

自動車が横断歩道橋から垂れ下がっていた配管に接触した事故について道路管理瑕疵が争われた事例

＜平成 20 年 5 月 12 日 東京地裁判決＞

道路局道路交通管理課

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、57 万 6184 円を支払え。

第 2 当事者の主張

1 原告の主張

- (1) 原告は、平成 17 年 10 月 22 日午後 11 時 40 分ころ、S 県 I 市の一般国道（以下「本件道路」という。）において、普通乗用自動車（以下「原告車両」という。）を運転して走行していたところ、O 国道事務所管理の立体横断施設 T 歩道橋（以下「本件歩道橋」という。）から、同歩道橋中央部に設置されている照明灯のための照明配管及び照明配線ケーブル（以下「本件配管」という。）が垂れ下がってきて、下を走行中の原告車両に衝突した。
- (2) トラックか何かの本件歩道橋下に設置されている本件配管を引っかけて走り去り、その後、かろうじて固定されていた本件配管が地面付近まで垂れ下がり、原告車両に衝突したのである。

- (3) 本件歩道橋底部と直下の路面との間隔（クリアランス）が不足していた。被告は、本件歩道橋に高さ制限の表示をすべきであったところ、これを怠り、また、本件歩道橋の高さが不足していたのを承知していたにもかかわらず、十分な対策を講じなかった。
- (4) 衝突したことによる破損の修理代金は 57 万 6184 円である。
- (5) よって、原告は、被告に対し、上記修理代金の賠償を求める。

2 被告の主張

- (1) 本件歩道橋に添架されていた本件配管が何らかの理由で垂れ下がってきたこと、本件歩道橋及び本件配管を被告（O 国道事務所）が管理していることは認める。
- (2) クリアランスは 4.51m から 4.59m である。本件道路は車両制限令 3 条 1 項 3 号の指定道路であることから、高さが 4.1m を超える車両が通行することは道路法 47 条の 2 第 1 項違反の違法な行為であり、高さ 4.1m を超える車両が本件道路を通行しようとする場合には、道路管理者の許可を得なければならない（道路法 47 条の 2 第 1 項）。しかしながら、その場合でも、道路管理者が通行条件を付して通行を許可することができる車両の高さは原則として 4.3m 以下とされている。
- (3) 本件配管は、道路構造令 31 条の「照明施設」であり、雨濡れ及びいたずら防止のため本件

歩道橋の側面ではなく底部に固定されていたが、本件配管の直径によりクリアランスが確保できなくなることを防止するため、本件歩道橋底部よりも上方に向かって高い位置に管支持金具によって等間隔で数か所しっかり固定され、仮に、車両制限令違反の車両が本件道路を通行して本件歩道橋底部に接触しても本件配管には接触しないよう、十分な注意が払われていた。

- (4) 本件事故は、原告車両の直前を走行していた車両が本件配管に接触する事故を起こした直後に起こったものと認められる。したがって、道路管理者が、本件配管が本件歩道橋から垂れ下がってから本件事故が発生するまでの間に本件配管を撤去する等の安全対策を実施することが不可能であったことが明らかであるから、被告に国家賠償法2条1項の責任はない。
- (5) 損害については争う。

第3 当裁判所の判断

1 証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

(1) 道路法47条1項は「道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止する為、道路との関係において必要とされる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度は、政令で定める。」とし、これを受けた車両制限令3条1項3号は、車両の高さの最高限度について、「道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する車両にあつては4.1m、その他の道路を通行する車両にあつては3.8m」としている。

本件道路は、車両制限令3条1項3号の指定道路である。なお、道路法47条の2第1項による道路管理者の許可を得て通行できる車両の高さは、原則として、4.3m以下とされている。

(2) 本件歩道橋におけるクリアランスは、4.51mから4.55mである。本件配管は、平成17年7月に施工され、歩道橋桁内側に取付金具にて固定されていた。

(3) O国道事務所は、平成17年10月22日午前11時40分ころ、本件道路を巡回したが、その際、本件歩道橋から本件配管が垂れ下がっていることは確認されなかった。

(4) 平成17年10月22日午後11時40分ころ、本件歩道橋から垂れ下がってきた本件配管が原告車両に衝突した。

(5) 本件配管による物件事故については、平成17年10月22日午後11時43分ころ、事業用普通特種自動車の運転者と原告から、同月23日午前0時20分ころには事業用大型貨物自動車の運転者から、それぞれ届出がなされた。

(6) O国道事務所では、道路照明施設の維持補修、損傷復旧等を行うため、夜間の巡回点検を月2回、昼間の巡回点検を年1回実施していたところ、平成17年10月4日、夜間の巡回点検を行ったが、その際、本件歩道橋の照明施設について異常は確認されなかった。

(7) なお、平成17年10月22日は土曜日であったが、本件道路の休日における交通量は、平成17年度の道路交通センサスによれば、午後7時から午後8時までが678台、午後8時から午後9時までが717台、午後9時から午後10時までが633台、午後10時から午後11時までが653台、午後11時から午前0時までは404台であった。

2 上記のように、本件事故当日の昼間の巡回点検の際には本件配管が垂れ下がっていたことは確認されなかったことや、本件事故の発生時刻、本件配管にかかる物件事故の届出状況、本件道路における交通量等を考慮すると、本件配管は、原告車両が本件歩道橋の下を通行する直前に垂れ下がってきたものと認められる。

原告は、トラックか何かの本件配管を引っか

けて走り去り、その後、かろうじて固定されていた本件配管が垂れ下がってきたと主張するが、トラック等が本件配管を引っ掛けて走り去った日時は明らかでないから、被告がかろうじて固定されていた本件配管を放置していた事実を認めることはできない。

本件配管は、本件歩道橋に固定されていたところ、その固定方法が不適切なものであったことを認めるに足りる証拠はなく、施工から約3か月で本件事故が生じていること、本件歩道橋の近くに新たに設置された歩道橋の底部の形状が本件歩道橋と異なること、本件事故後、本件歩道橋における配管の設置方法が異なったことを考慮したとしても同様である。

さらに、本件歩道橋のクリアランスについても、少なくとも4.51mが確保されていたのであり、通行できる車両の高さが4.3m以下に制限されていたことからすると、クリアランスが不足していたとは認められない。原告は、本件事故当時、本件歩道橋に高さの表示がなかったが、本件事故後、「桁下高4.5m」との表示が設置されたこと、本件歩道橋に接触痕が認められることなどを指摘するが、そもそもクリアランスの不足が認められない以上、高さの表示がなかったことにつき、瑕疵であるとか、注意義務違反を認めることはできない。

本件配管は平成17年7月に設置されたが、その後の管理が不十分なものであったことを認めるに足りる証拠もない。

3 以上の次第で、本件歩道橋につき「設置又は管理に瑕疵」（国家賠償法2条1項）があったとは認められず、また、被告に不法行為を形成するような事由も認められないから、原告の請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

よって、主文のとおり判決する。