

台風による大雨で、道路が冠水し、車両が水没した事故について、道路の管理瑕疵が争われた事例

＜平成 25 年 4 月 17 日 千葉地方裁判所判決＞

国土交通省 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、43 万 5120 円を支払え。

第 2 事案の概要

本件は、自動車が市道を走行中に降雨による冠水箇所で大水没して故障した事故に関し、自動車を所有する原告が、市道を設置管理する被告に対し、その設置管理の瑕疵（①側溝に土砂等が堆積して降雨時に冠水する常置を放置したこと、②注意を促す看板の設置や通行止めによる事故防止措置を怠ったこと）を主張して、国家賠償法 2 条に基づき、自動車の修理費用相当額の損害賠償を求める事案である。

1 前提事実（争いがないか、後掲の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる。）

(1) 当事者等

原告は、上記事故（以下「本件事故」という。）により故障した普通乗用自動車（以下「本件自動車」という。）を所有している。訴外 X は、原告の父であり、本件事故の当時、本件自動車を運転していた。

被告は、本件事故現場付近の道路（以下「本件道路」という。）を設置管理する地方公共団体であり、本件道路を含む A 市 B 区及び C 区の国道及び一部県道以外の道路の管理は、D 事務所（以下「本件事務所」という。）が所管している。

(2) 本件道路の状況

本件道路は、東西に伸びる片側一車線の道路であり、その概要は別紙図面 1（略）のとおりで、南北両側に側溝が設置されている（以下、北側の側溝を「本件北側側溝」といい、南側の側溝を「本件南側側溝」といい、これらを総称して、「本件各側溝」という。）。

本件各側溝の断面図は別紙図面2「U字溝縦断図」(略)のとおりで、側溝内の勾配は、排水が西から東に向かって流れるように設けられている。(同図面中、L側は本件北側側溝を指し、R側は本件南側側溝を指す。)。別紙図面1の「No.4」付近に暗梁が、同図面の「No.8」付近に側溝がそれぞれ設置され、いずれも本件道路を横断して本件各側溝を接続している。

(3) 本件道路の冠水及び事故の発生等

本件道路は、平成22年9月8日午後6時3分頃、降雨のため、少なくとも別紙図面1の「No.8」ないし「No.9」付近において冠水していた(以下、この冠水を「本件冠水」という。)

訴外Xは、上記日時頃、本件自動車を運転して本件道路上を東側から西側に向かっていたが、別紙図面1の「No.8」付近に本件自動車を進行させて、本件事故が発生した。

(4) 本件事故後の本件各側溝の清掃

被告は、本件道路を含む道路の側溝の清掃を業者に委託し、平成23年7月30日、本件各側溝に堆積した土砂等を除去する清掃作業(以下「本件清掃」という。)が実施された。

2 争点

(1) 本件道路に管理の瑕疵があったか

ア 本件各側溝の土砂等の堆積量及び土砂等の堆積を放置していたことが管理の瑕疵に当たるか

イ 被告は本件冠水発生の前後に冠水による事故防止の措置を執らなかったことは管理の瑕疵にあたるか

(2) 原告の損害額

(3) 過失相殺の可否

3 争点に関する当事者の主張

(1) 争点(1)ア(本件各側溝の土砂等の堆積量及び土砂等の堆積を放置していたことが管理の瑕疵に当たるか)について

(原告の主張)

ア 本件各側溝には、本件事故の翌日である平成22年9月9日時点で、別紙図面2の①、③、⑥、⑧、⑨、⑪、⑫、⑭のとおり量の土砂等が堆積し、その排水能力が著しく低下しており、本件事故当日も、本件道路は、そのような排水能力の低下のため、降雨があれば冠水する状態にあった。

本件道路は、本件清掃の後である平成23年9月21日には、付近において1時間に100mm以上の降雨があったのに冠水しなかった一方で、本件清掃の前である同年5月3日には、少量の雨でも冠水していたのであるから、本件各側溝の排水能力が著しく低下していたものである。

イ そして、本件冠水の範囲は、少なくとも別紙図面1の「No.3」付近から「No.10」付近に及び、その深さは、同図面の「No.4」付近で少なくとも45cm程度、「No.5」ないし「No.8」付近で72cm程度、「No.9」付近で45cm程度であったから、本件道路を通行する自動車が水没して故障する危険性が高かったものである。

ウ したがって、本件冠水の原因は、本件各側溝の同社等の堆積による排水能力の低下にあり、被告が本件各側溝の清掃をしなかったことにより、被告が本件各側溝の清掃をしなかったことにより、本件道路は前記イのような危険性が高い状態にあったから、本件道路は通常有すべき安全性を欠き、本件道路の管理の瑕疵があった。

(被告の主張)

ア 土砂等の堆積量は否認する。本件各側溝には、平成 22 年 9 月 11 日時点で、別紙図面 2 の「L - No.1」ないし「L - No.5」及び「R - No.1」ないし「R - No.5」のとおり量の土砂等が堆積していたにすぎず、最も土砂等が堆積していた地点でも路面から深さ 25cm の余裕があり、最も側溝が浅くなっていた地点でも路面から深さ 19cm の余裕があったから、その排水能力には問題がなかった。

イ また、本件各側溝は 1 時間に 50mm の降水量を想定して設置されているところ、平成 22 年 9 月 8 日の午後 5 時から午後 6 時までの本件道路付近における降水量は、排水能力を超える 1 時間に 69mm ないし 72mm であったから、本件冠水の原因は、記録的な豪雨にある。

さらに、本件清掃前である平成 23 年 5 月 3 日は、本件道路付近では突発的かつ局地的な大雨が降った可能性があり、小雨であったとは断定できないし、本件清掃後である同年 9 月 21 日の降水量は、最大でも 1 時間に 21.5mm であったから、本件道路が、本件清掃前の同年 5 月 3 日に本件道路が冠水した一方で、本件清掃後の同年 9 月 21 日に本件道路が冠水しなかったことをもって、本件各側溝の土砂等の堆積が本件冠水の原因であるということとはできない。

(2) 争点 (1) イ (被告が本件冠水発生の前後に冠水による事故防止の措置を執らなかったことは管理の瑕疵に当たるか) について

(原告の主張)

本件道路は、本件事故日以前の平成 21 年 8 月頃にも冠水し、自動車の水没事故が発生したことがあったのに、被告は、定期的に巡回し、①あらかじめ冠水に対する注意を促すような看板を設置し、また、②本件冠水時に本件道路の状況を確認した上で本件道路の冠水による自動車等の水没事故を防止する措置を執っていなかった。そして、本件道路は、本件事故発生時において、本件冠水が発生し、本件道路を通行する自動車等が水没する危険性があったことは、前記 (1) (原告の主張) イのとおりであり、それにもかかわらず、自動車等の水没を防止する措置が執られていなかったから、本件道路は、通常有すべき安全性を欠き、その管理の瑕疵があった。

(被告の主張)

ア 営造物の管理に瑕疵があるというためには、その瑕疵と発生した事故の間に因果関係があることが必要である。

本件冠水の深さが、仮に、前記 (1) (原告の主張) イのとおりであったとすれば、別紙図面 1 の「No.8」と「No.11」との高低差が 13cm (「No.11」の方が高い。) であること、同図面の「No.11」と「No.12」との高低差が 4.1cm である (「No.12」の方が高い。) ことに照らせば、本件交差点付近も冠水し、その深さは 50cm 以上 (別紙図面 1 の「No.11」で 59cm、「No.12」で 55cm) であったことになる。

そして、本件自動車のバンパー下部の高さは 26cm であり、本件交差点付近における本件冠水による深さはこれを上回っていたのであるから、あらかじめ本件交差点付近に冠水に対する注意を促すような看板が設置されていたか否かにかかわらず、訴外 X は、本件交差点に差し掛かった時点、すなわち、本件自動車が冠水により走行不能になる以前の時点で、本件冠水を認識していたか、又は、容易に認識することができた。

そうだとすれば、被告があらかじめ上記のような看板を設置しなかったことは、本件事故との間に因果関係がないから、管理の瑕疵に当たらない。

イ 営造物の管理の瑕疵とは、営造物の危険防止のための措置についての不備ないし欠陥がある場

合、すなわち、設置・管理者の安全確保義務違反がある場合を指すというべきである。

仮に、設置又は管理の瑕疵を営造物が通常有すべき安全性を欠如した状態と解する立場に立ったとしても、営造物の管理の瑕疵の有無を判断するに当たっては、当該営造物の構造、本来の用法、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が、上記諸般の事情として、管理の一般的水準及び社会通念を考慮すべきである。

そして、本件冠水が発生した場所付近においては、本件事故以前に通行止めの措置が執られたことはなく、また、看板の設置につき地域住民から要望もなかったのであるから、被告には、あらかじめ冠水に対する注意を促すような看板を設置する義務があったとはいえないし、また、管理の一般的水準及び社会通念に照らせば、そのような看板を設置しなかったことをもって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。

ウ 道路の冠水により著しい通行障害が生じるかどうかは必ずしも明らかではなく、また、冠水の程度は様々であり、安易に通行止めにするると周辺住民の生活に多大な支障を生じるおそれがあることから、被告においては、冠水の通報があり、かつ、被告の職員が冠水の現場を確認した上で、冠水した道路を通行止めにする必要があると判断した場合に通行止めの措置を執ることになっている。

本件事務所は、本件冠水について、訴外 X が C 区役所に通報し、C 区役所からその旨連絡があるまで、把握していなかった。また、本件事故が発生した平成 22 年 9 月 8 日は、台風 9 号が接近しており、同日午後 5 時から午後 6 時までの間に、本件事務所に対し、住民から土のう設置、溢水、道路冠水並びに床下及び床上浸水の報告等、合計 104 件もの要望もしくは通報が寄せられ、本件事務所は、これに対する対策も執っており、道路の巡回よりも、これら住民からの要望を優先せざるを得ない状況にあった。

このような事情の下では、被告が、本件冠水が発生してから本件事故が発生するまでの間に、本件道路を通行止めにすることは事実上不可能であったから、被告には、本件事故の発生までに本件道路を通行止めにするべき義務があったとはいえない。

また、前記の事情に照らせば、本件事故の回避可能性がなかったから、管理の瑕疵があったとはいえない。なお、上記結果回避可能性は、原告において主張立証すべきである。

(3) 争点 (2) (原告の損害額) について

(原告の主張)

本件自動車は、本件事故により、そのエンジンルーム内に水が侵入して故障故障し、その修理に要した費用は 43 万 5120 円であった。

(被告の主張)

否認する。

(4) 争点 (3) (過失相殺の可否) について

(被告の主張)

訴外 X には、本件事故の際、本件冠水を認識しており、又は容易に認識することができたのに、前方を注視せず、漫然と本件自動車を本件冠水が発生した箇所に進行させた過失がある。

(原告の主張)

争う。

第3 争点に対する判断

1 争点(1) ア(本件各側溝の土砂等の堆積量及び土砂等の堆積を放置していたことが管理の瑕疵に当たるか)について

(1) 原告の主張は、被告が本件各側溝の土砂等の堆積を放置したことが原因となって本件冠水が発生したことを前提としている。そこで、そのような因果関係について検討する。

(2) 本件冠水当時の土砂等の堆積量について

ア 証拠(甲5,14,19)及び弁論の全趣旨によれば、原告は、本件事故当日翌日の平成22年9月9日、本件各側溝の別紙図面2の①、③、⑥、⑧、⑨、⑫、⑭の各付近における土砂等の堆積量を測定し、同図面の当該箇所に付記した測定結果(以下「原告測定結果」という。)を得たことが認められる。これに基づき、原告は、本件冠水当時の堆積量も同程度であったと主張する。

イ しかしながら、証拠(乙3の1,2)及び弁論の全趣旨によれば、本件事務所も、原告が測定した翌々の平成22年9月11日、本件各側溝の別紙図面2の「L-No.1」ないし「L-No.5」及び「R-No.1」ないし「R-No.5」における土砂等の堆積量を測定し、同図面の当該個所に付記した測定結果(以下「本件事務所測定結果」という。)を得たことが認められる。

ウ これらの測定結果を比較すると、例えば、別紙図面2の⑥付近における原告測定結果と別紙図面2の「L-No.3」付近における本件事務所測定結果とでは、測定時期も測定地点も近接しているにもかかわらず、59.3cmもの差があるなど、大きく異なっており、原告測定結果に係る堆積量の方が多くなっている。そして、原告測定結果について、正確性が特に担保される方法で測定されたことや、測定した地点が別紙図面2に正確に反映されていることを裏付ける証拠はない。

エ 以上のような証拠の状況に照らすと、本件事務所測定結果を排斥し、専ら原告測定結果に基づいて本件冠水当時の堆積量を認定するのは相当でない。

したがって、本件冠水発生当時の堆積量については、少なくとも本件事務所測定結果の程度の堆積量を推認することができるにしても、原告測定結果に至る程度の堆積量を認定することはできない。

原告の上記ア主張は、採用することができない。

(3) 本件各側溝の排水能力について

証拠(乙16ないし19)及び弁論の全趣旨によれば、本件各側溝は、後述のおりの各種指針に従い、1時間に50mmの降水量を想定した降雨強度公式を踏まえて設置されたことが認められる。

(4) 本件冠水当時の降水量について

証拠(乙4ないし6)によれば、本件事故当日の午後5時から1時間の降水量について、本件道路に近い3地点(本件道路から約7.64km離れたE観測所、約2.65km離れたF付近及び約4.51km離れたC区役所付近)の平均値は64.67mmであり、本件道路付近の解析降水量(国土交通省河川局及び道路局並びに気象庁が設置しているレーダー、アメダス等の雨量計を組み合わせる降水量分布を1km四方の細かさで解析したものは69ないし72mmであって、当日は台風の影響による降雨によりA市内の広い地域で床上浸水等の被害も報告されていることが認められる。

そうすると、本件冠水当時の本件道路付近の降水量も、本件各側溝の設置時に想定されていた1時間50mmを大きく上回っていたと推認される。

(5) 本件各側溝における土砂等の堆積と本件冠水との因果関係について

上記(3)、(4)によれば、本件冠水は、当日の降水量が本件各側溝の本来の排水能力を上回っ

たことによるものであって、土砂等の堆積の有無や多寡にかかわらず、不可解のものであった可能性を否定し難い。被告が本件土砂等の堆積を放置したことが原因となって本件冠水が発生したという因果関係は、証明が不十分である。

(6) 原告の主張について

原告は、本件冠水当時、本件各側溝の排水能力は土砂等の堆積のために著しく低下していたと主張する。その根拠は、本件道路は、本件清掃前の平成 23 年 5 月 3 日には少量の雨で冠水したが、本件清掃後の同年 9 月 21 日は 1 時間に 100mm 以上の量の降雨でも冠水しなかったというのである。

確かに、証拠（甲 12）及び弁論の全趣旨によれば、本件道路は、平成 23 年 5 月 3 日に冠水したが、同年 9 月 21 日には冠水しなかったことが認められる。

しかしながら、同年 5 月 3 日の降水量については、証拠（甲 25、乙 13）及び弁論の全趣旨によれば、気象庁発表の A 市の値としては、午後 6 時から午後 10 時までを通じて 1 時間に 0.5mm ないし 1mm 程度であったが、局所的な値としては、例えば、B 区役所付近で午後 4 時 40 分からの 10 分間に 9.5mm の降雨が、E 付近で午後 5 時からの 10 分間に 7.5mm の降雨が観測されていたことが認められる。このように、A 市内の一部で局地的な激しい降雨があったことに照らすと、本件道路が、同日、少量の雨で冠水したとはいえない。また、同年 9 月 21 日の降水量についても、本件道路付近で原告の主張するような大量の降雨があったことを認めるに足りる証拠はない。

原告の上記主張は、その前提となる事実の立証を欠いている。

(7) 小括

以上のとおり、被告が本件各側溝に堆積した土砂等を放置したことが原因となって本件冠水が発生したという因果関係は証明されていないから、この因果関係を前提とする原告の主張は採用することができない。

2 争点 (1) イ (被告が本件冠水発生前後に冠水による事故防止の措置を執らなかったことは管理の瑕疵に当たるか) について

(1) 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いていることをいい、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該営造物の設置又は管理に瑕疵があったとみられるかどうかは、その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境、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 42 年（オ）第 76 号同年 7 月 4 日第三小法廷判決・民集 32 卷 5 号 809 頁参照）。

(2) 原告は、被告において、あらかじめ冠水に対する注意を促すような看板を設置し、また、本件冠水時に本件道路の状況を確認した上で本件道路を通行止めにするなどして本件道路の冠水による自動車等の水没事故を防止する措置を執らなかったことが、管理の瑕疵に当たると主張する。以下、この点につき検討する。

(3) 証拠（甲 23）及び弁論の全趣旨によれば、本件事故は、訴外 X が本件冠水を認識しないまま、本件冠水が発生していた別紙図面 1 の「No.8」付近まで本件自動車を進行させたことにより発生したものであることが認められる。

このことからすれば、被告があらかじめ冠水に対する注意を促すような看板を設置したり、本件冠水の発生後直ちに本件道路を通行止めにしたたりする措置を執っていれば、本件事故は回避することができたというべきである。

(4) しかしながら、本件道路の構造、場所的環境及び利用状況をみると、証拠（乙1）及び弁論の全趣旨によれば、本件道路の勾配は、路面の水が別紙図面1の各矢印の方向に流れるものであって、本件自動車は、本件事故当時、本件道路の勾配を下る方向に進行していたことになるところ、同図面に表示された範囲内で最も高い「No.12」から最も低い「No.3」までの距離は90m、高低差は26.8cmであり、また、最も高い「No.12」から本件事故が発生した「No.8」までの距離は40m、高低差は17.1cmであったことが認められる。このように、本件道路の勾配は緩やかなものであり、そうであれば、路面が冠水したとしても、その深さは、本件事故当時の本件自動車の進路に従って徐々に深くなっていくものであったと推認される。

また、証拠（甲28、乙20）及び弁論の全趣旨によれば、本件道路は、片側一車線の見通しの良い直線道路で、時速30kmの速度制限がされていることが認められる。

なお、証拠（甲10）及び弁論の全趣旨によれば、平成21年8月頃、本件道路付近において、自動車が降雨による冠水箇所を通行して故障する事故が発生したことが認められるが、その事故現場が明らかでなく、仮にそれが本件道路であったとしても、この一例を除き、本件道路で類似事故の例が認められるわけでもない。

これらの事情に照らせば、本件道路においては、通常の自動車の運転者において、必要とされる注意義務を尽くしていれば、容易に冠水箇所を発見し、徐々に深くなっていることも認識し得るのであり、冠水箇所に自動車をそのまま進行させないことにより、冠水による被害を回避することを期待することができるものというべきである。

(5) 本件各側溝の構造についても、証拠（乙18、19）及び弁論の全趣旨によれば、本件各側溝が設置された当時、地方公共団体が下水道整備につき参考としていた「下水道施設計画・設計指針と解説」（建設省都市局下水道部監修、社団法人日本下水道協会作成）は、降雨実績等に基づく計算によって算出される下水道施設の計画・設計における想定雨量（計画雨水量）を定め、地方公共団体が道路の排水施設につき参考としていた「道路土工排水工指針」（日本道路協会作成）は、道路の種類や交通量等に応じた道路の排水能力を定めていたところ、本件各側溝は、上記の各指針による基準に適合するものであったことが認められる。

(6) さらに、本件事故時の状況についてみると、証拠（乙6、7）及び弁論の全趣旨によれば、本年事故日である平成22年9月8日には、A市では床上浸水109件、床下浸水119件及び道路冠水177件の被害が発生したのに対し、本件事務所の在籍職員は38名であったことが認められる。このような被害の規模と職員の状況に照らすと、本件事故当日、被告ないし本件事務所の職員において、上記のとおり諸基準に適合していた本件道路で冠水による自動車の故障事故が発生することを想定し、原告の主張するような措置を執る義務があったとは認め難い。

(7) これらの事情を総合すると、被告において本件道路にあらかじめ冠水に対する注意を促すような看板を設置したり、本件冠水の発生後直ちに本件道路を通行止めにしたりする措置を執らなかったとしても、それをもって本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、本件道路に管理の瑕疵があったとみることはできない。

3 結論

以上のとおり、本件事故は、台風の影響によりA市各地で局地的に大量の降雨が生じていた状況下の事故であるところ、①原告の主張のうち、本件各側溝に土砂等が堆積する状態が放置された瑕疵をいう点については、そもそも原告の主張するような大量の土砂等が堆積したか疑問であるのみなら

ず、当時の降水量に照らすと、本件冠水は土砂等の堆積の有無にかかわらず回避困難なものであったと認められ、いずれの点に照らしても、土砂等が堆積する状態が放置されたために本件冠水が生じたとは認め難く、また、②原告の主張のうち、看板の設置、通行止め等の措置が執られなかった瑕疵という点については、本件事故現場付近の地形等に照らすと、本件冠水が生じたとしても、自動車の運転者が十分な注意を尽くせば事故を回避することができたものと認められるのみならず、本件事故当時は市内で多くの人家の浸水、路面の冠水等の被害が生じていて、被告の職員にはそれらへの対応が求められていたことに照らすと、被告において、他の被害案件に優先して本件道路における事故防止措置を執るべき義務があったとはいえない。そうすると、原告の主張は、その余の点につき判断するまでもなく、理由がないからこれを棄却することとして、主文のとおり判決する。