

# 公の営造物の瑕疵についての国家賠償

松 尾 直

## I はしがき

公の営造物の瑕疵についての国家賠償は、日本国憲法第17条の原則を具体化する目的により制定されたところの国家賠償法第2条の規定の定めるところによる。この規定は、「営造物にかんする無過失責任を認めたものである<sup>(1)</sup>」とされており、また、最高裁判所判決においても、「国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする。（最判昭和45年8月20日民集24巻9号1268頁、判例時報600号71頁）」としている。つまり、国家賠償法第2条の規定の定めるところにより、公の営造物の設置又は管理にかかる瑕疵に基づくところの国民の国家賠償請求権が明文化され、このばあいにおける無過失責任主義が採用されるにいたったのである。とくに、最近では、道路をはじめとして、橋梁、河川、建物、工場、水泳施設、自動車、その他の公の営造物とされるものにかかわるところの損害賠償請求事件は、増加の傾向にあると推定され、それに伴うところの学説・判例には注目しておくべきものがうかがわれるのである。

ところで、戦前のわが国では、公の営造物の瑕疵にかんする損害賠償請求事件について、私人間におけるばあいと同様に、民法の不法行為にかんする規定を適用した判例がいくつか示されている<sup>(2)</sup>。すなわち、それらの判例は、国又は公共団体の公の営造物の設置又は管理の瑕疵に該当する事件に対して、民法第717条の「土地ノ工作物ノ設置又ハ保存ニ瑕疵」との規定を適用するところ

となったのである。

まず、大審院が大正5年6月1日に下した徳島市立寺島小学校遊動円棒事件（民録22輯1088頁）の判決において、民法第717条の規定の適用をなしてから、それ以後の判例としては、「水道其他ノ設備ハ市ノ营造物ニシテ市長ハ同条例及ヒ市制ノ定ムル所ニ従ヒ之ヲ管理スヘキモノナレハ水道ノ設置及ヒ其管理ハ共ニ公権作用タル行政行為ニ属スルコト論ヲ俟タスト雖モ之ト同時ニ其水道設備ニ対スル市ノ所有權又ハ占有權ハ市カ公法上ノ權力關係ニ立チテ之ヲ有スルモノニ非シテ純然タル私法關係ニ於テ之ヲ有シ私人カ土地ノ工作物ヲ所有シ及ヒ占有スルト同様ノ地位ニ立ツ（大審大正7年6月29日民三判，民録24輯1306頁）<sup>(3)</sup>」、および「市カ下水道法ノ規定ニ依リ内務大臣ノ認可ヲ受ケ為シタル水道設備ハ市ノ营造物ニシテ其ノ設置管理カ行政行為ニ属スルコト論ヲ俟タスト雖同時ニ其ノ設備ニ対スル市ノ所有權又ハ占有權ハ純然タル私法關係ニ於テ之ヲ有シ私人カ土地ノ工作物ヲ所有シ又ハ占有スルト同様ノ地位ニ立ツ（大審大正13年6月19日民二判，民集3巻295頁）<sup>(4)</sup>」等があげられている。これらの大審院判決は、いづれも公の营造物の設置又は管理の瑕疵に基づく市の賠償責任を認めた判例であった。

要するに、戦前のわが国における判例では、公の营造物に対する国又は公共団体の占有権について、これを民法上の占有者の権利、つまり私人による権利と同様の扱いをなすべきものとして民法第717条を適用することにより被害者たる国民の権利を救済したのである。なお、民法第717条に定める「土地ノ工作物」として戦前の判例によってとりあげられたところの公の营造物としては、上記判例を含めて、小学校の施設としての遊動円棒、重懸梯子、金棒等のほか、市の水道設備としての導水用トンネル、下水道工事のポンプ等がある。ただし、戦前の判例が示した立場について、「大正5年の徳島市立小学校事件の判決以来、一応民法第717条による賠償責任が認められたが、判例は必ずしも確立しているとは言えなかったのである。<sup>(5)</sup>」とされていることも注目すべきであろう。

次に、国家賠償法第2条に定める「道路、河川その他の公の营造物」の内容

## 公の营造物の瑕疵についての国家賠償

は、判例によってその範囲が拡大化されてきた傾向にあるというべきであろう。もっとも、これらの判例は、下級裁判所において採用されてきたものがその大半であり、最高裁判所が下した国家賠償法第2条に関する判例は、4件にとどまるとされている<sup>(6)</sup>。すなわち、最高裁判所の判例として示されたものは、道路の管理に関する国又は公共団体の賠償責任を認めたものがその大半であるが、「国道の管理の瑕疵（最判昭和37年9月4日、民集16巻9号1834頁）」、「地方公団体の道路管理の瑕疵（最判昭和40年4月16日、判時405号9頁）」、「国の营造物であるアルコール工場の廃水処理設備の不完全（最判昭和43年4月23日、民集22巻4号964頁）」、「国道上の岩石落下（最判昭和45年8月20日、民集24巻9号1268頁）」等である。なお、上記の最高裁判所判例は、昭和47年までのものである。したがって、それ以降の最高裁判所判例について昭和51年現在までみると、「東京都の信号機の設置に瑕疵（最判昭和48年2月16日、民集27巻1号99頁）<sup>(7)</sup>」、「県道の管理に瑕疵でなかったとされた事例（最判昭和50年6月26日、民集29巻6号851頁）<sup>(8)</sup>」等が認められる。このように、現在までの最高裁判所判例は、主として道路の設置および管理の瑕疵に関するものであって、それ以外の判例に乏しく今後の判例の動向が期待されるところである。

- (1) 下山英二，营造物瑕疵論，最高裁昭和45年8月20日第一小法廷判決，ジュリスト別冊，法学教室第二期7，昭和50年1月25日，223頁。
- (2) 杉村敏正，徳島小学校遊動円棒事件，ジュリスト，続判例百選，1960年10月号，頁以下。
- (3) 同上。
- (4) 同上。
- (5) 雄川一郎，行政上の損害賠償，行政法講座第三巻行政救済，昭和46年，19頁。
- (6) 古峰慶長，国家賠償の法理，ジュリスト判例展望500号，1972年，123頁。
- (7) 法務省訟務局編集，行政判例集成，国家賠償・損失補償編5，国家賠償(5)，昭和43年，6117頁以下。
- (8) 法務省訟務局編集，同上，追録第40号，昭和51年，6125頁。

## Ⅱ 国家賠償における公の営造物

国家賠償法第2条1項は、「道路、河川その他の公の営造物」と規定して、それら営造物の設置又は管理における瑕疵あるばあいの国家賠償責任を定める。ここに定めるところの公の営造物の意義に関しては、「行政法学上営造物又は公の施設は、国又は公共団体によって一定の目的に供用せられた人的設備および物的設備の総合体を指すが、国家賠償法二条の公の営造物はそれと同義ではない。<sup>6)</sup>」とされている。また、国家賠償法第2条に定める「営造物」について、「道路・河川が例示されているところからも法717条にいう『土地ノ工作物』に対応するような物を立法者は考えていたものであろうと推測される。また、民法との体系的なバランスから言っても、そう解するのがまず妥当であろう。<sup>6)</sup>」ともいわれる。つまり、国家賠償法第2条に規定する公の営造物は、国又は公共団体の設置又は管理の下に置かれている物的要素としての施設、設備等の有体物を指するのである。したがって、人的要素としての公務員のばあいは、国家賠償法第1条の規定するところによるものであるといえるであろう。

そこで、国家賠償法に規定するところの公の営造物には、どのような施設、設備等があげられるかをみるならば、第2条に明記されているところの「道路、河川」等は問題がないとして、「その他の公の営造物」については、諸々の見解が示されている。すなわち、ここにいうところの公の営造物は、通説とされる見解によれば<sup>6)</sup>、「公の目的に供用される有体物、すなわち、学問上の観念としての公物を指す。その中に動産（判例も、官庁用自動車（札幌高函館支判，昭29年9月6日下級民集5巻9号1436頁），国有鉄道の内部業務用自動車（鹿児島地判，昭和31年1月24日下級民集7巻1号91頁），臨海学校の飛込台（東京高判，昭和29年9月15日下級民集5巻9号1527頁）を公の造営物と認めている）を含む点，および『土地ノ工作物』に限られない点（道路、河川が『土地ノ工作物』であるかどうかは疑わしい）において、民法717条よりも適用範囲が広い。しかし、国又は公共団体の所有物であっても、公の目的に供用

## 公の営造物の瑕疵についての国家賠償

されない物（例えば、国有財産法三条には本条の適用がない<sup>61)</sup>）とされており可成り広範囲におよぶものである。

判例についてみると、まず、最高裁判所の判例としてとりあげられた公の営造物は、前述の通りであって、道路に関するものが大半を占めている。一方、下級裁判所の判例としてとりあげられた公の営造物は、通説と同様に可成り広範囲におよんでいる。すなわち、下級裁判所で公の営造物とされたものとしては、その意義として「営造物とは、広く公の目的に供せられる物的施設を指称し、建物ないし土地の定着物に限らない（東京高判、昭和29年9月15日、下級民集5巻9号1523頁）<sup>62)</sup>」とされたものがある。さらに、下級裁判所における公の営造物に関する個々の具体例としては、上記以外のもので「国が公用に供するため借り受けて使用している自動二輪車（旭川地判、昭和35年1月22日）<sup>63)</sup>」、「刑務所工場に設置された脱水機（福岡地判、昭和35年6月28日）<sup>64)</sup>」、「通商産業局のアルコール工場（東京高判、昭和39年4月27日）<sup>65)</sup>」、「公立中学校の生徒工作用の電気かんな（広島地判、昭和42年8月30日）<sup>66)</sup>」、「都の下水道管の継目管（東京地判、昭和47年1月28日）<sup>67)</sup>」、「国道下に埋設された私人所有の水道管（山口地下関支部判、昭和47年2月10日）<sup>68)</sup>」、「郵政省の厚生施設たるプール（大阪地判、昭和47年11月15日）<sup>69)</sup>」、「市立小学校校庭に置かれた雲梯（京都地判、昭和47年11月30日）<sup>70)</sup>」、「郵便局の作業用補助椅子（東京地判、昭和48年12月21日）<sup>71)</sup>」、「国の設置する大阪国際空港、昭和50年11月27日」<sup>72)</sup>」等である。

下級裁判所において、公の営造物として国家賠償法第2条が適用されたものは、上記の通り道路をはじめ、建物、定着物、および各種の公物たる動産が示されている。また、下級裁判所におけるこのほかの判例上では、最高裁判所のばあいと同様に道路の占める割合が大半を占めているのである。しかし、下級裁判所のばあいは、最高裁判所のばあいとことなり、道路以外の不動産、および動産についての判例が多種類にのぼっていることを注目しておきたい。

このような下級裁判所が示した公の営造物に関する判例の立場は、学説上の客観説が認めているところが上記の通りである。しかし、これらの立場に対して、「営造物の観念は本来ある限定をもつものであって、いわゆる公物をすべ

て包含することはできず、常識的な意味での物的施設に一応限定されるのではないかと考えられ、したがって、国家賠償法二条も無制限に適用される訳ではないと思われる。<sup>66)</sup>」として、公の営造物が有する本来的意義を確認することによって営造物の観念を正確にとらえることを期し、これを限定的に解釈する立場がある。さらに、この見解と同様に公の営造物を限定的に解したものに、民法と国家賠償法との関係を考慮して、「民法上より重い責任を課することの合理性は疑わしい<sup>67)</sup>」とされている。この見解は、とくに動産に対する限定を意図したものと考えられる。

以上のように、公の営造物を国家賠償法第2条の適用において解釈するにあいには、見解が分れるのであるが、国家賠償請求権が日本国憲法第17条によって保障されるにいたった国民の重要な権利であること、ならびに、近年における道路に関する交通事故の激増をはじめとして、河川、橋梁、港湾、水道、建物、および航空機、船舶、自動車、自動二輪車、その他各種の動産等の事故が続出の傾向にある現代社会を考えるならば、限定的に解するよりも、適用範囲を拡大して解することの方が重視されべきであると思われる。

さらに、最近では公害裁判が増加の傾向にあることに対して、道路の問題をとりあげても、「いままでは、道路の安全性というのは、穴ぼこがなく、擁壁がしっかりしておればそれで足りる、という考え方が一般的であった。しかし、これからは、道路それ自体の安全性のほかに、そこを走行する自動車からもたらされる騒音や排気ガスによる被害についても、道路の瑕疵の一態様として考えていくべきである。<sup>68)</sup>」との見解があり、今後は、国家賠償法第2条が公害問題に対していかに適用されるべきかを検討すべきであろうと思われる。

次に、自然公物を国家賠償法第2条に規定するところの公の営造物に含めて解釈するかの問題については、諸々の見解が示されている。すなわち、海岸、河川、湖沼等の自然公物は、台風、集中豪雨等により国民に多大の災害をもたらすが、これを国家賠償法第2条に規定する公の営造物とみるかである。この点について、自然公物を公の営造物と認めてよかろうとし<sup>69)</sup>、また、通説では自然公物も営造物に含ましめているとされている<sup>70)</sup>。しかし、「堤防等の治水

## 公の营造物の瑕疵についての国家賠償

施設を全く備えない河川については、社会通念上当然施設を設けるべきであるのかかわらずこれを備えないような場合であれば（たとえば、都市の近郊の河川が放置されているような場合）、そこから生ずる危険は社会通念上合理的に受忍されるべき範囲を超え、行政主体の負担とするのが妥当であるから、その氾濫による損害はやはり河川という营造物の設置・管理に瑕疵があるものと考えらるべきである<sup>10)</sup>。」とされている。そこで、自然公物をもって国家賠償法第2条に規定する公の营造物であると解釈する前提として、社会通念という見地に立ち国又は公共団体の設置又は管理との関係より検討して個別的に判断していくべきことと、今後の判例が集積されていくことが必要であろう。

- (1) 宮田三郎，学説判例事典行政法，1974年，162頁。
- (2) 雄川一郎，前掲，19頁。
- (3) 宮田三郎，前掲。
- (4) 今村成和，国家補償法，昭和32年，123—124頁。
- (5) 法務省訟務局編集，前掲，6049頁。
- (6) 同上，6053頁。
- (7) 同上，6054頁。
- (8) 同上，6055頁。
- (9) 同上，6056頁。
- (10) 同上，6057頁。
- (11) 同上。
- (12) 同上，6059頁。
- (13) 同上。
- (14) 同上。
- (15) 同上，6060頁。
- (16) 雄川一郎，前掲，20頁。
- (17) 加藤一郎，不法行為，法律学全集22巻，昭和32年，194頁。
- (18) 野村好弘，公害の判例，昭和51年，73頁。
- (19) 今村成和，前掲，124頁。
- (20) 宮田三郎，前掲，164頁。
- (21) 雄川一郎，前掲，21頁。

### Ⅲ 設置又は管理の瑕疵

国家賠償法第2条に規定する公の営造物の設置又は管理の瑕疵の解釈について、学説には、客観説、主観説、折衷説等が示されており、このうち客観説が通説であるといわれる<sup>4)</sup>。客観説とされている見解によれば、「公の営造物の建造およびその後の維持、修繕等に不完全な点のあることで、営造物が通常備うべき安全性に欠けておれば、その設備又は管理に瑕疵があることになる。<sup>5)</sup>」としている。要するに、設置又は管理の瑕疵とは営造物が通常備えているべき安全性を客観的に欠如している状態を指しているのである。これに対して、主観説によれば、公の営造物を安全良好な状態に保つべき行為又は不作為義務を課せられている管理者の管理義務違反とされ、されに、この両者とする説が折衷説であるといわれる<sup>6)</sup>。

判例についてみると、最高裁判所の判決には、高知落石事件において「国家賠償法二条一項の営造物の設置または管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする。<sup>4)</sup>」としている。これは、客観説を採用したものであると認められる。上記の最高裁判所判決については、「主観的要素を排除し、『通常有すべき安全性』の基準をもって瑕疵の判断基準とした<sup>6)</sup>」とされている。このほか、道路に関する最高裁判所の判決としては、「右工事が道路管理者の許可を受けないなど違法のものであっても、管理者があらかじめ右工事を中止させて国道を原状に回復させ、常時安全良好な状態において維持しなかったかぎり、国道の管理に瑕疵がある<sup>6)</sup>」として、客観説が採用されている。もっとも、最高裁判所の判例について、「『道路』管理についてはこのようにして客観説が最高裁判決として採択されたことになったが、その他の分野では未確定の状況がなお残り、ことに、公害源放出（最判三小昭43.4.23、東京高判昭39.4.27）の事案において、裁判所が管理義務の遂行上過失ありとして主観説をとっているかにみえるものもある<sup>6)</sup>」とされているので、今後における最高裁判所判例の動向が注目されると

## 公の営造物の瑕疵についての国家賠償

ころである。

下級裁判所の判例は、その多くがおおむね客観説をとっているようである<sup>(8)</sup>。最高裁判所の判例に対して、下級裁判所の判例は、公の営造物の設置又は管理の瑕疵を認めたものが、道路、橋梁、河川、建物、自動車等の広範囲におよんでいる<sup>(9)</sup>。

下級裁判所において、公の営造物の設置又は管理の瑕疵を肯定した判例としては、「市道の水たまりによる三輪自動車の転覆事故について、市の道路および水道の管理に瑕疵があるとされた事例（福岡地飯塚支部判，昭和34年10月30日）<sup>(10)</sup>」，「市道のコンクリート舗装が欠損し穴状となった沈下部分に、原動機付自転車が嵌落し横転した事故について道路の管理に瑕疵があるとされた事例（仙台地判，昭和35年9月6日）<sup>(11)</sup>」，「府道の路肩が損壊したことにより貨物自動車が転落した事故について、道路の管理に瑕疵があるとされた事例（大阪地判，昭和38年11月30日）<sup>(12)</sup>」，「国道を通行中の自動車に隣接民有地の山腹からの落石があった事故について、道路の管理に瑕疵があるとされた事例（高知地判，昭和39年12月3日）<sup>(13)</sup>」，「道路横断者に電車が接触した事故について、東京都の信号機の設置に瑕疵があるとされた事例（東京地判，昭和41年8月9日）<sup>(14)</sup>」等の道路交通事故に関する判例をはじめとして、「国道の橋梁の支柱の間から幼児が転落した事故について、管理の瑕疵があるとされた事例（岡山地判，昭和44年6月30日）<sup>(15)</sup>」，「砂防堰堤の設置に基づく河床上昇による洪水時の被害発生がその堰堤の設置、管理の瑕疵によるとされた事例（高松地丸亀支部判，昭和37年12月14日）<sup>(16)</sup>」，「護岸が過去の経験等から合理的に予測される洪水等の災害に耐え得るだけの安全性を備えていたことの主張立証がないとして、護岸の築造及びその維持保存に瑕疵があると推認された事例（広島地判，昭和48年2月12日）<sup>(17)</sup>」，「窓から転落し、死亡した事故について、窓からの転落防止措置を講じなかったことに営造物の設置及び管理の瑕疵があるとされた事例（名古屋地判，昭和47年8月24日）<sup>(18)</sup>」，「国営アルコール工場からの廃水を河川に放流したことによる稲作被害の発生につき、有害成分を除去する装置が不備である点において、営造物の設置に瑕疵があるとされた事例（水戸地土

## 第 7 号

浦支部判, 昭和37年8月31日)<sup>60)</sup>, 「臨海学校の飛込台が浅瀬にすえられ, これにより飛び込んだ生徒が死亡したことについて, 管理上の瑕疵があるとされた事例 (東京高判, 昭和29年9月15日)<sup>61)</sup>, 「警察署の公用車に, ヘッドライト, 制動器についての瑕疵があるとされた事例 (札幌高函館支部判, 昭和29年9月6日)<sup>62)</sup>」等が示されている。これら下級裁判所の判例では, 道路に関するものが多数認められ, 設置又は管理の瑕疵を肯定したばかりが目される。しかし, 下級裁判所の判例には, 公の営造物の設置又は管理の瑕疵について, これを否定したのも可成り認められる。したがって, 設置又は管理の瑕疵に対する下級裁判所の判断は, 事故の原因, 公の営造物の状況等に応じた解釈の仕方によって, 諸々の結果が生じ得るものと解されるのである。

例えば, 「臨海学校の飛込台が浅瀬にすえられ, これより飛び込んだ生徒が死亡したことについて, 管理上の瑕疵があるとされた事例 (東京高判, 昭和29年9月15日)<sup>63)</sup>」においては, 飛込台が「本件事故当時水深約一米の浅瀬におかれ, もし台上より海中に飛び込む場合には海底に激突して身体障害を生ずる虞れがあった点において, 飛込台管理上の瑕疵があったものというべきである。<sup>64)</sup>」としているのであり, 公の営造物の管理上の瑕疵を肯定している。この判例に対して, 同一事件の下級審では, 「臨海学校の飛込台を浅瀬にすえたことについて, 管理上の瑕疵がないとされた事例 (東京地判, 昭和28年11月21日)<sup>65)</sup>」とされており, 「『営造物の瑕疵』とは営造物が通常有すべき安全的性状又は設備の欠けていることであり本件の場合に於ては飛込台がそれ自体において折損があったと認めうる立証はなく,<sup>66)</sup>」として, 「国家賠償法第二条に基づく請求は認むるを待たない<sup>67)</sup>。」との判断を下している。

これらの同一事件における飛込台の管理上の瑕疵に対する裁判所の判断は, 公の営造物の設置又は管理の瑕疵についての客観説を採用したものと認められる点では共通性を有するものと思われる。しかし, 東京地方裁判所のばかりは, 「営造物の瑕疵」をもって, 単に飛込台の折損ということに限定した判断を示したのに対し, 東京高等裁判所のばかりは, 勿論飛込台の折損も存するならば瑕疵として解釈したであろうと推測されるが, この点については「飛込台

## 公の営造物の瑕疵についての国家賠償

自体には何の折損もなかったことが明らかであるが<sup>89)</sup>と認めた上で、飛込台の置かれた状況と事故発生の危険性とを結びつけて瑕疵と判断していることが注目される。

このように、下級裁判所の判例が公の営造物の設置又は管理の瑕疵に対して示した判断は、概して瑕疵を限定より拡大へと解釈する傾向にあるように、次の「飛驒川事故控訴審判決<sup>90)</sup>」からもうかがわれるのである。すなわち、飛驒川バス転落事故についての名古屋地方裁判所判決（昭和48年3月30日）では、「本件事故発生の直接の原因は土石流の発生であり、それは予見不可能であったのであるが、そうであるとしても、もし、本件国道の設置・管理においてそれ以外の点に瑕疵があり、その瑕疵と右予見不可能な現象とが関連競合して本件事故が発生するに至ったという事実関係が認められる場合には、なお、事故は国道の設置・管理に瑕疵があったために生じたというを妨げない。<sup>91)</sup>」としているが、本判決に対して「瑕疵をゆるやかに認定する判例の傾向からみて（最判昭和45.8.20, 踏切事故につき民法717条に関する最判昭和46.4.23民集25巻3号351頁）、正当と思われる。<sup>92)</sup>」とされている。さらに、同事故の控訴審判決（名古屋高判, 昭和49年11月20日, 高裁判集27巻6号395頁）では、「国道の設置上の瑕疵はないけれども、交通の事前規制等の方法により土石流による事故を防止するため適切な管理方法を講じなかったことに、国道の管理上の瑕疵があるとされた事例<sup>93)</sup>」とされている。この控訴審判決については、「原审判決の主たるより所となった道路崩壊についての自然災害説を覆えし、この事故を道路の設置管理の瑕疵と認め、国に賠償責任を認めるという、きわめて注目すべき判決となっている。<sup>94)</sup>」とされており、ここにも瑕疵に対する拡大解釈が認められる。

- (1) 木村 実, 国家賠償法二条をめぐる判例の動向, ジュリスト581号, 1975年2月15日, 53頁。
- (2) 今村成和, 前掲, 124頁。
- (3) 木村 実, 前掲。
- (4) 法務省訟務局編集, 前掲, 6071頁。
- (5) 下山英二, 前掲, 114頁。

## 第 7 号

- (6) 法務省訟務局編集, 前掲, 6087・4頁。
- (7) 下山瑛二, 前掲。
- (8) 木村 実, 前掲。
- (9) 法務省訟務局編集, 前掲, 5074頁以下。
- (10) 同上。
- (11) 同上, 6083頁。
- (12) 同上, 6088頁。
- (13) 同上, 6105・2頁。
- (14) 同上, 6106頁。
- (15) 同上, 6133・9頁。
- (16) 同上, 6148頁。
- (17) 同上, 6159・2頁。
- (18) 同上, 6141・2頁。
- (19) 同上, 6248頁。
- (20) 同上, 6260頁。
- (21) 同上, 6316頁。
- (22) 同上, 6260頁。
- (23) 同上, 6282頁。
- (24) 同上, 6314頁。
- (25) 同上, 6315頁。
- (26) 同上。
- (27) 同上, 6282頁。
- (28) 木村実, 前掲, 51頁以下。
- (29) 川井健, 飛騨川バス転落事故, ジュリスト565号, 昭和48年度重要判例解説, 昭和49年7月5日, 66頁。
- (30) 同上, 68頁。
- (31) 法務省訟務局編集, 前掲, 6125・69・232頁。
- (32) 木村実, 前掲, 51頁。

## Ⅳ 国家賠償責任

公の営造物の設置又は管理の瑕疵に基づき他人に損害を生ぜしめたばあいには、国家賠償法第2条1項の定めるところにより、国又は公共団体はその賠償責任を負うべきものである。このばあいにおける責任成立要件については、物

## 公の営造物の瑕疵についての国家賠償

のもつ危険性によって、現実には損害が惹起したことを条件としている。<sup>6)</sup>とされており、国家賠償法第2条に規定する公の営造物の設置・管理行為の瑕疵よりも、むしろ「損害の惹起」を重視したことが注目される。しかし、設置又は管理の瑕疵自体が損害発生の原因となり得るばあいも想定できるわけであるから、これらも責任成立要件として認めておく方が、被害者救済の立場よりみて合理的であると思われる。

設置又は管理の瑕疵に基づく損害の内容は、判例の示すところによって分類すると、生命・身体に対する人的損害をはじめ、物的損害が認められる。これらの事とくに注目されるのは、死亡による逸失利益を認めた事例が多数にのぼっていることである。

まず、判例上において人的損害として逸失利益を認められたものとしては、「橋桁が腐敗し貨物自動車転落した事故により死亡した運転手の逸失利益及び運転助手の逸失利益（徳島地判，昭和27年10月13日）<sup>6)</sup>」，「市道の水たまりによる三輪自動車転覆事故による死亡した同乗者の逸失利益（福岡地飯塚支部判，昭和34年10月30日）<sup>6)</sup>」等があり，中でも道路の設置又は管理の瑕疵に基づく損害が多数認められる。このほか，判例上において物的損害として認められたものとしては，「国営アルコール工場からの窒素過剰の廃水による損害として，稲作の減収及び灌漑用深井戸堀費用（水戸地土浦支部判，昭和37年8月31日）<sup>6)</sup>」，「道路側溝の修復工事による私人の下水の排水口閉塞による損害（徳島地判，昭和42年7月28日）<sup>6)</sup>」，「国道上に岩石が落下するのに気づき急停車した先行車に追突して負傷した運転者の車両修理代（岡山地判，昭和46年3月30日）<sup>6)</sup>」等が認められるが，上記の人的損害によるばあいの判例数が大半を占めているのに比較して，判例件数は少数であるように見受けられる。

公の営造物の設置又は管理の瑕疵に基づき損害が生じたものと裁判所において判断されると，国家賠償法第2条1項の規定により国家賠償責任を負担することになるが，これにその他の原因が加わって因果関係により損害を生ぜしめるばあいが存在する。このばあいの因果関係については，「営造物の設置管理の瑕疵に他の原因が加わって損害を生じせしめても，本条の責任は免れな

い。<sup>(6)</sup>」とされている。

因果関係を判例上において肯定したものとしては、「砂防堰堤の設置管理の瑕疵と、洪水時の浸水との間に相当因果関係があると認められた事例（高松地丸亀支部判，昭和37年12月14日）<sup>(6)</sup>」，「道路横断者と電車との接触事故と信号機が認めにくかった瑕疵との間に，相当因果関係があると認められた事例（東京地判，昭和41年8月9日）<sup>(6)</sup>」等が示されている。これらの因果関係についてみると，判例上において相当因果関係ありと明示したものが多数認められる。

国家賠償法第2条1項に定めるところの国又は公共団体の損害賠償責任は，「過失の存在を必要としない（最判，昭和45年8月20日）<sup>(6)</sup>」とされており，判例の傾向として無過失責任主義が一応認められる。

- (1) 下山瑛二，前掲，228頁。
- (2) 法務省訟務局編集，前掲，6，6405・31以下。
- (3) 同上。
- (4) 同上。
- (5) 同上，6413頁。
- (6) 同上。
- (7) 同上，6437・75頁。
- (8) 今村成和，前掲，124頁。
- (9) 法務省訟務局編集，前掲，6442頁。
- (10) 同上。
- (11) 同上，6071頁。