

トンネル内の陥没部を走行したことにより普通自動車が増傷したとして、国家賠償法2条1項に基づき損害賠償請求がなされた事例

(平成29年12月15日さいたま地方裁判所第5民事部判決)

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、38万7438円及びこれに対する平成27年7月7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5分し、その3を原告の負担とし、その余は被告の負担とする。
- 4 この判決は、主文第1項に限り、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、100万5648円及びこれに対する平成27年7月7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

本件は、原告が被告の設置管理する道路を自家用普通乗用自動車（以下「原告車」という。）で走行中、陥没部を通行したことにより原告車に損傷が生じた（以下「本件事故」という。）として、被告に対し、国家賠償法2条1項に基づき、修理費用、レンタカー費用、通勤交通費増加分及び弁護士費用の合計100万5648円の損害賠償及びこれに対する本件事故発生の日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

1 前提事実（争いのない事実並び証拠及び弁論の全趣旨により容易に認定できる事実）

- (1) 被告が設置管理する〇〇市〇〇番地先路上（以下「本件道路」という。）は、幅約4ないし5mで中央線のない東西を結ぶ市道であり、幅約5mのトンネル（以下「本件トンネル」という。）を設置することにより、県道〇〇線とほぼ直角に交差していた。本件トンネルには、本件事故当時、大きさ

約 30 cm×約 40 cm、深さ約 10 cmの陥没（以下「本件陥没」という。）が存在した。

なお、被告は、本件事故後、業者に依頼して本件陥没を修復させており、本件陥没の正確な大きさ及び位置は明らかでないが、乙 3、4 の写真撮影時には、別紙図のとおり、本件陥没の修復跡が、本件トンネルの東側出入口からは約 1.5m ないし約 2.2m、本件トンネルの北側（本件道路を東から西に向かって進行していた原告車から見て右側）の壁からは約 1.9m ないし約 2.4m の位置にかけて残っていた。

（甲 3、乙 2 ないし 5、弁論の全趣旨）

- (2) 原告は、平成 27 年 7 月 7 日午前 8 時 20 分頃、本件道路を自家用普通乗用自動車（車両番号・〇〇。所有者・株式会社 A。原告車。）を運転し、本件トンネルを通過した（甲 1、2、弁論の全趣旨）。
- (3) 原告は、平成 27 年 7 月 7 日午前 8 時 37 分、株式会社 B に対し、本件事故現場から原告車をレッカー移動させる作業を内容とするロードアシスタンスを依頼した。原告車は、同日、修理工場である株式会社 C 自動車（以下「C 自動車」という。）に入庫された。被告が契約する保険会社である D 損害保険株式会社（以下「D 損保」という。）は、同月〇日、原告車を確認した。（甲 12、乙 1）
- (4) 原告は、平成 27 年 7 月 7 日、被告に対し、本件トンネルに本件陥没があり、そこを通行したところ、原告車の右前後輪のタイヤ及びタイヤホイールを損傷した旨電話で報告した。被告の職員が、同月〇日に起案した「道路上等における事故報告書」の「受付の内容」及び「事故の状況」欄に「7 月 7 日（火）8 時 20 分ごろ、〇〇道路下のトンネル内を走行中、対向車が来たため避けたところ、道路中央部付近に陥没している箇所があり、右前後輪が落ち、タイヤ及びホイールを損傷したとのこと。」との記載がある。（乙 2）
- (5) 原告は、本件事故前までは原告車を使用して通勤していたが、平成 27 年 7 月〇日ないし同月〇日はバスで通勤した。（甲 9、16、原告本人、弁論の全趣旨）。
- (6) 原告は、平成 27 年 7 月〇日ないし同年 9 月〇日、レンタカーを使用し、同月〇日、C 自動車に対してレンタカー費用として 41 万 1480 円を支払った（甲 7、8）。
- (7) D 損保と C 自動車は、平成 27 年 8 月〇日、原告車の修理内容及び修理費用に係る協定を成立させ、原告車の修理費用は、49 万 9016 円であると見積もられた（争いのない事実、乙 1）。

2 争点

- (1) 本件事故の発生の有無及び事故態様
- (2) 本件陥没と原告車に生じた損傷との因果関係の有無
- (3) 過失相殺の可否及びその割合
- (4) 損害の額

3 争点に対する当事者の主張

- (1) 争点 (1)（本件事故の発生の有無及び事故態様）
（原告の主張）

原告は、原告車を運転し、本件道路の中央付近を走行させていたところ、本件トンネルに入る直前に本件トンネルの反対側から大型の清掃車が走行してくるのを認めたため、ハンドルを左に切り、本件道路の左側を進行させると、原告車の右前後輪が本件陥没に落ちた。原告は、ガクンという衝撃を感じたものの、本件トンネル内の道幅が狭く、また、対向車及び後続車が走行してきていたことから、原告車を約 100m 走行させてから停止させ、原告車を確認したところ、右前後輪等に損傷が生じてい

た。

本件陥没の位置や形状と原告車の走行位置や本件損傷の内容、原告が本件事故直後から本件事故により右前後輪のタイヤ及びホイールに損傷が生じたことと申告していたこと、当該損傷が本件事故以外の機会に生じるような原因は存在しなかったことからすれば、本件事故が発生したことは明らかである。

(被告の主張)

ア 本件事故態様に関する原告の主張は、大型の清掃車を発見してすれ違った位置、本件陥没を発見した状況、本件陥没を避けられなかった理由等について変遷している。

イ 原告が本件道路を通勤のためにほぼ毎日通っていたこと、本件陥没が突然生成されるものではないことからすれば、原告は、本件トンネル内の状況についてよく認識できていたはずである。

また、原告車は、本件トンネル内を徐行して走行していたというのであるから、本件陥没に落ちたときにすぐ停止するのが自然である。そもそも、原告車は、自走不能となり、レッカー移動させられていることからすれば、本件陥没に落ちた後に約 100m も走行したというのも不自然である。

よって、本件事故は発生していない。

(2) 争点 (2) (本件陥没と原告車に生じた損傷との因果関係の有無)

(原告の主張)

前記 (1) (原告の主張) のとおり、本件事故が発生したことからすれば、本件陥没と原告車に生じた損傷との間に因果関係が認められる。

(被告の主張)

原告は、本件陥没を通過する前に、本件陥没に気づいていたのであるから、本件陥没の前で原告車を停止させ、対向車とすれ違った後に、本件陥没を避けて走行すれば本件事故は発生しなかったのである。そうすると、原告車の損傷は、別の原因によって形成されたものか、または、原告が意図的に原告車を本件陥没上を通過させたことによるものである。

よって、本件陥没と原告車に生じた損傷との間に因果関係がない。

(3) 争点 (3) (過失相殺の可否及びその割合)

(被告の主張)

前記 (2) (被告の主張) のとおり、原告は、本件陥没を通過する前に、原告車を停止させれば本件事故は発生しなかったから、原告に過失がある。

(原告の主張)

原告は、水たまり状の本件陥没を発見したが、前方から大型の清掃車が進行してきたこと、原告車の後方を後続車が走行していたことから、原告車を急停車させることはできなかった。また、原告は、水たまり状の本件陥没に気づいたが、明るい場所から暗いトンネル内に入ったことで目が慣れておらず、その深さなどは明確に把握できなかった。

そのため、原告は、やむなく減速して本件陥没を通過した。

(4) 争点 (4) (損害の額)

(原告の主張)

原告は、本件事故により、次のとおり合計 100 万 5648 円の損害を被った。

ア 修理費用	49 万 9016 円
イ レンタカー費用	41 万 1480 円

(ア) 原告は、平成 27 年 7 月○日から同年 9 月○日までの 42 日間、レンタカーを使用し、その代金として 41 万 1480 円を支払った。

(イ) 原告は、本件事故前から原告車を通勤等に使用しており、他に自動車を保有しておらず、原告車が使用できなくなると日常生活に甚大な支障をきたす状態であったから、原告にはレンタカー使用の必要性があった。

原告は、C自動車は原告車の修理期間について2、3週間程度で済むと説明したため、不便ではあるもののレンタカーを使用せずにバスを利用することにした。しかし、原告が、本件事故から2週間が経過した同年7月○日、C自動車に修理の状況を確認したところ、C自動車はD損保との交渉が進んでいないため、修理が遅れている旨説明した。そこで、原告は、修理の目処が立たなくなり、通勤等の不便も看過できないため、レンタカーを使用せざるを得なくなった。

そして、原告が、被告の担当者に対してレンタカーの使用について相談したところ、同担当者は、レンタカー費用も賠償する旨の回答をしていた。

D損保とC自動車は、同年8月○日、原告車の修理内容及び修理費用等に関する協定を成立させ、原告車の修理は、その約1週間後である同年9月○日に終了した。

以上のような経緯からすれば、原告がレンタカーを使用せざるを得なかった原因がD損保とC自動車の交渉の遅延であることは明らかであり、このような原因により生じる不便を原告が甘受すべき義務は到底認められない。

(ウ) レンタカー費用は、相当な修理期間について認められるところ、修理工場との交渉に当たる保険会社が、対物事故処理の専門家であるアジャスターを擁し、アジャスターに事故車の修理費を査定させ、対物事故の示談交渉に当たらせていることに鑑みれば、交渉に時間を要したことによる不利益を被害者側に課すことは、当事者間の公平に欠けるものといわざるを得ず、修理自体による期間のほか、事情に応じて見積その他の交渉をする期間も相当な修理期間に含まれるというべきである。

前記(イ)のとおり、本件において、原告車の修理期間が長期化した原因は、被告の契約していたD損保とC自動車との間で、修理費等についての交渉が難航したためであるから、修理期間が長期化したことにより生じたレンタカー費用を原告に負担させることは当事者間の公平を欠き許されない。

よって、原告がレンタカーを使用した期間は、相当な修理期間内であったといえる。

ウ 増額した通勤交通費 4152円

原告は、原告車を通勤に使用していたところ、本件事故により原告車を使用できなくなり、平成27年7月○日ないし同月○日の週5日間についてバス通勤を余儀なくされた。よって、次の計算式のとおり、原告の通勤交通費は、4152円増額した。

バス代 6240円 (260円×2×12日) - ガソリン代 2088円 (5.8km×2×12日×15円) = 4152円

エ 弁護士費用 9万1000円

原告は、弁護士費用として、上記アないしウの合計額の約1割である9万1000円の損害を被った。

(被告の主張)

ア レンタカー費用について

(ア) 原告車の修理内容からすると、修理に要する期間は、1,2日程度であること、原告の主張によれば、原告がレンタカーを借りたのは、本件事故から17日後である平成27年7月○日からであり、それまでの間は、バスや自転車を使用して通勤していたことからすれば、レンタカー使用の必要性も相当性も認められない。修理をどのように行うかは原告と修理工場との問題であり、D損保の関与するところではない。

- (イ) 原告車の修理の遅延は、もっぱら修理工場である C 自動車側の問題であり、その責めは、C 自動車に修理を依頼した原告に帰せられるべきである。
- イ 増額した通勤交通費及び弁護士費用について争う。

第 3 争点に対する判断

1 争点 (1) (本件事故の発生の有無及び事故態様) について

- (1) 前提事実並びに証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

ア 原告は、平成 27 年 7 月 7 日午前 8 時 20 分頃、自宅から勤務先に向かうべく原告車を運転し、本件道路の中央のやや左寄りを走行していた。

なお、原告は、当時、原告車で通勤していたため、週 5 日程度、本件道路を走行していた。

(甲 1、原告本人)

イ 原告車が本件トンネルの東側出入口付近に差し掛かったところで、原告は、本件トンネルの西側出入口の先に対向車が進行してくるのが確認できた。原告は、前方に本件陥没が見えたものの、水たまりのように見え、穴の深さなどは具体的に認識できなかったため、そのまま原告車のハンドルを左に切ったところ、原告車の右前後輪が本件陥没に落ちたが、そのまま通過した。原告は、がくんとという衝撃を感じたものの、原告車をその場で停止させず、約 100m 走行させたところで停止させた。(乙 2、原告本人)

- (2) 事実認定の補足説明

ア 被告は、本件事故が発生していないと主張するが、原告が本件事故発生の日に被告に対して本件事故の発生を申告していること(前提事実(4))、原告が本件事故直後に本件事故現場から原告車をレッカー移動させる作業の依頼をし、原告車が C 自動車に入庫されていること(前提事実(3))からすると、本件事故が発生したことは明らかであるから、被告のかかる主張は採用し得ない。

イ 原告は、大型の清掃車が対向方向から進行してきたので本件陥没を避けることができなかった、原告車は、時速 20 ないし 30 km で走行していたところ、本件トンネルに入った後はさらに減速したものの、原告車の後方に後続車が走行していたので急停止できず、減速してそのまま通過したと供述する。

しかし、原告は、大型の清掃車とすれ違った場所について、平成 28 年 11 月 8 日付けの陳述書においては、本件トンネル内である旨記載しているが、当法廷においては、本件トンネルを出た後である旨述べており、供述内容が変遷している。そして、当該供述が変わった理由について尋ねられると、原告が同年 9 月に自転車通勤になり、本件トンネルを自転車で通過したときに、本件トンネル内で大型の清掃車とすれ違うことが出来ないとわかり、上記陳述書に記載した事実が間違いであると気付いたと述べたものの、上記陳述書の作成時期が自転車通勤になった後であることを指摘されると、「気づいてはいますけど、そこに対してそんなに深く考えてはいなかったのです。」などと述べた。加えて、原告は、原告代理人弁護士に陳述書の記載が記憶と異なることを伝えたきっかけについても「別にきっかけはない」「覚えていない」などと曖昧な供述をしている。さらに、事故報告書(乙 2)に「対向車が来たため」と記載があるところ、原告は、被告の担当者に対して車種についてどのような説明をしたかを尋ねられると、「車種とか、そういうのは話していません。」と述べたものの、とっさのことで普通乗用車であること以外は覚えていない旨原告が回答したと被告

の担当者が述べたことについて指摘を受けると、原告は、被告の担当者に対して対向車の有無についても話をしていないなどと述べ、供述内容を変遷させており、かつ、その内容が事故証明書（乙2）の記載に反している。

原告の述べるとおり、時速約20ないし30kmよりもさらに低速で走行している場合に、後続車の存在を考慮すると安全に停止できないのであれば、原告が本件陥没を通過する直前、当該後続車が原告車に相当程度接近していたと考えられる。そのような状況で、原告の述べるとおり、原告車が本件陥没を通過した後、時速約10kmというさらに低速度で走行した場合には、当然後続車がすぐに原告車に追いついてしかるべきである。そうであるのに、原告は、本件陥没を通過した後、時速10km程度で約50m走行した間に後続車に追い抜かされていない旨述べ、また、その間後続車がずっと追従してきたかについては確認していないなどと述べており、供述内容が不自然かつ不合理である。

したがって、原告の上記供述は信用できない。他に原告主張の上記事故状況を認めるに足りる証拠はない。

2 本件道路は、被告が設置管理していたものであるところ、本件陥没により道路が通常有すべき安全性を欠いていたものであり、公の営造物たる本件道路の管理の瑕疵に当たる（被告が積極的に争わない）。

3 争点（2）（本件陥没と原告車に生じた損傷との因果関係の有無）について

前記1のとおり、原告車の右前後輪が、本件陥没上を通行するという本件事故が発生したことが認められ、他の原因もうかがわれないから、原告車の右前後輪等に生じた損傷は本件事故により生じたと認められる。

被告は、原告車の損傷が、別の原因によって形成されたものか、または、原告が意図的に原告車を、本件陥没上を通過させたことによるものであると主張するが、これを基礎付け、あるいは推認させる具体的な事情があるとは認められないから、被告のかかる主張は採用し得ない。

4 争点（3）（過失相殺の可否及びその割合）

本件事故態様は、前記1のとおりであるところ、原告が、本件陥没前で原告車を停止させ、または、本件陥没を避けて通行すれば、本件事故の発生は防げたといえる。そして、原告車の右前後輪のホイールの損傷は、ホイールの外側と内側の両方に生じているが、このような損傷は、道路陥没などの大きな段差を通過した際の下方向からの突き上げに対して、タイヤの弾力とサスペンションの伸縮機能では吸収しきれない衝撃がホイールに伝わった結果とされる（甲11の1ないし8、14、15）。原告車のホイールは、リム径が純正品より大きく（原告本人）、原告車のタイヤの扁平率が通常より低いため、衝撃がホイールに伝わりやすかったと推認できるから、原告が純正品よりリム径の大きいホイールを使用していたことも、本件事故の発生やその結果の程度に相当程度寄与したというべきである。

したがって、原告に3割の過失があると認めるのが相当である。

5 争点（4）（損害の額）

（1）修理費用について

原告車の修理費用は、合計49万9016円である（乙1、争いのない事実）。

(2) レンタカー費用について

原告は、原告車が使用できなくなると日常生活に甚大な支障をきたす状態であったから、原告にはレンタカー使用の必要性があったと主張するが、原告がレンタカーを利用したのは、本件事故後17日が経過した平成27年7月○日からであり、原告車の損傷及びその修理内容から見て、修理のために必要と認められる相当な期間を経過した後であることが明らかであるから（弁論の全趣旨）、レンタカー費用は、本件事故と相当因果関係のある損害とは認められない。

よって、レンタカー費用は、本件事故の損害として認められない。なお、原告は、被告の担当者がレンタカー費用も賠償する旨回答したと主張するが、これを認めるに足りる証拠はない。

(3) 増額した通勤交通費について

原告は、平成27年7月○日から同月○日までの間のうち12日間、バスを使って通勤した（弁論の全趣旨）。原告は、通勤に原告車を使用していたところ、本件事故により、原告車が修理のため使用できなくなったのであるから、上記期間について、バスで通勤したことにより増加した通勤交通費は、本件事故と相当因果関係のある損害と認められる。

原告の自宅から勤務先までの距離は5.8km、ガソリン代は1kmあたり15円であるところ（弁論の全趣旨）、バス代は片道260円、上記期間において原告の勤務日数は12日であるから（甲9、原告本人、弁論の全趣旨）、増加した通勤交通費は、次の計算式のとおり、4152円となる。

$$260 \times 2 \times 12 - 5.8 \times 2 \times 12 \times 15 = 4,152$$

(4) 以上によれば、原告は、合計50万3168円（499,016 + 4,152）の損害を負ったことが認められるところ、3割の過失相殺をすると、35万2217円（503,168 × (1 - 0.3)）（小数点切捨て。以下同じ。）となる。

(5) 本件事案の内容、審理経過及びその他本件に現れた一切の事情を考慮すると、原告の弁護士費用は、3万5221円と認めるのが相当である。

(6) したがって、原告が被告に請求しうる損害額は、38万7438円となる。

6 小括

したがって、原告の請求は、38万7438円及びこれに対する本件事故日である平成27年7月7日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由がある。

第4 結論

以上の次第で、原告の請求は、上記限度で理由があるから、その限度で認容し、その余は理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。