

平成18年10月19日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成18年(ワ)第22号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 平成18年8月23日

判 決

東京都a区bc丁目d番e号

原 告 A保険株式会社

同代表者代表取締役 B

同訴訟代理人弁護士 C

長崎市a町b番c号

被 告 D県

同代表者知事 E

同訴訟代理人弁護士 F

同 G

主 文

- 1 被告は、原告に対し、金636万3307円及びこれに対する平成17年5月6日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 訴訟費用は被告の負担とする。

事 実

第1 当事者が求めた裁判

1 請求の趣旨

主文と同旨

2 請求の趣旨に対する答弁

- ・ 原告の請求を棄却する。
- ・ 訴訟費用は原告の負担とする。

第2 当事者の主張

1 請求の原因

- ・ 当事者

- ア 原告は、損害保険業を目的とする株式会社である。

- イ 被告は、後記交通事故現場である国道251号の道路管理者である。

- ・ 事故の発生

- 訴外H（以下「訴外H」という。）は、下記のとおり事故（以下「本件事故」という。）に遭った。

- 日時 平成17年5月6日午前10時20分ころ

- 場所 長崎市a町b番地c先路上（以下「本件事故現場」という。）

- 事故車両 普通乗用自動車（長崎aそb。以下「H車両」という。）

- 運転者 訴外H

- 事故態様 本件事故現場は、下り坂の急カーブとなっていたところ、H車両が運転を誤り、同カーブ地点にてカーブを曲がり切れず、道路左側下の川に転落した。

- ・ 被告の責任

- 本件事故現場は、下り坂の急カーブであって、その道路下は川になっていて危険な箇所であったが、歩道端には歩行者転落防止用のガードパイプが設置されていたものの、車両転落防止用のガードレールの設置がなく、歩行者転落防止用のガードパイプも平成17年4月に発生した事故で破損したままの状態であった。

- 更に本件事故現場付近は、平成16年から平成17年にかけて19件の事故が相次いでいた事故多発地点であり、本件事故直前の同年4月25日にも車両が川に転落し運転者が怪我をした。

- このように本件事故現場が転落事故の多発する危険な場所であって、本件のような重大事故の発生を予見することができたにもかかわらず、被告は、車両転落防止用ガードレールの設置をしなかったものであるから、道路管理に瑕疵がある。本件事故がH車両の川への転落という結果にまで至ったのは、

本件道路に防護柵が設置されていない瑕疵に基づくものである。

よって、被告は国家賠償法2条1項に基づき本件事故について損害賠償の責任がある。

・ 損害の発生及び額

ア 損害の発生

訴外Hは、本件事故により、道路東側歩道下の川に転落し、重傷を負い、病院に搬送されたが、死亡した。

イ 損害額

治療費	6300円
逸失利益	660万4726円
慰謝料	1400万円
葬儀費	60万円
合計	2121万1026円

・ 原告の保険金支払による代位

ア 原告は、訴外Hとの間で、平成17年3月24日、自動車総合保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結した。

イ 原告は、本件保険契約に基づき、訴外Hの相続人Iに対し、平成17年10月31日、保険金2786万1026円を支払った。

・ よって、原告は、訴外Hが被告に対して有する国家賠償法2条1項に基づく損害賠償請求権に代位し、本件事故に関する訴外Hの過失割合を7割と認め、被告に対し、同人が被った上記損害の3割に相当する636万3307円及びこれに対する本件事故の日である平成17年5月6日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める。

2 請求原因に対する認否

- ・ 請求原因・イ（当事者）は認める。
- ・ 同・（本件事故の発生）は認める。

- ・ 同・（被告の責任）のうち、本件事故現場となった道路の下が川になっていること、歩道端には歩行者転落防止用のガードパイプが設置されていたが、本件事故現場付近において同ガードパイプが平成17年4月の事故による破損以降未補修の状態であったこと、車両転落防止用のガードレールが未設置であったこと、平成16年から17年にかけて本件事故現場付近において19件の事故が発生したことは認めるが、その余は否認ないし争う。

本件事故現場は、カーブ地点ではなく、カーブ終了地点より19メートルを経過した直線部分であり、かつ、訴外Hの車両は、車道とそれより一段高くなった縁石線により分離されている歩道をも乗り越え歩行者転落防止のために設置してあったガードパイプすらも突き破って道路下に転落したものである。そして、本件道路にはカーブに沿ってガードレールが設置され、そのガードレール上に黄色地に赤記号が表示された反射板が置かれ、同レール部分と脚部分に緑色のスコッチテープ（反射テープ）が貼られ、更に白地に赤字で「路面凍結スリップ注意」と記載された看板が設置されていたほか、カーブミラーや速度制限標識も置かれていたこと等からすると、本件道路には道路構造令に則った十分な安全措置が施されていたものというべきである。かかる地点における本件事故は、運転者である訴外Hが法令速度を遵守して走行していれば容易に回避できたものであるが、訴外Hは、本件事故現場付近において、相応のスピードでふらふらしながら運転し、その結果本件事故を惹起したものであって、その運転態様は道路交通法規を著しく逸脱した悪質なものであったといわざるを得ず、本件事故は、同人の一方的過失に起因するものである。

- ・ 同・ ア（損害の発生）は認め、同イ（損害額）は知らない。
- ・ 同・ は知らない。

### 第3 証拠

証拠関係は、本件訴訟記録中の書証目録及び証人等目録記載のとおりである

から，これを引用する。

## 理 由

### 1 争いのない事実

被告が管理する国道251号線（以下「本件道路」という。）の本件事故現場において本件事故が発生したこと，本件事故現場付近の道路の下が川になっていること，歩道端には歩行者転落防止用のガードパイプが設置されていたが，平成17年4月の別の事故によって破損し，以降未補修の状態であり，車両転落防止用のガードレールが未設置であったこと，平成16年から平成17年にかけて本件事故現場付近において19件の事故が発生したことはいずれも当事者間に争いが無い。

### 2 原告の保険金支払による代位

証拠（甲2の1及び2，3，7）及び弁論の全趣旨によれば，原告は，訴外Hとの間で本件保険契約を締結していたが，同契約には人身傷害補償条項が含まれており，原告は，同契約に基づいて訴外Hの相続人Iに対し，平成17年10月31日，保険金2786万1026円を支払ったことが認められる。

### 3 被告の責任について

原告は，被告の本件国道の管理に瑕疵があったため本件事故を招いたと主張し，被告はこれを争うので，この点について判断する。

当事者間に争いのない事実，証拠（乙1及び2の各 ， ， 7，9）及び弁論の全趣旨によれば，以下の事実が認められる。

#### ア 本件事故現場付近の道路状況

本件事故現場付近の本件道路は，別紙図面のとおり，訴外Hの進行方向からみると西から東に向かった後，最終的には南側（右側）に90度以上曲がる急なカーブとなっており，西から東に向かう部分は100分の5.6の急な下り勾配であり，カーブを曲がり切る地点付近からは約3度の勾配となって南側に向かっている。また，本件道路は，白色の中央線が引かれ車道幅員

10.5メートルの片側1車線の舗装された国道で、上記カーブ内には等間隔に反射板を備えたガードレールが設置されており、ガードレールの脚部とレール部分に緑色の反射テープが貼られ、カーブの中央よりやや出口付近の道路左側（東側）にはカーブミラーが設置され、その手前（北側）に路面凍結スリップ注意と赤字で記載された看板が立てられていたが、カーブ終了地点以降はガードレールが設置されていなかった。本件事故現場付近道路東側（訴外Hの進行方向に向かって左側）は、縁石で一段高くなった幅員1.8メートルの歩道が設けられ、歩道左端には防護柵として高さ1.15メートルのガードパイプが設置されていた。同ガードパイプの左側は、ほぼ垂直なコンクリート壁（崖）となっており、崖の中間地点に幅4.34メートルの法面があり、その更に下方には幅3.05メートル、水深5センチメートル（当時）の通称a川が流れていた。なお、実況見分調書に添付されている写真からすると、歩道から川面までは約5ないし6メートルの高さがあるように窺われる。

本件道路は指定速度40キロメートル毎時の規制がされ、本件事故直後にされた実況見分の際は曇天であったが、本件事故当時路面は湿潤していた。

#### イ 本件事故の発生状況

訴外Hの車両は、本件事故現場付近の本件道路をb町方向へ向けて走行中、勾配約5度の下り坂の急な右カーブへ進入し、カーブ中間地点を過ぎた地点で、右にハンドルを切り、ふらふらした後、左にハンドルを切り、同カーブ終了地点から約19メートル地点において縁石を乗り越えて路外に逸脱し、歩道左端に設置されていたガードパイプを突き破って、歩道から約5ないし6メートル下に流れる通称a川に転落した。なお、本件事故後の見分では、同車両のチェンジレバーは「2D」の位置に入っていた。

#### ウ 19件の事故

本件事故現場付近において、平成16年1月14日から本件事故日である

平成17年5月6日までの期間内において、本件事故を含めて19件（平成16年に13件，平成17年に6件）の事故が発生したことは当事者間に争いが無い。19件の事故のうち，5件は路外逸脱，4件は転落事故である。また，本件事故を含め15件は雨の日に発生している（なお，前記のとおり，実況見分に際して路面が湿潤であったことから，本件事故時点で雨が降っていたか否かは不明であるが，少なくともその前には降雨があったことが窺われる。）。軽傷，重傷，死亡事故は，本件も含めて合計5件である。

- ・ ア 以上認定したところによれば，本件事故現場は，勾配約5度の下り坂の急カーブから勾配約3度の地点を過ぎカーブ出口から約19メートル進んだ地点であり，このようなカーブ内及び出口付近は車両の路外逸脱事故の危険度が高い場所である上，事故現場道路の東側歩道下は，ほぼ垂直のコンクリート壁となっており，その下には幅3.05メートル，水深5センチメートルの通称a川が流れ，歩道から川面までは約5ないし6メートルの高さがあるから，このような場所で車両の路外逸脱，転落事故が発生すれば，運転者の生命，身体に重大な損害を及ぼす危険性があることは容易に予測されることである。また，平成16年から平成17年にかけて本件事故現場付近の道路において本件事故を含め19件の接触，路外逸脱，転落等の事故が発生していたことは前記のとおりであり，特に雨の日にはブレーキ及びハンドル操縦のミスなどにより事故が多発する可能性が否定できないのであるから，被告は，本件事故現場付近道路の危険性を容易に予測できたことは明らかである。このように事故の発生頻度が高く，かつ，事故が発生した場合の危険度が高い場所においては，ガードレール等の防護柵を設置することが事故防止の見地からはもとより，後記のように道路構造令からも要請されているのであり，その危険性を予測し得たにもかかわらず，漫然と放置し，ガードレールの設置がなかったことは，道路管理の瑕疵にあたるといわなければならない。

イ 以上に関し、被告は、本件道路のカーブ付近においてはガードレールの設置も含めて十分な安全措置が施されており、本件事故がカーブ終了地点から約19メートル離れた直線部分で起こっていること、H車が路外に逸脱した部分には縁石で道路面より一段高くなった歩道があり、その歩道の左端（東側）に歩行者転落用のガードパイプが設置されていたこと、H車が相応の速度を出してふらふらしながら運転をしていたこと等の点を挙げて、本件道路に管理瑕疵はなかったと主張しているもので、これら被告の主張についても補足的に説明しておく。

- ・ 社団法人日本道路協会発刊に係る「道路構造令の解説と運用」（乙3）によると、車両の路外への逸脱により乗員に人的被害を与えるおそれのある区間及び車両の路外などへの逸脱により路外、対向車線、歩道等の第三者などに人的被害を与えるおそれのある区間、その他道路の線形条件、気象条件等により必要となる区間においては道路及び交通の状況に応じて、原則として車両用防護柵を設けるものとされている（同解説9-2-2）。また、同協会発刊に係る「防護柵の設置基準・同解説」（乙4）によると、「盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間で路外の危険度が高く必要と認められる区間」「事故が多発する道路、または多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間」が防護柵の設置区間の例として挙げられている。なお、前者については、路側高さ4メートル以上、かつ法勾配1.0（垂直高さに対する水平長さの割合）以下の区間については、路外の危険度が特に高い区間として車両用防護柵を設置することが必要とされている。

もとより、このような防護柵の設置基準は、道路の所在場所やその利用頻度、利用する者の範囲など各種の事情と無関係に形式的に適用されるべきものではないし、H車が路外に逸脱しその崖下に転落した地点が上記解説によって「路外の危険度が特に高い区間」に該当するの否かは本件で

提出された証拠だけでは必ずしも明らかではないが、前述のとおり、本件事故現場付近の道路は、一般に多数の交通のあることが予定された片側2車線の国道であり、転落場所の下は中間に法面があるとはいえ、相当の高さのある崖となっていて、ここで転落事故が発生すれば人命に関わる重大な事故につながる危険の高い地点である上、著しい事故多発地帯である。そうであれば、少なくとも「防護柵の設置基準・同解説」にいう「事故が多発する道路、または多発するおそれのある道路で防護柵の設置によりその効果があると認められる区間」に該当するというべきであり、この転落場所に防護柵の設置がないのは、道路構造令の趣旨に反するものというべきである（なお、同解説では事故発生防止の観点から防護柵の設置の意義が解説されているが、事故が発生した場合にその損害の重大化ないし拡大を防ぐのも防護柵の重要な役割である。）。

- ・ 本件のような下り勾配の急カーブにおいてどのような態様の事故が発生するのかを的確に認定できる証拠は提出されていないが、例えば運転操作のミス（速度の出し過ぎも含む。）、あるいはスリップによってカーブ付近で車両の運行を制御することができなくなった場合、事故がカーブ内ではなく、これを過ぎた地点で起こり得ることは経験則上容易に予測できることである。また、いわゆる無謀運転とまではいえない運転によって上記のように車両の制御が不能となった場合でも、当該車両の縁石への衝突の角度によっては一段高くなった道路の縁石を乗り越えることもあり得ることであって、道路管理者において、本件事故現場のような場所で本件のような態様の事故が発生することを一般的に予見できないとはいえない。しかも、本件事故現場は著しい事故多発地であり、このような過去の経験は、道路管理の方法、手段を考える上で最も重視すべき情報の一つであり、このような情報があるのに、本件のような態様の転落事故を予見できなかったという趣旨の被告の主張は不合理である。

- ・ なお、前記認定のとおり、H車両のチェンジギアが転落後に2Dに入っていたというのは、ギアがセカンドの位置にあったことを示すものではないかと推認される。本件事故の最中にギアが動いた可能性は否定できないものの、上記ギアの位置は、本件事故に至るまで訴外Hがエンジンブレーキをかけて本件車両を運転していた可能性を示すものである。また、事故前にH車がふらついていたのは、自動車の走行を制御することができない状態に陥っていたことを示すものであり、そのことから直ちに同人がいわゆる無謀な運転をしていたことを示すものとはいえない（当日路面が湿潤していたことを考えると、カーブで運転操作を誤ってスリップをした可能性も考えられる。）。そして、同人の年齢も併せ考えると、訴外Hが、被告が無謀で悪質と表現するような態様の運転を行っていたのかは、かなり疑問であることを付言しておく。

また、本件事故は、訴外Hが、カーブ入り口において十分な減速を怠り、カーブを曲がるためその途中で右にハンドルを切り過ぎ、あるいはスリップをしたため対向車線にはみ出した後、左にハンドルを切り過ぎたために、発生したものではないかと推察されるところであって、訴外Hの運転にはスピードの出し過ぎ、ブレーキ及びハンドル操縦のミスという過失が認められるが、仮に防護柵が設置されていたならば、訴外Hに前記認定のごとき操縦ミスがあったとしても、本件のような悲惨な死亡事故にまでには至らなかった蓋然性が高く、被告による道路管理の瑕疵と本件事故の結果との間には因果関係も認めることができる。

#### 4 損害額

- ・ 治療費

証拠（甲9）によれば、治療費は6300円であると認められる。

- ・ 逸失利益

証拠（甲10）によれば、原告は、訴外Hが無職の被扶養者のいない男子と

して、逸失利益を算出しているものと考えられる。そこで、これを前提にして算出すると、基礎収入は最低でも282万3900円（賃金センサス平成17年第1巻第1表産業計中卒の年収額）はあったと認められ、被扶養者がいないので生活費控除を50パーセントとし、就労可能年数は7年（ $13.67 \div 2$ 、小数点以下繰上げ）、ライプニッツ係数5.786となるから、死亡による訴外Hの逸失利益は816万9542円となる（ $282万3900円 \times 0.5 \times 5.786$ ）。

- ・ 慰謝料

訴外Hに同居の親族があるのか否か、生前どのような生活をしていたのかは不明であるが、その死亡による精神的な損害は、少なくとも2000万円と認めるのが相当である。

- ・ 葬儀費

葬儀費は、本件で提出された証拠による限り、60万円と認めるのが相当である。

- ・ 合計

よって、訴外Hが本件事故で蒙った損害の合計額は2877万5842円となる。

## 5 過失相殺

前記認定のとおり、訴外Hの運転にはスピードの出し過ぎ、ブレーキ及びハンドル操縦のミスという過失が認められる。すなわち、本件事故現場付近のような勾配約5度の下り坂急カーブでは、カーブ進入前に十分に減速し、適切なハンドル操縦により安全にカーブを走行し、カーブ出口でスムーズに加速するという運転態様が運転者に求められるが、訴外Hは、上記のような注意義務を怠ったものであり、その過失は重大というべきであるから、同人の本件事故発生に関する過失割合は75パーセントと認めるのが相当である。

したがって、過失相殺後の損害額は719万3960円となる（ $2877万5$

842円×0.25)。

## 6 結論

以上によれば、原告の請求はすべて理由があるからこれを認容し、訴訟費用の負担について民訴法61条を適用して、主文のとおり判決する。

長崎地方裁判所民事部

裁 判 官