

裁判年月日 平成26年 6月27日 **裁判所名** 東京地裁 **裁判区分** 判決
事件番号 平23(ワ)25190号
事件名 損害賠償請求事件
裁判結果 請求棄却 **文献番号** 2014WLJPCA06278002

要旨

◆被告Y1社が設計・製造し、被告Y2社が経営する立体駐車場の区画を賃借して自動車を駐車していた原告らが、東日本大震災の際に自動車が落下して損壊する損害を受けたのは、上記駐車場が通常備えるべき安全性を欠いていたために生じたものであるとして、被告Y1社に対しては不法行為に基づいて、被告Y2社に対しては土地工作物責任ないし瑕疵担保責任に基づいて、損害賠償を求めた事案において、被告Y1社が国土交通省や立体駐車場工業会の基準を上回る設計用水平震度を採用している以上、本件事故が発生したことをもって、本件駐車場が通常有すべき品質を欠くとは認められないなどとして、原告らの各請求をいずれも棄却した事例

出典

ウエストロー・ジャパン

参照条文

民法559条
民法566条3項
民法570条
民法709条
民法717条

裁判年月日 平成26年 6月27日 **裁判所名** 東京地裁 **裁判区分** 判決
事件番号 平23(ワ)25190号
事件名 損害賠償請求事件
裁判結果 請求棄却 **文献番号** 2014WLJPCA06278002

東京都江東区〈以下省略〉

原告 株式会社X1（以下「原告会社」という。）
同代表者代表取締役 A

東京都江東区〈以下省略〉

原告 X2（以下「原告X2」という。）
上記兩名訴訟代理人弁護士 岡田暢雄
同 佐藤賢紀

東京都千代田区〈以下省略〉

被告 Y1株式会社（以下「被告Y1社」という。）
)

同代表者代表取締役 B
同訴訟代理人弁護士 松浦康治
同 遠山秀

東京都江東区〈以下省略〉

被告 Y2株式会社（以下「被告Y2社」という。）
)

同代表者代表取締役 C
同訴訟代理人弁護士 野辺博
同 田中慎也

主文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

事実及び理由

第1 請求

1 被告らは、原告会社に対し、連帯して、895万5576円及びこれに対する平成23年3月11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 被告らは、原告X2に対し、連帯して、339万9600円及びこれに対する平成23年3月11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

1 原告らは、それぞれ、被告Y1社が設計、製造し、被告Y2社の経営する立体駐車場の区画を賃借し、自動車を駐車していたが、東日本大震災の際に、自動車が落下し損壊する損害を受けた。

本件は、原告らが、上記損害は、上記駐車場が通常備えるべき安全性を欠いていたために生じたものであると主張し、被告Y2社に対しては、土地工作物責任（民法717条）あるいは瑕疵担保責任（民法559条、570条、566条3項）に基づき、被告Y1社に対しては、不法行為に基づき、損害賠償として、連帯して、原告会社については、895万5576円、原告X2については、339万9600円及びそれらに対する不法行為の日である平成23年3月11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（証拠を掲記したものを除き、当事者間に争いがないか、又は弁論の全趣旨により認定することができる。）

(1) 当事者

ア 原告会社は、平成22年4月12日、トヨタファイナンス株式会社（以下「トヨタファイナンス」という。）との間で、下記車両（以下「本件車両1」という。）について、リース期間を平成22年4月から平成27年4月まで、リース料総額を854万7180円（消費税別）とするリース契約を締結した（以下「本件リース契約」という。）（甲2、12の1、2）。

記

自動車登録番号 足立〇〇〇さ〇〇〇

車名 レクサス

車台番号 〈省略〉

車両重量 1980kg

前前軸重 1060kg（車両重量中の割合・53.5%）

後後軸重 920kg

イ 原告X2は、下記車両（以下「本件車両2」という。）を所有していた（甲4）

。

記

自動車登録番号 大宮〇〇〇な〇〇〇〇

車名 メルセデス・ベンツ

車台番号 〈省略〉

車両重量 1680kg

前前軸重 870kg（車両重量中の割合・51.8%）

後後軸重 810kg

ウ 被告Y1社は、立体駐車場、昇降機等の設計、製造、販売等を目的とする会社である。

エ 被告Y2社は、立体駐車場の経営、工作機械等の製造、加工及び販売等を目的とする会社であり、東京都江東区（以下省略）において、立体駐車場（以下「本件駐車場」という。）を経営している。

（2）本件駐車場

ア 本件駐車場は、平成11年頃、被告Y1社によって設計、製造された、大型自動車68台（34台×2基（1号機（手前側）、2号機））を収容するエレベータ式立体駐車場である。エレベータ式立体駐車場は、建屋の中に格納棚（駐車室）を重層状に配列し、昇降装置を用いて、自動車を格納したり、搬出したりする設備であるが、本件駐車場の建屋は、高さ約33.68メートル、幅約7.43メートル、奥行き最大約15.26メートルの規模である。

イ 本件駐車場の具体的な入庫の方法及び作動状況は、次のとおりである。

すなわち、①操作盤を操作し、入出庫口の扉を開け、自動車をバース（入出庫時の建物内の進入スペース）内のパレット（自動車を積載する長方形の板状の鉄板であり、「搬器」ともいう。）上に停車させた後、②再び操作盤を操作し、入出庫口の扉を閉め、昇降装置を作動させて、パレットごと自動車を上方に引き上げ、決められた格納棚にパレットを移行する、というものである。

格納棚の（自動車の向きを基準として）前後両端には、円筒状の回転物（以下「横行ガイドローラー」という。）を取り付けた鉄製の梁（以下「横行ガイドローラービーム」という。）が設置されており、パレットは、昇降装置側から押し出すことより、横行ガイドローラー上を水平に移動して、格納棚に移行する。

ウ 格納棚上のパレットが落下することを防止するため、本件駐車場には、以下の安全装置が設置されている。

① パレットロック装置

パレットが昇降路（昇降装置が上下するスペース）側に移動しないように、横行ガイドローラービームの昇降路側端部に取り付けられた装置である。パレットが格納棚に収納されたとき、パレット裏面の角パイプを押さえる機能を有する。

② 跳ね上がり防止装置

パレットロック装置が設置されていても、パレットが上下動すると、角パイプがパレットロックを乗り越えてしまう（パレットロックが効かない）おそれがあるので、パレットの上下動を抑えるべく、格納棚の前後端部の中央付近に取り付けられた装置である。コの字状の鉄製のツメであり、ツメがパレット側の突起と噛み合うことにより、パレットの上下動を防ぐ仕組みとなっている。

③ 横行ガイドローラービームの傾斜

横行ガイドローラービームには、元々1000分の5の勾配がつけられ格納棚内のパレットは、昇降路側を上にする方向で傾いた状態で収納される。

④ 横行ガイドローラー

前後方向のパレットの運動を抑制するため、横行ガイドローラー自体の外壁側につばがつけられている。

(3) 本件賃貸借契約

ア 原告会社は、平成22年3月30日、被告Y2社との間で、本件駐車場の区画番号13（1号機、以下「本件区画13」という。）を、期間平成22年4月5日から平成23年4月4日まで、賃料1か月2万9500円（消費税込）で賃借する旨の賃貸借契約を締結し、平成22年4月5日、同区画の引渡しを受けた（以下「本件賃貸借契約1」という。）。

原告会社は、平成23年3月11日、本件区画13に本件車両1を駐車していた。

イ 原告X2は、平成21年8月頃、被告Y2社との間で、本件駐車場の区画番号29（1号機、以下「本件区画29」という。）を、期間平成21年8月14日から平成22年8月13日まで（更新可）、賃料1か月2万9500円（消費税込）で賃借する旨の賃貸借契約を締結し、平成21年8月14日、同区画の引渡しを受けた（以下「本件賃貸借契約2」という。）。

原告X2は、平成23年3月11日、本件区画29に本件車両2を駐車していた。

ウ なお、本件賃貸借契約1及び2の駐車場賃貸借契約書には、「天災、火災その他甲（被告Y2社を指す。以下同じ。）の責によらない事故による車両の損失又は盗難については甲は一切その責任を負わない。」（第10条）との規定がある（甲1、3）。

(4) 本件地震

平成23年3月11日午後2時46分、我が国観測史上最大の地震である東北地方太平洋沖地震が発生した（以下「本件地震」という。本件地震、これに伴い発生した津波及びその後の余震により引き起こされたのが東日本大震災である。）。

東京都内における震度は、5強以下であったが、揺れの継続時間が長いという特徴があった。すなわち、東京都千代田区の気象庁においては、震度4以上揺れが観測された時間が130秒間、震度3以上の揺れが観測された時間が230秒間であった（乙2）。

(5) 本件事故

ア 本件地震の際、原告会社が本件車両1を駐車していた本件区画13のパレット及び本件車両1並びに原告X2が本件車両2を駐車していた本件区画29のパレット及び本件車両2が落下し、本件車両1及び2は、損壊した（原告X2の所有する本件車両2は全壊、以下「本件事故」という。）。

イ 本件事故の原因は、本件駐車場のパレットロック装置が変形したことにある。

本件事故時、本件駐車場1号機の格納棚には、合計12台の自動車が駐車されていたが、パレットとともに落下する被害に遭ったのは、本件車両1及び2の2台のみであった（甲6、7、丙1）。

本件駐車場の昇降機や建屋には、顕著な損傷は発生していない。

(6) 駐車装置の強度設計

ア 公益社団法人立体駐車場工業会（以下「立体駐車場工業会」という。）は、「機

械式駐車場技術基準」(以下「本件技術基準」という。)を設けており、パレット落下防止装置の強度設計について、2001年版から、設計用水平震度を規定している。

設計用水平震度とは、水平の地震力を求めるための係数であり、地震時に構造物にかかる水平加速度の重力加速度に対する比のことで、値が大きければ大きいほど耐震性が強いということになる。

本件技術基準は、設計用水平震度として、当初、一律に0.3を採用していたが、現行の基準(2008年版)は、駐車室落下防止装置について、建屋の高さに応じ、高さ45メートル以下で0.3、45メートル超60メートル以下で0.45、60メートル超で1.0を採用した(乙10)。

イ 平成11年1月当時、本件技術基準は、パレット落下防止装置の設計基準を明確に示してはいなかった。もっとも、当時、建設省(当時、以下も同じ。)は、「駐車場安全強化対策検討調査報告書」を公表し、設計用水平震度は0.3が望ましいとしていた(乙7)。

ウ なお、被告Y1社は、パレット落下防止装置の強度に関し、地震発生装置等を使用した実験を行ったことはない。

3 争点

(1) 本件駐車場のパレットの落下防止装置は通常有すべき品質を欠いているか

(原告らの主張)

ア 被告Y1社は、立体駐車場の設計に当たっては、パレットロック装置が震度5強の地震に耐えられるよう設計する必要がある。そのためには、設計に際し、耐震実験や検証を行うとか、建物に関する耐震や設備機器についての文献・資料等を調査し、装置の強度につき科学的、合理的な検討を行うことが必要である。

本件技術基準は、「設置される構造体により地震荷重は様々であり、水平震度は最低限の基準として、上記の値とした。よって設計者は同基準を下回ることなく、設置される構造体の地震時の挙動を考慮して落下を防止できる適切な設計をする必要がある。」としている。したがって、本件駐車場のパレットロック装置が本件技術基準を上回る耐震基準値にあるからといって、それだけで適切な設計がなされたとはいえない。

イ パレットロック装置は、総重量が2.5トン超の自動車を積載したパレットが、昇降路側に移動しないよう固定するものであるから、その役割は極めて重要である。被告らは、パレットロックを含め、パレットの格納場所は、機械式駐車装置の一部であり、建築物の構造耐力上、主要な部分ではないから、建築基準法の適用がない旨主張するが、格納棚は建物であり、パレットロック装置は、自動車を積載したパレットを格納棚すなわち建物に固定する機能を有しているのであるから、固定に関しては、建築設備についての耐震性が考慮される必要がある。そこで、設計用水平震度については、1.0とか1.5といった数値を採用すべきである。

このように、本件技術基準には、そもそも大きな問題がある。

また、一般の機械設計にあつては、材料強度のばらつきや荷重の見積り誤差等の不確定な要因を考慮して、安全率が設定されるところ、安全率の目安は、静的な荷重では3倍、片振

り繰り返し荷重では5倍，両振り繰り返し荷重では8倍とされている（甲26）。ところが，被告Y1社の強度計算では，パレットロックを固定するピンの強度，パレットロックのレバーの強度のいずれについても，これら安全率は考慮されていない。

本件事故は，被告Y1社が，パレットロック装置の設計につき，何ら合理的な検討を行わず，安易に本件技術基準にのみ依拠した結果発生したものである。

ウ 以上のとおり，本件駐車場のパレットの落下防止装置は通常有すべき品質を欠いているが，これは，土地の工作物である本件駐車場の設置又は保存の瑕疵（民法717条），あるいは，本件駐車場の瑕疵（民法570条）といえる。

また，被告Y1社は，本件駐車場の設計，施工，工事監理等を行っており，本件駐車場を使用する原告らとの関係でも，基本的な安全性が欠けることがないように配慮すべき注意義務を負っているにもかかわらず，本件駐車場に，通常発生することが予見可能であった震度5強以下の地震に耐え得る安全性を有しないという瑕疵を生じさせた。

したがって，被告Y2社は，原告らに対し，民法717条，あるいは，民法559条，570条，566条3項に基づき，被告Y1社は，原告らに対し，不法行為（民法709条）に基づき，損害賠償責任を負い，被告Y2社の民法717条の責任と被告Y1社の民法709条の責任とは，共同不法行為となる。

（被告らの主張）

ア 被告Y1社は，平成11年1月，本件駐車場と同様の機種について，建設大臣の認定を受けたが（乙23），その時点では，本件技術基準は，パレット落下防止装置の設計基準を明確に示してはいなかった。もっとも，当時，建設省は，「駐車場安全強化対策検討調査報告書」を公表し，設計用水平震度は0.3が望ましいとしていた。

しかし，被告Y1社は，より安全性を守るという観点から，建設省監修の「昇降機技術基準の解説」の荷物用エレベータの設計基準を準用し，設計用水平震度として，0.45を採用した。

イ 本件駐車場のパレットロック装置に係わる強度計算の具体的過程は，次のとおりである（甲7）。

（ア） 設計用水平荷重

計算の前提として，積載車重量2300kg，パレット重量430kgで，パレットロック1か所に加わる荷重は， $2300\text{kg} \times 0.6 + 430\text{kg} \times 0.5 = 1595\text{kg}$ とする。なお，車重に0.6を掛けるのは，自動車は，エンジンがある前部に重心が偏るためであり，本件車両1及び2の場合，車両前後の重量配分は，本件車両1が，0.53対0.47であり，本件車両2は，0.52対0.48である。これに設計用水平震度を掛けると，設計用水平荷重が導き出される。

$$1595\text{kg} \times 0.45 = 717.75\text{kg}$$

（イ） 鋼材の強度との比較

パレットロック装置が設計用水平荷重に耐えられるか否かは，使用された鋼材の強度との比較で検証される。

使用された鋼材は，JIS企画SS400であるが，その降伏点（可塑限界）は， 1cm^2

当たり2500kgであるから（乙17），許容せん断応力（安全率を加味した上で，それ以上の荷重が加わると切断するという限界点）が， 962.25 kg/cm^2 ，許容曲げ応力（安全率を加味した上で，それ以上の荷重が加わると曲がるという限界点）が， 1449.28 kg/cm^2 である（本件技術基準には，安全率的な要素が内包されている。）。

そこで，パレットロックを固定するピンの強度を計算すると，ピンの固定部分には曲げが加わらないため，設計用水平震度に基づく最大荷重は，設計用水平荷重をピンの断面積 3.14 cm^2 で除した， $717.75\text{ kg} \div 3.14\text{ cm}^2 = 228.58\text{ kg/cm}^2$ となるが，上記許容せん断応力は，これよりはるかに大きい。また，パレットロックのレバーの強度を計算すると，レバーには曲げ応力が働くため，設計用水平震度に基づく最大荷重は， 677.92 kg となるが，上記許容曲げ応力は，これよりはるかに大きい（2.14倍）。したがって，パレットロックのピン及びレバーの耐震強度は，十分であったということになる。

ウ このように，本件駐車場は，公の設計基準に従って，設計・製造・建設されたものである。

被告Y1社は，本件地震直前の平成23年3月9日，本件駐車場の定期点検を実施したものの，パレットロック装置の異常は発見されなかった（乙14の1，2）。

ところが，本件地震による被害は，この基準でも防止することのできない想定外のものであった。

パレットロック装置に大きな変形が見られること，格納棚のパレット本体が鉄骨耐火被覆と接触した形跡があること，中高層建物の上層階では一般に地表より揺れが強くなること，本件地震では今までに例をみないような長い時間激しい振動が継続していること等からすると，駐車場付近の地盤や駐車場建物の構造，揺れの方向，振幅，周期，積載車両位置等の影響により，駐車場装置全体としては十分な強度を有しているものの，本件技術基準による耐震基準ではパレットロック装置が耐えられなかったもので，パレットロック装置に異常な加速度が作用したことが推測される。

本件地震の際，本件車両1及び2がパレット上でどのような動きをしたかは不明であるが，自動車は，一般的には，サスペンションのために揺れる構造である。そして，振り子と同じように揺れの振幅が大きくなっても時間は変化しないので，揺れが大きくなるほど揺れの速度も大きくなる。自動車が壁に衝突する場合のように，その物体の運動量は，その時点の質量と速度とに比例するのであるから，本件車両1及び2についても，揺れの速度が大きくなればなるほど運動量が大きくなる。したがって，パレットに積載された自動車の揺れの方向と地震による震動の方向とが一致すれば，パレットがパレットロック装置に作用する力も，当然に大きくなる。

また，地震の周期と揺れの周期とが一致すれば，地震の時間が長いほど自動車の揺れも大きくなる。両者の周期にずれがあったとしても，両者の周期が一致する時点数は，地震の時間が長いほど多くなる。

そうすると，本件地震で，揺れの継続時間が長かったことの影響も大きいですが，高層建物の長期間振動が認識されるようになったのは，原告らも主張するとおり，本件駐車場が建設された後の，平成15年の十勝沖地震や平成19年の新潟中越沖地震の際である。

エ 原告らは、現実に震度5強以下の揺れにより、落下事故が起きている以上、国土交通省や立体駐車場工業会の基準に従ったのみで、その基準の妥当性の検討や具体的な製品による検証をせずに、瑕疵がないと主張することはできない旨主張する。

しかし、国土交通省や立体駐車場工業会の基準は、当然過去の震災の被害を考慮している。また、建物を建設する場合を考えても、建築基準法等の基準に従う以上、その基準の妥当性を検討すべき義務や使用する部材の検証を行う義務は、建物を設計施工する者にはない。

確かに、設計用水平震度は、数値が大きければ大きいほど、その数値を用いて設計された設備や機械装置等の耐震性が高くなることは、事実である。しかし、ここには当然、経済性との兼ね合いの問題が生ずる。設計用水平震度として不必要に高い数値を採用すれば、これに応じて設備等の構造や使用する部材の強度等を高める必要が生じ、費用も必要以上に高額となる。しかし、これでは、例えば立体駐車場の需要を十分に満たすことができない。

立体駐車場工業会の耐震基準は、これらを総合的に考慮して設定されたものであり、過去の震災の経験を踏まえた妥当なものといえる。

(2) 本件賃貸借契約1及び2における天災免責条項の適用の有無

(被告Y2社の主張)

本件事故は、地震という天災に起因するものであるから、本件賃貸借契約1及び2の駐車場賃貸借契約書に従い、被告Y2社は、原告らに対し、契約上の責任を負わない。

(原告らの主張)

本件事故は、有すべき安全性を有していなかった瑕疵の存在により生じたものである。

(3) 原告らの損害

(原告会社の主張)

本件事故により、本件車両1は全壊したが、本件リース契約を合意解約するに当たり、原告会社は、トヨタファイナンスに対し、合計74万8728円を支払った(甲21, 22)上、平成23年1月21日、総額820万6848円を分割で弁済する旨の契約を締結した(甲23)。したがって、本件事故に伴う原告会社の損害は、合計895万5576円である。

(原告X2の主張)

本件事故により、本件車両2は全壊したため、廃車せざるを得ないが、本件車両2の評価額は、345万円である。したがって、本件車両2が全壊したことにより納付を免れた、平成23年度分自動車重量税5万0400円を控除した339万9600円が、本件事故に伴う原告X2の損害である。

(被告らの主張)

ア 原告会社の損害について

本件リース契約の合意解約金は、いわゆる特別損害に該当し、被告らにとって、通常予見し得ないものである。本件車両1の損害は、その再調達価格(中古価格)と解すべきであり、その額は、631万円程度である。

イ 原告X2の損害について

本件車両2の損害の再調達価格(中古価格)は、200万円程度である。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1)について

(1) 前提事実、証拠（甲6, 7, 19, 乙7, 12ないし14, 17, 23, 丙1（各枝番を含む。））及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実を認めることができる。

ア 本件駐車場は、平成11年頃、被告Y1社によって設計、製造されたエレベータ式立体駐車場（建屋の高さ約33.68メートル）である。

被告Y1社は、平成11年1月、本件駐車場と同様の機種について、建設大臣の認定を受けたが、その時点では、本件技術基準は、パレット落下防止装置の設計基準を明確に示してはいなかった。もっとも、当時、建設省は、「駐車場安全強化対策検討調査報告書」を公表し、設計用水平震度は0.3が望ましいとしていた。

被告Y1社は、本件駐車場と同様の機種の設計に当たり、設計用水平震度として、0.45を採用し、パレットロック装置に係わる強度計算も、これに従い行われた。

イ 本件技術基準は、2001年版から、パレット落下防止装置の強度設計について、設計用水平震度として0.3を採用し、その後、2008年版からは、駐車室落下防止装置について、建屋の高さに応じ、高さ45メートル以下で0.3、45メートル超60メートル以下で0.45、60メートル超で1.0を採用した。

ウ 被告Y1社は、本件地震直前の平成23年3月9日、本件駐車場の定期点検を実施したものの、パレットロック装置の異常は発見されなかった。

エ 平成23年3月11日午後2時46分、本件地震が発生した。

東京都内における震度は、5強以下であったが、揺れの継続時間が長いという特徴があった。すなわち、東京都千代田区の気象庁においては、震度4以上揺れが観測された時間が130秒間、震度3以上の揺れが観測された時間が230秒間であった。

本件地震の際、原告会社が本件車両1を駐車していた本件区画13のパレット及び本件車両1並びに原告X2が本件車両2を駐車していた本件区画29のパレット及び本件車両2が落下し、本件車両1及び2は、損壊した。

本件事故の原因は、本件駐車場のパレットロック装置が変形したことにある。本件駐車場の昇降機や建屋には、顕著な損傷は発生していない。

また、被告Y1社が製造した本件駐車場と同様の機種において、本件地震前に、パレット落下事故が発生したことはなかった（甲19）。

オ 本件駐車場の北東約1kmの江東区（以下省略）に所在する平成21年3月竣工のマンション「a」に併設された立体駐車場では、本件地震により、パレットともに相当数の車両が格納棚から転落している。

高層住宅に併設されたタワー型駐車場、機械式駐車場棟の駐車機械が破損し、使用不能になったものが、東京都で8件、東京都を含む関東で41件発生している。

(2) 前記認定の事実のとおり、本件駐車場は、本件技術基準を上回る設計用水平震度に従って、設計・製造されており、本件地震直前の平成23年3月9日の定期点検でも、パレットロック装置の異常は発見されておらず、しかも、被告Y1社が製造した本件駐車場と同様の機種において、本件地震前に、パレット落下事故が発生したことはなかった。

にもかかわらず、パレットロック装置の変形により、本件事故が発生したことからすれば、本件技術基準による耐震基準ではパレットロック装置が耐えられなかったものとみられる。

原告らは、被告Y1社は、立体駐車場の設計に当たっては、パレットロック装置が震度5強の地震に耐えられるよう設計する必要がある、そのためには、設計に際し、耐震実験や検証を行うとか、建物に関する耐震や設備機器についての文献・資料等を調査し、装置の強度につき科学的、合理的な検討を行うことが必要である旨、それにもかかわらず、本件技術基準には、そもそも大きな問題がある上に、被告Y1社が、パレットロック装置の設計につき、何ら合理的な検討を行わず、安易に本件技術基準にのみ依拠した結果、本件事故が発生したものである旨主張する。

しかし、被告Y1社が、国土交通省や立体駐車場工業会の基準に従っている以上、独自に耐震実験等を行うことを期待することは、困難である。

また、国土交通省や立体駐車場工業会の基準は、「駐車場安全強化対策検討調査報告書」(乙7)にも、「建築設備としての機械式駐車装置をとらえた場合、どの程度の規模の地震に対してどの程度の被災を想定するかということを経験として耐震対策は決定されるべきであるが、今回の阪神大震災からみて…」とあるとおり、過去の震災の被害を考慮した上で、どの程度の規模の地震に対してどの程度の被災を想定するかという観点からたてられたものとみられるから、本件事故が発生したからといって、そのことから直ちに、不適切と断定することはできない。

ところで、設計用水平震度は、数値が大きければ大きいほど、その数値を用いて設計された設備や機械装置等の耐震性が高くなることは当然であるが、設計用水平震度として不必要に高い数値を採用すれば、これに応じて設備等の構造や使用する部材の強度等を高める必要が生じ、費用も必要以上に高額となるはずであるから、それは駐車料金の高騰等に跳ね返り、経済性の観点から、問題を生ずる。

本件駐車場は、重要な財産とはいえ、あくまで(人の乗車していない)自動車を保管するための設備であり、入庫のときに自動車をパレット上に停車する際、他の駐車中の自動車が落下してくるといった例外的場合を除けば、直接人命に関わるものではないから、耐震性のために費用を惜しまないということとはできないはずである。

しかも、本件地震の際には、パレットロック装置に異常な加速度が作用した結果、パレットロック装置が変形したものと推測されるが、その原因としては、揺れの方向、振幅、周期、継続時間が長かったこと、積載車両位置等の影響等、様々な要素が考えられるから、変形防止のために、単純に、設計用水平震度を高めることが最善の方法といえるかどうかには、疑問もある。

(3) 原告らは、本件駐車場は、通常有すべき品質を欠くとして、設計用水平震度について、1.0とか1.5といった数値を採用すべきであると主張する。

しかし、それが、震度5強の地震に必ず耐えられ、かつ、経済的に成り立ち得る方策であるか否かは、明らかでないというほかない。

そうすると、通常有すべき品質として、原告らの主張を採用することはできない。

少なくとも、Y1社が、国土交通省や立体駐車場工業会の基準を上回る設計用水平震度を採用している以上、本件事故が発生したことをもって、本件駐車場が、通常有すべき品質を欠くと認めるに足りない。

2 争点(2)について

前記説示によれば、本件事故は、本件駐車場が、有すべき安全性を有していなかった瑕疵の存在により生じたものとはいえない。

したがって、被告Y2社は、天災免責条項により、契約上の責任（瑕疵担保責任）を負わない。

3 そうすると、その余の点について判断するまでもなく、原告らの主張は、採用できない。

第4 結論

以上のとおり、原告らの請求はいずれも理由がない。よって、主文のとおり判決する。

（裁判官 堀禎男）
