

大型自動二輪車の運転中に、轍ぼれによりバランスを崩してH鋼ガードレールに衝突し負傷した事故について、道路管理瑕疵が争われた事例

＜平成 20 年 10 月 15 日 横浜地裁判決＞

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、金 1207 万 8653 円及びこれに対する平成 17 年 8 月 22 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 その余の原告の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを 2 分し、その 1 を原告の、その余を被告の各負担とする。
- 4 この判決の主文第 1 項は、仮に執行することができる。但し、被告において、第 1 項と同額（遅延損害金を含む。）の担保を供したときは、仮執行を免れることができる。

事実及び理由

第 1 当事者の求めた裁判

1 原告

- (一) 被告は、原告に対し、金 2150 万 7859 円及びこれに対する平成 17 年 8 月 22 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。
- (二) 訴訟費用は被告の負担とする。
- (三) 仮執行宣言

2 被告

- (一) 原告の請求を棄却する。
- (二) 訴訟費用は原告の負担とする。
- (三) 仮執行免脱宣言

第 2 事案の概要及び争点

本件は、原告が被告の管理する道路を大型自動二輪車を運転して通行中、轍ぼれによりバランスを崩して、歩道との間に置かれていた H 鋼ガードレールの H 鋼部分に左足を衝突させ、その結果、左下腿裂挫創の傷害を負い、後遺障害として、左足関節の機能障害を残したとして、道路の管理者であり、本件 H 鋼ガードレールを設置した被告に対し、国家賠償法 2 条に基づき、その被ったとする損害の賠償を請求した事案である。

1 前提となる事実

(一) 本件事故の発生（以下「本件事故」という。）

(1) 発生日時 平成 17 年 8 月 21 日午後 7 時 30 分頃

(2) 発生場所 ○○市○○番地先路上（以下「本件事故現場」といい、原告走行道路を「本件道路」という。）

(3) 現場道路の管理者 被告

本件 H 鋼ガードレールの設置者 被告

(4) 事故の態様

原告が、前記日時場所を大型自動二輪車（以下「本件バイク」という。）を運転して走行中、何らかの原因で左側の歩道側寄りに寄った際、道路拡幅工事のため、歩道と車両通行帯との間に設置されていた H 鋼ガードレール（以下「本件 H 鋼ガードレール」という。）の脚部の H 鋼部分に左足を衝突させた。

(二) 原告の受傷と治療状況

原告は、前記衝突により、左下腿裂挫創の傷害を負い、平成 17 年 8 月 21 日から平成 18 年 4 月 1 日まで治療を行った。この間の入院日数は 39 日、実通院日数は 87 日である。

(三) 原告は、平成 18 年 4 月 1 日症状固定の診断を受け、左足関節の機能障害により、損害保険料率算出機構から、自賠法施行令別表第二の第 12 級 7 号該当と認定された。

2 争点

(一) 本件事故の原因と国家賠償法 2 条の瑕疵の有無

(二) 原告の過失の有無及び割合

(三) 原告の損害

3 争点に関する当事者の主張の要旨

(一) 争点(一)について

【原告】

(1) 本件事故の態様

原告は、本件事故当時、本件バイクを運転し、本件事故現場手前の道路を時速約 10km 程度で進行していたが、本件事故現場手前の道路左側部分に轍ぼれがあり、本件バイクが轍ぼれのため左側に向き、傾いたため、原告の左足が本件 H 鋼ガードレールの道路側の部分にわずかに出ていた H 鋼部分に衝突した。

(2) 本件 H 鋼ガードレールの設置瑕疵

本件 H 鋼ガードレールは、当初、道路拡幅のため、他の H 鋼ガードレールと共に歩道外に直線状に設置されていたものが、駐車場入り口を確保するため、本件現場付近で 2 本の H 鋼ガードレールがはずされ、従前とは直角の形状で歩道上に移動された後、進行方向に向けて残されたガードレールである。

その H 鋼部分は、ガードレール部分よりわずかに道路側に、かつ、手前に突き出ており、その切り口は、端の部分が切断されたまま矩形の状態となっているが、断面の上部が丸くカットされているものが通常であり、特に本件 H 鋼ガードレールのように H 鋼がガードレールよりも出っ張っている場合には、このカットの必要性は明らかである。

また、ガードレールは白く塗装されているのに対し、H 鋼部分はさび止めの暗赤色で塗られており、道路の照明は、歩道を照らすだけでガードレールには及んでおらず、わずかに照明が及んでい

るとしても、H鋼部分は影になる位置にある。また、本件H鋼ガードレールの手前には、草が生えており、H鋼の視認を大きく妨げていた。

原告は、本件H鋼ガードレールのガードレール部分には、注意を払っていたが、H鋼部分がその手前に出っ張っているとは予見できず、また、予見すべきであったとはいえない。

以上のとおり、被告は、ガードレール部分よりH鋼部分が出っ張っており、かつ、上部のカットされていない瑕疵ある本件H鋼ガードレールを本件事故現場に設置したものである。

(3) 轍ぼれの存在と道路瑕疵

写真によれば、本件事故現場手前の車両通行帯部分には、明瞭な轍ぼれがある。この轍ぼれは路面に亀裂を生じているだけでなく、明瞭に左側が陥没しており、四輪車の走行にも影響する程度に達している。また、上記轍ぼれの手前、白チョーク丸印の辺りから前記の亀裂までの間にも路面に亀裂がある。

また、丸印①は、警察官が轍ぼれと認めた箇所であり、原告の警察官に対する説明図面でも、轍ぼれにより蛇行した様子が波形の走行経路の表示として記載されている。

- (4) 以上によれば、本件事故態様は、直接的には、乗用車に幅寄せされたため、原告が左側に寄ろうとした際、前記①の轍ぼれに乗り上げてバランスを失い、2回程度道路左端付近で蛇行した後、(1)のとおり、本件H鋼ガードレールのH鋼部分に左足を衝突させたものであって、本件道路瑕疵としての轍ぼれ及び本件H鋼ガードレールの瑕疵がその原因であることは明らかである。

【被告】

(1) 本件事故の原因

原告の左足が本件H鋼ガードレールに衝突した原因は、轍ぼれによりバランスを崩したことによるものではなく、原告が幅の狭い道路左側を追い越ししようとして、四輪車に幅寄せされたためである。このことは、原告が本件事故当日、病院において治療を受けた際、「1200ccバイクを走行中、乗用車に寄せられて左下腿部を鉄筋にぶつけた」と担当した医師に申告していることから明らかである。他方、轍ぼれでバランスを崩したとは述べていない。原告が怪我の原因につき、ことさら事実と異なる説明をする必要はなく、医師が申告されたことと異なる事実を記載する必要もないから、上記の記載には十分な信用性がある。

他方、原告の事故状況に対する主張・供述は、本件事故当時の内容と変遷しており信用性がない。

そして、本件事故当時、本件道路が渋滞していたことを考えると、原告が四輪車を無理に追い越そうとしたため、四輪車との車間距離が衝突の危険があるほど接近し、そのため、本件バイクが道路左側に押し出された結果、H鋼に接触したものである。

(2) 本件道路の管理には瑕疵はない。

① 一般に道路の設置、管理に瑕疵があるとは、道路がその場所の通路として予定ないし予期された性質を有しないことをさす。

② 本件道路にあっては、道路に平行な轍ぼれが存在するのみであって、陥没した箇所は存在しない。車両が走行する以上、轍ぼれが発生することは不可避であり、道路に平行な轍ぼれが車両の走行に与える影響は少ないことからすると、轍ぼれの存在をもって、道路として予定ないし予期された性質を有しないと評価することはできない。

なお、本件事故現場手前約1mの位置の道路外側線が歪んでいるものの、道路外側線上であること、直近に本件H鋼ガードレールが設置されていること、同部分を車両が走行するはおおよそ考え難いことからすると、同部分の歪みをもって、道路として予定ないし予期された性質を有し

ないと評価することはできない。そもそも、原告がハンドルを取られた原因となった場所と主張するのは、同部分の歪みのある場所ではない。

- ③ 本件 H 鋼ガードレールのガードレール部分に衝突部位を除く原告の身体及び本件バイクが接触した痕跡はない。

原告は、本件バイクが転倒しなかった理由として、本件バイクの安定性及びガードレールの存在を挙げている。

しかしながら、前記のように、本件バイクや原告の身体（衝突部位を除く）が接触していないとすると、ガードレールに車両が支えられた事実はないから、原告主張のように、H 鋼に激しく衝突しても転倒しないほどの安定性が本件バイクにあったことになり、その程度の安定性が認められるのであれば、およそ轍ぼれ程度でバランスを崩したとは考え難い。

- (3) 本件 H 鋼ガードレールの瑕疵の不存在

- ① 警察許可の存在

平成 14 年 10 月頃に本件道路にガードレールを設置するにつき、土木事務所の A は、警察署に対し、上記につき口頭で報告した上、支障があれば連絡して欲しい旨伝えた。ガードレール設置後、警察署から前記 A に対し、本件事故現場以外の数カ所につき、H 鋼の移動が指示されたが、本件現場ではその指示はなかった。

以上から、警察署は本件 H 鋼ガードレールにつきその設置状況につき問題はないと判断していたものである。

- ② 設置基準の遵守

被告が H 鋼を基礎とする仮設ガードレールを設置する場合、申し合わせ事項である「設計担当者連絡会における協議事項及び確認事項」の「仮設ガードレールの標準構造図」を参照し設置している。

これによれば、H 鋼の上部の角を切り落として設置することはしていない。また、H 鋼の上部の角を切り落としたものを使用することは一般的でもない。

この点において、本件 H 鋼ガードレールが H 鋼ガードレールとして通常有すべき安全性を欠いているとはいえず、瑕疵は認められない。

また、前記「仮設ガードレールの標準構造図」によると、ガードレールの端と H 鋼の端は並ぶように設置されているところ、本件 H 鋼ガードレールは、H 鋼がガードレールより出っ張っているが、上記のとおり、平成 14 年 10 月頃、所轄警察署より了解を得ている。

- ③ 仮に、ガードレールの端よりも H 鋼の端が出っ張っている点で本件 H 鋼ガードレールに瑕疵があったとしても、この瑕疵がなくとも原告の衝突は避けられなかったから、瑕疵と事故との相当因果関係は認められない。

(二) 争点(二)について

【被告】

本件事故の原因は、本件バイクの走行車線が混雑していたため、原告が前の四輪車の脇を無理にすり抜けようとした結果、発生したもので、主な原因は原告の進路選択の誤りである。

また、仮に、本件バイクが轍ぼれを原因としてバランスを崩した点にあるとしても、①本件現場の点灯状況や、前照灯により、本件 H 鋼ガードレールの存在、轍ぼれの存在につき認識可能であったこと、②一般に道路端には、障害物があったり、歪みがあったりすることは予見可能であり、とりわけ道路拡幅工事中であれば、容易に予見できる。したがって、二輪車両が道路端を走行する際には、

路面の状況につき十分注意してしかるべきである。

それにもかかわらず、原告は、前方の路面状況に注視することなく、漫然と道路端を走行した結果、轍ぼれを発見することができず、轍ぼれ上を走行したことにより、本件バイクを制御できなくなったものであり、運転者としての基本的注意義務を欠く大きな過失があったものというべきである。

【原告】

前述のとおり、街灯のみで本件道路上の轍ぼれを発見することは不可能に近く、道路端の落下物その他の危険を予期すべきものとすれば、道交法 18 条のもとで左側走行を原則とする現在のような車両の通行方法はできなくなる。また、工事中であるからといって、道路の危険が容易に予見できるというのは、ずさんな工事をして、何らかの障害物を置いたままにしておくことを工事中であることを理由として許すもので、相当ではない。

(三) 争点(三)について

【原告】

原告の損害は以下のとおりである。

- (1) 治療費 35 万 7129 円
- (2) 通院交通費 7 万 3920 円
- (3) 薬代 3 万 6750 円
- (4) 入院雑費 5 万 8500 円 (1500 円×39 日)
- (5) 諸雑費 3 万 5988 円
- (6) 休業損害 513 万 6163 円

原告は本来、建築の自営業であるが、近年、交通事故に続けて遭い、数年間、正常な業務が行えていないから、賃金統計による平均賃金により逸失利益を算出すべきである。

平成 17 年の賃金統計による大学卒の全産業・全労働者の 49 歳の年収 836 万 6600 円の 7 月 11 日分として計算した。

- (7) 慰謝料 160 万 4667 円
入院 1 月と 8 日、通院 6 月と 11 日として計算
- (8) 後遺症逸失利益 876 万 0768 円

基礎収入は前記により、労働能力喪失率 14%、労働可能年数 18 年、ライフニッツ原価率により計算。

- (9) 後遺症慰謝料 290 万円
- (10) 物損 91 万 8550 円
- (11) 着衣等の損料 3 万 2250 円
- (12) 弁護士費用 159 万 3174 円 ((1)ないし(10)の合計の 8%)
- (13) 以上合計 2150 万 7859 円

【被告】

- (1) 治療費 35 万 7129 円は認める。
- (2) 通院交通費 7 万 3920 円は不知。
- (3) 薬代 3 万 6750 円は認める。
- (4) 入院雑費 5 万 8500 円 (1500 円×39 日) は認める。
- (5) 諸雑費中、3 万 5966 円は認める。
- (6) 休業損害は争う。

原告は、近年、交通事故に続けて遭い、数年間、正常な業務が行えていないが、これによる休業損害と収入で生活しているところ、これまでの収入は、いずれも賃金統計による平均賃金を大きく下回っており、これが取得できた蓋然性はない。

また、平成17年12月には、ダンプの運転の仕事をし、力仕事のみしていないという状態であったから、休業期間を症状固定までの全期間、全休とすることは、過大な休業損害を認めることとなり相当でない。

- (7) 慰謝料160万4667円は認める。
- (8) 後遺症逸失利益は争う。
- (9) 後遺症慰謝料は争う。
- (10) 物損は争う。経済的全損として、同種同等のバイク価格とすべきである。
- (11) 着衣等の損料は争う。
- (12) 弁護士費用は争う。

第3 争点に対する判断

1 本件事故の態様について

(一) 被告主張のとおり、本件事故当日の初診時の診療録には、「8/21 19時頃 1200cc バイク走行中(15km/h) 乗用車に寄せられて、左下腿を鉄筋にぶつけた」との記載があり、これによれば、原告が本件道路の左側を走行中、乗用車が本件バイクの進路を塞ぐように近づいてきたため、本件バイクが道路左側に寄せられた結果、原告は左足を本件H鋼ガードレールのH鋼部分に衝突させたことになる。

(二) 他方、原告本人尋問の結果によれば、原告が警察官に説明した走行経路として、本件事故現場より約10m手前にある本件道路上の轍ぼれ上を通過した際、進路を左に向けられ、2回蛇行してやや右向きに道路走行部分に進入しようとした際、左足を本件H鋼ガードレールのH鋼部分に衝突させたような記載がされている。また、本件事故現場の手前に①とチョークで丸印が付されているところ、この丸印は本件事故につき警察官の見分がされた際、警察官が記載したものであり、それは、原告の申告に基づくものであると認められる。

原告の受傷部位は、左足首やや上部の中央から内側であって、本件バイクにまたがっていた原告が、上記箇所に傷を受けるためには、本件バイクと本件H鋼ガードレールとの接触痕跡がない以上、本件バイクの前部が道路中央側にやや右向きに本件H鋼ガードレールの手前端を通過した後、足を広げて足止め部分に置いていた左足が本件H鋼ガードレールのH鋼部分に接触したものとし、受傷経緯を合理的に説明することはできない。

(三) 本件事故現場手前直近の車両通行帯部分には、明瞭な轍ぼれがあり、道路外側線が大きく左側にふくれて湾曲し、同部分は、路面に亀裂を生じているだけでなく、明瞭に左側が陥没していることが認められる。

また、前記のとおり、上記轍ぼれの手前、白チョーク①の丸印の辺りから前記の亀裂までの間にも少なくとも数mに亘る亀裂と轍ぼれが路面に認められる。

(四) 以上の事実によれば、本件事故態様は、直接的なきっかけは、乗用車に幅寄せされたため、原告が左側に寄ろうとしたものと認められるが、その際、本件バイクは前記①の轍ぼれを通過してバランスを失い、2回程度道路左端付近で蛇行して進行した後、本件H鋼ガードレール手前の轍ぼれ陥没部分

付近から、道路中央部方向に向け本件バイクの前部が本件 H 鋼ガードレールの手前端を通過した後、広げて足止め部分に置いていた左足が本件 H 鋼ガードレールの H 鋼部分に接触したものと判断される。

原告主張の 2 カ所の轍ぼれのうち、手前のそれが本件バイクの走行方向に影響を与えたことは前記認定のとおりである。本件 H 鋼ガードレール直近のそれが本件事故の原因となったものか否かを検討すると、蛇行した本件バイクが道路中央付近に戻ろうとした際、本来の方向どりに本件 H 鋼ガードレール直近の轍ぼれ陥没部位がどの程度影響しているかは必ずしも明らかではないが、これがなければ、さらに早期に右転把が可能であって、原告の左足が本件 H 鋼ガードレールの H 鋼部分に接触することがなかったという程度には影響しているものと推認される。書証によれば、陥没部分自体、波打っているようにも見えるからである。

2 本件 H 鋼ガードレールについて

本件 H 鋼ガードレールは、道路拡幅のため設置された仮設ガードレールで、駐車場入り口を確保するため、本件現場付近で 2 本の H 鋼ガードレールが外され、直角の形状で歩道上に移動され、侵入口の進行方向に向けて残されたガードレールである。

その H 鋼部分は、ガードレール部分よりわずかに巾が広く、道路側にやや出っ張っており、かつ、見たところ約 30cm 近くガードレール部分よりも手前に突き出ている。また、その切り口は、端の部分が切断されたままの状態であるが、断面の上部が丸くカットされているものも存在する。

また、ガードレールは白く塗装されているのに対し、H 鋼部分はさび止めの暗赤色で塗られている。

本件事故発生時刻からして、当時道路の照明はあったが、H 鋼部分は影になる位置にあり、H 鋼の視認を妨げるような状態だった。

3 本件道路及び本件 H 鋼ガードレールの瑕疵の存否

- (一) 道路の舗装部分が平坦であることは望ましいにしても、平素の車両の通行により轍ぼれが生ずることは不可避である。常に完全な維持管理をすることは、理想ではあるが、道路に平行な轍ぼれが車両の走行に与える影響は少ないことからすると、轍ぼれの存在それ自体をもって道路として予定ないし予期された性質を有しないと評価することはできない。

しかしながら、前記認定のとおり、本件バイクの走行につき影響を与えたような轍ぼれは、車両の走行に危険性を増大させるものとして、通常備えるべき性状を欠いていたものと判断される。特に、本件 H 鋼ガードレール直近のそれは、大きな陥没部位を擁するものである。

被告は、上記部分の道路外側線が歪んでいるものの、道路外側線上であること、直近に本件 H 鋼ガードレールが設置されていること、同部分を車両が走行することはおよそ考え難いことからすると、瑕疵にはあたらないと主張するが、陥没部分は道路の外側線だけでなく、相当面積が道路実質部分にも及んでいる。

- (二) 本件 H 鋼ガードレールが前記形状であり、特に、H 鋼部分がガードレール部分より出っ張っている点が本件事故の原因となったことは前記のとおりである。ガードレールとその脚の部分は、通常、長さが同一であることが規格品としては予定されており、これは、重量を容易に算出するために必要であるとされている。したがって、ガードレール部分よりも H 鋼部分が長い本件 H 鋼ガードレールは例外的な存在であり、H 鋼部分が短いものと組み合わせた使用がされているようである。

本件 H 鋼ガードレールのように脚部の H 鋼が長いものは、通常、ガードレールに注視着目している場合、脚部の出っ張りを認めるのは困難で、設置場所と方法によっては、それが危険を生じる原因となるものと認められる。現に本件で、原告は、ガードレールに着目して、H 鋼部分に気付かなかっ

たというのであるから、設置方法、場所の選択が相当でなかったことになり、結局、本件道路の管理の瑕疵ということができる。

被告は、警察許可の存在、申し合わせ事項である「設計担当者連絡会における協議事項及び確認事項」の「仮設ガードレールの標準構造図」を参照した設置をしていること、これによれば、H鋼の上部の角を切り落として設置することはしていないことを各主張して、瑕疵に当たらないとするが、警察許可は、設置物の安全性に対する許諾を含むものであるとは認められず、設置箇所その他の交通への障害のみがチェックされるに過ぎないと認められるし、本件で問題としているのは、設置場所や方法との関連で、車両や人体が接触した場合の安全性である。H鋼ガードレールそれ自体に構造上の瑕疵がなくとも、本件においては、設置、管理の瑕疵に該当するといふべきである。

4 過失相殺について

被告は、本件事故の原因は、本件バイクの走行車線が混雑していたため、原告が前の四輪車の脇を無理にすり抜けようとしたことにあり、仮に、本件バイクが轍ぼれを原因としてバランスを崩した点にあるとしても、①本件現場の点灯状況や、前照灯により、本件H鋼ガードレールの存在、轍ぼれの存在につき認識可能であったこと、②一般に道路端には、障害物があつたり、歪みがあつたりすることは予見可能であり、とりわけ道路拡幅工事中であれば、容易に予見できるから、二輪車両が道路端を走行する際には、路面の状況につき十分注意してしかるべきであったとして、原告に過失があつたと主張する。

しかしながら、街灯のみで本件道路上の轍ぼれを発見することは困難であり、道路端の落下物その他の危険を予期すべきものとすれば、道交法18条のもとで左側走行を原則とする現在のような車両の通行方法はできなくなってしまう。また、工事中であるからといって、当然に道路の危険を容易に予見すべきものとはいえない。

なお、原告が四輪車両の左側の空いている部分を走行したことは間違いのないところと考えられるが、道交法18条からみて、バイク走行方法として社会通念上、認容されるものと解される。

以上から、原告には走行方法等につき過失はない。

5 損害額

- | | |
|-----------|---------------------------|
| (1) 治療費 | 35万7129円（争いがない） |
| (2) 通院交通費 | 7万3920円（弁論の全趣旨） |
| (3) 薬代 | 3万6750円（争いがない） |
| (4) 入院雑費 | 5万8500円（争いがない） |
| (5) 諸雑費 | 3万5966円は争いがなく、その余は認められない。 |
| (6) 休業損害 | 131万3089円 |

平成17年12月5日にはダンプの運転を試みていること、「同月24日力仕事休んでいる」と記載されていること、原告は、平成18年1月に役所に打合せに行き、また、症状固定前にも、書類関係及び現場管理の仕事はできたことからすれば、入院日数及び通院日数の合計39+87日につき全日休業とみて、休業損害を認める。

休業損害とは、現実の損害であることから、事故前の現実収入（原告主張の方法による年収230万3790円+休業補償150万円）の380万3790円を基礎収入とする。

原告は賃金統計による平均賃金により逸失利益を算出すべきであるとするが、平成9年以降の申告書でも、主張の平均賃金収入を超えたことは一度もないから、これを得る蓋然性は認められない。

- | | |
|-------------|------------------|
| (7) 慰謝料 | 160万4667円（争いがない） |
| (8) 後遺症逸失利益 | 407万6382円 |

- ① 基礎収入は、平成 14、15 年の平均の 409 万 6488 円による。事故前の収入に近いものとして採用した。
 - ② 労働能力喪失率は 14%である。
 - ③ 就労可能年数は 18 年だが、改善も見込まれないではないことから、その半分の喪失期間を相当とする。9 年のライプニッツは 7.1078 である。
- (9) 後遺症慰謝料 290 万円（後遺障害 12 級のそれである。）
- (10) 物 損 50 万円
本件バイクと同種同年式の車両価格と認める。
修理代金がこれを上回るから、本件バイクは経済的全損として、損害額は上記時価によるべきである。
- (11) 着衣等の損料 3 万 2250 円
弁論の全趣旨から購入価格の半額を認める。
- (12) 小 計 1098 万 8653 円
- (13) 弁護士費用 109 万円（8%の請求だが、金額的には請求の範囲内である約 1 割を認める。）

第 4 結語

よって、原告の請求は、主文第 1 項の限度で理由があるからこれを認容するが、その余は理由がないからこれを棄却することとし、訴訟費用の負担につき民訴法 64 条、61 条を、仮執行宣言、その免脱宣言につき同法 259 条 1 項、3 項を適用して、主文のとおり判決する。