

豪雨による急激な増水のため道路冠水が生じ、車両が水没し走行不能となったことについて、道路管理瑕疵が争われた事例

〈平成 23 年 9 月 7 日 東京高裁判決〉

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 本件控訴及び控訴人が当審において追加した請求に基づき、原判決を次のとおり変更する。
 - (1) 被控訴人は、控訴人に対し、19万2000円及びこれに対する平成20年7月12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) 控訴人はその余の請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は、第1、2審を通じ、これを8分し、その7を控訴人の負担とし、その余を被控訴人の負担とする。
- 3 この判決の第1項(1)及び第2項は、仮に執行することができる。

事実及び理由

第1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人は、控訴人に対し、174万円及びこれに対する平成20年7月12日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 3 訴訟費用は、第1、2審を通じ、被控訴人の負担とする。
- 4 この判決は、仮に執行することができる。

第2 事案の概要等

- 1 本件は、控訴人が、被控訴人に対し、被控訴人が管理する道路において、急激な増水による冠水が生じたため、控訴人が所有し運転していた車両（以下「控訴人車両」という。）が走行不能となり、損害を被ったとして、その賠償を求める事案である。

控訴人は、原審においては、国家賠償法2条1項に基づき、車両本体価格71万円、弁護士相談費用3万円、書類作成費用5万円及び現地調査費用3万円の合計82万円及びこれに対する遅延損害金の支払いを求めていたが、原審が控訴人の請求を棄却したので、これを不服として本件控訴をし、当審において、訴

えを変更し、国家賠償法2条1項又は民法709条の規定に基づき、車両本体価格71万円、1か月間の車両不能による損害63万円、本件事故に係る賠償に関する被控訴人の不誠実な対応による慰謝料20万円、弁護士費用20万円の合計174万円の損害賠償及びこれに対する遅延損害金の支払を求めている。

2 争いのない事実等並びに争点及び当事者の主張は、次のとおり、当審において当事者が追加又は敷衍した主張を加えるほか、原判決「事実及び理由」中の第2の2及び3^{*}記載のとおりであるから、これを引用する。

(控訴人が当審において追加又は敷衍した主張)

(1) 控訴人車両の損傷は、本件冠水により生じたものであるところ、本件冠水が生じた原因は、本件道路の排水のための設備が不足していたため、及び排水溝柵がコンクリートの固まりで一部塞がれていたために、雨水が排水されず本件道路上にあふれたことであるから、本件冠水は、被控訴人が本件道路の管理を怠ったために生じたものである。

(2) 本件道路の最も低い地点が冠水するようになったのは、平成20年1月に本件道路の北側にK及びT(以下、併せて「K」という。)の店舗建物と駐車場が建設され、本件道路の拡幅舗装工事がされたことによるものである。被控訴人は、これらの工事により、本件道路に流入する雨水が増大することを予見し、又は予見できたものであるから、被控訴人には、本件道路に冠水が生じないよう排水口等の排水施設を新たに設置する義務があったのであり、新たな排水施設を直ちに設置できないとすれば、本件道路を通行する車両に対し、大雨時には冠水の危険があることを警告する義務があった。また、被控訴人には、本件道路の集中柵(排水柵)の機能に支障がないように管理する義務があった。本件冠水は、被控訴人のこれらの義務の違反により生じたものであるから、被控訴人の道路管理に瑕疵又は過失があったことは明らかである。

(3) 控訴人は、不動産仲介業務に控訴人車両を使用していたものであるところ、新たな自動車を購入するまでに1か月間を要したものであり、この間仕事に自動車を使用できないことによる損害を被った。その損害額は、控訴人車両と同等の自動車のレンタカー使用料1か月分の63万円と同額と解すべきである。

(4) 被控訴人は、一度は被控訴人が行った本件側道工事と本件冠水との因果関係を認めるような発言をし、本件事故による損害につき保険会社に対して保険請求を行うと控訴人に説明したにもかかわらず、その後約1年間も放置するという非常に不誠実な対応をし、これにより被控訴人に対して精神的苦痛を与えた。また、控訴人は、被控訴人が賠償をしなかったため、本件訴訟を提起せざるを得ず、しかも、資力がないために自ら訴訟を進行せざるを得なかったため、大きな精神的苦痛を被った。これらの精神的苦痛を慰謝するため)の慰謝料としては20万円が相当である。

(被控訴人が当審において追加又は敷衍した主張)

(1) 本件事故は、予想し難い突発的な集中豪雨により発生したものであり、本件道路の排水設備は、通常の降雨に対応することはできたのであるから、本件道路の管理に瑕疵はない。

(2) Kの建物及び駐車場の建設の後に多量の降雨があっても本件道路は冠水しなかったのであって、Kの建物及び駐車場の建設は、本件道路に流入する雨水の量にさほど影響を与えていない。また、本件側道の本舗装によって本件道路に対する雨水の流入量は増大していない。

(3) 実際に代車を利用しているのでなければ、控訴人にレンタカー使用料相当額の損害が生じているとはいえない。

(4) 被控訴人は、控訴人に対し、保険会社に本件事故の発生について連絡したと説明したのであり、保険請求を行うと説明したのではない。被控訴人の対応が遅れたことについては謝罪をしており、慰謝

料請求が認められる根拠はない。控訴人の訴訟の提起及び追行は、控訴人自身の判断に基づくものであり、慰謝料請求の根拠となる事情ではない。

- (5) 仮に、被控訴人に本件道路の管理の瑕疵があると認められるとしても、控訴人は、道路の冠水を認識していたにもかかわらず、あえて控訴人車両を本件道路の冠水箇所に進行させて本件事故を招いたのであるから、本件事故は専ら控訴人の過失により生じたものであり、被控訴人に控訴人の損害を賠償する責任はない。

第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所は、控訴人の本件請求は、被控訴人に対し、19万2000円及びこれに対する本件事故の日である平成20年7月12日から支払済みまでの民法所定年5分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるから、その限度でこれを認容し、その余は理由がないから棄却すべきであると判断する。

2 事故の発生状況及び現場周辺の状況

前記の争いのない事実等並びに甲2,3,11から16まで、21から23まで、25,27,32,33,41、乙2,8,12,13,16,19から22まで、25、控訴人本人尋問の結果及び弁論の全趣旨によれば、控訴人車両が、本件冠水によるエンジンルームへの浸水のためにエンジンが停止して走行不能になった事故（以下「本件事故」という。）が発生した状況及びその現場周辺の状況等は、次のとおりである。

- (1) 本件事故が発生したのは、平成20年7月12日午後4時30分頃から5時頃であった。
- (2) 控訴人は、本件事故の前に降り始めた雨の中を自宅に向かって控訴人車両を走行させていたところ、急に尿意を催したため、本件道路沿いにあるKの駐車場に控訴人車両を乗り入れて駐車し、同所のトイレを使用した。その後、控訴人が控訴人車両に戻った頃に非常に激しい雨が降ってきたため、控訴人は、控訴人車両の中で雨が小降りになるのを待った。そして、30分くらいして雨がほとんどやんだので、控訴人は、控訴人車両を発進させ、Dの駐車場を出て右折して本件道路に入った。
- (3) 控訴人は、控訴人車両の前を時速10kmから15kmという低速度で走行していた2トン程度の中型トラックに続いて、本件道路を数十メートル進行したが、Kの駐車場出入口手前付近で、同トラックが急停止したため、控訴人車両も続いて急停止した（以下、控訴人車両が停止した地点を「本件現場」という。）
- (4) 本件現場は、Kの駐車場出入口の西側2kmの地点であり、Kの敷地の西側を南北方向に走るK道路と本件道路との交差点より約88cm低い地点であり、また、同敷地の東側を南北方向に走る本件側道と本件道路との交差点より約78cm低い地点であって、いわば本件道路とその周辺において谷底に当たる最も低い場所である。また、本件現場は、本件道路のKの駐車場への出入口地点からも若干下がった場所である。
- (5) 間もなく、先行する中型トラックが急発進して進行したので、控訴人も、控訴人車両を発進させようとしたが、控訴人車両は動かなかった。控訴人は、控訴人車両のエンジンが止まっているのに気が付いてエンジンをかけようとしたが、何回繰り返してもエンジンはかからなかった。その時点で、控訴人が辺りを見回すと、本件道路の本件現場付近には水があふれており、控訴人車両の床にも水が入ってきている状況であった。こうして控訴人車両が立ち往生しているうちに、本件現場にあふれ出ている水の水位が上昇して控訴車両のドアを開けることができない状況となった。
- (6) その後10分から15分程度が経過するうちに、あふれ出ている水が引いてきたので、Kの駐車場出入口にいたガードマンや通行人らが控訴人車両を押して、Kの駐車場に移動させた。控訴人車両のエンジンが停止してかからなくなったのは、エンジンルーム内に水が入ったためであった。

- (7) Kの敷地は、かつては沼地であったが、その後テニスコートとして利用されていたところ、平成20年1月にKが建設された。Kの敷地は、その面積が7445㎡に及ぶ広大なものであるが、土地の区画形質の変更を伴わないので開発許可の対象とならないとして建築許可がされており、開発許可を受ける場合に必要となる雨水貯留施設は設けられていない。このため、同敷地内に降った雨水は、同敷地内に設置された排水設備から本件道路下の配水管に流れ込むほか、相当量が駐車場出入口から本件道路上に流れ込むこととなった。なお、本件現場近くの排水溝柵は、本件事故当時、コンクリートの固まりで一部塞がれており、排水機能が低下していたとかがわれる。
- (8) 本件側道は、本件道路から北側に延びており、約27mで1.7m上る比較的急な坂となっているところ、かつては、幅員2mないし4mで簡易舗装された道路であったが、平成20年1月頃まで行われた工事により、幅員4mの本舗装の道路とされ、西側にU字溝が設置された。これにより、本件側道から本件道路及び本件道路下の配水管に流れ込む雨水の量は増加することとなった。さらに、本件事故当時、本件側道においては、下水道管布設工事が施工されており、本件側道に流入した雨水は適切に排水がされず、相当量が本件道路に流れ込む状況であった。
- (9) 前記(7)及び(8)のとおり、平成20年1月頃までに行われたKの建設工事及び本件側道の拡幅本舗装工事等によって、本件現場付近においては、降雨時に本件道路下の配水管に流れ込む雨水の量及び本件道路上に流れ込む雨水の量は、いずれも大幅に増加したものと考えられるところ、本件道路下の配水管の具体的な許容最大流量等は証拠上明らかではないが、それが流れ込む排水の大幅な増加により余裕のない状況になっていたとすればK敷地及び本件側道周辺に降った雨水は、同排水管に適切に排水されないで本件道路上にたまり、冠水するおそれがつよくなっていたものと考えられる。しかしながら、本件事故の発生に至るまでの間に、被控訴人において、そのような状況に対して具体的な調査を実施したり、あるいは、危険に対処するために、本件現場付近の本件道路に適切な排水施設を設けるなどして、本件現場の冠水を防止するための方策を講じた事実はない。
- (10) 他方、本件事故の後に、本件現場付近に排水口とグレーチング（排水設備）が設けられるとともに、本件道路と本件側道との交差点付近及びK道路との交差点付近に、それぞれ「大雨時道路冠水注意」という立て看板が設置され、さらに、本件現場近くの排水口柵の一部を塞いでいたコンクリートの固まりは除去された。

3 国家賠償法2条の責任について

(1) 営造物の設置又は管理の瑕疵

国家賠償法2条1項にいう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如していることをいうが、この安全性の欠如とは、当該営造物を構成する物的施設自体に存する物理的又は外形的な欠陥又は不備によって他人の生命、身体又は財産に対し危害を生じさせる危険性がある場合のみならず、その営造物の設置管理者の不適切な管理行為によって同危害を生じさせる危険性がある場合も含むものと解するのが相当である。

そこで、まず、本件道路において本件冠水が生じることを予見することができたか、本件事故は予見可能な危険が現実化したものといえることができるかについて検討し、次いで、本件事故が予見可能であることを前提とした場合に、どのような管理をすべきであったか、本件における実際の管理はどうであったかについて判断することとする。

- (2) 本件道路は、市町村道（道路法3条4号）であり、その管理は、本件道路の存する市町村である被控訴人が行うこととされている（同法16条1項）。そして、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、修繕し、もって一般交通に支障のないように努めなければならないとされており（同

法 42 条 1 項)、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定めることとされている(同条 2 項)。そして、道路構造令 26 条は、「道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他適当な排水施設を設けるものとする。」と規定している。

したがって、道路管理者は、道路の交通の安全を確保するために、道路に降り、流れ込み、又はたまる雨水について、それが一般交通に支障を及ぼすことのないように、排水のための適切な設備を備えるとともに、当該設備によっても交通の安全を確保できないおそれがある場合には、その旨を道路利用者に警告するなどして利用者に危害が及ばないようにする必要があり、それらがされないために道路が通常具有すべき機能を欠く場合には、道路の管理に瑕疵があるというべきである。

- (3) これを本件についてみるに、本件現場は、前記のとおり、本件道路周辺における谷底に当たる最も低い場所であるから、本件現場周辺に降ったり、流れ込んだりする雨水が適切に排水されないと、水たまりができやすい場所であることが明らかである。そして、前記認定のとおり、本件現場周辺では、平成 20 年 1 月に K の建物及び駐車場が建設されたが、同敷地内に雨水貯留施設が設けられることはなかったため、その広大な敷地内に降った雨水は、敷地内に設置された排水施設から本件道路下の排水管に流れ込むほか、相当量が駐車場出入口から本件道路上に流れ込むこととなったのに加えて、同時期に行われた本件側道の拡幅本舗装工事によって、本件側道から本件道路及び本件道路下の排水管に流れ込む雨水の量も増加することとなった。このように、本件現場周辺においては、本件道路上に流れ込む雨水の量が大幅に増加する一方、本件道路下の排水管に流れ込む雨水の量も大幅に増加したことにより、K の敷地や本件側道周辺に降った雨水が適切に排水処理されないおそれが生じていたものであり、これらがいまって、本件現場付近の本件道路上に水があふれるおそれが大きくなっていたことは明らかである。そして、このような状況については、K の建設や本件側道の拡幅本舗装工事について規制する権限を有する被控訴人において認識することが十分可能であった。そうすると、被控訴人は、本件道路において本件冠水が生じることを予見することができたというべきであるが、被控訴人は、このような状況の変化に対応して水があふれることを防止するための措置をとることを怠ったのであり、本件事故は予見可能な危険が現実化したものといえることができる。

そして、本件現場が、市街地に存する K と D の大型小売店舗の間の交通量の多い道路であることを考慮すると、本件道路の道路管理者である被控訴人としては、水がたまりやすい本件現場付近に、適切な排水施設を設ける必要があったというべきであり、また、それによっても危険の発生を防止できないおそれが残る場合には、本件道路を通行する者に対してその旨を警告して、通行者らに危害が及ばないようにする必要があったというべきであって、そのような措置を講じることによって、本件現場付近の交通の安全を確保することが可能であったというべきである。

ところが、本件事故の発生に至るまでの間に被控訴人はそのような措置を講じることはなかったものであり、また、前記認定のとおり、本件現場近くの排水口柵は、本件事故当時、コンクリートの固まりで一部塞がれており、排水機能が低下していたとかがわれるのであるから、本件事故の発生に至るまでの本件道路の管理には瑕疵があったというべきである。

したがって、被控訴人は、本件道路の管理の瑕疵によって生じた本件事故により控訴人が被った損害を賠償する責めに任ずるべきものである。

- (4) ところで、被控訴人は、本件事故は予想し難い突発的な集中豪雨により発生したものであって、本件道路の管理に瑕疵はない旨主張する。

しかしながら、甲 35 の 8、乙 14 及び弁論の全趣旨によれば、本件事故が発生した平成 20 年 7 月 12 日の本件道路近辺の 1 時間当たり最大降水量は 26mm から 27mm 程度であると認められるとこ

ろ、甲 35 の 1 から 6 まで及び乙 14 によれば、A 市においては、平成 20 年 5 月には同 36mm、平成 19 年 9 月には同 28mm、平成 18 年 9 月には同 23mm、平成 17 年 7 月には同 36mm、平成 16 年 9 月には同 26mm、平成 15 年 10 月には同 34mm、平成 14 年 7 月には同 31mm、平成 13 年 10 月には同 42mm をそれぞれ記録していることが認められ、これによれば、本件事故当時の 1 時間当たり降水量が予想し難いものであったといえず、被控訴人のこの点に関する主張は採用できない。また、これを 10 分間当たり最大降水量についても、甲 37 及び 39 の 3 及び乙 14 によれば、本件事故当時の本件道路近辺の 10 分間当たり最大降水量は 7.5mm、11mm 又は 16mm 程度であると認められるところ、甲 39 の 1 から 18 まで及び乙 14 によれば、平成 20 年 5 月から平成 22 年 10 月までの間だけを見ても、10 分間当たり最大降水量が上記各数値を上回った例があることが認められるのであり、いずれにしても、本件事故当時の降水量を上回る程度の降水量を想定した上で、一定の余裕をもった対策を講じる必要があったものというべきである。

4 賠償されるべき損害について

(1) 控訴人車両の損傷

甲 9、10、15 及び 31 によれば、本件事故により控訴人車両は走行不能になり、それを修理するためには車両本体の価格以上の費用がかかることが認められる。そうすると、控訴人車両は全壊に等しいものといえることができ、当時の車両本体価格である 71 万円が損害となる。

(2) 車両使用不能による損害

控訴人は、不動産仲介業務に使用していた控訴人車両を新たな自動車を購入するまでの 1 か月の間使用できなくなったことによる損害として、同等の車両の 1 か月分のレンタカー代を損害として賠償を求めているが、弁論の全趣旨によれば、控訴人が実際にレンタカーを利用した事実はなく、前記 (1) の控訴人車両の損傷に対する賠償のほかに、控訴人が賠償されるべき現実の被害を被ったことを認めるに足りる証拠はない。そうすると、この点に関する控訴人の主張には理由がないというべきである。

(3) 慰謝料

控訴人の慰謝料請求は、本件事故に対する賠償に関する被控訴人の対応及び控訴人本人が訴訟を提起追行しなければならなくなったことによる精神的な苦痛に対するものであり、民法 709 条に基づく請求と解されるどころ、本判決によって控訴人の損害賠償請求が一部認容されることによって、その精神的苦痛は相当程度慰謝されるものと考えられる。また、本件事故の態様が道路上における自動車の水没という特異なもので、損害賠償の有無についての判断は必ずしも容易なものではなく、現に、原審はその請求を棄却する判断をしていることなど、本件事故に係る損害の賠償に関する被控訴人の対応には無理からぬ一面があることを考慮すると、前記損害賠償を命じることに加えて、慰謝料請求まで認めるべきものとはいえない。また、控訴人本人が本件訴訟を提起追行しなければならなくなったことについて、被控訴人の不法行為責任を認めるに足りる証拠もない。そうすると、控訴人の上記慰謝料請求は理由がない。

(4) 過失相殺

前記 2 認定の本件事故の発生状況によると、控訴人が D 駐車場に駐車していた控訴人車両を発生させたのは、約 30 分間にわたり激しく降り続いた雨がほとんどやんだ後であり、その後、本件現場に停止して間もなく控訴人車両のエンジンが止まったというのであるから、控訴人車両が本件現場に進入した時点では、既に本件道路上に相当程度の水がたまっている状況であったと考えられるところであり、そのことは、控訴人において十分認識することができたものというべきである。控訴人車両の前を低速で走行していた中型トラックが本件現場付近で急停止した後に急発進したことも、当時既

に本件現場付近の路上に相当量の水がたまっていたということをうかがわせる事実であるということが出来る。控訴人は、控訴人車両が本件現場に停止した後に路上の推移が急激に上昇してきた旨を供述するが、約 30 分間にわたって激しく降り続いた雨がほとんどやんだ後に、控訴人が控訴人車両を D の駐車場から出して、低速度で本件現場まで進行してきた時に、本件現場がまだ冠水しておらず、その直後に急激に増水して冠水したとはにわかに考え難いところであるし、仮にそのような事態が生じたとすれば、どこからどのように大量の水があふれ出てきたのかという状況を控訴人自身が具体的に認識することができたはずであるのに、その具体的な説明をすることができないことについて、合理的な説明はされておらず、結局、この点に関する控訴人の供述を信用することはできない。そうすると、控訴人は、本件現場に侵入する前に、進路前方の本件道路の状況等を注視していれば、本件道路の浸水の状況に容易に気付くことがで、控訴人車両の進入を控えることができたというべきである。ところが、控訴人は、そのような道路の状況に十分に注意することなく、漫然と走行車両に続いて既に冠水していた本件現場に進入して停止するに至ったのであるから、この点を本件における他の諸事情と併せて考慮の上、過失の割合を 80 パーセントとして本件事故による損害賠償額の算定に当たり斟酌するのが相当である。

そうすると、その金額は、14 万 2000 円となる。

(5) 弁護士費用

本件道路の管理の瑕疵による損害賠償請求が一部認容されるべきこと、本件訴訟の困難さ等の事情を考慮すると、被控訴人が賠償責任を負うべき弁護士費用としては、5 万円が相当である。

(6) 合計

以上によれば、控訴人が本件事故による損害として被控訴人に対して賠償を求め得る金額は、19 万 2000 円となる。

第 4 結論

以上のとおりであるから、主文のとおり判決する。

※原判決（平成 22 年 6 月 17 日千葉地裁判決）「事実及び理由」中の第 2 の 2 及び 3

第 2 事案の概要

2 争いのない事実等（以下の事実はいずれも当事者間に争いがなく、後掲各証拠及び弁論の全趣旨により認定することができるものである。）

(1) 平成 20 年 7 月 12 日午後 4 時 30 分ころ、被告が管理する市道 X 号線（以下「本件道路」という。）が冠水し、K の出入口付近の本件道路が水没した（以下「本件冠水」という。）

(2) 原告は、当時、自動車（以下「原告車両」という。）を運転し、本件道路を通行していたところ、急な冠水に出くわし、原告車両は、エンジンルームへの流水により、エンジンが停止して、走行不能となった。

(3) その後、原告車両の修理費の見積を取ったところ、原告車両の査定費用を上回ることが判明したことから、原告は、原告車両を廃車することとした。

3 争点及び当事者の主張

(1) 争点

本件の争点は、被告が管理する本件道路について、管理に係る瑕疵があったかどうかである。

(2) 争点に対する当事者の主張

ア 原告

本件道路について管理上の瑕疵があったことは、以下の点に照らせば明らかである。

- (ア) 本件冠水の日以前は、降水量が多いにもかかわらず、本件道路が冠水したことはない。
- (イ) Kが平成20年1月に完成した後、同年5月にも、本件冠水の日より降水量が多い日があったが、本件道路は冠水しなかった。
- (ウ) 本件道路につながっている市道Y(以下「本件側道」という。)に舗装を施す工事は行われ(以下「本舗装」という。)、これが平成20年6月末に完成し、その後、同年7月12日に、本件冠水が生じた。
- (エ) 本件冠水が生じた後、平成20年7月25日及び8月2日に、本件道路に関する山手管布工事がされ(以下、当該工事を「本件工事」という。)、本件冠水が生じた付近よの排水溝が本管に接続された。その結果、以後は、本件冠水の日より降水量が多い日においても、冠水は生じていない。
- (オ) したがって、本件側道に本舗装が施されたことにより、本件側道から本件道路に流入する雨水の量が増大し、本件道路が冠水しやすい状態になっていたものであり、当該状態が、本件工事がされたことにより解消されたことは明らかである。そうすると、本件側道の本舗装より前に本件工事を行っていれば、本件冠水は発生しなかったことになり、本件工事がなされるまでの間は、本件道路の管理に瑕疵があったことは明らかであり、本件冠水は、当該瑕疵によって生じたものである。

イ 被告

- (ア) 本件側道は、本舗装がなされる以前からアスファルト舗装(簡易舗装)がされており、本舗装(なお、本件側道に本舗装がされたのは、原告が主張する平成20年6月末でなく、同年1月頃のことである。)の前後で、本件側道から本件道路に流入する雨水の量はほとんど変化がない。また、本件側道は、本舗装の前後で、勾配等の形状にほとんど変化がないから、本舗装によって、本件側道の勾配が急となって、本件道路に一時に流入する雨水の量が増大したという事実も考えがたい。

よって、本件側道の本舗装の完成と本件冠水は、無関係である。

- (イ) 原告が指摘する山手管布工事は、分流式の下水道(雨水管と汚水管が別個に設置されるもの)について、汚水管を整備したものであり、雨水管に関する工事ではない。したがって、本件工事がされたことによって、本件側道から本件道路に流入した雨水の排出が容易になったという事実はないから、本件側道の本舗装の完成後に直ちに本件工事が行われなかったことや、本件道路の本舗装より前に本件工事が行われなかったことが、本件道路の管理上の瑕疵に該当すると考えることはできない。
- (ウ) 以上のとおり、本件側道の本舗装と本件冠水は無関係であるし、また、本件工事と本園道路に冠水が生じうるかどうかは無関係であるから、本件道路の管理について瑕疵があったとは認められない。

本件冠水は、本件道路付近で、予想しがたい突発的な局地的豪雨が発生したことによると思われる。