

雨で冠水した鉄道陸橋下道路に車両が進入、水没し、車両が全損した事故について、道路の管理瑕疵が争われた事例

〈平成 23 年 10 月 21 日 津地裁判決〉

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 被告は、原告に対し、11万2100円及びこれに対する平成22年8月9日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを4分し、その3を原告の負担とし、その余を被告の負担とする。
- 4 この判決の1項は仮に執行することができる。

事実及び理由

第1 請求

被告は、原告に対し、45万5000円及びこれに対する平成22年8月9日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要等

1 事案の骨子

原告は、自己所有の軽自動車でA市の市道を走行中、豪雨によって冠水した箇所で行進不能となった。原告は、被告に対し、道路管理の瑕疵を理由に、国家賠償法2条1項に基づき、車両の全損等による損害合計45万5000円及び事故の日以降の遅延損害金の支払いを求めている。

2 前提事実

- (1) 原告は、軽乗用自動車（以下、「原告車両」という。）を所有していた。
- (2) 平成22年8月9日午前9時30分頃、原告は原告車両を運転して市道B線を行進し、A市C町のD鉄道D線の線路下（以下「本件現場」という。）を通過しようとしたところ、豪雨による冠水のため行進不能となった（以下「本件事故」という。）。
- (3) 本件事故によって、原告車両は全損の状態となった。

(4) A市は、本件現場に、排水用のポンプ（以下「本件ポンプ」という。）を設置していた。

3 争点

- (1) 道路管理の瑕疵
- (2) 過失相殺
- (3) 損害

第3 争点に関する主張

1 争点(1)(道路管理の瑕疵)について

〔原告の主張〕

(1) 本件ポンプについて

ア 本件ポンプの仕様上の排水能力は不十分であったこと

本件事故直前の降雨量は、決して稀有のものとはいえない。この程度の降雨量で、大規模な冠水が生じたことは、被告の想定がそもそも不十分であったことを示している。

イ 本件ポンプが本件事故当時仕様上の排水能力を備えていなかったこと

(ア) 被告の主張によれば、本件現場で冠水が始まったのは8時50分頃である。8時50分の時点での降雨量は本件ポンプの仕様上の排水能力を超えておらず、それにもかかわらず冠水が始まったことからすれば、本件ポンプは仕様上の排水能力を備えていなかった。

(イ) 本件事故当時、本件ポンプ付近には雑草が生い茂っており、このために、本件ポンプは仕様上の排水能力を備えていなかったと考えられる

(2) 被告の対応について

被告の主張を前提としても、被告が本件現場の冠水を認識してから通行止めの処置をなすまでに50分もの長時間を要しており、被告の対応が適切であったとは到底いえない。

〔被告の主張〕

(1) 本件ポンプについて

ア 本件ポンプの仕様上の排水能力は十分であったこと

本件ポンプの仕様上の排水能力（降雨強度1時間46ミリ対応）は、本件道路の種別及び計画交通量に照らして適切に定められたものであった。

イ 本件ポンプが本件事故当時仕様上の排水能力を備えていたこと

(ア) 8時50分頃の時点では、冠水が始まったのではなく冠水の傾向が見受けられたにとどまる。

そして、冠水が始まったのは、10分間雨量が、本件ポンプの仕様上の排水能力に対応する降雨強度（10分間7.7ミリ）を超えてからである（9時00分以降）。

(イ) 雑草が生い茂っていたのは本件道路脇の塀の外側であり、本件ポンプの排水能力の低下をもたらすようなものではなかった。

(2) 被告の対応について

被告が本件現場の冠水を認識してから通行止めの処置をとるまでに50分を要した。これは、市役所から本件現場までの距離、職員の準備にかかる時間、道路の渋滞状況などを考えると、やむを得ない所要時間であった。

2 争点 (2) (過失相殺) について

〔被告の主張〕

原告は、本件現場が下り坂ですり鉢状の形状になっていること及び冠水箇所の深さが相当深くなっていることを容易に予想できる状況にあったにもかかわらず、少なくとも本件現場の冠水を確認しながら、冠水がどれくらいの深さか、水没せずに本件現場を通過できるか否か、本件道路状況に応じ、十分注視して進行すべきであったのに、何ら注視せず、漫然と進行したものであって、原告には、本件事故による損害の発生ないし拡大に重大な過失がある。

〔原告の主張〕

(1) 本件事故現場の見通しについて

本件事故は、激しい降雨がフロントガラスに打ち付け、平時よりも見通しの悪い状況下で起こった事故であるから、原告に一定の過失があるとしても、これを被告がというような重大な過失とまで評価することは、自動車運転者に酷を強いるものである。

(2) 冠水を予見する契機について

原告が冠水を予見することが一定程度可能であったとしても、道路管理者による注意喚起の措置（看板や標識の設置等）がなされていない本件においては、原告の過失が重大であったことまでは評価し得ない。

3 争点 (3) (損害) について

〔原告の主張〕

(1) 車両損害 28 万円

原告車両は本件事故により全損となったので、本件事故当時の時価 28 万円が損害である。

(2) 代車料 7 万円

代替車両の調達までの期間の代車料相当額は、1 日当たり 5000 円の 14 日分として 7 万円が相当である。

(3) 弁護士費用 10 万 5000 円

〔被告の主張〕

(1) 原告車両の時価額は 13 万円程度にすぎない。

(2) 原告は現実に代車を使用しておらず、代車使用の蓋然性も認められないので、代車料相当額が損害として認められる余地はない。

第 4 裁判所の判断

1 認定事実

上記前提事実に加えて、後掲各証拠及び弁論の全趣旨を総合すると、以下の事実を認定することができる。

(1) 本件現場は、すり鉢状の地形となっている。

(2) 本件ポンプの仕様上の排水能力は、降雨強度 46mm/h（1 時間当たりの 46 ミリメートル）に対応したものであった（降雨強度とは、瞬間的な降雨の強さのことで、現在降っている雨がこのままの強度で一定時間降り続いた場合に相当する雨量で表す。）。

(3) 本件ポンプの上記仕様は、E 県の業務委託共通仕様書に適合するものであった。

すなわち、同仕様書は、受注者は業務の実施に当たって「最新の技術基準及び参考図書」に基づいて行うものとする、と定めている。そして、かかる技術基準及び参考図書の一つとして、社団法人日本道路協会の道路土工要綱を挙げている。

同要綱においては、表面排水施設の計画基準の目安として、本件道路の種別及び計画交通量に応じたランクが定められている。本件道路は、Bランク又はCランクに分類されるので、降雨確率年として3年を採用すべき（3年に一度の確率で生じる豪雨に対応できるように計画すべき）ことになる。これに基づいて具体的な計算を行うと、降雨強度46mm/hに対応する仕様を備える必要がある。

(4) (本件事故直前の降雨量)

ア 本件現場に近い雨量観測地点（A市G町）において、本件事故直前の10分間雨量の推移は、以下のとおりであった。

| | | |
|-------|------|--------------------------|
| 8時40分 | 6ミリ | (8時30分から8時40分までの雨量。以下同じ) |
| 50分 | 3ミリ | |
| 9時00分 | 9ミリ | |
| 10分 | 11ミリ | |
| 20分 | 8ミリ | |
| 9時30分 | 9ミリ | |

イ これらを合計すると、8時30分から9時30分までの1時間雨量は46mm/hであった。

(5) 本件事故の前後に、A市は、本件現場に関して以下のとおり対応した。

ア 8時40分頃には、課長が本件現場に設置された監視カメラの映像を確認していた。

イ 8時50分頃、本件現場の道路の水位が上昇し、冠水の傾向が見受けられた。

そこで、課長は、職員3名に対し、本件現場へ向かうよう指示した。また、他の職員2名には、A市H町の補修事業所に置いてあるバリケードを取ってから現場へ向かうよう指示した。

ウ 9時20分頃、本件現場は冠水状態になった。

その後、白いワンボックス車が、本件現場の冠水箇所を過ぎたところで停止した。

エ 9時30分頃、原告車両が、本件現場の冠水箇所に進出し、停止した。

オ 9時40分頃、先行の職員3名が本件現場へ到着し、通行止めの処置をした。

カ 9時50分頃、白いワンボックス車が、トラックに載せられて現場を離れた。

キ 10時00分頃、他の職員2名がバリケードを持って現場へ到着し、バリケードを設置して通行止めの処置を完了した。

2 争点 (1) (道路管理の瑕疵) について

(1) 本件事故の当時、本件現場において本件道路が冠水していたことは当事者間に争いがなく、この冠水が本件現場を通過しようとする自動車を走行不能にする程度の深さに至っていたことも、弁論の全趣旨から明らかである。また、本件事故の当時、本件現場への通行止めの措置がとられていなかったこと、及び、本件現場の冠水に対する運転者の注意を喚起するための標識等が設置されていなかったことも、本件事故直後の本件現場の写真から明らかである。これらの事情によれば、本件事故当時、本件現場付近の本件道路は、道路として通常有すべき安全性に欠ける状態にあったというべきである。

もっとも、道路が通常有すべき安全性を欠いていたとしても、事故の発生が道路管理者の通常予

測することのできない事態に起因している場合や、道路管理者において道路の安全性を保持することが不可能であった場合には、道路管理には瑕疵があったとは認定しないのが相当である。そこで、この見地から、道路管理の瑕疵について検討する。

(2) 本件ポンプが仕様上の排水能力を備えていたか否かについて

本件ポンプの仕様上の排水能力は、降雨強度 46mm/h に対応するものであった（上記 1 (3)）。これに対し、本件事故直前の 1 時間の降雨量合計も 46mm/h であった（同 (4)）。この数値のみを比較すると、本件現場で冠水が生じたのは、本件事故当時、本件ポンプが仕様上の排水能力を備えていなかったためのもみえる。

しかし、10 分間当たりの数値で見ると、仕様上の排水能力は 7.7 ミリ ($46 \div 6 = 7.7$) であるのに対し、8 時 50 分以降は降水量がこれを超えているから、8 時 50 分以降は降雨量が排水能力を上回ることになる。そうすると、8 時 50 分頃に本件現場の冠水の傾向が見受けられ（上記 1 (5) イ）、9 時 20 分に冠水状態になった（同ウ）、という本件事故直前の事実経過は、本件ポンプが仕様どおりの排水能力を備えていたことを示すものであるといえる。

(3) 本件ポンプの仕様上の排水能力が十分であったか否かについて

本件ポンプの排水能力の仕様は、E 県の業務委託共通仕様書に適合するものであり、具体的には、3 年に一度の確率で起こる多量の降雨に対応するものであった（上記 1 (3)）。したがって、本件事故直前の降雨は、3 年に一度よりも低い確率でしか起こらないような豪雨だったということになり、このような事故の発生が道路管理者の通常予測することのできない事態であったといえるか否かが問題になる。

この点について検討するに、3 年に一度の確率で起きる降雨に対応するという仕様は、予算の制約や道路ごとの優先順位を踏まえた上で行政上の指針として定められたというにとどまる。したがって、それよりも低い確率でしか起こらない降雨が、道路管理者が通常予測することができない事態であったということには直ちにはならない。

そして、本件事故直前の 46mm/h という降雨量は、3 時間降り続くとすれば大雨警報の発令基準（A 市の平坦地では 3 時間雨量 110 ミリ）を超えていたとはいえ、「記録的短時間大雨情報」が発表される基準（120mm/h）にははるかに及ばない。また、近年「ゲリラ豪雨」が社会問題化していることは公知の事実である。これらの事情に照らすと、本件事故直前の降雨による本件現場の冠水は、道路管理者の通常予測することのできない事態であったとはいえない。

(4) 被告の対応について

本件事故が起こったのは本件現場に冠水の傾向が見受けられてから 40 分後であり（上記 1 (5) のイ・エ）、職員が到着して通行止めの措置をとったのはその 10 分後である（同オ）。

被告は、A 市市役所から本件現場までの距離等からすればやむを得ない所要時間であったと主張する。しかし、職員を市役所から派遣するという態勢を前提にとすればそのとおりであるとしても、例えば、あらかじめ職員を出先機関に分散配置する等の方法によって、本件現場に到着するまでの所要時間をあと 10 分短縮することが不可能であったとまでいうことはできない。また、臨機に職員を派遣して通行止めの措置をとることが不可能なのであれば、冠水への注意を喚起するための標識等の設置をなすべきであった。

したがって、本件は、道路の安全性を保持するのが不可能であった場合には当たらない。

(5) 上記 (3) 及び (4) に説示したところによれば、本件は、道路管理者の通常予測することのできない事態に起因している場合や、道路管理者において道路の安全性を保持することが不可能であつ

た場合には当たらないから、道路管理の瑕疵があったと認定するのが相当である。

3 争点 (2) (過失相殺) について

(1) 本件事故当時は10分間降雨量で10ミリ前後の豪雨であり、本件現場はすり鉢状になっていたのであるから、原告は、速度を落として徐行し、前方の道路状況にも細心の注意を払って走行すべきであった。また、白いワンボックス車がすでに道路上で停止していたのであるから(上記1(5)ウ・カ)、原告も不審の念を抱くべきであった。

しかるに、原告は、冠水がさして深いものではないと即断して冠水箇所に侵入したのであって、かかる運転態様は、自動車運転者に求められる注意義務に欠けるところがあったといわざるを得ない。

(2) 過失相殺の割合については、冠水への注意を喚起する看板・標識等が設置されていなかったという事情も考慮し、原告の過失を7割と評価するのが相当である。

4 争点 (3) (損害) について

(1) 車両損害

証拠によれば、本件事故当時の原告車両の時価は20万7000円であったことを認定できる。

(2) 代車料

原告が現実に代車を使用したことや、代車を使用する蓋然性があったことを裏付ける証拠がないので、代車料相当額を損害として認定することはできない。

(3) 弁護士費用

弁護士費用は、他の損害についての認容額(過失相殺後)の1割が認容されることが多い。しかし、本件は、損害額が僅少であるにもかかわらず、道路管理の瑕疵を問うという事案の特殊性ゆえに訴訟前の和解が成立せず、原告としては弁護士に委任した上で本件訴訟を提起するのやむなきに至ったという事案である。かかる事案の特殊性や、事案の難度をも考慮すれば、5万円を、本件事故と相当因果関係の範囲にある弁護士費用として認定するのが相当である。

5 結論

車両損害20万7000円に7割の過失相殺をした6万2100円に、弁護士費用5万円を加えると、11万2100円となる。