

トンネルの天井に車両を接触させた運転手に対して 事故についての過失が争われた事例

— 大津市道損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔一審判決〕平成一五年二月一六日
大津地方裁判所 請求一部認容（確定）

はじめに

本件は、原告の従業員が原告所有のトラック（以下「本件車両」という。）を運転して走行中、大津市管理の市道のトンネル（以下「本件トンネル」という。）の天井に本件車両が接触して車両が損傷したことにより、原告が被ったとする損害の賠償を国家賠償法第二条に基づき損害賠償請求をしたものである（請求額七一六万九、四〇八円）。

（前提となる事実）

① 原告は、引越荷役事業及び作業請負、梱包事業等を業とする株式会社であり、トラックを所有していた。

② 原告の従業員で原告所属の運転手（以下「運転手」という。）は、本件車両に顧客の荷物を積載して、本件トンネル内に進入し、出口付近で本件トンネル天井に本件車両を接触した（以下上記事故を「本件事故」という。）。

一 主な争点

入口付近より出口付近の高さが低いトンネルにおいて、通過しようとする車両の運転手が安全にトンネル内を通過できるように高さ制限があることを道路管理者が明示し、車両の通行を禁ずるなどの措置を行わなかった場合、トンネルの天井に車両を接触させた運転手に対して事故についての過失が認められるか。

1 本件事故についての被告の責任と原告の過失について（争点1）

(1) 原告の主張

ア 本件事故当時、本件トンネルの入口には注意を促すような標識はなく、本件車両の車高は三・三メートルで、本件トンネルの入口は四・二メートルの高さであったことから、運転手は、目視により進入可能であると判断し、本件トンネル内へ進入したところ、本件トンネルは出口では三メートルの高さしかなかったため、本件車両は出口付近で、本件トンネルの天井に接触し立ち往生することとなった。

イ 本件トンネルについて、入口と出口の高さが一定でないのであれば、被告は、安全に車両がトンネル内を通過できるよ

う、高さ制限があることを明示し、三メートルを超える車高を有する車両の通行を禁ずる措置を講ずべきであるのに（なお、本件事故後、本件トンネルの入口に「けた下制限高三・〇M」との標示が設けられた）、これを怠ったのであるから、被告には道路の設置及び管理に瑕疵があった。

ウ トンネル入口に何ら注意が促されていない場合、入口と出口で高低差があると判断するドライバーは皆無であり、そのまま進入することに過失はない。道路交通法上も、トンネルを進入する際の一旦停止義務を認めていない。本件トンネルについては、その途中で坂道となっていることは容易に判別できない。また、途中で出られないようなトンネルであれば、その入口に高さ制限についての看板が設けられているのであって、運転手は、高さ制限の看板がなければ、入口と出口との間に高低差があったとしても、それが車両の通行が不可能なトンネルだとは認識しない。さらに、運転手は、引越荷物を搬送しており、本件トンネルが横幅の狭いトンネルであったから、徐行していた。

(2) 被告の主張

ア 本件事故当時、原告が進入した本件トン

ネルの入口には、「けた下高三・〇M」の標示がなかったものの、運転手は、進入に際して十分余裕のある高さを有していないことは目視により判断し得たのであり、また、前方の出口へ抜けるに際して前方を目視していれば、道路が上方に傾斜し、一方上部は並行であり、自ずと出口付近の高さが低くなっていることが十分認識し得る状況にあった。

イ 本件事故当時、本件トンネルの周辺部分が工事中であったので、「最徐行」の看板が設置されていて、徐行運転での注意が促されていたから、本件車両が徐行により、進行しておれば、途中の高低差に気付き、接触事故は回避し得た。

ウ したがって、入口の高さに余裕があつて、本件トンネルに進入したとしても、運転において、慎重を期して徐行するなどして、天井の高さに注意を払っておれば、途中、車高との関係で、天井部分が接触する可能性を予期することは十分できた。しかるに、運転手は、本件トンネルの入口の高さが進入可能な高さを有していることから、出口も同様の高さを有するものと判断し、徐行することなく、相当の速度で進行して、自車の上部を本件トンネルの天井に接触させ

たのであるから、運転手には、本件トンネルの入口の高さと同等の高さが続いていると軽信した過失が存し、その割合は三〇パーセントを超えるものである。

2 本件事故によって原告の被った被害について

―他の争点―(争点2)

(1) 原告の主な主張

本件事故によって、原告は、下記のとおり損害を被った。

ア 修理代 一六五万六、〇〇〇円

本件事故により、本件車両のコンテナ部分に損傷が生じたが、車体部分には損傷はなかつたので、全損の状態ではない。原告は、本件車両全体を廃棄処分して新車を購入するより、コンテナ部分を積み換える方が安上がりであるから、本訴において、修理代金を損害として、請求する。損害賠償は原状を回復することが本来の目的である、本件車両のコンテナ部分については、中古市場は確立されておらず、市場が形成されている中古車のように再調達できないのであるから、原状回復としては、修理費を補填する以外にはあり得ない。

イ 休車代 五三一万三、四〇八円

本件事故直前三ヵ月間の当該支社の売上

平均から経費を控除した金額を、当該支社のトラック保有台数分で割り出し、一日の営業利益を算出し、これに休業日数を乗じたもの。

(2) 被告の主な主張

ア 修理代について

本件車両の損傷部分は、車両上部の箱部分で、この新品価格は二七〇万円であるところ、法定減価償却残存率換算表の法定耐用年数一〇年を採用し、経過年数八年一月でみると、損傷コンテナの時価額は、三万五、六〇〇円となる。交通事故による損傷の賠償額評価としては、修理費が時価額を超える部分には、時価額が当該交通事故による損害額と認定されることを全損として処理されている。本件において、例外を認める特段の事情は存しない。

イ 休車代について

本件車両の損害が全損であるから、休車損害は発生しない。本件事故により、原告には減収がみられないのであるから、休車損は発生していない。なお、本件車両の稼働率についての主張立証はない。

仮に、数日分の休車損害が認定されるとしても、一日五万五、三四八円は過大に過ぎる。三カ月平均の当該支社の営業利益を

保有台数で割ると、一台当たり一九万七、〇六〇円の営業利益となり、その他の売上を加えたとしても、休車損害は、一日当たり六、五六九円を超えることはない。

二 争点に対する裁判所の判断

1 主文

被告は、原告に対し、二七二万八、四五四円及びこれに対する訴状到達翌日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

2 判断のポイント

(1) 本件事故についての被告の責任と原告の過失について（争点一）

ア 本件トンネルは、被告の管理する市道のトンネルで、本件車両の進行方向から見ると、上り勾配となっており、入口付近の高さは四・二メートル、出口付近の高さは三・五メートルである。本件事故当時、本件トンネルの入口付近には「けた下制限」についての標識等は設置されておらず、本件事故後に、本件トンネルの入口付近に「けた下制限高三・〇M」との標示が設けられていた。

イ 運転手は、本件車両に顧客の荷物を積載し、被告の管理する市道を走行し、本件ト

ンネルに差しなかった。運転手は、本件事故当時、本件トンネルの入口には注意を促すような標識はなく、入口の高さは四・二メートルくらいであり、他方、本件車両の高さは三・三メートルであったことから、目視により進入可能であると判断し、本件トンネルに進入した。しかし、本件トンネルが、上記アのような状況にあったため、出口付近で、本件車両が本件トンネルの天井に接触し、本件車両のコンテナ部分に損傷が生じた。

ウ 被告は、管理する道路である本件トンネルが上り勾配となっていて、入口付近より出口付近の高さが低いのであるから、本件トンネルを通過しようとする車両の運転手が安全にトンネル内を通過できるように高さ制限があることを明示し、三メートルを超える車高を有する車両の通行を禁ずるなどの措置を講ずべきところ、これを怠ったのであるから、道路の設置及び管理に瑕疵があったというのが相当であり、国家賠償法二条一項による責任がある。

エ 運転手において、本件トンネルを出口へ抜けるに際して前方を目視していれば、道路が上方に傾斜しているのに対して、上部は並行であることから、自ずと出口付近の

高さが低くなっていることが十分認識し得る状況にあったとは認め難い。また、本件事故当時、本件トンネルの入口付近には、その周辺部分が工事中であったので、「最徐行」の看板が設置されていたとしても、そのことをもって、本件トンネルに進入し、出口付近が低くなっていたため、本件車両のコンテナ部分を本件トンネルの天井に接触させた本件車両の運転手に本件事故についての過失があったと評価することは相当ではない。したがって、本件事故について運転手にも過失があったとして、本件事故によって原告の被った被害について過失相殺をいう被告の主張は採用できない。

2 原告の被った損害について（争点2）

(1) 修理代について

①本件事故により、本件車両はコンテナ部分が損傷したが、車体部分には損傷はなく、原告において車検を済ませていること、②損傷したコンテナ部分を修理するには、一六五万六、〇〇〇円を要すること、③上記修理は損傷したコンテナ部分を取り替えることを主たる内容とされていること、④本件車両は購入後約九年一月経過していること、⑤損害保険会社の担当者の調査結果によれば、法定減価償却残存率換算表による残存率を

適用して、本件車両の時価は、コンテナ部分が三八万四、〇〇〇円とされていること、⑥中古車と異なり、コンテナ部分については、中古車市場のような市場は形成されておらず、同種同等の物を入手し得ることは困難であること、以上に加えて、不法行為による損害賠償は本来事故前の現状を回復することにあることをあわせ考えれば、コンテナ部分の取り換えを前提とした修理費全部を本件事故と相当因果関係のある損害として被告に負担させることは約九年一月間使用したことによるコンテナ部分の価値の減価分についてまで被告に負担させる結果になるから相当ではなく、他方、本件事故時の時価をもって損害とすることは中古車のように同種同等のものを入手できる状況にない原告をして原状回復を原則とする不法行為の法意に照らして相当とはいえないから、本件においては、上記説示に加えて諸般の事情をも鑑み、本件事故と相当因果関係のある修理費相当の損害として被告において負担すべき損害は、上記修理見積費の二分の一に相当する八二万八、〇〇〇円をもって相当と認める。

(2) 休車代について

当該支社では、本件事故により本件車両が損傷して稼働し得なかったため、前年度に比較して、売上が一ヵ月平均六四六万円、営業利益が一ヵ月平均一七一万六、〇〇〇円減少したところ、その

うち、本件事故と相当因果関係のある損害として、被告において負担すべき休車代は、一六六万四五四円と認めるのが相当である。なお、本件車両の損傷箇所、修理内容等に鑑み、休車期間としては、三〇日をもって相当と認める。