手前で視界に入り、本件バーの約6m手前（カーブし始める辺り）では十分認識可能であること、自転車である程度速い速度（時速15～20km程度ないしそれ以上）で走行してきて本件進入路に左折進入する場合でも、一定程度減速して自転車のハンドルを左に切ってカーブし始めたところ（本件バーの約6m手前）で本件バーに気付くことになること、カーブに入る段階で時速6～8km程度まで減速していれば、本件バーに衝突するまで3秒前後あるが、時速10～12km程度であった場合は2秒前後となり、速度が速ければそれだけ強い急ブレーキをかける必要があること、カーブに入る手前である程度減速していれば、一般的な自転車（いわゆるママチャリ）の場合は、カーブ中に急ブレーキをかけることで、衝突する前にタイヤの回転が止まるのとほぼ同時に地面に両足を着いて停止することが可能であること、クロスバイクの場合でも、衝突する前に停止することが可能であるが、車体が高く軽いためか、タイヤの回転が止まる際に後輪が若干滑ってバランスを崩しかけることがあり、転倒しないよう、とっさに地面に両足を着いて支える必要があることが認め

られる。

カーブを曲がって本件進入路に入っすぐ（赤ポールから約2.9m）という本件バーの設置位置は、本件地下道が通行止めになっていることを知らずに左折で進入してくる自転車に対して、急ブレーキやとっさの対応を強いるものであり、ゆとりをもって対応できる距離が確保されていたとはいえない。

③以上によれば、本件地下道を通行止めにするために被告がとった措置（本件看板及び本件バーの設置）では、少なくとも左折で本件進入路に進入しようとする自転車にとって、通常有すべき安全性を欠いていたといべきであり、被告には、道路（本件地下道）の管理の瑕疵があったものと認めるのが相当である。

④他方、前方を注視していれば、本件バーは、赤ポールの約6.2m手前で視界に入り、本件バーの約6m手前では十分認識可能なのであり、原告は、本件バーの存在に気付くのが遅れたといわざるを得ない。また、急ブレーキでバランスを崩したことからすると、カーブを曲がる際に徐行していた（直ちに停止できる程度にまで減速していた。）とは考え難い。そして、バランスを崩した際に、とっさに両足を地面に着いて支えることができなかつたのであり、本件自転車の運転操作方法としても十分ではなかつたといわざるを得ない。本件事故については、原告にも、前方注視義務や徐行義務、適切安全に運転操作する義務に違反する点があつたといわざるを得ない。

⑤以上のとおり、本件事故の原因には、被告の道路の管理の瑕疵のほか、原告の過失もあるところ、両者の過失（ないし瑕疵）の内容程度（本来は被告において安全な状態で通行止めにする必要があつたことを含む。）に照らせば、その責任割合（過失割合）は、被告：原告＝2：1と認めるのが相当である。

遮断機自動車衝突事件

東京地裁 令和4年9月30日 有責（過失相殺4割）

（控訴人）Y村

（被控訴人）被害者

（事故発生年月日）令和2年5月8日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

正午頃、普通乗用自動車は村道を時速約30kmで走行中、道路上に設置されていた遮断機のバー部分に衝突し、車両が損傷した。

当時、村道は通行禁止で、村道入口の国道との交差点から約70m直進した後、緩やかな右カーブを経て、再び約70m直進した位置に遮断

機が設置されていた。バーは、路面から1mの高さにあり、黄色と黒色でストライプ状にペイントされた、高さ7.5cm、奥行き12.5cm、長さ7mの細長い鉄製の棒であった。

(地裁判決要旨)

①緩やかな右カーブを曲がり終えた本件遮断機から約70m手前の地点から本件遮断機のバーとの間に障害物はなく、これを視認することは不可能ではなかった。

②しかしながら、本件遮断機のバーは、村道の全幅にかかる程度の長さがあるものの、高さ7.5cmと細く目立ちにくい形状である上、村道の両脇には木が生い茂っているため、本件遮断機付近が木陰に入ってしまうと、黒い棒状の影のようなものが見えるに過ぎず、ドライバーが、自動車を運転中に本件遮断機のバーにより通行止めとされていることを容易に認識することができる状況であったとはいえない。もちろん、近づくにつれ、本件遮断機のバーがあることを認識することは容易となるが、特に、本件遮断機の存在や本件遮断機により本件村道が通行止めとされていることを知らないドライバーが、本件遮断機の直前まで上記バーの存在に気付かずに衝突してしまうことはあり得る状況であったといわざるを得ない。

③そうすると、衝突事故の発生を未然に防止するには、本件遮断機の相当程度前方に看板、カラーコーン等を設置するなど、ドライバーが本件遮断機の存在及び通行止めとなっていることを容易に認識することができるような措置を講ずる必要があるが、本件事故当時、本件遮断機の手前には、本件遮断機の存在及び通行止めとなっていることを注意喚起する看板等は設置されていなかった。また、本件遮断機付近に「通行止め」と記載された看板が設置されていたが、同看板は、本件遮断機の後方に設置されており、しかも、その手前に文字のない黄色の看板が設置されていたため、ドライバーが本件遮断機の直前に来るまで上記「通行止め」と記載された看板を視認することは困難な状況であり、本件遮断機を適時に認識させるための措置としては不十分であるといわざるを得ない。

以上によれば、本件遮断機が、通常有すべき安全性を備えていたということはできない。本件遮断機の管理には瑕疵があったと認めるのが相当である。

④本件遮断機の約70m手前の地点から、本件遮断機のバーとの間には障害物はなく、前方を注視すれば、村道上に棒状のものを認識し得たものである。また、初めて村道を通行する者にとって必ずしも容易ではなかったとはいえ、本件遮断機に近づくにつれ、上記棒状のものが本件遮断機のバーであることを徐々に認識しやすくなっていたにも

かかわらず、減速をしないまま本件遮断機に衝突するに至っている。このような状況に鑑みれば、本件事故は、ドライバーの前方不注視も一因となっているから、その過失割合は4割と認めるのが相当である。

道路脇雑草車両損傷事件

大阪地裁 令和5年3月9日 無責

(被 告) I市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 令和3年8月14日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後11時頃、台風による大雨と暴風の中、川の堤防上の道路を、普通乗用自動車を運転して走行していたところ、道路の両脇に雑草が繁茂し、道路にせり出しているものが多数あったため、雑草と接触し、車両が損傷した。

道路の両側のガードレールの下からせり出していた雑草の長さは、いずれも約50cmであり、道路には、雑草のせり出している部分を除き、約2.78mの幅員があった。当時、台風の風雨により雑草がせり出していたと仮定した場合でも、道路には、雑草のせり出している部分を除き、約2.3mの幅員があった。

(判決要旨)

①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い、かかる瑕疵の存否については、営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等の諸般の事情を総合考慮して個別具体的に判断するのが相当である。なお、営造物たる道路の瑕疵の判断に当たっては、財政的制約ないし予算の制約も一つの考慮要素になると解するのが相当である。

②本件道路は、制限速度が時速30kmの一方通行道路であり、幹線道路に比して交通量も少ない。自然に繁茂した雑草の一部がせり出していたものの、その状況は、雑草の葉や茎の性状や長さからして、普通乗用自動車を運転して走行するに当たって直ちに危険を及ぼすものとはいえず、仮に接触したとしても当然に車両の損傷等を生じさせるものともいえない。

③雑草を除いた道路の幅員は、少なくとも約2.3mあった。そして、原告車両の車幅は、174cmであるところ、通常、同程度の車幅の車両運転手であれば、適切な運転操作をすることにより雑草と接触することなく走行することが期待でき、自己の責任によって本件事故の発生を回避することができたといえる。

④道路法は、道路管理者に対し、除草等の必要な措置を講ずることにより、道路を常時良好な状態に保つように維持し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めるよう求めているが、除草の方法等についての具体的な技術的基準は置かれていない。当然のことながら、除草作業を実施するには費用を要するが、被告は、本件道路の両脇に繁茂する雑草の除草作業を毎年2回実施しており、道路管理者として、必要な措置を講じていなかったと評価する根拠も見当たらない。

⑤これらの事情を総合すると、本件事故当時、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたとはいえ、道路の瑕疵があったとみることはできない。

第4 落石に関する事故

崖崩れ工場損壊損害賠償請求事件

新潟地裁長岡支部 平成23年12月7日 無責

(被告) N市

(原告) 工場所有者

(事故発生年月日) 平成16年7月13日

(被害状況) 建物損壊

(事故概要)

午前8時ころから午前9時ころまでの間、原告ら居住地の西側に隣接する傾斜地において崖崩れが発生し、崩落した土砂により工場兼事務所の建物及び編み機等が破損した。

平成10年2月ころから7月ころまでの間に行われた歩道設置工事によって、本件傾斜地が水を吸収しやすくなり、本件崖崩れが発生したと原告が主張し、損害賠償請求がされた。

(判決要旨)

本件工事が本件傾斜地における崖崩れ発生危険性を増大させ、崖崩れの原因となったことを認めるに足りる証拠はないこと、栃尾市において、本件工事の計画・施工の際に、本件工事で施行された措置以外に本件傾斜地の崩落や地層への水の吸収を防止する措置を採るべき義務があったと認めることはできないことに加え、本件工事の施工が完了した平成10年7月から平成16年7月13日までの間に、日雨量80mmを超える降雨を観測したことが、本件崖崩れ当日の降雨を除いて合計7回あったにもかかわらず、本件傾斜地において土砂の崩落事故が発生したことはなかったことからすると、本件崖崩れは、同日の記録的な量の降雨を原因として発生したものといわざるを得ず、本件工事によって敷設された歩道の設置管理に瑕疵が存したとは認められないというべきであり、これを覆すに足りる証拠はない。

落石自動車衝突事件

さいたま地裁 平成27年9月30日 有責 (過失相殺なし)

(被告) G県

(原告) 被害者、保険会社

(事故発生年月日) 平成20年11月21日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前9時5分頃、自動車が走行中、山側斜面からの落石が直撃し、そ

の衝撃によりガードレール等に接触し、運転者が負傷した。

本件斜面には、土留め用の鉄製大型枠工が階段状に設置されていたが、落石を防ぐための防護柵や金網等は設置されていなかった。

(判決要旨)

①本件斜面は急斜面で、直径20cm前後の石が多数散在しているのだから、これらの石が風雨等の自然的環境の下で落石しやすい状況となり、何らかの衝撃や振動等が加われば、落石に至ることは十分に想定される。本件事故の発生以前に、本件斜面と地続きの斜面で、本件事故現場から約30m離れた地点では落石が発生した報告例もあり、また、本件県道には落石防止ネットが張られている箇所もある。本件大型枠工は、土留め用に設置されたもので、落石防止を目的としたものではなく、落石防止のための十分な機能を有していない。以上によれば、本件道路は、本件事故当時、客観的にみて落石の危険性があったものであり、被告もそのことを認識することが可能であった。それにもかかわらず、被告は、落石を防止するための防護柵を設置するなどの適切な措置を採っていなかったのであり、本件道路は、道路として通常備えるべき安全性を欠いていた。

②被告は、a) 本件道路付近では、本件事故以前に、落石や転石が発生したという報告はなかった、b) 本件事故後、被告の担当者が、本件斜面の上部から、幾つかの石を転がす実験をしたところ、本件道路に落ちることはなかった、c) 11月18日のパトロールでは、本件道路に落石があった事実はなかったこと、同月13日以降には降雨がなかったことなどからすれば、大型枠工を乗り越えて本件道路に到達するような落石が発生することを具体的に予見することは不可能であった、d) 職員及び外注も含めた態勢により本件県道を通行する車両等に不測の被害が発生しないよう管理を尽くしていたなどとして、本件事故は、想定外の態様で発生したものであり、被告が本件事故を回避することは不可能であったと主張する。

しかし、本件道路の交通量は少ないから、落石等の報告例がないからといって、本件事故前に落石等がなかったと断定することはできない。また、被告による実験の結果、石が本件道路に落ちることがなかったとしても、当該実験結果をもって、本件斜面から本件道路へ落石することが通常ではあり得ないと結論づけることはできない。加えて、被告は本件県道の維持及び保全業務を遂行していたことは認められるものの、それが必要にして十分なものであったとまではいうことはできない。

以上によれば、本件事故が想定外の態様で発生したもので、被告が本件事故を回避することは不可能であったということとはできない。

③本件道路は、幅が5.4mと狭い上、左側へカーブしていることから、

原告が落石の危険のある道路の斜面側を走行していたからといって、過失があるとまではいえない。

第5 道路崩壊等に関する事故

台風路体流出自動車落下事件

札幌地裁 平成20年12月17日 無責

(被告) H道

(原告) 被害者相続人、損害保険会社

(事故発生年月日) 平成15年8月10日

(被害状況) 5名死亡

(事故概要)

午前3時30分頃、台風10号等の影響により、居辺川が増水し、居辺橋の取付道路の路体が流失したために、普通貨物自動車と同河川に転落し、乗車していた5名全員が死亡した。

(判決要旨)

①本件被災箇所にもっとも近い観測地点である上士幌雨量観測所で平成13年被災時を上回る3時間雨量を記録した平成2年7月18日及び平成6年8月12日には、いずれも居辺橋及び本件取付道路に災害は発生しなかったこと、本件被災は、3つのピークを持つ後方集中型の降雨により、3つ目のピークの雨がほとんどすべて流出し、それまでで最大規模と考えられた平成13年被災時の洪水の約1.4倍の規模の洪水が発生したことに起因すること、被告は、平成13年復旧工事に当たり、それまでの最大規模の洪水と考えられる洪水の痕跡水位に対応して、同規模の洪水に耐え得るよう、十分強固で安全な構造により復旧したことを考慮すると、居辺橋及び本件取付道路は、本件被災前の時点において、通常予測し得る災害の発生を防止するに足る安全性を備えていたというべきであるし、過去最大規模の洪水と考えられた平成13年被災時の洪水の約1.4倍もの規模の洪水が発生することは通常予測することはできないというべきであるから、被告は、本件被災及び本件事故の発生を予見することはできなかった。居辺橋及び本件取付道路の管理に瑕疵はない。よって、被告は、国家賠償法2条1項に基づく損害賠償責任を負わない。

②本件被災箇所については、本件被災前日の夜間に、帯広土木現業所及び川村組（維持管理業務受託業者）が3回にわたって状況を確認した際に護岸の崩壊等の兆候がなく、通行に支障がなかったことに加え、平成13年復旧工事により、それまでで最大規模の洪水と同程度の洪水が再度発生しても耐えられるよう十分強固なものとなっていたことに照らせば、被告には、本件被災及び本件事故についての予見可能性はなかった。

したがって、被告が、本件事故以前に本件道道につき通行止め規制を

行わなかったことが著しく不合理であるとはいえず、違法性も過失も認められない。よって、被告は、国家賠償法1条1項に基づく損害賠償責任を負わない。

なお、被告には、通行止め規制を発令する体制上の不備はなく、パトロール実施を怠ったともいえない。

トンネル崩落事件

横浜地裁 平成27年12月22日 有責（過失相殺なし）

（被 告） N高速道路株式会社、
NHE株式会社

（原 告） 被害者の遺族

（事故発生年月日） 平成24年12月2日

（被害状況） 9名死亡、2名負傷

（事故概要）

午前8時3分頃、自動車が高速道路のトンネルを走行中、崩落した天井板の下敷きとなり、運転者らが死亡した。

本件トンネルの出口から約1,147mないし約1,285mにかけての区域において、天井板約350枚が崩落した¹。

（判決要旨）

①被告N高速道路株式会社の保全チーム（注：被告N高速道路株式会社の担当部署）は、どのような点検を行えば、本件トンネルの通行者に危険を及ぼす可能性の高い不具合を的確に発見可能かという観点から、点検方法を選択・設定する注意義務を負っていた。また、被告NHE株式会社の道路技術事務所等は、不具合を遅滞なく発見し得る適切な点検方法を指摘・具申すべき注意義務があった。両者の上記注意義務違反の有無を判断する前提として、適切な点検方法を設定しなければ本件トンネルの天頂部のアンカーボルトの不具合を看過し、その結果として、本件トンネルの天井板が崩落する可能性を予見し得たかどうか、また、適切な処置を講じることにより本件事故の発生を回避可能であったかを検討する。

②本件点検時（平成24年9月）までに、本件トンネルの完成から35年が経過していることに加え、接着系アンカーボルトの耐力が持続荷重、繰返荷重、経年劣化によって低下した結果、抜け出して破壊に至ることが、相当前から既に一般的な知見となっていたことからすると、本件点検時、アンカーボルトが経年劣化しているおそれは認識可能なものであった。

更に、平成12年の臨時点検、平成13年の調査では、本件トンネルの天頂部アンカーボルトについて引き抜き抵抗力の低下を示すものを含む

具体的な不具合の発生が明らかとなっていたにもかかわらず、本件点検実施時まで、上記の要補修箇所が補修されたり、保全チーム及び道路技術事務所等において、落下の具体的原因について調査・検討を行った形跡はないのであるから、天頂部のアンカーボルトの引抜抵抗力の低下が10年余りの間に一層進行していたことが容易に推測し得た。

以上を勘案すると、保全チーム及び道路技術事務所等のメンバーは、適切な点検方法を設定し、これを実施しなければ、本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合を看過し、その結果として、天井板等が道路上に崩落する可能性を予見し得た。

③仮に本件トンネルについて打音等の適切な点検が行われ、その結果、異常な数の天頂部アンカーボルトの変状が発見されれば天井板の落下に繋がる可能性が高いことは明らかであるから、被告N高速道路株式会社は、保全チームから道路技術事務所等による報告を受け、本件トンネルの安全を確保ないし確認ができるまで、本件トンネルを通行止めにし、抜本的な対策を開始することにより、少なくとも、通行者が通行中に天井板が崩落するという本件事故の発生を回避することができた。

④以上によれば、被告N高速道路株式会社の保全チーム及び被告NHE株式会社の道路技術事務所等の被用者には、打音及び触診といった目視以外の方法を用いた入念な方法を採用しなければ、天頂アンカーボルトの不具合を看過し、その結果、天井板崩落事故が発生することを予見することができ、かつ、そのような方法を採用することにより本件事故を回避することができたのであるから、注意義務があったのにこれを怠り、打音点検等を採用せず、双眼鏡による目視のみという方法を採用した過失があった。

⑤被告N高速道路株式会社と被告NHE株式会社の被用者には上記過失があり、本件事故の発生と相当因果関係も認められるから、上記被用者らは不法行為責任を免れないところ、被告らは、各使用者責任に基づく損害賠償責任を免れない。なお、本件トンネルの設置又は保存に瑕疵があることによって本件事故が発生したものであるから、本件トンネルを占有管理していた被告N高速道路株式会社は、工作物責任も免れない。

¹ 崩落した天井板は、両端を受け台と受け台アンカーボルトで固定し、その中央部分をトンネル天頂部の鋼材に1.2m間隔の吊り金具で固定し、天頂部の鋼材はトンネル上部に垂直方向に掘削した場所にアンカーボルトを樹脂製の接着剤で固定する構造となっていた。事故原因等について、天頂部アンカーボルトの引き抜き抵抗力の低下が経年劣化により進行し、引き抜けたものであり、詳細点検（平成24年9月）の終了から2ヶ月後に事故が発生していることから、点検時点で、引き抜き抵抗力は危機的な状況にあったとされた。

道路陥没建物傾斜事件

津地裁 平成26年3月6日 有責（過失相殺なし）

名古屋高裁 平成27年11月27日 無責

最高裁 平成29年3月14日 棄却（上告不受理）

（被告、控訴人、被上告人）T市

（原告、被控訴人、上告人）被害者

（事故発生年月日）平成18年7月9日～同年10月13日

（被害状況）建物被害

（事故概要）

原告が所有していた土地とこれに隣接する道路において陥没事故が発生し、原告が所有していた建物に傾きが生じ居住できなくなった。

住宅地として利用されていた地区に所在する道路に、東西約25m、南北約20mにわたり、最大深度約3mの陥没が発生した。

（地裁判決要旨）

①本件道路陥没事故は、本件道路の地下に存在する磨き砂採掘跡である空洞が主な原因となった可能性が高いA社開発区域内の土地についていかに調査及び安全対策の措置を執ったとしても、A社開発区域外における本件道路陥没事故の発生を防ぐことはできなかった可能性を否定できない。本件開発許可等の手続きに関するT市長等の行為と本件道路陥没事故との間に因果関係を認めることはできない。

②本件道路陥没事故は、道路に陥没が発生し、隣接する本件建物に傾きを生じさせたものであり、本件道路にはその安全性において欠けるところがあつたことは明らかである。

③昭和52年調査（都市計画の線引き見直しにあたりT市の行った調査）によれば、本件道路を含むB社開発区域は、特に陥没地や崩壊地が多い場所として注意を要すると指摘された沢筋に近く、現実に区域の周辺に相当数の陥没地が存在していた。したがって、本件道路は、被告T市が管理者となった時点（平成17年8月）において、本件道路陥没事故はその危険性が顕在化していた。

被告T市は、B社の開発許可申請に対して、開発行為によって設置される公共施設である本件道路の管理者となる者、あるいは、開発許可権者として、本件道路の安全性を確保すべく、B社に対して、指導を適切に行い、また、開発許可基準を満たすことを確認した上で開発許可を行い、さらに、工事完了検査でも、開発許可の内容に適合していることを確認することが要請されていた。

T市の担当者は、B社に開発許可を行うに際し、区域の周辺に磨き砂層が見受けられるため、空洞調査の実施が必要である旨を指摘していたように、平成16年当ても陥没の危険性が残存していることを認識して

いた。さらに、B社開発区域に隣接するg団地においても空洞が地下に存在することが確認されていたことは、被告T市も認識していた。以上から、被告T市は、B社開発区域内に所在することとなる本件道路において、磨き砂の採掘跡を原因とする陥没事故が起きる可能性を予見できたと認められる。一方、B社が行った空洞調査の方法や調査結果の是非について独自の視点から検討したとは窺われないなど、開発行為によって設置され、被告T市に帰属することとなる本件道路の安全性が図られていることを十分確認したものとどうも認められない。

④B社開発区域内の一定数の箇所深度20m程度のボーリング調査が行われていれば、空洞が発見されていた可能性は十分あり、被告T市が、B社に対し、このような調査を行うよう指導することも十分可能であった。調査によって空洞が確認されていれば、安全対策として、地下水の流入を防止する措置や地盤改良措置を執ったりするなどして、陥没事故の発生を未然に回避することができたと考えられる。したがって、本件道路陥没事故が不可抗力によるものであるとか、回避可能性がなかったということとはできない。

⑤以上を総合すると、本件道路には被告T市がB社との都市計画法第32条協議を行った時点において、すでに陥没の具体的な危険性を内包していたものというべきところ、被告T市は、その安全確認が不十分なままに漫然と開発許可手続きを行ったために、危険性を除去することのないままに本件道路の管理者となり、その後も特段の安全対策を施すことのないままに本件道路陥没事故に至ったものであって、本件道路は通常有すべき安全性を欠くものであり、その管理に瑕疵があった。

(高裁判決要旨)

①T市市長等がA社開発行為に許可にかかる手続きを行うに際し、開発許可申請区域外にある本件道路陥没地点について調査や安全対策を講じる義務があるとは認められない。

②本件道路陥没事故は、本件道路が、磨き砂層内の空洞の上にあるだけでなく、その場所が浸透水が集中して流入する場所であった上、土被りが浅いところに盛土された上築造されたという、陥没事故が発生しやすい特徴を備えていたところへ、降雨によって水が供給され、時間の経過とともに空洞域の拡大が進行して生じた。

T市a地内陥没調査検討委員会報告書は、地盤の陥没、沈下といった問題の究明に当たっては、陥没原因が地下にあるとともに、地形・地質、地下水、気象等の要因が複雑に重なり合っているため、明確にその原因を特定することは、現時点の学問、技術レベルでは不可能であること、その予知が困難であるとともに突発的に発生する可能性があること等を指摘している。そして、宅地開発が進められた津市a地区において

本件道路陥没事故までに同様の規模の陥没事故が発生したことはなかったこと、平成16年にA社から、平成17年にB社からそれぞれT市に提出された報告書には、調査地点すべてにおいて空洞が確認されなかった旨の記載があったこと等を考慮すれば、T市において、本件道路陥没地点付近において陥没事故が発生することを具体的に予見し得たとは認めがたい。

T市が、宅地の開発が進み、住宅棟が建ち並ぶようになったa地区において大規模な地下の調査を行うには、予算や住民の意向など様々な制約を伴うこと自体は否定しがたい。また、B社は、開発行為に先立ち、本件道路において深さ4m程度までの鋼管打ち込みによる空洞調査を行っているが、その場所は本件道路陥没地点と異なる場所であり、仮に深さを20mまで延長して調査していたとしても、陥没事故の原因となった空洞を発見できていたか否かは明らかではない。以上によれば、本件陥没事故の発生を回避するためにT市がどのような措置を講ずべきであったかを特定することは困難であり、また、何らかの措置を講じることによって本件道路陥没事故の発生を回避できた蓋然性が高いとも認めがたいから、T市において、本件道路陥没事故を回避し得る具体的な可能性があったとは認めるに足りない。以上によれば、T市には、本件道路陥没事故の予見可能性も結果回避可能性もなかったというほかはなく、本件道路の管理の瑕疵があったとは認められない。

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

第6 排水施設の不備等による事故

水路電動式足踏自転車転落事件

大津地裁彦根支部 平成20年9月18日 有責（過失相殺8割5分）

（被 告） S 県

（原 告） 被害者相続人

（事故発生年月日） 平成15年10月19日

（被害状況） 1名死亡

（事故概要）

午後5時42分頃、歩道と水路のある県道において、歩道を電動式足踏自転車が走行中、水路に転落して高齢の運転者が重傷を負い、その後死亡した。

（判決要旨）

①本件水路の幅員及び深さは、人が自転車ごと底部まで転落するほどに大きく、一旦転落すれば重傷となる可能性を内在する。そして、本件事故発生時は、日没後日暮れ前であり、物の輪郭が見えづらい時間帯であり、高齢者にとっては尚更である。加えて、本件歩道は、通行可能部分（1m68cm）は、歩道として確保すべき最低限度のものでしかない。

通行しづらい条件の重なる箇所も存在する狭隘な歩道沿いに相当程度の区間の水路が存在するのであるから、少なくとも路肩の位置等につき注意喚起の措置及び転落を防止すべき防護柵等の措置を講じるべきであった。

本件においては、本件県道及び歩道は、一般公衆が広く通行に利用することが想定される道路であるにもかかわらず、簡易なガードレールさえなく、開渠となった当該水路の存在を示す表示板、路肩位置の標識もないばかりか、発光ラインさえも講じられていない。本件水路の存在を直接照らすべき照明装置があったともいえない。そうすると、上記の開渠となった水路の高度の危険性に照らしてみると、最低限度の注意喚起措置も講じられていない本件事故現場付近の歩道及びその周辺は、全体として通常具有すべき安全性は確保されていなかった。

歩道等は、円滑に歩行できる程度の安全性は最低限備えるべきところ、本件では両面通行の歩行者を前提として確保すべき最低限度の幅員をようやく満たす程度の歩道であるにも拘わらず、防護措置は何ら講じられていない。

なるほど、市街地区の舗装道路においてさえ、無蓋側溝や水路の存在は珍しいものとはいえないし、本件水路部分は他の開渠部分より特段の危険性が高い箇所ということもできない。

しかしながら、本件水路が本件の規模で開渠となって点在するという状況では、夕方ないし夜間においては、一般公衆は無論、近隣住民においても開渠部分の箇所を失念することも十分あり得、これらの者が注意して通行したとしても、なおこれらの開渠部分について気付かずに足を踏み外す可能性は十分あるといわざるを得ない。

②被告は、自転車は歩道上を通行することが道路交通法上禁止されており、歩道の通常の用法に即しない行動に起因すると主張するから、本件事故が、営造物の通常の用法に即しない行動に起因するものかを検討する。

現実には多くの自転車、特に高齢者等の交通弱者が車道の危険性との関係で、歩道通行する実態となっているのは周知の事実であり、本件のように車道自体が狭隘でかつ交通量も少なくない状況では、自転車が歩道通行をする現実の要請がないということとはできない。

歩道の自転車通行は、歩道の用法上通常の予測の範囲内であり、道交法の問題のみで歩道の自転車通行を一律通常でないとか、異常な用法であるとするのは相当でない。

③さらに、被告は、予算上の問題を指摘するが、なるほど、本件水路部分は他の開渠部分に比して突出した特段の危険性ではなく、本件水路部分のみの措置で足りるものではないが、廉価で済むと考えられる他の措置等さえも講じられていないから、上記判断を左右する立証はない。

④本件事故現場の過去の事故発生事実の把握についても種々の主張がなされているが、被告が本件事故現場に転落防止措置を設置することが不可能ないしは著しく困難であったとまでは認められない（但し、事故箇所に事故後速やかに防護柵が設置されたこと自体により上記認定をするものではない〔これを被告に不利益な間接事実とすることはより安全な方策を事故後に講じることを抑止するおそれがあるから慎重であるべきである。〕）。）。

⑤相応の速度で走行し、かつそれなりの注意を講ずれば水路の発見は十分可能であった余地があり、基本的には亡Aの自損事故という側面は拭うことはできない。

本件のような車両通行頻繁な狭隘な県道であっても歩道ではなく路側帯内走行をする自転車も多くあり、かつ差し迫った事情が見られないのに、自転車走行が許容されていない歩道部分を走行した道交法上の違法行為、及び、歩道上走行する場合には車道寄りを走行すべきところを端寄りを走行したことが事故の主要な要因をなしている。

さらに、亡Aは近辺に居住していたなど、具体的な本件現場の危険性はともかく、抽象的には本件水路の点在事実は知っていたとみられ、尚更過失の程度は大きいものといわざるを得ない。

そうすると、亡Aの過失として八割五分を控除するのが相当である。

側溝溢水スリップ事件

横浜地裁相模原支部 平成23年3月24日 無責

東京高裁 平成23年12月21日 有責（過失相殺3割）

（被告、被控訴人）K県

（原告、控訴人）車両所有者

（事故発生年月日）平成21年1月31日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午前7時30分頃、側溝が落ち葉等で詰まり溢水していた県道を普通乗用車が走行中、滑走して岩に衝突し、車両が損傷した。本件側溝と本件道路の管理上の瑕疵があったことは争いがなく、争点は管理瑕疵と事故との因果関係であった。

（地裁判決要旨）

①本件段差の管理瑕疵は、原告が主張したものであるが、当該段差の高低差、へこみ具合等の具体的主張はない。

本件段差はコンクリート舗装の継ぎ目によるものであること、本件段差を時速50km（制限時速を10kmオーバー）で走行した場合、車両の走行姿勢が不安定になることはなく、雨の日であっても走行することに問題ないことが認められる。

時速50kmの走行であったとすると、本件段差でハンドルを取られるとは考え難く、また、120mをサーフィンのように滑走し、衝突時には時速25km～30kmの速度が残っていたことに合理的疑いがある。B（運転者）の供述のみによって原告車の走行速度が時速50kmであったと認定するのは相当でない。

よって、本件証拠上、原告車の走行速度は認定できない。

②原告は、本件事故の30分～40分後の本件道路の状況に関し、本件側溝からの溢水の様子について、歩道付近は水深21cm以上、走行車線上では水深5cm以上の、過去（約12年間）に見たことがない尋常でない量の溢水が流れていた旨供述する。

Bは、本件側溝付近を走行するにあたり、その川のように流れていた大量の水には全く気付かなかったとも供述する。Bが気付かなかったとすると、路面上の溢水・浸水の程度は少なく、せいぜい1cm～3cmの水深であったものと推認し得る。

以上の点に、本件事故発生前後に交通量があったこと、特段の苦情、報告はなかったこと、本件側溝上の落ち葉の状態の客観的証拠がなく4基のグレーチングが完全にふさがっていたとの証拠がないことなどを総

合すると、結局、本件証拠上、本件道路上の溢水がどれくらいの水深であったかを確定することができず、本件道路上の溢水により原告車がスリップしたことを認定するには足りない。

③以上に検討したところからすれば、原告車の走行速度、ハンドルを取られスリップした場所とその原因、衝突までのBの運転操作方法、路面上の溢水の水深、本件事故の態様及び発生原因等を明らかにし得る証拠が足りないというほかない。

かえって、本件事故の発生前後に本件現場を無事故で通行した自動車が存在することからすると、Bが速度調整や前方注視を怠り、ハンドル操作を誤るなどしたことが本件事故の主たる原因となっている可能性も否定できない。

これらに照らせば、本件側溝付近の本件道路上に、制限速度の時速40km内で走行し、又は通常の走行をする自動車が滑走するような、交通の支障となる程度の溢水が存在し、これが本件事故の原因であるとは、いまだ認めることができないといわざるを得ない。

(高裁判決要旨)

①本件段差は、道路の継ぎ目部分になっていて、高さは1.5～2.2cmほどあり、自動車の走行に支障となるものではないが、本件段差の通過時にピッチング（車体が前後に動く）が生ずる。

②被控訴人は、本件側溝から本件道路への溢水を防止するために必要な措置を講ずべき義務があるにもかかわらず、これを放置して堆積物によって本件側溝を詰まらせ、本件側溝から本件道路に溢水させて、本件道路の一般交通に支障がある状態を現出させたものであるから、本件道路の管理上の瑕疵があると認められ、被控訴人もこの点について本件道路の管理上の瑕疵があったことは争わない。

③控訴人は、Bから本件事故発生の知らせを受けて直ちに自宅を出発し、軽自動車を運転して本件現場付近に向かったが、本件溢水帯に進入した際に、車がタイヤで水を押すような形になって急に速度が低下し、フロントガラス全面に水を浴びる状態になった旨を述べており、その信用性を疑わせる事情はない。また、B及びCも本件側溝付近から水が溢れて、本件道路を斜めに大量の水が川のように流れていた旨を証言していることからして、本件事故の発生当時、本件現場付近には相当量の溢水があって、これが下り勾配に従って流れていたことが認められる。

④本件事故状況に関する供述を総合すると、本件車両は、本件溢水帯に進入して直ぐ、本件段差を通過した直後くらいに、ハンドルを取られて方向制御が困難になるとともにブレーキが効かなくなり、走行を制御することが著しく困難な事態に立ち至ったものというべきである。

上記のような本件事故の発生状況に加えて、本件事故が発生してまも

なく現場に急行してきた控訴人も、運転していた軽自動車は本件溢水帯に進入した際、タイヤで水を押すような形になって急に速度が低下したと述べていること、本件現場付近の本件道路は谷側に向けて2度傾斜しており、溢水の水深が均一ではなかった可能性が高いこと、本件段差の通過時にピッチングが生ずるところ、この時にタイヤが一瞬浮く形になると考えられること、いわゆるSUV車は重心が高いために、車両の挙動が乱れた場合の修復がセダン等に比べて不利であること、本件事故当時に本件車両の走行制御機関に故障が発生したことをうかがわせる事情は見当たらないことなど、以上の事情を総合して考慮すると、本件車両は、本件溢水帯に進入してタイヤに水圧抵抗が加わったことを契機として、走行を制御することが著しく困難な事態が発生したものと認められ、本件事故と本件道路の溢水との間には相当因果関係があるというべきである。

⑤本件事故は、本件車両が本件溢水帯に進入した際にタイヤに水圧抵抗が加わり、ハンドルを取られて車両の挙動を乱したことを契機とするものであるから、進入時の走行速度もその一因となると考えられるところ、Bは、制限速度を約10km上回る時速約50kmの速度で走行していたものと推認され、これが本件事故の発生に寄与していることは否定できない。そして、本件事故の発生には、制限速度の超過とともにハンドル操作の不手際というBの落ち度も寄与していたものと認めるのが相当であり、3割の過失相殺をするのが相当である。

倉庫浸水事件

東京地裁 平成25年3月14日 無責

(被告) Y市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成22年11月1日

(被害状況) 倉庫浸水損害

(事故概要)

丘陵地域にある倉庫を賃借していた原告が、豪雨の際に倉庫の一部が浸水した事故は、同倉庫の山側に位置する市道に側溝等の排水施設が設置されていない瑕疵があったため、大量の雨水が同市道から流入したことによるものであるなどと主張して、損害賠償を求めた。

本件倉庫は、丘陵地域の低地に位置しており、その東側斜面上には、本件市道が南北に沿って設置されている。本件市道は、本件倉庫に通じる私道に接している。

(判決要旨)

①本件市道は、私道との接続部分で、接続する西側よりも東側の路肩が低くなっており、かつ、接続部分の付近では、本件私道の地盤は、本件市道よりも高くなっており、本件私道の最も高い部分と本件市道の東側路肩の高低差は、約33cmあり、本件市道を通る雨水は、大量の流水がない限り、本件私道の反対側である東側路肩を通る形状になっている。

相当程度の雨量の際にも、本件市道を通る雨水が本件私道へ大量に流入する危険があるとは言えず、この部分に側溝等の排水施設が設置されていないことをもって、直ちに道路として通常備えるべき安全性を欠くものであると断ずることはできない。

②本件倉庫は、丘陵地帯の低地に位置しており、その敷地の東側及び南側の a 社工場敷地の背後は、山林の傾斜地となっており、付近一帯における降雨が本件倉庫敷地付近に集水しやすい地形にあり、集水面積は、広範囲にわたること、本件豪雨は、1時間当たり50mmを超えるほどの集中豪雨であり、市内では、他の地区でも、床下浸水、道路の破損・冠水、土砂流出等、多くの被害が生じており、本件倉庫敷地の隣地で、かつ同敷地よりも高い位置にある a 社の工場敷地でも、背後の山林の傾斜地から大量の雨水が同工場敷地内に流入し浸水被害が生じていること、本件倉庫内に浸入した雨水は、大量の土砂を含むものであり、本件倉庫の南側及び東側のU字溝にも土砂が溜まり、同敷地西側のオープン水路にも草木や土砂が堆積していたことが認められる。

これらの事実関係に照らすと、集中豪雨により、周辺一帯の山林や畑等に降った雨水が土砂とともに、本件倉庫敷地の東側の傾斜地から直接に、又は南側の a 社の工場敷地の背後にある傾斜地から同工場敷地を経て、本件倉庫敷地に流れ込んだ可能性が高いとみられる。他方、本件私道からも相当量の雨水が本件倉庫敷地に流れてきた事実も否定することはできないが、本件私道は、それ自体約120mもあり、かつ、その北側にある畑及び山林の地盤は、本件私道よりも高く、これらから本件私道に流れ込む雨水や、本件私道自体に降る雨水自体、相当量に達していたとみられ、本件私道から本件倉庫敷地に流れ込む雨水がもっぱら本件市道から流入したものであるとまではいえない。

また、本件豪雨の際、浸水被害が生じた a 社の工場敷地は、本件私道を挟んで、本件倉庫敷地よりも高い位置にあるため、山林となっている背後の傾斜地から同工場敷地内に大量の雨水の流入があり、これらの雨水が、さらに低地にある本件倉庫敷地に大量に流入した事実を示すものといえることができる。

そして、本件倉庫東側のU字溝にも土砂が堆積していたという状況は、土砂を伴う雨水が東側斜面からも直接流入したことを示す。

他に、本件事故が、もっぱら本件市道から大量の雨水が流入したことにより生じたものであると認めるに足りる証拠もない。

③以上によれば、本件事故は、本件市道の設置、管理の瑕疵により生じたものということとはできない。

第7 路肩部分で起こった事故

トラクター転落事件

仙台高裁 平成20年5月29日 無責

(被控訴人) M県

(控訴人) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成17年9月3日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午後4時頃、トラクターが道路の路肩から転落し、道路脇の用水路の側溝とトラクターとの間に挟まれて運転者が死亡した。

本件道路は、工事用車両通路兼農道であった。

(高裁判決要旨)

①控訴人らは、道路の路肩が脆弱であり、トラクターの重量で路肩が崩壊したことにより事故が発生したのであるから、本件道路には設置又は管理の瑕疵がある旨の主張をする。

しかし、本件事故直後の見分では、本件事故現場付近の路肩が崩壊したような痕跡は認められなかった。

また、平板載荷試験によれば、本件道路の北側路肩部分は、舗装されていない保護路肩の部分であっても、本件トラクターのタイヤ接地圧を上回る支持力を有していたものと認められる。

以上によれば、本件道路の路肩が本件トラクターが通行するには脆弱であったことを認めることはできない。

本件事故の具体的な原因は明らかとはいえないが、路肩部分が脆弱だったとは認められないのであるから、本件事故は、結局のところ、Aの何らかの運転ミスにより、走行中に本件トラクターを横転させたか、あるいは、本件トラクターを路外に進出させることによって生じたものと考えざるを得ない。

本件事故現場付近の路肩が崩壊した事実が認められない以上、本件事故現場の路肩が脆弱であったことを理由として本件道路に設置又は管理の瑕疵があったとする控訴人らの主張は理由がない。

②控訴人らは、本件道路の本件事故現場付近の幅員は路肩部分を含め4.7mだったのであり、本件道路には交通規制がされておらず、一般車両も自由に通行することができる場所、本件事故現場付近で対向車同士が安全にすれ違うにはいずれの車両も路端側に車体を寄せる必要があるため、東向きに進行する車両は北側路端付近を通行する必要があるが、本件道路の北側路端から50cmの部分には土砂系舗装もされておら

ず、その支持力は脆弱であり、また、ロープ柵その他これに類する設備はされていなかったのであり、このような本件道路の客観的状況及び利用実態に照らして、必要な設備を設ける等の措置がされておらず、したがって、本件道路には設置又は管理の瑕疵がある旨の主張をする。

しかし、控訴人らの上記主張は、本件道路の北側路肩部分が脆弱であることや、本件事故当時に本件トラクターが対向車とすれ違ったことを前提にするものであるが、これらの事実を認めるに足りる証拠はない。

また、本件道路は、道路法上の道路ではなく、本件道路が道路構造令の規定する基準を満たしていなかったとしても、そのことから直ちに本件道路に設置又は管理の瑕疵があるということとはできない。

そして、本件事故現場の東方約50mの地点には交差点があり、同所で対向車同士のすれ違いが可能であったこと、本件道路の交通量は多くなかったと考えられること、本件道路は平坦で、その北側には水田が広がっていて、北側路端部分やのり面下の用水路の見通しを遮るものはなかったことなどによれば、本件道路において対向車同士がすれ違うために車体を路端に寄せた際に、路端を見誤って車両を道路から転落させるようなおそれが具体的に存在したとはいえないというべきであるから、控訴人らが主張するようなロープ柵等を設ける必要があったとはいえないし、このような本件道路の交通量等によれば、本件道路の路肩部分を除く車道部分4.2mに土砂系舗装を施したことが舗装方法として問題があるということもできない。

以上によれば、被控訴人が本件道路の管理者としてなすべき措置を講じていなかったことを理由とする控訴人らの主張も理由がない。

畦道水路脱輪事件

東京地裁 平成30年11月15日 無責

(被 告) S市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年8月20日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後11時28分頃、タクシーが、市道において車輪を路外の素掘り水路に逸脱させ、脱出不能になった。

事故現場は、郊外の周囲を水田に囲まれている未舗装の畦道で幅員(草の生えていない部分)は約2.1m、道路の東端には幅約1.4m、高低差約15cmの農業用の水路が設置されている。道路に街灯は設置されていない。

なお、原告はカーナビゲーションシステムで、本件道路を通過する経

路が示されたため、その指示に従って車を進行させた。

(判決要旨)

①本件道路は、主として周辺住民や耕作者によって利用される未舗装の畦道であり、その管理も周辺住民の協力を得て行われている（注：被告から周辺住民で構成される中川崎保全組合に対して補助金が交付されている）ところ、本件事件以前に、修繕の要望や管理の不備を指摘されたことはうかがわれないこと等からすると、その利用に付随して車両が損傷を受けるような危険性が存在していたとは認められない。

また、仮に危険性が存在していたとしても、本件道路は、徐々に幅員が狭まり、地面の状態も悪化し、周囲には背の高い雑草の茂みが点在するような状況で、路端にはくぼみ（本件水路）もあったこと、本件事故当時、連日降雨が続いていたこと、原告自身も、このような状況を認識した上で、途中降車して前方の安全性を確認していることからすると、本件道路については、自動車運転者に通常必要とされる注意を尽くしていれば、道路状況の変化を認識した時点で、それより先の地点では、場合によっては、車輪を路外に逸脱させる危険性があることも容易に認識し得たのであり、そのまま自動車を前進させないことにより、車輪の路外逸脱を回避することを期待することができた。

したがって、本件道路に設置又は管理の瑕疵があったとは認められない。

②原告は、本件道路の状態が悪いと気づいた時点では、既に後退することはできず、本件事故は不可避であった旨主張する。しかし、本件事故当時、付近は暗くて見通しが悪かったのであるから、自動車運転者としては、前照灯を用いて前方の状況を確認することはもとより、後退可能であることを確認しながら慎重に自動車を進行させるべきであって、後退不可能な状態に陥ったのは、原告の後方の安全確認が不十分であったためというほかない。

③また、原告は、カーナビ上で公道と表示される以上、自動車運転者としてはその道路は管理の行き届いた道路であると信頼して通行するのであるから、被告としては、通行禁止等の措置を講ずるべきであった旨主張する。しかし、道路の設置管理の瑕疵の有無は、あくまでもその事故当時における当該道路の構造、用法、場所的環境、利用状況等諸般の事情を考慮して判断すべきものであり、カーナビに公道と表示されているか否かによって瑕疵の有無の判断は左右されない。

側溝スリット自転車転倒事件

岡山地裁 平成30年4月24日 有責（過失相殺3割）

広島高裁岡山支部 平成31年4月12日 無責

最高裁 令和元年12月12日 棄却（上告不受理）

（被告、控訴人） O市

（原告、被控訴人） 被害者

（事故発生年月日） 平成28年6月9日

（被害状況） 1名負傷

（事故概要）

午後8時30分頃、スポーツタイプ自転車が市道の路肩部分を走行中、車輪が隙間にはまり転倒し、運転者が負傷した。

車線の外側線と歩道との間（本件路肩部分）には、コンクリート製の側溝が設置されており、その天井部分の真ん中には幅2cmの直線状のスリットが設けられている。このため、本件事故現場の前後少なくとも数十mの長さにわたって、直線状に幅約2cmの隙間がある。なお、歩道は自転車通行可である。

（地裁判決要旨）

①道路交通法上、自転車を含む軽車両は、車道の左側によって通行しなければならないが、安全に自動車に追い越されるために、車道外側線の外側を走行することは、軽車両にとっては特段不自然な走行方法ではない。また、ロードバイクの普及率は高くないとはいえ、ロードバイクが車道を走行することはすでに珍しい光景ではなく、2cmの幅の隙間はタイヤのはまり込みを抑制するには広すぎる。

ロードバイクが本件路肩部分を走行することは十分想定できるのにもかかわらず、そのタイヤがはまり込む可能性があり、隙間と認識できない恐れがある形状で、隙間に近づいていく可能性のある構造（注：2%の勾配がある）となっている本件隙間を有する路肩部分は、通常有すべき安全性を欠いている状況にあるから、設置・管理の瑕疵にあたる。

②車道外側線の外側を通行する場合は内側を走行する場合よりも注意を払う必要があり、本件隙間についても注意深く観察すれば、タイヤのはまり込む可能性のある隙間であることを認識することは可能であったから、原告にも過失があり、過失相殺として3割を減額するのが相当である。

（高裁判決要旨）

①路肩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のものであって、本来的には車両等が恒常的ないし継続的に通行することが想定されたものではない。路肩は、自転車の運転者が車道、自転車道及び通行可能な歩道と同様の注意を払っていれば安全に走行できるような構造ないし形状となっていることが本来的に保証されているとは解し難く、車両運転者が通行するに際し、路面の状態に注意し、より慎重に運転することが求められる部分である。

②道路は、路面に降った雨水を排水するために側溝等が必要であり、また、雨水を側溝等に導くために勾配を設ける必要があるところ、本件路肩部分に設置されたクリーン側溝に設けられた2%の勾配も、雨水を排水するために必要なものである。

上記勾配によりクリーン側溝の上を走行する車両のハンドル操作に多少の影響があることは否定できないが、2%の勾配は、排水性を確保しつつハンドル操作の偏りや横滑り等による危険を低減する上で標準的なものと認められ、また、ハンドル操作を適切に行い安全な進路を維持することは、車両の運転者の基本的な義務である。

したがって、本件路肩分にクリーン側溝上部の2%の勾配があることは特に問題とならない。

③路上の塵やゴミ等による目詰まりを防止し、一定の排水性能を確保する必要があることを考慮すると、約2cmという隙間の幅が過大であるとまでは認め難い。

また、本件道路において、本件隙間を視認することの妨げとなるような植栽等はないから、通常、注意を払って路面状態を観察すれば、本件路肩部分にスリット（本件隙間）があることは比較的容易に認識できる。そして、本件隙間は、夜間においても、車道とは異なるコンクリートブロック製の路肩部分で、黒い直線として容易に認識することができる。ところが、そもそも道路上に一定の幅を持った線状の構造物が続いているのに、それが何の意味も持っていないなどと安易な認識や判断をすることは通常考え難いのであって、それが排水等の用に供される隙間であるとか、走行に何らかの支障を及ぼすものである可能性を疑うのが通常である。

④本件事故以前には、自転車がか本件隙間に車輪を挟み込まれるなどして本件路肩部分で転倒した事故が発生したことはなかったと認められる。

また、本件道路においては自転車も歩道を通行することができるから、車道や本件路肩部分を通行する必要はないし、路肩を走行する場合には、自転車の運転者には、当該路肩の状況・状態に注意し、これに応じた適切なハンドル操作等をして転倒等の事故を回避することが期待されていた。加えて、タイヤの幅が狭いのであれば、運転者にはこの点をも考慮に入れた上での適切な進路の選択、ハンドル操作等が求められる。

以上の諸点に照らすと、ロードバイクを含む自転車が本件路肩部分を走行するとしても、本件隙間にタイヤが挟まって転倒するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自転車の運転者が適切な運転操作を行うことによりそうした事故を回避することができる。

⑤なお、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の内容は、

自転車が走行する「自転車道や車道端部の路面」に関するものであり、路肩に関するものとは解し難く、本件道路ないし本件路肩部分の設置管理の瑕疵に関する判断を左右するものではない。

⑥以上を総合すると、本件道路については、通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、その設置又は管理に瑕疵があったとみることはできない。

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

縁石接触事件

東京地裁 令和2年11月12日 無責

(被告) 国

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成30年6月8日

(被害状況) 1名負傷、車両損傷

(事故概要)

正午過ぎ頃、普通乗用自動車は国道を走行中、左側車輪を路肩に進入させて、減速しつつ数十m走行したところ、路肩側にずれていた縁石の1ブロックに接触し、停止した際に、運転者が負傷し、車両が損傷した。

本件道路は、2つの車両通行帯が設けられた見通しのよい直線道路で、車道は高さ約20cmの縁石で歩道と区分され、幅約50cmの路肩部分があって、歩道側に向かって約6%の下り傾斜が付けられていた。

(判決要旨)

①本件縁石は、本来、本件道路の歩車道の境界線に沿って設置されているものであったが、本件事故当時、その上部が傾いて路肩側に約3cmはみ出していたこと、本件現場付近の路肩は幅約50cmで、コンクリート製エプロンブロックが敷かれており、アスファルト舗装された車両通行帯と区分されていたことが認められるところ、このような路肩は、道路の主要構造部を保護し、又は車道を走行する車両の側方余裕を確保し、車道の効用を保つために設置されているものであって、車両が路肩部分を通常走行することは予定されていない。

②そして、路肩の外側に設置された縁石は、歩道等と車道の区分を明確にするとともに、進行方向を誤り車道外に逸脱しかけて縁石に衝突した車両の進行方向を復元し、また縁石に衝突し乗り上げる車両の速度を低下させるために、20cm前後の高さをもって設置されるものであるから、車両が一時的に路肩部分に進入する場合においても、縁石の間際まで近寄って路肩部分を走行することは、通常想定されていない。

③もっとも、道路の左側端に沿って車両を停車させるような場合においては、路肩部分を走行して縁石の間際に車両が近づくことは想定される。しかしながら、そのような場合においては、車両の運転者は、自車と縁石との間隔に十分に注意を払いつつ相当速度を抑えて近寄ることが通常であるということができ、縁石ブロックの3cmほどの路肩側へのはみ出しがあったとしても、車両の運転者が通常の注意を払い、一般人の運転技術をもって運転操作を行いさえすれば、上記はみ出しに車両を衝突させる事故は生じ難い。

本件事故は、原告が、本件道路の左側端に沿って原告車両を停車させるに当たり、減速不十分な状態で路肩部分を走行し、側方間隔の認識判断を誤って本件縁石に近づきすぎたことが専らの原因となり、生じたものとみるのが相当である。

④そうすると、本件縁石が約3cm路肩側にはみ出ていることによって、通常の方法で本件道路を走行し、本件道路の左側端に沿って停車しようとする車両に危険がもたらされるとは考え難い。したがって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということとはできない。

よって、本件道路の設置、管理又は保存に瑕疵があったとみることはできない。

第8 道路構造に起因する事故

貨物自動車歩行者衝突事件

仙台地裁 平成20年5月13日 無責

(被告) C市

(原告) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成17年4月2日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

訴外Eが普通貨物自動車を運転し、午前9時4分ころ、横断歩道上で歩行者2名と衝突した後、車両通行禁止の規制のある区間に侵入し、歩行者(亡D)と衝突し、歩行者は死亡した。

(判決要旨)

①本件歩道は、公安委員会により、車両が通行すること及び本件歩道との交差点等において本件歩道に右折、左折等することが禁止されており、指定方向外進行禁止の標識が設置され、また、本件交差点東側のI区間への入口部分には、歩行者専用道路の標識が設置されており、Iの中心部には点字ブロックが設置されていた。G通りを進行してきた通常の運転者であれば、本件交差点においては、直進のみ可能であり、Iに右左折することは禁止されており、また、I入口の歩行者専用道路の標識等により、本件歩道が歩行者専用道路であり、車両の通行は禁止されていることを十分に認識することが可能であったと認めすることができる。

したがって、本件歩道は、通常の運転者であれば歩行者専用道路であることが十分に認識可能であり、許可車両以外の車両が進入することを防止するために必要な措置が取られており、歩行者専用道路である本件歩道が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

②原告は、被告C市において、車両進入禁止の交通規制をするだけでなく、交通規制にもかかわらず進入してきた車両から歩行者の生命、安全性を確保する物理的な措置を講じることが必要である旨主張するが、道路管理者は、道路の安全・円滑な交通を確保しなければならないが、道路の整備の程度については、必ずしも完全無欠のものとしなければならないものではなく、当該道路の環境、交通状況等に応じて支障が生じない程度で整備すれば足りるものと解される。

本件歩道は、仮に誤って本件歩道に進入しようとする車両が存在した場合であっても、運転者において歩行者専用道路であることが認識できたのであるから、許可車両以外の車両が進入することを防止するために

必要な措置が取られていると言えるし、そもそも運転者は交通法規に従って運転する義務を負っているのであるから、被告C市において、本件歩道が車両進入禁止であることを認識しつつ、故意に本件歩道に進入する車両に対してまで、車止めのポールを設置するなどの措置を取ることにより、これを防止すべき義務を負うものではない。本件事故におけるEの行動は、歩行者専用道路であることが十分に認識できたはずの本件歩道に無許可車両である本件車両を乗り入れた上、Iを通行中の歩行者が死亡する危険があることを認識しながら、あえて本件車両を時速約60kmで走行させたというものであり、本件事故は、本件歩道の設置管理者である被告C市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言えるから、本件歩道につき本来それが具有すべき安全性に欠けるところがあったとは言えず、本件歩道の通常の用法に即しないEの行動の結果生じた本件事故につき、被告C市は、その設置管理者としての責任を負うべき理由はない。

原告らの主張を前提とすると、およそ歩行者と車道とを完全に隔離し、衝突を防止する措置を講じない限り、全ての道路について、その設置又は管理に瑕疵が存在することになってしまい、極めて不合理といわざるを得ない。

トンネル出口自転車衝突事件

高知地裁 平成20年12月19日 無責

(事故概要)

(被告) K県

(原告) 被害者相続人

(事故発生日) 平成17年3月12日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午前11時45分頃、自転車で、トンネル内の自転車歩行者道を走行していたところ、トンネル出口付近でトンネル内に進入しようとしていた自転車と出会い頭に衝突し、運転者が死亡した。

自転車歩行者道は、勾配約2%の長い下り坂になっており、その幅員はトンネルの内部と外部で差があるため、幅員の広がっているトンネル出口の左側は死角となっていた。また、縁石やガードパイプによって車道から仕切られており、県公安委員会によって、自転車の通行が認められていた。

(判決要旨)

①トンネルの内部と外部で幅員に差があるため死角が生じるとしても、自転車は、自転車歩行者道においては、その中央から車道寄りの部分を

徐行しなければならないものであるから（道路交通法第63条の4第2項）、かかる法令上の義務が遵守されれば、通常、出会い頭の衝突事故が発生することはないと考えられる。

自転車歩行者道が通常有すべき安全性を欠いているというためには、通常の人々が当然尽くすべき注意を尽くしてもなお危険発生の可能性があらうような場合でなければならないと解すべきであり、異常な走行態様があることまでを予見して、自転車歩行者道を設置・管理しなければならないとまでは解されないのであって、かかる異常な走行によって衝突事故が発生したからといって、直ちに営造物の設置又は管理の瑕疵と評価することはできないというべきである。

通常予測することのできない行動に起因して発生したものであるから、それに備えたガードパイプ等の設置その他の措置が執られていなかったとしても、本来それが有すべき安全性に欠けるところがあったとは直ちに評価できない。

②本件事故は、道路交通法に反して車道寄りでない部分を走行し、トンネル出入口付近で自転車の前に飛び出すような運転をした加害者の過失と衝突を回避できるような速度で走行していなかった被害者の過失によって生じたものであると解される。

道路勾配改修請求事件

津地裁 平成21年10月28日 無責

(被告) M市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成17年4月10日、平成18年3月10日

(被害状況) 建物損壊等

(事故概要)

原告が、自宅の敷地に接する市道が交通事故を惹起しやすい構造であり、その結果交通事故が発生して自宅の建物が損傷するなどの損害を被ったとして、主位的に、国家賠償法二条一項に基づく損害賠償を、予備的に、不法行為に基づく原状回復請求権に基づき、市道の勾配を緩やかにする道路改修工事の実施を求めた。

原告宅の敷地は、東西方向に通じる市道と、南北方向に通じる市道との交差点の北東側角に位置している。

平成17年4月10日午後5時45分ころ及び平成18年3月10日午前8時40分ころの二回にわたり、乗用車が本件交差点で出会い頭に衝突する交通事故が発生し、これらの事故の際、事故車両が原告宅の建物に突入し、建物の店舗部分、シャッターなどを損壊した。

(判決要旨)

①本件各道路は、いずれも直線状で見通しは良く、東西道路はほぼ平坦である。南北道路は本件交差点南側に本件交差点に向かって下りの縦断勾配（約1.5%）があるものの、ごく緩やかなものにすぎない。かかる勾配の存在が、南北道路の見通しの悪化をもたらしたり、車両の制御に悪影響を及ぼしているとは認め難い。そして、本件各道路はいずれも時速30kmの速度規制がされており、このことは、各所に設置された速度規制標識によって容易に認識することができる。

また、本件交差点における直接の見通しは必ずしも良好ではないものの、隅切りによって見通しの改善が図られているほか、カーブミラーによって交差道路を見通すことができる。そして、車両同士の出会い頭の衝突事故を防ぐべく、南北道路には一時停止規制がされ、東西道路においても、路面の「交差点注意」の標示や「車接近注意」の電光表示装置によって、通行する車両に対して、交差道路の存在やその道路上の車両の有無や動静に対する注意を喚起している。

以上に加え、本件各道路が住宅地内の道路で、交通量等にかんがみて特段の安全措置を講じる必要があることを裏付ける証拠もないことに照らせば、本件各道路は、交通事故の発生を防ぐための適切な措置が講じられているといえることができるから、通常有すべき安全性を欠いていると認めることはできない。

②原告は、本件各道路には、南北道路南側部分に勾配があることや東西道路に路側帯があるなどの構造上の問題があり、本件各事故はこれに起因して発生したものであるから、本件各道路には設置又は管理上の瑕疵があると主張する。

しかしながら、南北道路にある勾配が、見通しの悪化をもたらしたり、走行する車両の制御に悪影響を及ぼしているとは認め難い。また、本件各道路は、時速30kmの速度規制がされているから、東西道路に路側帯があることによって、直ちに東西道路上を走行する車両の速度が上昇し、同道路が危険な道路となるものではない。

なお、本件各事故は、事故発生状況報告書等によれば、専ら関係車両の運転者の一時停止義務違反や、交差点通行時の安全通行義務違反等に起因して発生したと考えられ、原告の指摘する道路の構造上の問題に起因して発生したとは認められない。なお、交通規制は、全ての車両の運転者に対し、刑罰や行政処分により遵守することが強制されているものであり、当該道路に適切な交通規制の措置が講じられている限り、仮に車両の運転者がこれらの規制を遵守することを怠り、その結果交通事故が発生したとしても、そのことから直ちに当該道路が通常有すべき安全性を欠いていたと評価することはできない。

自転車水路転落事件

岡山地裁 平成23年7月19日 有責（過失相殺4割）

（被 告）O市、O県

（原 告）被害者相続人、保険会社

（事故発生年月日）平成21年2月14日

（被害状況）1名死亡

（事故概要）

午後8時ころ、市道を走行していたスポーツタイプの自転車が、橋のたもとにある遊歩道へ降りる階段から転落して運転者が頭部を打ち、遊歩道から用水路に転落して溺死した。

市道とこれに並行する用水路をO市が設置管理所有し、その間にある遊歩道、市道から遊歩道に下りる通路とその先の階段をO県が設置した。

（判決要旨）

①本件親水施設（通路、階段、遊歩道）は、本件市道から本件用水路へ通じる道であり、本件市道と平行に、南西方向へ通じる幅約1mの本件通路があり、本件通路の約4m先には、本件遊歩道へ降りるための5段から成る本件階段が続き、本件階段を降り、本件市道の約0.8m下方に行くと、南西方向へ通じる幅約1.8mの本件遊歩道が、その横には本件用水路が存在する。そして、本件事故当時、本件通路付近には、標識や看板等は設置されておらず、また、本件階段の手前には、両端に一本ずつの本件ポールが設置されているものの、本件ポールの間には、チェーン等はかけられていなかったし、本件遊歩道上には、本件用水路への転落を防ぐ防護柵等は設置されていなかった。

そのため、本件親水施設付近は、自転車や歩行者が本件市道を走行中、本件階段から転落すれば、そのまま本件用水路に転落してしまうことも、十分に予測できる構造となっている。

また、本件事故当時のような、日の入り後の本件事故現場付近の照度は、自動車が通らない場合は、自転車のライトを点灯させていたとしても、安全に走行する上で十分な照度とはいいがたい。そして、特に注意を集中することなく自転車で走行している状況下においては、本件ポールの存在については、本件階段最上部の約18mの地点から認識し得るものの、本件通路の先が本件階段となっていることを明確に視認し得るのは、自動車のライトの有無次第で約6mから9m手前である。

一般的に、自転車等の運転者がポールの存在を認識しても、その先に段差や身体・生命を脅かす危険があることまでは察知することは困難である。そのため、本件ポールの存在を認識し得る本件階段最上部の約18mの地点においては、危険を察知してブレーキをかける等の措置をとらない運転者がいることは、十分に予測し得ることである。

そうであるとすれば、仮に、日の入り後に、時速15kmから20kmの速度で、本件通路付近を南西方向に向かって自転車で走行する運転者がいたとすれば、安全な位置で停止できずに本件階段から転落してしまうことは、十分に予測できることである。

また、本件通路付近を南西方向に向かって自転車で走行するというのは、道路交通法に反するが、自転車が右側通行をすることは、よく見受けられることである。

一方で、自転車の運転者等が本件階段から転落し、そのまま本件用水路に転落すれば、死亡という重大な結果を招く危険が極めて高いところ、その結果を防止するための措置としては、十分に視認し得る態様で、本件ポール間にチェーンをかけること、本件通路の中央にポールを置くこと、本件通路の手前に危険を察知させるような看板等を設置すること、本件遊歩道上に防護柵を設けること等が考えられ、その実施が不可能であるとも、著しく困難であるとも思われない。

以上、諸般の事情を総合考慮すれば、本件親水施設の設置管理につき責任を負う主体である被告らは、危険を防止する義務を負っていたというべきであり、上記のような措置がされていない以上、本件親水施設は通常有すべき安全性を欠いていると評価され、その設置管理に瑕疵があった。

したがって、本件親水施設の上記瑕疵により本件事故が生じた以上、被告らは、本件事故で故C、原告らに生じた損害を賠償すべき義務があり、被告らの責任は連帯責任になる。

②本件事故当時、故Cは、本件市道の進行方向から見て右側を走行しており、この点に過失がある。仮に、故Cが法令を遵守し、左側を走行していれば、本件通路に進入して本件用水路に転落することはなかったのであるから、上記過失を軽視することはできない。

また、夜間、本件事故現場付近のような視認状況の不良な道を自転車で走行する場合、運転者は、危険を察知すれば安全に停止できる速度で、周囲の安全確認を十分に行いながら進行すべき義務があったというべきである。運転者が、周囲の状況に応じ、危険を察知すれば安全に停止し得る速度で、周囲の安全確認を行いながら走行していれば、本件用水路への転落を防止できたはずである。しかしながら、故Cは本件階段下から約2.2m先の本件遊歩道上まで転落し、その後、本件用水路に転落して溺死したのであり、このことに加え、本件事故後の故Cの発見時の状況等を総合すれば、故Cは安全に停止できる速度を超えた状態、又は著しく注意を欠く状態で自転車を走行させていたか、本件自転車の操作を正確にできない状態であったと認められ、この点にも過失があるといわざるを得ない。

故Cの過失割合を四割と認めるのが相当である。

自転車坂道転倒事件

福岡地裁 平成23年8月23日 無責

(被 告) 道路管理者

(原 告) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成21年12月9日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午後10時55分ころ、自転車が坂道道路（高架式車道に設置されている歩道が、下部地面まで下るように設置されたもので幅員約1.8m、傾斜約11%）を下った際、その坂道道路を下りきった辺りの道路中央に設けられている鉄柱（高さ約0.7m、直径約0.12m）に衝突して転倒し運転者が死亡した。

(判決要旨)

①本件坂道道路は、高架式の歩道から続いている勾配のある歩道で、自転車通行可の交通規制はされていない。もともと、高架式の車道は、片側2車線の道路であって自動車の交通量が多い場合には、自転車が同車道を走行することは危険を伴うような状況にあるものと認められるから、自転車が高架式の歩道及び本件坂道道路を通行すること自体は、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないものと認められる。しかしながら、自転車が歩道を走行する際には、徐行しなければならないなど、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行しなければならない。

そうすると、仮に本件坂道道路を自転車に乗って走行することが許されるとしても、徐行しなければならないし、少なくとも歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行しなければならないことはいうまでもない。そして、本件坂道道路は、急傾斜の坂道であるから、仮に自転車に乗ったまま下りることが許されるとしても、十分にブレーキをかけて安全な速度と方法で進行しなければならないし、仮にブレーキをかけても安全な速度にならない場合には自転車から降りて徒歩で下りるべきことになる。

②本件鉄柱ないし本件坂道道路につき設置ないし管理の瑕疵が存するかどうかを検討するに当たっては、その利用者が自転車で通行する場合であっても、上記のような通行方法を取ることを前提としてその安全性の有無を判断すべきである。

そして、本件鉄柱より東側（上方側）には街路灯がないから、夜間に本件坂道道路の上方から見た場合には、その距離によっては本件鉄柱を

視認しにくい状況にあるが、少なくとも15m手前では本件鉄柱の存在を確認することができるものと認められる。

本件鉄柱から本件坂道道路の側端までの距離は、約0.8mであるから、上記のような通行方法を取ることを前提とした場合、本件鉄柱の右側ないし左側を安全に通り抜けることは、十分可能であるものと認められる。

したがって、本件鉄柱ないし本件坂道道路につき設置ないし管理の瑕疵が存するとは認められない。

③本件鉄柱付近からDの転倒位置まで約5mのスリップ痕が残されており、Dは、本件事故当時、自転車に乗ってかなりのスピードで下っていたものと認められる。

また、本件事故当時は、雨が降っていたか、あるいはそれ以前の雨により、少なくとも路面が湿潤の状態にあったものと認められる。

しかも、そのスリップ痕によれば、Dは、本件鉄柱の左側を通り抜けており、仮に、Dが本件鉄柱に当たったとしても、その衝撃はそれほど大きなものではなかったものと認められる。

Dは、スリップ痕の終端付近で、右側に横倒しになった自転車の付近で倒れていたものであるから、本件鉄柱の左側を通り抜けた後に、急ブレーキをかけて速度を落とした後に、バランスを崩して横倒しになって転倒し、路面に頭部を打ち付けたものと認められる。

なお、Dは、本件事故当日は、忘年会の帰りであり、飲酒により、運動能力、注意力、判断力等が一定程度低下していた可能性も否定できない。

安全な速度と方法で進行していたとは認め難いし、また、Dは、本件鉄柱の存在自体は認識してその側方を通り抜けており、しかも、その転倒状況もほぼ速度が落ちた状況で右側に横倒しになったというものであって、自転車の操作誤り等により通常起こり得る転倒態様である。

したがって、本件事故について、Dが安全な速度と方法で進行していなかったことが主たる要因であると認められるものの、本件鉄柱の存在がどのように起因したものかは必ずしも明らかではない。

④そうすると、本件鉄柱ないし本件坂道道路につき設置ないし管理の瑕疵が存するとは認めることはできず、また、本件鉄柱の存在と本件事故との因果関係が存すると認めることも困難である。

大型貨物自動車中央分離帯乗り上げ衝突事件

岡山地裁 平成25年2月21日 有責（過失相殺8割）

広島高裁岡山支部 平成25年8月29日 有責（過失相殺8割）

（被 告）〇県

(原告) 車両所有者

(事故発生年月日) 平成22年4月22日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前3時45分頃、国道を西から東に時速60kmで走行していた大型貨物自動車（車両制限令の制限を超える特殊車両）が、交差点を通過する際に中央分離帯に乗り上げた上、反対車線を越えて歩道に設置された電柱等に衝突し車両が損傷した（訴外運転者は死亡）。

本件道路を東行車線と西行車線とに分離するため、本件交差点以東に幅員1mの中央分離帯が設置され、そのうち本件中央分離帯は幅員0.5m、高さ0.2mであった。

(地裁判決要旨)

①本件道路は、比較的交通量の多い道路であるところ、本件交差点西側にある東行車線の第二車線を走行してきた車両がそのまま直進すると、本件中央分離帯に衝突してしまう形状となっており、本件交差点付近に街灯は設置されていなかった。

本件道路には、ゼブラゾーン、本件中央分離帯、ラバーポスト及びデリニューターが設置され、本件交差点内には交差点マークが標示されていたから、これらにより一定の注意喚起はされていたと認められる。しかしながら、ゼブラゾーンの標示や交差点マークは消えかかっており、さらに、本件事故当時、路面は湿潤の状態であったから、各種反射材等による反射光は、濡れた路面に反射した光などと混濁し、晴天時等と比べると判別しにくい状況にあったと認められる等、上記各措置を全体としてみた場合、本件中央分離帯との衝突事故を防止する上で十分な機能を果たしていたとはいえない。

そうすると、本件道路は、雨天ないし雨天後の夜間に東行第二車線を走行する車両が本件中央分離帯に衝突する事故を起こす危険性が相当程度あり、かつ、このような事故が発生した場合、事故車両が西行車線に飛び出すなどして、第三者に対する関係でも死傷を含む重大な結果を惹起しかねないものであったと認められる。

そして、このような状況にあることは、外観上明らかであるから、対策の必要性を認識することに困難はなかったと認められるし、本件事故後に実施された措置の内容等にかんがみると、このような措置を講ずることに技術的な困難はない上、危険性の内容及び程度に比し、対策を講ずるのに過分の費用を要するというわけでもない。

以上を総合すれば、本件道路は、通常有すべき安全性を欠いていたというべきであり、本件道路には設置又は管理の瑕疵があった。

②これに対し、被告は、原告車両につき、a) 本件事故当日に走行する

経路に関して特殊車両通行許可が取得されていなかったこと、b) 特殊車両通行許可において一般的に付される条件に違反していたこと、c) 制限速度違反の走行であることを指摘し、原告車両の走行は通常考えられない危険かつ無謀な走行であるから、本件道路には瑕疵はない旨の主張をする。確かに、被告の指摘する各点は事実として認められるところである。しかしながら、原告車両は、岡山県倉敷市水島（a社）から本件事故現場を通過し、水島インターに至る経路については特殊車両通行許可を得ていたのであるから、およそ原告車両につき本件道路を走行することが想定されていなかったというわけではない。また、特殊車両通行許可を受けた車両が場合によって第二車線を走行することや交差点内を制限時速を約10km程度超える速度で走行することが、極めて異常なもので道路管理者の通常予測しえないものであるとはいえない。さらに、被告は、本件道路は、道路構造令に規定する道路構造に関する一般的技術的基準に違反するところはないと主張するが、瑕疵の有無は諸般の事情を総合的に考慮し、個別・具体的に判断するものであるから、法令の遵守に問題がないからといって、瑕疵が直ちに否定されるものではない。

③本件事故は、前認定の瑕疵のために、亡Cが、本件中央分離帯に気づかず、車線の境界を見誤って原告車両を走行させた結果、発生したものと認められるから、上記瑕疵と本件事故との間には因果関係が存在する。

④原告車両は、特殊車両なのであるから、本件事故当日に走行する経路を走行しようとする場合、原告は予め特殊車両通行許可を取得する必要がある、これを取得していない以上、本件道路を含む他経路の関係で許可を取得していたとしても、亡Cは本件道路において原告車両を走行させてはならない。しかるに、原告及び亡Cはこれらの基本的な義務を怠ったものである。また、亡Cは、特殊車両通行許可において一般的に付される条件にも違反して、本件交差点を通行する際に徐行せず、本件交差点進入前から第二車線を通行して第一車線の車両を追い抜いたまま第二車線の通行を継続したばかりか、制限速度を時速約10km超える走行をしていたこと、本件道路には、機能的には十分とはいえないながら、ゼブラゾーン、本件中央分離帯、ラバーポスト及びデリニエーターが設置されていたこと等に照らすと、亡Cが第一車線を走行するかあるいは第二車線を走行するにしても徐行しつつ進路前方を十分に注意すれば、本件事故を回避することができたはずである。本件事故における原告側の過失を八割とみて過失相殺をするのが相当である。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

防雪柵不全自動車埋没事件

札幌地裁 平成26年3月27日 有責（過失相殺なし）

札幌高裁 平成27年7月7日 無責

最高裁 平成28年3月16日 棄却（上告不受理）

（被告、被控訴人兼控訴人、被上告人）H道

（原告、控訴人兼被控訴人、上告人）被害者の遺族

（事故発生年月日）平成20年2月23日

（被害状況）1名死亡

（事故概要）

夜、小型貨物自動車が行中、吹雪による雪の吹きだまりに埋まってしまい、一酸化炭素中毒により運転者が死亡した。

本件道路の北側に沿って、防雪柵のうち吹き払い柵²が設置されていた。

（地裁判決要旨）

①本件道路は、昼夜を問わず一般通行の予想される道路であり、被告道は、本件道路を、昼間だけでなく、夜間に置いても良好な状態に保ち、一般交通に支障を及ぼさないよう維持、管理すべき義務がある。安全な状態に管理できないのであれば、適時に通行止めの措置を執るべき義務があった。ところが、1日の通行量が300～1000台という形式的な基準によって、夜間除雪をしないこととされていたのであり、このような本件道路管理自体、相当性に疑問がある。本件道路には、本件防雪柵が設置されているが吹き払い柵であり、それ自体視程障害の緩和を目的としたもので吹きだまり対策が目的ではない。また、本件防雪柵の切れ目部分に吹きだまりができることは避けられず、柵のある所はある程度走行できるのに対して、柵のないところは走行が困難となるため、袋の鼠状態になってしまう可能性もあるので、かえって危険であるということもできる。さらに、吹き払い柵は、下部間隔が雪で塞がっていれば、視程障害緩和の効果も低減してしまうものであるから、これを維持するためにも、除雪等による管理が重要である。

②本件事故現場が含まれる胆振西部でも大雪等注意報が発せられており、本件道路付近で吹雪が発生する可能性があることは容易に予測できたから、本件低気圧により風雪等の生じる恐れがなくなるまでの間、異常時パトロールを指示したりして、状況を把握する義務があった。ところが、洞爺出張所長は「警報」が発せられていないことなどから、上記のような義務を履行しなかったのであり、「注意報」が発せられている趣旨を甘く見た著しい怠慢である。

さらに、洞爺出張所では、地方自治体や警察との協議もされておらず、現地の道路状況、天候等を入手するための連絡体制もとられていな

かった。被告は情報が入らなかったことを主張しているが、安全な道路管理のために必要な情報を入手できる体制を整えていなかったのであるから、そもそも前提を欠くもので失当といわざるを得ない。

本件道路は、23日午後7時頃には、吹きだまりで立ち往生し、トラクターで救助される自動車があるなど、一般交通に支障のある状態にあった。ところが、このような状態を把握できるような方策をあらかじめ何ら講じていないなど、管理体制自体、安全性を欠く状態であったといえ、本件道路は、本件事故当時、道路が通常有すべき安全性を欠いた状態にあったもので、管理の瑕疵があった。

③そして、洞爺出張所長が、異常時パトロール等を指示し、実施されていれば、本件道路が危険な状態にあることは、容易に判明し、あるいは、適切な情報入手の体制が整えられていれば、同様に本件道路が危険な状態にあることを認識することができたので、本件道路で立ち往生している自動車があれば、乗車している者に危険が迫っていることも明らかなのであるから、本件道路を通行止めにするとともに、新雪除雪を指示すべきことになるのであり、亡Dは、救助されていた可能性が高い。本件道路の管理瑕疵と亡Dの死亡との間に相当因果関係が認められる。

④また、ある程度の吹きだまりができれば自動車は立ち往生してしまうのであり、本件道路で、少なくとも自動車が立ち往生する程度の吹雪による吹きだまりが生じることは十分予見できた。（なお、被告道は、「これまで経験したことがない」などと主張しているが、仮に、これまで経験したことがなかったとしても、それによって直ちに予見可能性がなかったといえるものでもない。）

⑤被告道は、猛烈な吹雪の中、視界不良を覚悟の上自動車の走行を続けた行為などが通常では考えがたいと主張するが、本件雪害により、吹きだまりで立ち往生した自動車が約50台に上っているように、視界不良の猛烈な吹雪の中を走行を続けることもあり得ることは明らかである。

(高裁判決要旨)

①設置基準によれば、本件現場付近には「吹き払い柵」が適さないとは認められない。また、本件防雪柵には、過去17年の経験を踏まえて想定される気象状況では、吹き払い効果に支障を来さない程度に下部間隔が確保されていた。しかし、平成20年2月23日夜から24日未明にかけての気象状況は、昭和55年11月から平成20年4月まで当時の胆振支庁管内でも記録されたことのないほどの暴風雪で、下部間隔の確保の程度にかかわらず、本件事故現場付近には高さ2m程度の吹きだまりができることは避けられなかった。したがって、本件防雪柵の設置又は管理に瑕疵があったとは認められない。

②本件事故現場付近の本件道道において、平成2年4月1日から平成20年2月2日までの間、吹雪を原因とする通行止め規制が行われたのは3回であり、本件防雪柵が設置されてから本件事故までの約17年間、本件事故現場付近では巨大な吹きだまりができることはなかった。ところが、平成20年2月23日夜から24日未明にかけての暴風雪によって、ロータリー車で除雪できないほどの吹きだまりが、本件事故現場を含む本件道道でできたが、他方で、豊浦町内の道路上には上記のような吹きだまりは発生しなかった。このような事情からすると、本件事故現場付近にできた巨大な吹きだまりは、ごく局地的、かつ、前例がない特異な暴風雪によるものと認められる。

ところが、胆振西部には、大雪、風雪などの注意報が発表されたが警報は発表されず、発表されていた注意報も解除される状況であった。

また、洞爺出張所においては、本件事故当時、道路に関する苦情ないし情報提供を受け付ける体制、警察署、町役場との連携協力体制を構築していたほか、セイコーマート等にも情報連絡に関する協力依頼をしており、夜間ないし閉庁日にも情報を受け付けていたが、本件事故現場付近の本件道道についての情報提供は寄せられなかった。

本件道道を経由しないでも豊浦町から蘭超町に向かう迂回路があり、標識などにより本件事故現場付近の本件道道が夜間除雪しないことは周知されていたこと、本件事故現場付近の本件道道を午後7時から翌日午前7時までに通行する車両は、平日に7台、休日に6台であり、地吹雪などの悪天候であれば、道路利用者が通行を差し控えたり、迂回路を通行することにより通行量が更に少なくなることが想定されることも考慮すると、洞爺出張所長において、平成20年2月23日夜の時点で、道路利用者が、ごく局地的、かつ、前例がない特異な暴風雪によりできた巨大な吹きだまりに埋まるとの本件事故の発生を予見できたとは認めがたい。

したがって、一審被告道には、結果発生の子見可能性が認められないから、事前規制などをしなかった責任を認めることはできない。

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

² 複数の防雪板を道路側に傾斜させて取り付け、地表と最下部に取り付けた防雪板との間隔を広くとった構造の柵で、路面の雪を吹き払う機能がある。道路の風上側に設置される。

誘導用ブロック自転車転倒事件

東京地裁 平成29年7月19日 無責

東京高裁 平成29年12月26日 無責

(被 告) T都

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年8月1日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前7時20分頃、歩道を自転車で通行中ブレーキをかけたところ、敷設されていた誘導ブロック上において、自転車の前輪が滑り数m滑走して転倒し、運転者が負傷した。

(地裁判決要旨)

①T都第三建設事務所は、道路の点検業務を委託している業者に本件現場の巡回点検を指示し、同業者が、事故当日の午前10時頃点検を行ったところ、本件誘導ブロックには、欠け、割れ、はがれ等の異常は確認されなかった。したがって、本件事故当時、本件歩道は、少なくともその管理について通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

②被告は、歩道に設置する視覚障害者誘導用ブロックの材質について、条例や設計基準等で、滑りにくさを考慮して材料を選択する旨定めた上で、仕様を満たす材質を用いた本件ブロックを敷設していた。したがって、本件誘導ブロックが敷設された本件歩道が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

なお、防滑性等に優れている製品などが市販されているが、他方、全国において平成19年12月頃から平成21年3月頃にかけて特に透水性に優れた視覚障害者誘導用ブロックが歩道に施工された実績は62件程度にとどまっていることからすれば、被告が、本件現場（平成16年度に整備）にこのようなブロックを敷設していなかったことをもって当然に本件歩道の設置又は管理に瑕疵があったということはできない。

③原告は、本件誘導ブロックが鉄道レールのように直線状に敷設されていたから、自転車の車輪がレールに沿って滑走し、転倒し負傷することも十分予測できた旨主張する。しかしながら、視覚障害者誘導用ブロックは、足の裏の触感覚でその形状等を確認できるような突起をつけたブロックで、視覚障害者に正確な歩行位置と歩行方法を確認させるための施設であり、線状ブロックを直線状に敷設することはその性質上当然のことで、本件歩道が通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

なお、線状ブロックの上を自転車で走行することは法令上禁止されていないものの、本件歩道の幅員からして本件誘導ブロックを避けて安全に走行することが十分に可能であり、むしろ、そのように走行することが想定されている。そのため、本件歩道が通常有すべき安全性を欠いて

いたとは認められないとの上記認定は左右されない。
(高裁判決要旨)

原判決は相当であって、本件控訴は理由がないから棄却する。

ボラード自転車衝突転倒事件

京都地裁 平成29年3月28日 無責

大阪高裁 平成29年9月14日 無責

(被告、被控訴人) K市

(原告、控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成26年12月1日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後5時38分頃、歩道を自転車で走行中ボラード（車止め）に衝突して転倒し、運転者が負傷した。

ボラードは、高さが82cmで円柱型をしたこげ茶色で、本件歩道の路面の茶色と同系色であった。

(地裁判決要旨)

本件ボラードは、駅に接した歩道上に歩行者の保護のために設置されたもので、自転車の通行が道交法上許容されている歩道上に設置されているので、夜間に自転車運転者が認識できる程度の視認性を有することが必要であるところ、設置場所の夜間の照度は道路照明施設設置基準を上回るなど、自転車の運転者から、その存在は認識可能であった。

自転車は、道交法上、歩道を走行する際には、車道寄りを徐行して走行し、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならないのであるから、夜間に降雨があり視界が悪い状況で、本件歩道上を走行する自転車としては、前照灯を点灯した上で、徐行し、前方を注視して通行するのが通常であるといえる。しかし、原告は、夜間、降雨のため視界が悪いなどの状況であったにもかかわらず、本件ボラードと衝突した際には体がボラードを乗り越えるように前に投げ出されるほどの速度で、かつ、先行車が難なく回避した本件ボラードを認識できないほど前方への注視が不十分な状態で走行していたのであり、通常の走行とは異なり、このような速度で、かつ、前方への注視が不十分な状態で走行していたことが、本件事故の原因であった。したがって、本件ボラードは、本件歩道を通常の方法によって自転車を運転する者が発見できない状態にあったとは認められず、通常有すべき安全性を欠いているとはいえないから、瑕疵があったとはいえない。

(高裁判決要旨)

原判決は相当であって、本件控訴は理由がないから棄却する。

公園内自転車歩行者衝突事件

札幌地裁 平成31年3月5日 無責

(被告) S市、A協会 (公園指定管理者)

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年5月31日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後7時頃、都市公園「大通公園」の園路(市道)で自転車(参加人)が歩行者(原告)に衝突し、歩行者が負傷した。

公園は、南北を大通に挟まれており、南北に走る10本の道路により11の区画に分かれている。公園内には、北側と南側にそれぞれ幅6mの平坦な直線の園路が設けられており、各園路に挟まれた部分は広場等として整備されている。

(判決要旨)

①被告協会が、平成23年度から平成27年度まで、毎年、「指定管理者評価シート」において、園内の自転車走行について言及していること、原告代理人による調査によれば、本件公園内を走行する自転車が散見されていたことからすれば、本件事故当時においても、本件公園には、ある程度の台数の自転車が走行する実態があったものと推認される。また、被告市においては、本件事故以前から、本件公園に限らず自転車利用のルールやマナーの徹底等を推進することが必要であると認識されていたことが認められる。しかし、原告代理人による上記調査によっても、1時間当たりの自転車通行量は園路1本につき30~40台前後で1分当たり1台にも満たない。

また、本件公園の園路は、平坦な直線で、見通しは良好である。そして、本件公園の園路の幅は6mであるから、南端にベンチが設置されていたことを考慮しても、十分な広さを有していた。

加えて、本件公園は、園路が平坦であることから、自転車が高速度で進行する危険性が特に高い場所であるとはいえない。また、本件公園は1つの区画の東西の辺長は100m程度にすぎない。しかも、各区画の出入口には信号機が設けられた横断歩道があるので、自転車が赤信号で停止を余儀なくされることも少なくないと考えられる。さらに、各区画の各出入口には車止めポールが4~5本設置されており、ポールは、自転車の通り抜けを阻止することはできないものの、自転車の運転者が速度を出すことを心理的に抑制する効果はあると考えられる。こうした本件公園の構造等に照らすと、自転車の運転者が本件公園内を高速度で進行しようとしても、自ずと限度があると考えられる。

②そうすると、本件事故当時、本件公園の自転車通行量は多いとはいえない上、仮に本件公園を自転車が走行したとしても、自転車が歩行者に

衝突して歩行者が負傷するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自転車の運転者が適切な運転操作を行うことにより、歩行者との接触事故を回避することを期待できる状況にあった。このことは、本件事故を除き、本件公園において自転車による人身事故が発生した証拠がなく、5年間、「指定管理者評価シート」に自転車事故に関する記載が一切ないことから明らかである。本件事故についてみても、参加人は、徒歩で近づいてくる原告を前方に確認したのであるから、自転車の運転を中止し、あるいは原告との間に十分な間隔を取って進行すべき注意義務があったにもかかわらず、これを怠り、漫然と進行した過失により本件事故を発生させたものである。そうすると、本件事故が本件公園の有する危険性が現実化したことにより発生したものとはいえない。

③一方、被告市は、条例を制定して本件公園への自転車の乗り入れを禁止した上、違反者には過料の制裁を科して、自転車の乗り入れを抑止しようとしている。また、本件事故当時、本件公園においては、ア) 車止めポールへの「自転車は押して通行して下さい。」のステッカーの貼付、イ) 「自転車走行禁止」の黄色看板の設置、ウ) ホームページでの注意喚起、エ) 被告市の各職員等による注意及び指導が行われていたのであって、自転車の乗り入れを防止するための複数の措置が講じられていた。

④以上の事情に照らすと、本件公園は、自転車による人身事故発生の危険性が高いとはいえず、かつ、相応の自転車乗り入れ防止措置が講じられていたとみるのが相当である。したがって、本件事故当時、本件公園が通常有すべき安全性を欠いていたということはできないから、本件公園に瑕疵があったとはいえない。

歩道乗入口路面接触事件

名古屋地裁 令和2年9月29日 無責

名古屋高裁 令和3年2月26日 無責

(被告、被控訴人) N市、I株式会社(承認工事施行者)

(原告、控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成30年1月10日午前11時30分頃

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

普通乗用自動車を運転して、道路からほぼ直角に右折してガソリンスタンドに進入しようとした際、道路の歩道部分に設置された車両乗入口の路面に車両の底面が接触し、損傷が生じたとして、車両の所有者が、N市に対しては国家賠償法第2条第1項に基づき、I株式会社に対して

は不法行為に基づいて、物的損害賠償金等の連帯支払を求めた。

I 株式会社は本件乗入口の設置工事の施主であり、N市から道路法第24条に基づく工事の承認を受けて本件道路の歩道部分に本件乗入口を設置した。本件乗入口は歩道面を車道面より高くした歩道に設置されており、道路の側溝蓋部分と本件乗入口の間には約6cmの段差がある。また、側溝蓋部分は本件乗入口に向かって4.9%の下り勾配になっているのに対し、本件乗入口のすりつけ部はガソリンスタンドに向かって18.3%の上り勾配となっている。

(地裁判決要旨)

①ア 承認条件における乗入施設等の構造を定める構造図においては、すりつけ部の横断勾配は15%以下とされているが、実際に設置された本件乗入口のすりつけ部の横断勾配は18.3%であった。

イ 承認条件においてすりつけ部の横断勾配が15%以下とされたのは、被告市における工事共通構造図に基づくものである。そして、これは、被告市の「福祉都市環境整備指針～人にやさしいまち名古屋をめざして～」(以下「被告市指針」という。)及び国土交通省からの通知「歩道の一般的構造に関する基準等について」(平成17年2月3日付け国都街第60号、国道企第102号。以下「本通知」という。)に依拠して定められたものであるところ、被告市指針及び本通知においては、いずれも、すりつけ部の横断勾配を15%以下とするなどの基準が示されている。

このうち被告市指針は、近年のバリアフリー化及び障害者福祉をめぐる法整備を踏まえ、道路等の各種都市施設を整備する上での標準的な技術的基準を明らかにしたものであり、平成3年11月に最初に策定され、平成15年2月及び平成29年3月に大きく改定されているところ、当初、車両乗入口のすりつけ部の横断勾配につき具体的な数値による基準は設けられていなかったが、平成15年2月の改定で15%以下とする旨追加されたものである。

また、本通知は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(後に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行に伴い廃止)の施行等を踏まえて、歩道の一般的な構造に関する基準を定めたものである。

ウ 他方、自動車については、道路運送車両の保安基準が適用され、同基準において、最低地上高等が定められているところ、本通知においてすりつけ部の横断勾配を15%以下と設定するに当たり、上記の保安基準が考慮されるなどした形跡はうかがわれない。

エ 上記イ、ウからすると、被告市指針及び本通知は、歩行者等の安全、とりわけ高齢者や身体障害者の安全に配慮して作成されたものであることがうかがわれるのであり、このことに、被告市指針及び本通知が、歩道の設置工事における標準的な技術的指針を定める性質のもので

あると解されることを考慮すると、本件乗入口のすりつけ部の横断勾配が、基準を3.3%上回る18.3%であることのみから、本件乗入口を通行する車両にとって、直ちに通常有すべき安全性を欠くものとは認められない。

②本件乗入口において、これまで、少なくとも、車両の走行性能や車両の外観を大きく損なうような損傷が生じ、又は、搭乗者が傷害を負うような事故が発生したことを認められない。

また、車体底部が道路に接触するか否かは、すりつけ部の横断勾配等の道路の構造のほか、車両の最低地上高やオーバーハング部分の長さ及び形状といった車体の構造、すりつけ部へ進入する際の速度や角度、搭乗者や積載物の重量等の諸般の事情に影響されることは明らかであり、本件乗入口に正面から進入した場合に、全ての車両が車体底部を道路に接触させるものとは認められない。本件道路を管理する被告市においては、本件乗入口に関する苦情等の申出を受けた事実も認められない。

結局、本件乗入口については、車種、走行条件によっては、車体底部が道路に接触し得る構造であるとはいえ、それによる損傷は、フロントバンパカバー下部及びエンジンアンダーカバーに擦過痕が生じさせる程度のものであり、むしろ、多くの車両運転者は相応の注意を払って進入し、接触を回避しているのが実情であるといえるから、車両乗入口として通常有すべき安全性を欠くとまではいえない。

③本件乗入口については、車両乗入口として通常有すべき安全性を欠いているとは認められないのであって、被告市による本件道路の管理に瑕疵があったものとは認められない。

(高裁判決要旨)

①被控訴人市指針及び本通知は、歩行者等の安全、とりわけ高齢者や身体障害者の安全に配慮して作成されたものであることが認められる（被控訴人市指針がすりつけ部の横断勾配を15%以下にするよう定めていることについて、歩行者ではなく車両の安全確保に配慮して定められているとは到底いえない。）。本件乗入口のすりつけ部の横断勾配が、基準を3.3%上回る18.3%であることのみから、本件乗入口を通行する車両にとって、直ちに通常有すべき安全性を欠くものとは認めることはできず、そのことをもって、被控訴人 I に民法709条の過失があるとはいえない。

②本件乗入口については、車種、走行条件によっては、車体底部が道路に接触し得る構造であるとはいえ、それによる損傷は、フロントバンパカバー下部及びエンジンアンダーカバーに擦過痕が生じさせる程度のものであり、むしろ、多くの車両運転者は相応の注意を払って進入し、接触を回避しているのが実情であるといえるから、車両乗入口として通常有すべき安全性を欠くとまではいえない。

この点、車両運転者は、本件乗入口から歩道を横断して本件スタンドに進入する際、本件乗入口に入る直前で一時停止した上で、ハンドル等を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じて他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない（道路交通法17条2項、70条）、上記義務を負っている控訴人車の運転者は、本件乗入口に入る直前で一時停止した上で、本件乗入口の勾配状況及び控訴人車の状況等に応じて、適切な進入経路を選択し、より慎重に運転して進入することにより接触を回避することが可能であるから、控訴人車の運転者に不可能な注意義務を求めるものではない。

③原判決の認定・判断は、補正した点を除き、その挙示する証拠等に照らし正当として是認することができるものである。

第9 側溝等の蓋不全に関する事故

乗用車側溝脱輪事件

名古屋地裁 平成23年10月14日 有責（過失相殺3割）

（被 告）N港管理組合（臨港道路管理者）

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成21年9月10日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午後2時30分頃、普通乗用自動車が対向車を避けるため左方に寄り、臨港道路の南端に設置されている側溝の上に被せてある側溝蓋上に左前タイヤが乗ったところ、側溝蓋が側溝内に落下し、当該側溝蓋に隣接していたグレーチングが跳ね上がり、車両が損傷した。

（判決要旨）

①臨港道路は、大型車の通行が多く、また歩道のない場合も多く、幅員も通常の道路とは異なっており、道路法、車両制限令の適用はなく、また、類推適用するのも相当ではない。

そうすると、路肩は車両の通行を禁止されているわけではなく（車両の通行を予定していないものではある。）、車両が側溝蓋に乗ることはあり得るので、側溝の蓋には車両が乗っても落ちないように十分な幅の、かみ合わせ幅をもって側溝に乗せておく必要がある。しかし、本件事故は原告車が乗って側溝蓋が落ちたものであり、かみ合わせ幅が十分あったとはいえ、道路の管理の瑕疵がある。これまで同種の事故が起きていないからといって、被告の責任が否定されるものではない。

②他方、原告は、大型車を避けるために左に寄ったものであるが、道路は片幅5mあり、側溝までいかずとも、大型車を避けられた可能性があり、安全運転義務違反があるといえる。

そして、側溝蓋のかみ合わせ幅が十分にあるか否かは外からは分からないことを考慮すると、原告の過失割合は、3割と認められる。

側溝タンクローリー脱輪事件

京都地裁 平成24年10月24日 有責（過失相殺1割）

大阪高裁 平成25年3月28日 有責（過失相殺1割）

（被 告）S県

（原 告）車両所有者

（事故発生年月日）平成23年1月27日

（被害状況）車両損傷

(事故概要)

午後2時45分頃、タンクローリーが、国道を走行して対向車と離合する際に左に寄ったところ、除雪作業によって車道部分と側溝の区別ができずに無蓋の側溝に脱輪させ、自力で脱出不能となった。

本件道路の側溝は、蓋が設けられている有蓋側溝、蓋のない開口部を有する無蓋側溝、盛土により側溝が埋め立てられている側溝が一定区間ごとに規則性なく混在している。

(地裁判決要旨)

①本件道路（本車線幅約28m、路肩約0.4m）は、走行車両のうち約43%が大型車両であることから、離合の際に相当に両車両が接近することが予想されること、拡幅除雪をした場合には、無蓋側溝部分も道路と同じ高さに均して除雪するため、側溝と道路との識別は著しく困難となること、通常の道路でも左側走行義務があるところ、本件道路は、山間部で勾配を有しているから、大型貨物自動車等がセンターライン付近で離合する場合には、スリップ等による接触の危険性が高く、両車が左端寄りに走行して離合する傾向があること、本件事故現場付近で同様の脱輪事故が複数発生していたことなどからすれば、被告において、拡幅除雪後には、本件道路と側溝との識別が困難になるため、側溝への脱輪事故が発生することが容易に予測できたものといえる。そして、無蓋の側溝の大きさや深さからすれば、車両が脱輪をした場合には、車両が横転したりして、自力での脱出が不可能となり、場合によっては大きな人身事故につながるなど、その危険性は相当に大きいものであった。しかるに、本件事故当日には、降雪による視認状況が悪く、その後降雪が予測されていたから、本件道路と側溝との識別がますます困難となることが予測できていたのであるから、道路情報表示板等により、道路外側に無蓋側溝があり、端に寄ると危険があることについて、注意喚起のための標示をするなど、適切な注意喚起がなされるべきであるのに、何らの措置が採られなかったのであるから、本件道路は、通常有すべき安全性を欠いていたものであり、道路管理上の瑕疵に該当する。

②被告は、原告がタイヤチェーンをしていなかったことから、スリップして側溝に脱輪したものであり、本件事故の原因は、Aの通常予想されない危険な運転行為によって発生したものであるから、道路管理上の瑕疵はないと主張する。しかし、被告がスリップしたことを認めるに足りる事情は認められない。本件道路は、余裕をもって離合できるだけの道路幅員を備えておらず、特に、本件道路において事故当時、センターラインも積雪で見えない状態であったのだから、対向する大型車と離合するに当たり、対向車がセンターラインを超えたり、スリップしたりする可能性も考慮に入れて、できる限り左側端に寄ろうとするのは、通常予想される交通方法を逸脱した異常なものということとはできない。

③もつとも、道路の利用者も、常識的秩序ある利用を行うべきであり、タイヤチェーンを装着せず、停止しないで離合しようとしたことが本件事故の一端をなしたものと解される。そして、対向車と離合するのに必ずしも道の左側一杯まで寄る必要はなく、山間部の道路に無蓋の側溝があり得ることを考慮に入れて安全を確認しながら慎重に寄るべきであったといえるから、これらの点をAの過失として斟酌すべきであり、一割の過失相殺をするのが相当である。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

グレーチング隙間自転車転倒事件

京都地裁 平成26年11月6日 有責 (過失相殺2割)

(被 告) K市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年9月14日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前11時頃、自転車が走行中、道路を横断している水路上に設置してあったグレーチングとグレーチングの2.5cmの隙間にタイヤが挟まり転倒し、運転者が負傷した。

原告の自転車はロードバイクタイプで、タイヤ幅は2cm³。また、争点は、損害額及び過失相殺であった。

(判決要旨)

本件道路の本件隙間は、道路の通常的安全性を満たさない瑕疵ではあるものの、通常タイヤ幅の自転車及び通行人等が転倒する原因になることは考えにくく、瑕疵の程度はさほど大きなものとはいえない。

一方、原告は、ロードバイクのタイヤ幅が狭いことを認識しており、グレーチングの存在も認識していたのであるから、本件隙間の存在を予見することが不可能とまではいえず、その存在に注意しながら自転車を運転すべき安全運転義務を負うにもかかわらず、これに反して、グレーチングや本件隙間に注意することなく進行していたといわざるを得ない(ただし、本件隙間の大きさからすると、原告にとっても、発見が容易であったとまではいえない。)。また、本件隙間に至る前には、本件道路の中央付近からやや左側を通行しており、いわゆるキープレフト原則に従う義務及び交差点右折時の道路側端に沿って徐行する義務に反していた。

本件道路における瑕疵の大きさのほか、被告の上記各過失が、本件事故発生に寄与していることが否定できない。そして、上記各事情のほ

か、本件に現れた一切の事情（瑕疵としてはさほど大きくなくとも、道路の瑕疵であることは重要視せざるを得ないことなど）を考慮し、原告の過失を2割とみるのが相当である。

³ 通常の婦人用自転車のタイヤ幅は約 3.5 cm

グレーチング隙間自転車転倒事件

大阪地裁 平成26年12月5日 無責

(被 告) O瓦斯株式会社

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年4月21日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後10時30分頃、自転車が私道（農道）を走行中、グレーチング付近で転倒し、運転者が負傷した。

本件グレーチングは、外枠との間に18mmの隙間があり、外枠より6mm高くなっていた。原告の自転車はロードバイクタイプで、タイヤ幅は約2.5cm、サドルはハンドルと同等以上の高さに設定されていた。

(判決要旨)

本件道路は農道（私道）で、その入り口には「一般車両の通行はご遠慮下さい。」と記載された看板も設置されており、市街地の公道のように、交通頻繁で多種多様な車両の通行が予定された道路であるとはいえないこと、現に、原告でさえ、本件道路を通行するのは1年に2、3回という程度であったこと、最近8年間に自転車の転倒事故を含め、本件グレーチング付近で何らかの事故が発生したことを窺わせる徴憑はないこと、他方で、原告車は、通常の自転車と比較して格段に細いタイヤを装着していた上、サドルがハンドルと同等以上の高さに設定されており、通常の自転車と比較して明らかに路面の状況によりバランスを崩しやすい構造となっていたことなどを総合すると、本件事故の発生については、原告車の構造が強く影響していたと推認される。

従って、本件グレーチングが、外枠との間に18mmの隙間があり、外枠より6mm高くなっていたとしても、本件道路を通行することが通常予想される車両との関係で、直ちに危険な状態であったとはいえ、土地工作物として通常有すべき安全性を欠いていたと評価することはできない。

側溝歩行者転落事件

富山地裁 平成26年9月24日 有責（過失相殺8割）

名古屋高裁金沢支部 平成27年5月13日 有責（過失相殺8割）

最高裁 平成28年2月5日 棄却（上告不受理）

（被告、控訴人、上告人）T市

（原告、被控訴人、被上告人）被害者相続人

（事故発生年月日）平成24年3月31日

（被害状況）1名死亡

（事故概要）

午前2時頃、歩行者が歩行中、コンビニエンス店舗と歩道との間の側溝に転落し、死亡した。

本件店舗は東側で本件道路に面し、南側も公道に面していた。本件東側道路と本件店舗の間には側溝（深さ0.93m、幅0.57m）が存在していたが、近道するため、本来の進入口がある南側からではなく、本件側溝を跨いで本件店舗に侵入する者もあった。本件側溝にはグレーチングや蓋はなかった。

（地裁判決要旨）

①不意に本件側溝に転落した場合には、重傷を負い又は死に至る可能性がある。また、本件水路は、平成15年以前（本件店舗開店前）と比較して歩行者に与える危険性が格段に大きくなっていった。さらに、本件店舗の照明の明るさに気をとられて本件側溝の存在を見落とししたりする危険性が大きかった。加えて、本件店舗と比較的近い位置にある他のコンビニエンスストア等不特定多数の人が集まる場所では、敷地周辺の側溝には基本的に側溝蓋等が設置されていることを考慮すると、本件店舗に来店する客も、側溝蓋が設置されているなどと軽信して転落する恐れもあった。

以上に加え、本件側溝が内包する危険性は、本件側溝に側溝蓋やグレーチングを設置という比較的簡易な方法で解消することができること、本件事故は、死亡が本件店舗に立ち寄りようとして生じたものであり、側溝蓋等の設置されていない本件側溝の危険性が顕在化したものである。

さらに、被告市には、本件店舗開店から本件事故までの約9年間に、歩行者の通行状況の変化を把握し、本件側溝に蓋を設置するなどの対応をとるのに十分な期間があったことなども考慮すると、本件水路は、通常有すべき安全性を欠いていたというべきであり、被告市には、本件水路にかかる設置または管理の瑕疵があった。

②被告市は、「交通安全施設設計要領」には、防護柵を設置すべき区間として、少なくとも路面と路外の高低差が1mあることが挙げられているが、本件高低差は0.93mであることから、防護柵を設置する必要はない旨主張する。しかし、基準が側溝に適用されたととしても、この基準を

形式的に適用することによって、被告市がその責任を免れるものではなく、瑕疵の存在は、諸般の事情を総合的に考慮して判定すべきものである。

③通常の歩行者であれば、注視していれば本件側溝への転落を回避することも可能であったこと、亡Cが飲酒酩酊により注意力及び判断力が減退した状態にあり、このことが本件事故の発生に寄与した程度が大きいことから、過失割合は8割とするのが相当である。

(高裁判決要旨)

①控訴人には国家賠償法2条1項に基づく責任があり、被控訴人の請求は、原判示の限度で認容する。

②原判決に以下を加える。

a) 東側歩道には車両進入口が設けられているが、歩行者としては接触等を懸念して進入口以外を通ろうとすると考えられるし、近道をしようとする者もいるであろうから、本件側溝を跨いでガードパイプを乗り越えたりすることは、十分に想定される範囲内の行動であり、このような行動は予測できないという控訴人の主張は採用できない。b) 仮に亡Cは本件事故現場周囲の状況を熟知していたとしても、本件側溝を跨ごうとしたり、足を踏み外して転落する危険性があり、そのような危険性が恒常的に感じられる場所であったことに変わりはない。c) 亡Cの酩酊の度合いが事故の発生に寄与していたとしても、常識外の行動をとるほどに酩酊していたとはにわかに断定できない。

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

原付溝蓋段差転倒事件

大阪地裁 令和2年3月12日 無責

(被告) I市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年4月3日

(被害状況) 1名負傷、車両損傷

(事故概要)

アルバイト終了後、雨が降る中、原動機付自転車を運転して自宅へ向かい、時速約25kmで溝蓋の上を走行した際、進行方向に向かって左側に置かれたごみ箱付近に黒い物体がいることに気付き、この黒い物体が道路に出てくるのではないかと考え、進路をやや右に変更するために体をやや右側に倒し、ハンドルを少し右に切ったところ、転倒し、負傷した。

事故現場付近の溝蓋には約3cmの段差があった。事故の3日後、本件

溝蓋はレミファルトで補修され、概ね半年以内にアスファルトで舗装された。

(判決要旨)

- ①約3cmという段差は大きいとはいえ、本件事故以前に本件溝蓋上を走行する車両が転倒したなどの事実は認められないことも考慮すれば、一般的に原動機付自転車の走行を困難にする段差とはいえない。
- ②また、本件事故当時は雨が降っていたことや原告が本件事故直前に黒い物体に気が付いたことなどからすれば、本件溝蓋の設置管理の瑕疵がなければ本件事故は発生し得なかつたとまでもいえない。
- ③そうすると、原告と被告との間の交渉経過において、当初は被告が責任を認める方向で検討を進めていたことを踏まえたとしても、被告による本件溝蓋の設置管理に瑕疵があったとは認め難いといわざるを得ない。

側溝蓋不全車両損傷避難転倒事件

札幌地裁岩見沢支部 令和2年12月17日 有責（過失相殺3割）

(被告) K町

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年4月14日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前11時15分頃、原告車を運転して自宅マンションの駐車場に駐車させるために交差点を右折しようとして、道路沿いにある側溝のグレーチング上を通過しようとしたところ、本件側溝のコンクリートの一部が欠けていたことから本件グレーチングが弾み、その端が原告車のガソリントタンクに突き刺さって車が前進しなくなった。原告は、一旦車を後退させたのちに再び車を前進させたものの、本件グレーチングの外れた側溝の左側付近で原告車のエンジンが完全に停止してしまった。その後、車から降りた原告は、本件側溝に足を取られて転倒し、負傷した。

(判決要旨)

- ①本件側溝のコンクリートの一部が欠けていたことから、本件グレーチング上を原告車が通過した際、本件グレーチングが弾んで原告車のガソリントタンクを損傷したことについて、本件側溝及び本件グレーチングを管理する被告に責任があることは明らかである。
- ②もっとも、原告が本件側溝に足を取られて転倒するという本件事故は、その後に①原告が原告車を後退させた行為、さらに②原告車を本件側溝の左側まで移動させた行為、③原告車から原告が降車し、後方へ避難した行為が途中に介在している。

ア この点、①については、原告車が本件グレーチング上を通過した際、本件グレーチングが弾んで原告車のガソリタンクに刺さり、前に進まなくなったのであるから、一旦原告車を後退させることは、いたって自然な行動であり、予測不能な特異なものとはいえない。

イ そして、②については、原告車を後退させた後、原告が原告車の異常を察知したことから原告車を道路脇に移動させようとする行動も当然の対応といえる。

ウ また、③については、原告が原告車から降車し、ガソリンが漏れていることを確認した際、原告車の進行方向はドアが遮っているため避難することができず、右側は障害となる物はないものの、1.2m先に花壇の縁があることからすると、ガソリンが漏れている緊急時において、最も空間の空いている後方へ咄嗟に避難することは自然な行動であるといえる。

なお、原告が原告車から降車した際、本件側溝から本件グレーチングが外れていることを認識し得たかもしれないが、上記の緊急時において、冷静に周囲の状況を把握することは通常困難であったというべきであり、本件グレーチングが外れていることを原告が当然に認識していたとは認められない。

③以上によれば、本件事故の発生には、原告の上記各行動が介在しているものの、いずれも本件事故時の状況等を考慮すると自然かつ合理的な行動であり、特異なものとは認められない。したがって、本件側溝の瑕疵と本件事故の発生及び原告の受傷との間には相当因果関係が認められる。

④本件事故の発生には、本件グレーチングにより原告車のガソリタンクが損傷した後、原告が原告車を後退させた行為、原告車を本件側溝の左側まで移動させた行為及び原告車から原告が降車し、後方へ避難した行為が介在している。そして、これら一連の行為において、原告が本件グレーチングの外れた本件側溝の存在を認識することは不可能でなかったし、冷静に対処すれば、本件側溝を回避して避難することも可能であったというべきである。したがって、本件事故の発生には原告自身の過失も寄与していることは明らかであるから、本件事故の過失割合を原告30%、被告70%とするのが相当である。

無蓋側溝歩行者転落事件

神戸地裁 令和4年3月24日 無責

(被告) K市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成29年1月11日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午前5時50分ないし午前6時頃、歩行者が歩道上の駐車車両を避けて側溝の溝蓋上を通行中、溝蓋の途切れている無蓋部分で側溝に落下し、負傷した。

本件側溝は、幅約0.43m、深さ約0.5mであり、一部には幅約0.5mの溝蓋が架設されているが、歩道の曲り角付近に溝蓋が途切れて無蓋状態となっている部分があった。

(判決要旨)

①本件側溝は深さが約0.5mであるから、歩行者が落下すれば傷害を負う危険性が存在するものといえる。

しかしながら、本件側溝は、閑静な住宅街に所在し、道路と区別された幅約1.0mの歩道脇に設置されているものであり、歩道は本件側溝の溝蓋を歩道の一部として使用することなく、歩行者が安全に通行することが可能である。また、被告市の設置基準によれば、降雨時に道路の水を良好に排水し、自動車や歩行者の安全な通行を確保するものであるという側溝の機能、排水性や清掃などの日常管理性などから、側溝は蓋を設置しないのが原則であり、市内には本件側溝と同様に溝蓋が架設されていない側溝も多数存在することがうかがわれるところである。さらに、本件事故の発生時は、日の出前で辺りは暗かったものの、本件事故の現場付近には街灯も設置されていたものであるから、本来であれば街灯の明かりや車道を通る車両のヘッドライトなどで一定の明るさが確保され、本件側溝の存在や本件側溝に無蓋部分が存在することは容易に認識可能であったというべきである。

②本件事故は、タクシー車両が道路交通法47条2項に反して歩道上に乗り上げて縦列駐車していたために原告が歩道を通行できず、溝蓋の上を通行することとなり、さらに、駐車車両により光が遮られて足元が暗く、それにもかかわらず足元を確認することなく通常の速さで溝蓋上を歩いたために発生したものである。本件側溝の管理者である被告市において、本件側溝に隣接する歩道に車両が違法に縦列駐車していることや、足元を確認せずに溝蓋の上を歩行する不注意な歩行者の行動を前提に本件側溝の設置管理を行わなければならないものではない。

③以上に照らせば、本件側溝に歩行者が落下する事故が発生する蓋然性があったとは認められず、本件側溝が落下事故を招来する構造を有していたとも認められないし、溝蓋を架設しないことで本件側溝について管理の瑕疵があったと評価することもできない。

④なお、被告市に本件側溝に溝蓋を架設すべき義務があったとは認められず、また、本件事故当時本件側溝に架設されていた溝蓋は被告市が架

設したのではない。第三者が溝蓋を設置したことで、被告市が溝蓋が途切れている箇所について溝蓋の架設義務を負う理由はない。

グレーチング蓋裏返し自転車転倒事件

広島地裁 令和4年5月17日 有責（過失相殺5分）

（被 告）H市

（原 告）被害者

（事故発生年月日）平成31年1月10日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前10時頃、自転車が走行中、車道の外側線と歩道との間の路肩部分に設置されていた側溝のグレーチング蓋の上を通過したところ、裏返しになった蓋の溝の隙間にタイヤが引っ掛かって転倒し、運転者が自転車ごと空中に投げ出されて体を地面に打ち付け、負傷した。

本件グレーチング蓋の裏面は格子状ではなく溝状であり、幅2.7cmの自転車のタイヤがはまるほどの幅2.8cmの隙間があった。

（判決要旨）

①グレーチング蓋は、表面は鋼材が縦横に配置された格子状となっている一方で、裏面は長辺方向のみに配置された溝状となっており、鋼材の隙間が複数存在する形状となっているのが一般的であるところ、製造業者のカタログには、使用上の注意として、事故を防止するために表裏を正しく使用する必要があることが明記されている。

そして、自転車が路肩を走行すること自体は特に禁止されていないところ、本件市道が、公園内の道路であり、路肩までの整備が行き届いたものであることからすると、自転車が本件路肩部分を走行することは、十分予見することができたというべきである。

②また、被告は、本件事故当時、民間業者に委託して、月に3回程度、道路パトロールを行っていたところ、業務委託契約に係る仕様書においては、側溝の蓋の異常についても確認することになっていたのであるから、裏返しになっている本件グレーチング蓋を正常な状態に戻すことで本件事故の発生を回避することも、十分可能であったというべきである。

③そうすると、グレーチング蓋は、本来、その上を通過する自転車が転倒したり脱輪したりするなどの事故が発生することを防止し、安全を確保するために、鋼材が縦横に配置された格子状となっている表面を上にして設置し、その状態を維持する必要があるというべきであるにもかかわらず、本件事故当時、裏返しになっていた、すなわち鋼材が長辺方向のみに配置された溝状となっている裏面が上になって設置されてお

り、その上を通過する自転車が転倒したり脱輪したりするなどの事故が発生する危険性が生じていたのであるから、本件市道は通常有すべき安全性を欠いており、本件市道の管理には瑕疵があったというべきである。

④原告は、本件事故当時、71歳であり、緑内障及び白内障を患っていたとはいえ、視認性は正常であり、その他、身体能力に具体的な問題があったとは特に窺われない。

しかし、一般的な自転車のタイヤ幅と比較してタイヤ幅が細いことを認識していれば、グレーチング蓋が裏返しになっていることが及ぼす危険の大きさについて、より正確に認識することができたというべきであるにもかかわらず、このことを認識しないまま、運転していたものであり、また、本件グレーチング蓋が裏返しになっている場合には、格子状ではなく溝状となり、見た目が明らかに変わるのであるから、路面の状態を注視していれば、三つ連続して設置されたグレーチング蓋のうち本件グレーチング蓋のみが裏返しになっていることを認識することは可能であったというべきであるにもかかわらず、本件グレーチング蓋が裏返しになっていることを認識することができなかつたのであるから、本件事故の発生については、原告が、一般的な自転車のタイヤ幅と比較してタイヤ幅が細いことを踏まえ、路面の状態を注視していなかつたことも寄与しているというべきである。

⑤本件事故の主たる原因は、被告の本件市道の管理の瑕疵にあるというべきであるところ、更に本件グレーチング蓋が本件事故の前から長期間にわたって裏返しになっていたのではないかと窺われることに加え、被告自身が、本件訴訟前の原告との交渉において、自己の過失割合を90%としていることを併せ考慮すると、原告5%、被告95%として過失相殺を認めるのが相当である。

排水柵蓋不全自動車衝突事件

大阪地裁 令和5年4月12日 有責（過失相殺なし）

（被告）T市

（原告）被害者

（事故発生年月日）令和元年6月27日

（被害状況）車両損傷

（事故概要）

午後10時35分頃、普通乗用自動車がすれ違い用前照灯（ロービーム）を点灯させて時速10kmないし15kmで走行し、東西道路からその西端が接続する丁字交差点に右折進入したところ、路面から上方にせり出していた鉄板と車両のフロントバンパ左下部が衝突し、同部が損傷し

た。

交差点内の中央よりやや北東側に排水柵があり、その上には、鉄板が2枚設置されており、本件鉄板はそのうち北側に設置されていた鉄板であった。

当時、本件鉄板は、長辺約70cm、短辺約50cm、厚さ約1cmの大きさの褐色の鉄製の板であり、その表面には、滑り止めを目的とする幅5.5mm、長さ36mmの突起があった。

(判決要旨)

①本件鉄板は、当時、周辺で農業を営む者が田畑へ水を引くためにそれ以前から日常的に開閉しており、かつ、2枚の鉄板の継ぎ目に設置されていたアングルが脱落していたことにより、本件鉄板を動かす態様次第では、本件排水柵への掛かりしろが十分に残らず、車両等が鉄板の上を通過することで鉄板の一角が本件排水柵内に落ち込み、その対角が路面よりも上方にせり出すという状態が生じ得る状態では、設置されていたと認められる。

さらに、本件鉄板が長辺約70cm、短辺約50cmであったことによれば、本件鉄板の一角が本件排水柵内に落ち込み、その対角が路面よりも上方にせり出すという状態が生じた場合には、本件鉄板の一角が路面から25cm程度上方にせり出す可能性があったと認められ、原告車両のフロントバンパの最下部の地上からの高さは約22cmであったことに照らすと、せり上がっていた本件鉄板と原告車両のフロントバンパが接触する可能性があったと認められる。

そして、本件鉄板及びその周辺に遺留された破片や付着物が原告車両のフロントバンパから落下又は付着したものとみられることからすれば、本件鉄板と原告車両との間で接触事故が発生したと考えるのが自然であり、それ以外の理由により破片や付着物が遺留されたことをうかがわせる証拠もない。

②本件鉄板は、被告の管理する「公の営造物」であるところ、本件事故の当時、周辺農家が鉄板を動かす態様次第では、本件排水柵への掛かりしろが十分に残らず、車両等が鉄板の上を通過することで鉄板の一角が本件排水柵内に落ち込み、その対角が路面よりも上方にせり出すという状態が生じ得るといって危険な状態では、設置されていたといえる。

③被告は、原告がハイビームを点灯させ、前方に注視して走行していれば、本件鉄板の約7m手前で本件鉄板のせり上がりを容易に視認でき、直ちに制動措置を講じれば、本件鉄板との接触は回避可能であった旨主張する。

確かに、原告が原告車両のハイビームを点灯させて前方に注視して走行していれば、本件鉄板から原告車両の前部までの距離が約7mとなった地点で本件鉄板を視認できた可能性はある。しかし、通常、車両の運転手は、道路上に設置された鉄板がせり上がっていることを想定して運転するものではなく、また本件鉄板は、本件交差点の中に設置されているところ、交差点に進入する場合には、交差道路から進入してくる車両や歩行者の有無に注意を払う必要がある上、本件鉄板は褐色で夜間においては必ずしも視認性がよいものでもないから、本件鉄板との接触前に本件鉄板のせり上がりを認識することは相当困難であるといえる。

したがって、仮に原告が原告車両のハイビームを点灯させ、前方に注視して原告車両を走行させていたとしても、本件鉄板から原告車両の前部までの距離が約7mとなった地点や停止距離の範囲内の地点で、原告が本件鉄板のせり上がりを認識すべきであったとはいえ、本件事故の発生について原告に過失があったということはできない。

以上によれば、原告について過失相殺することはできない。

第10 防護柵不全に関する事故

水路歩行者転落事件

広島地裁福山支部 平成20年10月29日 有責（過失相殺7割5分）

（被 告） F 市

（原 告） 被害者

（事故発生年月日）平成17年2月25日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午後2時30分頃、軽自動車から降車して間もなく、市道に面している水路の開口部から水路に転落し、負傷した。

本件市道は、アスファルト舗装された平坦な幹線道路であり、車道と歩道の区別がされておらず、路側帯も設けられていなかった。

（判決要旨）

①本件水路開口部は凹型のコンクリート造りで、本件市道から本件水路の底部までは約2mであったこと、本件水路開口部は、水田の排水等のために設置されていたが、本件事故当時、水田の排水のための利用はされていなかったこと、本件市道は幹線道路であり、広く一般に通行利用されることが想定されること、本件市道から本件水路開口部までののり面は相当の急勾配であって、のり面と本件市道との境のアスファルト舗装がはがれかけた部分があるため、通行する者が、足をとられ本件水路内に転落する危険性が十分にあったことが認められ、これらの事実から照らすと、通行する者が、本件水路内に転落することによって死傷等の事故の発生する危険性があり、管理者としては、転落事故を未然に予測し、これを防止するための安全施設を設置する等の対策を講ずる必要があった。また、ガードパイプ等の設置は容易である上、その設置によって、本件市道及び本件水路の利用に支障を生じることもなかった。

被告は、本件事故が通常予測することができない原告の行為に起因するものである旨主張するが、本件事故は、運転者甲が原告を本件事故現場付近の本件市道に降ろした後、原告が自動車のドアの状態について注意喚起等しようとして足を踏み出してのり面に足をとられたことに起因するものと認められるところ、同乗者を自動車から降車させる際に道路端に降ろすことは、通常想定される事態であるし、また、道路端に降りた者が、足がふらついたりするなどの理由でのり面に足をとられることも十分予測し得る事態というべきである。すなわち、原告の具体的な行動自体を予測できなかったとしても、他の類似の行動によつてのり面に足をとられる程度のことは被告において通常予測し得べき事態というこ

とができる。

以上によれば、本件水路又は本件市道については、その利用に付随して死傷等の事故の発生する危険性が客観的に存在し、かつ、それが通常の見込みの範囲を超えるものとは認められないから、本件水路又は本件市道の管理に瑕疵があった。

②本件水路又は本件市道の管理に瑕疵があり、かつ、原告が足を滑らせた地点が本件市道側であることが推認できるから、本件水路又は本件市道の管理の瑕疵と原告の受傷との間に相当因果関係が認められる。

被告は、甲の運転が原因で転落したのであるから、相当因果関係がないとも主張するが、甲の運転は、本件事故のきっかけとなっているものの、本件事故の原因になったものとは認め難く、甲の運転に不手際があったことが、上記の相当因果関係を否定する事情となるものではない。

③本件水路への転落事故が本件事故以前にはなかったこと、本件事故以前に地元住民から被告に本件水路の危険性に関する情報は上がってなかったことが認められ、これに加えて、本件事故の発生状況のほか原告が本件事故現場付近に長年居住しており、本件市道及び本件水路の状況につき十分認識していたものと認められることからすると、原告には自らの運動能力をわきまえて危険を回避すべき注意義務を怠った過失があり、これが本件事故の発生を招いた大きな要因になっているから、原告側の過失として、7割5分の過失割合を認めるのが相当である。

歩行者転落事件

大阪地裁 平成21年2月19日 有責（過失相殺8割）

（被告）S市

（原告）被害者

（事故発生年月日）平成18年5月29日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前0時50分頃、酒に酔った歩行者が市道に設置された高さ約50cmの落下防止用の柵に誤って膝を打ち、バランスを失って柵を越えて約3m下の側道に転落して負傷した。

（判決要旨）

①昭和3年に設置された本件柵は、高さが50cmしかなく、駅前にある市道の歩行者転落防止用の防護柵として通常想定される駅前の多様な歩行者の転落の危険性を十分に防止するに足りるものではない。その後の通達等により、安全性を考慮して、新たに設置する歩行者転落防止用の防護柵の高さの標準を110cmとすることが示され、一方で柵が老朽化し壊れた部分の応急修理も繰り返されていたのに、本件柵は長期間その

まま放置された。したがって、安全性を欠いていることが明らかになっているのに長期間本件柵を放置したことは、本件市道の管理の瑕疵があったといえる。

②原告が、本件事故当時、相当酒に酔っており、一方で、夜でも本件市道と本件側道の落差を歩行者が容易に認識できる明るさがあったことやこれまで転落事故の記録がないことなどを勘案すると、原告の過失として8割の過失相殺を行うことが相当である。

段差歩行者転倒事件

東京地裁 平成28年7月26日 無責

(被告) K市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年4月5日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後8時20分頃、歩行者が横断歩道を歩行しようとした際、歩道部分と車道部分の間に設置された縁石に躓いて転倒し、負傷した。

本件道路には縁石と柵が併置されていたが、横断歩道端から60cm部分には、防護柵が設置されていない一方、くさび形（横断歩道側が低く、逆側が高くなっていた）の本縁石が設置されていた。

(判決要旨)

①原告が転倒したのは別の場所であった疑いが濃厚であり、本件縁石につまずいて転倒したと認めることはできない。

② (念のため検討する。)

横断歩道の通行者の安全確保のためには、本件柵と横断歩道との間に相当な距離（60cm程度）を置くことが必要であり、また、本件柵は、通行者の本件縁石の視認の障害とはならない等から、本件柵の存在、その構造、その設置位置等の点から、本件市道が通常有すべき安全性を欠いていたということとはできない。そして、縁石を設ける趣旨目的（縁石に乗り上げる車両の速度を低下させる等）に照らし、本件縁石は、その用法上本来有すべき安全性に欠けるところはない。

加えて、a) 本件縁石を間に挟んで本件歩道と本件車道が存する箇所は、本件横断歩道の外側にあつて、歩行者の横断が禁止されていることや、b) 本件横断歩道がすぐ近くに存在していること、c) 道路交通法上、歩行者は、道路を横断しようとするときは、横断歩道がある場所の付近においては、その横断歩道によって道路を横断しなければならず、斜めに道路横断してはならないとされていることに鑑みれば、歩行者が本件歩道側から本件縁石をまたいで本件車道側に出たり出ようとし

たりすることは、道路の通常の用法といえないことは明らかである。そして、そのような行動にでる場合に、付近の明るさで、本件歩道と本件縁石との間に段差があることは十分に認識できるのにもかかわらず、本件歩道と本件縁石との間の段差を認識せずに、本件縁石に足を引っかけて転倒するという事態は、本件事故以前に本件縁石につまずいて転倒したという事故が発生したことが認められないことに鑑みても、本件市道の設置管理者にとって通常予測することができないものである。

以上によれば、本件事故が発生したとしても、本件市道の設置または管理の瑕疵によるものではない。

護岸歩行者転落事件

奈良地裁葛城支部 平成29年3月23日 無責

大阪高裁 平成29年8月30日 無責

(被告、被控訴人) M村

(原告、控訴人) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成24年1月14日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午後8時頃、歩行者が道路よりコンクリート製護岸に転落し、死亡した。

本件道路部分は平坦なアスファルト舗装された幅員3m程度の見通しのよい直線道路で北側が2.7m低いコンクリート敷きになっている。山間部の過疎地域で通行する車両・歩行者は極めて少なく、歩行者の多くが状況を熟知した近隣住民であり、護岸設置後50年以上、防護柵設置の要求や転落事故はなかった。

(地裁判決要旨)

①本件道路部分に歩行者の転落を防止すべき防護柵を設置していなかったことをもって道路の設置管理の瑕疵というためには、本件道路部分の構造等、場所的条件、利用状況及び現実に起きた事故の態様等を総合した結果、社会通念上要求される一般的な歩行を前提としても歩行者が路外に転落する可能性が相当程度あるため、防護柵がなければ危険であると認められる場合であることを要する。

歩行者は、本件道路の川寄り（北側）を歩行しなくとも、中央寄りか南側を歩行することにより、転落することを容易に避けることができ、かつそのような注意を払うのが通常であったと認められる。亡Bは、生まれたときから近くで生活しており、本件道路部分の北側に防護柵が設置されていないこと等の道路状況を熟知していたにもかかわらず、夜間、懐中電灯等の照明器具も持たずに歩行していたことからすると、通

常では予想されない希有な事故であったと考えられる。社会通念上要求される歩行をすれば、路外に転落する危険性はなかった。

道路が通常有すべき安全性を欠いているかどうかは、諸事情を総合して判断されるべきであり、防護柵を設置すれば転落事故の大部分を防ぐことができるからといって、直ちに道路の設置管理の瑕疵があるということとはできない。

②本件道路部分に照明を設置していなかったことをもって道路の設置管理の瑕疵というためには、本件道路部分の構造等、場所的条件、利用状況及び現実に起きた事故の態様等を総合した結果、社会通念上要求される一般的な歩行を前提としても歩行者が路外に転落する可能性が相当程度あるため、照明の設置がなければ危険であると認められる場合であることを要する。

本件道路は、夜間真っ暗であるが、夜間の歩行者はごく稀であり、そのような歩行者の多くは近隣住民であり、近隣住民は、夜間歩行する際、通常、自ら懐中電灯等の照明器具を携行している。実際、近隣住民から照明設置の要求がなく、転落事故もなかった。本件道路部分を夜間通行する者は、懐中電灯等の照明器具を携行することが社会通念上要求されるというべきであり、懐中電灯等の照明器具を携行して歩行すれば、路外に転落する危険性はなかった。以上によれば、本件道路部分に照明を設置していなかったことが、道路の設置管理の瑕疵にあたるということとはできない。

(高裁判決要旨)

控訴人らは、夜間、目的地に存する街灯を目的に進行することや懐中電灯を持たずに歩行することが異常な行動とはいえない旨主張する。しかし、前者についてみると、亡Bは、これまでも夜間に本件道路部分付近を歩行したことがあったはずであり、亡B宅付近の照明の位置や道路の形状等本件道路付近の状況を知り尽くしていたと考えられることから、ただ亡B宅付近の照明のみを目的に進行していたとは考えがたい。後者についてみると、月明かりも全くない暗闇の中を懐中電灯も持たずに歩くこと（さらに、道路の南側にも寄らずに歩くこと）は希有な行動とみるほかない。原判決は相当である。

側溝歩行者転落事件

福島地裁 平成30年9月11日 有責（過失相殺4割）

（被 告） F市

（原 告） 被害者

（事故発生年月日） 平成25年10月11日

（被害状況） 1名負傷

(事故概要)

午後6時頃、市道を自転車を押しながら通行していたところ、側溝に自転車とともに転落し、負傷した。

側溝は幅約1.2m、道路との高低差は最大で90cm、本件道路にはガードレールが設置されているが、本件転落場所手前付近でガードレールがなくなっており、この地点では、ガードレールの基礎部分もなくなるため、本件道路幅員が約30cm減少し、その分本件側溝の幅が道路側に拡大している。注意喚起を促す看板、道路照明施設は設置されていなかった。

(判決要旨)

①本件道路を歩行していた者が不意に本件側溝に落ちれば、人の生命身体に対して危険が大きい場所であったといえる。また、本件道路が本件転落場所に至る前で左方に湾曲しているため、日中でも本件側溝の状況を把握することは困難である。本件転落場所には、防護柵、注意喚起を促す看板、道路照明施設が設置されていなかったから、歩行者が夜間に通行する際には本件側溝に転落し、負傷する事故が発生する危険性が客観的に存在するものであった。

②被告は、事故後にポストコーンを設置しているところ、同措置が事前であれば、本件事故は回避できたものと考えられる。ポストコーンの設置費用は約35万円、工期も比較的短期間で終了しているから、被告が転落事故防止するための措置を講じることが困難であったとは考え難く、他に防止措置を講じないことを正当化する特段の事情は見当たらない。また、本件道路を夜間に通行する歩行者が本件側溝に転落する事故が予測の範囲を超えるものであったと認めることはできない。以上によれば、被告は、事故の発生を未然に防止するため防護柵、道路照明等を設置するなどの措置を講じる必要があった。

なお、防護柵設置基準や照明施設設置基準は、一般的な道路管理の観点からの基準を定めたものであり、具体的な危険が存在している以上、基準に従っていればそれ以上の措置を講じる必要がないということにはならない。本件道路に管理の瑕疵があると認めるのが相当である。

③原告の左側通行はやむを得ない時に該当し、道路交通法に違反するとはいえない。他方、原告も本件道路やその周辺の状況に応じて自らの安全にも注意して通行すべきところ、原告にも相応の過失があると認めざるを得ず、過失割合は4割と認めるのが相当である。

水路歩行者転落事件

金沢地裁 平成30年11月2日 有責（過失相殺6割）

名古屋高裁金沢支部 平成31年4月17日 有責（過失相殺6割）

最高裁 令和元年11月1日 棄却（上告不受理）

（被告、控訴人兼附帯被控訴人）K市

（原告、被控訴人兼付帯控訴人）被害者

（事故発生年月日）平成27年11月14日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午後5時50分頃、市道を歩行中、前方から走行してきた自動車を避けようとして、市道に接する水路に転落して負傷した。

本件水路は、コンクリート製、深さは約1.1m、幅は約1.7m、本件道路上の本件水路との境界付近には、高さ25ないし30cmの駒止が、約25cm置きに設置され、ガードフェンス等は設置されていなかった。

（地裁判決要旨）

①本件事故現場は、周辺に公園や小中学校、スーパーマーケット等があり、本件道路は近隣住民以外の一般公衆も、日没後や悪天候時に通行することが十分予測することができる。一方、本件水路の構造から、人が転落すれば、生命や身体に対して重大な危険を及ぼすことも、容易に予測することができる。本件道路と水路の境界に設置された駒止は、比較的容易に踏み越えられる程度の高さしかなく、また、姿勢を崩した歩行者が本件水路に転落することを阻止するのに十分な構造とはいえない。歩行者の転落を防止しうる程度の防護柵を設けるか、少なくとも駒止の外側が水路であることを認識できるような照度を確保するなどの措置が講じられておらず、通常有すべき安全性を欠くものといえ、本件事故は、本件道路の設置または管理の瑕疵によるものであると認められる。道路法や被告の定める防護柵設置の基準に照らしても、防護柵等を設置すべき区間にあたり得るが、仮に、道路法や設置基準に反しないとしても、直ちに設置又は管理の瑕疵がないということにはならない。

過去に転落事故等が報告されなかったことや、地元住民から防護柵の設置を求められていなかったことが、本件道路に瑕疵がないことや原告の行動が異常なものであったことを直ちに推認させるものではない。

②本件事故当時は日没後で雨が降っていたところ、原告は、本件道路を初めて通行していたのであるから、道路交通法の規定に従い、周囲の状況に注意して歩行すべきであったといえる。注意深く周囲の状況を観察していれば、本件水路の存在を認識する可能性もあったといえ、さらに、原告は進行方向の右側を通行する義務に違反した。本件道路の設置・管理の瑕疵の内容及び程度や、原告の注意義務違反の内容及び程度を考慮すれば、原告の過失は6割と認めるのが相当である。

（高裁判決要旨）

原判決は相当であり、本件控訴及び附帯控訴はいずれも理由がないか

ら、棄却する。
(最高裁判決要旨)
本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

第11 動物侵入防止柵不全に関する事故

高速道路狐飛び出し事件

札幌地裁 平成19年7月13日 無責

札幌高裁 平成20年4月18日 有責（過失相殺なし）

最高裁 平成22年3月2日 無責

（被告、被控訴人、上告人）H高速道路株式会社

（原告、控訴人、被上告人）被害者相続人

（事故発生年月日）平成13年10月8日

（被害状況）1名死亡

（事故概要）

午後7時51分頃、普通乗用車が高速道路を走行中、飛び出してきたキツネを避けようとして事故を起こし停車した。午後7時53分頃、別の車両が停車中の普通乗用車に衝突し、普通乗用車の運転者が死亡した。

（地裁判決要旨）

中小動物侵入対策について、高速道路の標準的なものとして普及しているとは認められない。

他の地域と比較して、特に中小動物の事故件数は多くないから、優先して侵入防止柵の改修工事を実施しなければならなかった事情も認められない。

本件道路の管理に瑕疵があったとは認められない。

（高裁判決要旨）

①本件事故の発生した区間では、平成11年から平成13年にかけて、キツネが本件高速道路の本線に侵入して走行自動車にはねられるロードキルが多数回発生し、また、中小動物が高速道路上に現れ、交通に支障を生じさせた事例も多数報告されている。高速道路の利用者は、一般道に比較して高速で安全に運転できることを期待し、信頼して走行していることからすれば、自動車の高速運転を危険に晒すこととなるキツネが頻繁に本線上に現れることは、それ自体で、本件道路が営造物として通常有すべき安全性を欠いている。本件事故は、まさに、その危険が現実化した事故であったと認められる。被控訴人H高速道路は、「動物注意」の標識を設置しているが、これにより、運転者が、速度規制もされていないのに、動物の出現を予想して低速度で走行するのを期待することは現実的ではない。また、頻繁に道路を巡回しているというが、巡回によって動物が本線上に出現するのを防止することは不可能であり、「動物注意」の情報板による情報提供も事故防止の効果的な手段となり得ないことは明らかである。

②なお、本件道路にキツネがしばしば出没することは、旧公団としては十分に予見可能であったといえることができる。

結果回避可能性であるが、高速道路への侵入防止柵を設けることによってかなりの程度キツネの侵入を防止することは不可能ではない。実際に、旧公団が作成した資料には、キツネ等中小動物の侵入防止策として、金網型の柵にした上で柵と地面の隙間がないようにし、地盤との間を掘って侵入されないようにコンクリート等を付設するとの対策が記載されている。にもかかわらず、本件事故地点付近に付設された侵入防止柵は、中小動物の侵入に全く役に立たない有刺鉄線タイプが大部分であり、一部金網タイプのもも、地面との間に約10cmの隙間があり、中小動物の侵入を防ぐに足るものではなかった。

被控訴人H高速道路は、北海道内の高速道路は長大であり、キツネ等中小動物の侵入を防止するには、全線について施工しなければ十分な効果は得られないところ、そのためには多大な費用を要する旨主張する。しかし、本件で問題となっているのは、本件事故が発生した本件道路においてキツネの侵入が頻発することであるから、結果回避可能性としては、本件道路においてキツネの侵入を防ぐための措置が問題となる。本件事故後9000万円をかけて本件道路付近の侵入防止柵を改修したことから考えても、結果回避可能性がなかったとはいえない。なお、自然公物たる河川等と異なり、人工公物たる道路については、当初から通常予測される危険に対応した安全性を備えたものとして設置され管理されるべきものであって、原則として、予算上の制約は、管理の瑕疵に基づく損害賠償責任を免れさせるべき事情とはなり得ない。

以上によれば、予見可能性、結果回避可能性がなかったから管理に瑕疵がないとの被控訴人H高速道路の主張には理由がない。

③被控訴人H高速道路は、Aに運転上の過失があった旨主張するが、それは、第1事故が本件道路の設置又は管理の瑕疵に基づくものではないことの主張の理由として主張しているに過ぎず、自らの賠償責任が存在することを前提としてその過失相殺事由として主張しているわけではない。そして、被控訴人H高速道路は、原審及び当審を通じて、自ら賠償責任を負うことを前提とした過失相殺の主張をしておらず、かつ、当審第1回口頭弁論期日において、Aの運転上の過失について主張する事情は、過失相殺事由として主張するものではない旨明言し、第2回口頭弁論期日においても、裁判長から予備的なものも含めて過失相殺を主張しないということによいのか再度確認されながら、主張しない旨明言している。

過失相殺については、賠償義務者から過失相殺の主張なくとも、裁判所は訴訟にあらわれた資料に基づき被害者に過失があると認めるべき場

合には、職権をもってこれをしんしゃくすることができるが、本件訴訟の経過にかんがみれば、被控訴人H高速道路との関係では、過失相殺を行って損害額を減額するのは相当でない。

(最高裁判決要旨)

本件道路には有刺鉄線の柵と金網の柵が設置されているものの、有刺鉄線の柵には鉄線相互間に20cmの間隔があり、金網の柵と地面との間には約10cmの透き間があったため、キツネ等の小動物が本件道路に侵入することを防止することはできなかった。しかし、キツネ等の小動物が本件道路に侵入したとしても、走行中の自動車が小動物と接触すること自体により自動車の運転者等が死傷するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができる。このことは、本件事故以前に、本件区間においては、道路に侵入したキツネが走行中の自動車に接触して死ぬ事故が年間数十件も発生していながら、その事故に起因して自動車の運転者等が死傷するような事故が発生していたことはいかかわらず、北海道縦貫自動車道函館名寄線の全体を通じて、道路に侵入したキツネとの衝突を避けようとしたことに起因する死亡事故は平成6年に1件あったにとどまることから明らかである。

これに対し、金網の柵に変更し、柵と地面との透き間を無くし、地面にコンクリートを敷く対策が全国や北海道内の高速道路において広く採られていたという事情はいかかわらず、そのような対策を講ずるためには多額の費用を要することは明らかであり、加えて、本件道路には、動物注意の標識が設置されていたのであって、自動車の運転者に対しては、道路に侵入した動物についての適切な注意喚起がされていた。

これらの事情を総合すると、上記のような対策が講じられていなかったからといって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということとはできず、本件道路に設置又は管理の瑕疵があったとみることはできない。

高速道路狸衝突事件

大阪地裁 平成27年1月29日 無責

(被告) N高速道路株式会社

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年10月27日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午前4時45分頃、高速道路を普通乗用車が走行中、飛び出してきた狸と衝突し、損傷した。

本件道路には高さ約1.4mの立入防止柵（忍び返しはない）が設置され、場所に応じて下部を塞ぐなどの動物侵入防止対策が講じられていたが、物理的に設置が困難な場所や人の通行を目的としている場所については設置されておらず、場所によっては防止柵下部に隙間があった。

（判決要旨）

本件道路において、狸等の小動物のロードキルは多数発生していながらも、これを原因とする運転者等の死傷事故が発生していないことによれば、小動物が本件道路に侵入したとしても、走行中の自動車が小動物と接触すること自体により自動車の運転者等が死傷するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自動車の運転者が適切な運転操作を行うことにより死傷事故を回避することを期待することができるといえる。他方、忍び返し機能を備えたドレスネットを設置した場合には、動物侵入防止の効果が上がると認められるが、道路の構造上設置が困難な場所や人の通行を目的とした場所をも含めて完全にドレスネットを設置できるとは考えられない上、これを設置するには相当の費用を要することが明らかであるところ、ドレスネットを設置するという対策が、高速道路における一般的な対策であるとは認められない。

また、本件現場を含む区間には、動物注意標識が設置されていないが、この区間におけるロードキルの発生件数が比較的少ないこと、距離も17kmあり、長距離ともいえないことに照らせば、この区間に動物注意標識を設けなければならないとまではいえない。

以上の点を総合すると、本件道路が、通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、本件道路に設置又は管理の瑕疵があったということとはできない。

観光道路鹿衝突事件

横浜地裁 平成30年10月2日 無責

（被告）Aスカイライン株式会社

（原告）被害者

（事故発生年月日）平成26年8月13日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前10時17分頃、有料道路「Aスカイライン」を大型自動二輪車で走行中、道路上に侵入した野生の鹿と衝突し転倒して、運転者が負傷した。

（判決要旨）

①平成26年度報告書⁴によれば、富士箱根伊豆国立公園の箱根地域のシカの分布が徐々に拡大しており、本件道路にシカが侵入する可能性がある

ったことは否定できない。しかし、同報告書では、箱根地域のシカの生息密度は、周辺地域と比較してもはるかに低いとされている。そして、本件事故が発生するまでの約7年間に、本件道路でシカの侵入が確認された事例は2件にすぎず、このことは、本件道路周辺のシカの生息密度は低く、シカの侵入頻度も極めて低かったことを示すものといえる。

②本件道路は、制限時速40kmの一般自動車道で、夜間の通行が禁止されているのであるから、車両で走行する運転者は、高速自動車国道等の高速走行を前提とする道路や夜間通行可能な一般道路等に比して、視野及び視界を確保できる状況の下で運転することが予定されている。特に、本件事故現場付近は、見通しの良い直線道路となっていたので、運転者には、十分な視野及び視界が確保されていた。また、被告は、年2回の除草作業を実施しており、現場付近においても、路肩から1ないし2m程度の区画については除草がされていたので、運転者は、道路脇の状況についても一定程度視認することが可能であった。

このように、本件道路を走行する車両の運転者は、時速40km以内の比較的低速で、視野及び視界が十分確保され、かつ、道路脇の状況についても一定程度視認できる状況の下で運転することができるのであり、これに加えて、「動物が飛び出すおそれ」があることを示す警戒標識が6か所設置され、注意喚起が図られていたことも併せ考慮すると、仮に、シカが侵入しても、通常であれば、運転者において、シカの存在を予測し、あらかじめ本件道路内又は道路脇にいるシカを発見した上で、適切な運転操作を行うことにより、シカとの衝突を回避することを期待することができる。

したがって、本件道路にシカが侵入することがあったとしても、それによって事故が発生する危険性は低いものと考えられる。

③以上の事情に加え、本件道路付近よりシカの生息密度が高い周辺道路においてもシカの侵入を防ぐことが可能な程度の防護柵が設置されていたことがうかがわれないこと、仮に、シカの侵入を防止し得る防護柵を設置しようとするれば、その設置箇所は広範囲なものとならざるを得ず、相当多額の費用を要することが明らかであることからすると、シカの侵入頻度が極めて低く、かつ、仮にシカの侵入があったとしても事故発生の危険性が低いと認められる本件道路において、防護柵が設置されていないことをもって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということは困難であり、本件道路に設置又は保存の瑕疵があったとみることはできない。

なお、本件事故は、本件道路左側の茂みから突然走り出たシカが原告車に衝突したもので、運転者がいくら適切な運転操作をしたとしても、シカとの衝突を回避できなかつた可能性がある。しかしながら、このよ

うな事態は、たまたま本件道路に侵入したのみならず、侵入時の車両とシカとの距離の近さ等数々の偶然が積み重なった結果生じた極めて稀有事態であって、通常予想される危険が現実化したものとはいえないから、このような事態まで防止するために、多額の費用を要する防護柵を設置することが求められるものとは到底いえない。

4 「平成26年度富士箱根伊豆国立公園箱根地域における生態系維持回復のための調査業務報告書」環境省委託調査

第12 照明施設等の不全に関する事故

バリケード二輪車衝突事件

大阪地裁 平成26年1月29日 無責

(被告) H市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成23年8月15日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後9時7分頃、自動二輪車が時速70～90km（法定速度60km/h）で前照灯をロービームにして走行中、丁字交差点に設置されたバリケードに衝突し、車両が破損した。

(判決要旨)

本件事故現場までの約110mの間に街路灯はなく、本件東西道路の両側には建物等もないことから、本件道路は、相当暗かったことが推認されるが、道路の照明施設に関する関係法令の規定上、連続照明を要する道路にはあたらない。

車両等の運転者は、道路交通法により、a) 車両の装置を確実に操作し、かつ、道路等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないこと、b) 夜間は、ハイビームをつけなければならないとされていること、に照らせば、本件道路を初めて通行する車両等の運転者としては、本件道路が照明施設のない暗い道路であることに鑑み、前照灯をハイビームにした上で、前方に交通上の障害物を発見したときはこれを回避しうるような安全な速度で通行すべき注意義務がある。このように走行する限り、本件道路の前方に交差点があることは十分認識することができ、本件事故時まで、本件バリケードに車両等が衝突する事故は報告されていなかったことも併せれば、原告が主張するような照明施設及び警戒標識の設置が必要であったとはいえない。

以上の検討結果によれば、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたといえないから、その設置又は管理に瑕疵があるとはいえない。本件事故は、原告が注意義務を怠り、ハイビームにしなかったばかりか、高速度で漫然と走行するという重大な過失により、道路状況にそぐわない極めて危険な運転を行ったために生じたものといわざるを得ない。

中央分離帯自動車衝突事件

神戸地裁 令和3年1月22日 有責（過失相殺7割）

(被 告) N市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成30年10月5日午後7時頃

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後7時頃、自家用普通乗用自動車が前照灯を点灯して走行中、交差点の停止線で赤色信号のために停止し、信号が青色に変わって時速約5～10kmの速度で左折を開始した際、斜めの状態で中央分離帯に乗り上げ、車両が損傷した。

事故当時、交差点の角付近には街灯が存在していたが、故障のために点灯していなかった。

(判決要旨)

①本件街灯は、被告の道路補修課が管理する水銀灯であるが、本件事故当時、いわゆる球切れの状態では点灯していなかった。本件街灯は、その設置場所からして、本件交差点内を照らして夜間の視認性を向上させる機能を有すべきものであるところ、本件事故当時、この通常有すべき機能・安全性を有していなかったものと認められる。したがって、本件街灯の設置・管理には瑕疵がある。

②本件中央分離帯の幅、地表高及び設置位置が関係法令に違反していることを認めるに足りる証拠はない。なお、本件交差点の形状からして、大型車両の場合には右左折時に本件中央分離帯に接触する可能性があり、そのために「大型等右左折禁止（直進のみ可）」の標識が設置されているものと推認できる。しかし、本件車両のサイズは、幅177cm、長さ444cmであるから、通常の左折方法（低速で左の路側帯に沿って左折する。）を履践していれば、本件中央分離帯に接触することはないものと認められる。また、中央分離帯に反射板等を設置すべき法令上の根拠は明らかではなく、本件事故の原因は、交差点内の暗さにあると認められる。

したがって、本件中央分離帯の設置・管理に瑕疵はない。

③ a) 水銀灯である本件街灯は、本件事故当時、点灯していなかったこと、 b) 本件交差点周辺には、本件街灯以外の街灯がないこと、 c) 本件交差点周辺には、交差点内を照らすに十分な光源がないこと、 d) 原告は、最初に被告に本件事故の申告をして以来一貫して、暗くて本件中央分離帯が見えなかった旨供述していることが認められる。

そうすると、交差点内を照らす唯一の街灯である本件街灯が点灯していなかったことにより、本件交差点内の夜間の視認性は大幅に低下していたものと認められ、暗くて本件中央分離帯が見えなかった旨の原告の供述も信用できるから、本件街灯の設置・管理の瑕疵と本件事故との間

の相当因果関係を認めることができる。

④ a) 本件事故当時の本件交差点内は、唯一の街灯である本件街灯が点灯していなかったために、夜間の視認性が大幅に低下していたこと、 b) 本件車両は、前照灯を点灯していたものの、原告は、一貫して、暗くて本件中央分離帯が見えなかった旨供述していること、 c) 原告は、「大型等右左折禁止（直進のみ可）」の標識には気がつかなかったこと、 d) 原告は、本件交差点手前の停止線で赤色信号により停止したこと、 e) 原告は、乗り上げるまで本件中央分離帯に気がつかなかったこと、 f) 本件車両のサイズであれば、通常の方法により本件中央分離帯に接触しないで左折できたこと（原告は、本件中央分離帯に気がつかなかったために、前進しすぎてから左折を開始したものと認められる。）が認められる。

そうすると、前方注視不十分及び不適切な左折方法という原告の過失が大であり、過失割合は、原告7割、被告（本件街灯の瑕疵）3割と解するのが相当である。

第13 道路工事の不全に関する事故

工事片側通行原付衝突事件

盛岡地裁水沢支部 平成23年11月29日 有責（過失相殺なし）

仙台高裁 平成24年6月27日 有責（過失相殺なし）

（被告、控訴人） I 県、有限会社O（一審のみ）

（原告、被控訴人） S 保険会社（損害賠償請求権代位取得者）

（事故発生年月日）平成15年11月4日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午前9時35分頃、I 県が有限会社Oに発注した塗装工事のため片側交互通行の措置が取られていた県道（橋）上において、被保険者が運転する原動機付自転車が、普通貨物自動車と衝突し原付運転者が負傷した。

（地裁判決要旨）

①本件事故現場は、被告I 県の管理する県道の橋上であり、被告I 県は、一般交通に支障を及ぼさないように適切な措置を講ずべき注意義務を負担し、そのことは、被告I 県が被告Oに対して道路工事を発注していることによって軽減されたり免除されたりするものではない。

殊に、本件事故の当時、道路工事により、南側の車線が閉鎖され、片側交互通行となっていたことに加え、本件事故の現場が橋上であり、緊急時に路外に避難することも不可能な状態であったことも併せ考慮すると、被告I 県が負担していた注意義務の検討に当たっては、閉鎖されていない走行車線で正面衝突等の事故の発生を回避すべく、道路交通の安全を確保するために必要な措置を講ずるとする観点からなされるべきである。

この点、被告Oにおいて、本件事故の当時、交通誘導員を配置していなかったことが認められ、被告I 県には、本件工事の施工により片側車線の閉鎖が開始される時までには、交通誘導員が適切に配置されていることを確認し、早急に交通誘導員が配置されるような措置を講ずべき注意義務を負担していたと解される。

また、仮に、本件事故現場に交通誘導員が配置されておらず、早急な配置が不可能又は著しく困難な場合であっても、仮設信号機の設定が適切になされていれば、事故の回避が可能であるから、被告I 県は、遅くとも、片側車線の閉鎖が開始される時までには仮設信号機の設定を確認し、仮設信号機の設定が不適切な場合には、被告Oに対して設定を改めさせるように指示すべき注意義務を負担していたと認められる。

被告I 県において本件工事の開始時において交通誘導員が配置されて

いるか否かを確認するとともに、被告Oに対して早急に交通誘導員を適切に配置させるような措置を講ずることを怠った注意義務違反が認められる。仮設信号機間の距離は約87mであること、双方の仮設信号機の灯火がいずれも赤色となっている時間は10秒間と設定されていたことが認められ、法定速度が時速30kmである原動機付自転車において仮設信号機が青色から赤色に変わる直前に仮設信号機を通過した場合には他方の仮設信号機が赤色から青色に変わる前に他方の仮設信号機を通過することは、法定速度違反で走行しない限り不可能であったことが認められる。そして、仮設信号機の横には高さ1.5mの看板が設置され、必ずしも視界が良好な状態とはいえなかったことや、橋上は一般的に強風にさらされやすいため、本件事故のような接触事故が発生する可能性を通常の車道よりも高めに考えておくべきであったことも併せ考慮すると、被告I県は、片側車線の閉鎖が開始される時まで、双方の仮設信号機の灯火がいずれも赤色となっている時間の設定につき、原動機付自転車の法定速度でも安全に走行することができるように設定されていることを確認し、そのような設定になっていない場合には、被告Oに対して改善を求めるべき注意義務を履行しなかったことについて注意義務違反が認められる。

②仮に、交通誘導員が配置されているか、仮設信号機の全赤の時間が20秒間と設定されていた場合には、被保険者が運転する原動機付自転車が本件事故現場を通り抜けた後に、加害車両が本件事故現場に進入し、本件事故の発生を防止することが可能であったはずであるから、被告I県による注意義務違反と被保険者が被った損害との間に相当因果関係が認められる。

(高裁判決要旨)

①控訴人I県は、本件工事請負契約では専らO社が交通安全確保措置をとるべき注意義務を負っており、道路法四二条一項は、道路網整備の観点からの道路管理者の道路の維持、修繕義務を定めたものにすぎず、交通安全確保措置をとるべき具体的な注意義務の根拠となるものではないとして、上記のような注意義務自体がないと主張する。

しかし、道路法四二条一項の規定する道路管理者の義務について、控訴人I県が主張するように道路網維持の観点からこれを限定的に解さなければならない根拠はなく、かえって同控訴人が引用する文献（道路法令研究会・編著 改訂四版道路法解説）においても、道路法四二条について、標識、警戒灯等の不設置といった道路工事の際の安全措置の不履行を不適切な道路管理の一例として明記して、道路工事の際の交通安全の確保が道路管理の一環をなすとした上、同条が単なる精神規定ではなく、道路管理者の具体的な法律上の責任に結びつく規定であることを強

調している。控訴人 I 県の主張は、採用することができない。

②控訴人 I 県の担当職員は、O社が、本件工事請負契約の内容となっている仕様書や保安施設設置基準に反して交通誘導員を配置していないのを現認しながら、その後、具体的に交通誘導員をどのように確保したのかなどを確認した形跡はなく、控訴人 I 県が交通誘導員を配置する措置を講ずべき義務を尽くしたということとはできない。

③なお、付言するに、仮に何らかの事由により控訴人 I 県の過失が認められず不法行為は成立しないとしても、同控訴人が本件工事の現場において交通安全を確保するための措置を怠ったことは少なくとも道路の管理上の瑕疵に当たり、本件事故との因果関係も認められるから、同控訴人は国家賠償法二条一項に基づく損害賠償義務は免れない。

舗装工事段差車両損傷事件

さいたま地裁 平成29年6月7日 無責

(被告) K市、工事会社

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年12月16日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後6時30分頃、車両が、道路舗装工事を行っている道路を通行した際、マンホール蓋部分と路面の段差が大きかったため、車両の外装が破損した。

(判決要旨)

①自動車の最低地上高が、部位によって、5cmないし9cmに設定されていること等に照らし、道路の段差が5cmを超えると、自動車の運行に支障が生じるものと認められる。本件事故現場付近について行われた舗装破砕工が厚さ5cmのアスファルト舗装部分撤去工であること、すりつけ工がされていたと認められることに照らせば、本件マンホールと路面との段差は5cm未満であった可能性が高いと推認される。

②原告車両のタイヤカバー等の外装が一般公道での使用に耐える使用でなかった可能性は十分にあると考えられる。仮に、本件マンホールに原告車両のタイヤ等がぶつかった衝撃で原告車両のタイヤカバー等が破損したとしても、そのことから直ちに本件事故現場付近が道路として通常有すべき安全性を欠いていたということとはできない。

遮蔽物二輪車転倒事件

横浜地裁 平成29年6月20日 無責

東京高裁 平成29年11月8日 無責

(被告、被控訴人) Y市
(原告、控訴人) 被害者
(事故発生年月日) 平成26年2月13日
(被害状況) 1名負傷
(事故概要)

午後7時30分頃、自動二輪車が走行中、進路上の遮蔽物（矢印を記載した看板）を避けようとして転倒し、運転者が負傷した。

従前は直進路であった地点に本件遮蔽物を設置して通行止めとし、そこからつながる道路を設けて、本件道路の形状を直進から直角に左折する形状へと変更する工事が、事故当日の日中に行われていた。道路脇には、道路の形状が変更されたことを警告するため、5枚の看板が設置されていた。

(地裁判決要旨)

①被告は、本件現場手前に5枚の看板を設置して本件工事による本件道路の形状の変更を通行者に警告していたこと、本件現場付近は、これらの看板や本件遮蔽物を視認するために十分な明るさがあったことが認められる。そうすると、従前は直進路であった部分を直角に左折する形状へと変更する本件工事が事故当日の日中に行われたことを考慮しても、本件道路が通常有すべき安全性を欠いたものとはいえず、本件道路に瑕疵があったとはいえない。

②なお、本件事故は、原告が、直進路であると思い込んだまま、看板が徐行を警告するものであると認識していたのに警告に従わず、本件遮蔽物の存在に気付くのが遅れ、急ブレーキをかけ、バランスを失い転倒したものである。車両の運転者は、通り慣れた道路であっても道路の形状を含む周囲の道路状況を常に確認して運転すべきである上、原告は本件現場付近で道路の形状を変更する工事が行われていることを知っていたのであるから、原告が上記のような方法で走行したために本件事故が発生したからといって、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったということとはできない。

(高裁判決要旨)

①控訴人は、本件事故後に本件現場付近にバルーン状の輝度の高い照明が新たに設置されたことから、本件事故時に本件遮蔽物を視認できるほどの明るさがあったとは認められない旨主張する。しかし、控訴人の家族からの申し入れを受けて照明を設置したのであり、前記照明の設置をもって、現場付近の視認性が低く、危険な状態であったとは認められない。

②さらに、控訴人は被控訴人の保安施設の設置基準で定められている保安灯や標示板への照明の設置がされていなかった旨を主張する。しかし

ながら、本件道路における設置又は管理の瑕疵の有無は前記の基準を満たしているか否かによって直ちに決まるものではなく、本件道路が通常有すべき安全性を備えているか否かかの観点から判断されるべきであり、前記の基準もその判断の一指標を示すにすぎない。本件現場付近には照明が設置されて点灯しており、車両の前照灯が点灯されていれば、本件遮蔽物を視認できる十分な明るさがあったことや、看板の警告に従って減速していけば、安全に左折することが十分可能であったことからすれば、仮に前記基準を一部満たさない点があったとしても、それだけをもって本件道路の設置または管理に瑕疵があるものと認められない。

舗装修繕工事段差車輪脱輪事件

松山地裁宇和島支部 令和2年1月20日 無責

高松高裁 令和3年2月18日 無責

(被告) K県、Y建設株式会社

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年11月27日

(被害状況) 3名負傷

(事故概要)

午前7時頃、舗装修繕工事により片側車線が掘削され、片側交互通行規制がされていた国道を走行中の車両が掘削された側の車線に脱輪し、運転者らが負傷した。

本件工事区間は、両側2車線の舗装道路で、Y建設は、北側車線の舗装を掘削する工事を行っており、事故当時には、北側車線の舗装は15cm程度掘削されて、南側車線との間で15cm程度の高低差が生じていた。

(地裁判決要旨)

①被告県は工事の請負業者(被告Y建設)に、施工計画書を提出させ、Y建設は、北側車線への進入を禁止し、工事用信号機を使用して、片側交互通行規制を実施し、本件工事区間の手前に、「速度落として下さい」、「停止位置」と記載された看板を設置し、北側車線への進入を防止するためにカラーコーンをバーでつないだバリケード及び工事用信号機を設置し、本件工事区間の手前200m付近から、「200m先工事中」、「片側交互通行」、「段差注意」等、注意喚起する看板を設置する等していた。

これらの看板等の設置により、走行車両の運転者にとって、本件工事区間の手前に差し掛かった時点で、北側車線への進入が禁止されていることは明らかであり、北側車線に進入した場合には、事故が起きる危険性を容易に予測することができる状況にあった。しかも、南側車線の幅

員は、約3.3mないし3.45mもあり、看板の指示に従って減速した上で、工事用信号機等に従って南側車線に進入し、十分小さい速度で進行すれば、安全に走行することが可能であった。かかる状況にある運転者においては、北側車線にはみ出したりすることのないよう、速度を落とし、前方左右の路面状況を確認しながら注意して運転することが社会通念上求められ、注意して運転すれば、北側車線に脱輪する等の事態の発生を避けることができた。

②カラーコーンが北側車線の中央付近に位置していたとしても、南側車線を走行する車両の運転者に北側車線にはみ出して走行することのないよう注意喚起する一応の機能があるものということができる。

また、もともと被告Y建設の現場担当者らは、保安灯を装着したカラーコーンを北側車線の南端付近に設置しており、各カラーコーンには十二分な重量のあるウェイトを装着して移動しにくくしていたものであったから、設置当時は安全管理に何ら不備はなかったものであったところ、その後第三者が勝手に、カラーコーンを北側車線の中央付近まで移動したり、一部の保安灯を捨てたりしたものであった。かような第三者の行為は通常生じるものではなく、道路管理者や工事業者の通常の予測を超えるもので、かようなことを予測して、対策を講じるべきであったとはいえない。

結局、車両の運転者が通常の注意を払って走行させていけば、本件事故を生じさせることを避けることができたものにすぎず、本件工事区間の道路が、本件事故当時、通常有すべき安全性を欠いていたものとは認められず、営造物の管理の瑕疵があったとはいえない。

③本件事故当時の本件工事区間における明るさや北側車線の視認状況等にかんがみても、各種看板、工事用信号機等に従って本件工事区間を通行する車両の運転者が安全に通行し得るようになる措置が十分講じられているといえるから、本件工事区間の道路が、通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。

④原告は、いったんは減速したものの、時速40から50kmを超えない程度まで速度を上げて走行させたのであるが、その後右側のガードレールに近付きすぎたと感じ、左側にハンドルを切っても間に合わず、北側車線側に突出してしまったことが示すとおり、片側車線のみ通行が許されている工事区間を通行する車両の運転方法としては、速度が大きすぎて不相当であったか、直前のブレーキによる減速が適切にされていなかったものといわなければならない。原告において通常の注意を払って運転していれば、脱輪する事態を避けることができたものと認められる。

結局、本件事故は、道路の管理の瑕疵に基づいて生じたものではなく、原告の自動車運転上の注意義務違反に基づいて生じたものというべ

きであって、被告県に道路管理上の瑕疵は存しない。

⑤本件工事区間の内外に設置された各種看板、バリケード、工事用信号機等により、さらに位置が進入禁止車線である北側車線の中央付近までずれていたとはいえ、約10m間隔で位置していたカラーコーン及び保安灯等により、本件工事区間の道路が通常有すべき安全性を欠いていたものではなかった。

そうすると、被告Y建設の現場担当者らは事故防止のための注意義務を怠っていたものとはいえないし、北側車線と南側車線の各路面状況の差や両車線の間段差の存在は、本件事故当時に識別できる状況にあり、原告が通常の注意を払って運転していれば、本件事故を避けることができたものであったから、本件事故はむしろ原告の運転上の注意義務違反に基づいて生じたものであった。

確かに、前日の作業終了後に設置したカラーコーンは、北側車線の南端付近から、北側車線の中央付近に移動されているが、これは第三者が勝手に移動したものであって現場担当者らに何ら帰責性がないし、本件事故前の午前3時過ぎ頃に別件事故が発生したとしても、現場担当者は本件工事区間に午前7時15分頃に到着した当時頃までに、別件事故の連絡を受けていないし、到着当時前にカラーコーン移動の通報を受けていないから、到着以前にカラーコーン移動の事態に対応する契機が存しない。担当者は、到着後、カラーコーンの移動の事実を直ちに発見して、その後速やかにカラーコーンを北側車線の南端付近に戻しているから、道路工事現場の安全管理として必要な措置を講じている。

以上によれば、現場担当者らに、注意義務違反があったとはいえない。そして、被告Y建設の現場責任者とされる被用者においても異なるから、現場責任者にも過失はないというべきである。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

道路整備工事段差自転車転倒事件

水戸地裁 令和4年4月22日 有責（過失相殺なし）

(被告) H市

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成28年1月9日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後、工事により舗装がはがされていた道路の部分を走行中の自転車が段差につまづいて転倒し、運転者が負傷した。

本件現場付近は、区画整理事業で整備される道路を設置する工事中で

あり、道路の一部の舗装がはがされて砕石が敷かれた状態となっており、この非舗装部分は、舗装がされていた部分と比べて一段低く、舗装がされていた部分との間に数cm程度の段差が生じていた。

(判決要旨)

①事故当時における本件道路の本件現場付近の状況は、a) 本件段差の高低差は数cmに及んでおり、しかも、b) アスファルト舗装の端の部分がむき出しとなって角張っており、c) 舗装がされた部分のすぐ先の非舗装部分にはくぼみがあり、さらにその先が上りの傾斜となっていたことに照らせば、本件段差を通行しようとする自転車の車輪等が舗装部分の先で急に落ち込んだり、砕石が敷かれた非舗装部分に着地した自転車の車輪がすべったりして、自転車の運転者が前方にバランスを崩して転倒し、傷害を負う危険が十分にある形状であったものと認められる。特に、安全に通行できる状態であることが基本的に想定される道路の性質に照らせば、工事中であることを考慮しても、道路本来の基本的な形状との違いは大きく、その危険性の程度は高かったものといえる。

また、d) 本件現場の舗装部分と非舗装部分は、一見して色彩の違いによりその区別がつきにくい状態であったこと、e) 本件現場付近に本件段差があることを警告する看板等の標示はなかったことから、本件段差に向かって自転車で進行してくる運転者からは、本件段差の存在やその形状をあらかじめ認識することは困難であったものと認められ、この点においても、本件段差は、自転車で通行する者が転倒して傷害を負う危険性がある通行障害物であったと認められる。この点、本件道路が本件現場付近の住宅街に居住する住民が日常的に通行する道路であったことや、本件現場付近に本件工事が行われていることをうかがわせるカラーコーン等があったとしても、そのことによって直ちに、本件現場に上記のような危険な形状の本件段差があることまで、同所を通行する者が具体的に予見できたものとは解されない。

②他方、原告は、通行の用に供されていた本件道路を自転車で通行するという通常予測可能な行動をしていたところで、本件段差につまずいて本件事故に至ったものであり、本件事故が被告において予測し得ない原告の行動によるものであったとは認められない。

また、事故は、本件現場に本件段差が存在するまま通行の用に供され、原告において本件段差部分の存在をあらかじめ容易に認識できなかったことに起因して発生したものというべきであって、事故の発生は、被告において非舗装部分に生じていたくぼみを埋め戻して平らにする補修工事を行うことや、本件道路の本件現場付近を封鎖して自転車の通行を禁止すること、あるいは、少なくとも本件現場の本件段差の手前に段差の存在を明らかにして注意喚起をする看板等の標示を設置することな

どにより、格別の困難なく、容易に回避することが可能であったものと考えられ、本件工事に伴い、本件道路の本件現場付近を上記状態のまま通行の用に供して本件事故を招いたことが回避不可能であったものとは認められない。

③以上の次第で、被告の管理する本件道路の本件現場付近は、本件事故当時、道路が通常有すべき安全性を欠く状態であったものと認められ、被告の本件道路の管理には瑕疵があったものというべきである。

第14 その他の事故

台風道路冠水車両取り残され事件

広島地裁 平成20年2月8日 無責

広島高裁 平成20年9月12日 無責

最高裁 平成21年2月6日 棄却（上告不受理）

（被 告）国、県、市

（原 告）被害者、車両所有者

（事故発生年月日）平成17年9月6日

（被害状況）車両損傷等

（事故概要）

台風接近時に川沿いの県道を車両で走行した際、冠水のため避難できなくなるなどした原告が、①国は、ダムの下流域が増水するおそれがあったのに、ダムから放流する前に現場近くのサイレンを吹鳴すべき義務を怠った、②県は、県道を適時に交通規制すべき義務を怠るとともに、交通規制の前に要救助者の存否の確認等をすべき義務を怠った、③市は、現場近くの住民、通行人等に対し、台風の接近に伴う大雨等により河川が増水するおそれを適宜周知すべき義務を怠るとともに、県道を適時に交通規制すべき義務を怠り、その結果、救助されるまでの間、精神的苦痛を被り、車両が毀損されたなどとして、損害賠償を求めた。

（地裁判決要旨）

①サイレンの吹鳴は、多目的ダムを放流することによって流水の状況に著しい変化を生ずると認める場合に、生ずる危害を防止することを目的とし、特ダム法等に基づき、所定の要件を満たす場合に、義務付けられるのであって、サイレンを吹鳴すべき範囲については、警報開始時点から30分後及び40分後のダム目標放流量と警報開始時点における加計地点の河川流量との相関関係から自動的に決定される。

このようにサイレンの吹鳴が関係法令等に基づく裁量の余地がない行為であること、実施要領に基づき、吹鳴すべき範囲のサイレンが吹鳴されていること、サイレン吹鳴の目的がダムからの放流による流水の状況の著しい変化によって生ずる危害を防止する点にある一方、台風14号に伴う大雨が温井ダムより下流にある支流等から流れ込んだことがA地点付近が冠水した最大の要因であること等の事情を総合すると、本件サイレンを吹鳴しなかったことについては、著しく合理性を欠くとは認められず、国家賠償法1条1項の適用上違法となるものではない。

そして、河川事務所は、太田川の水位が上昇し、洪水のおそれがあると認められることから、太田川上流の洪水注意報及び洪水警報を气象台

とともに発令し、その水位又は流量を被告県の知事へ通知したり、報道機関の協力を求めて、一般に周知させたりしている上、6日午後8時45分ころ及び午後9時2分ころには、被告市の対策本部に対し、本件冠水予告を伝えているのであるから、被告国全体の体制としても、太田川の水位が上昇するおそれを周知しているといえ、国家賠償法1条1項の適用上違法となるような、著しく合理性を欠くところまでは認められない。

②そもそも道路の冠水による通行上の危険は、車両の運転手の注意次第で容易に回避することができるものである一方、交通規制することは、付近住民の避難経路を閉ざすことにもなるから、抽象的な冠水の危険性があるというだけでその道路を交通規制すべき義務はなく、少なくともその道路が冠水し、通行車両等が回避し難い危険が生ずる蓋然性を認識し得る段階に至って初めて交通規制すべき義務が発生する。

この点、本件県道は、洪水危険箇所とすらされておらず、本件災害以前には、道路の冠水により交通の支障が生じたこともなかったところである。そして、可部署は、午後9時40分及び58分に本件現場の上流にある道路が冠水しているとの通報を受けた後、午後10時21分にはB地点（本件県道の対岸で、最も危険性が高い洪水危険箇所とされている）付近の道路が約50mの間冠水しているとの指令を受けて速やかに警察官を現地確認等に向かわせ、午後10時35分ころにその事実を確認しているから、可部署としては、そのころ、本件県道の道路が冠水し、通行車両等が回避し難い危険が生ずる蓋然性が認識し得る段階に至ったと認められる。

そして、可部署警備本部は、太田川両岸の宇津可部線及び下佐東線へ車両が流入するのを遮断すべく、まだ災害の通報がなかったC地点を含む7箇所では交通規制を行うこととし、午後11時ころにはFら2名の警察官をC地点に向かわせている。Fらが本件現場の下佐東線の交通規制を開始するまでには約50分を要しているが、その当時の状況の下で最善を尽くしたというべきものである。

そうすると、可部署においては、本件県道の道路を交通規制すべき義務が発生してから、可及的速やかにその交通規制を開始しているものであるから、交通規制すべき義務を怠ったとはいえない。

また、原告らが生還した7日午前2時30分ころまでに、交通規制区間内に要救助者が避難しているといった具体的情報もないのに、交通規制区間内に要救助者がいるか否かを確認することは極めて困難かつ危険であったから、被告県の警察官においては、要救助者の存否を確認すべき義務はなかった。

③被告市は、報道機関に放送を依頼して注意喚起したり、警報の発令状況、台風14号の接近状況、注意事項等の情報を防災無線で伝えたり防

災メールの登録者に配信したりしている上、本件放流通知後の午後4時50分ころ以降は、過去の台風の際に被害のあった箇所を中心として、随時、消防署による警戒巡視及び街頭広報を行っている。そして、被告市は、左岸21K地点の冠水するおそれを指摘する本件冠水予告を受けて調査班を派遣し、その調査班が、A地点付近で安佐北大橋の下の車の中から荷物を持ち出そうとしていた原告らに対し、避難を促しているものであるから、被告市において、危険性を周知すべき義務を怠ったとは認められない。

道路の冠水による通行上の危険について、ある時点でその道路を交通規制しなかったことをもって、その管理に瑕疵があったというためには、その道路が冠水し、それにより通行車両等が回避し難い危険が生ずる蓋然性を認識し得る段階に至っていなければならない。

この点、本件県道自体は、本件災害以前は、道路の冠水で交通に支障が生じたことなどなかった上、安佐北消防署可部指揮調査隊がB地点付近の水位の観測等を行った午後8時30分ころの時点では、太田川の状況は、川幅いっぱい濁流が流れていたものの、道路の高さから約1.5m低い水位にとどまっている。そして、調査班が午後9時20分ころから30分ころまでの間にB地点付近を通った時点でも、B地点付近の宇津可部線の道路は冠水していなかったというのであるから、被告市として、そのころまでに、本件県道の道路が冠水し、それにより通行車両等が回避し難い危険が生ずる蓋然性が認識し得る段階に至ったとは認め難いというほかなく、B地点付近の宇津可部線の道路が冠水していることが明らかになった午後10時ころの時点で、初めてそのような蓋然性を認識し得る段階に至ったものと認められる。

そうすると、原告らの主張のように、午後9時過ぎころに本件県道の道路を交通規制していなかったとしても、道路の管理に瑕疵があったと認めることはできない。

(高裁判決要旨)

地裁判決と同旨

(最高裁判決要旨)

本件は、民訴法により受理すべきものと認められない。

公園出口自転車自動車衝突事件

名古屋地裁 平成21年3月6日 有責(過失相殺1割)

(被告) M町、Y(自動車運転者)

(原告) 被害者相続人

(事故発生年月日) 平成17年9月19日

(被害状況) 1名死亡

(事故概要)

午後2時50分頃、自転車乗車中の児童A(7歳)が、公園から道路上に出た際、普通乗用車に衝突されて死亡した。

公園の道路に面する部分においては、高さ約50cmの石垣の上に高さ約1mの鉄製フェンスが設けられその内側に、高さ約3mから約5mの樹木等が間隙なく植えられ繁茂していた。本件道路を南方から来る車両の運転者からの本件公園内の見通し状況、及び本件公園内にいる者からの本件道路の南方から来る車両の見通し状況は、上記樹木によって遮られるため、ほとんど見通すことができない状態であった。

(判決要旨)

①本件公園においては、児童が自転車で遊んでいることも多く、また、本件事故現場付近は、日頃、本件道路上を走行する車両は少なく、さらに、本件出入口には、自転車の飛び出しを防止する有効な措置が何ら取られていなかった。

これらの状況からすると、本件公園内にいる年少の児童が、遊びに夢中になる余り、本件道路上を進行してくる車両の有無動静に対する注意を欠いたまま、自転車を運転して本件出入口から本件道路上へと進出してしまう危険性が相当に高かった。

ところが、本件公園内には、本件道路に面して、樹木が繁茂したまま放置されていたために、見通しが妨げられており、本件道路上を進行する車両と本件出入口から本件道路上に進出する自転車とが衝突しやすい非常に危険な状況が生じていた。

もちろん、通常は、公園内に樹木を繁茂させること等が制約を受けるものではなく、樹木の繁茂により公園内と道路上との間の見通しが妨げられていることのみから、通常有すべき安全性を欠くものということとはできない。しかしながら、本件公園の場合、本件出入口において年少の児童が自転車を運転して不注意に本件道路上に進出してしまう相当に高度の危険性が生じていたことと相まって、樹木の繁茂が放置されて本件公園内と本件道路上との間の見通しを妨げる状態となったことにより、交通事故発生の危険性が非常に高まった状況となったものである。

そうすると、本件公園は、自動車の通行する道路に出入口が面した公園として、通常有すべき安全性を欠くに至っていたものと解すべきであり、その管理には瑕疵があったものと認められる。

②被告M町は、年一回、11月ころに本件公園内の樹木の剪定を行っていたが、樹木の保護や美観の維持の目的で行われるもので、本件公園内と本件道路上の間の見通しを確保するために行われるものではなかった。また、そもそも、本件事故当時、樹木の繁茂のために上記見通しが妨げられていたのであるから、上記剪定を行っていたことは、本件公園の管理の瑕疵を否定する理由とはならない。

③本件事故発生の主要な原因が被告Yの過失ある運転行為にあることは明白である。しかしながら、本件公園の管理に関する上記瑕疵についても、本件事故発生に対する寄与があったことは否定しがたい。したがって、被告M町は、国家賠償法二条一項に基づき、損害を賠償する責任を負う。また、上記瑕疵と被告Yの過失ある行為とは競合して本件事故の発生に結びつき、Aの死という被害を発生させたものであるから、被告M町の損害賠償債務と被告Yの損害賠償債務とは、いわゆる不真正連帯債務の関係となる。

④Aにおいては、本件出入口から本件道路内に進出するにあたり、右方から来る車両の有無動静に注意して安全を確認することを怠った過失がある。Aが当時七歳の児童であったことを考慮に入れても、損害の公平な分担の見地より、Aの過失を一割として、過失相殺を行うのが相当である。

道路供用予定地放火事件

大阪地裁 平成22年7月9日 有責（Y市）、無責（O府）

（被 告）O府、Y市

（原 告）工場所有者

（事故発生年月日）平成19年10月29日

（被害状況）建物等損壊

（事故概要）

午前1時55分頃、O府が都市計画道路予定地として所有しY市に管理を委託している土地に放置された可燃性廃棄物に何者かが放火し、隣地上の建物に延焼して建物等が焼損した。

（判決要旨）

①本件火災は、本件土地に置かれていた廃棄物等を介して発生したものであり、本件土地自体に欠陥があったとはいえない。本件土地は、道路の供用予定地であり、特に住民が何らかの利用をすることが予定されている場所ではなかったから、その利用状況に対応した危険を予測することはできず、本件土地に廃棄物等が置かれており、フェンス等の遮蔽措置がとられていなかったとしても、それが土地の安全性に関わる事実とはいえない。本件土地自体が崩落しやすいとか陥没しているなど、一般に通常有すべき安全性を欠いていたと認めることのできる証拠もない。本件土地に設置又は保存の瑕疵があったとは認められない。

②被告Y市は、本件土地の管理者として、無関係の者を本件土地に立ち入らせないように遮蔽措置を講じたり、不法廃棄物が放置されているのであれば撤去すべき義務があった。そして、被告Y市は廃棄物の撤去の陳情等を受け、担当者は本件火災発生前に本件土地の状況を確認してい

るから、被告Y市は本件土地に可燃性の廃棄物が放置されていることを知っていた。

本件土地の北西部から人が立ち入ることは容易であり、本件土地付近には民家がなく夜間は人目につきにくいところであり、木製の物には火がつきやすいこと、ドラム缶に引火しやすいものが入っている可能性もあったことなどからすれば、本件土地の廃棄物に放火されることが予見不可能であったとはいえず、上記注意義務違反と放火との間の相当因果関係も認められる。そして、放火されたことから本件土地上の廃棄物が燃え、本件建物に燃え移ったのであり、延焼の経路に不自然なところはなく、被告Y市の過失と原告の損害との間にも相当因果関係があることは明らかである。

よって、原告は、被告Y市に対し、国家賠償法1条1項に基づく請求をすることができる。

マンホール振動損害賠償請求事件

東京地裁 平成23年1月13日 無責

(被告) M市、H電話株式会社

(原告) 建物居住者

(被害状況) 振動被害

(事故概要)

原告が、十数年以上にわたり、自宅前面道路に設置されたマンホールの上を、大型車両が走行する度に、2階部分に振動が生ずる被害は、前記マンホールとその下部地中に埋設された地下工作物等を所有管理する被告H電話株式会社と、これらの車道内設置を許可し、道路を供用している被告M市の、共同不法行為（被告M市に対しては、選択的に国家賠償法に基づく営造物責任）によるものであると主張して、慰謝料の連帯支払を求めると共に、差止請求として、被告H電話に対し、前記マンホールや地下工作物等の撤去等を請求した。

(判決要旨)

①本件道路は、地域においては主要道路の一つであり、相当に交通量の多い道路であり、相当の重要性を持つ道路といえることができる。

一方本件工作物は、地中に設置された電話ケーブルの点検のために設けられたもので、本件マンホールはその点検孔に出入りするための入口である。本件道路の歩道下には下水道管、上水道管、ガス管が埋設されており、電話ケーブルを歩道の下に埋設することは事実上不可能である。

②原告らは、本件建物に生じている振動被害が、その受忍限度を超え、本件建物内で静穏に生活する権利利益が、被告らによって違法に侵害さ

れていると主張する。

しかし、これまで本件土地と本件道路との境界及び本件建物2階において振動を測定された際にも、測定された時間のうち、90%時間帯では、人に感じられない程度の振動が生じているに過ぎない。

原告らが、受忍限度を超える被害を被っていると主張する実体は、振動を頻繁に感ずることによる不快感のほか、深夜未明に頻発する大きな振動の結果、覚醒させられてしまう睡眠妨害被害の点にあると解される。

③平成18年6月2日、平成19年3月16日及び平成20年10月22日の各測定時に、本件建物2階で測定された振動最大値は、57から67dbであるから、この数値は、深度1の浅い眠り⁵⁾にもほとんど影響しないか（60db以下の場合）、深度1の浅い眠りの場合に過半数が覚醒しても、深度2以上の睡眠には影響がみられず（65db）、少なくとも、深度1の浅い眠りの場合に全て覚醒するような状態（69db）には至らない程度の振動、ということになる。

かかる測定結果に照らすと、最終的に、本件建物2階では、深夜未明を含む夜間の時間帯において、少なくとも深度1の浅い眠りの場合には、全て覚醒してしまうこととなるような振動が、時に生じ、また深度1の浅い眠りの時には、その過半数が覚醒してしまうこととなるような振動については、より頻繁に生じているものと認めることができる。

このような振動は、時に快適な睡眠を妨害するという意味で、原告らの生活上の利益を現に侵害しているものというべきである。

もっとも、その侵害の程度は、上記のような状態であるから、特に振動が大きく感じられるという未明の時間帯に深い眠りに入れるように就寝時間を工夫するとか、あるいは現に原告らが対応しているように、むしろ早朝の時間帯に起居することを習慣にするなど、振動による睡眠妨害の負担を軽減するための生活スタイルを身に付けることは、可能である。

④他方、本件道路や本件マンホール等は、原告ら自身も含めた周辺居住者らにとって、重要な意味を持つ公共性の高い設備であり、走行する車両によって、一定程度の振動が不可避免的に生ずることも、やむを得ない。特に、振動が生ずる原因には、周囲の地盤が軟弱であり、かつ、進入を禁止している大型貨物自動車等が、規制に反して走行しているという事情もあると認められ、第三者の行動や、被告らに変更することの出来ないような事情が併存した結果として、生じた振動被害であるという事情もある。

そして被告H電話は、これまで原告の苦情を受けて、相当の費用をかけ、本件マンホールの蓋を取り替えたり、本件マンホールを30cm程北

側に移設するといった対策を講じており、原告らの振動被害の訴えに対し、相応に適切な対処をしてきた。

一方、原告らの希望に応じて、本件マンホールを、本件地下工作物と共に、現在の場所から数m以上移設するとすれば、多大な費用を要することが容易に推認される上に、新たな移転先で本件同様の振動被害を生じさせる可能性も否定できないのであり、被告H電話とそのグループ会社が、日本全国に、20万個以上のマンホールを所有管理していることも考えると、容易に選択可能な方法であるとは認めがたい。

⑤これらの事情を総合的に考慮した場合、原告らが現に被っている振動被害の程度は、なお受忍限度の範囲内にあるものと解されるから、被告らの行為に違法性があるとまでは認められない。原告らの被告らに対する慰謝料支払請求及び被告H電話に対する本件マンホール撤去等の主位的及び予備的差止請求は、いずれも理由がない。

⁵ 睡眠心理整理学会の睡眠脳波アトラスによると、深度が浅い順に「覚醒」[1][2][3]となる。

E T C 開閉棒接触事件

大阪地裁 平成27年5月15日 無責

(被告) N高速道路株式会社

(原告) 被害者

(事故発生年月日) 平成25年8月11日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後8時52分頃、名神高速道路の料金所において、降りてきたE T C開閉棒に接触して車両が損傷した。

(判決要旨)

本件事故前後のシステム検査でE T Cシステムに異常は発見されていないことに加え、原告車両の前方車両及び後続車両については正常に通信が行われたものとして開閉棒が開いていること、他方で、原告車両に関しては通信が正常にされなかったとして開閉棒が閉じていることに加え、その前後でも誤作動によって開閉棒が降りる事象は確認できないことに照らせば、本件事故時に開閉棒が閉じた動作が、E T Cシステムの誤作動によるものと認めるには足りない。

なお、E T Cシステムは、無線通信技術を利用した料金收受等のシステムである以上、開閉棒が開かない原因は、限定することはできず、仮に、原告車両のE T Cカードおよび車載器に特段の故障等がない場合に開閉棒が閉じたとしても、直ちに、誤作動と同視することはできない。

防護柵不全児童転落事件

広島地裁福山支部 令和5年3月8日 有責（過失相殺7割5分）

（被 告） F 市

（原 告） 被害者

（事故発生年月日）平成30年11月15日

（被害状況）1名負傷

（事故概要）

午後4時頃、小学校4年生の児童が道路から小学校敷地の法面に侵入し、モルタル吹付部分の上部まで上がって、足を滑らせて、そこから道路上に転落して負傷した。

道路と本件法面の境界部には、幅約50cm、深さ約30cmの排水溝がある。

本件法面の下部は、ブロック擁壁とコンクリート擁壁が設置され、その切替え部には上下方向に水が流れる排水溝が設置されているが、擁壁は、いずれも地面に対してやや鋭角に傾斜して設置されており、境界部排水溝の底面から約140cmの高さがあり、天端は約45cmの幅がある。

本件法面の上部は、その最上部及びその下側の一部について、土に芝付がされており、その余は、岩盤帯でモルタルの吹付加工がされている。吹付部分の高さは、擁壁の天端から4～5m程度あり、表面には凸凹があつて、全体として急傾斜になっている。

道路の本件法面に近接する部分や本件法面に、進入を禁止したり、その危険性等について警告を発したりする内容の掲示や立看板等は設置されておらず、また、道路と本件法面の境界部や本件法面の内部には、進入を防止することができるような塀やフェンスは設置されていなかった。

（判決要旨）

①小学校のグラウンドの周囲にはフェンス等が設置され、児童らが本件法面に進入できないようになっていたことから明らかなように、本件法面に上るなどして、その上部に進入することは、本来の用法に従ったものではない。

しかし、本件法面と本件道路との境界部には、境界部排水溝があるほかは進入を妨げる設備はなく、擁壁部分及び切替え部の排水溝の傾斜や高さに照らせば、擁壁部分は、比較的身長の高い小学校の児童であっても、切替え部の排水溝を足掛かりにするなどすれば、これを上って同部分の天端に到達することは比較的容易であったといえる。

また、擁壁部分の天端も、この上を容易に歩いて移動できる程度の幅があつた上、その上部の芝付部分も、傾斜が緩やかで、表面にも凹凸はなく、吹付部分の天端も、人が歩ける程度の一定の幅があり、ほぼ水平又は若干の傾斜がある程度であったから、児童が、芝付部分を上り、吹

付部分の天端を移動して、本件転落箇所付近に進入することは困難ではなかったと認められる。

そして、吹付部分は、擁壁部分の天端から約4～5mの高さがある上、全体的に急傾斜で、硬い岩盤帯で構成され、表面にも凸凹があり、特に本件転落箇所の下部は、ほぼ地面と垂直の断壁のような構造の部分も存在した。そうすると、同部分に児童が立ち入った場合には、足を踏み外し、滑らせる等して転落する危険性は相応に高かったといえる。

②他方で、本件法面は、住宅地の中に所在し、これに隣接する本件道路は、通学する児童らの通学路としても利用されていると考えられるから、本件法面は、多数の児童らが日常的にこれに接近することが設置当初から想定されていたと認められる。また、本件法面は、地面から相応の高さがあり、上れば高所から周辺地域を見晴らすことができる上、上部には樹木も植栽されており、児童らが上ってみたいと考えるのは自然なことである。そして、実際、本件事故発生前、複数の児童や生徒らが、本件法面に上っている状況が見られていた。そうすると、本件法面は、好奇心や冒険心が強い児童らにとり、遊び場として相応に誘惑的な場所と評価できる。

③以上の諸事情に照らせば、危険性等を的確に判断する能力が十分でない児童が、本件道路側から本件法面に進入し、吹付部分まで到達することは、たとえそれが本来の用法に従うものではなかったとしても、本件法面を設置管理する被告にとって、予測を超えた行動とはいえず、同部分に到達した児童が、足を滑らせる等して転落し、本件法面や本件道路に身体を打ち付けるなどして、生命や身体に重大な危害を生じることとも、通常予測し得るものであったというべきである。

④そうすると、本件法面には、少なくとも、芝付部分と吹付部分の境界に進入防止のための柵を設ける等、児童らが同部分に物理的に進入できないようにするための措置を講じることが求められていたというべきである。にもかかわらず、本件法面には、これが設置されておらず、容易に吹付部分に到達し得るような状況であったというのであるから、通常有すべき安全性を欠いていたと認めるのが相当である。

そして、上記説示したところによれば、本件事故発生時の原告の行動も、被告の予測し得る範囲を超えた行動であるということとはできないから、被告は、本件事故につき、本件法面に「設置又は管理の瑕疵」があることによる国家賠償法2条1項に基づく責任を負うというべきである。

⑤原告は、本件事故当時10歳で、十分ではないにせよ、自らの行動の危険性等についてある程度判断する能力を有していたと認めるのが相当である上、本件事故以前に、小学校の朝会等において、本件法面の危険

性について教諭らが注意するのを聞いていたというのであるから、同所で危険な行動をしないよう注意することが求められていたといえる。

それにもかかわらず、自ら本件法面に上り、転落の危険性の高い吹付部分にまで立ち入り、同所に腰かけてお菓子を食べた後、身動きが取れなくなった際に転落したというのであって、本件事故が生じたことについては、同人にも過失があったといわざるを得ない。

そして、原告の上記過失の内容・程度、本件法面における設置又は管理の瑕疵の具体的内容に照らせば、本件事故について75%の過失相殺をするのが相当である。

参考

用水路自転車転落事件

福岡地裁 平成25年4月10日 有責（過失相殺5割）

（被 告） F 県、K 市、Y 社

（原 告） 被害者相続人

（事故発生年月日） 平成21年11月22日

（被害状況） 1名死亡

（事故概要）

夜、県道を自転車が進行中用水路に転落し、未明から朝頃に運転者が死亡（凍死）した。

F 県が設置管理する路側帯（幅0.5m）のある県道及びこれに隣接する同県所有の道路拡幅予定地とこれらに隣接するK市が設置管理する用水路（水深2.5m～3m、幅2.9m～3.3m）との境界には防護柵等が設置されていなかった。

（判決要旨）

①本件県道、本件土地（道路拡幅予定地）、本件張出部分及び本件用水路の形状及びこれらの位置関係等からすると、客観的にみて、本件県道の本件土地側の路側帯を進行する歩行者や自転車が、通行する車両との衝突を避けたりするために本件土地に進入し、そのまま直進して本件張出部分から本件用水路に転落する危険性があった。その上、本件用水路の深さからすると、転落すれば人の生命等に係る重大な結果が生じ得るものであった。また、常時本件土地周辺の状況を明確に認識できる程度の明るさがあったと認めるに十分な客観的証拠はなく、夜間、歩行者等が、本件土地の先に本件用水路があることを容易には認識し難い状況にあったことが認められる。

被告F県は、本件土地及び本件張出部分の所有者兼管理者として、本件県道を通行する歩行者等が本件土地を通過して本件用水路に転落する可能性を想定し、本件土地と本件県道又は本件用水路との境界に防護柵等を設置するなどの転落防止の措置を講じるべきであった。しかし、被告F県は、被告Y社が平成21年5月30日ころに本件柵（平成17年3月頃にF県が設置した木製の杭にロープを渡した柵）を撤去して危険な状況を作成してから、半年近くにわたり、本件土地を見回るなどしてその状況を自ら把握しようとし、これを放置していたものであるから、転落防止措置を講じるべき義務に違反したといわざるを得ない。

したがって、被告F県は、原告らに対し、国賠法一条一項に基づく責任を負うというべきである。

被告F県は、Dが本件土地を自転車で走行して本件用水路に転落したとすれば、それはDの異常な行動に基づくものであり、また、予算や人員が限られている中で、危険性の乏しい本件土地につき、本件柵が無断で撤去されることを予測してまで管理を行うことを求められていたとはいえず、本件事故の発生に係る予見可能性又は結果回避可能性はなかった、などと主張する。

本件県道の本件土地側の路側帯を走行する自転車が車両との衝突を避けるために本件土地に進入し、そのまま本件用水路に転落することも十分に想定することができるというべきであって、Dの行動が異常なものであるということとはできない。

また、本件用水路に歩行者等が転落してその生命等に重大な結果が生じ得る危険性があるといえる。そして、本件柵の設置の目的が本件事故に類する態様の事故等の回避にあるものではなかったにせよ、約4年7か月もの長期間にわたって、本件土地の状況等の確認を行っておらず、被告Y社が本件柵を撤去してからも約6か月の間、本件柵がないために歩行者等が本件土地から本件用水路へ転落する危険性がある状態を放置している。そうすると、被告F県の予算及び人員に限りがあることに加え、被告Y社が被告F県に無断で本件柵を撤去したこと及び本件土地の危険性に関する周辺住民等からの通報等を受けたことがなかったことなどを踏まえても、被告F県に本件事故発生の予見可能性及び結果回避可能性がなかったなどということとはできない。

②本件土地、本件張出部分及び本件用水路には防護柵等の転落防止の措置は施されておらず、歩行者等が、本件用水路に転落して、生命等に係る重大な結果を生じる危険性があり、特に夜間は、歩行者等が、本件土地の先に本件用水路があることを認識し難い状況にあったものである。本件用水路は、通常有すべき安全性を欠いていた。

この点、被告K市は、本件用水路の法面及び本件張出部分は被告F県が所有して管理しているから、被告K市が本件用水路の本件土地側に防護柵等の転落防止措置を講じることは不可能である上、被告K市の限られた予算及び人員体制からすると、住民等からの転落の危険に係る報告等が一切寄せられていないにもかかわらず、被告K市が被告Y社による本件柵の撤去を認識することは不可能であるから、本件土地上に転落防止措置が取られていないことをもって、本件用水路が用水路として通常有すべき安全性を欠いているということとはできないなどと主張する。

確かに、被告K市が本件土地又は本件張出部分に防護柵等の転落防止の措置を単独で施すことは、相当な困難を伴うこととなると考えられる。しかしながら、被告K市は、被告F県と協議・協力するなどして、防護柵を設置するなどの転落防止措置を取ることが不可能であったとま

ではいけない。また、本件土地又は本件張出部分に防護柵等を設置する以外にも、本件用水路に転落防止用のネット等を設置したり、注意喚起を促す標識等を掲示したりする方法を取ることも考えられる。その上、被告Y社が本件柵を撤去してから本件事故が発生するまでには半年近い期間があったことからすると、被告K市が転落防止措置を取ることが時間的に不可能であったとも言い難い。

そうすると、被告K市の予算や人員に限りがあり、被告K市は本件用水路の危険性に関する周辺住民等からの通報等を受けたことがなかったことなどを踏まえても、被告K市に予見可能性及び結果回避可能性がなかったとまではいけない。

被告K市は、原告らに対し、国賠法二条一項に基づく責任を負うというべきである。

③被告Y社は、本件土地を通路又は駐車場として使用しており、接合する本件張出部分を含め、本件土地を一体として占有していたものといえる。したがって、被告Y1社は、土地の工作物たる本件張出部分の占有者に当たる。

本件県道の本件土地側の路側帯を進行する歩行者等が、本件張出部分から本件用水路に転落する危険性があり、特に夜間は、歩行者等が、本件土地の先に本件用水路があることを認識し難い状況にあった。そして、本件用水路に転落すれば人の生命等に係る重大な結果が生じる可能性があった。したがって、本件張出部分は、通常有すべき安全性を欠いていた。

④本件土地、本件張出部分又は本件用水路に、柵を設けるなど本件用水路への転落を防止するための何らかの措置が取られていれば、Dの転落を防ぐことができたことは明らかである。

したがって被告F県の作為義務違反、被告K市の本件用水路に係る設置又は管理の瑕疵及び被告Y社の本件張出部分に係る設置又は管理の瑕疵とDの死亡との間に相当因果関係が認められる。

⑤Dは、夜間、本件県道を進行するに当たり、自転車の前照灯を点灯させ、危険を察知すれば安全に停止し得る速度で、前方を注視して進行すべき義務を負っていたというべきである。そして、本件土地は、本件県道と異なり、アスファルト舗装されておらず、砂地に細かい砂利がまかれた状態であったから、Dが、上記注意義務を果たしていれば、本件県道から本件土地に入ったことを認識して、本件土地の先に本件用水路があることを視認することもでき、その結果、本件用水路の手前で停止するなどして本件用水路へ転落することを免れることができたと考えられる。Dの自転車は、発見当時、前照灯を消灯した状態であったことから、上記注意義務を怠り、前照灯を点けないまま前方を注視するこ

となく漫然と本件土地を進行したため、本件用水路に転落したことが推認できる。

また、Dは、道路の右側を自転車で走行しているが、仮に、Dが規制を遵守し、左側を走行していれば、本件土地に進入して本件用水路に転落することはなかったといえるから、Dには、この点にも過失があるといふべきである。

Dの過失割合は、五割と認めるのが相当である。

駐車場と道路の境界段差自動車損傷事件

東京地裁 平成26年6月25日 無責

(被 告) 国

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成24年11月5日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後3時30分頃、普通自動車駐車場出入口から段差のある道路に出る際、フロントスポイラーが路面に接触し、損傷した。

本件出入口と道路の境界は最大で9.5cmの段差があった。

(判決要旨)

本件駐車場の本件出入口付近の路面は、本件道路に向かって下方に傾斜し、本件出入口と本件道路との境界付近に最大9.5cmの段差があるが、この程度のものは、駐車場等の敷地から道路に出る際の勾配及び段差として珍しいものではなく、その構造から直ちに通常有すべき安全性を欠いているとはいえない。また、さいたま地方法務局（注：駐車場管理者）は、平成15年に本件駐車場がアスファルトで舗装されてから現在に至るまで、原告からの申出を除き、利用者から段差等の苦情等を把握していないなどのこれまでの利用状況からすると、被告に安全性を確保するために何らかの措置をとる必要があったとは認められない。

そして、本件フロントスポイラー底部には、本件接触によって生じた剥離以外の剥離が見受けられ、複数回、路面等に接触している可能性があることからすると、本件車両が道路運送車両の保安基準等を満たすものであるとしても、運転状況等によっては、本件フロントスポイラー底部が路面等に接触するおそれのある仕様となっていたことが認められるから、本件接触により、本件フロントスポイラーの塗装が剥離したとしても、それが直ちに本件駐車場の設置又は管理の瑕疵によるものであるとは認められない。

消火ホース保護器巻き込み事件

大阪地裁 平成28年10月27日 無責

(被 告) O市

(原 告) 被害者

(事故発生年月日) 平成27年3月10日

(被害状況) 車両損傷

(事故概要)

午後5時頃、消火活動のため道路に置かれていた消火用ホースの上のホース保護器に乗り上げて通過しようとしたところ、ホース保護器が車両の下部に巻き込まれて車両が損傷した。

(判決要旨)

①材質、形状等から照らせば、本件ホース保護器は、車両下部への巻き込みが生じないような性能を一般的に備えている。本件事故が発生した原因は、原告車が、一般的に想定されている限度を超えて、ハンドルを左に相当切った状態で、本件ホース保護器に乗り上げようとしたことにある可能性が高い。

②一定数の一般車両が、ホース保護器の上を通過したものの、何ら問題は生じなかったとうかがわれるから、消防署署員にホース保護器を不適切な方法で設置した過失があったとは認められない。

③ホース保護器につき通常有すべき安全性を欠いていたとは認められない。

下水溢水原付転倒事件

岡山地裁 平成29年4月25日 有責 (過失相殺1割)

広島高裁岡山支部 平成29年11月30日 有責 (過失相殺1割)

(被告、控訴人) O市

(原告、被控訴人) 被害者

(事故発生年月日) 平成26年7月24日

(被害状況) 1名負傷

(事故概要)

午後8時45分頃、走行中原動機付自転車が転倒し、運転者が負傷した。

事故発生前、事故現場の約230m手前のマンホールから油分を多量に含む汚水が溢れ出し、付近の道路に拡がるという事故が発生していた。

(地裁判決要旨)

①下水設備の通常の用法として、汚水が溢れ出すことは想定されていない上、市中心部の交通量が多い道路の地下に設置されている場所的環境に鑑み、本件マンホールから油分を大量に含む汚水がひとたび路上に溢れ出せば、スリップ事故などを容易に招きかねず、危険であることは明

らかであるから、本件下水設備等は通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態にあった。

②本件閉塞が、何らの前触れもなく突如として発生したとは認められないから、被告が定期的に本件下水設備等の詰りの有無を確認していても、詰りやその予兆が発見できなかったとまでは認められず、結果回避可能性がなかったということはできない。また、下水管きよが詰まってマンホールから油分を含む汚水が溢れ出すことは当然想定されることであるから、第三者の行為や自然災害を原因とする場合と異なり、被告において予見されるものである。以上によれば、下水設備の管理の瑕疵があった。

③法定速度を上回る時速40kmの速度で走行していたが、外部的要因がないのに転倒事故を起こすほど著しい高速とはいえない。また、原告は、本件道路を長年走行してきたが、本件事故現場で転倒したことは、本件事故以外にない。加えて、本件事故と同時刻頃、すぐ近くで、別件事故が起きていた。したがって、本件事故は、原告車両のタイヤに本件マンホールから溢れ出した汚水に含まれる油分が付着したことにより、スリップして起こった事故と推認される。よって、本件溢水事故と本件事故との間の因果関係は肯定すべきである。

④タイヤに油分が付着したからといって、必ず転倒事故につながるものとはいえない上、原告としても、本件事故現場手前で、本件道路の路面が黒光りして普段と違う状態であり、異臭も感じていたのであるから、原告が、より慎重に運転していれば本件事故は避けられたというべきである。そうすると、過失相殺として1割を減ずるのが相当である。

(高裁判決要旨)

①原審と同様に判断する。その理由は、後記の判断を付加する外は、原判決のとおりである。

②下水設備全ての定期的な下水管きよ内までの点検を実施するとした場合、その費用が相当の多額にのぼり、予算措置に困却するであろうことは推察できるが、それにより直ちに下水設備の管理の瑕疵によって生じた損害に対する賠償責任を逃れうるものと考えすることはできない。特にラーメン店の下流の下水管きよは詰まりやすいという経験則が認められる。控訴人は、経験則に基づき、必要に応じて、減り張りの利いた点検を実施することが求められるのであって、また、それで足りるというべきである。本件下水設備が、ラーメン店の下流であったことからすれば、過去15年間一度も詰まったことがなかったからといって、下水管きよ内までの点検をしていなかったことは、本件溢水事故が不可抗力ないし回避可能性のない場合であると認めることはできない。