

自転車（ロードバイク）転倒事故について、タイヤがはまり込む隙間を有する路肩部分の構造に問題があるとして道路の設置・管理の瑕疵が争われた事例

（平成30年4月24日岡山地方裁判所第2民事部判決の控訴審判決）

〈平成31年4月12日広島高等裁判所岡山支部第1部判決〉

国土交通省 道路局 道路交通管理課

主 文

- 1 原判決中控訴人敗訴部分を取り消す。
- 2 上記の部分につき、被控訴人の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用は、第1、2審とも被控訴人の負担とする。

事実及び理由

第1 控訴の趣旨

主文と同旨

第2 事案の概要

- 1 本件は、被控訴人が、A市内の市道をいわゆるロードバイク型の自転車で走行中、路肩に設けられていた排水溝の隙間に車輪を挟まれて転倒し、肋骨骨折等の傷害を負ったことについて、上記市道の設置管理者である控訴人に対し、上記路肩が通常有すべき安全性を欠いており、上記路肩の設置又は管理に瑕疵があったなどと主張して、国家賠償法2条1項に基づく損害賠償金及びこれに対する上記転倒に係る事故の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。

原審は、上記路肩の設置管理に瑕疵があったと認め、過失相殺により被控訴人に生じた損害の3割を賠償額から減じた上、被控訴人の請求を一部認容したところ、これを不服とする控訴人が本件控訴をした。

- 2 前提事実並びに争点及び当事者の主張は、当審における追加主張を次項のとおり摘示するほかは、原判決の「事実及び理由」中の「第2 事案の概要」の2及び3（原判決2頁17行目から5頁2行目まで）に記載のとおりであるから、これを引用する。

以下、略称は、新たに定義するものを除き、原判決の例による。

3 当審における追加主張

(控訴人の主張)

被控訴人は、進行する先の路上に走行の障害となるものがないか、路面を含めて前方を注視しながら自転車を走行させるという自転車運転者としての基本的な義務を負っていた。また、路肩には、ブロック、段差、側溝等の自転車走行の障害となるものが存在することが多いから、被控訴人は、本件路肩部分を走行するに当たり、より慎重な注意を払うべき義務を負っていたというべきである。

そして、被控訴人は、本件道路を通勤時に自動車で行き、月に1回程度は、ロードバイク型の自転車等で走行することもあり、本件隙間の存在を認識する機会は少なからずあったにもかかわらず、本件事故に至るまでに本件隙間の存在を認識していなかったというのである。また、被控訴人は、本件事故発生前に第一通行帯を走行していたというのであるが、路肩部分への進路変更の具体的必要性について何ら述べていないことからすると、特に必要がないにもかかわらず、漫然と本件路肩に進路変更をしたとみるほかない。

以上によれば、被控訴人が上記義務に違反したことは明らかであり、本件事故は、被控訴人の極めて危険な運転行為によって惹起されたものとみるべきであるから、仮に本件路肩部分に設置管理上の瑕疵があったとしても、本件事故の発生に係る原告の過失割合を9割程度とみて、過失相殺がされるべきである。

(被控訴人の主張)

控訴人の主張は争う。

本件事故発生に至るまでの被控訴人の運転行為に特段異常な点はなく、極めて危険なものということとはできない。

第3 当裁判所の判断

1 当裁判所は、原審裁判所と異なり、本件隙間があることをもって本件路肩部分ないし本件道路の設置管理上の瑕疵に当たると認めることはできず、被控訴人の請求は理由がないものと判断する。その理由は、原判決の「事実及び理由」の「第3 当裁判所の判断」の1(1)(原判決5頁5行目から6頁23行目まで)を次のとおり補正して引用するほかは、2項に説示するとおりである。

(1) 原判決5頁8行目の「本件路肩部分には」から9行目の「設置されている。」までを「控訴人は、平成20年に、車道の排水用側溝として、「クリーン側溝300S」と称する、薄い灰色のコンクリートブロックの資材(以下「クリーン側溝」という。)を歩車道境界のブロックと外側線との間(本件路肩部分)に設置した。」と改める。

(2) 原判決5頁14行目の「乙1」の前に「甲3の1、」を、「乙1」の次に「、2」を加える。

(3) 原判決5頁23行目の「自転車」の次に「(以下「本件自転車」という。)」を加える。

(4) 原判決5頁25行目の「標準的なものである。」の次に「ただし、上記タイヤは、平成12年に本件自転車を購入した当時のままのものであり、本件事故当時の幅は実寸で約1.9cmから約2.0cmであった。」を加える。

(5) 原判決5頁26行目の「甲12」の後に「、14、15、原審における被控訴人本人尋問の結果」を加える。

(6) 原判決6頁3行目及び同頁6行目の各「ロードバイク」をいずれも「本件自転車」と改める。

(7) 原判決6頁4行目及び同頁9行目の各末尾に「(甲15、原審における控訴人本人尋問の結果)」をそれぞれ加える。

- (8) 原判決6頁5行目の「所要」を「所用」と改める。
- (9) 原判決6頁9行目の末尾（(7)による付加の後）に、改行の上、「本件事故の現場付近は、街灯や沿道にある店舗の照明等により一定の照度が保たれており、被控訴人が本件自転車に跨がった姿勢における目線の高さ（約154cm）において、本件事故の発生時刻頃の照度は24ないし25ルクス程度あり、自動車の前照灯に照射された際は30ルクス程度であった。なお、日本工業規格（JIS）では、維持すべき平均照度として、屋外駐車場や屋外の歩道につき5ないし20ルクスと定めている。本件道路の車道部分は黒っぽいアスファルト色であり、進行方向左辺の外側線は白色、クリーン側溝は薄い灰色のコンクリートブロックであったから、本件隙間については、上記時刻頃においても、上記目線の高さにおいて、少なくとも路肩部分におけるコンクリートブロックの中央部分に一定の幅をもって続く黒い直線様の構造物としては容易に認識することができる。（甲3の1、甲18、19、20）」を加え、これに続けて、更に改行の上、「本件事故当時、クリーン側溝に損傷等の異常はなかった。（甲3の1、甲8、10、16、乙4、6、7）」を加える。

2 検討

- (1) 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（最高裁昭和42年（オ）第921号同45年8月20日第一小法廷判決・民集24巻9号1268頁、同昭和53年（オ）第76号同年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁、同平成20年（受）第1418号同22年3月2日第三小法廷判決・集民233号181頁参照）。

以下、上記見地に立って、本件について検討する。

- (2) ア 本件道路ないし本件路肩部分の構造、用法等について

本件隙間は、本件路肩部分に設けられた排水用の設備であるところ、路肩は、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道等に接続して設けられる帯状の道路の部分に当たる（道路法30条3項、A市道路構造等条例（以下「市道構造条例」という。）2条、道路構造令2条12号各参照）。

本件道路は、片側2車線の歩車道の区別のある道路であり、車両通行帯が設けられているから、自転車は道路の左側端から数えて1番目の車両通行帯を通行しなければならず（道路交通法20条1項）、この規制に従えば、本件路肩部分の外側線に掛かっていない部分を自転車が継続的に走行することはなく、道路外の施設に出入りしたり、自転車の走行が許されている歩道に進入したりするために横断することが想定されるにとどまる。

そして、本件路肩部分と車両通行帯との間に段差等の物理的障害がないことなどに鑑みると、自動車に追い越される際の危険を低減したいなどの意図から自転車運転者が本件路肩部分を事実上走行する場合もあり得ることが想定されるが、前述のとおり、路肩は道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つためのものであって、本来的には車両等が恒常的ないし継続的に通行することが想定されたものではない。そして、路肩には種々の形状・構造・種類のものがあり、本件路肩部分のような都市地域の道路の路肩には排水設備や滑りやすい金属製のふた等も多く設置されているのであって（弁論の全趣旨）、路肩は、自転車の運転手が車道、自転車道及び通行可能な歩道と同様の注意を払っていれば安全に走行できるような構造ないし形状となっていることが本来的あるいは

は絶対的に保証されているとは解し難い。

したがって、本件路肩部分は、自転車を含む車両運転者が通行するに際し、路面の状態に注意し、より慎重に運転することが求められる部分であるというべきである。

イ クリーン側溝上部の勾配について

次に、道路については、路面に降った雨水を排水するために側溝等が必要であり、また、雨水を側溝等に導くために勾配を設ける必要があるところ（市道構造条例 31 条 1 項、33 条）、本件路肩部分に設置されたクリーン側溝は雨水排水のために必要な施設であり、クリーン側溝に設けられた 2% の勾配も、雨水をクリーン側溝のスリットに導いて排水するために必要なものであるといえる。

そして、上記勾配によりクリーン側溝の上を走行する車両のハンドル操作に多少の影響があることは否定できないが、2% の勾配は、排水性を確保しつつハンドル操作の偏りや横滑り等による危険を低減する上で標準的なものと認められ（乙 23）、また、ハンドル操作を適切に行い安全な進路を維持することは、車両の運転者の基本的な義務であり、自転車の運転者についてのみ別異に考慮すべき理由はない。

したがって、本件路肩分にクリーン側溝上部の 2% の勾配があることは特に問題とならないというべきである。

ウ 本件隙間の幅や認識可能性等について

道路に設ける排水施設について、その構造等に関する具体的な法令の定めはなく（市道構造条例 33 条、道路構造令 26 条各参照）、当該設備を設けるべき場所について想定される降水量、地形、交通状況等の諸般の事情を考慮して排水施設の構造等について選定をすべきものと解される。本件においては、本件路肩部分にクリーン側溝を設置するに際して、その上を自転車が走行することを念頭に置かなかったとは思われなところ、控訴人がクリーン側溝を選定するに際しての具体的な検討状況に関する資料を提出しないため上記選定経過は不明である。しかしながら、本件隙間については、路上の塵やゴミ等による目詰まりを防止し、一定の排水性能を確保する必要があることを考慮すると、約 2 cm という隙間の幅が過大であるとまでは認め難い。

また、本件道路において、本件隙間を視認することの妨げとなるような植栽や障害物等はないから、通常の注意を払って路面状態を観察すれば、本件路肩部分にスリット（本件隙間）があり、それが一定の深さを有する可能性は比較的容易に認識できるというべきである。そして、先に認定した事実によれば、本件隙間は、夜間においても、車道とは異なるコンクリートブロック製の路肩部分で、そのコンクリートブロックの中間に道路に沿う方向に続く黒い直線として容易に認識することができる。そもそも道路上に一定の幅を持った線状の構造物が続いているのに、それが何の意味も持っていないなどと安易な認識や判断をすることは通常考え難いのであって、路肩部分、特に本件路肩部分のように車道とは異なるコンクリートブロック製の路肩部分にそのような黒色部分が続いていれば、それが排水や道路清掃等の用に供される隙間ないしは窪みであるとか、少なくとも穴や割れ目、あるいは逆にやや突出した障害物等、走行に何らかの支障を及ぼすものである可能性を疑うのが通常であるし、本件道路において十分な照度が保たれていたことも踏まえると、通常の注意を払えば、夜間においても、一見すると黒い直線に見えるものがスリットであり、それが一定の深さを有する可能性も比較的容易に認識できるというべきである（なお、被控訴人は、本件事故に先立ち、本件道路を走行するに際して、前照灯を点灯していたというのであるから、本件隙間の認識はより容易であったといえる。）。

これに対して、被控訴人は、本件路肩部分に本件隙間があることに気が付いていなかったという

のであるが、この事情は、被控訴人が夜間に自転車で路肩を進行するに際して必要な注意を払って
いなかったことを裏付けるにとどまり、本件隙間の夜間における視認可能性に関する上記判断を左
右するものではないというべきである。

エ 本件道路ないし本件路肩部分の場所的環境、自転車による通行状況等について

弁論の全趣旨によれば、本件道路は、相当数の近隣の住民等が通勤通学等のために自転車で通行
する道路でもあると認められるところ（本件事故の約1年後である平成29年6月19日の通勤通学
時間帯とみられる朝夕の合計4時間に本件道路の通行が確認された自転車数は、南北方向の合計で
1100台程度、このうちロードバイク型の自転車数は31台であった。乙9、10）、路肩部分を自転車
で走行することが禁止されているわけではなく、路肩部分で転倒すれば、車道を走行する自動車に
轢過されるなどして自転車の運転者が死傷する事故が発生する危険性があることは否定できない。

しかしながら、弁論の全趣旨によれば、本件事故以前には、ロードバイクを含む自転車の運転者
が本件隙間に車輪を挟み込まれるなどして本件路肩部分で転倒した事故が発生したことはなかった
と認められるし（A市内において同様の事故が発生していたと認めるに足る証拠もない。）、ロ
ードバイク以外の型の自転車については本件隙間にタイヤを挟み込まれることは考え難い。

また、本件道路においては自転車も歩道を通行することができるから、車道や本件路肩部分を
通行する必要はないし、路肩の目的ないし用法について先に説示したところによれば、路肩を走行す
る場合においては、自転車の運転者には、当該路肩の状況・状態に注意し、これに応じた適切なハ
ンドル操作等をして転倒等の事故を回避することが期待されていたといえる。加えて、車両の運転
者には、自己が運転する車両の形状や運動性能等の特性を把握した上で、路面の状態を含む道路状
況・交通状況に応じた適切な運転操作が期待されているところ、本件自転車のように、タイヤの幅
が広く普及している自転車よりも狭いのであれば、運転者にはこの点をも考慮に入れた上での適切
な進路の選択、ハンドル操作等が求められるというべきである（本件まで同種事故がなかったこと
は、本件までは、ロードバイクの運転者が本件路肩部分を通行する際には前記のような運転をし
てきたことを示すともいえる。）。

以上の諸点に照らすと、ロードバイクを含む自転車が本件路肩部分を走行するとしても、本件隙
間にタイヤが挟まって転倒するような事故が発生する危険性は高いものではなく、通常は、自転車
の運転者が適切な運転操作を行うことによりそうした事故を回避することができるというべきであ
る。

オ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について

なお、国土交通省道路局と警察庁交通局が作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイド
ライン」（乙5）は、自転車の通行が想定される道路の整備等に関する行政の参考になり得るもの
とはいえ、そこにおいても、自転車利用の安全性は、自転車通行空間を整備することのみにより
達成されるものではなく、利用者による通行ルールの遵守等をも含めた総合的な取組みによって達
成されることが想定されているところである（乙5・本文2頁等）。そして、先に原判決を引用し
て認定したガイドラインの内容は、自転車が走行する「自転車道や車道端部の路面」に関するもの
であるところ、同ガイドラインの用語例に従えば、路肩に関するものとは解し難い。こうした点に
照らすと、上記ガイドラインの内容は、本件道路ないし本件路肩部分の設置管理の瑕疵に関する判
断を左右するものではないと解するのが相当である。

カ まとめ

以上を総合すると、本件道路ないし本件路肩部分については、少なくとも本件事故当時において、

本件隙間に向けた勾配やスリットの幅、夜間における視認可能性・通行状況等を考慮しても、通常有すべき安全性を欠いていたということはできず、その設置又は管理に瑕疵があったとみることはできない。

(3) よって、その余の点（損害、過失相殺）について検討するまでもなく、被控訴人の請求は全て理由がない。

第4 結論

以上によれば、被控訴人の請求を一部容認した原判決は失当であるから、原判決中控訴人敗訴部分を取り消し、当該取消部分に係る被控訴人の請求を棄却することとし、主文のとおり判決する。