

## 踏切道に警報機も遮断機も設置されていないのに軌道施設の設置に瑕疵がないとされた事例

大阪地裁昭和51年1月29日民15部判決（昭48(ワ)3229号・同50(ワ)2524号、損害賠償請求本訴・反訴事件）判例時報831号73ページ

中山 充

《事件の概要》 踏切警報機、遮断機等の保安設備の設置がなされていない踏切道を、15歳の少年Aが、無免許で単車を運転し、一旦停止をも左右の安全確認をも怠って横断しようとして、気動車に衝突され死亡した。Aの両親Xが、Aの死亡による損害の賠償を、民法717条に基づいて、鉄道企業Y（日本国有鉄道）に対して請求した（本訴）のに対し、Yは事故により気動車に生じた損害（修理費）の賠償を、民法709条に基づいて、Xに対して請求した（反訴）。

本件踏切道等の具体的状況は、判決の認定によれば次のとおりである。

1. 本件事故現場は、南北に走る国鉄奈良線の軌道と東西に走る幅員約1.7メートルの未舗装道路とが、ほぼ直角に交差する長さ約7メートルの踏切道内である。2. この踏切道では、車幅1.3メートル未満の自動車耕うん機以外の車両の通行を禁止するB規制と称する交通規制が行われている。3. この踏切道の東側溝から1.2メートル手前の地点から南方への見通し距離は約150メートルはある。4. 通行者にとって、前記地点では通過列車による危険はない。南方約150メートルの距離に列車を発見してから踏切道を横断しても、列車が到達するまでに渡り切れるだけの時間的余裕がある。この見通しの範囲は付近の雑草の生育によってそれほど左右されない。5. 国鉄奈良線は乙種線区で、かつ単線であり、この踏切道における事故当時の一日あたりの鉄道交通量は56、同道路交通量はほぼ1000と推定されている。6. 本件事故当時も現在も、この踏切道は、「踏切道の保安設備の整備に関する省令」に定める踏切警報機、遮断機等を設置すべき場合に該らず、ことにその道路交通量は、踏切警報機を設置すべき道路交通量の基準値5800を大幅に下回る。

7. この踏切道は、Yの定める「踏切設備設置及び取扱基準規程」によれば、踏切通行者に踏切道の存在を表示する標識や柵である踏切警標または踏切注意柵のいずれかの設備を設けるべきことになっているところ、本件事故当時、この踏切道の東側入口には踏切注意柵と標識がいずれも両側に設けられており、その法規の要請を満たしていた。8. Yは、事故防止のためその接近を踏切道通行者に知らせるべく、汽笛を南から北へ向かう列車には現場の手前100ないし150メートルの地点で吹鳴するように、列車運転士に対し指導している。9. 本件現場付近は閑静な住宅地であり（注意汽笛等の聴取状況がよい）、本件踏切道では、開設以来本件事故まで11年9か月の間、死傷事故が1件も発生していない。10. Yは踏切の安全について、長年月にわたり今日まで、踏切道の統廃合、立体交差化、保安設備の整備、部外関係者との連携およびP・R、踏切防護協力員制度の拡充等可能な限りの企業努力をして来た。

《判旨》 本訴棄却，反訴認容（確定）。

「踏切道における軌道施設に保安設備を欠くことをもって、工作物としての軌道施設の設置に瑕疵があるというべきか否かは、当該踏切道における見通しの良否、交通量、列車回数等の具体的状況を基礎として、列車運行の確保と道路交通の安全とを調整すべき踏切道設置の趣旨を充たすに足りる状況にあるかどうかという観点から定められなければならない。そして、保安設備を欠くことにより、その踏切道における列車運行の確保と道路交通の安全との調整が全うされず、列車と横断しようとする人車との接触による事故を生ずる危険が少くない状況にあるとすれば、踏切道における軌道施設として本来具えるべき設備を欠き、踏切道としての機能が果されていないものというべきであるから、かかる軌道設備には瑕疵があるものといわなければならないところ、これを本件についてみてみるに前記法規の定める保安設備設置基準によれば、本件踏切道には踏切警報機遮断機等の保安設備を要しないとの一事をもって直ちに右瑕疵がないものといえないことはいうまでもないが、前記認定の諸事情のもとにおいては、本件踏切道は、前記の踏切注意柵、標識が設置されている以上、列車の運行確保と道路交通安全との調整という踏切道としての本来の機能を全うしているものというべく、しかも、本件踏切道付近においては、その南方約100ないし150メートルの地点で列車の吹鳴する注意汽笛、その轟音も明瞭に聞きうるのであるから、通行者において列車通過につき通常の注意を払いさえすれば、事故の発生は十分に防止することができるのであって、右踏切注意柵、標識設置以上に原告ら主張のごとき踏切警報機、遮断機等の保安設備の設置までもしなければならぬものではないというべ

きであり、したがって、土地の工作物である本件踏切道における軌道施設に瑕疵があるものと認めることはできない。」

したがって、Yの工作物責任は成立せず、さらに、本件事故の発生について、気動車の運転士に過失はない。

結局、本件事故はAの過失によって惹起されたのであり、したがって、Xは本件事故によりYが被った損害を、全部賠償する責任がある。

《研究》 本判決は、踏切道における軌道施設の設置に瑕疵があるか否かを認定するにさいして、その方法を誤った結果、事実を十分に認定していない。

本判決は、踏切事故の損害賠償請求事件に民法717条を適用する従来からの判例を、そのまま大前提に用いている。そうならば、当該踏切道の軌道施設の設置に瑕疵があるか否かは、当該踏切道そのものの具体的状況がいかなるものかによってのみ判断されるべきであり、当該事故の当事者が事故発生にあたってどのような行為をしたかによって左右されるものではない<sup>(1)</sup>という論理も貫かれなければならないはずである。それにもかかわらず、本判決はこの論理を貫いていない。瑕疵の有無の認定の一要素である踏切道からの見通しの良否を検討するにさいして、本判決は、気動車が進行して来る方向をAが横断し始めた側から見るについての見通しを取り上げるにすぎない。確かに、この組み合わせにおける見通しは悪いとはいえない。おそらく、この事実認定は、軌道施設の設置に瑕疵がないという本判決の認定の形成に大きな役割を果たしているであろう。しかし、見通しの良否のそのような認定の方法は、Aに過失があるという認定を導くべきものとしてならば格別、瑕疵がないという認定を導くべきものとしては、誤りである。当該踏切道における軌道施設の設置上の瑕疵の有無は、当該踏切道における事故発生の危険性の大小によって左右されるのであるから、たとえ当該踏切道における一つの組み合わせの見通しがよくても、他の三つの組み合わせの見通しのうちの一つ（たとえば、気動車が進行して来る方向をAが横断し始めた側とは逆の側から見るについての見通し）以上が非常に悪ければ、事故発生の危険性は大きく、それゆえに瑕疵があると認定されなければならないということもあろう。したがって、瑕疵の有無の認定をするためには、気動車がどちらから進行してきたか、およびAがどちらから横断し始めたかに関係なく、四つの組み合わせの全部の見通しの良否を検討すべきである。それにもかかわらず、本判決は、本件事故発生に直接関係す

(1) 中山充「鉄道企業の『無過失』賠償責任」本誌135ページ参照。

る組み合わせの見通しの良否に検討対象を限定し、他の三つの組み合わせの見通しの良否の検討を全く怠ったのである。

逆に、本判決は、瑕疵の有無とは直接の関係のない事実までも、瑕疵の有無の認定の要素に取り込んでいる。それは、Yが全般的に踏切道の安全について様々の企業努力をしてきたという事実である。Yのこの企業努力の有無・程度は、踏切事故発生総数の総数の大小に大いに影響を及ぼすであろうが、個々の踏切道における軌道施設の設置上の瑕疵の有無には直接の関係はなく、したがって、その認定の要素になりえない。踏切事故の発生総数がごく僅かになったとしても、ある踏切道における事故発生の危険性が、その踏切道の具体的状況によって非常に大きいということもありうるからである。瑕疵の有無の認定は、鉄道企業の全般的な企業努力の有無・程度とは関係なく、当該踏切道の具体的状況のみを要素にしてなされなければならない。

なお、交通規制があることを、そのまま瑕疵の有無の認定の要素にすることも、不適當である。瑕疵の有無は当該踏切道における事故発生の危険性の大小により決定されるのであり、その危険性の大小は、通行人車の種類と量がいかなるものかによっても左右される。交通規制は確かにこの通行人車の種類と量に大きな影響を与えるが、交通規制があることから、自動的に通行人車の種類と量が決まるわけではない。瑕疵の有無の認定の要素になりうるのは、通行人車の種類と量であって、交通規制そのものではないのである。

本判決に瑕疵の認定方法に誤りがあるという以上のような指摘に対しては、Yの企業努力と交通規制に関する事実は本判決も瑕疵の有無の認定要素にしていないのではないかと、したがって、それらについてはことさらに批判する必要もないであろうという反論が出されるかもしれない。しかし、本判決は、瑕疵がないという認定を導く文章の部分に、「前記認定の諸事情のもとにおいては」という文言を置き、明らかにそれらの事実をも認定要素に含む表現をしている。それらの事実を認定要素から除外するつもりであれば、認定要素たる事実をもっと明確に限定する表現をすべきである。一般的に言って、判決の判断の正当さを訴訟当事者および第三者が納得できるように示すためには、あるいは今後の判決の予測を容易にするためには、認定要素たる事実がいかなるものが含まれるかをあいまいにしておくのは望ましくなく、むしろ、はっきりと示しておくべきである。

本件踏切道における軌道施設の設置に瑕疵はないという本判決の結論も、不当である。

先に述べたように、本判決は瑕疵の有無の認定要素たる事実を、不十分にしか認定していない。その不十分な事実認定のもとで瑕疵はないという本判決の結論の当否を論ずるの

は、少々無理かもしれない。しかし、とりあえず次の二点を指摘することができる。

まず、本件踏切道における道路交通量は、警報機がないから踏切道における軌道施設の設置に瑕疵があると認定した過去の諸判決に比べて、必ずしも少ないとはいえない。本件踏切道での換算交通量が1000であるのに対して、700程度あるいは1191で警報機がないから軌道施設の設置に瑕疵があると認定する判決がある<sup>(2)</sup>。

次に、列車の注意汽笛等が本件踏切道で容易に聴取できるという状況を軌道施設の設置に瑕疵がないという認定の要素として非常に重視するということは、避けなければならない。この状況のもとで確かに歩行者は、列車の来進を容易に覚知しうるであろう。このことは、車両運転者についても、ある程度まで同様と考えてよい。したがって、この状況が瑕疵がないという認定の方向にプラスに作用することは明らかである。しかし、車両が爆音を発し、または車内が密閉されているため、車両運転者は注意汽笛等を必ずしも容易に聴取できるわけではない。したがって、周辺が静穏であるために当該踏切道では注意汽笛等が容易に聞こえるという状況があったとしても、車両運転者にとっては聴取が必ずしも容易でなく、それゆえに当該踏切道が非常に安全であるということにはならないのである。

以上のような事実のもとでは、むしろ本判決の結論とは逆に、本件踏切道は、そこに少なくとも踏切警報機が設置されていなければ、踏切道としての本来の機能を全うしうる状況にあったということができないのであって、本件踏切道は警報機を欠いているために、そこにおける軌道施設の設置に瑕疵があると認定すべきであり<sup>(3)</sup>、したがって、Yが工作物責任を負うと判断すべきである。

以上、私は判例の法的構成に従いつつ、本判決を批判してきた。ところが、判例の法的構成に従うかぎり、本件踏切道における軌道施設の設置に瑕疵があるという私の認定は、それに瑕疵がないという本判決の認定と同じ程度の弱い説得力しか有しない。判例においては、踏切道における保安設備の有無・程度、見通しの良否、交通量、列車回数等の諸事実の認定と瑕疵の有無の認定との結びつき方は、だいたいの傾向としては明らかだとしても、相対的または絶対的な基準値によって正確に示されてはいない<sup>(4)</sup>。したがって、ある諸事実の認定のもとで、瑕疵があると認定するかそれとも瑕疵がないと認定するかについ

(2) 前者は、最判昭和46・4・23民集25巻3号351ページ、後者は、東京地八王子支判昭和50・3・14判時789号65ページ。

(3) 同旨、目崎哲久・法律時報49巻5号169ページ。

(4) 中山・前掲143ページ参照。

て、決定的な基準を明らかにすることはできないことが多い。本判決が処理する事件も、まさにそのような事件である。つまり、瑕疵の有無に関して、私の認定が正しいか、それとも本判決の認定が正しいかを判断するための決め手はないのである。

しかし、法感覚に従えば、Yの損害賠償責任を否認し、逆にXの損害賠償責任を認める本判決の結論が不当であることは、かなり明瞭であろう。むしろ、Yの損害賠償責任を認めるべきである。賠償額は、Aの過失をしんしゃくして、大幅に減額されてよいとしても、いくらかでもXに賠償がなされるべきである。少なくとも、Xの損害賠償責任は否認されるべきである。

この法感覚は何から生ずるのか。それは判例のポリシーから生ずる。判例は、鉄道企業に「過失」がない場合にも鉄道企業が責任を負うことを公平な解決として、鉄道企業の責任の範囲を拡大するポリシーを持つ。その基礎には、通行人車よりも鉄道企業の方こそ、もともと事故防止のために万全の措置をとるべき義務を負うという考慮がある<sup>(5)</sup>。本判決は判例のこのポリシーを無視したために、判例の法的構成に従ってはいても、不当な結論を導き出すに至ったのである。

このような不当な結論が導き出されるのを防ぐためには、踏切事故の損害賠償請求事件の解決に用いられるべき規範の真の姿<sup>(6)</sup>をしっかりと把握しておく必要がある。それがそのまま表現される条文がわが国の制定法にない現状では、規範は現存の条文の適用という形式<sup>(7)</sup>で表現されざるをえない。その条文としては、私は民法709条がよいと考えるが、あくまで民法717条を用いるならば、次のように構成されなければならない。すべての踏切事故において、当該踏切道における軌道施設の設置に瑕疵があると認定されなければならない。この瑕疵と事故の発生との間に因果関係があると認定できる場合には、鉄道企業は工作物責任を負う。もちろん、通行人車側に重い過失があれば、過失相殺によって賠償責任額は減額され、場合によっては責任が全部免除されることもありうる。それに対し、瑕疵と事故の発生との間に因果関係がなければ、鉄道企業は責任を一切負わない<sup>(8)</sup>。

判例は、このように大幅に修正されなければ、不当な結論が導き出される危険を十分に防ぐことができない。

(5) 中山・前掲139および147ページ参照。

(6) 中山・前掲148ページ参照。

(7) 中山・前掲149ページ以下参照。

(8) 中山・前掲145ページ参照。