

道路の轍掘れによってアスファルトの路面が隆起し、車両の地上高が一般の乗用車と比較して低い外国製の乗用車が損傷した事故について、道路の管理の瑕疵等が争われた事例

(平成 29 年 11 月 9 日福岡地方裁判所第 3 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、36 万 3760 円及びこれに対する平成 26 年 11 月 24 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 20 分し、その 19 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

被告は、原告に対し、755 万 1581 円及びこれに対する平成 26 年 11 月 24 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、被告に対し、被告の設置、管理する道路に瑕疵があったために原告所有の普通乗用自動車に損傷したなどとして、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害賠償金 755 万 1581 円及びこれに対する事故の日である平成 26 年 11 月 24 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 前提となる事実

次の事実は、当事者間に争いがないか、証拠により容易に認められる（各項末尾に証拠を掲記していないものは、当事者間に争いのない事実である。）。

(1) 当事者

ア 原告は、後記(2)エの事故当時、同(2)ウの車両を所有していた株式会社である。

イ 被告は、後記(2)イの道路を設置、管理する地方公共団体である。

(2) 事故の発生

ア 日時 平成26年11月24日午後4時40分頃

イ 場所 ○○市○○(市道・○○線)(以下、「本件道路」又は「本件事故現場」という。)

ウ 事故車両 普通乗用自動車(ナンバー)(○○○)(以下「本件車両」という。)

所有者 原告

運転者 原告代表者

エ 本件事故の発生状況

原告代表者が本件車両を運転し、本件道路を○○方面から○○方面に向かい、三車線のうち最も左側の車線を走行して、○○交差点に差し掛かった際、前方に設置された信号機の信号表示が青色から黄色に変化したことから、停止するために徐行すると、停止線から約5m手前において、本件車両の底部に物が当たったような音がした。

原告代表者は、本件車両をそのまま停止線に停車させ、確認すると、停止線の約5m手前付近の道路が轍掘れによってアスファルトの路面が隆起しており(以下「本件轍掘れ」という。)、これと本件車両の底部とが接触したことが判明した(以下「本件事故」という。)

(甲1、2、9、乙1～4、原告代表者)

2 争点に関する当事者の主張

(1) 本件轍掘れについて、被告の本件事故の管理に瑕疵があったといえるかどうか(争点1)。

(原告の主張)

ア 本件轍掘れの高低差は、本件事故後すぐに警察官が測ったところ、最大12cmであった。本件事故によってアスファルトの表面が削れたことからすれば、本件事故当時はそれ以上の高低差があったと考えられる。

本件事故現場は○○空港から出てくるバス等の大型車両が頻繁に通行する道路であり、通行車両に危害を及ぼさない状態を備えていなければならない。ところが、本件車両は通常の走行をしていたにすぎないにもかかわらず、本件事故が発生したものであり、上記のとおり高低差最大12cmを超える本件轍掘れがあったという事情に照らせば、被告の道路の設置、管理に瑕疵があったことは明らかである。

なお、本件車両は適法な車両検査に合格している車両であり、特段地上高が低い車両ではなく、本件車両が本件轍掘れと接触することは十分可能であった。

仮に、本件轍掘れの高低差が8cmであったとしても、そのような轍が道路にあれば、車両のアンダーカバーが接触したり、バイクのタイヤが接触して転倒したりするなど、車両の走行に危険が生じることは明らかである。

イ 原告代表者には本件車両の地上高が一般の乗用車より著しく低いという認識はなかったから、原告代表者には道路の轍、段差等の車両の底部に接触する可能性がある起伏について注視し、これを回避して走行する義務はなかった。また、本件事故現場のように○○市の中央に位置する場所に、高低差12cm以上の轍掘れがあることなど通常の一般人であれば予想することはできないから、原告代表者には本件轍掘れの存在について予見可能性はなかった。したがって、原告代表者に過失は

ない。

(被告の主張)

ア 本件轍掘れは、通常の車両の走行に危険を発生させるものではなく、安全性を欠いたものとはいえないから、被告の本件道路の管理について瑕疵は認められない。

(ア) 本件轍掘れの高低差は最も大きいところで約7～8cmであって、その傾斜は緩やかであった。本件轍掘れは、その客観的性状からして、即座に車両の安全な走行に危険を及ぼすものではなかった。

(イ) 本件事故現場は観光客等を乗せた大型バスをはじめとした車両が頻繁に通行する道路である。それにもかかわらず、本件事故現場付近においては、平成26年初めから本件事故が発生した同年11月24日までの間、本件事故以外に事故が発生したという報告はなく、本件道路の状況に関する苦情の申入れもなかった。また、被告は、定期的にパトロールを実施して道路の安全性を確認しているところ、その道路パトロールの際にも、本件道路は危険性を認識するような状況にはなかった。

(ウ) 被告の職員が本件事故後に本件車両の進行方向左側部分（のホイールベース間の中間地点）の地上高を計測したところ、実測値で約8.5cmであった。本件車両に損傷が生じた箇所の地上高は、上記数値より更に低い可能性がある。また、上記計測の際、本件車両には原告代表者の配偶者が乗車していたが、原告代表者は乗車しておらず、原告代表者が乗車した状態であれば地上高は更に低くなる。そうすると、本件車両の地上高は、一般の乗用車と比較して著しく低いことは明らかである。

本件事故は、本件道路自体は通常有すべき安全性に欠けるところはなかったにもかかわらず、本件車両の地上高が著しく低かったために発生したものである可能性が高い。

イ 原告代表者は、高級外車を販売する会社の代表取締役であり、実際に本件車両を日常的に使用していたというのであるから、上記ア（ウ）のとおり、本件車両の地上高が一般の乗用車と比較して著しく低いことを十分認識していた。また、本件事故現場付近は、明るく、見通しを遮るものはなく、視認性に全く問題はない。そうすると、原告代表者は、道路状況及び運転方法次第では本件車両の底部が容易に路面に接触してしまうことについて予見することが可能であり、そのような事態を回避すべき義務があったにもかかわらず、前方を注視せず、本件車両を漫然と走行させた結果、本件轍掘れを見落とし、これを回避できずに、本件車両の底部を本件轍掘れと接触させた過失がある。

本件轍掘れはそもそも通常の車両の走行に安全の危険を生じさせるものではなく、本件事故は原告代表者の過失によって発生したものであるから、被告の本件道路の管理に瑕疵はない。

(2) 過失相殺の可否

(被告の主張)

万が一、本件道路の管理に瑕疵があったとしても、上記(1)(被告の主張)イのとおり、原告代表者が十分に安全確認義務を尽くして運転していれば、本件轍掘れを発見し、これを回避することができたものと考えられ、本件事故による車両の損傷は軽微なものにとどまった可能性は高い。そうすれば、本件車両の修理に要する費用は当然低廉となり、その期間も短くなったと容易に推測でき、仮に代車使用料が発生したとしても、同料金も低額になったといえる。したがって、原告の損害の大部分は、一般の乗用車と比較して著しく地上高の低い本件車両を運転していながら、前方を注視しなかった原告代表者の過失によるところが大きいといえるから、賠償額の算定に当たっては、原告代表者の過失が相当程度斟酌されるべきである。

(原告の主張)

上記(1)(原告の主張)イのとおり。

(3) 原告に生じた損害

(原告の主張)

ア 本件車両の修理費用 38万5074円

イ 代車使用料 648万円

原告代表者は、本件車両を業務用に使用していたため、本件車両が使用できない以上、業務のために代車が必要となった。原告は本件車両のように〇〇〇や〇〇〇等の高級外車の販売事業もしており、顧客に本件車両のような高級車を運転させることによって購買意欲を高めることが必要であったことなどから、高級車両を代車とする必要があった。そして、本件車両はイタリア製の車両であって、修理に要する部品等をイタリアから取り寄せる必要があったために、修理に日数を要した。

したがって、原告には、修理期間である平成26年11月27日から平成27年2月15日まで(81日間)、1日当たり8万円の代車使用料(〇〇〇)が損害として発生した。

ウ 弁護士費用 68万6507円

(被告の主張)

ア 本件事故による本件車両の損傷は、本件車両の前部右側の底部に設置されたアンダーカバー及びその付近のボルト部分1か所に擦過痕が認められるのみであり、その他の車体部分には特段の損傷は確認できない。

そして、アンダーカバーの一部に擦過痕が残る程度の損傷を生じたとしても、本件車両の走行の安全性には何ら支障はなかったと考えられる。

そうすると、原告が主張する本件車両の修理費用及び代車使用料については、いずれも本件事故との相当因果関係が認められない。

イ また、原告は、そもそも代車使用の必要性のみならず、高級外車である〇〇〇を代車として使用すること及び修理期間の相当性について何ら立証していない。

仮に、代車の必要性が認められるにしても、その費用は国産高級乗用車の代車料(1日当たり1万5000円ないし2万円程度)が限度であり、また、その期間も、修理に要する1日又は数日の間だけ代車を使用すれば足りたはずであって、原告は損害軽減義務の観点からもそのように対応すべきであった。

第3 当裁判所の判断

1 争点1(本件轍掘れについて、被告の本件道路の管理に瑕疵があったといえるかどうか)について

(1) 後掲の証拠(枝番のあるものは枝番を含む。)及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

ア 本件轍掘れは、本件道路のうち、三車線あるうちの最も左側の車線(原告走行車線)上に、進行方向と平行に2本存在しており、進行方向右側にあった轍掘れは長さ約2,800mm×幅約1,100mm×高低差(最大値)約80mmであり、進行方向左側にあった轍掘れは長さ約2,300mm×幅約1,000mm×高低差(最大値)約70mmであった。そして、進行方向右側にあった轍掘れの左側の隆起部分には、アスファルトを擦ったような跡が残っていた。

(なお、上記の計測値は、本件事故直後、本件轍掘れの補修を行った株式会社X(以下「X」という。)の作業員の測定結果によるものである。同測定は、道路の補修等を請け負ったXの作業員が、

その受託業務の遂行状況等を委託者に報告する目的で実施されたものであり、本件訴訟とは何ら関係のない立場で業務の一環として測定等されたものである上、その計測状況及び結果は報告書に添付された写真によって確認できるから、一定の信頼性が認められるというべきである。一方で、原告は、本件轍掘れの高低差は最大 12 cm 以上あった旨主張するが、その根拠とする警察官の測定状況等の詳細は必ずしも明らかでなく、数値の正確性について信用がおけるとはいえず、同主張は採用できない。

(乙 2、3、14、15、証人 A、証人 B)

イ 被告の職員は、本件事故後、原告代表者からの通報を受けるなどして本件事故現場に赴き、その際、本件車両の地上高（本件車両の進行方向左側部分、ホイールベース間の中間地点）について、原告代表者の配偶者が乗車した状態でメジャーを用いて計測したところ、その地上高は約 8.5 cm であった。

(乙 5、14、15、証人 A、証人 B)

ウ 原告代表者及び被告の職員が、本件事件の翌日、本件車両が持ち込まれた自動車販売店（修理工場）において、本件車両の底部の損傷を確認したところ、前部右側の底部に設置されたアンダーカバー及びその付近のボルト部分 1 か所に擦過痕が認められた。

(甲 6、乙 4、15、原告代表者、証人 B)

エ 道路運送車両の保安基準第 3 条は、「(最低地上高)」として、「自動車の接地部以外の部分は、安全な運行を確保できるものとして、地面との間に告示で定める間げきを有しなければならない。」と定めており、同保安基準（細目告示を含む。以下同じ。）上、本件車両は「指定自動車等」に該当しないことから、その最低地上高（ただし、細目告示で定められた測定条件によるもの）は、「自動車の接地部以外の部分と路面等が接触等した場合に、自動車の構造及び保安上重要な装置が接触等の衝撃に十分耐える構造のもの、又は自動車の構造及び保安上重要な装置を保護するための機能を有するアンダーカバー等が装着されている構造のもの」として当該構造を有する部位は 5 cm、それ以外の部位（全面）は 9 cm、軸距間（ホイールベース）の位置は、10.34 cm であった。

(甲 1、乙 6、10、11)

(2) ア 国家賠償法 2 条 1 項にいう「公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ことをいい、道路については交通の安全、円滑に支障が生じるような場合を指しているものと解される。

これを本件についてみると、本件轍掘れのうち、進行方向右側にあった轍掘れの路面の隆起部分の高低差は最大約 8 cm であり（上記 (1) ア）、本件車両の前部右側の底部の損傷（同ウ）はこれと接触して生じたものと推認される。そして、被告の職員が測定した箇所の本件車両の地上高（本件車両の進行方向左側部分、ホイールベース間の中間地点）は、約 8.5 cm であったものの（同イ）、これは原告代表者の妻が乗車するなど道路運送車両の保安基準で定められた厳密な測定条件によったものではないから、本件車両の地上高が道路運送車両の保安基準に違反していたとは直ちにはいえない。結局、本件車両の損傷箇所の地上高は不明であるが、道路運送車両の保安基準においては、自動車の構造及び部位によっては最低地上高が 5 cm であることも容認されており（同エ）、その一方で本件轍掘れの高低差は最大約 8 cm であったことからすれば、本件轍掘れは、道路運送車両の保安基準を満たした自動車の底部との接触は免れない程度のものであったといえることができる。

そうすると、本件轍掘れは、交通の安全、円滑に支障を生じかねない状態にあり、公の営造物

として通常有すべき安全性を欠いていたといわざるを得ない。

イ この点について、被告は、①本件車両の地上高は一般の乗用車よりも著しく低く、アンダーカバーが装着されていたことから、路面と接触する可能性のあることは本件車両の構造上想定されていたものである、②本件事故現場付近において本件事故以外に事故が発生したという報告や苦情の申入れはなく、また、被告は道路の安全性に関して定期的にパトロールを実施して確認していた、③本件事故は、原告代表者が道路状況及び運転方法次第では本件車両の底部が容易に路面に接触してしまうことについて予見することが可能であり、そのような事態を回避すべき義務があったにもかかわらず、前方を注視せずに本件車両を漫然と走行させた結果、本件轍掘れを見落とし、これを回避できなかったために発生したものである、などと主張する。

しかし、①については、アンダーカバーは自動車の構造及び保安上重要な装置を保護するために装着されるものであることからすれば、確かに、このようにアンダーカバーが装着されているような自動車については、その構造上、路面と自動車の底部との接触があり得ることは当然に想定されているといえるものの、そうであるからといって、道路上に本件轍掘れのような自動車の底部と接触しかねない路面の隆起が存在することが許容されることにはならない。道路の管理の瑕疵の有無とは関係がないというべきである。②については、本件轍掘れが道路の管理の瑕疵に当たるといふ評価を妨げる事情とはいえない。③については後記2のとおりであるほか、原告代表者の過失の有無にかかわらず、既に述べたところから被告の本件道路の管理に瑕疵があったというべきである。

したがって、被告の主張はいずれも採用できない。

(3) よって、本件轍掘れについて、被告の本件道路の管理に瑕疵があったと認められる。

2 争点2 (過失相殺の可否) について

被告は、上記のとおり原告代表者の過失を相当程度斟酌すべきである旨主張する。

しかし、証拠(乙7)によれば、本件事故現場付近の前方の見通しが良好であるとはいえるものの、それ以上に、原告において、本件事故当時、本件轍掘れの有無、形状等を認識することが容易であったといえるかどうかまでは判然としないというべきである。加えて、自動車の運転者が、少なくとも都市部にある整備された道路を走行するに当たり、その路面を注視して轍掘れの有無について注意を払いながら運転しなければならない義務を負っているとも解し難い。

そうすると、被告の上記主張は採用できないから、本件において過失相殺はしない。

3 争点3 (原告に生じた損害) について

(1) 車両修理費用について

上記1(1)ウのとおり、本件事故によって生じた本件車両の損傷は、その前部右側の底部に設置されたアンダーカバー及びその付近のボルト部分1か所にあった擦過痕である。これについては、擦過痕がある以上、交換の必要がないとはいえない。

そして、本件事故後、原告代表者は本件車両を運転して本件事故現場から移動し、その際、特に走行に支障はなかったこと(乙14、15、原告代表者、証人A、証人B)、そのほか証拠(甲3、6、8、原告代表者)及び弁論の全趣旨に照らし、本件事故と相当因果関係のある車両修理費用は、原告提出の見積書(甲3)記載のもののうち、破損ボルト取替(部品代1000円)、アンダーモーターシールド取替(部品代2万円及び技術料3000円)、車両リストアップ(技術料1万5000円)及びショートパ

ーツクリップピン類（部品代 8000 円）の合計 5 万 0760 円（税込）に限られるというべきである。

この点について、原告は、走行における安全及び保安基準上、上記見積書記載の修理は全て必要となる旨主張するが、その必要性を具体的に主張するものではなく、採用できない。

(2) 代車使用料について

原告は、高級外車の販売事業もしていたから、その業務等のために本件車両と同じ〇〇〇を代車として使用する必要があった、本件車両の修理に要する部品はイタリアから取り寄せる必要があり、修理に 81 日間を要したなどと主張し、原告代表者もその旨供述する。

確かに、原告のホームページには、原告の事業内容として、不動産事業、建設業のほか、自動車関連事業等も一応揚げられているから（乙 17、19、20）、原告は同事業も営んでいるものと認められる。しかし、その事業の状況や、営業の実態等の詳細については、これを裏付ける客観的な証拠は提出されていない。そうすると、高級外車を代車とすべき必要性は明らかでなく、この点に関する原告の主張は採用できない。また、代車を必要とした期間についても、上記（1）のとおり、本件車両は本件事故後も走行に特段の支障はなかったことからすれば、原告が主張するように部品の取寄せに要した全期間について代車を必要としたとまでは認められず、修理に要した期間としては、せいぜい 2 週間とみるのが相当である。

そこで、代車使用料は、国産高級乗用車の代車料を前提として、1 日当たり 2 万円とし、その期間は 14 日間とする。

そうすると、本件事故と相当因果関係のある代車使用料は、次のとおり、28 万円である。

$$20,000 \times 14 = 280,000 \text{ (円)}$$

(3) 弁護士費用

本件事案の内容、審理の経過及び原告の損害額等に照らすと、本件事故と相当因果関係のある弁護士費用は、3 万 3000 円と認めるのが相当である。

(4) 原告に生じた損害額

以上によれば、原告に生じた損害額は、次のとおり、36 万 3760 円となる。

$$50,760 + 280,000 + 33,000 = 363,760 \text{ (円)}$$

第 4 結論

以上によれば、原告の請求は、被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、36 万 3760 円及びこれに対する本件事故の日である平成 26 年 11 月 24 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けれども、その余の請求は理由がない。

なお、仮執行免脱宣言については、相当でないからこれを付さない。