

中央分離帯の植栽が見通しを妨げており、通常有すべき安全性を欠いていたとして、道路の管理の瑕疵を認めた事例について

国土交通省 北海道開発局建設部 建設行政課企画係長
一 條 浩輝

1 判例紹介

・事案の概要

本件は、信号機によって交通整理の行われている見通しの悪い交差点において、自転車に乗って東西道路を東進し、赤信号が表示されているのに横断歩道を横断した被害者（男・13歳）と、南北道路（町道）を南進し、青信号の表示に従い、交差点に進入した加害車両との衝突事故につき、南北道路の中央分離帯の植栽が見通しを妨げており、通常有すべき安全性を欠いていたとして、道路の管理の瑕疵が問われたものである。

原判決は、被害者の両親である原告らの請求のうち、被告美原町に対する請求の一部を認容した。これに対して、被告美原町は、その敗訴部分について控訴した。

〔一審判決 平成13年10月25日 大阪地方裁判所
請求一部認容〕

〔控訴審判決 平成17年1月25日 大阪高等裁判所
請求棄却〕

・主文

原判決中被告美原町敗訴部分を取り消す。

・裁判所の判断（控訴審）

(1)

ア 本件中央分離帯を含む町道の管理者は、美原町であり、本件交差点は、比較的交通量の多い府道と比

較的交通量の少ない本件町道とが交差する交差点であり、住宅街の中心部に位置していた。

イ 本件事故当時、本件中央分離帯は、幅が約1.5mで南端が本件横断歩道の北端の線から約4.9mの距離にあった。また、中央分離帯の南端から約1.9m北の地点から路面からの高さが約1.3mのアベリアが北方向に間隙なく植栽され、さらに同南端から約2.3m北の地点付近に路面からの高さが約3.5mのカイズカイブキが植栽され、その北方に約2m間隔でほぼ同じ高さのカイズカイブキが並んで植栽されていた。

ウ 本件横断歩道は、歩行者横断帯が、幅約4.15m、自転車横断帯の幅が約2mで、その全長は約16mであった。

エ 本件事故当時、本件町道の南行車線を南に走行して本件交差点の北詰に至る車両にとっては、前記の植栽があったため、本件中央分離帯より西側の本件横断歩道及び横断歩道直近の歩道付近の状況を見通すことは、ほぼ不可能な状況であった。それと同時に、本件横断歩道を東進しようとする歩行者にとっても、前記の植栽があったため、前記南行車線を車両が走行するかどうかを確認することが困難な状況になっており、このような状況は、本件事故の相当以前から継続していた。

オ 本件事故当時、加害者は、青信号に従って本件交差点に進入したものであったが、本件交差点の西側の視界が前記の植栽によってこのように遮られてい

なければ、西方向の見通しができたことから、運転操作等により本件事故の発生を回避したり、その結果を軽減したりすることが可能となり、また、本件横断歩道を自転車で横断した被害者の方も本件町道の南行車線を走行してくる加害車両を発見することができ、本件事故を回避できた可能性が十分にあった。

(2)

一般に、信号機によって交通整理が行われている交差点においても、交差点の周囲の一定範囲内の見通しはできる限り確保すべきものというべきであり、認定事実によれば、本件事故当時、本件交差点内においては、信号機によって交通整理がされていたものではあるが、本件中央分離帯に植栽された樹木が前記のような状態であったため、そのような植栽が、本件町道を北から南に走行して本件交差点に進入する車両の本件交差点の西方向の視界を極度に遮り、また、本件中央分離帯の西側の本件横断歩道からも、その東北方向の南行車線への視界をも相当程度遮っていたというべきで、しかも、このような状態であることは道路管理者側にも一見して明らかな状態が継続していたというべきである。よって、本件町道は通常有すべき安全性を欠いていたものといわざるを得ない。道路管理者としては、少なくとも植栽木の高さ、範囲について制限し、また、剪定する必要があったというべきである。

このように、本件町道の管理には瑕疵があり、本件事故は、それに起因して発生したというべきである。

(3)

美原町は、本件交差点のように、信号機によって交通整理がされている以上、道路管理者としては、信号表示に従うべき法規上の義務に違反して通行する車両や歩行者があることまで予想して道路管理をしなければならぬものではなく、本件中央分離帯の植栽が前記の通りであったとしても、通常有すべき安全性に欠けることなく、道路管理の瑕疵であるとはいえないとの主張をする。しかし、交差点において、一方向の車両通行が赤信号で規制されていても、そのような規制の遵守を期待できない幼児が飛び出したり、緊急自動車や事故に起因する車両が走行したり、災害等によって障害物が移動することもあり得るし、また、信号表示を遵守せずに車両を走行させた者に対しても、法的にいかなる保護も与えないというのは明らかに行き過ぎであって、事故が発生した場合には損害の公平な分担の観点を考慮しつつも（一定の要件の下に過失相殺がされる可能性があるのは当然である。）、その生

命、身体の保護を図るべきであるから、道路管理者の責務としては、美原町の前記の主張のようにはいえないというべきである。前記の美原町の主張は、後記の過失相殺の点を除き、採用できない。

・過失相殺について

(1)

前記の認定事実及び判断によれば、本件事故は、被害者が赤信号を表示しているのに本件横断歩道を横断し、加害者が青色信号の表示に従って本件交差点に進入して発生したものであるが、美原町が管理する本件町道の管理の瑕疵に起因するものであり、更に、加害者にも速度違反の落ち度がある。これらの事情を総合して、美原町、加害者及び被害者の絶対的過失割合（美原町については、国家賠償法二条の責任割合）は、それぞれ二割、一割、七割の割合と解するのが相当である。そうすると、被害者は、被告ら（美原町及び加害者）各自に、その損害額の10分の3を請求できることになるものと解される。

(2)

原告である被害者の両親は自賠責保険からの支払いを受けたので、美原町に対する損害賠償請求権はすでに填補されて消滅したというべきである。

・結論

以上のとおりであり、原告らの本件請求はいずれも理由がないことに帰するから、これらをいずれも棄却することとし、主文のとおり判決する。

2 終わりに

道路の植樹には、良好な道路交通環境の整備、沿道における良好な生活環境の確保等の機能があり、また、都市部の良好な公共空間を形成する役割等を有しています。北海道においては景観形成機能としての植樹の役割は高いものと思われま

す。一方、植樹は生き物であることから、その成長等に応じた適切な管理に欠ける場合には思いがけぬ事故の要因となり得る可能性があります。

初夏を迎え植物が生長する時期になるとともに、北海道の景観を楽しむ旅行者も増加してくると思われま