

道路中央に垂れ下がっていた蔓が自動車のルーフキャリアに絡まるなどして車両が損傷したことについて、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 5 年 10 月 31 日佐倉簡易裁判所判決)

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、17 万 6000 円及びこれに対する令和 4 年 1 月 31 日から支払済みまで年 3 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、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、59 万 9409 円及びこれに対する令和 4 年 1 月 31 日から支払済みまで年 3 分の割合による金員を支払え。

第 2 事案の概要

国家賠償法 2 条 1 項に基づく損害賠償請求及び遅延損害金請求

1 前提事実

(1) 事故（本件事故の発生）

ア 日 時 令和 4 年 1 月 31 日午後 4 時 20 分頃

イ 場 所 A 県 B 市 C 地先

ウ 事 故 車 原告所有・運転の軽貨物自動車

長さ 339 センチメートル、幅 147 センチメートル、高さ 187 センチメートル（原告車）

エ 事故態様 原告車が、本件道路を××方面から△△方面へ走行中、前記場所で、道路中央に垂れ下がっていた蔓（本件蔓）が原告車のルーフキャリアに絡まるなどして原告車のルーフからルーフキャリアを分離させ、原告車が損傷した。

(2) 本件道路の管理者

被告は、本件道路の道路管理者である（道路法 16 条 1 項）。

(3) 本件訴訟前の示談書の送付

被告は、本件事故の発生を受けて、令和 4 年 3 月 23 日付けで、本件事故の賠償金として、被告が原告に対し 17 万 3500 円を支払う旨の示談を呈示した。

2 争点

(1) 被告の責任

（原告の主張）

被告は、本件道路の管理者として、本件道路について車両の運行に支障のないよう十分な維持管理を行うべきであり、本件蔓についても撤去すべき義務があった。しかし、本件蔓の撤去を怠った過失により、本件事故を発生させた。

（被告の主張）

国家賠償法 2 条 1 項にいう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、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該営造物の設置又は管理に瑕疵があったとみられるかどうかは、その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境、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である。

この点、本件事故現場の道路は通行量も少なく、本件蔓がいつの時点から、道路中央に垂れ下がる状況となっていたかは定かではないし、被告は、本件事故までの間、本件事故現場において、本件蔓が垂れ下がっており、通行の障害となっている旨の報告を受けたことはなかった。

そうすると、被告は、本件道路及び本件蔓の状態を把握し、通行車両と本件蔓との接触事故が発生する可能性を予見することはできないから、本件事故について被告の道路管理に瑕疵があったものとは認められない。

(2) 原告の過失

（被告の主張）

仮に、本件事故当時、道路中央付近に本件蔓が垂れ下がっていたとしても、原告が前方を注視して走行していれば、前方に垂れ下がった本件蔓を容易に発見することが可能であり、この場合、原告車は減速しつつ、本件蔓に接触しない箇所を走行するか、仮に接触しない箇所がない場合には一時停止して、蔓を除去してから通過すべき注意義務を負っている。

ところが、原告はこのような措置をとることなく、漫然と本件蔓の下を通過したというのであり、原告には注意義務違反の過失がある。

本件事故は、原告の過失により発生したものである。

（原告の主張）

本件事故現場は、針葉樹に囲まれて日中でも薄暗く、事故発生は 1 月 31 日午後 4 時 20 分頃の日没前の時間帯であった。原告は、前方を注視して原告車を運転していたが、このような状況下で道路上方から蔓が垂れ下がっている事態を予測することは不可能であった。また、本件事故現場の道路は、車両 1 台分の道幅しかなく、仮に原告が蔓を視認できたとしても、蔓に接触しない箇所を走行することは不可能である。さらには、事故発生前に本件蔓の存在に気付いて車両を停止させ、本件蔓を除去しようとしても、一人で除去することは困難であり、法律的にもそれは認められていない。

(3) 原告の損害

(原告の主張)

原告車は、本件事故により、車両上部のルーフ及びルーフキャリア部分を損傷し、その修理費用は54万4918円である。仮に、原告車が経済的全損であるとしても、その時価額は、33万7467円を下らない。

(被告の主張)

原告車の修理費は19万1554円と評価するのが相当であるが、原告車の時価額は9万4000円と解されるので、原告車は経済的全損であり、その損害額は9万4000円とみるのが相当である。

第3 争点に対する判断

1 認定した事実

- (1) 本件事故発生現場付近の道路は、道幅約3メートル程度のアスファルト舗装された樹木林の中の道路である。
- (2) 本件道路は国道〇〇号線に合流する道路であるが、道路両側の高さ10メートル程度の樹木が道路に覆いかぶさるような状況にある部分があり、そのような部分では、日中でも薄暗く、鬱蒼としている。本件事故現場の周囲も、本件事故当時、薄暗く、鬱蒼としていたことが推認される。
- (3) 本件事故現場付近の道路両側の樹木林については、間伐、枝木の伐採等の手当、管理が実施された形跡は見受けられない。
なお、本件事故現場付近について、少なくとも令和3年度以降は、被告職員や被告から委託を受けた業者によるパトロールがまったく行われていなかった。
- (4) 本件道路は、原告において、頻繁に使用する道路ではなく、本件事故当日以前に原告が車で通行したのは2か月以上前の11月半ばであった。
- (5) 原告は、本件事故当時、国道〇〇号から本件道路に入り、登り坂を時速30キロメートルに満たない速度で走行し、順次左、右、左のカーブを経て、150メートルから200メートルくらい走ったところで、本件事故に遭遇した。前後を走行している車はなく、原告車において前照灯は点けていなかった。

2 検討

(1) 争点1について

ア 国家賠償法2条1項にいう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う。本件においては、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていると認められる場合には、被告は国家賠償法2条1項に基づく責任を負う。

イ ところで、本件道路は、前記に認定したとおり、道幅が3メートル程度はあり、アスファルト舗装され、国道に通じる道路であって、進入禁止や一方通行等の標識が立てられているわけでもないことからすれば、大型車でなければ通行可能な道路であって、一定程度の通行量はあると認められる。

ウ このような本件道路につき、少なくとも1年以上にわたり、被告は、周囲の樹木の伐採等の管理を行わず、本件事故現場付近のパトロールすら行っていなかったのであって、それがため、本件道路両側の樹木の蔓や枝が垂れ下がり、落下する危険がある状況になっていた部分が生じ、本件事故現場においてもそのような状況にあったことが推認される。

エ このような道路の状況は、時々刻々変化する気象条件の中で、いつ何時、樹木の蔓や枝が落下し、通行する車両の車体を傷つけるやも知れない常況にあったといえるのであって、それは、道路が通常有すべき安全性を欠いている状態にあったと認められる。

オ そうすると、被告は本件道路を前記状態のまま少なくとも1年以上放置し、前記状態の中で本件事故が発生したのであるから、本件道路の管理者たる被告は、本件事故につき、国家賠償法2条1項に基づく損害賠償責任を免れない。

(2) 争点2と過失割合について

ア 一方、前記1で認定した事実に加え、前提事実（特に、季節、時間帯、車両の特徴）を踏まえると、原告において、本件道路周辺の状況を目視観察し、自動車運転者としての一定の注意義務を尽くしていれば、本件道路上方左右から樹木の蔓や枝が垂れ下がっており、それに接触した場合には、原告車を損傷させるのではないかと予見することは可能な状況であって、また、原告において、上向きで前照灯を点灯させ、より慎重に原告車を走行させていけば、上方から垂れ下がっていた本件蔓に気付き、本件事故は回避できた可能性があったと認められる。

イ そうすると、原告が、時速30キロ未満の低速で、慎重に原告車を走行させていたといっても、上方左右を樹木に覆われ、日没前の薄暗く鬱蒼とした狭隘な本件道路の本件事故現場付近を前照灯もつけずに原告車を進行させた点には、原告にも、本件事故の結果発生につき、これを予見し、その結果を回避すべき義務違反の過失があったというべきである。

ウ そして、被告の本件道路の管理状況と、原告の過失とを対比させると、原告の過失割合は5割と認めるのが相当である。そこで、原告の損害額の算定に当たっては、これを過失相殺して斟酌すべきである。

(3) 争点3について

ア 一般に、経済的全損に当たるとして、事故車の事故当時における取引価格を決定するにあたっては、原則として、同一の車種、年式、型、同程度の使用状態、走行距離等の自動車を中古車市場において取得し得るに要する価格を考慮して決定すべきであり、当該価格を企業会計上の減価償却の方法である定率法又は定額法によって定めることは特段の事情がない限り許されないというべきである。

イ これを本件についてみると、原告車と同一の車種、同程度の使用状態等の自動車を中古車市場において取得し得るに要する価額は32万円と認めるのが相当であり、これを左右するに足りる証拠はなく、特段の事情も認められない。

ウ この点、原告は、原告車の修理費54万4918円をもって、原告の損害と主張する。しかし、このうち①ルーフドリップサイドチャンネル、②バックドア部分、③バックドアガラス、④サイドウィンドガラスの各計上は、①が原告車に元々附属しない部品であり、②ないし④が本件事故で損傷した部分と直接関連する部分とは直ちに認められず、これを覆すに足りる証拠もない。

その余の部分の原告の見積計上は、本件事故態様等に照らせば、相当な範囲のものと認められる。

そこで、原告車の修理費54万4918円から前記①ないし④の計上分(15万6167円)を差し引くと、38万8751円が計上されるところ、これを前記イで算出したところと比べれば、経済的全損として、前記イの算出額が妥当する。

エ 被告は、原告車の修理費見積として19万1554円を算出して主張し、経済的全損に当たるとして、原告車の時価額である9万4000円が損害額として妥当であると主張する。

しかし、被告による修理費の見積は、原告車のルーフキャリアに蔓が絡まり、ルーフキャリアが

車両本体から引き剥がされた衝撃による車両本体自体の損傷を過少に評価したきらいがある上、原告車の時価額算出については、特段の事情なく減価償却の方法で原告車の時価額を算出しており妥当でないというべきであるから、いずれも採用の限りではない。

(4) 原告の損害

以上から、原告の損害は以下のとおりと認められる。

$$32 \text{ 万円} \times (1 - 0.5) = 16 \text{ 万円}$$

なお、弁護士費用は、1 万 6000 円と認めるのが相当である。

第 4 結論

よって、原告の請求は主文の限度で理由があるからその限度で認容し、その余は理由がないからこれを棄却することとして、主文のとおり判決する。なお、仮執行免脱宣言は相当でないからこれを付さない。