

# 自動車で行中、民家から道路に突き出していた鉄筋に右後輪が接触し破損した事故について、道路管理者に後輪タイヤ2本分の交換費用を請求した事例

＜平成 22 年 12 月 24 日 福岡簡裁判決＞

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、1万5000円を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを2分し、その1を原告の負担とし、その余を被告の負担とする。

## 事実及び理由

### 第1 請求

被告は、原告に対し、3万円を支払え。

### 第2 事案の概要等

#### 1 事案の概要

本件は、平成22年4月4日、原告が自家用車（以下、「原告車」という。）を運転して市道（以下、「本件現場」という。）の丁字交差路を東側角の訴外A宅（以下「A宅」という。）のブロック塀に沿って右折しようとしたところ、A宅の駐車場出入口に設置されたコンクリート製敷石スロープ（以下、「本件乗り入れブロック」という。）の右先端上部から突き出していた鉄筋に自車の右後輪が接触しタイヤが破損した（以下、「本件事故」という。）ため、道路の管理者である被告に対し、不法行為に基づく損害賠償請求として、破損したタイヤの交換のほか、タイヤバランス上もう一方の後輪タイヤをも同時に交換する必要があるとして、タイヤ2本分の交換費用3万円の支払を求めたものである。

#### 2 前提事実（争いのない事実及び証拠上容易に認められる事実）

- (1) 本件現場は、A宅の西側、市道X号線上であり、原告車が市道Y号線から市道X号に右折しようとした際に本件事故が発生した。本件現場は丁字型の交差路で、原告車の進行方向から見て右に約120度の角度がついて交差しており、付近の市道の幅員は約4～6メートルと狭い。本件現場には市道の側溝の蓋の上に本件乗り入れブロックが設置され、その端に突き出していた鉄筋が本件事

故の原因となった。

本件現場の市道は被告が道路管理者であり、被告には管理責任がある。

(2) 本件事故で破損した原告車のタイヤ1本分の交換費用は1万5000円である。

### 3 主要な争点

(1) 過失相殺の可否

(被告の主張)

原告の本件現場の市道の右側を走行して右折したため、本件乗り入れブロックに乗り上げたものである。あくまでも車は左側通行が原則であり、何らかの理由により右側を通行する場合には、当該通行は通常とは異なる走行であることから、運転者には通常より高度な注意義務が求められるのであり、また、原告は本件現場の近所に居住しており、日頃から現場を通行していたのであるから、本件現場に乗り入れブロックが設置されていたことも当然知っていたはずである。そうすると、原告は、通常よりも高度な注意義務を果たし本件乗り入れブロックへの乗り入れを回避すべきであったのにこれを怠った。

また、車両制限令9条によれば、車は路肩から（路肩が明らかでない場合は路端から）50センチメートル以内を通行してはならないと定められている。本件道路は路肩が明らかでない道路に該当し、本件乗り入れブロックの右先端上部から突き出していた鉄筋は、路端から約45センチメートルの位置にあった。原告車は上記法令に違反して路端から50センチメートル以内を通行したために鉄筋にタイヤを接触させたものであるから、原告にはこの点について過失がある。

原告には以上のような過失があるから、過失相殺すべきであり、原告と被告との過失割合は、「穴ぼこ」が原因で車に損害が生じた場合の裁判例によると「7:3」又は「6:4」であるが、本件の場合、原告が本件乗り入れブロックの鉄筋を視認することが困難であったことを考慮して「5:5」が相当である。

(原告の主張)

本件現場の交差路は原告車の進行方向から右折する場合、約120度の角度がついており、さらに、本件事故当時、原告車が右折する先に車が停車していたため角を大回りすることができず、道路の右端に接近して右折せざる得なかった。その際、本件乗り入れブロックの先に突き出していた鉄筋は小さすぎて原告車から全く視認できなかつたのであるから、原告に過失はない。

また、原告のタイヤが路端から50センチメートル以内に乗り入れたか否かについては、タイヤの接地面が計測対象となるのであり、原告車のタイヤは接地面から上は5～6センチメートルほど膨れてたわんでいるため、そのたわんだ側面が路端から45センチメートルの地点を通過したのであるから、路端からタイヤの外側接地面までは約50センチメートルと計測される。したがって、原告車は路端から50センチメートル内に1センチメートルたりとも入っておらず、車両制限令9条に違反していない。

以上によれば、原告に過失はなく、過失相殺は問題にならない。

(2) 本件事故の損害賠償としてタイヤ2本分の交換費用が認められるか

(原告の主張)

専門家によれば、4ミリほど摩耗したタイヤと新品のタイヤとを後輪の左右に装着して走行すると、車は徐々に摩耗したタイヤの方にハンドルを取られるそうである。これでは走行に支障を来すため、原則的に2本の同時交換が必須であり、被告はその代価を弁償すべきである。

(被告の主張)

本件において、原告車のタイヤを2本取り替えないと走行の危険が生じるという具体的根拠は何ら示されておらず、タイヤ2本分を補償すべき修理費とすることは相当でない。

### 第3 当裁判所の判断

#### 1 本件市道の管理責任について

道路法によれば、市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行うこととされており（同法16条1項）、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされている（同法42条）。

本件については、被告も認めているとおり、道路管理者である被告は、本件現場の市道について管理責任があり、市道を常に良好な状態に保つ義務があるというべきであるところ、本件現場には市道の側溝の蓋の上に本件乗り入れブロックが設置され、その端に突き出していた鉄筋が本件事故の原因となったものである。この本件乗り入れブロックの設置については、被告はその設置の経緯は不明であるとし、原告は被告が設置したものだと言主張する。同ブロックは、約40年前に訴外Aがその土地の一部を市道に提供して本件市道が拡張された際に、少なくとも被告の黙認の上で設置された可能性が高いと認められるが、仮にそうでなく、被告が主張するように道路法32条1項及び同法43条に違反した不法占用物件であるとしても、被告が長年にわたり、道路の巡視等による発見・撤去を怠っていたと認められるから、被告は管理責任を免れないというべきである。

そうすると、本件事故は、被告がその管理する市道上に放置していた本件乗り入れブロックの端から飛び出していた鉄筋に、原告車の右後輪のタイヤが接触したことにより発生したものと認められ、被告は原告車に発生した損害を賠償する義務があるというべきである。

#### 2 争点(1)(過失相殺の可否)について

本件乗り入れブロックは、原告車の進行方向から見て曲がり角の右端に位置しているため、原告がこの本件乗り入れブロックに接触するように進行したことが道路交通法上の車両の左側通行の原則に反し、また、車両制限令9条が禁止する路肩(路端)から50センチメートル以内を通行した違法があるとして、原告にも過失を認め過失相殺すべきか否かについて検討する。

(1) 本件現場の丁字交差路は原告車の進行方向から見て右に約120度の角度で交差しており、市道の幅員は約4～6メートルと狭いため、四輪車が右折するためには道路の左側に寄って大回りする必要があると認められる。原告は、本件事故当時、右折を開始する際に曲がる方向の前方に車が1台停車しており、大回りするとその車の横を通過することが困難であると判断したために、やや、右寄りの進路で右折したと主張するが、原告の主張にかかる車が停車していたことを認めるに足る証拠はない。

しかし、そのような車が存在していなかったとしても、原告車は極端に右寄りの進路を取ったのではなく、ハンドル操作の加減で前輪がやや内回りになったため、後輪が内輪差によって道路右側ぎりぎりの所を通過することになったものと認められる。このことは、本件現場の交差路の幅員と交差角度からみて、原告車の進行方向からは狭い交差路における鋭角な右折となることから容易に認めることができる。

このような通行方向は、形式的に道路交通法上の左側通行の原則に反する結果となる。しかしな

から、そもそも、本件現場のような狭い交差路の右折に際しては一時的に右側通行になることがあってもある程度やむを得ないというべきであり、また、本件乗り入れブロックから突き出た鉄筋は極めて小さく、進行中の原告車の運転席から発見することは困難であったと認められるから、この一時的な右側通行が特に危険を生じる交通方法とはいえなかったと解すべきであり、右側通行に際しての原因の過失を主張し、過失相殺すべきであるとする被告の主張は理由がない。

(2) 本件現場の市道は、車両制限令9条にいう「路肩が明らかでない道路」に該当すると認められ、本件乗り入れブロックの右端に突き出ている鉄筋は、「路端」から約45センチメートルの位置にあったことが認められる。

この点に関し、被告は、原告車のタイヤが路端から約45センチメートルに位置する上記鉄筋に乗り上げているので、路端から50センチメートル以内をタイヤが通過したと主張し、原告は、上記鉄筋に乗り上げたのではなくタイヤの側面を鉄筋が擦ったのであり、その際タイヤの接地面は路端から50センチメートル以内に入っていなかったと主張する。

車両制限令9条は、道路の両端部分の通行を制限して道路を保全することにより交通の安全を確保することを目的としている規定であると解されること、仮に、被告主張のとおり原告車の右後輪のタイヤが路端から50センチメートル以内に入っており、形式的にはこの規定に違反する通行方法であったとしても、本件現場のような狭い交差路において右折する場合は、前記のとおり本件事故原因となった鉄筋を原告車から発見することが困難であったことに照らせば、たまたま原告車の右後輪のタイヤが路端から50センチメートル以内を通過したとしても、具体的な交通の危険を生じさせる行為とは言えないと解されるから、路端付近に存在する危険物との接触を避けるべき注意義務との関係では、原告に過失相殺の対象となるほどの過失があったと認めることはできない。

以上によれば、原告車の右後輪のタイヤが上記車両制限令9条に違反して路端から50センチメートル以内に入っていたか否かを判断するまでもなく、被告の過失相殺の主張は認められないというべきである。

### 3 争点(2)(損害額)について

本件事故によって破損した原告車のタイヤは右後輪の1本のみであり、この交換費用は1万5000円である(争いが無い)から、これが本件事故による損害額と認められる。

これに対し、原告は、摩耗したタイヤと新品のタイヤとを後輪の左右に装着して走行すると車は徐々に摩耗したタイヤの方にハンドルを取られるため走行に支障をきたすとしてタイヤ2本分の交換が必要であるとするが、後輪のタイヤを2本とも交換しないと現実に原告車の走行に著しい影響があるとの具体的な事実を認めるに足る証拠はなく、原告の主張は採用できない。

4 よって、原告の請求は上記の損害額の限度で理由があるから、その限度でこれを認容することとし、原告のその余りの請求を棄却することとして、主文のとおり判決する。