

歩道に設けられた水路蓋が崩落したところに 自転車が転落した事故について

道路の管理瑕疵が争われた事例

— 自転車転落事故損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 青柳 敬直

〔一審判決〕

平成一七年四月二七日 千葉地裁 請求一部認容

(被告控訴)

〔二審判決〕

平成一八年四月二七日 東京高裁 請求一部認容

(確定)

はじめに

公の営造物の設置・管理瑕疵の成否を判断するための基準の一つに、回避可能性がある。公の営造物の設置・管理者において事故の発生を回避できる可能性がない場合には、瑕疵がないものと判断される。

今回は、回避可能性に関する裁判所の判断の一例を紹介する。本件は、道路管理者が崩落した水路蓋を事故発生までに復旧することはできなかった、という点で回避可能性を否定しつつも、そも

そも、当該損壊を未然に防止することは可能であったとして、回避可能性を認めた事例である。

一 事案の概要

1 事案の要旨等

1 被控訴人(原告A)は、自転車に乗って、B市内のB市市道(以下「本件市道」という。)に設けられている控訴人(被告B市)が設置・管理する歩道(水路をコンクリート製の水路蓋で覆って歩道の一部としている歩道。以下「本件歩道」という。)を走行していたところ、水路蓋六枚が壊れて崩落していたため、水路に自転車ごと転落し、その衝撃によって負傷した(以下「本件事故」という。)

本件は、被控訴人が、本件事故は公の営造物である本件歩道の設置・管理に瑕疵があったことが原因であると主張して、控訴人に対し、国

家賠償法二条一項に基づき、治療費、休業損害、逸失利益及び慰謝料等合計一、五九七万八、九六八円及びこれに対する平成一四年一二月六日(本件事故の日)から支払済みまで民法所定の年五分の割合の遅延損害金の支払を求めた事案である。

2 原判決は、控訴人の責任を認めた上、過失相殺し、控訴人に対し、被控訴人に一、一〇七万七、四七四円及びこれに対する遅延損害金を支払うよう命じ、被控訴人のその余の請求を棄却した。

3 これに対し、控訴人が敗訴部分の取消しを求めて控訴をしたものである。

2 前提事実

- (1) 当事者 (略)
- (2) 本件事故の発生

被控訴人は、以下の内容の事故（本件事故）により負傷した。

日時…平成一四年二月六日午後七時二〇分ごろ

場所…本件市道は、B市C町四六六番地付近ではほぼ東西に近い方向に通じているが、本件事故は、同番地先の本件市道の南側部分に設置されている本件歩道上で発生した（以下「本件事故現場」という）。

態様…被控訴人が本件歩道を自転車に乗ってD町五丁目方面（東方）からC町方面（西方）へ走行していたところ、本件歩道に設置されていた水路を覆うコンクリート製の水路蓋六枚が壊れて崩落しており、進行方向に向かって長さ約三m、幅約八五cmにわたり水路が開口している状態になっていたため、被控訴人は水路に自転車ごと転落した。

(3) 本件歩道の正常時の状況

本件市道は、JR総武線高架の南側下にある片側一車線、幅員約一三・四mの道路であり、本件歩道はその南側部分に設置された幅員約二・七mの歩道である。

本件歩道には、幅員約二・七mのうちの車道側部分に深さ約一・〇五m、内側の幅約八五cmのU字溝があり、U字溝の上端部の棚状部分（その幅は約一・二mで深さ約一〇cm）にコンクリート製の水路蓋（約一・二m×約五〇cm×約一〇cm）が

はめ込まれる形で架けられていた。

(4) 被控訴人の負傷と治療の経緯（略）

3 争点及び原審における当事者の主張

本件の主要な争点は、次のとおりである。

① 控訴人の責任原因

② 被控訴人の後遺障害の程度（略）

③ 過失相殺の当否（略）

④ 本件事故と相当因果関係のある被控訴人の損害の額（略）

原審における当事者の主張は、原判決の事実及び理由の二二のとおりであるから、これを引用する（略）。

4 当審における控訴人の主張

控訴人の当審における主張は、原判決の認定判断を批判するものであることから、二（当裁判所の判断）において必要に応じ摘示し、あるいはその主張を踏まえて、判断を加える。

二 争点に対する判断

1 争点①（控訴人の責任原因）について

(1) 本件市道の管理等に関する事実関係

各項中に掲記した各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア・イ（略）

ウ 控訴人は、上記ア・イの工事後、設置された水路蓋を全面的に入れ替えるという工

事をしたことはなく、補修を必要とする水路蓋が生じた場合に、当該水路蓋のみを取り外して新たに設置し又は修繕をするという個別の処置をしてきた。

エ 控訴人は、控訴人のパトロール班、一般市民、道路安全推進モニター（一般市民等に委嘱）及び郵便局局員の報告等により、損壊するなどして補修を必要とするに至った水路蓋の発見に努めている。そして、補修を必要とする水路蓋が発見あるいは報告された場合には、控訴人の職員が現場に行き確認した上、破損等の状況に応じて、市役所内で簡単な補修工事を行っている直営班に補修させるか、業者に依頼して補修させるかのいずれかの処理をしていた。

こうした対策により、本件歩道近くの水路蓋の異常につき、以下のような報告がされ、その都度、そのほとんどが補修されてきた。以下は報告の日時、異常があった場所及び報告の内容である。年度はいずれも平成である。

七年 九月二四日 C町三八一 水路蓋の破壊
八年 三月一八日 C町五一〇 水路蓋四枚の落下

四月 九日 E町七〇六 路肩のU字溝が開口

七月 二日 E町五一五 水路蓋の割れ

九月 四日 E町五一九 水路蓋の崩落

一一年一月 四日 C町五二〇 水路蓋の破壊

二月 七日 C町五三一 水路蓋の破壊
二月 二日 E町五一五 水路蓋の破壊

一二年 四月 三日 E町六八四―二 U字溝の蓋の破壊

六月 六日 E町六八四―二 側溝の蓋が陥抜

け状であったた

め蓋を架けるよ

う要求

七月 三日 E町六五三 U字溝の蓋の破壊

七月二六日 C町五一〇 水路蓋二枚の交換

八月一〇日 E町六八四 U字溝の蓋の破壊、薄

蓋五、六枚

九月 四日 E町五一五―一 水路蓋二枚の破壊

十一月四日 E町五一五―一 水路蓋二枚の破

損壊

一三年 一月 五日 E町六八四―二 U字溝の蓋の破壊

一四年 八月二八日 C町六二二―一 側溝蓋の破壊

一〇月 三日 C町五三〇―一 水路蓋のがたつき

一二月 九日 C町四六五―一 水路蓋のがたつき

なお、水路蓋の破壊が複数回発生している場所は、いずれも車両が歩道を横切つて路外に出入りする施設のある場所である。

オ 本件歩道の脇には、ビニールハウス栽培を営む者がおり、同人等の運転する軽トラックや農作業用のトラクター等が日常的に本件歩道を経て車道と農園との間を往来しており、また、付近には畑もあったので、同様の往来があったものと推認される。

控訴人は、本件水路蓋崩落のあった場所との関連を指摘してこの事実を争うが、付近のビニールハウス経営者等が崩落した箇所を含め本件歩道を往来していたことは否

定できないものと考えられる。

カ 本件歩道の水路蓋の施工時におけるひび割れ荷重（ひびが初めて入る荷重）は、 1m^2 当たり一、一〇〇kg（約一〇・七九キロニュートン）であり、 1m^2 当たり一、八〇〇kgの荷重が掛けられた段階で破壊されるものであった。

キ 本件事故当時、本件歩道と車道との高低差は、約二〇cmであった。

しかし、車道の本件歩道に接する付近には土が堆積していて本件歩道と車道との段差が小さくなっており、これは、車道の土砂が堆積したことにもよると考えられるが、同時に日ごろから自動車等の通行があったことが推測できるというべきである。また、大型自動車等が本件歩道と車道にまたがる形で走行し又は駐車することが可能な状況になっていた。

ク 控訴人は、以下の方法により、パトロールを行っていた。

(ア) 毎月第二木曜日に、おおむね六班に分かれて、車両で一斉パトロールを行う。

(イ) (ア)とは別に、市民等からの通報がある時、直ちにパトロールに向かう。

(ウ) 市民一〇〇人程度を上限として、道路安全推進モニターを委嘱し、適宜、道路状況についての情報提供を求める。

(エ) 郵便局の協力を得て、郵便局の外務職員

が通常の業務において収集した道路の損壊等についての情報を、毎週月曜日に通報してもらう。

ケ 本件歩道脇のビニールハウス栽培を営む者は、本件事故のあった平成一四年一二月六日の午後五時三〇分ないし午後六時ころ現場を離れて帰宅したが、本件歩道の崩落に気が付かなかつたから、その時点では崩落していなかつたと認められる。

コ 控訴人は、本件事故後に本件事故発生のお知らせを受けて初めて、本件歩道の水路蓋の崩落を知った。

(2) 本件歩道の設置・管理の瑕疵について

上記(1)の事実及び前記一、二の前提事実を基に、被控訴人の主張について順次検討する。

ア 本件歩道の設置上の瑕疵について

(ア) 本件歩道の未舗装、水路蓋の安全性の欠如について

ア 被控訴人は、本件歩道は道路構造令二十三条に定める舗装がされていないと主張するところ、本件歩道のように水路上にコンクリート製の蓋をして歩道としたものについてまで、道路構造令が規定する通常の舗装をすべきものとはいえない（なお、水路に蓋を設置して歩道とすることがおよそ許されないとも解されない）。また、コンクリート製水路蓋を設置することにより、一応表面が平滑にさ

れ、雨水等がたまらない状態にされてい
て、通常の歩行に耐える強度を備えたど
う点では、歩道の舗装と同視すること
も可能である。

b しかし、本件のような水路蓋を設置し
た歩道については、それが本来備えるべ
き安全性を欠いている場合には、その設
置に瑕疵があるというべきである。

その安全性を評価するに当たっては、
通常の舗装すべき歩道が路盤に支持され
ており、表層が破損又は破壊しても本件
のような転落事故が起こる余地はないの
に対し、本件歩道の場合には、水路に架
けられた水路蓋が損壊して崩落した場合
には、直ちに本件歩道を通行する者が水
路内に転落する危険にさらされるから、
その安全性の基準は、通常の歩道の舗装
以上に厳格に判断されなければならない。

ところで、橋・高架の自転車道の設置
の際に基準とされる活荷重は、床版及び
床組を設計する場合は、 1m^2 当たり 500kg
であるとしてされている。本件歩道の安
全性の検討に関しこれを参考にすると、
本件歩道に用いられた水路蓋は、平板な
コンクリート製のものであり、そのひび
割れ荷重は 1m^2 当たり $1,100\text{kg}$ 、破
壊に至る荷重は 1m^2 当たり $1,800\text{kg}$
であるから、上記基準を一応満たしてい

たと認められる。

しかし、本件歩道は、車道と本件歩道
とを隔てるガードレールの設置その他の
措置がとられておらず、軽トラックや農
業用トラクターなどが日常的に通行し、
また、大型自動車等が本件歩道と車道と
にまたがる形で走行あるいは駐車するこ
とが可能な状況になっていた。本件市道
を管理する控訴人としても、当然、上記
の状況を知り又は知ることができたとい
うべきところ、水路にコンクリート製の
蓋を架ける形で歩道を構築する場合に
は、これらのことも予測して、大型車が
乗った場合の荷重にも耐えられる水路蓋
を架けることが必要であり、このような
措置を講じない場合には、本件歩道と車
道とを隔てるガードレールを設置するこ
と等により、自動車が本件歩道上を通行
したりすることを防ぐ手段を講じること
が必要であるというべきである。

本件歩道の水路部分は、上記のとおり
 1m^2 当たり $1,800\text{kg}$ の荷重が掛かる
ことにより破壊される設計になっていた
ところ、四輪自動車の場合、一輪当たり
の接地面積を 0.5m^2 と仮定すると、計
算上 $3,600\text{kg}$ の自動車で一輪に掛か
る荷重が 1m^2 当たり $1,800\text{kg}$ となり、
これを超える重量の自動車（四輪車等）

が本件歩道を走行すれば、コンクリート
製水路蓋が破壊されて崩落する可能性が
あったことになる（車輪の接地面積は上
記より小さい可能性があり、より小さい
場合には 1m^2 当たり掛かる荷重はより
大きくなるから、より重量の小さい自動
車でも水路蓋が破壊される可能性が生ず
る。また、車両が本件歩道を通過等する
際には、その揺れ等により一時的に一輪
に大きな荷重がかかることもあり得るか
ら、これらの場合には、上記の想定より
軽量の車両でも水路蓋が崩落する可能性
がある。経年による劣化が加われば、一
層崩落の可能性は高まる。）。

そして、前記のとおり、現実にも、本
件歩道に近接する歩道の水路蓋が崩落し
た事実があるのであって、この点を考慮
すると、上記程度の設計値をもって、舗
装に代えて水路蓋を設置するのは本件
歩道の通行の安全性を満たしたものと
認め難いというべきであり、本件歩道の
設置には瑕疵があったといわざるを得な
い。

(4) 道路付属物の不設置について

a 街灯について

本件歩道の崩落した水路蓋のあった箇
所付近には、街灯はなかったものの、約
四〇m離れた二つの街灯の中間に位置し

ており、その近くのビニールハウス内の電灯の明かりが届き、また、JR総武線の沿線に位置するから線路の明かりも届く状態にあったから、夜間であっても、本件歩道の状況が見えないわけではなかった。したがって、街灯の設置に関し、瑕疵があったとまでは認められない。

b ガードレール等について

本件事故当時、本件歩道と車道との間には約二〇cmの高低差があったが、ビニールハウスの経営者等の使用する軽トラツクや農業用トラクター等が車道から本件歩道に乗り入れ、また、大型自動車等が本件歩道と車道とにまたがって走行し又は駐車する可能性があったから、水路蓋の強度を大型自動車等の荷重に耐えるものとしなければならない。控訴人には、本件歩道と車道とを隔てるガードレール等の道路付属物を設置する等、歩道の通行を防止する措置をとるべき義務があったというべきである。

(7) イ 本件歩道の管理上の瑕疵について

a 本件歩道の水路蓋の崩落は、以下のとおり、水路蓋の経年劣化が寄与したものであると認められる。

(a) 上記(1)エのとおり、本件歩道に近接する側溝の上に設置されていた水路蓋が経

年劣化により、破損又はがたつきを生じていたことが認められ、それらの水路蓋と本件歩道の水路蓋とはほぼ同年代に設置されていたものであったから、本件歩道の水路蓋も同様に経年劣化していたものと推認することができる。

控訴人は、上記の水路蓋は、本件の水路蓋とは形状も設置場所も異なるなどとして、経年劣化の事実を争うが、どのように異なるのかは明らかでなく、上記(1)エの事実から本件歩道の水路蓋も経年劣化していたと推認することは、何ら経験則に反するものではない。また、上記(1)エは、C町及びE町のみ件の件数であり、その中で生じた前記の破損、がたつき等は、決して少ないものということではない。

(b) 本件歩道に続くJR総武線沿いの歩道で水路蓋の破壊が複数回発生している場所として、Fマンション駐車場出入口前、JR東日本G変電所前、中古車売場前があるが、これらの場所は、いずれも車両の出入りの多い場所であるとされている。

本件歩道の場合、ビニールハウスの経営者が軽トラツクや農業用トラクターを運転して本件歩道を日常的に通行していたから、本件歩道の水路蓋は、かなりの

程度劣化し、ある程度大型の自動車が本件歩道の水路蓋に乗り上げた場合には、水路蓋が破損して崩落してもおかしくない状態であったと推認することができる。

控訴人は、本件歩道の水路蓋に鉄筋が入っていたこと、以前修理がされた経緯がないことなどを指摘して、経年劣化の事実を争うが、控訴人の指摘する事実から経年劣化を否定することはできないというべきである。

(c) そして、本件歩道の水路蓋が一挙に六枚も崩落していることからすると、大型自動車等が本件歩道上を通行したことにより水路蓋に荷重がかかり、これに上記(a)、(b)のように水路蓋が経年劣化していたことが加わって水路蓋が崩落したものと考えるのが自然である。

(d) 控訴人は、本件歩道から約八〇〇m離れた箇所に本件歩道の水路蓋を設置したのと同一の請負業者が昭和五五年に設置した同一規格の水路蓋につき、載荷試験を行ったところ、そのひび割れ荷重が約一二・四八キロニュートンであり、設置時の本件歩道の水路蓋のひび割れ荷重である一〇・七九キロニュートンよりもむしろ増加していることから、経年劣化の度合いは極めて微少である旨を主張する。

しかし、この試験の対象となった水路

蓋のあった場所は、本件歩道のようなJR総武線沿線ではなく、南に入った幅員の狭い道路に設置されていたものであるから、自動車や自転車がその上を通行する頻度が同じであったとは考え難く、これと本件歩道の水路蓋とを同列に考えることはできず、本件歩道の水路蓋も経年劣化の度合いが微少であるとは認められないから、控訴人のこの点での主張も採用することができない。

- b (a) 控訴人は、水路蓋が六枚も崩落しているという事実から、通常は働かないような過大（過重）な力が作用したものであると主張するが、上記アで認定のとおり、本件水路蓋は四七車程度の大型自動車が通行しても崩落する可能性を有していたものであり、本件歩道の自動車等の通行状況にかんがみると、予測可能な過大な力が作用したことによって水路蓋が崩落したということはできないから、この点の控訴人の主張は、採用の限りでない。
- (b) 控訴人は、当審においても、次のとおり主張する。

本件においては、水路蓋が約3mにわたり六枚も連続して、内部の鉄筋とともにほぼ真ん中で分断され崩落しており、また本件事故現場周辺には車両の塗料などの付着もなく、車両が落ち込んだ形跡

もなかった。したがって、水路蓋の崩落の原因は、クレーンでつり上げた大型の鋼材のような重量物を誤って地上へ落下させたというようなものであると考えられるが、そのような事故は予測不可能であるから、控訴人の管理義務の範囲を超えた不可抗力によるものであって、道路管理上の瑕疵があったとはいえない。

- 控訴人は、以上のように主張するが、
- ①控訴人の想定するような重量物の落下があったのであれば、当然、直ちに警察あるいは道路管理者である控訴人に通報されていたはずであるが、その形跡はないこと、②そのような事故があったのであれば、車道にもそれなりの痕跡があると考えられるが、それは発見されていないこと等に照らし、控訴人の想定は観念的な想定にとどまるものであって、本件においてそのような事故があったとは認められない。また、前記のとおり、大型トラック等が本件歩道を通行する可能性は予測可能であったのであり、本件水路蓋の崩落状況にかんがみても、その崩落がそうした予測可能な事態によるものではないと判断することができない。
- c 控訴人は、過去の補修歴からみて、本件歩道における崩落について予見できなかったとして、その責任を否定している。

しかし、上記アのとおり、そもそも本件歩道の水路蓋を設置するに際し、大型自動車等の本件歩道内への乗入れ等を予測することが可能であった上、本件歩道に続くJR総武線沿線のC町五三〇―一の水路蓋において、本件事故の約二ヵ月前である平成一四年一〇月三日、がたつきが発生し、また、C町及びそれと隣接するE町においても上記(1)エのとおり補修歴があり、データのそろった平成一二年に限っても七件の水路蓋に異常が生じている。

のみならず、前記(1)エのとおり、JR総武線沿線に設置された水路蓋で車両の多い箇所を設置されたものについては、複数回の補修が行われており、また、本件歩道においては、ビニールハウスの経営者が日常的に軽トラックや農業用トラクター等を乗り入れていたものである。

以上の事実経過からすれば、控訴人は、おおむね同時に設置された水路蓋が経年劣化して壊れやすくなっていることからして、本件歩道の水路蓋についても一定の外力が加われば崩落の危険性があつたこと及び大型自動車等が本件舗道に乗り上げて一定の外力が水路蓋に加えられることを認識できる状態にあつたといえることができ、本件歩道上の水路蓋の崩

落が予測不可能で不可抗力であるといえる状態にはなかつたものである。

よって、本件歩道の水路蓋の崩落が予測不可能であり、不可抗力によるものである旨の控訴人の主張は、採用することができない。

d 控訴人は、当審において、歩道上を車両が通行することは原則として禁止されていること、歩道と車道との間には約二〇cmの段差があること、路外に車両が進入する施設がないこと、実際には本件事故前に大形自動車は歩道と車道とをまたがる形で通行ないし駐車していた事実があったとの証拠がないこと等を挙げて、控訴人には、このような事態まで予測することはできず、予測すべき義務はなかつたと主張する。

しかし、法令で禁止されていたから大型車の通行等がなかつたとはいえないし、段差も通行を不可能とするようなものではない（農業用軽トラックやトラックが現実に行っていたことは前記のとおりである）。また、路外に施設がないとしても、車道と歩道をまたがる形で走行ないし駐車することは十分あり得るし、これまでの事例については報告等の対象となる事態でないから、証拠がないからといってあり得ないことであるとは

いえない。

e また、控訴人は、パトロール等により十分本件歩道の水路蓋の状況を管理していたものであり、本件市道の安全を確保していた旨主張する。

しかし、本件歩道に大型自動車等が進入し、通行又は駐車をすれば本件歩道の水路蓋が破損して崩落することは専門家でなくとも予測できるものであり（現に、ビニールハウスの所有者は、本件歩道の水路蓋が六枚崩落したことにつき大型自動車でも乗り上げたのではないかと思つた旨陳述している）、上記のようなパトロール等により、水路蓋の崩落を予防し、これによる事故を完全に防止することは困難であるから、控訴人がパトロール体制を充実させていたことをもって上記認定判断を左右することはできない。

f なお、控訴人は、本件歩道の水路蓋の崩落が生じてからわずか一時間二〇分ほどの間で本件事故が発生したものであるから、事後に補修に当たすることは不可能であると主張する。

実際、本件歩道の水路蓋の崩落について控訴人が本件事故発生前に知ることはできなかったのであるから、崩落してから補修することによって本件事故を防ぐことはできなかったのであり、この点

においては結果回避可能性がなかつたということができない。

しかし、本件事故の場合、事前に水路蓋の崩落を防止すべき義務があつたのであるから、水路蓋が崩落した後において本件事故を防止することができなかったとしても、本件歩道の管理に瑕疵があつたとする判断を左右するものではない。

(4) 縁石の摩耗について
本件歩道と車道の境界に設置された縁石は、車道からの高さが約二〇cmあり、通常有する性能を具備していたということができるから、縁石の摩耗が水路蓋の破壊の原因となつたとは認められない。

(3) まとめ

以上のとおり、本件歩道の設置・管理には瑕疵があつたものと認められ、これにより被控訴人は傷害を負つたものであるから、控訴人は、被控訴人の損害について賠償する責任を負うものといふべきである。

2 争点③（過失相殺の当否）について（以下略）