

(注) 名古屋地方裁判所平成17年(ワ)第1563号事件の判決(原判決)のうち、
「事実及び理由」欄の「第2 事案の概要」1, 2及び「第3 争点に対する
当事者の主張」並びに「第4 当裁判所の判断」(原判決5頁3行目から66
頁22行目までの引用部分)を抜粋したものです。

1 争いのない事実等(証拠を示した部分以外は争いがない。)

(1) 当事者

ア 原告ら

(ア) 原告AとK(昭和24年7月14日生)は、元夫婦であり、その間に原告C, 原告B及びL(昭和58年4月28日生)をもうけた。

(イ) 原告Nは、Kの母である。

(ウ) 原告Dは、原告Cと婚姻し、M(長男、平成8年7月9日生)をもうけた。

(エ) K, L及びMは本件事故により死亡した。

イ 被告ら

(ア) 本件事故当時、被告Eは、被告会社の従業員として、車両運転業務に従事し、本件事故に係る被告会社所有の車両(以下「加害車両」という。)を運転していた。

(イ) 本件事故当時、被告Hは、被告会社の本社営業所長兼車両部長であり、同営業所の運行管理者として自動車の安全な運転に必要な業務を行う者であった。

(ウ) 本件事故当時、被告Iは、上記営業所車両係長として、運転者に対する輸送指示を担当し、自動車の運行を直接管理する地位にあった。

(エ) 本件事故当時、被告Jは、被告会社の常務取締役であり、被告会社の労務関係を管理する責任者であり、被告会社の運転手の労働時間等の

勤務時間等の勤務状況を読みとることができる作業日報及びタコグラフをチェックし、また、運転者の起こした居眠り運転による事故処理業務等を行っていた。

(オ) 本件事故当時、被告Gは、被告会社の代表取締役社長であり、被告会社の業務を統括し、管理する権限と責任を有していた。

(2) 本件事故の発生

ア 日 時 平成14年8月10日午前5時43分ころ

イ 場 所 三重県鈴鹿市k町地内東名阪下り キロポスト付近（以下「本件事故現場」という。）

ウ 加害車両 事業用大型貨物自動車

同運転者 被告E

エ 被害車両 自家用普通貨物自動車（名古屋 ）

同運転者 K

オ 関係車両 (ア) 普通乗用自動車

同運転者 W（以下「W車両」という。）

(イ) 大型貨物自動車

同運転者 X（以下「X車両」という。）

(ウ) 普通貨物自動車

同運転者 Y（以下「Y車両」という。）

(エ) 大型貨物自動車

同運転者 Z（以下「Z車両」という。）

(3) 本件事故の態様

被告Eが、長距離運転等の疲労により眠気を催したまま漫然と運転を継続したために仮眠状態に陥り、加害車両前部を、渋滞のため自車走行車線上を減速走行していた被害車両後部に追突させ、同車を前方に押し出して、同車前方に停止していたW車両に追突させ、さらに、加害車両を走行車線から追

越車線に進出させ、同車線に停止していたX車両左側面に接触させ、これにより、加害車両を再度走行車線に進出させて加害車両前方に停止していたY車両後部に加害車両前部を追突させ、Y車両を、同車前方に停止していたZ車両に追突させ、Y車両の燃料タンクを損壊させて、同車積載のガソリンを流出させるなどし、同車のガソリンに引火させた。

(4) 責任原因

ア 被告会社は、加害車両の保有者であるから、自賠法3条本文に基づき、原告らに対して損害賠償責任を負う。

イ 被告会社は、貨物自動車運送事業を営んでいるところ、その事業のために運転手として被告Eを使用し、被告Eがその業務を遂行中に本件事故を発生させ、かつ、安易な利益優先の姿勢から、被告Jをして被告Eに過酷な時間外労働をさせ、被告H及び被告Iをして、被告Eが過労により居眠り運転を行うことを十分予見しながら、あえて運行を容認し、その結果本件事故を発生させたから、民法715条に基づき、原告らに対して損害賠償責任を負う。

(5) 本件事故の結果

Kは、本件事故当時、被害車両の運転席に、Lは同後部右座席に、Mは同後部左座席に乗車していたところ、いずれも本件事故により焼死した。

(6) 原告らの相続

ア 原告Aは、Lの死亡により、同人の損害賠償請求権を全部相続した。

イ 原告C及び原告Bは、Kの死亡により、同人の損害賠償請求権をそれぞれ2分の1ずつ相続した。

ウ 原告D及び原告Cは、Mの死亡により、同人の損害賠償請求権をそれぞれ2分の1ずつ相続した。

2 争点

(1) 被告Eの過失の内容

(2) 被告H，被告I，被告J，被告Gの責任の有無

(3) 原告らの損害額

第3 争点に対する当事者の主張

1 争点(1) (被告Eの過失の内容)

(1) 原告らの主張

被告Eは，1か月間に10回も，荷の運び入れの作業を含む大阪，水戸間の往復輸送をし，本件事故前の10日間の中に，午前2時ないし3時から始まる長時間の牛乳運搬を2回行い，しかも被告会社の倉庫建築の仕事もしていたから，家に帰って休む時間もなく，帰宅しても睡眠は1.5時間ないし5時間であった。そのため，被告Eは，車内での仮眠や休息があったとしても，正常な労働を遂行できる状態ではなく，水戸から大阪までの長時間，加害車両で運転をすれば，居眠り運転をし，不特定多数の命を奪う可能性があることは明白であったから，被告Eには，極度の過労があり，かつ，居眠り運転をするおそれがある状態で加害車両を運転してはならない業務上の注意義務があるにもかかわらず，これを怠り，あえて加害車両の運転を開始，継続し，これにより本件事故を発生させた。よって，被告Eは，民法709条に基づき，原告らに対して損害賠償責任を負う。被告Eには，加害車両に乗車することを止めるべきだったのに，被告会社で加害車両に乗車し運転を開始し，運転を継続した点に注意義務違反がある。

(2) 被告H，被告I，被告J及び被告Gの認否及び反論

ア 被告Eには，加害車両の運転を開始した時点で注意義務違反があるとの主張は争う。

過失すなわち注意義務違反は，生じた結果から因果の経過をさかのぼって，原因となる1個の過失行為に求めるべきである。そうでなければ，過失の内容が不明確となり，被告らの防御に不当な不利益を与える。よって，被告Eの過失は，本件事故現場付近を名古屋市方面から三重県亀山市方面

に向け、時速約100ないし110キロメートルで走行中、長距離運転等の疲労により、眠気を催して前方注視が困難な状態となっていたのであるから、直ちに運転を中止し、眠気を解消させた後、運転を再開すべき業務上の注意義務を怠った点に求めるべきである。

イ 仮に被告Eに、加害車両の運転を開始した時点で注意義務違反が認められるとしても、被告Eは、路肩やパーキングエリアに停車し、仮眠を取ることが可能であったから、被告Eが加害車両の運転開始の時点で本件事故の発生を予見することはできない。よって、当該注意義務違反と本件事故との間に相当因果関係は認められない。

2 争点(2) (被告H, 被告I, 被告J, 被告Gの責任の有無)

(1) 原告らの主張

ア 被告Hは、営業所の運行管理者として自動車の安全な運転に必要な業務を行う立場にあり、被告Iは、同営業所の車両係長として運転者に対する輸送指示を担当し、自動車運行を直接管理する立場にあったが、被告Eが過労により正常な運転ができないおそれがある状態で車両を運転するであろうことを認識しながら、平成14年8月6日午後3時ころ、茨城県日立市b町 番地の被告会社本社営業所において、被告会社の業務に関し、被告Eに対し、被告会社の使用する大型貨物自動車を運転して、同月7日から同月11日までの間に、同市c町 丁目 番 号所在の日立ホームアンドライフソリューション株式会社多賀工場（以下「日立多賀工場」という。）から大阪市d区e 丁目 番 号所在の日立ホームアンドライフソリューション株式会社住之江配送センター内にある株式会社関西ハイフレックス（以下「日立住之江配送センター」という。）及び同市f区g 丁目 番 号所在の大阪製鐵株式会社（以下「大阪製鐵」という。）を経て、茨城県ひたちなか市h 番地所在の株式会社日立製作所水戸事業所ビルシステムグループ（以下「日立水戸事業所」という。）までを2度往復して、

家電製品及びレールを運搬する旨指示及び遂行させた。被告H及び被告Iは、被告Eが過労により正常な運転ができないおそれがある状態で加害車両を運転することを認識し、そのままでは重大事故を引き起こすかもしれないことも予見していたのであり、被告Eからの申し出がなくても、積極的に他の運転手を大阪定期便業務に充てる等、被告H及び被告Iには、被告Eが過労状態で加害車両を発進させることを中止すべき業務上の注意義務があったのに、これを怠り、被告Eに過酷な勤務を強いた過失があり、これは被告Eの業務上過失致死の不法行為を幫助したと評価できるから、被告H及び被告Iはそれぞれ民法709条に基づき、原告らに対して損害賠償責任を負う。

イ 被告Jは、労働関係を管理する責任者の立場にあり、被告会社の運転手の労働時間等の勤務状況を読みとることができる作業日報及びタコグラフをチェックし、また運転手の起こした居眠り運転による事故処理業務を行っており、被告会社の運転手が過酷な時間外労働を行っていることを容易に把握できたのであるから、被告Jには、被告Eが過労状態で加害車両を運転することを中止すべき業務上の注意義務があった。それにもかかわらず、被告Jはこれを怠り、専ら給料の算定にのみ関心を払い、労働者の労働時間又は疲労程度等の勤務状況には関心を払わず、平成7年6月には、労働基準監督署から、時間外労働について是正勧告を受けたにもかかわらず、労働管理の責任者としての責任を自覚することなく、時間外労働についての是正措置を何ら講じることなく、過酷な時間外労働を放置した。

被告Jは、被告Eが過労により正常な運転ができないおそれがある状態で車を運転することを認識し、そのままでは重大事故を引き起こすかもしれないことも予見していたのであり、被告Jは過労状態で車を発進させることを中止すべき義務があったのにこれを怠り、運行を容認した過失があり、これは被告Eの業務上過失致死の不法行為を幫助したと評価できるか

ら，民法709条に基づき，原告らに対して損害賠償責任を負う。

ウ 被告Gは，被告会社の業務を統括し，管理する権限と責任を有する代表取締役という立場にあり，被告会社の運転手の運行や労働管理の責任を有する被告H，被告I及び被告Jを監督する責任を有していたが，これを怠った。また，被告Gの自社の利益を最優先に考える姿勢が被告会社の事故防止より自社の利益を優先する風潮を作り出し，このような風潮が被告Eらの過酷な時間労働を放置する原因となり，本件事故を引き起こしたものであって，これは被告Eの業務上過失致死の不法行為を幫助したと評価できるから，民法709条に基づき，原告らに対して損害賠償責任を負う。

エ 被告E，被告会社及び上記4名の各行為には，客観的な関連共同があるから，同人らの行為は，民法719条に基づき，共同不法行為を構成する。

(2) 被告H，被告I，被告J及び被告Gの認否及び反論

ア 被告H，被告I，被告J及び被告Gに被告Eの行為に対する幫助が成立し，民法709条に基づく損害賠償責任があるとの主張は争う。

被告H，被告I，被告J及び被告Gに不法行為責任が認められるためには，各人が民法709条の要件を満たさなければならないが，かかる事実はない。

被告会社の従業員は，できるだけ賃金を得るために多くの運行を希望していたところ，運行は強制ではなく，運転手自身の自己管理及び意思にかかっていた。被告Eについても，自ら大阪定期便業務を志願して継続していたものであるし，被告会社も，同社の運転手らに対し，道路状況等の客観的状況及び過度の疲労による運転能力の喪失等の主観的事情を無視してまで運行を強要，指示，称揚したことはない。

イ 被告H及び被告Iは，被告Eの体調や家庭での生活状況を把握することはできなかったのであるし，被告Eは疲れについて被告H及び被告Iに相談することもなく，同僚から交代を示唆されながらも大丈夫と答えていた

のであるから，被告H及び被告Iが，被告Eが過労によって居眠り運転をし事故を発生させることを予見しながら，あえて運行を容認したという事実はなく，被告H及び被告Iに不法行為責任は認められない。

ウ 被告Jは，被告会社の常務取締役として被告会社全体の総務部門を担当しており，労務管理だけでなく資金の出入りの管理，賃金支払いに関しての事務，陸運局への許可等の手続関係，事故処理等，多種にわたる膨大な職務をこなさなければならず，また，被告Jが所属する本社総務部と営業所とは別の場所にあったのであり，同人が個々の運転手の運行業務を指揮，監督することは不可能であった。すなわち，被告Jは，被告Eの体調を具体的に管理コントロールできる状況にあったわけではなく，また運行を具体的に指示していたわけでもないから，被告Eの過失行為についての幫助行為はなく，被告Jに不法行為責任は認められない。

また，被告Eには運行業務に従事するか否かの裁量や仮眠休憩の時間・場所についての裁量があったものであり，かかる裁量があるにもかかわらず，被告Eが自らの意思で運行業務に従事し，眠気を催した段階でパーキングエリア等に停車し仮眠を取ることが可能であったにもかかわらず，運転を中止せず運転を継続させた結果仮眠状態に陥り本件事故を発生させたという事実からすれば，被告Jが本件事故発生を予見することはできず，また，被告Jの過失と本件事故発生との間に民法709条に基づく不法行為責任の前提となる因果関係は認められない。

エ 被告Gは，従業員250名を要する被告会社の代表取締役であり，現実には被告Eを監督していなかったし，被告Eの具体的労働内容を把握し，指揮監督することは不可能であった。原告らは，被告G個人が事故防止よりも自社の利益を優先する風潮，過労運転状況を作成したと主張するが否認する。被告G個人が過労状態での勤務を強要していた事実もかかる指示を被告H，被告I及び被告Jに対し行っていた事実も一切ない。したがって，

被告G個人に被告Eの過失行為についての幫助行為はなく，不法行為責任は発生しない。また，被告Gには本件事故発生の予見可能性がないこと，被告Gの業務行為と本件事故との間には因果関係がないから，被告Gに不法行為責任が認められる余地はない。

3 争点(3) (原告らの損害額)

(1) 原告らの主張

ア L死亡による損害

(ア) Lの損害

a 死亡慰謝料 4000万円

Lが，つぶされた被害車両の中で，身動きもできない状態で完全に炭化するまで焼かれて死んでいかざるを得なかったその肉体的苦痛は言葉ではとても形容できない。また，死亡するまでの間に感じた恐ろしさ，絶望感，無念さも想像を絶するものがある。

Lは死亡時若干19歳であり，将来の無限の可能性と希望に満ち，充実した人生が待っているはずであったのに，被告Eの居眠り運転というあまりに非常識で許されない無謀な行為によって，尊い命を，車内に閉じこめられて炭化するまで焼き尽くされるという極めて凄惨な形で奪われた。その精神的苦痛，悲しみ，無念さは想像を絶する。

本件事故態様の悪質さ，被告会社の責任の重さも慰謝料算定において斟酌されるべきであるところ，被告らに対しては次の事情がある。

(a) 被告E

本件事故は，積載物を含め，重量約20トンの大型トレーラーを運転する被告Eが，疲労により居眠り状態になり，高速道路において時速約110キロメートルもの高速度で玉突き事故を起こし，5名を死亡させ，6名に傷害を負わせた，交通事故の中でも，過失の重さ，結果の重大性では最悪の部類に入るものである。

被告 E は、過労状態で、そのまま運転すると居眠りの可能性があることを、それまで実際に居眠り運転をした経験から熟知していたにもかかわらず、運転を中止しなかった。

被告 E は、平成 14 年 8 月 7 日午前 5 時ころ、被告会社営業所を出発してから本件事故発生までの約 7 3 時間の間、断続的に合計 1 7 時間の仮眠、休息を取っただけで運転を継続し、またそれ以前から疲労が蓄積していたため、東名阪自動車道で 2 回仮眠状態になったにもかかわらず、運転を止めず、本件事故現場から約 1 . 7 キロメートル手前で居眠り状態になり、本件事故を引き起こした。

被告 E には、自己が殺傷力及び破壊力の大きい大型トレーラーを高速度で走らせており、一度事故が起これば取り返しのつかないことになるという緊張感が全くなく、殺傷に対する未必の故意があるといわざるを得ない。

確かに、本件事故は、被告会社の利益重視、従業員の健康及び交通安全が軽視される雰囲気の中で発生しているが、被告 E は、被告会社から業務を強制されていたのではなく、より多くの収入を得ようと、自ら大阪と茨城との定期便を志願し、見かねた同僚からも、交代を示唆されながら聞き入れることもなかった。

被告 E には、懲役 5 年の実刑判決がされたが、行為の違法性の程度、過失の大きさ、結果の悲惨さからすれば、あまりにも軽すぎる判決である。

(b) 被告 H , 被告 I , 被告 J , 被告 G 及び被告会社

被告会社は、茨城県日立市から大阪市 d 区まで家電製品を運搬し、その帰りに同市 f 区から茨城県ひたちなか市までエレベーターのレールを運搬する仕事を請け負っていたが、この便は片道約 7 3 0 キロメートルの距離を、仮眠時間 2 , 3 時間と計算して、平均速度 7

0キロメートルで走行する前提で運行計画が立てられていた。しかも、運転手が高速道路を使わないことも予定して高速料金の全部を運転手に持たせず、渋滞等も斟酌していなかったため、現実には平均時速70キロメートルでの走行では延着が確実であるから、速度違反が常態化していた。また、この便を担当する者は、1か月に9、10回この便を走行していたため、それだけでもかなり過酷であった。

被告Eに対する拘束時間は、平成14年6月が495時間、同年7月が504時間と極めて長く、そのような状態では、次の勤務まで体力を回復するには全く足りず、再び疲れた状態で運転するのが常であった。

運行管理担当者である被告H及び被告Iは、大阪定期便の業務内容自体が過酷なものであることを知悉していた上、被告Eが、同年7月以降、大阪定期便の業務中、極度の疲労から、仮眠をたびたび取らざるを得ず、かつ、仮眠時間を超過してしまったことから、大幅な延着をしていたことがあり、また被告Eから提出されたタコグラフからも、同人が走行中に極度の疲労のために居眠り運転をしたり、仮眠休息後、運転を再開しても、短時間で再度仮眠、休息を取らざるを得ない状態になっていたことを把握しており、被告Eが疲労を極度に蓄積させており、疲労により正常な運転ができないおそれがある状態で運転することを具体的に認識しながら、早朝からの長距離日帰り運転を恒常的に指示していた。

また、被告Jは、被告会社の労働関係の管理責任者であり、被告会社の運転手の作業日報及びタコグラフをチェックし、かつ、運転手の起こした居眠り運転による事故処理業務なども行っていたのであるから、運転手が過酷な時間外労働を行っていることを把握して

いたにもかかわらず，平成7年には，労働基準監督署より労働時間につき是正勧告を受けていたのになんらの是正もしなかった。さらに法律で義務づけられている6か月に1度の健康診断も年1度しか行わず，しかも被告Eを含め，仕事により日程が合わずに健康診断を受けられなかった者にその後，健康診断を受けさせることもしなかった。

上記の被告H，被告I及び被告Jの行為は，被告会社全体が，長年にわたり，従業員の健康管理及び安全管理，ひいては，他の一般車両や通行人らの安全よりも自社の営業及び利益を優先する体質により引き起こされたものであり，被告会社がかかる体質を有するに至ったのは，被告会社の代表取締役社長である被告Gの，賃金さえ支払えば，従業員を1日8時間を超え，あるいは1週間40時間超えて働かせても，休日に働かせても問題がないという考えによるものである。

さらに，事故後の態度についても，被告Eは，本件事故後，原告らに対して，2回手紙を送っただけであり，しかもその手紙の内容は，起こした結果の重大性に比し，遺族の気持ちを考えない通り一遍の形式的なものであった。

被告会社の従業員も，何回か原告ら宅を訪れたが，事前に連絡することもなく，原告Cの質問に対しては，「自分の会社は運輸局の指導に基づいてやっていたから，悪いことはない。」などとうそを述べて開き直っていた。

被告Eの業務上過失致死事件の刑事裁判においては，懲役5年の実刑判決がされたが，過失犯としてはあまりに悪質であり，結果の重大性も，通常考えられる交通事故のレベルを遥かに超えているにもかかわらず，極めて残酷な形で最愛の家族を失った原告らにとつ

ては納得のいく判決内容ではない。

被告H及び被告Iに対しては、各懲役1年、執行猶予5年、被告Jに対しては、懲役4月、執行猶予3年、被告会社に対しては、罰金120万円の判決がされたが、従業員に過大な業務を課し、過労による居眠り運転の危険性を十分認識しながら何らの策も採らず、本件事故のような重大事故を発生させた行為に対する刑罰としては、あまりに軽すぎ、原告らにとっては到底納得できる判決内容ではない。

しかも、被告Gに対しては何らの刑事処分もなく、会社ぐるみで起こしたといってもよい本件事故について、会社の代表取締役社長である被告Gが何らの刑事責任も追及されないのは余りにも不合理である。

以上の事情も、慰謝料額算定において考慮されるべきである。

b 逸失利益（一括支払） 8658万2927円

(a) Lは、本件事故当時19歳であり、U大学1年生であったから、本件事故に遭わなければ、稼働可能年齢である22歳から67歳に至るまで、平成14年賃金センサス大卒男子全年齢平均年収674万4700円を得られたのであるから、生活費控除率を40パーセントとし、中間利息を5パーセントのホフマン係数によって控除すると、Lの逸失利益は次のとおり8658万2927円となる。

計算式 $6,744,700 \times (1-0.4) \times (24.1263 - 2.7310) = 86,582,927$

(b) 中間利息の控除の計算方式は5パーセントのホフマン方式にすべきである。

利息に関して、民法404条で法定利率を定める一方、これに続く405条は、利息の元本の組み入れ、法定重利（複利）について特別の要件を定める。内容からすると要件を具備した場合に始めて

複利を認める反面，そうでない場合は利息は単利計算を原則とする。すると利息に関する問題である中間利息控除利率でも，民法404条の法定利率を採用する以上，控除方式としては，特段の事情がない限り，民法405条が定める原則単利に相当する方式，すなわちホフマン式を採用するのが合致している。最高裁が中間利息控除利率は法律の規定により法定利率というのであれば，単利か複利かも法律の規定によるべきである。

また，平成17年6月14日の最高裁判決は，「現行法は将来の請求権を現在価額に換算するに際し，法的安定及び統一的処理が必要とされる場合は法定利率により中間利息を控除する考え方を採用した。例えば民事執行法88条2項，破産法99条1項2号（旧破産法（平成16年法律第75号による廃止前のもの）46条5号も同様），民事再生法87条1項1号，2号，会社更生法136条1項1号，2号等はいずれも将来の請求権を法定利率による中間利息の控除によって現在価額に換算することを規定している」と判示したが，倒産法の中間利息計算実務は単利でなされ，複利で計算されていないのが実情である。

さらに，加害者の支払利息には遅延損害金もあるが，これは単利で計算されるところ，中間利息控除利率のみ複利で計算することは不公平である。民法405条で複利計算が一般的に許されないのに，被害者の運用利率のみ複利が許されるのであれば，違法であるとともに被害者にあまりに酷すぎる。複利方式を擬制するのは被害者にあまりに不利で，被害者と加害者の損害分担の公平の理念に反する。

(イ) 原告Aの損害

a 葬儀費用 240万円

原告Aは，葬儀関連費用として合計731万3559円を支出した

が、これはL、K及びMの合同葬儀の費用として支出したから、Lの葬儀関連費用としては240万円が相当である。

b 固有の慰謝料 500万円

Lは、原告Aと小学校1年生まで一緒に生活し、原告AとKの離婚に伴い、中学卒業まではKの下で、高校入学からは家族と離れて寮生活を送っていたが、原告Aとはよく会っており、電話やメールで話す機会は多かった。

Lは温厚で円満な性格で、家族の和を築くとともに、友人もさらに増え、また、数学の才能も評価されて、原告Aは、Lが学業及び友人関係でどのように成長していくのか、大いに楽しみにし、期待していた。その最愛の息子を、このようなあまりに残酷な形で失った失意と精神的苦痛は、筆舌に尽くしがたい。

よって、原告Aの受けた精神的苦痛は極めて大きく、原告Aの父としての固有の慰謝料は、少なく見積もっても500万円を下らない。

c 弁護士費用 1300万円

イ K死亡による損害

(ア) Kの損害

a 死亡慰謝料 4000万円

(a) Kが被害車両を運転中、渋滞により減速走行していたところ、大型トレーラーに、時速約110キロメートルもの高速度で、突然突っ込まれたときの驚愕、肉体的苦痛、つぶされた車両の中で生きて焼き殺される恐怖、死亡するまでの間に感じた恐ろしさ、絶望感、無念さは、想像を絶し、言葉では表現できない。

(b) Kは、大病もしたことはなく、健康で、自分の信念を貫く強い性格で、全てにおいてパワフルで、頭の回転が早く、実行力があつた。Kは、原告Cが幼少時代にアトピーやぜんそくになったことを

きっかけとして、自然食品や環境問題に関心を持ち始め、自然食品販売業を設立し、朝早くから夜遅くまで働くことが全く苦にならなかった。Kはこれからも、子供が一人前になるまで育て上げ、孫の面倒を見て、好きな仕事に対し、さらに打ち込んでいく予定であったが、被告Eの無謀な行為によって、無惨にも焼き殺された。その精神的苦痛、悲しみ、無念さは察するに余りある。

(c) 本件の事故態様の悪質さ及び事故後の被告Eの態度、被告会社の態度及び刑事判決の軽さも、前記Lの慰謝料算定において述べたとおりである。

b 逸失利益（定期金支払） 6 4 1 6 万 9 3 4 1 円
(a) 平成19年8月10日請求分 2 2 9 1 万 7 6 2 5 円

Kは、本件事故当時53歳であり、事故前年である平成13年の年収は654万7893円であったから、本件事故に遭わなければ、67歳に至るまでの14年間、前記年収を得られたのであり、同人が離婚し、子供らを育てる一家の大黒柱だったことから、生活費控除率を30パーセントとすると、Kの年額の逸失利益は458万3525円となる。支払方式については、後記主張するとおり、平成15年8月10日を第1回目として、平成28年8月10日までの合計14回にわたり、毎年8月10日に支払う定期金賠償方式を選択する。第1回目から第4回目は既に履行期を徒過しているため、平成19年8月10日に5年分の定期金の支払を求める。

よって、Kの逸失利益の平成19年8月10日請求分は、次のとおり2291万7625円となる。

$$\begin{aligned} \text{計算式 } & 6,547,893 \times (1 - 0.3) = 4,583,525 \\ & 4,583,525 \times 5 = 22,917,625 \end{aligned}$$

(b) 平成20年8月10日ないし平成28年8月10日請求分

4125万1716円

原告C及び原告Bへの毎年の支払額はこれを2分し、平成20年8月10日ないし平成28年8月10日までの9回支払うから、Kの逸失利益の平成20年8月10日ないし平成28年8月10日請求分は、次のとおり4125万1716円となる。

定期金賠償方式を選択する理由は以下のとおりである。

本件事故により、原告らは、三代にわたる家族3人を、同時に、車に閉じこめられて炭化されるまで焼き尽くされるという極めて凄惨な形で、一方的に奪われた。原告らには、亡くなった被害者らを事故前の状態に戻してくれさえすればよいとの思いが強いが、現実には金銭賠償しか方法がない以上、慰謝料、逸失利益共に、年齢、性別などにより賠償額に格差ができてしまうのが現状である。しかし、家族達の命を金銭に換算することにそもそも大きな抵抗がある上に、金銭に大きな格差が生じることには到底納得がいかない。この格差を少しでもなくすためには、定期金による賠償しかない。

また、原告らは、被告らが、刑事裁判が終わると事件が終わったかのように全く連絡をせず、被告E以外の被告らが、執行猶予中の身でありながら、法定時間を超える長時間、従業員に長時間運転をさせていた事実もあったことに対し、被告らが売り上げ第一主義ではなく、安全運転や人命を第一に考えて営業し、悲惨な事件を起こした事実及びそれにより奪われた大切な命のことを一生忘れず、胸に刻みつけて運送の営業をすることを望んでおり、そのためには定期金による賠償が必要である。

不法行為における損害賠償については、不法行為時に全損害が発生し、全損害の賠償債務が遅滞に陥るとするのが判例・通説である

が、その具体的給付方法については法に特段の規定がない。これを一時金賠償方式によって請求しうることについては疑いがなく、他方、定期金賠償方式による請求は、債務者に期限の利益を付与するものであるから、特にこれを禁じる理由はない。民事訴訟法117条からも、定期金賠償方式による請求が可能であることを法は前提としているといえる。死亡逸失利益は、将来において回帰的に現実化していく性質のものであり、定期金賠償方式になじむものである。

$$\text{計算式 } 6,547,893 \times (1-0,3) = 4,583,525$$

$$4,583,525 \div 2 = 2,291,762$$

$$2,291,762 \times 9 \times 2 = 41,251,716$$

c 物損 100万円

Kは被害車両を所有していたところ、被害車両は本件事故により炎上し、原形を留めない鉄のかたまりになった。その損害は100万円が相当である。

(イ) 原告C及び原告Bの損害

a 葬儀費用 各120万円

原告Aは、葬儀関連費用として合計731万3559円を支出したが、これはL、K及びMの合同葬儀の費用として支出し、Kの葬儀関連費用としては240万円が相当であるところ、原告C及び原告Bは、同額を原告Aに支払う予定である。

b 固有の慰謝料 各500万円

Kは、前記のとおり、パワフルな性格で、3人の子供を育てながら自分の関心ある仕事に精力を注ぎ、子供や孫の健康に人一倍気を遣っていた。このようなKが突然亡くなってしまったことは、原告C及び原告Bにとって信じられないことであり、最愛の母を突然本件事故により凄惨な形で失った失意と精神的苦痛は筆舌に尽くしがたい。よっ

て、原告C及び原告Bの子としての慰謝料は各500万円を下らない。

c 弁護士費用 各580万円

(ウ) 原告Nの損害

a 墓工事・位牌代 72万4800円

原告Nは、Kの墓の工事代として71万3000円及び位牌代として1万1800円を支出した。よって、墓工事・位牌代は、次のとおり72万4800円となる。

計算式 $713,000 + 11,800 = 724,800$

b 固有の慰謝料 200万円

本件事故は、Kらが原告Nの家に向かう途中に発生したものであり、原告NはKらとその日に会うのを楽しみにしていたにもかかわらず、二度と会えなくなってしまった。また、本件事故後、平成15年11月に、配偶者が亡くなり、寂しい思いがますます募るばかりである。よって、原告Nの実母としての慰謝料は200万円を下らない。

c 弁護士費用 20万円

ウ M死亡による損害

(ア) Mの損害

a 死亡慰謝料 4000万円

Mは、曾祖父及び曾祖母の家に行く旅行を毎年楽しみにしていたにもかかわらず、その途中で突然大型トレーラーに突っ込まれ、後部座席で逃げられないまま焼き殺された。その間の驚愕、恐ろしさ、肉体的苦痛、子供ながらに感じた絶望感、無念さは想像を絶する。自分に起きていることが全く信じられなかったはずであり、どれだけ助けて欲しかったことであろうか。

Mは、創造性があり、絵でも工作でも自分で工夫しながら作り上げ、友達も巻き込んでいく力があり、サッカーを楽しみ、最近では自転車

に乗れるようになり，暮も始めたところであった。Mは死亡当時若干6歳であり，やりたいことは山ほどあった。このような幼い時期に，極めて残酷な形で，被告Eの無謀な行為によって焼き殺された。その悲しみ，無念さは言葉にできない。

本件の事故態様の悪質さ及び事故後の被告Eの態度，被告会社の態度及び刑事判決の軽さも，前記Lの慰謝料算定において述べたとおりである。

b 逸失利益	1億1303万8887円
(a) 定期金支払請求分	4665万8640円

Mは，本件事故当時6歳であり，本件事故に遭わなければ，稼働可能年齢である18歳から67歳に至るまでの49年間，平成14年賃金センサス男性労働者学歴計平均年収555万4600円を得られたのであるから，生活費控除率を40パーセントとすると，Mの年額の逸失利益は333万2760円となる。そして，支払方式については，平成27年8月10日を第1回目として，平成40年8月10日までの合計14回にわたり，毎年8月10日に支払う定期金賠償方式を選択するから，Mの逸失利益の平成27年8月10日ないし平成40年8月10日請求分は，次のとおり4665万8640円となる。

$$\text{計算式 } 5,554,600 \times (1-0.4) = 3,332,760$$

$$3,332,760 \times 14 = 46,658,640$$

(b) 一括支払請求分	6638万0247円
-------------	------------

Mが生存していれば32歳となる平成40年8月10日から同人が67歳となるまでの就労可能年数35年間の逸失利益を，5パー

セントのホフマン係数により中間利息を控除すると、Mの同期間の逸失利益を平成40年8月10日請求するとすれば、次のとおり6638万0247円となる。

$$\text{計算式 } 5,554,600 \times (1-0.4) = 3,332,760$$

$$3,332,760 \times 19.9175 = 66,380,247$$

(イ) 原告D及び原告Cの損害

a 葬儀費用 各120万円

原告Aは、葬儀関連費用として合計731万3559円を支出したが、これはL、K及びMの合同葬儀の費用として支出し、Mの葬儀関連費用としては240万円が相当であるところ、原告D及び原告Cは、同額を原告Aに支払う予定である。

b 固有の慰謝料 各500万円

Mは原告D及び原告Cにとって一人目の子供で、大切に育ててきたものであり、6月の母の日には自分で作ったクッキーと原告Cの似顔絵を同人に贈ったり、原告Dとも非常に仲が良かった。事故前日の夜、TがMを迎えに来たときに、原告Cが「行ってらっしゃい。」と言い、それに対してMが「行ってきます。」と答えたのが最後の会話になってしまった。本件事故直後、原告Cが高速隊の隊舎でMの遺体を確認したが、その様子はまるで蠟人形のように、前日のMの様子とはあまりにかけ離れた姿であった。

Mが突然亡くなってしまったことは、原告D及び原告Cにとって信じられないことであり、もっといっぱいだっこしてあげたかった、もっと甘えさせてあげたかった、もっと家族みんなでどこかへ連れて行ってあげたかった、もっといろいろしてあげたかったという思いでいっぱいになっている。このような最愛の息子を突然残酷きわまりない形で失った失意と精神的苦痛は、筆舌に尽くしがたい。

このように原告D及び原告Cが受けた精神的苦痛は極めて大きく、またMの妹、弟の思いも実質的に含めると、原告D及び原告Cの親としての慰謝料は、少なく見積もっても各500万円は下らない。

c 弁護士費用 各820万円

(2) 被告E及び被告会社の認否

ア L死亡による損害

(ア) Lの損害

- a 死亡慰謝料は不知。被告Eに殺傷に対する未必の故意があったとの点は否認する。
- b 逸失利益の金額は不知。中間利息控除の方法についてホフマン式により算定することについては争う。

中間利息控除の方法についてホフマン式により算定することは次の理由で認められない。

- (a) 第1に、ホフマン式によると、年5分の利率の場合、中間利息控除期間が36年を超えると、賠償金元本から生ずる利息だけで年間の逸失利益を超えるという不合理を生ずることになる。定期金で受け取るべき金額よりも毎年の利息額が大きくなるのでは、将来得べかりし利益の現在価値を計算するために中間利息を控除するという計算式になっていないことになる。
- (b) 第2に、ホフマン式によると、法的安定性のある処理を行うことができない。ホフマン式を採用した場合、就労可能年数が36年未満の者と36年以上の者が同時に死亡した場合、両者を全く同一に扱えば、後者は定期金で受け取る場合よりも利息の取得総額が大きくなるかのような計算方法を採用することになる反面、前者ではそのような問題が生じないという意味で、被害者相互間の公平の観点からは疑問が残り、前者についてはホフマン式を用い、後者につ

いては不当性を回避するためにホフマン式ではなくライブニッツ式をとるといのように扱えば、計算方式を変えるという意味で被害者相互間の公平に疑問が生じるし、そもそもいかなる計算方式をとるかについて予測可能性が担保されなくなってしまう、法定安定性のある処理を行うことができなくなってしまう。

(イ) 原告 A の損害

葬儀費用及び固有の慰謝料は不知。

イ K 死亡による損害

(ア) K の死亡慰謝料は不知。

(イ) K の逸失利益の金額は不知。中間利息控除の方法についてホフマン式により算出すること及び支払方法を定期金賠償方式にすることについては争う。

死亡逸失利益につき定期金賠償方式を採ることは、次の理由で認められない。

a 第 1 に、死亡逸失利益は理論的に定期金賠償方式との親和性がない。

定期金賠償方式を肯定する法律構成としては、まず将来の履行期の到来の都度、損害が発生するとの考え方がある。しかし、これは被害者の下で発生した損害が相続人に継承されることから、被害者が死亡後に損害賠償請求権を取得することは不可能であるし、同一の交通事故による不法行為に基づく損害賠償請求権は事故時に発生し、かつ遅滞に陥ることが明らかであるから、不法行為後、将来の履行期到来の都度、損害が発生すると捉えることは不可能である。

次に、損害の発生時期と損害が具体化する時期を分ける考え方があるが、定期金賠償方式の目的は、現実に被害者の支出が生じる時期を履行期とすることで、将来の事情変更、典型的には後遺障害の程度の変化及び被害者の死亡に対応し、もって当事者間の公平を図る点にあ

るから、不法行為時に損害が発生するが将来具体化する債権は、発生時には支出時期及び金額が不確定であるが、将来支出時期及び金額が確定する債権である必要がある。しかし、死亡逸失利益は、死亡した被害者の死亡時に発生し、かつその額も確定すると解せざるを得ないから、後遺障害に基づく逸失利益や将来の介護費用等のように将来にわたって具体化し、その額が変動する等の余地はない。

b 第2に、定期金賠償を選択すべき合理的理由が認められない。

定期金賠償方式を選択する理由は、将来の事情変更に対応する点にあるが、死亡逸失利益については、被害者が既に死亡しているため、後遺障害の程度の変化及び被害者の死亡等の事情変更は発生せず、実益がない。

また、定期金賠償方式には、逸失利益に関する中間利息控除率が年5パーセントとされ、実勢利率と乖離しているという問題を回避できるという利点があると主張されることがあるが、将来受けられたであろう金員を得られないことになったことによる損害の、ある時点における価額が、当該金額の額から、その時点から得られたであろう時までの期間に対応する利息相当額を引いた額となることは金銭の性質上当然であり、中間利息控除率の操作により算出した原価と定期金賠償により支払われる金額は法的には同価値なのであるから、中間利息控除を行わない点をメリットと考えることは妥当ではない。

さらに、原告らは、定期金賠償方式を選択すべき理由として、被告らに対し、本件事故を忘れないよう自覚を促す点を挙げているが、被告らが責任を自覚しなければならないことは当然であっても、民事訴訟では、かかる制裁的機能は予定していない。

(ウ) Kの物損，原告C，原告Bの葬儀関連費用，原告Nの墓工事・位牌代及び同人らの慰謝料及び弁護士費用は不知。

ウ M死亡による損害

(ア) Mの死亡慰謝料は不知。

(イ) Mの逸失利益の金額は不知。中間利息控除の方法についてホフマン式により算定すること及び支払方法を定期金賠償方式にすることについては争う。

(ウ) 原告D及び原告Cの葬儀関連費用，慰謝料及び弁護士費用は不知。

(3) 被告H，被告I，被告J及び被告Gの認否及び反論

ア L死亡による損害

Lの損害，原告Aの損害は不知。

イ K死亡による損害

(ア) Kの損害は不知。判決確定時の一時金支払分は否認ないし争う。支払方法を定期金賠償方式にすることは争う。

(イ) 原告C，原告B及び原告Nの損害は不知。

ウ M死亡による損害

(ア) Mの損害は不知。判決確定時の一時金支払分は否認ないし争う。支払方法を定期金賠償方式にすることは争う。

(イ) 原告D及び原告Cの損害は不知。

第4 当裁判所の判断

1 争点(1)(被告Eの過失の内容)について

(1) 上記争いのない事実等並びに証拠(甲66, 67, 74ないし86, 88ないし92, 97, 99, 101ないし103, 115, 134, 135, 139ないし141)及び弁論の全趣旨によると,以下の事実が認められる。

ア 本件事故前の被告Eの勤務状況

(ア) 被告Eは,平成9年3月に被告会社に入社し, 営業所のトラック運転手に配属され,トラックの運転手をしていたが,平成9年秋ころにけん引免許を取得し,平成10年春からセミトレーラーの運転手として,

定期便輸送に就いた。平成10年春ころから平成12年春ころまでは、茨城県日立市にある日立製作所多賀工場から京都府内i町地内にある日立物流の倉庫まで家電製品を輸送する京都定期便の業務に就いていたが、平成12年春ころから行き先が大阪市d区にある日立物流の倉庫に変わり、平成13年夏ころから現在の大阪定期便の業務についた。現在の大阪定期便は、茨城県日立市にある日立多賀工場から大阪市d区にある日立住之江配送センターに洗濯機等の家電製品を輸送し、その帰路に、大阪市f区にある大阪製鐵から茨城県ひたちなか市にある日立水戸事業所にエレベーターのレールの束を輸送するという業務であった。この業務の内容は、日立多賀工場で家電製品を積み午後8時ころ出発し、翌日の午前7時ころ日立住之江配送センターに降りし、大阪製鐵でエレベーターのレールを積んで、業務に遅れがなければ、大阪を昼ころに出発し、日立水戸事業所に翌々日の午前9時ころ到着するというものであった。大阪定期便は往復約1400キロメートルの行程を2泊3日で往復するものであり、3日目に業務を終えてからその日のうちに次の往復の1日目に入るといった連続の勤務も行われており、この勤務を月に約10回行っていた。また、大阪定期便の勤務の合間に、関東近辺に配送を行う日勤の業務も行っており、牛乳を配送する業務は午前3時30分ころに出勤し、午後6時ころ退社するというものであった(甲88, 89)。

(イ) 被告Eの平成14年7月1日から8月2日までの勤務状況は以下のとおりであった(甲79ないし86)。

7月1日

被告会社車庫から日立水戸事業所までエレベーターのレールを配送する日勤業務

7月2日～7月4日

大阪定期便

7月4日～7月6日

大阪定期便（連続2往復目）

7月7日

休日

7月8日～7月10日

大阪定期便

7月10日～7月12日

大阪定期便（連続2往復目）

7月13日

常陸那珂港から前橋まで巻紙を配送し，日立多賀工場から常陸那珂港まで家電製品を配送する日勤業務

7月14日～7月16日

大阪定期便

7月17日

大井ふ頭から被告会社車庫まで大型モーターの部品のような荷物を輸送する日勤業務

7月18日

常陸那珂港から福島県郡山市までビールを配送する日勤業務

7月19日

常陸那珂港から千葉県j町まで牛乳を配送する日勤業務

7月20日

休日（ただし，午前中，安全講習会に出席）

7月21日～7月23日

大阪定期便

7月23日～7月25日

大阪定期便（連続2往復目）

7月25日～7月27日

大阪定期便（連続3往復目）

7月28日

休日

7月29日～7月31日

大阪定期便

7月31日～8月2日

大阪定期便（連続2往復目）

(ウ) 本件事故1週間前から本件事故前日までの被告Eの業務状況は以下のとおりであった（甲75, , 84, 90, 92）。

a 8月3日, 午前3時30分ころ出勤しすぐに営業所を出発し, 日立港で北海道からフェリーで着いたトレーラーに積んであった牛乳を千葉県j町にある全農の牛乳工場に配送し, 午後4時ころに営業所に到着した。その後, 営業所で休憩し, 午後6時ころに仕事を終えて帰宅した。

b 8月4日, 午後2時ころ出勤しすぐに営業所を出発し, 日立港で北海道からフェリーで着いたトレーラーに積んであった牛乳を神奈川県茅ヶ崎市にある明治乳業の工場に配送する業務があったが, トレーラーのブレーキが故障しており修理を行うなどしたため, 明治乳業の工場には午後10時30分ころ到着した。明治乳業の工場では, タンクから牛乳を抜く順番を待って, 午後10時30分ころから翌日である5日の午前1時30分ころまでの間, 車内のベッドで仮眠を取った。

c 8月5日, 午前1時30分ころから牛乳を抜き始め, 約1時間かかって抜き終わるとその後タンクの洗浄をして, 午前3時ころ工場を出発し, 日立港にトレーラーを返して午前7時過ぎに営業所に戻った。その後, 8月2日に大阪製鐵から輸送しトラクターから切り離し営業

所に置いたままにしてあったエレベーターのレールを積んだトレーラーを、日立水戸事業所まで配送し、午前11時ころ営業所に戻った。その後、休憩を取り、午後はトラクターの車両点検をしたり、トレーラーのテールランプのレンズの壊れていたものを交換したり、外のレンズを磨いたりし、午後5時ころ帰宅した。

d 8月6日、午前2時30分ころ出勤しすぐ営業所を出発し、日立港で北海道からフェリーで着いた巻き取り紙を埼玉県八潮市の段ボール工場に配送し、午後3時ころ営業所に戻った。営業所で休憩をとり、午後5時ころ帰宅した。

e 8月7日、横浜の山下ふ頭での木箱の引き取りの業務のため午前4時ころ営業所を出発する予定が、寝過ごしてしまい午前5時ころ営業所を出発し、午前10時ころ山下ふ頭に到着した。木箱の積み込みをして午後2時30分ころ山下ふ頭を出発し、午後8時ころ営業所に到着した。営業所で、大阪定期便のトレーラーをトラクタに連結して、車内のベッドで約1時間仮眠をとった。午後9時ころ、大阪定期便のため営業所を出発し、常磐道の日立南インターから高速道路に入り、午後10時ころ守谷パーキングエリアで用便を済ませ、その後、常磐道から首都高速道路を通り、東名高速の東京インターチェンジに入り、大阪方面に進行した。

f 8月8日、午前0時ころ、鮎沢パーキングエリアにおいて、車内のベッドで仮眠を約1時間取り、その後足柄サービスエリアで約1時間、牧ノ原サービスエリアで約1時間、遠洲豊田パーキングエリアで約30分の仮眠を取り、名阪国道の下柘植インターチェンジを降りたすぐ近くにある宇佐見鉱油で給油をしている間に約15分間ほど休憩し、午前10時ころ日立住之江配送センターに到着した。4回も仮眠を取ったことから、予定の午前7時の到着から遅れての到着となった。そ

の後、積み卸しの順番で待たされたために、積み卸しは午後3時ころに終わり、大阪製鐵に向かった。大阪製鐵でエレベーターのレールを積み、午後4時ころ日立水戸事業所に向けて出発した。午後7時ころ、亀山パーキングエリアで仮眠を取ったが、午後10時ころまで仮眠をとる予定が寝過ごしてしまい、翌日の9日午前4時ころまで寝てしまった。このころ、同僚のV（以下「V」という。）と電話で話をしたが、被告Eが寝過ごしていたことから、Vが「誰かに交代してもらったら。」と言ったのに対し、被告Eは「そうしようかな。」と答えた。

g 8月9日、午前4時ころ、亀山パーキングエリアを出発すると、途中東名高速で1回、常磐道で1回トイレ休憩をただけで連続して9時間運転を続けて、午後1時ころ日立水戸事業所に到着した。30分ほどで積み卸し作業を終えると、全く休憩をとることなく、日立多賀工場に向かい、午後2時30分ころ多賀工場に到着した。その後車内のベッドで仮眠を取ったが、熟睡できないまま、午後6時ころから積み込み作業を開始した。午後8時ころ積み込み作業を終え、多賀工場を出発し、会社事務所に寄って大阪から引き取ってくる荷物を確認し、午後9時ころ会社事務所を出発した。午後10時30分ころ、同じく大阪方面に行く同僚の運転手と待ち合わせるため常磐自動道の守谷パーキングエリアで停車し30分間くらい車内のベッドに横になった。午後11時ころ守谷パーキングエリアを出発し、同僚運転手と携帯電話で連絡を取り合いながら運転し、首都高速が全線渋滞していたことから首都高速湾岸線を経由し翌10日午前1時過ぎころ、東名高速道路の横浜町田インターチェンジに入った。

(エ) 本件事故当日及び直前の被告Eの運転状況は以下のとおりである（甲75，76，92）。

a 被告Eは、日立住之江配送センターに午前7時には到着したいと考

えていたが，首都高速も東名高速道路も渋滞しており予定より約2時間遅れて運転していたことから，日立住之江配送センターに到着するまでは仮眠は取れないと思い，同僚運転手が愛鷹パーキングエリアで休憩を取っていたが，休憩を取ることなく運転を継続した。被告Eは，午前3時30分ころ東名高速道路の上郷サービスエリア付近で眠気を感じたが，午前7時までに日立住之江配送センターに着くためには仮眠を取らないまま走り続けるしかないと考え運転を継続した。

b 午前5時前ころ名古屋料金所で通行料金を支払い，午前5時20分ころに名古屋西料金所で自動発券機から通行券を取ったが，いずれの時も眠気は感じなかった。名古屋西料金所を出て大山田パーキングエリアにさしかかったが，この時点で被告Eは，守谷パーキングエリアで休憩しただけで，トイレ休憩すら1度も取らずに連続して約6時間運転を続けていたことから，少し休憩した方がいいかなと感じたものの，日立住之江配送センターに午前7時に着きたいと考えて，大山田パーキングエリアをそのまま通過した。

c 被告Eが日立住之江配送センターに午前7時までに到着することにこだわったのは，日立住之江配送センターでは午前7時30分くらいまでに到着すれば，着いた順番に関係なく優先的に積み卸しができることになっており，それを逃して順番待ちをすると午後3時過ぎまで積み卸しを待たされることもあり，そうすると午後5時までに大阪製鐵に入り荷物を積むことができず，10日が土曜日であり翌11日は日曜日であることから仕事がキャンセルになってしまい会社に迷惑がかかるからと考えたためであった。

d 午前5時25分ころ，桑名インターチェンジを通過した辺りで，道路が直線で非常に見通しがよくなり，交通量も閑散として気が緩んだために，被告Eは約6時間連続して運転した疲れから，本件事故現場

まで約20.8キロメートルの地点である東名阪自動車道下り49.1キロメートル先路上で一瞬居眠りをして運転している車両をふらつかせ、走行車線と追い越し車線を分けるラインをまたぐようにふらふらと蛇行運転をした。しかし、被告Eは、それでも午前7時までに日立住之江配送センターに到着したかったことから、名阪国道の下柘植インターチェンジを降りた宇佐見鉱油で給油する際に休憩をすればよいと考え、眠気を我慢したまま運転を継続した。その後、バスストップ1つと御在所サービスエリアとその先のバスストップ1つを通過したが、午前5時37分から38分ころ、本件事故現場まで約4キロメートルの地点である西山バスストップ付近で再び眠気に襲われ、中央線をまたぐ形で蛇行運転を始め、そのまま眠りこんだ。被告Eは本件事故現場直前の地点で、はっとして目が覚めて前方を見て、渋滞により停止しようとしている被害車両を発見し、急ブレーキをかけてハンドルを右に切ったものの、車両を制御することができないまま本件事故を発生させた。

(オ) 平成14年7月1日から8月10日までの被告Eの勤務時間は別紙のとおりである。なお、拘束時間とは、労働時間と休憩時間の合計をいい、運転時間、荷の積み込み、荷卸し等の作業時間の他、積み込み・荷卸しのための順番待ち等の待機時間や休憩時間も含まれる。他方、休憩時間とは、勤務と次の勤務の間の時間で使用者の拘束を受けない時間のことであり、睡眠時間を含む労働者の生活時間のことである(甲101)。

(カ) 大阪定期便は日立多賀工場を出発して、翌日午前7時ころに日立住之江配送センターに到着する予定で計画されていたが、被告Eは、平成14年7月26日、7月30日、8月1日、8月8日の4回連続で延着した。いずれも、運行途中で仮眠を取りすぎたことが原因であった。各

回の運行経過は以下のとおりである（甲 1 0 2）。

a 7月26日

25日午後8時30分ころ車庫を出発。26日午前0時53分ころ日本坂パーキングエリアに到着し約1時間8分仮眠を取る。午前2時45分ころ日本坂パーキングエリアを出発。16分後の午前3時01分ころ牧ノ原サービスエリアに到着し約1時間10分仮眠を取る。午前4時11分ころ牧ノ原サービスエリアを出発。34分走ったが再度眠気を催したため午前4時45分ころ浜名湖サービスエリアに到着し約1時間14分仮眠を取る。午前6時31分ころ浜名湖サービスエリア出発。午前10時32分ころ日立住之江配送センターに到着。

b 7月30日

29日午後8時45分ころ車庫を出発。30日午前0時43分ころ鮎沢パーキングエリアに到着し約3時間17分の仮眠を取る。午前4時ころ鮎沢パーキングエリアを出発。25分走ったが眠気を催したため午前4時25分ころ日本坂サービスエリアに到着し約3時間仮眠を取る。午前7時25分ころ日本坂サービスエリアを出発。午後1時ころ日立住之江配送センターに到着。

c 8月1日

7月31日午後8時20分ころ車庫を出発。午後9時25分ころ千代田パーキングエリアに到着し約2時間仮眠を取る。午後11時25分ころ千代田パーキングエリアを出発。8月1日午前4時30分ころ上郷サービスエリアに到着し約1時間20分仮眠を取る。午前5時50分ころ上郷サービスエリアを出発。午前9時20分ころ日立住之江配送センターに到着。

d 8月8日

8月7日午後9時ころ車庫を出発。8日午前0時ころ鮎沢パーキン

グエリアに到着し約1時間仮眠を取る。午前1時ころ鮎沢パーキングエリアを出発。午前1時10分ころ足柄サービスエリアに到着し約1時間仮眠を取る。午前2時10分ころ足柄サービスエリアを出発。午前3時40分ころ牧ノ原サービスエリアに到着し約1時間仮眠を取る。午前4時40分ころ牧ノ原サービスエリアを出発。午前5時30分ころ遠州豊田パーキングエリアに到着し約30分仮眠を取る。午前6時ころ遠州豊田パーキングエリアを出発。午前10時ころ日立住之江配送センターに到着。

- (2) 以上の事実によれば、平成14年7月の被告Eの勤務状況は、車中で2泊しなければならない大阪定期便を9回行い、そのうち2回連続勤務が3回と3回連続勤務が1回あり、完全な休日は3日しか取れず、しかもそのうちの1日は半日被告会社の講習会に出席しており、1か月間の拘束時間は、実に約503時間にも及び、1日平均約16.2時間拘束されていたことになり、休息時間は約241時間しかなく、1日平均約7.8時間しか自宅で休息を取ることができない状況であった。また、8月1日から10日までは、休日がなく、拘束時間が約162時間で、1日平均約16.2時間拘束され、休息時間は約60時間で、1日平均約6時間しか自宅で休息が取れない状況であった。

そして、被告Eは本件事故を発生させた直前の4回の大阪定期便において、いずれも運行途中での仮眠の取りすぎによって到着予定時刻を大幅に遅れる延着を発生させているのであって、7月下旬から8月上旬にかけて被告Eは著しく疲労を溜めていたことが認められる。

また、本件事故発生前1週間の被告Eの勤務は、8月3日、8月5日、8月6日、8月7日は、午前2時ないし5時という早朝に出勤して配送業務を行い、うち2日間は午後5時に帰宅し、うち1日は午後6時に帰宅し、うち1日は帰宅できず、7日からは大阪定期便の業務に就き、9日の昼に定期便

の仕事を終えると帰宅する時間もないまま、連続して次の大阪定期便の業務に就いた。

- (3) 以上のように、被告Eは本件事故前の1か月以上の間、十分な休息を取らずにトレーラーの運行業務を継続しており、本件事故直前の3回(8月8日を除く)の大阪定期便の乗務中、過労による眠気から運行途中に仮眠を取りすぎて延着を繰り返していたことから、十分な休息を取り体調を回復させなければ正常な運転ができないおそれがあることを十分に認識していたはずであり、休息を取るなどして正常な運転ができる状態になるまでトレーラーの運転を取り止める義務があった。それにもかかわらず、本件事故を発生させた際の業務である2回連続の大阪定期便の1回目の大阪定期便の乗務のために、8月7日午後9時ころからトレーラーの運転を行い、さらにその大阪定期便の乗務中にも過労による眠気から仮眠を取りすぎて延着を行っていたにもかかわらず、本件事故前日の8月9日午後9時から2回目の大阪定期便の乗務につきトレーラーの運転を継続したのであり、被告Eにはこれらの点に過失が認められる。

また、被告Eは、8月9日午後11時過ぎから運転を開始し、途中何度か眠気を感じたにもかかわらず、休憩を取らずに連続して6時間あまり運転を継続し、さらに本件事故現場の約20.8キロメートル付近においても一瞬居眠りをして蛇行運転をしたにもかかわらず、それでもなお休憩を取ることなく運転を継続したのであって、いずれの時点でも被告Eは眠気から正常な運転ができないおそれがあったのであるから運転を中止し休憩を取るなどすべき義務があったというべきであり、これらに違反した点につき被告Eに過失が認められる。

この点、被告らは、被告Eの過失を、生じた結果の原因となる1個の過失行為に求めるべきであり、被告Eが本件事故現場付近で、疲労により眠気を催して前方注視が困難な状態となっており、直ちに運転を中止し、眠気を解

消してから運転を再開すべき義務があったのに、これを怠った点に過失を限定すべきである旨主張する。しかし、民事上の不法行為責任の原因となる過失行為を検討するにあたっては、損害の公平な分担という観点から、損害の発生に寄与する不法行為責任を負うべき注意義務違反行為を過失行為と認めればよく、1個の過失行為に限定する必要はないと解するのが相当である。

2 争点(2) (被告H, 被告I, 被告J, 被告Gの責任の有無) について

(1) 上記争いのない事実等並びに証拠(甲10, 11, 88, 100, 105, 110, 114, 120, 121, 126, 128, 141, 143ないし149, 172, 173)及び弁論の全趣旨によると、以下の事実が認められる。

ア 被告会社の業務態勢及び大阪定期便について

(ア) 被告会社は、貨物自動車運送の事業や砂利の採取販売の事業などを行う会社であり、組織は運送部門と建材部門に分かれ、運送部門は本営業所、甲営業所、乙営業所の3つの営業所を持ち、本件事故当時で従業員が約180人で、グループ全体で約250人であった(甲105, 114, 148)。

(イ) 被告会社は、平成元年4月21日と平成7年6月20日の2度にわたり、従業員の労働時間が法定の労働時間を超えていること、時間外労働を行わせていること、1日の最大拘束時間が16時間を超えていることなどについて、労働基準法違反及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準違反で労働基準監督署から是正勧告を受けた(甲128)。

(ウ) 被告会社では、本件事故以前にも、被告会社の運転手によって、平成11年2月23日、同年11月24日、平成12年7月24日、平成13年3月1日、平成14年7月11日の5件の居眠り運転を原因とする交通事故を発生させた(甲126)。

(エ) 被告会社には、深夜業務に従事する者について、年2回の健康診断

実施義務があったが、健康診断は年1回しか実施していなかった。1回の健康診断は4日から5日の日程を組んでいたものの、日程的に健康診断を受診できない者がいたが、被告会社では受診できなかったものを特にチェックすることもなく、それらの者のための代替措置を講ずることでもなかった(甲143)。平成14年5月に健康診断が実施されたが、被告Eは大阪定期便に従事しており日程が合わなかったことから、健康診断を受診することができなかった(甲141)。

(オ) 大阪定期便は、日立多賀工場で製造された洗濯機等の家電製品を大阪府d区の日立住之江配送センターに運び卸した後、大阪市f区の大阪製鐵でエレベーター用の鉄のレールを積んで、ひたちなか市の日立水戸事業所まで運ぶ業務で片道約700キロメートルの行程を12,13時間で、休憩時間を2,3時間取るとして平均時速70キロメートルで運行しなければならない前提になっていた。

また、大阪定期便は往復全線高速道路を利用すると高速道路代は6万5000円から6万6000円になるところ、被告会社では運転手に対して5万5000円までしか支払うことを認めていなかったため、運転手は差額の1万1000円分に当たる約300キロメートルは一般道を走らなければならなかった。

そのため、大阪定期便は、高速道路においては時速100キロメートル以上の速度で走らなければ予定時間通りに運行できない内容になっており、運転手は時間通りの運行をするために、休憩時間の短縮や速度超過をせざるを得ない状況であった(甲10,11)。

さらに、大阪定期便を担当する運転手は全員で4人で、2人が一組になり一方の組が日立を出発する日に他方の組が大阪を出発するという勤務パターンになっていたことから、1人が1週間のうち2,3回連続して勤務することもあり、1人当たり1か月に9回から10回大阪定期便

の勤務に従事していた（甲 1 2 0）。

（力） 被告会社は，平成 1 6 年 3 月 3 日，被告 E 等に対し時間外労働をさせ，被告 H と被告 I において共謀して，被告 E に過労状態であることを認識しながら運搬を指示し，過労状態での運転を容認したとして，労働基準法違反，道路交通法違反で罰金 1 2 0 万円の判決を受けた（甲 1 5 1）。

イ 被告らの地位及び被告 E の業務に対する被告らの関与について

（ア） 被告 H について

a 被告 H は，被告会社の本社営業所長兼車両部長であり，同営業所の運行管理者として自動車の安全な運転に必要な業務を行う者であった。運行管理者の業務は貨物自動車運送事業法 1 8 条 1 項を受けて規定された貨物自動車運送事業輸送安全規則 2 0 条に規定されており，具体的には，乗務員の健康状態の把握に努め，安全な運転ができないおそれのある乗務員を乗務させないことや，長距離運転又は夜間の運転で，疲労等により安全な運転ができないおそれがあるときは，交代するための運転者を配置することなどが業務として規定されている（甲 1 2 1）。

b 被告 H は，平成 1 4 年 8 月 1 日ころ，日立住之江配送センターから「（被告会社）のトレーラーがひどく遅れている」との指摘を受けたとの報告を聞いた際に，平成 1 4 年 7 月 2 6 日及び同月 3 0 日の被告 E のタコグラフから，被告 E が目覚まし時計でも目が覚めないほどに疲れていて予定の仮眠休憩時間を大幅に超えて寝過ごしたものと考え，被告 E がかなり疲労を溜めており，正常な運転ができないほどの状態になっているものと認識していた。しかし，被告 H は，被告 E を大阪定期便の業務から外すことも，他の運転手に交代させることもさせず，ただ無事に暑い夏の間を乗り切ってもらいたいと願うだけだ

った（甲10，110）。

c さらに，被告Eが8月7日から大阪定期便の業務に入るにもかかわらず，同日午前5時から午後8時まで，横浜の山下ふ頭までの往復の業務に従事することを，同日朝配られた配車表によって確認し，8月1日までの疲労状態が改善されるどころかさらに疲労が蓄積し，深夜や未明など眠気を催しやすい時間帯においては，もはや眠気のために正常な運転ができないのではないかと考えたが，被告Eに業務を止めるように言うことはなく，ただ事故を起こさないようにと願うだけであった（甲11，110）。

d 平成15年5月14日，被告Hは，被告Eに過労状態であることを認識しながら運搬を指示し，過労状態での運転を容認したとして，道路交通法違反で懲役1年執行猶予5年の有罪判決を受けた（甲100）。

(イ) 被告Iについて

a 被告Iは，被告会社の本社営業所車両係長として，運転手の配車，運転者に対する輸送指示を担当し，自動車の運行を直接管理する地位にあり，運行管理者の代務者でもあった。被告Iは，配車表を作成していたが，その際，時間外労働の時間や，休日労働の回数などについて注意を払って作成することはなかった。

b 被告Iは，被告Eからタコグラフの提出を受けた7月末から8月初めころ，タコグラフの内容や被告Eの日々の勤務状況から，Eが極度の疲労状態に陥って，特に夜間や未明の走行中は短時間の仮眠休憩程度では眠気を取ることができず居眠り運転に及ぶなど，もはや正常な運転ができない状態に陥っていたことを認識していた。しかし，日立住之江配送センターから「最近，（被告会社）のトレーラーの到着が遅れているが大丈夫か。」との指摘を受けたことから，被告Eに

対し、日立住之江配送センターからの指摘を説明するとともに、「もう少し早く着くようにしてくれ。」との指示を出した（甲10, 88, 100）。

c また、被告Eが8月7日から大阪定期便の業務が入っており、昼ころまでは自宅で休憩をとれる予定であったにもかかわらず、前日の8月6日、8月7日の朝から日帰りで日立から横浜ふ頭まで往復する業務を指示した（甲10, 110）。

d 8月9日、被告Eは通常であれば、午後5時か6時ころには、日立多賀工場での積み込みを終えて本社営業所に立ち寄り休憩するのに、この日は被告Eが工場に入るのが遅れたために午後9時ころ日立多賀工場から本社営業所に戻ってくることを聞いた際、被告Eが休憩することなく、しかも午後9時という大阪への予定していた到着時刻に間に合いそうもない時刻に出発せざるを得ない状態であることから、大阪への途中で疲労のため我慢できないほどの眠気に襲われ、それにもかかわらず到着時刻に遅れないようにするため無理をして仮眠休憩時間を削ってでも運転を続け、その結果、居眠り運転でもしてしまうのではないかと心配したが、被告Eに「全線高速を使ってもよい。」と電話で連絡しただけで、被告Eの運転を止めさせることはしなかった（甲10）。

e 平成15年5月14日、被告Iは、被告Eに過労状態であることを認識しながら運搬を指示し、過労状態での運転を容認したとして、道路交通法違反で懲役1年執行猶予5年の有罪判決を受けた（甲100）。

(ウ) 被告Jについて

a 被告Jは、被告会社の常務取締役で労務関係を管理する責任者であって、運転手の起こした居眠り運転による事故処理業務等を行ってい

た。

- b 深夜業務に従事する運転手に対して義務付けられている年2回の健康診断の実施については労務関係の業務として被告Jが責任を負っていたが、年1回しか健康診断を実施せず、しかも日程が合わず受診できない者がいることを知っていながら、それらの者に対する代替措置を講ずることもなく、この状態が違法状態であることを認識しながらそのまま放置していた。
- c また、従業員の労働時間の管理についても労務関係の業務として責任を負っており、運転手の労働時間や勤務状況を読みとることができる作業日報及びタコグラフをチェックし、毎朝の朝礼において、被告Iから各運転手の現在の走行内容について、配車表を読み上げる形で報告を受けており、それにより各運転手の運行状況について把握できる状況にあった。しかし、作業日報及びタコグラフは専ら給料の算定のためにしか使用せず、各運転手の労働時間や疲労・健康状態の管理の資料としては使用していなかった。
- d そして、被告会社が平成元年と平成7年に労働基準監督署から運転者の労働時間等の改善を求める是正勧告を受けたことから、運転者の時間外労働や休日労働に関する制限などについても理解しており、被告会社の運転手が法定の労働時間を超える勤務を行っていることを認識していたが、他業者との競争を重視し、労働時間について改善することはなかった。また、事故処理業務の中で、平成11年から本件事故の間に被告会社の運転手が居眠り運転が原因で5件の交通事故を起こし、その居眠りの原因が過労によるものであることを認識していたが、過労を防止するための対策を講じることはなかった。
- e 被告Eが従事する大阪定期便については、1回の往復で休憩や待機時間などを除いた運転及び荷の積み卸しの実労働時間で最低でも21

時間は従事し，週 2 回から 3 回，月に 8 回から 10 回往復しており，さらに被告 E など大阪定期便の運転手は大阪定期便の業務がない日には，牛乳運搬などの他の業務も行い，1 週間に 60 時間から 70 時間運転することがあることも認識していた（甲 143 ないし 146，173）。

f 被告 J は，平成 16 年 3 月 31 日，被告 E らに対し時間外労働をさせたとして，労働基準法違反で懲役 4 月執行猶予 3 年の判決を受けた（甲 151）。

(エ) 被告 G について

a 被告 G は，平成 8 年から被告会社の代表取締役であり，被告会社の業務を統括し，管理する権限と責任を有していた。時間外労働や休日労働などについては，法律により労働時間が定められ，運転手の健康診断についても法律によって年 2 回の実施が義務付けられているにもかかわらず，被告会社の代表者でありながら，十分に確認することもなく，被告会社の運転手の労働時間が法定の制限を超え違法状態にあるのに労働時間を法定の範囲内に収めるための対策は何ら講じていなかった。

b また，被告 G は，大阪定期便の運転手に支払う高速道路代について全線の高速道路代をまかなえない額まで減額するように指示し，運転手が事故を起こした場合には給料や賞与をカットするなどのペナルティーを課すように指示し，運転手の手が空いているときには車庫を建設するための土木作業に従事するように指示するなどしていた（甲 172）。

c 個々の運転手の運行状況については，毎朝の朝礼後のミーティングの際に，被告 I から配車関係の報告を受け，配車表についても見る機会を有していた。しかし，運行に対する把握は，だれがどこに行つて

いるかどのくらいの仕事をとっているかという程度に限られており、
個々の運転手の具体的な運行状況についてまでは把握していなかった
(甲147ないし149)。

(2) 以上の事実から各被告の責任の有無を検討する。

ア 被告H

被告Hは、被告会社の運行管理者であったから、貨物自動車運送事業輸送安全規則の規定する業務を行う義務があり、その規定に基づき、被告会社の運転手の健康状態の把握に努め、安全に運転できないおそれのある運転手を乗車させないか、または、他の運転手に交代させる法的義務があったというべきである。そして、平成14年8月1日ころの時点において、日立住之江配送センターから延着の指摘の報告があり、7月26日及び同月30日の被告Eのタコグラフを読みとって、被告Eがかなり疲労を溜めており、安全に運転ができないほどの状態になっていることを認識しており、8月7日には、被告Eが大阪定期便の業務に入る前に午前5時から午後8時までの日勤の業務に従事し、8月1日時点での疲労をさらに蓄積させ、安全に運転ができないであろうことを認識し、被告Eが居眠り運転をするかもしれないことを予見していたことから、被告Hは、被告Eの乗務を止めさせ、他の運転手に交代させる措置をとるべき義務があったというべきである。それにもかかわらず、被告Hは、ただ、事故を起こさないように願うだけで、被告Eの乗車を止めさせることも、被告Eの乗務を他の運転手に交代させる処置もとらなかったのであり、その結果、被告Eは過労状態での運転を継続し、過労による眠気から居眠り運転をして本件事故を発生させているのであるから、被告Hには民法709条に基づく不法行為責任が認められるというべきである。

この点、被告らは、被告Eは自ら大阪定期便の業務を志願して継続していたのであって、被告会社が被告Eの過労状態を無視して運行を強制した

ことはないし、被告Eが被告Hに疲労について相談することもなかったし、同僚から交代した方がよいと助言されても大丈夫と答えていたことから、被告Hにおいて被告Eが過労により居眠り運転をして事故を発生させることを予見することはできなかったし、予見しながらあえて運行を容認した事実もなく、被告Hに不法行為責任は認められないと主張する。

しかし、被告Hは日立住之江配送センターから延着の指摘があると報告を受けた際、被告Eのタコグラフを確認して、被告Eが過労状態にあり安全な運転ができないことを認識していたと供述しており、その時点から居眠り運転をするかもしれないことを予見していたと認められるが、運行管理者として被告Eの運転を止めさせ、他の運転手に交代させる措置をとらなかったのであるから、被告Eが自らの意思で業務に就き、被告会社で強制をさせた事実がなかったとしても、被告Hの不法行為責任が否定されることはない。

イ 被告I

被告Iは、運転者の配車を決定し、運転者に対して直接輸送指示し、自動車の運行を直接管理する地位にあり、運行管理者の代務者として、運行管理者に代わり、被告会社の運転手の健康状態の把握に努め、安全に運転できないおそれのある運転手を乗車させないことや、他の運転手に交代させるなどの措置をとるべき立場にあったのであるから、安全に運転できないおそれがある運転手が乗車しようとする場合には、乗車を止めさせる義務があったというべきである。それにもかかわらず、平成14年7月末から8月初めころに、被告Eの勤務状況やタコグラフの内容から、被告Eが極度の過労状態に陥っており、居眠り運転に及ぶなど安全に運転することができない状態にあることを認識していたのに、被告Eの乗車を止めるところか、さらに過酷な勤務になることを承知の上で大阪の日立住之江配送センターにもう少し早く到着するように指示を出し、8月7日には、被告

Eが同日の午後9時から大阪定期便の業務が入っているのに、日勤の運送業務の指示を出しその業務に就かせ、8月9日には、休憩を取る時間もないまま大阪定期便に出発しなければならず、被告Eが居眠り運転をするかもしれないことを予見していながら、被告Eの乗務を止めさせなかったのであり、その結果、被告Eは過労状態での運転を継続し、過労による眠気から居眠り運転をして本件事故を発生させているのであるから、被告Iには民法709条に基づく不法行為責任が認められるというべきである。

この点、被告らは、被告Eは自ら大阪定期便の業務を志願して継続していたのであって、被告会社が被告Eの過労状態を無視して運行を強制したことはないし、被告Eが被告Iに疲労について相談することもなかったし、同僚から交代した方がよいと助言されても大丈夫と答えていたことから、被告Iにおいて被告Eが過労により居眠り運転をして事故を発生させることを予見することはできなかったし、予見しながらあえて運行を容認した事実もないから、被告Iに不法行為責任は認められないと主張する。

しかし、上記のとおり被告Iは被告Eに直接運行指示をしており、被告Eの延着の状況や勤務状態から被告Eが過労状態になっていることを認識し、居眠り運転をするおそれがあることを予見していたにもかかわらず、さらなる運行を指示していたのであるから、被告Iの不法行為責任が否定されることはない。

ウ 被告J

被告Jは、被告会社の労務関係を管理する責任者で、被告会社の労働者の健康及び労働時間を管理する地位にあったところ、被告会社が労働基準監督署から1日の最大拘束時間が16時間を超えていることなど、法定の労働時間を超過していることについて是正勧告を受けていたのであるから、運転手が過労状態に陥らないように超過する労働時間を是正する義務があったというべきである。そして、被告会社では平成11年から本件事故が

発生した時点までに運転手の居眠りを原因とする交通事故が5件も発生し、被告H自身も居眠りの原因が過労にあると推測しており、被告Eが従事する大阪定期便の業務については、往復で最低でも21時間の実労働時間があり週に2、3回は往復し、さらに大阪定期便に従事しないときには他の業務に従事していることを認識していたのであるから、大阪定期便に従事する被告Eらが過酷な労働条件におかれていることは当然に認識していたというべきであり、被告Eが過労による居眠り運転をしかねないことを十分予見できたといえるのであって、本件事故当時において被告Eの健康状態を管理し労働時間を是正するなどして、被告Eが過労状態で業務に就き居眠り運転をしないように注意すべき義務があったというべきである。それにもかかわらず、被告Jは、年2回の実施が義務付けられている健康診断を年1回しか実施せず、その1回も受診できない者がいることを認識しながらそれを放置し、そのために被告Eが受診していないことも把握せず、毎朝の朝礼において被告Iから各運転手の走行内容について報告を受け、配車表によって被告Eの運行状況及び被告Eが時間外労働をなしたことについて把握することができ、被告Hや被告Iに確認し、適切な是正措置を指示できたのにこれを怠り、その結果、被告Eが過労状態で大阪定期便の運行を継続し、過労による眠気から居眠り運転をして本件事故を発生させているのであるから、被告Jには民法709条に基づく不法行為責任が認められるというべきである。

この点、被告らは被告Jの業務は多岐にわたり、被告Jの勤務する本社総務部と営業所が別の場所にあったことから、個々の運転手の運行業務を指揮、監督することは不可能であり、被告Eの体調を具体的に管理することはできなかつたし、被告E自身が眠気を催した時点で休憩を取ることができたのであるから、被告Jが本件事故を予見することはできず、また、被告Jの過失と本件事故の発生との間に因果関係も認められないと主張す

る。

しかし、上記認定したとおり被告 J は労務関係を管理する責任者として、被告 E の業務である大阪定期便の業務状況を認識し、各運転手の労働状況の報告も受けていたのであって、被告 E の業務について指揮、監督することが不可能であったとは認められない。また、被告 J は被告会社の運転手の起こした居眠り運転事故を把握しており、それらが運転手の過労からきていることを意識していたのであって、本件事故を予見することができなかつたということもできない。そして、被告 J が被告 E の運行状況について注意をもって具体的に把握し労働時間の是正を行っていけば、本件事故は防ぐことができたと認められるから、被告 J の過失と本件事故の発生との間の因果関係を否定することはできない。

エ 被告 G

被告 G は、被告会社の代表取締役として被告会社の業務を統括、管理する権限と責任を有していたところ、被告会社が労働基準監督署から 1 日の最大拘束時間が 16 時間を超えていることなど、法定の労働時間を超過していることについて是正勧告を受けていたのであるから、その是正勧告が被告 G が代表取締役に就任する前のことであり、たとえその事実を被告 G が認識していなかったとしても、運転手が過労状態に陥らないように超過する労働時間を是正する義務があったというべきである。それにもかかわらず、被告会社の労働時間の是正を行うどころか、その地位に基づき、運転手に支払う高速道路代を減額するように指示し、運転手が事故を起こした場合には給料や賞与をカットするなどのペナルティーを課すように指示し、運転手の手が空いている時には車庫の建設のための土木作業に従事するように指示するなど、被告会社の運転手が過酷な労働条件のもとで運転の業務に就かなければならない労働環境を作り出していたものであって、被告 G の遵法意識は著しく低く悪質であると言わざるを得ない。

しかし、被告会社においては、労務関係の管理については直接には責任者である常務取締役の被告Jが行っており、被告Gは毎朝のミーティングで各運転手の配車関係の報告を受けるだけで、個々の運転手の具体的な運行状況や労働時間について把握していなかったのであって、被告Eが過労状態で運転を継続していることを認識しておらず、被告Eが過労から居眠り運転をすることを具体的に予見することはできなかったというべきであり、また、代表取締役であるGが個々の運転手の具体的な運行状況まで確認すべき責任があるとは認められないことから、被告Gには被告Eが過労状態で業務に就き居眠り運転をしないように注意すべき義務があったとまではいうことはできないというべきである。

そして、被告Gが上記のように労働時間を是正すべき義務に違反していたと認めるとしても、被告会社の運転手の労働時間を是正しなかったことによつて、直ちに被告Eの居眠り運転による本件事故が発生したと認めるのは困難であるから、被告Gに不法行為があったと認めることも、被告Eの不法行為を幫助したと評価することもできないというべきである。

この点、原告らは、被告Gには被告H、被告I及び被告Jを監督する責任があったのにこれを怠り、また、被告Gが被告会社の事故防止よりも利益を優先する風潮を作り出し、これが被告Eの過酷な労働状況を放置する原因となったのであるから、被告Gは被告Eの不法行為を幫助したと評価できると主張する。

しかし、被告Gは被告会社の代表取締役として被告H、被告I及び被告Jを指揮、監督する権限は有していたとしても、被告H、被告I及び被告Jを使用していたのは被告会社であつて、被告会社が従業員180名ほどを抱える株式会社であり、組織として運送部門と建材部門に分かれ、運送部門も3か所の営業所が置かれそれぞれ運転手が配属されていた状況に鑑みると、被告Gが被告会社に代わり事業を監督するという意味で、被告H、

被告I及び被告Jを監督する責任を有していたと認めることは困難であると言わざるを得ない。また、被告会社では法律に違反する時間外労働や休日労働などが長年放置されてきており、被告Gも運転手に過酷な労働条件になる指示を出すなどする一方で、労働時間の是正については全く関心を払っていなかったのであり、被告Gが被告会社に安全運転よりも利益を優先する風潮を作り出していたと認めることもできなくはないが、被告Gは個々の運行状況についてまでは把握していなかったところ、本件事故との因果関係を認め被告Eの不法行為を幫助したと評価することも困難である。

オ 以上のとおり、被告H、被告I及び被告Jは不法行為責任を負うというべきであるが、これら各行為と被告E及び被告会社との行為には客観的な関連共同があると認められるから、同人らの行為は共同不法行為となる。

3 争点(3) (原告らの損害額) について

(1) L死亡による損害

ア Lの損害

(ア) 死亡慰謝料 2800万円

(L分2500万円，原告A分300万円)

a 本件において、慰謝料の算定にあたって斟酌すべき事情としては、以下のような点を挙げることができる(甲34, 68, 70, 93, 94, 96, 115, 165, 172, 173, 原告D本人, 原告C本人)。

b Lについて

Lは本件事故当時19歳であり、高校時代から数学の才能を評価され大学の理学部数学科に進学し、これから大学生活においてその才能を大きく開花させようとしていたのに、突然、本件事故によりその可能性を奪われたのであって、同人の無念は計り知れない。しかも、つぶされた被害車両の中で身動きをとれないままに、被害車両に燃え広

がってくる炎の中，逃げることもできずに焼かれて死んでいったのであって，死に至る態様は極めて凄惨で残酷であって，その肉体的苦痛は想像を絶する。本件事故は，渋滞により減速していた被害車両に対し，被告Eが居眠り運転をして一方的に追突したというものであって，被害車両を運転していたKに過失はなく，Lにも全く責められる点はない。

c 原告Aについて

原告Aは，Lとは小学生のときまでしか一緒に住んでいなかったが，その後もよく連絡を取り合っており，Lが高校に入学し数学の才能を評価され，大学に進学したことから，その才能を開花させることを期待し心の張り合いにしていた。しかし，本件事故によって，突然その期待を奪われるとともに，対面した同人は被害車両の中で座った形のまま炭化した状態であったのであり，その精神的衝撃は察するに余りある。

d 被告Eについて

本件事故は，被告Eが積載量20トンの大型トレーラーを居眠り運転して，時速約110キロメートルもの高速度で渋滞中の車両の中に突っ込んで自動車5台を巻き込む多重衝突事故を発生させ，5名を死亡させ，6名を負傷させた極めて重大，悪質な事故である。被告Eは，本件事故前2週間余りの間に，過労による疲れから仮眠時間を超過して寝続け，予定の到着時刻から大幅に延着するということを4回も連続して起こしており，同僚の運転手からも誰かと交代してもらった方がよいと声を掛けられていたにもかかわらず，少しでも多く働いて給料を稼ぎたいとの理由で業務を継続し，本件事故直前にも疲れから一瞬居眠りをして蛇行運転をするなど，とても正常な運転を継続することができなかったことを認識していたのに，時間通りに到着すること

を優先させて、直ちに休憩を取るなど安全な運転に必要な行動をとることなく運転を継続した。積載量20トンもの大型トレーラーで居眠り運転をして事故を発生させれば、どれほど重大な結果を発生させるか容易に想像できるのに、被告Eは大型トレーラーを運転する職業運転手としての責任を全く自覚することなく、交通の安全を顧みないで自己の都合のみを優先させて危険状態での運転を継続したのであって、その運転態度は極めて悪質であるというほかない。

e 被告会社，被告H，被告I，被告Jについて

被告会社は、大型トレーラーを利用した輸送事業を行っていたものであり、企業の社会的責務として自社の利益の追求のみではなく、安全な交通輸送を実現する義務を負っていたものである。しかし、被告会社では、被告Eが従事していた大阪定期便において片道約700キロメートルの距離を全線の高速道路代を支給しないで12ないし13時間で走行させるなど、運転手が休憩時間を削り速度超過で運転しなければならない行程を組み、さらにそれを車両2台に対し合計4人の運転手に交代させて勤務を行わせるなど、会社の利益の追求に重点において、運転手に過酷な条件で勤務させ、安全な交通輸送にはほとんど関心を払っていなかったのであってその責任は重大であると言わざるを得ない。また、被告会社は、本件事故後、勤務割表を作成して運転手の労働時間や休憩時間を管理するなどして勤務状況を改善し、本件のような事故が二度と起こらないように対策をとっていると述べていたが、実際には、従業員が所定の拘束時間を超え、また、休憩を十分に取らずに乗務しており、それを隠蔽するために会社ぐるみで運行記録計を不正に操作し書類の改ざんを行っていたのであって、本件事故の重大性を認識した反省が十分になされておらず、今後このような事故が二度と起こらないことを願う遺族である原告らの感情を逆撫で

するものである。さらに、被告らと被告会社の従業員は本件事故後原告らの家に何度か謝罪に訪れているが、事前の連絡もなく訪問し、被告会社の責任を否定するような発言をするなどしており、遺族である原告らに対して、その精神的苦痛を慰謝する誠意ある対応がなされているとは言い難い。

f まとめ

以上のほか、本件記録に現れた一切の事情を考慮すると、Lについての慰謝料としては、次のとおり合計2800万円を認めるのが相当である。

(a) L本人分 2500万円

(b) 原告A分 300万円

(イ) 逸失利益 5177万8724円

a Lは、本件事故当時19歳であり、大学1年生であったから、本件事故に遭わなければ、大学卒業時である22歳から67歳まで45年間稼働し、平成14年賃金センサス男性労働者大卒全年齢平均年収674万4700円を得ることができたと認めるのが相当である。そして、生活費控除率を50パーセントとし、中間利息を年5パーセントのライブニッツ係数によって控除すると、Lの逸失利益は次のとおり5177万8724円となる。

計算式 $6,744,700 \times (1-0.5) \times (18.0771 - 2.7232) = 51,778,724$

b この点、原告らは中間利息の控除の計算方式について、最高裁平成17年6月14日判決が中間利息の控除利率を民事法定利率によると判示したところ、中間利息の控除において法定利率を採用する以上、控除方式としては、特段の事情がない限り、民法405条が定める原則である単利に相当する方式、すなわちホフマン方式を採用すべきであると主張する。

しかし、上記最高裁判決は「損害賠償額の算定に当たり被害者の将来の逸失利益を現在価額に換算するについても、法的安定及び統一的処理が必要とされるのであるから、民法は、民事法定利率により中間利息を控除することを予定しているものと考えられる。このように考えることによって、事案ごとに、また、裁判官ごとに中間利息の控除割合についての判断が区々に分かれることを防ぎ、被害者相互間の公平の確保、損害額の予測可能性による紛争の予防も図ることができる。」と判示しているのであって、中間利息控除率を法定利率によるとした判断には、法的安定及び統一的処理の要請も重視されたと考えられるべきである。

中間利息の控除方式については、ライブニッツ方式及びホフマン方式のいずれも不合理とはいえないが、法的安定及び統一的処理の要請を軽視できないところ、平成11年11月22日、それまで中間利息の控除方式について地域間で異なる扱いがなされていることによる地域間格差を是正するために、東京、大阪、名古屋の各交通部の部総括判事によって、今後、中間利息の控除方法については、特段の事情のない限り、年5分の割合によるライブニッツ方式を採用するとする共同提言が行われ、それ以降、現在の実務ではライブニッツ方式を採用する事例が圧倒的多数となっていること、ホフマン方式を採用すると、就労可能年数が36年以上になるときは、元本から生じる年5パーセントの遅延損害金の額が年間の逸失利益の額を超えてしまうという理論上不合理な結果を来すことから、ホフマン方式を採用するよりもライブニッツ方式を採用する方が、法的安定と統一的処理の要請を満たすといえるから、ライブニッツ方式を採用することが相当である。

(ウ) 合計 7677万8724円

本人分の慰謝料及び逸失利益の合計は7677万8724円である。

イ 原告Aの損害

(ア) 葬儀費用 150万円

葬儀費用に含めるのが相当でないとする香典返しの費用を除き、原告Aは、L、K及びMの合同葬儀の費用として511万2465円を支出していると認められる(甲156の1)が、Lの葬儀費用として150万円の限度で本件事故と相当因果関係があるものと認める。

(イ) 慰謝料 300万円

上記のとおり、原告Aの慰謝料は300万円が相当である。

(ウ) 相続分 7677万8724円

Lの損害額7677万8724円を原告Aは相続した。

(エ) 小計 8127万8724円

(オ) 弁護士費用 400万円

本件事案の内容、審理の経過に照らすと、本件事故と相当因果関係にある弁護士費用は、400万円と認めるのが相当である。

(カ) 合計 8527万8724円

(2) K死亡による損害

ア Kの損害

(ア) 死亡慰謝料 3200万円

(K分2700万円、原告C分及び原告B分各200万円、原告N分100万円)

a Kについて

Kは、原告Cが幼少時代にアトピーやぜんそくになったことをきっかけとして、自然食品や環境問題に関心を持ち、自然食品販売業を設立し、朝早くから夜遅くまで働いてきたのであって、これからも好きな仕事に打ち込み、Lら子供らの成長を楽しみにしていたにもかかわらず、突然、本件事故によりそれらを全て奪われたのであって、同人

の無念は計り知れない。しかも、つぶされた被害車両の中で身動きをとれないままに、被害車両に燃え広がってくる炎の中、逃げることもできずに焼かれて死んでいったのであって、死に至る態様は極めて凄惨で残酷であって、その肉体的苦痛は想像を絶する。本件事故は、渋滞により減速していた被害車両に対し、被告Eが居眠り運転をして一方的に追突したというものであって、被害車両を運転していたKに過失はなく全く責められる点はない。

b まとめ

以上のほか、前述した被告E、被告会社らの事情など本件記録に現れた一切の事情を考慮すると、Kについての慰謝料としては、次のとおり合計3200万円を認めるのが相当である。

(a) K本人分	2700万円
(b) 原告C分	200万円
(c) 原告B分	200万円
(d) 原告N分	100万円

(イ) 逸失利益 3888万8984円

a Kは、本件事故当時53歳であり、本件事故に遭わなければ、53歳から67歳まで14年間稼働し、毎年、平成13年の年収である654万7893円(甲155)を得ることができたことと認めるのが相当である。そして、生活費控除率を40パーセントとし、中間利息を年5パーセントのライブニッツ係数によって控除すると、Kの逸失利益は次のとおり3888万8984円となる。中間利息をライブニッツ係数によって控除する理由は前述のとおりである。

$$\text{計算式 } 6,547,893 \times (1-0.4) \times 9.8986 = 38,888,984$$

b この点、原告らは、被害者の金銭賠償額に格差が生じるのを少しでも是正するため、また、被告らが悲惨な事故を起こした事実及びそれ

により奪われた大切な命のことを一生忘れず胸に刻みつけて運送営業をさせるために、逸失利益を定期金で賠償することを請求し、定期金賠償方式による請求は、債務者に期限の利益を付与するものであるから、これを禁じる理由はないと主張する。

そこで、Kの逸失利益について定期金賠償方式によることができるか検討する。

不法行為に基づく損害賠償請求権は、その支払方法について法律上特段の定めはないが、民事訴訟法117条は口頭弁論終結前に生じた損害につき定期金による賠償を命じた確定判決について、口頭弁論終結後に、損害額の算定の基礎となった事情に著しい変更が生じた場合には、その判決の変更を求める訴えを提起することができる旨規定し、定期金賠償方式による損害賠償請求を予定している。

例えば、後遺障害による逸失利益や将来の介護費用の請求の場合には、損害額算定の基礎となった事情が将来変動する可能性があることから、将来の事情変更に基づく判決の変更を求めるためにこれを認める実益があるし、これら損害については将来における一時期に損害が具体化すると観念することが可能であるから、定期金賠償方式による損害賠償請求を認めてよいと考えられる。

しかし、本件のように死亡による逸失利益を請求する場合には、そもそも、不法行為によって死亡した者が不法行為時に取得した将来の逸失利益の損害賠償請求権を相続人が相続すると考えるから、そこで発生した損害額は不法行為時点で確定し具体化されていると考えるべきであって、後遺障害による逸失利益や将来の介護費用のように、将来において具体化しその額が変動するというものではなく、将来において損害が具体化することを前提とする定期金賠償方式による損害賠償請求を認める余地はない。また、死亡による逸失利益の請求の場合

には、将来における事情の変更は、算定の基礎となった平均年収額の変動などに限られ、定期金賠償方式を採用する実益は小さい。

よって、理論的に採用しがたく実益も認められない死亡逸失利益の定期金賠償方式による請求は認められないというべきである。

原告らは、定期金賠償方式は、被告らに対して期限の利益を付与するものであるから認められるべきであると主張するが、不法行為時に発生した確定した損害額を分割して支払いを求める場合には期限の利益を付与したものと認めることができ、もとより禁止されるものではないが、本件で請求される定期金賠償方式は将来における一時点で具体化する損害を請求するというものであって、期限の利益を付与したものと考えることはできない。また、原告らは、定期金賠償方式には、被告らに悲惨な事故を起こした事実及びそれにより奪われた大切な命のことを一生忘れず胸に刻みつけて運送営業をさせる目的があると主張するが、定期金賠償方式がこの目的を達成させうるものであったとしても、この目的のために理論的に認めがたい定期金賠償方式を採用することはできないというべきである。

c 以上のとおり、死亡逸失利益について定期金賠償方式を認めることはできないと考えられるところ、原告らは死亡逸失利益について定期金賠償方式でのみ請求し、一時金での賠償請求をしていないが、この場合でも裁判所は一時金での賠償を認めることができると解するのが相当である。

すなわち、原告らの死亡逸失利益の定期金賠償方式による請求は、将来の一時点（被害者の命日）において具体化すると考える損害額をその時点において支払うことを求めるものであるが、一時金での賠償請求はそれらを含めたすべての損害が不法行為時に発生し具体化するものと考えそれらの損害を中間利息を控除して現在価額に換算したも

のであるから，いずれの請求も質的には同一のものであって異なるものではなく，定期金賠償方式による損害賠償請求に対して，一時金での賠償を認めたとしても，当事者が申し立てていない事項について判決したことはない。また，一時金賠償とすることによって中間利息の控除方法が問題となりうるが，本件においては一部は一時金賠償での請求がなされており，一時金賠償の主張の中で双方攻撃防御を尽くしているのであって，当事者の手続保障を害することにもならない。

よって，原告らはKの逸失利益について一部を定期金賠償方式によって請求しているが，これらの部分も含めて一時金での賠償を認めることとする。

(ウ) 物損 72万3527円

被害車両は，本件事故によって炎上し原形を留めないほどに損傷しているところ，被害車両の時価額は72万3527円（甲176の1，2）と認められるから，その損害額は72万3527円と認めるのが相当である。

(エ) 合計 6661万2511円

K本人分の慰謝料，逸失利益及び物損の合計は6661万2511円である。

イ 原告C及び原告Bの損害

(ア) 葬儀費用 各75万円

葬儀費用に含めるのが相当でないと認める香典返しの費用を除き，原告Aは，L，K及びMの合同葬儀の費用として511万2465円を支出していると認められる（甲156の1）が，葬儀費用として本件事故と相当因果関係のある額は150万円と認め，原告C及び原告Bは各75万円の損害を負うと認める。

(イ) 慰謝料 各 200 万円

上記のとおり原告 C 及び原告 B の慰謝料は各 200 万円が相当である

(ウ) 相続分 各 3330 万 6255 円

K の損害額 6661 万 2511 円を原告 C 及び原告 B は各 2 分の 1 ずつ相続した。

(エ) 小計 各 3605 万 6255 円

(オ) 弁護士費用 各 200 万円

本件事案の内容，審理の経過に照らすと，本件事故と相当因果関係にある弁護士費用は，各 200 万円と認めるのが相当である。

(カ) 合計 各 3805 万 6255 円

ウ 原告 N の損害

(ア) 墓工事・位牌代 66 万 1800 円

原告 N は，K の墓の工事代として 65 万円及び位牌代として 1 万 1800 円を支出した（甲 157 の 2，3）ものと認められ，これらは本件事故と相当因果関係にある損害と認められる。

計算式 $650,000 + 11,800 = 661,800$

(イ) 慰謝料 100 万円

上記のとおり，原告 N の慰謝料は 100 万円が相当である。

(ウ) 小計 166 万 1800 円

(エ) 弁護士費用 16 万円

本件事案の内容，審理の経過に照らすと，本件事故と相当因果関係にある弁護士費用は，16 万円と認めるのが相当である。

(オ) 合計 182 万 1800 円

(3) M 死亡による損害

ア M の損害

(ア) 死亡慰謝料 2600 万円

(M分2000万円，原告D及び原告C分各300万円)

a Mについて

Mは本件事故当時まだわずか6歳であり，これから無限の可能性を秘めた人生が待っていたはずであったのに，突然，本件事故によりその可能性を奪われたのであって，同人の無念は計り知れない。しかも，つぶされた被害車両の中で身動きをとれないままに，被害車両に燃え広がってくる炎の中，逃げることもできずに焼かれて死んでいったのであって，死に至る態様は極めて凄惨で残酷であって，その肉体的苦痛は想像を絶する。本件事故は，渋滞により減速していた被害車両に対し，被告Eが居眠り運転をして一方的に追突したというものであって，被害車両を運転していたKに過失はなく，Mにも全く責められる点はない。

b まとめ

以上のほか，前述した被告E，被告会社らの事情など本件記録に現れた一切の事情を考慮すると，Mについての慰謝料としては，次のとおり合計2600万円を認めるのが相当である。

(a) M本人分 2000万円

(b) 原告D分 300万円

(c) 原告C分 300万円

(イ) 逸失利益 2809万7944円

Mは，本件事故当時6歳であり，本件事故に遭わなければ，稼働可能年齢である18歳から67歳まで49年間稼働し，平成14年賃金センサス男性労働者学歴計全年齢平均年収555万4600円を得ることができたと認めるのが相当である。そして，生活費控除率を50パーセントとし，中間利息を年5パーセントのライブニッツ係数によって控除すると，Mの逸失利益は次のとおり2809万7944円となる。この点，

原告らは中間利息の控除の計算方式について、ホフマン方式を採用すべきであると主張し、また、一部の請求については定期金賠償方式による請求をするが、いずれも認めることができないのは前述のとおりである。

$$\text{計算式 } 5,554,600 \times (1-0.5) \times (18.9802 - 8.8632) = 28,097,944$$

(ウ) 合計 4 8 0 9 万 7 9 4 4 円

M本人分の慰謝料及び逸失利益の合計は4 8 0 9 万 7 9 4 4 円である。

イ 原告D及び原告Cの損害

(ア) 葬儀費用 各 7 5 万円

葬儀費用に含めるのが相当でないと認める香典返しの費用を除き、原告Aは、L、K及びMの合同葬儀の費用として5 1 1 万 2 4 6 5 円を支出していると認められる(甲156の1)が、Mの葬儀費用として本件事故と相当因果関係のある額は1 5 0 万円と認め、原告D及び原告Cは各7 5 万円の損害を負うと認める。

(イ) 慰謝料 各 3 0 0 万円

上記のとおり、原告D及び原告Cの慰謝料は各3 0 0 万円が相当である。

(ウ) 相続分 各 2 4 0 4 万 8 9 7 2 円

原告Mの損害額4 8 0 9 万 7 9 4 4 円を原告D及び原告Cは2分の1ずつ相続した。

(エ) 小計 各 2 7 7 9 万 8 9 7 2 円

(オ) 弁護士費用 各 1 5 6 万円

本件事案の内容、審理の経過に照らすと、本件事故と相当因果関係にある弁護士費用は、各1 5 6 万円と認めるのが相当である。

(カ) 合計 各 2 9 3 5 万 8 9 7 2 円