

冠水したアンダーパスを自動車が走行したところ、浸水して走行不能になった事故について、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

(令和 3 年 7 月 16 日和歌山地方裁判所民事部判決)

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、169 万 2697 円及びこれに対する平成 30 年 9 月 4 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 を被告の負担とし、その余を原告の負担とする。

事実及び理由

第 1 請求

被告は、原告に対し、282 万 0496 円及びこれに対する平成 30 年 9 月 4 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、所有する自動車を運転して、地方公共団体である被告が管理する道路（アンダーパス）を走行したところ、台風による降雨のため冠水した箇所があったことにより、同車両のエンジンルームが浸水して走行不能になった事故（以下「本件事故」という。）について、被告の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、本件事故により被った損害 282 万 0496 円（修理費 256 万 4496 円と弁護士費用 25 万 6000 円の合計額）及びこれに対する本件事故の日である平成 30 年 9 月 4 日から支払済みまで平成 29 年法律第 44 号による改正前の民法所定の年 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

以下の事実は、争いがないか、後掲の証拠及び弁論の全趣旨により容易に認められる。

(1) 当事者

ア 原告は、その所有する自動車（平成 27 年 2 月初度登録。車名 X。以下「本件自動車」という。）

を運転し、本件事故に遭った者である。なお、本件自動車は、事故後、廃車処分された。

イ 被告は、本件事故現場の道路を設置及び管理する地方公共団体である。

(2) 本件事故現場の状況及び排水設備

本件事故現場は、県道〇〇号線の、鉄道会社 Y △△線の高架下を通過する部分（以下「本件アンダーパス」という。）である（鉄道会社 Y △△線の線路があるところがおおむね地面の高さであり、本件アンダーパスの車道最下部は周囲の地面から深さ約 3 メートルのところにある。）。

本件アンダーパスには、被告により Z 排水ポンプ場（以下「本件ポンプ場」という。）が設置されている。本件アンダーパスに降った雨水は、排水溝を通して本件ポンプ場の地下排水槽に流れ込み、そこから最大 3 台の水中排水ポンプを使って排水をくみ上げ、本件ポンプ場の北西にある水路に放流される。本件ポンプ場には、排水ポンプの他に、停電時に備えて自家用発電機が設置され、停電時には自家用発電機により排水ポンプを作動させることとされていた。

(3) 本件事故の状況等

平成 30 年 9 月 4 日、台風 21 号が非常に強い勢力を保ったまま、A 県に接近したため、大雨や暴風による被害が A 県内各所に発生した。本件事故現場付近でも大雨が降り、停電が発生した。本件ポンプ場の排水ポンプは作動せず、本件アンダーパスは冠水した。最寄りの観測地点における同日の降水量は 102 ミリメートル（午前 9 時から午後 4 時までに 72.5 ミリメートル）に達していた。

原告は、A 県 B 市の職員であり、台風 21 号の被害対策として B 市 C 町地区の避難所を設営するために〇〇小学校に向かう途中、平成 30 年 9 月 4 日午後 4 時 30 分頃、本件自動車を運転して本件アンダーパスに差しかかり、北側から南側に本件自動車を走行させて冠水部分に進入したところ、本件自動車は、エンジンルームまで浸水してエンジンが停止して走行不能となり、冠水部分を通過したところで本件自動車が停止した。

本件アンダーパス付近には、本件事故当時、冠水の危険がある旨の警告や遮断機などの本件アンダーパス内への進入を禁止する措置が取られていなかった。

被告は、本件事故後、令和元年 6 月頃までには本件アンダーパスの側壁に「大雨時冠水注意」と記載された黄色の看板を掲示し、さらに、令和 2 年 4 月頃までには道路のアスファルト上に冠水した時の水深が分かる表示をした。

2 争点及びこれに対する当事者の主張

(1) 本件アンダーパスにつき設置又は管理の瑕疵があったか

（原告の主張）

本件アンダーパスは、以下のとおり、通常有すべき安全性を欠いており、設置又は管理の瑕疵がある。

ア 被告は平成 30 年 6 月 19 日に実施された保守点検において、排水ポンプのバッテリーが充電回路不良のため充電できないことや停電時には充電不足になって発電機が起動できない旨報告がされているにもかかわらず、これを放置した。また、被告は、本件事故の前日である平成 30 年 9 月 3 日の時点で、排水ポンプのバッテリーの状態を確認せず、停電時には本件ポンプ場の排水ポンプが作動しない状態になっていたのを漫然と放置した。

その結果、本件事故当日、停電のため本件ポンプ場の排水ポンプが稼働しない状況となり、本件アンダーパスが冠水して本件事故が発生した。

イ 本件アンダーパスには、冠水の危険がある旨の警告はされておらず、本件事故当時、本件アンダ

ーパス内への進入を禁止する措置も取られていなかった。

(被告の主張)

看板を設置していなかったこと、排水ポンプが作動しなかったことは認めるが、本件アンダーパスが通常有すべき安全性を欠いていたことは争う。

上記原告の主張アに記載の保守点検業者からの報告は3年ほど前からあったが、本件事故以前は問題なく排水ポンプが作動していたのであり、これらの不具合により排水ポンプが作動しなかったとは考えられない。本件事故以前にも強い勢力の台風が何度も通過しているが、その際、本件アンダーパスにおいて冠水による事故は発生していないし、少なくとも本件事故まで10年間、本件アンダーパスにおいて冠水による事故は発生していない。冠水は台風21号による未曾有の暴風、大雨が原因であり、本件アンダーパスが通常有すべき安全性を欠いていたとはいえない。

また、A県B市周辺では、台風21号による被害が多数発生し、本件事故当日、被告が本件アンダーパスの通報を受けたのは本件事故当日の午後4時頃であり、その10分後には業者に依頼し、業者は午後4時30分頃に本件アンダーパスに到着し、現場確認及び点検を開始しており、本件事故はその点検の最中に起きたものであって、遅滞なく原状に復して道路を安全良好な状態を保つことはできなかったのであるから、結果回避可能性がない。

以上のとおりであるから、本件アンダーパスには設置又は管理の瑕疵はない。

(2) 損害額

(略)

(3) 過失相殺

(被告の主張)

本件事故発生時は夜間ではなく、本件アンダーパスの見通しは良かった。

原告の自宅は、本件アンダーパスから約1キロメートルしか離れていない場所にあつて、本件アンダーパスがA県B市の主要道路であるから、原告は、本件アンダーパスを通ったことがあると考えられ、冠水を容易に想定できた。

また、原告は、本件事故の当日、台風による災害を防止するために現場に向かう際に本件アンダーパスを通過しようとしていたため、B市の至る所で台風21号の雨風により車両の走行に危険が生じていることは知っていたはずである。

そして、本件事故は、一見して冠水のため通過することが非常に危険であることが明らかな本件アンダーパスの中に、原告が危険を認識しながらあえて進入したことにより発生したものである。

(原告の主張)

本件事故発生時は夜間ではなく、本件アンダーパスにつき、原告の視界を遮るようなものがないという意味で見通しが良かったこと、原告の自宅が本件アンダーパスから約1キロメートルであることは認める。その余は不知又は否認する。

本件事故当時、悪天候のため、午後4時30分頃といっても薄暗く、本件アンダーパスには客観的に水位を判断できる措置もされていなかったし、本件事故当時、本件アンダーパスには濁水がたまっており、どの程度の深さの冠水であるか視認したり想定したりすることは不可能か極めて困難であった。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前提事実のほか、後掲の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) 本件ポンプ場の排水ポンプの構造、状態、点検状況等

ア 本件ポンプ場の排水ポンプは、平常時は送電線からの電気により稼働しており、停電時は自家用発電機により電力供給を受けていた。自家用発電機が電力供給を行うには、バッテリーからスターターモーターに電力供給を行って、同発電機のディーゼルエンジンを始動させる必要がある。

イ 本件ポンプ場内には、上記バッテリーを充電するための充電器盤というものがあり、送電線より供給された電力によって同バッテリーを充電していたものの、平成27年の時点において既に充電器盤が壊れており、平成27年度及び平成29年度に本件ポンプ場の保守点検を担当した電気工事業者Dは、平成27年、被告に対し、自家用発電機を更新するよう要望書を提出していた。

ウ また、自家用発電機には、上記充電器盤の故障のほかに、自家用発電機とバッテリーを接続すると過放電となる現象があり、Dは、点検の際にバッテリーの電圧不足（バッテリー上がり）でエンジンがかからなかったため、バッテリーを被告担当者に交換させてエンジンをかけたことがあったが、不具合は改善されなかった。その後、Dは、自家用発電機とそのバッテリーを常時接続した状態にするのを止め、点検の1週間前に自ら市販の充電器を持ち込んでバッテリーを6時間ないし8時間充電してフル充電となったバッテリーを自家用発電機に接続し、1週間後にそのエンジンを作動させるという方法で点検を行っていた。

その際、Dは、自家用発電機とバッテリーを接続すると放電してしまうことを被告に報告していた。このようにDが充電器を持ち込んであらかじめ充電した上で自家用発電機のエンジンを始動させる方法で点検をしていた最終時期は平成30年2月27日であった。

エ 平成30年度の担当の保守点検業者であるEは、平成30年6月19日、本件ポンプ場の保守点検の際、自家用発電機のエンジンを始動させて点検した。被告は、Eからバッテリーの回路不良を報告され、「バッテリーの回路が悪くなり、常に放電しております。必要以上のバッテリーの電気容量が放電してしまい、停電時には充電不足になって発動機が起動できない場合があります。そのため、早急な更新のご計画をお願いします。」と指摘された。被告はこれと同内容の報告を3年ほど前から受けて把握していた。

(2) 本件事故に至る経過等

ア Eは、平成30年9月3日午後10時頃、台風21号の接近に備えて、本件ポンプ場の自家用発電機にバッテリーを接続した。その際、前回の点検では大丈夫だったので特にバッテリーの状態は確認されなかった。

イ 原告は、B市からの指示により、同月4日午後4時頃、B市C町にある〇〇小学校の避難所設営のために、本件自動車を運転して自宅を出発した。

ウ Eは、同日午後4時10分頃、被告担当者から、本件ポンプ場が稼働していないとの連絡を受け、同日午後4時30分頃、現場に赴き、自家用発電機を確認した。

エ 原告は、同日午後4時30分頃、本件自動車を運転して本件アンダーパスの冠水部分に進入したところ、本件自動車は、約70センチメートルの高さまで浸水してエンジンが停止し、惰性で進みながら冠水部分から出たところで停止した。本件アンダーパスのある県道は、北方手前の交差点から下り坂となっており、本件アンダーパスの車道最下部は周囲の地面から深さ約3メートルのとこ

ろにある。また、冠水部分はおおむね道路中央の白線（点線）3本の範囲に及んでいた。

オ Eは同日午後4時50分頃、バッテリー不良が原因であると判断し、バッテリーの代替品を準備するよう手配したものの、同日午後6時頃、代替のバッテリーが到着する前に停電が解消され、通電により排水ポンプが作動して排水が開始され、冠水は解消された。

(3) 被告は、本件事故の後、令和元年6月頃までには本件アンダーパスの側壁に「大雨時冠水注意」と記載された黄色の看板を掲示し、さらに、令和2年4月頃までには道路のアスファルト上に冠水した時の水深が分かる表示をし、さらに、本件ポンプ場の自家用発電機を更新した。

(4) なお、被告は、本件ポンプ場の客観的状況について、本件事故の時点における客観的状況とは異なる平成7年作成のポンプ室平面図・系統図・結線図しか書証提出せず、Dが証言するまで、上記ポンプ室平面図と現況が異なることや自家用発電機の更新の事実を明らかにしていなかった。

2 争点(1)(本件アンダーパスにつき設置又は管理の瑕疵があったか)について

(1) 本件事故後、停電が解消されたことにより本件ポンプ場の排水ポンプが作動して排水を開始したことからすれば、停電中に電力供給がなかったために排水ポンプが作動しなかったことは明らかである。

そして、停電時用の自家用発電機のバッテリーを充電するための充電器盤が故障していたことや本件事故の約3か月前の点検の際、バッテリー不良により充電不足となり、エンジンが起動できない旨指摘されていたこと、Dがバッテリーをフル充電の状態にして自家用発電機の試運転をしたのが平成30年2月と本件事故の約7か月前であり、その後バッテリーが充電された形跡が見当たらず、前記点検時の同年6月に一度自家用発電機のエンジンを始動させたことを踏まえると、停電中に排水ポンプに電力供給がなかったのは、自家用発電機のバッテリー上がり（電圧不足）によりスターターモーターが稼働せず、同発電機のディーゼルエンジンが起動しなかったためであると推認できる。

(2) 被告は、保守点検業者であるEから本件事故の約3か月前の時点で、バッテリー不良の事実を告げられ、停電時には充電不足になって発電機が起動できない場合があることまで指摘されていたし、その前年度の点検でも同様に指摘されていた。さらに、バッテリーに電気を供給する充電器盤の故障についても、平成27年の時点において保守点検業者であるDから報告を受けていた。そうすると、充電器盤の故障を改善して本来の機能を回復させるか、少なくとも本件事故当日までに自家用発電機のバッテリー上がりの状態を確認、解消することにより、停電時における排水ポンプの作動停止を回避することが可能であったというべきである。

以上からすると、本件アンダーパスは通常有すべき安全性を欠いていたと認められ、その設置又は管理の瑕疵があったと認められる。

(3) これに対し、被告は、排水ポンプが動かなかった原因が不明であると主張するものの、その原因は、前記のとおり、排水ポンプの故障ではなく、停電時の電力供給ができなかったためであり、さらに電力供給ができなかったのはバッテリーの充電不足であるという上記認定を覆すに足りる証拠はない。

また、被告は、未曾有の台風であった台風21号による雨風のため、本件アンダーパスが冠水したと主張する。確かに、台風21号により停電が発生したし、証拠によれば、A県内各地で通行止めなどが相次いだと認められるから、台風21号の被害は相当大きかったものといえる。しかしながら、証拠によれば、本件ポンプ場はコンクリート作りの建物であり、本件事故当日に破壊されていた形跡はないし、そもそも、本件事故当日の停電復旧後は本件ポンプ場の排水ポンプは正常に稼働して排水できたのであるから、バッテリーの充電不足がなければ排水ポンプは作動しており、それが作動していれば本件アンダーパスの冠水は発生していなかったといえる。よって、被告の主張は採用すること

ができない。

3 争点 (2) (損害額) について

(略)

4 争点 (3) (過失相殺) について

原告は、本件アンダーパスの直前の交差点から本件事故現場に差しかかるまで下り坂を進み、本件アンダーパスの車道最下部は周囲の地面から深さ約3メートルのところに位置し、当時の冠水部分はおおむね道路中央の白線（点線）3本の範囲に及んでいたことが認められる。白線及びその間隔の長さはそれぞれ5メートルであると認められるから、その距離は前後25メートル程度に及んでいたものとみられる。

原告は、冠水部分につき、どれだけ深さがあるか分からなかったと供述するところ、子供の頃から住所地で生活し、自宅から本件アンダーパスまで車で5分程度の距離にあり、本件アンダーパスが冠水した記憶がないと供述するのであるから、むしろ、冠水を発見して深さが分からないのであれば、大型台風の通過直後でもあるし、停車させて確かめるなり、引き返すなりすることを当然検討すべきであった。それにもかかわらず、原告は、漫然と冠水部分に本件自動車を進入させてしまったのであるから、原告にも本件事故の発生について過失があったといえることができ、その程度も軽くない。

以上の事情に加え、停電時の電源に関する管理の不備という本件道路の管理の瑕疵の内容や、被告の対応、特に平成27年以降、保守点検業者からの指摘を受けてもなお、その指摘を放置し、自家用発電機を3年以上にわたり更新しなかったこと等を総合的に考慮すると、原告に生じた損害の4割を過失相殺として減ずるのが相当である。

5 まとめ

以上によれば、本件自動車の修理費用として256万4496円を要するところ、過失相殺（4割減）により153万8697円に減額し、弁護士費用として15万4000円を認めるのが相当である。

第4 結論

以上のとおり、原告の被告に対する請求は、169万2697円及びこれに対する遅延損害金の限度で理由があり、その余は理由がない。よって、主文のとおり、判決する。