

判例紹介

一般国道の橋梁高欄欠如に伴う 道路管理者の管理瑕疵について



国土交通省
北海道開発局建設部
建設行政課企画係長

市川 直也

1 判例紹介

● 事案の概要

本件は、昭和33年4月6日午後4時30分頃、26インチの自転車に乗って、岡山県上道郡上道町の邑久郡長船町とを結ぶ一般国道2号線上の芦田橋にさしかかり、南より北へ約3分の2を渡った時後方約200メートルを進行してくる中国鉄道株式会社の観光バスを強く意識し、反射的にこれを避けるため、橋の左端に寄ろうとしたところ、橋に欄干がなかったため、別紙図面表示の地点から約8メートル下方の川原に転落し、骨盤及び右大腿骨骨折の傷害を負い、そのため、同日午後6時55分死亡した。同橋梁を設置ないし管理している被告県に対して、国家賠償法2条1項に基づき、損害賠償請求をした事案である。

〔岡山地方裁判所
昭和38年6月7日判決 和解〕

● 裁判所の判断

(1) 本件事故と訴外亡T(以下「T」という。)の転落箇所には、欄干の設備がなかったことは当事者間に争いが無い。そして総合すると、Tは、婦人用の自転車のハンドル部分に買物籠とたたんだ洋傘を保持しながら自転車に乗って芦田橋の地点附近を左端から60センチの間隔をおいて進行中、その200メートル位後方から同橋にさしかかった観光バス(Tとバスとの間隔については当事者間に争いが無い)に気がつき、さらに左側へ退避しようとして、自転車のハンドルを左へ切ったが、左へ寄りすぎたため、橋の左端にある高さ15センチのコンクリート製の旧欄干の土台に衝突し、高欄等身体を支えるものがなかったため、身体を自由を失い、約9メートル下の川の州上に自転車とともに

転落したことが認められる。同認定を左右するに足りる証拠はない。同認定の事実によると、橋梁上を自転車に乗って通行中Tとしては、後方から自動車が進行してくるのに気がついた場合には、橋の幅員や自己の自転車運転技術を考慮して、自転車が、安全に運行できるだけの間隔を橋の左端から保持して運行するか、自転車から下車して自動車を退避する等自己の安全を図る措置をとるべきであったのに、これらの措置をとることなく、左側に寄りすぎたTの過失も本件事故の原因の一つであるといわなければならない。

一方、Tは、その乗用していた婦人用自転車を旧欄干土台に衝突させたため、身体の平衡を失ったのであるから、該地点に適当な欄干が存在したならば、これに身体を支えることができ、転落するに至らずに済んだことも容易に推認されるところである。本件事故後に設置されたガードレール式の欄干であっても、その高さは80センチ(検証の結果による)であるから、特別の事情のない限り(Tが、本件事故直前に特別の速度とか姿勢とかで自転車を運転していたと認められる証拠は存在しない)、婦人用自転車に乗車して衝突しても、その人車の転落を防止することができるから、前記Tの転落地点に欄干の設備がなかったことも、本件事故の原因の一つであるといわなければならない。

(2) 芦田橋に欄干設備を修復しなかったことが、同橋の管理に瑕疵があったといえるかどうかについて考えてみる。同橋が国道2号線の一環をなすものであり、戦争中の金属の回収のため、設置されていた高欄が回収され、その後修復されないで、本件事故当時とは別紙図面表示のように高欄がない部分があったことは当事者間に争いが無い。また、証拠を考え合わせ

ると、同橋は、全長396メートル、幅員5.45メートル、橋面から川の面までの高さ約9メートルの昭和5年頃竣工した鋼道路橋であって、昭和33年の被告の調査した交通量は、午前6時から午後6時までの間に人195人、自転車322台、自動車460台であり、当裁判所が検証した日である昭和36年11月2日午前11時30分の1分間の交通量は、自動車9台、自転車4台であって、国道にかけられた橋梁であるため自動車の交通が多いこと、前記のように高欄がない部分が多いため、本件事故以前にも附近住民から被告に対し交通に危険があるとの理由で高欄設置の陳情が度々なされていたこと、本件事故以前にも同橋より転落死亡し、その他にも事故がおきていること、昭和33年当時において、岡山県下の永久橋274橋のうち高欄のないものは32橋3,124メートルに達していたが、芦田橋はそのなかでも長い橋であったことなどの事実が認められる。同認定に反する証拠はない。同認定の事実と昭和25年頃より自動車の数が漸次増加し、昭和30年頃には急激に多くなり、かつその車両も大型化してきたという公知の事実を合わせ考えると、我が国主要の国道である2号線に架設され、しかも幅員は5.45メートルあるとはいえ長さ約400メートル、川面からの高さ約9メートルという芦田橋について、交通が頻繁になり、しかも通行車両が大型化してきた本件事故発生時までに高欄を修復しないまま放置したことは、交通の用に供する橋梁の安全性を欠き、明らかに管理に瑕疵があるというべきである。

被告は、限られた予算と能力において、膨大な橋梁を管理する被告としては、交通確保のために戦中・戦後にかけて朽廃し、交通不能や荷重制限を余儀なくされた橋梁の修復にまず着手しなければならない事情にあったから、芦田橋の高欄の修復にまで手がつけられ

ず、不可能であったから、高欄の欠如は、管理上の瑕疵とはいえないと主張するけれども、国家賠償法第2条は、公の営造物について客観的にみて営造物が本来備えているべき性質や設備を欠いている場合に、そのために損害を生じたときは、国又は公共団体がその結果に対して、責任を負うことを定めたものと解すべきであるから、芦田橋の高欄が修復されなかった事情が被告主張のとおりであるとしても、なおその責任を免れることができないと云うべきである。

しかし、被告が芦田橋の管理費用の負担者であることは、当事者間に争いが無いから、被告は、本件事故によって生じた損害を賠償すべき義務があるといわなければならない。

2 終わりに

本判例は、昭和30年代という戦後間もない古いものですが、その当時においても裁判所は、本件橋梁の高欄の欠如は、国家賠償法第2条により、公の営造物として通常有すべき安全性を欠いており、その設置又は管理に瑕疵があるとされたところであり、現在は、より高度な道路管理が求められているのは言うまでもないことと思います。

道路管理を行うにあたっては、このような訴訟が提起される恐れもあることから、本件と同様な事故をなくすためにも、常日頃の維持管理業務を行う際は、橋梁の欄干が事故等により破損していないかなど、定期的な道路巡回等の実施は非常に重要な位置づけを担っております。

様々な事態を想定し、それらに対応できるよう意識した姿勢が求められていると思います。

