

# 自動車が走行中、道路に存在した路面のくぼみによって車体が沈み込んだことにより、道路の中央線上に設置されていたチャッターバーに衝突し損傷した事故について、道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

〈平成 27 年 6 月 10 日 さいたま地方裁判所熊谷支部判決〉

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、90 万 2000 円及びこれに対する平成 24 年 10 月 21 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 を原告の負担とし、その余を被告の負担とする。
- 4 この判決は、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

- 1 被告は、原告に対し、329 万 7121 円及びこれに対する平成 24 年 10 月 21 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 訴訟費用は被告の負担とする。
- 3 仮執行宣言

### 第 2 事案の概要

- 1 本件は、原告が、被告が管理する県道 A 号 B 線（以下「本件道路」という。）を自動車で行進中、同車両の底部が同道路中央線上のチャッターバーに衝突して損傷した事故（以下「本件事故」という。）について、本件事故は、本件道路に存在した路面のくぼみに同車が沈み込んだことが原因であり、被告に本件道路の設置又は管理に瑕疵があったと主張して、被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、329 万 7121 円及びこれに対する本件事故の日である平成 24 年 10 月 21 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た事案である。

## 2 前提事実（以下の事実は、当事者間に争いがないか、証拠上容易に認められることができる事実である。）

- (1) 被告は、X 県 Y 郡 Z 町国有林 72 林班付近路上（以下「本件事故現場」という。）を含む本件道路を管理している。
- (2) 原告は、イギリスケータラム社製の小型乗用自動車スーパーセブン（以下「本件車両」という。）を所有している。
- (3) 本件事故の発生

原告が、平成 24 年 10 月 21 日、ツーリング仲間の運転する複数の車両とともに、片側一車線の本件道路を C 県方面から D 湖方面に向かい、本件車両を運転して進行していたところ、本件事故現場付近において、ツーリング仲間のうちの一人が運転し、同所付近を走行中の別の自動車（以下「別件車両」という。）の底部のオイルパンに穴が開き、エンジンオイルが漏れ出たことにより、原告進行車線（以下「原告車線」という。）の道路上にエンジンオイルがまかれる事故が発生した（以下「先行事故」という。）。

その後、原告は、同日午後 4 時過ぎ頃、本件事故現場付近において、本件車両を運転して、本件道路を C 県方面から D 湖方面に向かい進行させる際、上記のとおり原告車線上にエンジンオイルがまかれた部分が存したことから、同車線を進行させることを避けて、同車線の対向車線（以下「対向車線」という。）に一旦進路変更し、エンジンオイルがまかれた部分を通り過ぎた後、再度原告車線に進路変更することにした。そして、本件車両が、対向車線を進行してエンジンオイルのまかれた部分を通り過ぎた後、対向車線から原告車線に進路変更し、本件道路の中央線を越える際、中央線上に設置されていた金属製のチャッターバー（反射板）に本件車両の底部を衝突させ、本件車両のオイルパン等を破損させた。

- (4) 本件事故当時、本件事故現場付近の本件道路上には、少なくとも、約 100 メートルにわたり、深さが最深部で約 6 センチメートルの、車両のわだちによって道路の路面が沈み込んだくぼみ（以下「本件くぼみ」という。）が存在した。

## 3 争点及び争点に関する当事者の主張

- (1) 本件くぼみが本件道路の設置管理の瑕疵に該当するか、本件事故がかかる瑕疵に起因するものか（原告の主張）

ア 本件事故現場付近の道路表面には本件くぼみがあり、中央線部分及び車線中央部が盛り上がっていた。中央線上には、高さ 7 センチメートルの金属製のチャッターバーが等間隔で設置されている。本件事故現場付近は、道路表面が車線中央部の高さと比べて、本件くぼみにより、少なくとも五、六センチメートル程沈み込んでいる。そのため、車両が本件くぼみを進行する場合、車輪が沈み込んでいる部分を走行するだけ、車両の底部と道路表面との距離が短くなる。

自動車の保安基準を定める道路運送車両の保安基準によれば、自動車の地上高（全面）は、9 センチメートル以上となっている。本件車両は、平成 24 年 9 月 24 日に継続検査を受け、埼玉運輸支局長から自動車検査証を受け、上記基準を満たしており、少なくとも 9 センチメートル以上の地上高があった。

原告車線と反対車線とを車線変更して中央線をまたぐ場合、自動車検査証が交付されている最低地上高 9 センチメートルの自動車であっても、道路の路面の沈み込み部分が存在し、その深さが 3 センチメートルあれば、車両の底部がチャッターバーと接触することになる。本件道路を管理する被告が、道路表面に凹凸がないように維持管理し、車両が道路を安全に進行できる状態にしておか

なければ、本件道路を進行する車両が、路面やチャッターバーと接触して破損することとなる。

そうすると、本件事故現場付近における深さ五、六センチメートルの本件くぼみは、通行する車両が底部を道路の路面やチャッターバーと接触させるおそれがあり、本件道路が本来備えるべき安全性を欠くものであって、被告が本件くぼみを補修せず放置したことは、本件道路の設置又は管理の瑕疵に当たる。

原告は、本件車両を運転して、対向車線から原告車線に進路変更を行った際、同地点に本件くぼみがあり、本件くぼみ分だけ本件車両が沈み込んだ状態となり、中央線上のチャッターバーに本件車両の底部が衝突して、その衝突により本件車両のオイルパン等を破損したものであるから、本件事故はかかる瑕疵に起因する。

イ 本件事故が専ら原告の過失により生じたものであるとの被告の主張は、否認する。

本件のような相当程度の長さにわたる車両のわだち跡による凹凸の場合には、沈み込んだ深さが一見して分からず、走行中に車両底部に道路表面が接触するかどうかを判断することが困難である。

また、チャッターバーに接触しないように、チャッターバーの間を本件車両がすり抜けることは不可能である。本件車両と同程度の最低地上高の車両は、本件車両以外にも多数存在すること、段差がある部分での接触に関し、車両最低部の高さを測るには、車体の長さを考慮する必要があるが、本件車両は、他の車種の全長と比較しても短いことからすれば、本件車両を特別視する必要はない。

(被告の主張)

ア 本件くぼみは本件道路の設置又は管理の瑕疵に該当しない。

チャッターバーの製品高は5センチメートルであるが、路面からは約6センチメートルであった。

別件車両は車両の底部を路面に衝突させており、地上高が9センチメートル未満の違法状態であることが疑われるが、別件車両の運転手とツーリング仲間である原告が運転する本件車両も、改造により、地上高が9センチメートル未満の違法状態であったことが疑われる。

本件道路の道路標示は一部がすれて不鮮明になっていたが、本件事故現場付近には、「路面凹凸あり」の道路標識が設置されており、通行者に対する注意喚起が行われていた。

イ 本件事故は、専ら原告の過失により生じたものであり、被告に責任はない。本件事故が発生したのは、昼間で、天候も良く、原告は、チャッターバー及び本件くぼみの有無並びにこれらの概ねの高低差を十分認識できた。また、本件車両の車高は、他の車種と比較しても特に低く、原告は慎重に本件車両を運転すべきであった。原告が、本件車両を対向車線にはみ出させなければならない状況であったとしても、ツーリング仲間に対向車線の交通誘導を依頼などした上で、チャッターバーが設置されていない箇所でも中央線をまたぐこともできたはずである。

## (2) 過失相殺

(被告の主張)

仮に被告に責任が生ずるとしても、被告が前記(1)イで主張する事情からすれば、相当な過失相殺が認められるべきである。

(原告の主張)

争う。

原告が前記(1)イで主張する事情に加え、原告がこれまで路外施設に入る際に本件車両の底部を接触させたことがないことからすれば、被告の過失相殺の主張に理由はない。

## (3) 損害額

(原告の主張)

ア 修理費用 299万7383円

本件事故により、本件車両は、底部にあるオイルパンが破損し、また、フレームが曲がったり、マフラーがずれてその側面が損傷するなどし、修理費用として299万7383円を要する。原告は、本件車両を205万円で購入しているが、これは個人の売主から特別に安く購入したものであるが、本件車両は、少なくとも330万円程の価値を有するから、経済的全損ではない。

本件車両は、金属製のフレームの強度等を計算した上で、車両全体のバランスを保つように設計されているため、車両全体のバランスを崩さないように修理をする必要があり、フレームの一部にでも、他の部品との不整合を生じた場合、シャーシのゆがみを生じ、更なる車両の故障を誘発するおそれがある。また、フレームを補強した場合には、その車両は以前のオリジナルの車両とはいえなくなるが、修理に当たっては、オリジナル性を保った修理が前提とならなければならない。よって、フレームの交換が必要であり、被告の主張するフレームの補強という修理方法は問題がある。

イ 弁護士費用 29万9738円

ウ 合計 329万7121円

(被告の主張)

ア 原告の主張アは、不知。

原告は、本件車両の修理方法としてフレーム交換を前提とし、フレーム交換費用として242万円を請求しているが、本件車両の修理は、フレーム交換でなく、フレームの補強等に対応可能であり、フレームの補強等を前提とした本件車両の修理費用は、118万6931円である。

イ 同イは、争う。

### 第3 当裁判所の判断

1 証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件車両について

本件車両は、初度登録が平成10年8月、長さ338センチメートル、幅158センチメートルであり、平成24年9月、継続検査を受け、自動車検査証が交付されている。

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示163条により、普通自動車の最低地上高は、9センチメートル以上(全面)とされているところ、本件車両は、本件事故当時、9センチメートルの最低地上高が存在した。本件車両の最低地上高は、一般的に車高が低い他社のオープンカーの最低地上高(十二、三センチメートル程)と比較しても更に低かった(なお、被告は、本件車両が改造により本件事故当時の最低地上高が9センチメートル未満であったことが疑われる旨主張するが、本件車両について改造の事実をうかがわれせる証拠はないから、被告の上記主張は採用できない。)

(2) 本件事故当時の本件事故現場の状況

本件道路の本件事故現場付近における状況は、別紙平面図記載のとおりであり、本件事故は、別紙平面図②の左側付近で発生した。

本件道路は、主要地方道で、本件事故現場付近においては、山間部を通っており、C県方面(北側)からD湖方面(南側)に至る、舗装された、一車線の幅員約3メートルの片側一車線の道路であり、追い越しのための右側部分へのはみ出しを禁じる旨の中央線(黄色実線)が引かれている。原告車線側から見て、本件事故現場付近を過ぎると、右側に曲がるいわゆるヘアピンカーブが存在する。中央線上には、金属製のチャッターバー(反射板)が、道路に対し概ね45度の向き(北西から南東に至



る向き)で、本件道路脇に設置された緊急避難帯付近から上記ヘアピンカーブに至るまで設置されている。チャッターバーの高さは地上から低くとも6センチメートルであり、チャッターバーの中には、外れているものや、破損しているものもあった。

本件事故当時、原告車線の本件事故現場手前付近には、「凸凹あり」の道路標示がされていたが、標示が薄れていた。また、同様に原告車線の本件事故現場手前付近には、被告が設置した、路面に凹凸があるため車両運転上注意が必要であることを示す、「路面凹凸あり」の道路標識(警戒標識)が設置されていた。

### (3) 本件事故当日の状況等

ア 原告は、本件事故当日、ツーリング仲間の車両8台とともに、本件車両を運転して、本件道路をC県方面からD湖方面に向かい進行させていた。原告は、本件車両、ツーリング仲間の運転する後続車両1台(以下「中間車両」という。)、別件車両の順で、本件事故現場付近に差し掛かった。なお、ほかのツーリング仲間の車両は、本件車両よりD湖方面に先行していた。

別件車両は、バーキン社製のスーパーセブンであり、本件車両と車高等は大体同じであった。

イ 本件車両、中間車両、別件車両が本件事故現場付近を順次通行する際、別の車両(ハイエース)が前記緊急避難帯に停止したことから、別件車両の運転手は、上記ハイエースとの接触を避けるため、別件車両を対向車線に進入させたところ、別件車両の底部のオイルパンを中央線上のチャッターバーに接触させた(別件事故)。原告は、本件車両の後ろで大きな衝撃音がしたため、本件車両を路肩に止め、徒歩で別件車両の下へ向かった。別件車両のオイルパンから、エンジンオイルが漏れ出ており、原告は、別件車両がオイルパンを損傷したと認識した。また、エンジンオイルが漏れ出ていた付近に、チャッターバー以外に別件事故の原因となるような障害物等はなかった。

別件車両が走行できなくなったことから、原告や原告の知人らは、本件道路脇の前記緊急避難帯に別件車両を押し入れ、本件道路を走行する他の車両がスリップ事故等を起こさないように、別件車両のエンジンオイルがまかれた部分に砂をかけた。

原告は、別件車両を運搬するためのレッカー業者を手配しようとしたが、本件事故現場付近では、携帯電話の電波状態が悪かったことから、レッカー業者を手配するため、本件車両を運転して、携帯電話の電波状態の良いD湖畔まで向かった。その後、原告は、レッカー業者を手配したが、レッカー業者が、原告と待ち合わせするD湖畔に来るまで時間があつたことなどから、一旦本件事故現場付近まで向かった。原告は、本件車両を運転して、本件事故現場付近の対向車線をD湖方面からC県方面に進行させた後、本件車両を転回させ、知人らと話をした。

ウ 原告は、レッカー業者と再び連絡を取るため、再びD湖方面に向かおうとした。しかし、本件道路の中央線から原告車線の端(東側)までつながる状態で原告車線上に別件車両から漏れ出たエンジンオイルが流れていたことや、原告の知人らが砂をかける作業を続けていたことから、直ちに原告車線を通らず、一旦対向車線に出て、対向車線を逆走し、本件車両を進行させた。そして、原告が、対向車線から原告車線に本件車両の車線変更をしようとしたところ、本件車両のオイルパンと、本件道路の中央線上に設置されていたチャッターバーが接触して、本件事故が発生した。チャッターバーとの接触により、本件車両は、オイルパンが約2.5センチメートル削れ、削れた部分からエンジンオイルが漏れ出て、走行できなくなった。

## 2 争点(1)について

(1) 国家賠償法2条1項の営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いてい

る状態にあることであり、このような瑕疵の有無は、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものであると解される。

前記前提事実(4)及び前記1(2)のとおり、本件現場付近の本件道路には、長さ約100メートル、最深部約6センチメートルの、車両のわだちによる本件くぼみが存在し、かつ、本件道路の中央線には高さ約6センチメートルでチャッターバーが設置されており、その高低差は、最大で約12センチメートルであった。本件道路は、本件事故現場付近において、右側車線へのはみ出し禁止の交通規制がされ、チャッターバーが設置されているほか、原告車線の本件事故現場先にはヘアピンカーブが存在し、対向車線に出る車両が一般的に多い構造とはいえないものの、そのような場合であっても、道路工事その他障害のため道路の左側部分を通行することができない場合は、右側車線へはみ出して進行することが許され(道路交通法17条5項3号)、また、路側帯に車両が停止するなどして、原告車線の車両の通行に障害が生じることはままたり得ることであるから、車両が片側一車線の本件事故現場付近において中央線をはみ出して進行することも予定されていたというべきである(なお、本件事故現場は山間部に位置するが、観光地であるD湖に至る本件道路の車両の通行量が特に少ないという事情もうかがわれない)。

そして、本件くぼみとチャッターバーの高低差は最大12センチメートルであり、他方、前記1(1)のとおり、普通自動車の最低地上高は9センチメートルであるから、適法な最低地上高の車両であっても、最低地上高が9センチメートル程であれば、本件事故現場付近を進行する車両が、中央線をはみ出して対向車線を進行した後、原告車線に車線変更する場合、本件くぼみによって車輪が沈みこみ、車両全体が下がることで、車両の底部がチャッターバーに接触する危険があったというべきである。本件くぼみが長さ100メートルに及び、最深部で6センチメートルあることからすると、欠陥の程度が軽微なものであったとみることもできない(なお、本件道路には、「凹凸注意」の道路標示(標示が薄れていた)及び「路面凹凸あり」の道路標識が設置されていたことからすれば、被告も、本件事故以前より、本件道路に、凹凸があることは認識していたと認められ、そうすると、被告が本件くぼみを認識し、これを改修することも可能であったと推認できるが、被告は、本件事故まで本件くぼみを改修していない)。

そうすると、本件事故現場付近の本件道路は、車両を運転して原告車線と対向車線とを車線変更して進行する者にとって、チャッターバーにより車両の底部等を損傷させる被害を生じさせる危険性のある状態であったといえることができるから、本件くぼみが存在したことは、道路として通常有すべき安全性を欠いている状態であったといえるべきである。

そして、本件事故当時の本件車両の最低地上高が9センチメートルであったことからすれば、本件事故は、本件くぼみの深さが最深部で6センチメートル程でなければ、発生しなかったものであって、本件事故の発生は、本件くぼみの瑕疵に起因するものというべきである。

(2) 被告は、本件事故発生時刻は、昼間で、天候も良く、原告はチャッターバー及び本件くぼみを十分認識できたこと、本件車両の車高は、他の車種と比較しても特に低く、原告は慎重に本件車両を運転すべきであったこと、チャッターバーが設置されていない箇所でも車線をまたぐこともできたはずであることなどから、本件事故は、専ら原告の過失によるものである旨主張する。

ア 前提として原告の運転態様について検討するに、原告は、本件事故の際、本件車両を運転し、①原告車線上のエンジンオイルがまかれた部分を進行せずに、対向車線に車線変更し、②上記部分を通過した後、原告車線に車線変更したところ、本件事故が発生している。

上記①についてみると、前記(1)のとおり、車両は、道路工事その他の障害のため道路の左側

部分を通行することができない場合は、右側車線へはみ出して進行することが許されるどころ、本件では、エンジンオイルが中央線から原告車線の端（東側）まで流れていたこと、原告の知人らによるエンジンオイルに砂をかける作業が終わっていなかったことからすれば、原告が対向車線にはみ出さずに原告車線上を進行するには、エンジンオイルの上を走行しなければならないが、エンジンオイルが道路上にまかれた状態で車両を進行させることは、スリップ事故等の原因となり得る危険な行為であるから、原告が、エンジンオイルがまかれた部分を避けて、本件車両に、原告車線を進行させず、対向車線を進行させたことは、適法かつ相当な行為である。

次に、上記②についてみると、チャッターバーは、原告車線のD湖方面先では右側に曲がるヘアピンカーブまで設置されており、チャッターバーを避けるため、対向車線を進行したままヘアピンカーブを曲がるのは対向車線を進行してくる車両との衝突を招くおそれがあり危険であることからすれば、上記②の原告の行動が、異常なものといえることはできず、通常あり得る範囲のものであって、上記②をもって、本件事故が専ら原告の過失によるものといえることはできない。

イ 被告は、チャッターバーが設置されていない箇所、中央線をまたぐこともできたはずである旨主張するとともに、本件事故現場付近のチャッターバーの間隔が約2メートルである旨の乙aを提出する。

この点、乙aのチャッターバーが本件事故現場付近の中央線上にあるチャッターバーのうち、どのチャッターバーを指すか必ずしも明らかでないが、甲b、乙cによれば、本件事故現場付近のチャッターバーの間隔が2メートルであったとは直ちに認めることができない。加えて、乙aには写真等の客観的な裏付けがなく、チャッターバーの間隔を2メートルとする根拠が明らかでないこと（なお、乙aは、本件道路の中央線を幅30センチメートルとしているが、甲bや乙cの各写真に反している。）にも照らせば、乙aの記載をにわかに採用することができず、乙aをもってチャッターバーの間隔が2メートルであったとは認められない。そうすると、本件事故当時、本件事故現場付近のチャッターバーには破損して外れているなど、相応の間隔（1.5メートル前後）があった箇所が存在したとは認められるものの、チャッターバーの間隔が2メートルであったとまでは認めるに足りない。仮にチャッターバーの間隔が2メートルあるとしても、片側一車線の本件道路において、車線に対し45度の向き（南東方面から北西方面の向き）で設置されているチャッターバーに対し、幅158センチメートルの本件車両が、進行方向に対し45度ないしこれに近い向きに変えて、チャッターバーの間を通り抜けることが、少なくとも容易に可能であって、そのような運転をしないことが異常な行動であるとまではいえることができない。

ウ また、被告は、原告がチャッターバーや本件くぼみを認識できたこと、本件車両の車高が他の車種と比べても低く、原告は慎重に運転すべきであったこと、ツーリング仲間に対向車線の交通誘導を依頼などした上で、チャッターバーが設置されていない箇所、中央線をまたぐこともできたはずであることなどを主張するが、これらの事情は、後記3のとおり、過失相殺において考慮すべき事情といえることができるとしても、これらをもって、直ちに本件事故が専ら原告の過失によるものとみることができない。

エ よって、本件事故が専ら原告の過失に起因するとの被告の主張は採用できない。

(3) したがって、本件くぼみは、本件道路の設置又は管理の瑕疵に該当し、本件事故は、上記瑕疵に起因するものであったというべきである。

### 3 争点 (2) について

前記2 (2) のとおり、原告が本件車両を原告車線を避けて対向車線にはみ出して進行させたこと自体は、適法で、相当な行為であったといえる。また、原告が、チャッターバーがなくなるまで対



向車線を進行せずに、対向車線から原告車線に車線変更したことも、異常な行動とはいえない。

しかし、本件事故現場手前には、「路面凹凸あり」の道路標識があり、運転者に対する注意喚起がされていたこと、本件事故が日没前の午後4時台に起きたことからすれば、原告は、正確な深さは分からなくとも、本件くぼみの存在や大まかな深さを比較的容易に認識可能であったといえる。また、原告は、前記1(1)のとおり、本件車両の地上高が、法令に違反していなくとも他の車種と比べて低く、車両の底部を損傷する危険が相対的に高いことを認識可能であったといえる。とりわけ、本件事故前に、原告の知人が別件事故を起こし、原告もオイルパンの損傷を認識し、チャッターバー以外に別件車両が破損する原因となるような障害物等がなかったことからすれば、原告は、本件事故当時、別件事故が、別件車両が底部をチャッターバーに衝突させたことによるものであることを容易に認識可能であったと認められる。そして、別件車両が本件車両と車高等が大体同じであったことからすれば、原告が、本件事故の際、対向車線から原告車線に車線変更するに際し、本件車両の底部にチャッターバーを衝突するおそれがあり、それによって本件車両が走行できなくなるおそれがあることも認識可能であったと認められる（なお、原告は、本人尋問で、別件車両は並行輸入車で本件車両より車高が多少低いという認識があり、本件車両は普通の車高という認識なので、チャッターバーと当たるとは思っていなかった旨も供述するが、原告は本人尋問で別件車両と本件車両の車高が大体同じであると述べていること、本件車両の地上高が上記のとおり相対的に低いことからすれば、原告の上記供述を持って、かかる認定が左右されるものではない。）。

また、前記1(1)、2(2)のとおり、チャッターバーについて相応の間隔（1.5メートル前後）があった箇所があったと認められること、本件車両が幅158センチメートルであることからすれば、チャッターバーの間隔が相応にある場所で、原告の知人らの協力を得ながら、車輪部分でチャッターバーを乗り越えるなど、本件車両の底部にチャッターバーが当たらないように原告車線への車線変更をすることも可能であったといえる。しかるに、原告は、特段の注意をすることなく、本件車両を対向車線から原告車線に車線変更させて、本件事故を起こしたものである。

そうすると、原告が、対向車線から原告車線への車線変更に際し、本件くぼみやチャッターバーに留意することなく、漫然と本件車両を対向車線から原告車線に車線変更させた点で、原告の走行方法が適切さを欠くものであったことは否定できず、本件事故の発生については、原告にも相応の過失があったというべきである。原告の上記過失と、本件事故の原因となった瑕疵の内容等を総合考慮すると、本件においては、過失相殺として、原告に生じた損害の6割を減ずるのが相当である。

#### 4 争点(3)について

##### (1) 修理費用について

ア 原告は、本件車両の修理費用として、フレーム交換修理費用242万円を含めた合計299万7383円が必要になる旨主張し、他方、被告は、本件車両の修理はフレームの補強で足り、フレームの補強等で対応が可能であり、それを前提とした本件車両の修理費用は、118万6931円である旨主張する。

元来、損害賠償制度は被害者において事故により被害を受けた直前の経済状態にまで回復することをその理念としているから、修理可能なものについては、現在一般に行われている修理方法により、外観上、機能上、社会通念に照らし継続使用財として事故発生直前の経済状態にまで原状回復したと認められる程度に復旧するのに必要かつ相当な修理費が請求できる賠償額となる。

証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件車両は、本件事故により、車体フレームが曲がるなどの破損をしたこと、修理業者から、パイプが潰れた状態では、強度不足になるためフレーム交換が必要と言われたこと、本件車両はフレームが弱いと危険性が増し、フレーム補強では更なる故障を招く



おそれがあることが認められ、そうすると、本件においては、本件車両を被害を受けた直前の経済状態にまで回復するためにはフレームを交換することが必要であったと認められる。また、修理費用の見積 299 万 7388 円が不相当に高額であるとまではいえない。他方、被告は、被害車両がフレームを交換することなくフレームを補強する方法であっても対応が可能である旨主張するが、フレームの補強によって、本件車両が被害を受けた直前の経済状態にまで回復させ得るといえるかは明らかでないから、被告の主張は採用できない。

よって、本件事故による本件車両の破損を修理する修理費用 299 万 7388 円は相当といえることができる。

イ もっとも、交通事故により車両が損壊し、その修理費が、本件事故当時の被害車両の客観的交換価値、すなわち、時価額を超えるときは、いわゆる経済的全損として、当該車両の時価額に相当する金額を賠償すれば足りるといえるべきである。

原告は、本件車両と製造時期が近く、同じエンジンを搭載した車両が、自動車販売店において 328 万円ないし 330 万円の価格が付けられている旨のインターネット上の広告を提出し、本件車両の時価が少なくとも 330 万円程の価値を有する旨主張する。しかし、原告は、平成 24 年 2 月に本件車両を 205 万円で購入しているところ、上記広告で掲載された自動車販売会社は数社にとどまり、本件車両の客観的な時価が購入価格 205 万円を上回ることを示すものとまではいえることができない。原告は、本件車両は、原告の才覚等により特別に安く本件車両を購入できた旨主張するが、そのような事情があったとしても、本件車両の時価が 205 万円を上回るとまでは認めることができないといえるべきである。

なお、本件車両が、イギリス社製で、初度登録が平成 10 年 8 月と購入までに 13 年以上という相当の期間が経過しているにもかかわらず、200 万円を上回る価格で取引され、相応の客観的価値を有していること、原告の本件車両購入から本件事故まで約 8 か月しか経過していないことなどからすれば、本件車両の本件事故時の時価が、購入額 205 万円から減価償却された金額であるとするのが相当であるといえることはできない。

よって、本件事故当時の本件車両の時価は、205 万円と認めるのが相当である。そうすると、本件事故による本件車両の破損を修理する修理費用 299 万 7388 円は、本件車両の時価を上回るから、本件車両は経済的全損となり、原告の修理費用は、本件車両の時価額 205 万円の限りで本件事故と相当因果関係のある損害と認めるのが相当である。

ウ そして、原告の損害額 205 万円から、前記 2 のとおり 6 割の過失相殺をすると、82 万円となる。

#### (2) 弁護士費用

本件事案の内容、原告の認容額等からすれば、本件事故と相当因果関係のある弁護士費用は、8 万 2000 円と認められる。

(3) よって、原告の損害額は、合計 90 万 2000 円となる。

## 第 4 結論

以上のとおり、原告の請求は、90 万 2000 円及びこれに対する本件事故の日である平成 24 年 10 月 21 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から、その限度でこれを認容し、訴訟費用の負担につき民事訴訟法 64 条本文、61 条を適用して、主文のとおり判決する。なお、仮執行免脱の申立てについては、相当でないからこれを付さないこととする。