

自転車で走行中に、集水枘の上で転倒し傷害を負った事故について、道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

＜平成 28 年 4 月 20 日 大阪高等裁判所判決＞

国土交通省 道路局 道路交通管理課

原審 平成 27 年 10 月 7 日判決（大阪地方裁判所第 15 民事部）

主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事実及び理由

第 1 請求

被告は、原告に対し、230 万 4554 円及びうち 206 万 9276 円に対する平成 22 年 4 月 11 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え

第 2 事案の概要

1 事案の要旨

本件は、原告が自転車（以下「原告車」という。）を運転して被告の管理する集水枘の上を走行した際に転倒し傷害を負ったと主張して、被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、人的損害及び確定遅延損害金の合計 230 万 4554 円並びにうち人的損害の合計 206 万 9276 円に対する不法行為の日の翌日である平成 22 年 4 月 11 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事案である。

2 争いのない事実等

以下の事実は、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容易に認められる。

(1) 事故の発生（以下「本件事故」という。）

ア 日時

平成 22 年 4 月 10 日午後 5 時 4 分頃

イ 場所

〇〇〇〇〇〇先路上（以下「本件事故現場」という。）

本件事故現場は、〇〇〇道〇〇〇〇線（以下「本件道路」という。）に設置されている集水桝（以下「本件集水桝」という。）上である。

本件集水桝は、北西から南東に通じる本件道路に、南西から本件道路に通じる〇〇市道（以下「本件市道」という。）が丁字に交わる交差点（以下「本件交差点」という。）付近にあり、被告がこれを管理している。

本件事故当時、本件集水桝の地表面は、格子状の金属製グレーチング（以下「グレーチング」という。）とこれを受ける金属製の枠及びその周囲のコンクリート部分からなっていた。

ウ 態様

原告が、原告車を運転して本件集水桝の上を走行したところ、原告車ごと転倒した。

(2) 原告の傷害及び通院経過等

ア 原告は、本件事故により、頸部・腰部・右肩捻挫、左上肢捻挫等の傷害を負った。

イ 原告は、本件事故後、以下の医療機関等に通院した。

(ア) W 病院

平成 22 年 4 月 10 日～平成 24 年 1 月 30 日（実日数 59 日）

(イ) X 病院

平成 23 年 2 月 5 日（実日数 1 日）

(ウ) Y 整骨院

平成 22 年 4 月 13 日～平成 24 年 1 月 30 日（実日数 395 日）

ウ 原告は、平成 24 年 1 月 30 日、症状固定の診断を受けた。

(3) 原告は、Z 共済組合との間で、本件事故に適用のある交通事故危険補償特約付きの共済契約を締結しており、Z 共済組合から、本件事故に係る人身傷害補償金として合計 187 万 9621 円を受領した。

3 争点

(1) 本件集水桝の設置・管理の瑕疵の有無

(2) 原告の損害

4 争点に関する当事者の主張

(1) 争点 (1)（本件集水桝の設置・管理の瑕疵の有無）

（原告の主張）

ア 本件事故の具体的態様は、以下のとおりである。

原告は、原告車を運転して本件道路を北西から南東に向けて進行し、本件交差点を右折して本件集水桝の上を通過しようとしたところ、原告車の前輪が、本件集水桝と南西側で接する本件市道のアスファルト部分（以下、本件集水桝のコンクリート部分と接する路面のアスファルト部分を「アスファルト部分」という。）と、その手前の本件集水桝の北西側コンクリート部分の 2 点で輪留めのように固定されたため、原告は、同アスファルト部分の段差を乗り越えることができず、原告車

に乗ったまま転倒した。

イ 本件集水桝は、上部に開口部があり、その地表面全体が周囲の路面より約 20 センチメートル低かった。しかも、本件集水桝のコンクリート部分には、周囲のアスファルト部分が急角度で乗り上げており、本件集水桝の北角付近では 45.2 パーセント以上の下り勾配になっていた。また、本件集水桝の北西側コンクリート部分は、その両側より低くなっており、凹型の溝状になっていた。さらに、本件集水桝は、西角に向かい傾斜して西角が大きいくぼんでおり、西角付近ではコンクリート部分と外側のアスファルト部分との間に段差があった。

本件集水桝が本件事故後にアスファルト舗装され、上部の開口部が塞がれたことからすると、そもそも上部に開口部を設ける必要はなく、本件集水桝の地表面を周囲の路面より低くする必要もなかった。そして、本件集水桝が上記のような危険な形状であったため、原告は、本件集水桝の上を通過した際に、原告車の前輪が北角の急傾斜を下って上記溝状の部分にはまり込み、本件集水桝の西角にある段差に向かって進むこととなり、南東側のアスファルト部分を乗り越えることができずに転倒したものである。

以上のとおり、本件集水桝は通常有すべき安全性を欠いており、その設置・管理には瑕疵がある。
(被告の主張)

ア 原告の主張する事故態様については知らない。

イ 本件集水桝の設置・管理に瑕疵はない。その理由は以下のとおりである。

(ア) 集水桝には、表面の雨水を受ける機能、道路側溝で受けた水を集める機能、雨水を円滑に取付管に流すためにごみや砂を溜めておく機能という 3 つの機能があり、道路側溝だけでなく、地表面で雨水を受けることが望ましいので、本件集水桝の上部に開口部があるからといって瑕疵があるとはいえない。

また、本件集水桝の地表面と周囲の路面との高低差は約 8 センチメートルにすぎず、自転車でも乗り越えられないような状態ではなかった。

(イ) 周囲のアスファルト部分は本件集水桝のコンクリート部分に緩やかに乗り上げていたが、本件集水桝の北角付近に原告が主張するような急傾斜はなかった。また、本件集水桝の北西側アスファルト部分は劣化により欠損していたが、北西側コンクリート部分はグレーチングと同一平面にあり、凹型の溝状ではなかった。さらに、本件集水桝の地表面は傾斜しておらず、本件集水桝の西角にくぼみや段差はなかった。

(2) 争点 (2) (原告の損害)

(原告の主張)

ア 治療関係費 40 万 0760 円

W 病院、X 病院及び Y 整骨院の治療費及び文書料並びに薬代の合計額は、40 万 0760 円である。

イ 通院交通費 3 万 7220 円

原告は、W 病院に 59 日、X 病院に 1 日通院したところ、往復の電車代として、W 病院につき 620 円、X 病院につき 640 円を要した。

ウ 交通事故証明書代 620 円

エ 休業損害 30 万 2181 円

原告は、本件事故前、A 株式会社 B 工場に勤務しており、日額 9157 円の収入があったところ、本件事故によって有給休暇を 33 日取得せざるを得なかったから、休業損害は、30 万 2181 円である。

オ 通院慰謝料 202 万円

カ その他の慰謝料 100万円

原告は、本件事故後の被告の対応が不誠実であったことにより、精神的損害を被った。

キ 弁護士費用 18万8116円

ク 確定遅延損害金 23万5728円

原告は、以下のとおり、人身傷害補償金を受領したところ、本件事故の日から受領した各補償金に対するそれぞれの受領日までの遅延損害金の合計は2万5728円である。

(ア) 平成22年12月28日 14万7690円

(イ) 平成23年7月1日 13万9130円

(ウ) 平成24年4月18日 15万1160円

(エ) 平成24年11月16日 30万2181円

(オ) 平成25年3月18日 113万9460円

(被告の主張)

原告の主張はいずれも否認ないし争う。

ア 治療関係費のうち、X病院における両眼眼球内異物残留検査に係る費用等の9290円は本件事故と相当因果関係がない。また、Y整骨院の施術費も、本件事故と相当因果関係がない。

イ 原告は、電車で病院に通院したことを前提に通院交通費を請求するが、原告は自家用車で通院していたから、自家用車の燃料費を超える通院交通費は認められない。

ウ 原告の負った傷害は、就労できない程度のもとはいえず、有給休暇を取得して病院及び整骨院に通院する必要もなかった。

したがって、休業の必要性がない。

エ 本件事故後の被告の対応は誠実であったから、その他の慰謝料につき否認する。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1)(本件集水枡の設置・管理の瑕疵の有無)について

(1) 証拠、証人、原告本人及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる(ただし、以下の認定に反する部分は、他の証拠に照らし、採用できない。)

ア 本件事故現場付近の状況

(ア) 本件道路は、両側に設けられた駐停車禁止路側帯を含め、幅員約6.4メートルの片側一車線の道路であり、同路側帯の幅員は約1メートルである。本件道路は、中央から路端に向かって緩やかな下り勾配となっていた。

本件市道は、幅員約3.3メートルの道路であり、歩道も路側帯も設けられていない。本件交差点から南西に向かってわずかに上り勾配となっており、本件集水枡の約1メートル南西の地点は、本件集水枡の地表面よりも約8.2センチメートル高くなっていた。

本件交差点では、信号機による交通整理は行われていない。

(イ) 本件集水枡は、四角形で、東西南北にそれぞれ角がある。

本件集水枡は、本件交差点の南角から約40センチメートル北側に設置されており、四辺のうち南東側が本件道路に沿って南東に通じる幅員約20センチメートルの側溝とつながっており、四辺のうち南西側が本件市道の路面と接していて、それ以外の辺が本件道路の路面と接していた。本件集水枡の南には点字ブロックが設置されていた。

本件集水枡のグレーチングは、北西から南東方向の長さが約 56 センチメートル、北東から南西方向の長さが 44 センチメートルであった。

本件集水枡の地表面は、本件集水枡と接する周囲の路面より最大で約 8 センチメートル低くなっていた。

本件集水枡の北西側コンクリート部分の幅は、最も広いところで約 5 センチメートルであった。コンクリート部分には周囲のアスファルト部分が高まり、本件集水枡の北西側では、高まったアスファルトが劣化し、北西側コンクリート部分とアスファルト部分の間で約 2 センチメートルの段差ができていた。南西側及び北東側のコンクリート部分とアスファルト部分の間にも段差ができていた箇所があったが、その高さはいずれも 2 センチメートルに満たなかった。

本件集水枡の地表面は、本件道路及び本件市道を通行する者から容易に視認できる状態であった。

(ウ) 本件集水枡は、遅くとも平成 9 年 3 月までには設置されていた。

本件集水枡の地表面は、本件事故後の平成 22 年 4 月 14 日、アスファルトにより舗装され、埋められた。

(エ) 原告は、本件事故の約 25 年前から、本件事故現場の約 50 ～ 60 メートル南西にある自宅で暮らしてきたが、本件事故時まで、本件集水枡について危険性を感じたことはなかった。また、本件事故前に、本件集水枡において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。

イ 本件事故態様

原告は、原告車（27 インチ。車高 1 メートル、車幅 0.56 メートル、車長 1.85 メートル）を運転し、本件道路右側の路側帯内を北西から南東に進行し、本件交差点を右折して上記自宅へ向かおうとしたところ、本件市道に歩行者がいることに気付いた。

そこで、原告は、同歩行者を避けるため、本件交差点の南角付近まで進行してから右折し、本件集水枡の上を通過しようとしたところ、バランスを崩して右側に転倒した。

(2) 国家賠償法 2 条 1 項の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、瑕疵の有無は、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である（最高裁判所昭和 45 年 8 月 20 日第一小法廷判決・民集 24 卷 9 号 1268 頁、最高裁判所昭和 53 年 7 月 4 日第三小法廷判決・民集 32 卷 5 号 809 頁）。

そこで、以上の見地から、原告が主張する本件集水枡に関する上記各事情を検討し、瑕疵の有無につき判断する。

ア 原告はまず、本件事故後に本件集水枡の地表面がアスファルトで舗装され、上部の開口部が塞がれたことから、そもそも上部に開口部を設ける必要はなく、本件集水枡の地表面を周囲の路面より低くする必要もなかったと主張する。

しかし、集水枡は、周囲の路面の水や側溝から流れてきた水を集めるとともに、ごみや砂利が排水管に流れ込まないようにするために設置されるものであり、その上部に開口部を設け、周辺路面より低くなるように設置する必要があることは否定できない。

そして、本件事故後に本件集水枡の地表面がアスファルトで舗装され、上部の開口部が塞がれたのは、本件道路の歩行空間整備工事が行われた際に、本件集水枡の機能を周囲の集水枡及び側溝に代替させるよう改良が行われたからであって、原告主張の観点から、本件集水枡の上部に開口部を設けることの必要性が否定されたものではない。

したがって、原告の上記主張は採用できない。

イ 次に原告は、①本件集水枡のコンクリート部分には、周囲のアスファルト部分が急角度で乗り上げており、本件集水枡の北角付近では45.2パーセント以上の下り勾配になっていた。②本件集水枡の北西側コンクリート部分は、その両側より低くなっており、凹型の溝状になっていた。③本件集水枡は、西角に向かい傾斜して西角が大きくくぼんでおり、西角付近ではコンクリート部分と外側のアスファルト部分との間に段差があったと主張する。

そこで検討するに、まず、①の点については、前記(1)で認定したとおり、本件集水枡の地表面と周囲の本件市道との高低差は最大でも約8センチメートルであり、傾斜の程度も、本件集水枡の1メートル南西の地点で本件集水枡より約8.2センチメートル高くなっていた程度にすぎず、本件集水枡の写真を見ても、本件集水枡の北角付近が原告の主張するような急傾斜になっていたとは認められない。

原告は、本件集水枡の地表面は周囲の路面より約20センチメートルも低かったと主張し、本人尋問でもこれと同旨の供述をするが、原告自身その高低差を実測したわけではなく、他に前記認定を左右する証拠はない。

また、②の点については、上記写真の一部には、グレーチングが北西側コンクリート部分よりわずかに高くなっているように見える写真もあるが、原告車の車輪がはまり込むような溝ができていたとは認め難く、他に原告の上記主張を認めるに足る的確な証拠はない。

そして、③の点については、上記写真によれば、本件集水枡の地表面に多少の傾斜があった可能性は否定できないが、原告が主張するような大きな傾斜やくぼみは見当たらず、証人も原告が主張するようなくぼみはなかったと証言している。この点に関する原告の供述は、目測によるものにすぎず、直ちに信用することはできない。また、前記(1)で認定したとおり、本件道路及び本件市道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の間には、段差になっていた箇所があったものの、その高さは本件集水枡の北西部分でも約2センチメートルにすぎず、他の箇所では2センチメートルにも満たなかった。

以上のとおり、本件集水枡の北角付近が原告の主張するような急傾斜になっていたとは認められず、本件集水枡の北西側コンクリート部分に原告車の車輪がはまり込むような溝ができていたとは認め難い。一方、本件集水枡の地表面に多少の傾斜があった可能性は否定できないが、原告が主張するような大きな傾斜やくぼみがあったとは認められず、本件集水枡の西角の段差は約2センチメートルにも満たなかったことに鑑みると、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、本件事故の約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性を感じたことはなかったことなども併せれば、本件事故当時、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。

ウ 以上のとおりであって、争点(1)に関する原告の主張は採用できない。

そうすると、その余の判断に及ぶまでもなく、原告の本件請求は理由がない。

2 結論

以上の次第で、原告の本件請求は理由がないから棄却することとし、主文のとおり判決する。

主 文

- 1 本件控訴を棄却する。
- 2 控訴費用は控訴人の負担とする。

事実及び理由

第 1 略

第 2

1～2 略

3 当審における控訴人の補充主張

(1) 本件事故現場は、歩行者、自転車等の通行経路であり、かつ本件集水枡につき、至急対応の仮の補修工事が必要であったことからすると、道路の安全性を著しく欠く状態であったといえるのに、被控訴人は、これを長年、放置していたことが明らかである。

また、上記の仮の補修工事では、本件集水枡の地表面がアスファルトで塗装され上部の開口部が塞がれたことからみて、本件集水枡の開口部はそもそも必要ではなかったともいえるし、他方、開口部を塞いだことにより、本件集水枡の底部のゴミ等を除去できない状態になっている。このような状態が生じてまで、補修工事をしたのは、本件事故現場付近が通常有すべき安全性を欠いていたからである。

(2) 本件集水枡は、地表面に自動車による荷重がかかり、沈下、陥没していたから、本件集水枡を本件事故現場に設置したことに、そもそも道路管理の瑕疵があった。

第 3 当裁判所の判断

1 当裁判所は、原審と同じく、控訴人の請求は理由がないものと判断する。その理由は、後記 2 のとおり原判決を補正し、後記 3 のとおり当審における控訴人の補充主張に対する判断を加えるほかは、原判決「事実及び理由」欄の第 3 の 1 のとおりであるから、これを引用する。なお、「本件市道」を「南西側通路」に読み替える。

2 原判決の補正

(1) 原判決の第 3 の 1 (2) ア「そして、本件事故後に (略) 否定されたものではない」を次のとおり改める。
「被控訴人が、本件集水枡の地表面を、平成 22 年 4 月 14 日、アスファルトにより舗装し埋めているが、証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件集水枡付近で本件事故を生じ、かつ控訴人から改修の要望があった事実を重視したことによるものであって本件集水枡の開口部の必要性がないことを前提とし

たものではないと認められる。また、証拠及び弁論の全趣旨によれば、平成22年11月ころに行われた本件道路の歩行空間設備工事により、本件事故現場は、平成22年4月14日の工事によるアスファルトが切除されて、新たなアスファルト塗装がなされ、その際に、本件集水枡の機能を周囲の集水枡及び側溝に代替させるよう改良が行われていることが認められる。したがって、本件事故当時、本件集水枡の地表面を周囲の路面より低くする必要がなかったとは認められない。」

- (2) 原判決の第3の1(2)イ「下り勾配になっていた。」の次に「あるいは、少なくとも、33.9パーセント以上の下り勾配になっていた。」を加える。

3 当審における控訴人の補充主張に対する判断

- (1) 証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件集水枡は、本件交差点南角の敷地の北東隣の本件道路上に位置していたが、平成2年ころ、同南角の敷地上にビルが南東方向に後退して建てられ、南西側通路の幅員が南東方へ拡幅されたことにより、本件交差点の南角から約40センチメートル北方に位置することになったことが認められる。

しかしながら、原判決を補正のうえ、引用して説示したとおり、本件集水枡に、大きな傾斜、くぼみ又は段差等なく、その形状がとりたてて危険なものではないことからすると、平成2年ころ以降、本件集水枡が上記の位置に存することをもって、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。

また、弁論の全趣旨によれば、埋められた本件集水枡のごみは、砂はバキューム装置によって除去していることが認められること、及び2(1)のとおり原判決を補正して説示した事実からすれば、本件事故当時、本件集水枡の開口部は必要なかったとか、地表面を周囲の路面より低く設置する必要はなかったとは認められないし、他方、平成22年4月14日本件集水枡を埋めた工事が、瑕疵を隠すためになされたものであるとも認められない。

したがって、当審における控訴人の補充主張(1)は採用できない。

- (2) 控訴人は、本件集水枡が、自動車走行等による荷重により、沈下、陥没している旨主張するが、これを認めるに足りる証拠はない。
- (3) 控訴人は、その他、本件集水枡が通常有すべき安全性を欠いている旨主張するが、いずれも採用できない。

4 結論

本件集水枡等の設置・管理に瑕疵があるとは認められず、そうするとこれと同旨の原判決は相当であり、本件控訴は理由がないので、これを棄却することとし、主文のとおり判決する。