

走行中の普通乗用車が停止車両を避けるためセンターラインを越えたところ、路面の陥没部分に脱輪し損傷を受けたとして、道路の管理瑕疵が争われた事例

＜平成 21 年 12 月 8 日 姫路簡易裁判所判決＞

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、4万4650円及びこれに対する平成21年3月13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10分し、その7を原告の、その余を被告の負担とする。
- 4 この判決は、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、14万3313円及びこれに対する平成21年3月13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

1 請求原因の要旨

本件は、原告が所有、運転する普通乗用自動車（以下「原告車両」という。）が、平成21年3月13日午後5時20分ころ、兵庫県姫路市白国3丁目1-30先道路（以下「本件道路」という。）を走行中、同道路が右に緩いカーブに差し掛かったところで、そのカーブの左側に車両が停まっていたため、その車両を避けようとしてセンターラインを越えたところ、センターラインを越えたすぐ右側の路面が陥没しているのを発見し（以下、この陥没を単に「陥没部分」という。）、直ちに左にハンドルを切ったが、原告車両のフロントタイヤは陥没部分を避けて通れたが、リヤタイヤが陥没部分に脱輪し、その脱輪によって原告車両が損傷を受けた（以下、これを「本件事故」という。）。その結果、車両修理費4万3313円及び弁護士費用10万円の合計14万3313円の損傷を負ったとして、被告に対し、民法709条に基づき、前記損害金及びこれに対する平成21年3月13日から支払済みまで年5分の割合による遅延損害金の各支払を求めた事案である。

なお、本件道路は、アスファルト舗装された道路であるところ、本件事故現場は舗装が破損し、そのため直径約30センチメートル、深さ約15センチメートルの陥没部分があり、道路通行上非常に危険な

状態にあり、道路が通常備えるべき安全性を全く欠いていたもので、本件事故は、その陥没部分に脱輪した結果起こったものである。本件道路は市道であり、その設置責任者は被告であるところ、本件事故は、上記のとおり、被告の本件道路に対する設置管理に瑕疵があったことによるものであり、被告は、国家賠償法2条1項の規定に基づき、損害賠償を負う。

2 当事者間に争いのない事実及び証拠等により容易に認定できる事実

- (1) 原告車両は、原告所有である。
- (2) 原告車両は、平成21年3月13日午後5時20分ころ、本件道路を走行していた。
- (3) 本件道路はアスファルト舗装された道路であり、本件事故現場に直径約30センチメートルの陥没部分があった。
- (4) 平成21年3月13日午後5時20分ころ、本件道路付近は雨が降っていた。
- (5) 本件道路は市道であり、設置責任者は被告である。

3 中心的争点

- (1) 本件事故発生の実態（原告車両の損傷は、陥没部分に脱輪したことによるものか。）

（被告の主張）

ア 本件事故の発生の実態については、知らない。

なお、本件事故の状況について、原告は、本訴提起以前においては、被告に対して、「道路に散乱した舗装材に後部車輪が接触した。」と申告していたが、本訴においては「リヤタイヤが陥没部分に脱輪した。」というものであって、原告の主張には、矛盾ないし変遷がある。

本件事故当日、警察及び原告からの連絡により現場臨場したX外2名の姫路市職員は、本件事故状況について、原告より「散乱した舗装材と接触した」との説明しか受けておらず、「リヤタイヤが陥没部分に脱輪した」との事故状況は、本訴になって初めて出てきた主張であり、原告の「リヤタイヤが損傷した」との申告に従い、Xが本件道路にて原告車両を確認したところ、右後部車輪スチールホイール部の歪みは確認できたが、タイヤのバーストは確認していない。

イ 原告車両の損害については、知らない。

なお、仮に、本件道路に陥没部分があっても、以下のとおり、被告に責任はない。

- (ア) 陥没部分の深さについて、原告は、約15センチメートルと主張するが、深さは約5センチメートル、横約50センチメートル、縦約30センチメートルであり、車両が安全・的確に走行している限り、道路通行上の支障は生じない。

陥没部分の深さについては、現場に臨場したXが、通例どおり、陥没部分の一番深い箇所を調査の上で測定したものであり、また、本件道路の舗装は、三層で構成されており、表層は密粒度アスファルト（5センチメートル）、上層路盤は粒調碎石（10センチメートル）、下層路盤は切込碎石（10センチメートル）の各層が乳剤で接着されている。舗装の剥がれは、通常表層部のアスファルト部分のみ剥がれて5ないし6センチメートルの陥没になるのであって、さらに上層路盤の碎石が10センチメートルほど部分的に掘られることは考え難い。当日確認したところ、表層のアスファルトの散乱は見受けられたが、その下に敷かれている碎石の散乱は確認できなかった。よって、本件道路の舗装構造上も15センチメートルもの深さの陥没は、説明困難である。

- (イ) また、本件道路は、見通しの良いほぼ直線の道路であり、当時雨は降っていたものの、雨量は1時間当たり1ないし2ミリメートルと微量であって、視界を遮るほどのものではない。

さらに、本件事故当日の日没は、18時05分であるので、それより45分前の17時20分ころは明るさは十分にあったものと思われる。

よって、原告は、多少距離が離れていても、道路の破損状況を認識できたはずである。

ウ また、仮に、原告車両が本件道路の陥没部分を走行したとしても、原告車両の損害と本件道路の瑕疵（陥没）との間には、陥没部分の形状と後部車輪の破損状況との不一致から考えても、因果関係は存在しないといえる。

すなわち、原告車両のタイヤ接地面とスチルホイール外側との距離は、以下のとおり 12.675 センチメートルであるのに対し、陥没部分の深さは、前述したとおり約 5 センチメートルであり、この様に、タイヤの接地面とスチルホイールの外側の距離と陥没部分の深さとが大きく異なる場合、「陥没に脱輪してスチルホイールが破損した」との説明は不自然、不合理といわざるを得ない。

原告車両のタイヤサイズ 195(断面幅) / 65R15(扁平率)

扁平率(%) = 断面高さ ÷ 断面幅(mm) × 100

断面高さ = 断面幅 × 扁平率 ÷ 100

= 195 × 65 ÷ 100

= 126.75mm

= タイヤ接地面とスチルホイール外側との距離

(原告の主張)

ア 原告は、一貫してリヤタイヤが陥没部分に脱輪したと主張しているもので、原告は、本件事故後、直ちに 110 番通報によって来た警察官に事故状況の説明をし、現場検証した。それにより、事故証明書も路面陥没と記載されている。原告が、警察官に説明をしている間も、通行車両が陥没部分に脱輪させていた。X も、その後、本件事故現場に到着し、原告車両が陥没部分に脱輪し、タイヤがバーストしたこと等も確認しているし、タイヤ交換をしたロードサービスの担当者も確認をしている。

イ 原告は、走行車線上に停止していた車両を避けるため、反対車線に出て脱輪したのであり、本件道路は普段通行するところではなく、本件事故当時、雨風が強く、時間帯が薄暮のため前方の見通しも悪かったため、道路の陥没は全く判らなかった。また、陥没部分の深さは、5 センチメートルのところがあったとしても、深いところは 15 センチメートル位あった。

被告は、タイヤ接地面とスチルホイール外側との距離が 12.675 センチメートルあるから、脱輪してホイールが破損することはないと主張するが、陥没部分の深さは 5 センチメートルではなく、深いところは 15 センチメートル位あり、タイヤが脱輪した時、車体はその衝撃で 10 センチメートル以上下がるので、ホイールは当然陥没部分の周りに接触するのであり、陥没した路面にタイヤが落ち込んだショックでタイヤがバーストし、ホイールが破損し、走行不能となったのである。

(2) 原告車両の損害額

(被告の主張)

仮に、本件道路の瑕疵（陥没）によって原告車両の後部車輪が破損したとしても、現状回復のために、タイヤ、スチルホイール、ホイールキャップの全てを交換しなければならないのか。破損部分の補修で足りるのではないかとの疑問がある。

(原告の主張)

原告車両は、陥没部分に脱輪したことにより、タイヤがバーストし、ホイールが損傷したものである。

(3) 原、被告間の過失割合

(被告の主張)

仮に、本件道路の瑕疵（陥没）によって原告車両に損害が発生したとしても、以下の事情に鑑みると、原告の過失割合は 5 割を下らない。

ア 本件道路は、見通しの良いほぼ直線の道路であり、本件事故の時間帯、天候からして、視認状況は良好であったと思われるから、舗装の破損状況を予め認識できたはずであるが、原告は、漫然と走行し、それを見落とした。

イ 陥没部分の大きさは、横約 50 センチメートル、縦約 30 センチメートル、深さ約 5 センチメートルであって、さほど大きなものではないから、安全な速度と的確なブレーキ・ハンドル操作をもってすれば、タイヤなどの破損は回避できたはずであるが、原告は、漫然と走行し、かかる回避義務を怠った。

(原告の主張)

原告車両は、陥没部分に脱輪したことにより損傷したもので、被告の本件道路の設置管理に瑕疵があり、全面的に被告に責任がある。

第3 当裁判所の判断

1 争点 (1) (本件事故発生の実態～原告車両の損傷は、陥没部分に脱輪したことによるものか。) について

(1) 被告は、本件事故については不知と主張するので、その発生について、以下、検討する。

ア 被告は、答弁書において、「事故の状況について、本訴以前、原告は被告に対し『道路に散乱した舗装材に後部車輪が接触した』と申告していた」と主張し、被告準備書面 1 においても、原告より、『市道水上 136 号線を原告車両にて北西に進行中、散乱した舗装材と接触し、タイヤが損傷した』との説明をうける。」と主張しているところ、証人 X も同様の証言をし、その接触を原因とする原告車両の損傷については、被告に責任があることを認めている。

イ 当事者間に争いのない事実及び証拠等により容易に認定できる事実によると、原告車両が、平成 21 年 3 月 13 日午後 5 時 20 分ころ、雨が降っているなか本件道路を走行したこと、本件道路は、被告に設置責任があるアスファルト舗装された市道で、そこに直径約 30 センチメートルの陥没部分があったことがそれぞれ認められる。

ウ そこで、その陥没部分に原告車両が脱輪したか否かについて判断するに、被告は、本件事故の状況について、本訴提起以前においては、原告は、被告に対して、「道路に散乱した舗装材に後部車輪が接触した。」と申告していたが、本訴においては「リヤタイヤが陥没部分に脱輪した。」と主張するもので、原告の主張には矛盾ないし変遷があり、原告車両が陥没部分に脱輪した事実はないと主張する。

一方、交通事故証明書によると、本件事故は「路面陥没」によるものとなっており、また、証人 X の証言によると、本件事故の原因は、同人作成の決裁文書に記載されているとおり、原告車両が、舗装の老朽化により散乱した舗装材と接触し、車体が損傷したというものであるが、当日の警察から姫路市への事故報告については、道路の陥没部分に車両が脱輪した旨のものであったと証言すると共に、同人の証言からは、姫路市の本件事故に対する調査やその結果報告に不十分さが認められ、また、事故結果に対する同人の認識に欠ける部分が窺われ、上記決裁文書については、十分な信用性があるとまではいえない。さらに、同人の証言は、原告車両の損傷については、本件道路に散在していた舗装材に接触したことによるものと言いつつ、原告代理人の質問に対し、舗装材は、陥没付近あるいは陥没部分の上に存在したというものである。

そうすると、少なくとも、原告車両が陥没部分を走行した事実が認められる。

エ 以上の事実を総合的に判断すると、原告車両は、陥没部分にあった舗装材に当たると共に陥没部分に脱輪したと認めることができる。

(2) なお、被告は、仮に本件道路に陥没部分があっても被告に責任はなく、また、仮に原告車両が本件

道路の陥没部分を走行したとしても、原告車両の損害と本件道路の瑕疵（陥没）との間には、陥没部分の形状と後部車輪の破損状況との不一致から考えても因果関係が存在しないと主張するが、原告車両が、陥没部分にあった舗装材に当たり、同時に横約 50 センチメートル、縦 30 センチメートルの穴である陥没部分に脱輪した事実から判断すると、深さが約 5 センチメートルであったとしても、原告が主張するタイヤのバースト、スチルホイールとホイールキャップの損傷が生じることは充分あり得ることであり、また、被告においても、X 作成の決裁文書に、原告提出の概算見積書と同様の概算見積書が添付されていること及びその他証拠と併せ判断すると、原告主張の損傷を認めることができる。

2 争点 (2) (原告車両の損害額) について

原告車両が、陥没部分にあった舗装材に当たり、同時に陥没部分に脱輪した事実から判断すると、原告車両のタイヤがバーストし、スチルホイールとホイールキャップが損傷したと認められること及び X 作成の決裁文書にも、原告提出の概算見積書と同様の概算見積書が添付されていることについては、先に述べたとおりであるが、以上の点から判断すると、原告車両の損害額は、4 万 3313 円と認められる。

3 争点 (3) (原、被告間の過失割合) について

原告は、走行車線上に停止していた車両を避けるため、反対車線に出て脱輪したのであり、本件道路は普段通行するところではなく、本件事故当時、雨風が強く、時間帯が薄暮のため前方の見通しも悪かったため、道路の陥没は全く判らなかつたと主張する。

確かに、原告の走行車線上に停止していた車両があり、原告は、それを避けるために反対車線に出たことが認められ、本件事故当時、雨が降っていた事実も当事者間に争いが無いところであるが、原告本人の陳述書及び原告本人尋問において、原告は、本件道路は時々通るところで、道路の状況は判っていたと供述しており、また、本件道路は、見通しの良い緩やかなカーブの道路であることからすると、原告は、陥没部分のある程度手前で、その陥没を認識できたものと考えられる。さらに、本件事故当時、雨が降っていたとはいうものの、雨量は 1 時間当たり 1 ないし 2 ミリメートルであり、事故当日の日没が 18 時 05 分であったことを併せ考えると、本件事故発生時において、本件道路の陥没が全く判らなかつたという原告の主張、更には、タイヤが脱輪して初めて陥没があったことが判ったという原告本人尋問における同人の供述は信じられない。現に、原告は、訴状において、「センターラインを越えすぐ右側の路面が陥没しているのを発見し、直ちに左にハンドルを切ったが、原告運転車両のフロントのタイヤは陥没は避けて通行したが、リヤタイヤが陥没部分に脱輪した」と原告の供述等と矛盾する主張をしている。

そうすると、原告は、原告の走行車線上に停止していた車両にのみ気を奪われ、対向車線を含む前方注意義務を怠ったといわざるを得ない。

以上、本件事故の態様等を総合考慮すると、その過失割合は、原告 20 に対し、被告 80 とするのが相当である。

4 結論

以上、当事者間に争いのない事実、証拠等により認定できる事実及び各争点に対する判断に基づき判断すると、原告車両の損害は 4 万 3313 円と認定でき、原、被告間の過失割合が 20 対 80 となることからすると、原告に認められる額は 3 万 4650 円となり、弁護士費用については、本件事故の態様、本件審理の経過、認容額等に照らし、1 万円が相当である。

よって、原告の請求は、4 万 4650 円及びこれに対する平成 21 年 3 月 13 日から支払済みまで年 5 分の割合の割合による遅延損害金の限度で理由があるから、これを認容し、その余の請求は、理由がないので棄却することとし、主文のとおり判決する。