

自転車で走行中、車道側に移動していた歩道との段差解消ブロックの破片に乗り上げて転倒し、負傷した事故について、道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

＜平成 27 年 8 月 20 日 宇都宮地方裁判所判決＞

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、173 万 7841 円及びこれに対する平成 26 年 3 月 12 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 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを 5 分し、その 3 を原告の、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、418 万 6452 円及びこれに対する平成 26 年 3 月 12 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 事案の要旨

本件は、未明に自転車で車道を走行していた原告が、車道と歩道との境界に設置されていた段差解消ブロックの破片が車道側に移動して放置されていたところに乗り上げて転倒し、歯を 2 本失うなどの被害を被ったところ、この転倒事故は被告の管理する道路の管理に瑕疵があったために発生したものであると主張して、被告に対し、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害賠償金 418 万 6452 円及びこれに対する事故発生後の日である平成 26 年 3 月 12 日（訴状送達の日翌日）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ている事案である。

2 前提事実（当事者間に争いがないか、各項に掲げた証拠及び弁論の全趣旨により容易に認定できる事実）

(1) 交通事故の発生

原告は、平成23年9月25日（日曜日）、東京都内で実施されるエネルギー管理士試験を受験するため、自転車で駅に向かっていたころ、同日午前4時30分頃、A市B町所在の被告が管理する道路（以下「本件道路」という。）において、本件道路を西から東に向かって進行していた原告の運転する自転車が、何らかの原因で車道外側線上に移動して放置されていた段差解消ブロックの破片（以下「本件ブロック片」といい、元の形の段差解消ブロック本体を「本件ブロック」という。）に乗り上げて転倒するという交通事故が発生した（以下「本件事故」という。）。

(2) 段差解消ブロックの用途及び道路法上の規制

段差解消ブロック（別名乗り上げブロック）は、車道と歩道又は道路外敷地との間に上下の段差が形成されている場合に、車両が車道側から段差部分を乗り越えて路外に出たり、路外から段差部分を下に降りて車道に入ったりする際の通行を容易にするために、車道と歩道等との境界部分に設置して使用されるものである。

段差解消ブロックを道路上に設置することは、道路法32条の「道路の占用」に該当するため、道路管理者の占用許可が必要となる。

(3) 本件ブロックの設置状況

本件ブロックは、長方形のコンクリート製のブロックで、普段は本件道路の車道と一段高い歩道との境界部分に接して設置され、歩道の外側に店舗を構える洋菓子店（以下「本件店舗」という。）の駐車場への車両の出入りの際に利用されていた。本件ブロックは、本件事故発生前から中央付近でひび割れて、ほぼ真っ二つの破片に分断した状態となっていた。

(4) 別件訴訟

原告は、平成24年、本件事故現場に近接する土地上の建物において本件店舗を経営し、本件店舗の従業員が運転する車両の出入りのため本件ブロックを使用していた株式会社Bを被告として、不法行為に基づき、原告が本件事故によって被った損害の被害を求める訴えを宇都宮地方裁判所に提起した（当庁平成24年（ワ）第619号）。しかし、同裁判所は、平成26年1月21日、同社が本件ブロックを設置したものではなく、同社に不法行為は成立しないとして、原告の請求を棄却する判決をし、同判決は確定した。

3 争点及び当事者の主張

(1) 本件ブロックに関する公の営造物の管理の瑕疵及び因果関係の有無

（原告の主張）

以下に述べるとおり、被告が管理する本件道路上に交通に危険をもたらす本件ブロックが設置されて長期間存在したまま放置されていたことは、公の営造物の管理に瑕疵があったというべきであるし、当該瑕疵と本件事故との間には因果関係がある。

ア 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（道路法42条1項）とされているところ、本件ブロックは、無許可で設置され、自転車等が車道外側線外側の車道と歩道との境界付近を通行する際（例えば、自動車との接触の危険を回避するために通行する場合が考え得る。）には、これに乗り上げるなどして転倒する危険のあるものであり、まして夜間には発見が困難となるものであるから、このような無許可で道路上に設置された段差解消ブロック自体が一般交通に支障を及ぼすおそれのある障害物である。

被告においては、月1回の道路巡視作業等により本件ブロックを発見し、撤去等の措置を講じる機会が十分あったにもかかわらず、このような障害物が道路上に設置されて安全管理がなされずに長期間存在したまま放置されていたという状態は、道路が常時良好な状態に保たれていたものとはいえず、道路法42条1項に違反しているし、「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること」を禁止する同法43条2号にも違反している。無許可の物件が道路上に設置された状態は、一般交通に支障を及ぼすかどうかや、安全対策が施されているかどうかなど、道路管理者にとって重要で必要な判断がなされていないことを意味するのであるから、道路の良好な状態が保たれていたとはいえない。

このように、本件の本質的な問題は、無許可の段差解消ブロックが本件道路上に設置され、これが安全管理の全くない状態で長期間存在して放置されていたという点にあるから、本件ブロックが割れていたかどうかや、その破片が移動していた位置如何にかかわらず、本件ブロックが設置された本件道路の管理に瑕疵があったことは明らかである。

イ 本件ブロックは、本件事故の相当前（少なくとも本件店舗が営業を始めた平成21年8月以前）から二つに割れていて、本来の性状を欠いて移動しやすい状態となっており、歩道との境界部分に接着する措置が講じられていたものでもないことから、車のタイヤに引っかかるなどして車道に移動してしまう可能性があったものであり、境界部分に隙間なく設置されていたからといって、交通への支障を生じさせるものではないとはいえない。実際に、原告は、本件事故の際、車道外側線の白線上にちょうど重なるように置かれていて、周囲の暗さと相まって発見が困難となっていた本件ブロック片に気づくことができずに、これに乗り上げて転倒したものである。

本件ブロックの割れた破片が車道上に移動したことによって、交通への危険が格段に増大する状態となったところ、このような危険な事態が生じたのは、被告が道路交通に支障を及ぼす障害物である本件ブロックの発見・撤去等を長期間怠ったことに起因するものであるから、これは本件ブロックが放置された本件道路の管理に瑕疵があったことを示すものである。

このように、本件ブロックが二つに割れていて、その破片が車道外側線上に移動していたという点に着目した場合にも、本件ブロックが設置された本件道路の管理に瑕疵があったことは明らかである。

ウ 被告は、月1回の定期的な道路の巡視作業において、本件ブロックが一般交通に支障を及ぼすおそれがあることを発見し、これを撤去する機会が何度もあったにもかかわらず、長期間適切な対処をせずに放置し続けたことに起因して本件事故が発生したものであるから、本件道路の管理の瑕疵と本件事故との間には因果関係がある。

（被告の主張）

以下に述べるとおり、本件ブロックそれ自体は、特段一般交通に支障を生じさせるものではなく、これが設置されていたことをもって本件道路の管理に瑕疵があったとはいえないし、仮に本件ブロック片が車道側に移動していた状態が問題となり得るとしても、本件事故との間には因果関係が認められないか、移動後の本件ブロック片の発見・撤去は現実には不可能であるため、被告は国家賠償法2条1項に基づく責任を負わない。

ア 国家賠償法2条1項の瑕疵の有無の判断基準

国家賠償法2条1項にいう公の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、その瑕疵の存否は、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び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ものである。瑕疵の存否については、当該

営造物の客観的な性状を基準として、通常有すべき安全性を欠いているか否かを判断すべきものであって、被告が道路管理者として本件ブロックの発見・撤去等をしなかったという安全管理義務違反の有無等の観点から瑕疵の有無を判断すべきではなく、飽くまでも現に本件道路上に設置されていた本件ブロックの設置状況等が、上記考慮事情に照らしてみた場合に一般交通に支障を及ぼしていたといえるか否かという観点から、個別具体的に瑕疵の有無の判断を行うべきである。

イ 道路法 42 条 1 項違反の有無

段差解消ブロックは、段差のある車道と路外との行き来を可能にするという点では、利用者にとって有用である反面、その設置方法や設置場所等によっては、交通に支障を及ぼす可能性もあるものであるところ、道路法 42 条 1 項にいう「道路」が「常時良好な状態」であるかどうかは、当該道路の状況、周辺の状況、歩行者・自転車・自動車の通行量等に応じて個別具体的に判断されるべきものであり、「一般交通に支障を及ぼす」か否かについても、画一的にこれを決めるのではなく、当該道路の状況等の個別具体的な事情を考慮して判断されるべきである。

本件ブロックの設置時期は不明であるが、通常は本件道路と歩道との段差部分にほとんど隙間なく設置されているものであり、本件道路の車道外側線の外側部分も、自転車が通行するのに十分な幅があることから、本件ブロックの存在が本件道路の車道外側線の外側を通行する自転車の交通に支障を及ぼすということはない。また、本件道路において、自転車は車道外側線の内側を通行することもできるし、自転車及び歩行者専用標識が掲げられた歩道を通行することもできる。加えて、被告に対しては、これまで市民等から本件ブロックが本件道路の一般交通に支障を及ぼしているという情報提供は一度もなかった。これらの事情等に鑑みれば、本件ブロックが設置されたこと自体をもって、「一般交通に支障を及ぼす」ということはできない。

本件ブロックは、車両の乗り入れの際に利用されるもので、その際に簡単に移動してしまわないように相当の重量があるものであるから、車道に移動してしまう危険性は低いし、これが割れた時期は不明であるが、本件道路の車道と歩道との境界部分に接して設置されていたものである以上、一般交通に支障を及ぼすものではないことに変わりはない。

なお、道路上への段差解消ブロック等の設置は、道路法 32 条の「道路の占用」に当たるため、道路管理者である被告の許可を受ける必要があるところ、段差解消ブロック等の設置及び管理の方法によっては、歩行者等がつかずいて転倒する可能性があることなどから、被告においては、原則として段差解消ブロック等の設置を許可しておらず、段差解消ブロック等の設置及び管理の方法により、一般交通に支障が及んでいる旨の通報があったなどの場合には、当該ブロック等を速やかに撤去するなどの措置を講じている。しかし、同条に違反した状態をもって、直ちに一般交通に支障を及ぼすことになるものではないから、同条違反の問題と同法 42 条 1 項違反の問題とは切り離して考えるべきである。

したがって、本件ブロックの設置及び存在に関して、道路法 42 条 1 項違反の問題は生じない。

ウ 道路法 43 条 2 号違反の有無

道路法 43 条 2 号は、「みだりに道路の土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること」を禁止しているところ、その規定文言に照らせば、「その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為をすること」とは、土石や竹木などを道路に「たい積」させるなどして、道路の通行を著しく阻害するような態様で行われる妨害行為のみを指すものと解すべきである。

そして、上記アで述べたとおり、本件ブロックが本件道路に設置されていたとしても、本件道路

の通行が著しく阻害されることにはならないし、同法 32 条違反の問題が同法 43 条 2 号違反の問題に直結するわけではないことも同様である。

したがって、本件ブロックの設置及び存在に関して、道路法 43 条 2 号違反の問題は生じない。

エ 因果関係の欠如

仮に本件ブロックが設置されていること自体が本件道路の管理の瑕疵に当たるとした場合であっても、本件事故は、二つに割れた本件ブロックのうちの一つが何らかの原因で本件道路の車道外側線付近に移動していたために発生したものであり、本件ブロックが本件道路の車道と歩道との境界部分に設置されていること自体によって発生したものではないから、本件ブロックの設置と本件事故との間には因果関係がない。

オ 結果回避可能性の欠如

道路上の障害物の存在が道路の管理の瑕疵といえるか否かについては、道路管理者が道路の安全性を回復するために執り得る措置を講じることが物理的・時間的に可能であったかどうかという観点を重視して判断すべきであり、道路管理者に不可能を強いるような形で瑕疵を認定するのは相当でない。

本件ブロックは、本件道路の車道と歩道との境界部分に接着して設置されている限りにおいては、一般交通に支障を及ぼすものではないが、本件事故発生当時は現に本件ブロック片が車道側に移動していたことからすれば、本件店舗の駐車場への出入りのため本件ブロックに乗り上げた自動車のタイヤに引っかかるなどして、二つに割れたブロック片のうち一つが移動したものと推測できる。本件道路は、比較的交通量が多い主要道路であり、仮に日中に本件ブロック片が車道側の方に移動していたのであれば、本件店舗の従業員や利用客がそのことに気づいて、従業員等の手で元の位置に戻すなどの措置が講じられたはずであるし、一方、本件店舗は、当時土日も午前零時まで営業しており、従業員等の運転する自動車が夜間に本件ブロックに乗り上げるなどした可能性も考えられる。そうすると、本件ブロック片が移動した時間帯は、本件事故発生時刻の直前ないし近接した夜間の時間帯であった可能性が高く、せいぜい本件事故発生から数時間以内の限られた時間帯に移動したものと推認できる。

被告においては、土日祝日でも通報があれば道路上の障害物等に対処する体制を整えてはいるものの、土日の深夜の時間帯に車道側に移動した本件ブロック片を数時間以内に自ら発見して撤去等の措置を講じることが、物理的にも時間的にも不可能である。仮に休日の深夜に道路上に障害物等が発生した場合、即座に道路の現状等を把握し、かつ、その障害物等を撤去する体制を整えるには、道路巡視をほぼ毎日行い、深夜でも対応できるように 24 時間体制を採る必要があるが、そのような対策を講じるためには多額の費用を要することは明らかであり、このことも結果回避可能性の判断においては考慮すべきである。

したがって、本件ブロック片が車道側に移動していたという点に着目してみても、被告においてこれを撤去することは現実には不可能であるから、結果回避可能性がなく、本件道路の管理に瑕疵は存在しない。

(2) 過失相殺の可否及び過失割合

(被告の主張)

仮に本件事故の発生に関して被告に責任があるとしても、以下の事情を考慮すれば、原告には前方不注視等の過失があり、本件事故の発生について重大な落ち度が認められるから、本件では 8 割の過失相殺をすべきである。

ア 原告は、A 市内において道路上に段差解消ブロックが広く設置されていたことを認識していたのであるから、自転車で車道上を走行する際には、段差解消ブロック等の障害物に乗り上げることがないように前方を注視して走行すべきであり、前方を十分注視して走行していれば、本件事故を回避することができたはずである。

本件事故の発生時間帯は、午前 4 時 30 分頃という早朝の暗い時間帯ではあるが、本件事故現場より東に約 20 メートルの地点には信号機が設置されている交差点があり、その交差点の二箇所には街灯が設置されていたのであるから、原告が本件事故発生までに暗さに目が慣れていたことも考慮すると、これらの明かりによって本件事故現場では本件ブロック片を十分認識可能な程度の明るさがあったといえるし、更に自転車のライトを点灯していたのであるから、原告が前方を十分注視して走行していれば、本件ブロック片を発見して衝突を避けることができたはずである。

仮に原告が主張するように不慣れな夜道を走行するのであれば、より一層前方を注視しながら走行しなければならないことは当然であり、道路上に何らかの障害物があるとは思ってもみなかったというのは、前方不注視を自認していることにほかならず、原告には明らかな前方不注視の過失が認められる。

イ 本件事故によって原告が顔面から地面に落ちるような激しい転倒をしたことは、原告が本件事故発生当時相当な速度で走行していたことを強く推認させる。仮に原告が速度を落として運転していたのであれば、本件ブロック片を認識することは容易であったといえるし、これに乗り上げたとしても、バランスを崩す程度で済んで転倒にまでは至らないか、仮に転倒したとしても身を守る動作を介在させることで最小限の怪我で済んだはずである。また、原告が運転していた自転車は、クロスバイクと呼ばれるスポーツバイクで、相当な高速度で走行することが可能であり、現に原告がヘルメットを着用していたことも、本件事故発生当時相当な速度で走行していたことを推測させるものである。

このように、原告には本件事故発生当時相当な速度で走行したために本件ブロック片の発見が遅れ、重大な受傷結果を招いたという過失が認められる。

ウ 本件道路の歩道には自転車及び歩行者専用標識が設置されており、原告は、敢えて車道を走行しなくても歩道を走行することが可能であった。

(原告の主張)

過失相殺の主張は争う。仮に過失相殺事由があったとしても、以下の事情を考慮すれば、原告に重大な過失があったとはいえず、原告の過失割合はせいぜい 1 割にとどまる。

ア 原告は、普段は利用しない不慣れな本件道路を暗い中走行しており、段差解消ブロックの具体的な設置状況までは把握していないことから、本件ブロック片のような危険な物体が本件道路上に存在しているとは思ってもみなかった。被告が指摘する交差点の信号機と街灯は、本件事故現場からは約 20 メートルも離れた位置にあり、本件事故現場を十分見通せる程度までには不十分な明るさしかなく、前方を十分注視して走行していても、本件ブロック片に気づかずに乗り上げてしまうことは十分起こり得る状況であった。

イ 原告は、本件事故発生当時はエネルギー管理士試験の試験会場に向かうため、午前 5 時 16 分又は 5 時 42 分発の電車に乗る予定で駅に向かう途中であったが、十分な時間的余裕があったため、特に急いで走行する必要がなく、普段よりも速度を落として運転していた。原告の自転車がクロスバイクで、頭部を保護するためのヘルメットを装着していたからといって、当然に本件事故発生当時には相当な速度で走行していたことには結びつかない。

原告は、暗い中で不意に本件ブロック片に乗り上げたため、バランスを崩して左前方につんのめるような形で転倒し、その際に手をついたが、顔面も道路に打ちつけてしまったものであり、このような事故状況下で前方につんのめるような体勢となることは自然なことであって、相当な速度で走行していなければかかる体勢とはなり得ないものではない。

ウ 自転車は軽車両であるから、自転車及び歩行者専用標識のある歩道を走行せずに本件道路の車道部分を走行していたとしても、何ら問題はないものである。

(3) 損害額

(原告の主張)

本件事故によって、原告には以下の合計 418 万 6452 円の損害が発生している。

ア 治療費 83 万 1295 円

(X 病院分 2470 円、Y 病院分 2 万 1830 円、Z 歯科クリニック分 80 万 6995 円)

原告は、本件事故によって 2 歯（右上第 2 歯、左上第 1 歯）の抜歯を余儀なくされ、Z 歯科クリニックでインプラント治療を受けた。被告が主張するブリッジは、欠損歯の両側の健康な歯を削らなければならないという大きな欠点があり、原告は美容目的でインプラントを選択したものではないから、インプラント治療による治療費は、その全額を本件事故と相当因果関係のある損害とみるべきである。

イ 通院交通費 2 万 7000 円

(X 病院分 1160 円、Y 病院分 1 万 3080 円 [駐車場料金 600 円を含む。]、Z 歯科クリニック分 1 万 2760 円)

ウ 休業損害 9 万 4237 円

平成 23 年 9 月 26 日から平成 24 年 8 月 31 日までの分

エ 眼鏡修理費 4 万 2000 円

オ 自転車修理費 6520 円

カ 試験費用 1 万 7000 円

本件事故当日はエネルギー管理士の試験日であり、受傷のため受験できなかったことで受験料が無駄になった。

キ 通院慰謝料 59 万 0000 円

インプラント治療が終了した平成 24 年 8 月 20 日までの実通院日数は 20 日であり、赤い本の算定方法を基に、これを 3.5 倍した 70 日分の慰謝料として算出した。

ク 後遺障害慰謝料 50 万 0000 円

自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）による後遺障害認定基準では、3 歯以上に対し歯科補綴を加えたときの保険金額が 75 万円とされていることを参考にして、本件では 2 歯に対し歯科補綴を加えているので、50 万円の後遺障害慰謝料を認めるのが相当である。

ケ インプラントのメンテナンス費用及び更新費用等 107 万 8400 円

原告のインプラントには 15 年間の保証期間が設けられているが、保障を受けるためには、保証期間中に定期的な検診を受ける必要があり、これはインプラントを長持ちさせるために必要な治療の一環である。

また、保証期間経過後はインプラントの更新が必要となるところ、仮にインプラントの耐用年数を 20 年としても、その時の原告の年齢は 54 歳であり、一般的にはまだ永久歯を失っている年齢ではなく、あと 1 回分は更新が必要である。

このようなインプラントのメンテナンス及び更新に関係して、以下の支出が発生することになるが、これらは全て本件事故と相当因果関係のある損害とみるべきである。

(ア) 通院交通費 1万9720円(1回当たり1160円、合計17回)

(イ) 定期検診費用 3万4680円(1回当たり2040円、合計17回)

(ウ) 通院慰謝料 52万0000円(実通院日数17日、赤い本基準)

(エ) 更新費用 50万4000円

コ その他の精神的苦痛に対する慰謝料 100万0000円

以下の各事情を考慮すれば、原告には前記各慰謝料のみでは賄いきれない多大な精神的苦痛が生じているから、これに対する慰謝料を別途100万円と評価すべきである。

(ア) 永久歯を2本失った悲しみ

(イ) 歯の治療の間、食事に支障が出たこと

(ウ) 歯が抜けた容姿のことを社内や周囲の人から言われたこと

(エ) 歯を失ったことで積極性が低下し、社会的影響が生じたこと

(オ) エネルギー管理士試験のための勉強に数百時間も費やしたにもかかわらず、努力の成果を試す機会が失われたこと

(カ) 本件事故による治療や、被告への相談に基づいて行った株式会社Bを被告とする別件訴訟で、非常に長い時間と大きな費用を費やすことになり、各種計画に大きな影響(遅延)を被ったこと

(被告の主張)

ア 治療費は、X病院分及びY病院分は認め、Z歯科クリニック分は否認する。

一般に歯が欠損した場合の治療方法としては、入れ歯、ブリッジ、インプラントが考えられるところ、インプラントは、審美性において最も優れている反面、保険適用がなく、治療期間が長期化して治療費が高額に上るなどの欠点がある。損害賠償法理の観点からは、インプラント治療は、これを行わなければ咀嚼機能が全く回復しないなど、当該治療を行うことが必要かつ相当な場合に限られるべきであり、単に審美性を目的とした場合や患者が希望した場合などには、本来は不必要な高額の支出をしているに過ぎず、本件事故との相当因果関係を欠くものである。

本件では、左上第1歯については、Y病院でシーネ固定がなされて固定部位にみられた軽度の動揺の経過観察が行われ、一定の回復が認められて予後が良好であったにもかかわらず、原告の希望により治療が打ち切られてインプラント治療が行われたものであるから、そもそも抜歯の必要性に疑問があり、インプラント治療の必要性は認められない。また、抜歯が必要であった右上第2歯については、費用がより低廉で、かつ、咀嚼機能・審美性の面において特段の問題がないブリッジ等の治療方法によることが十分可能であったにもかかわらず、単に審美性を重視する原告の希望によってインプラント治療が選択されたものであるから、敢えてインプラント治療を行わなければならない必要性は認められない。

したがって、原告の欠損した2歯ともインプラント治療をする必要性・相当性は認められないから、Z歯科クリニックでのインプラント治療に係る治療費は、本件事故と相当因果関係のある損害とはいえない。

イ 通院交通費は、X病院分及びY病院分は認めるが、Z歯科クリニック分は否認する。

ウ 休業損害は、Y病院での治療が終了した平成24年3月13日までに発生した分は認めるが、それ以降の分は否認する。

エ 眼鏡修理費は、本件事故の1年半以上前に購入したものを新しく買い替えた経緯等に鑑み、新品

購入価格の1割に相当する4300円の限度で認める。

オ 自転車修理費は、破損状況及び修理内容が不明であるので否認する。

カ 試験費用は、本件事故との因果関係が不明であるので否認する。

キ 通院慰謝料は否認する。Z 歯科クリニックでの治療分は、通院慰謝料の算定基礎からは除外すべきであり、通院慰謝料の金額は、多くても X 病院及び Y 病院での実通院日数 8 日（重複日を除外）に対応する 26 万 1333 円の限度にとどまる。

ク 後遺障害慰謝料は否認する。抜歯の必要性がなかった左上第 1 歯については、そもそも「歯科補綴を加えたもの」には該当しないし、仮に 2 歯に対し歯科補綴を加えたものと考えた場合であっても、自賠法上の後遺障害等級には該当せず、原告には後遺障害は存在しない。

ケ インプラントのメンテナンス費用及び更新費用等は、いずれも否認する。

仮にインプラント治療の必要性・相当性が認められた場合であっても、インプラントのメンテナンスの内容は、インプラント治療を行っていない者が口腔内衛生を保つために定期的に受ける必要のある一般的な検診と同様の類のものであり、インプラント治療をしたことによって特別に必要となるものとはいえないから、これに要する費用等は本件事故との相当因果関係がある損害とはいえない。

また、更新費用についても、15 年経過後にインプラントの更新が必須となるものではないから、本件事故との相当因果関係は認められない。

なお、仮にこれらの費用等が損害として認定される場合には、将来請求分を含むものであるから、中間利息控除を要する。

コ その他の精神的苦痛に対する慰謝料は否認する。通院慰謝料及び後遺障害慰謝料において、本件事故に伴う精神的苦痛は評価し尽くされている。

第 3 争点についての判断

1 争点 (1) (本件ブロックに関する公の営造物の管理の瑕疵及び因果関係の有無) について

証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件ブロックの設置状況及び本件事故の発生状況等について、以下の事実が認められる。判断の根拠を補足する必要があるものについては、認定事実の末尾に括弧書きで理由を付記した。

ア 本件道路は、通称競輪場通りと呼ばれる交通量の多い東西方向に伸びる幹線道路であり、本件事故は、原告が本件道路を東に向かって左車線の車道外側線付近を走行していた際に発生したものである。

本件道路は、西端の交差点から東に向かって途中までは緩やかな下り坂となっている片側一車線の直線道路であるが、本件事故現場付近はほぼ平坦な道路であり、本件事故現場の約 20 メートル先（東）には、信号機による交通整理が行われている十字路交差点がある。本件事故現場付近では、原告の進行方向の道路に右折専用レーンが設けられて、部分的に二車線の道路となっている。

イ 本件道路の原告の進行方向の車道には、車道外側線が引かれており、その外側には縁石で区切られた車道よりも一段高い段差のある歩道が設けられていて、歩道には自転車及び歩行者専用標識があり、自転車の通行が許可されていた。道路の左端に当たる歩道と車道との境界の段差部分から車道外側線の左端までの間の車道外側線の外側部分に相当する道路の幅は、約 90 センチメートルである。

ウ 本件ブロックは、長方形のコンクリート製のブロックで、おおよそ縦約 30 センチメートル、横約 60 ないし 70 センチメートル程度の大きさであり、設置者や設置時期は不明であるが、遅くとも

本件店舗が営業を始めた平成21年8月以前から、本件道路の車道と歩道との境界部分に設置されていた。本件店舗の営業開始後は、主に店舗裏側にある従業員用駐車場への自動車の出入りを容易にする目的で、本件店舗の従業員等がその目的に沿った用途で日々利用し、日常的に自動車が乗り上げる用途に供されていたところ、本件事故よりも相当の時点（少なくとも数か月前）から、既にほぼ真っ二つにひび割れて破断した状態と化していた。

（本件事故発生直後に本件ブロックの割れた破片の断面同士を突合せた状態を撮影した写真によれば、片方の破片〔後記オで認定する原告が本件事故の際に乗り上げた破片〕では断面付近の表面が著しく摩耗してブロックの溝が顕著に削り取られているのに対し、他方の破片では断面付近の溝がまだかなり原型を残していて、明らかに摩耗の程度が左右で異なるなど、両破片の断面付近の損傷・劣化状況を比較対照してみた場合に、本件事故による衝突の衝撃で形成された真新しい破損として捉えただけでは説明がつかない明白な非対称性が認められる。このことは、ある時点からブロックが破断して破片同士の間に隙間が生じ得る状態となったことによって、自動車が乗り上げた際に左右の破片に作用する力が異なり得る状況に至ったことを客観的に示すものといえる。このような日常的な利用に伴って徐々に形成されていったものと考えられる損耗状況の有意な差が、ブロックの破断後わずか数週間ないし一、二か月程度の比較的短期間のうちに発現したものとは考え難く、具体的な時期を特定することまではできないものの、少なくとも本件事故の数か月前の時点からは、ブロックがほぼ真っ二つに割れて破片が分離し得る状態となっていたものと推認するのが合理的である。）

エ 本件ブロックは、本件店舗正面の駐車場に接する歩道と車道との境界の段差部分において、普段は段差を形成する縁石に接着する状態で設置されていたが、道路や縁石に器具を用いて連結するなどの固定措置は講じられておらず、素のブロックの状態のまま道路の端に置かれていた。

本件ブロックのすぐ東側（原告の進行方向の奥）には、鉄等の素材を用いた黒い横長の段差解消プレート（縦30センチメートル弱）が数メートルにわたって連続的に設置されており、普段は本件ブロックと並列させてこれらが一体の幅広の段差解消ブロックないしプレートとして機能するような状態で利用されていた。

オ 本件ブロックのほぼ真っ二つに割れていた破片のうち、原告の進行方向の手前（西）側に位置していた破片（本件ブロック片）が、本件事故が発生した平成23年9月25日午前4時30分頃までに、何らかの原因によって本来の設置位置である車道と歩道との境界部分から離れて、車道外側線上まで数十メートル以上にわたって移動していた。もう片方の破片については、特段移動していたような形跡はなく、隣に位置する段差解消プレートと並列した状態のままであった。

本件事故発生当時、本件店舗は、土日も含めて午前零時まで営業しており、幹線道路に接する営業店舗の手前に位置していた本件ブロック片が本来の設置位置から移動した時間帯は、最大でも本件事故の数時間前から本件事故の直前までの夜間の限られた時間帯であるものと推認できる。

（原告は、元々二つに割れていた本件ブロックがそもそも車道と歩道との境界部分に接して存在していたのかも不明である旨主張するが、本件道路が交通量の多い幹線道路で、本件店舗も毎日営業していたことに照らすと、仮に日中は人目につきやすい本件ブロック片が本来の設置位置を大きく離れて車道側に移動していたのであれば、本件店舗の従業員や来客又は通行人のうちの誰かが異常を発見して、自ら又は従業員の手で元の位置に戻すか、あるいは道路管理者等に通報して撤去等を求めている可能性が高いといえるから、少なくとも本件事故発生前日の日中の段階では、本件ブロック片は車道と歩道との境界部分に接着して存在していたものと合理的に推認できる。こ

のことに加えて、交通量が多く、周辺店舗の照明も明るかったと考えられる日没後数時間が経過するまでの時間帯についても、上記と同様の異常発見・解消の措置が講じられた可能性が高いといえることを併せると、本件ブロック片が移動したと考えられる時間帯は、自ずから本件事故発生の前日から当日にかけての深夜を中心とする最大でも数時間程度の時間帯に限定されることになる。）

カ 原告は、自転車に乗って本件道路の車道外側線付近を走行中、車道外側線の白線上にちょうど重なるように位置していた白っぽい本件ブロック片の存在に気づかずに、これに乗り上げて転倒して負傷した。

キ 被告においては、被告が管理する道路全線を対象に、原則としてパトロールカーによる道路巡視作業を月1回の頻度で実施している。

ク 段差解消ブロック等（コンクリート製の段差解消ブロックのほか、これと同一の機能を有する鉄等の素材を用いたものを含む。以下同じ。）の設置は、道路法32条の「道路の占用」に該当するため、道路上に設置するためには被告の占用許可を得る必要があるところ、被告においては、道路の段差を解消する目的で道路上に段差解消ブロック等の物件を設置することは、設置が一時的なものであるか否かを問わず、これまで一律に許可しないという姿勢で一貫しており、このような取扱いが変更されない限り、今後も道路上に段差解消ブロック等を設置することに関して同条に基づく被告の許可が得られる見込みは全くない。

ケ A市内では、本件ブロック以外にも、道路の端の段差部分に段差解消ブロック等が無許可のまま設置されている場所が多数存在する。

(2) 公の営造物の設置又は管理の瑕疵の判断基準

国家賠償法2条1項にいう公の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き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態をいい、その瑕疵の存否については、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び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ものと解するのが相当である（最高裁判所昭和53年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁、同昭和56年12月16日大法廷判決・民集35巻10号1369頁参照）。

(3) 段差解消ブロック等の設置自体が本件道路の管理の瑕疵に該当するか否かについて

ア 原告は、本件ブロックが二つに割れていたのかどうかにかかわらず、段差解消ブロック等が道路管理者の許可を得ないまま道路上に設置されているという状態自体が道路法42条1項又は43条違反となることから、本件ブロックが設置された本件道路には管理の瑕疵がある旨主張するので、まず始めに、本項では本件ブロックが破断していた事実をひとまず捨象して、本件ブロックが正常な段差解消ブロックであったものと仮定しつつ、本件道路の管理の瑕疵の有無について検討する。

イ 道路法42条1項は、「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。」と規定しており、この規定の趣旨は道路の管理の瑕疵の有無を判断する際に考慮されるべきものと解される所、道路が常時良好な状態に保たれているかどうかは、当該道路の状況、用法、歩行者や車両の通行量等に応じて個別具体的に判断されるべきものであるし、道路の状態が一般交通に支障を及ぼすことになるかどうかも、上記と同様に、当該道路の状況等に応じて個別具体的に判断されるべきものである。

本件で問題となる段差解消ブロック等は、道路の端の一定範囲を占有し、周辺の道路の地面との間に高低差を生じさせる物件であるから、段差解消ブロック等の設置や管理の状況次第では、道路の交通に支障を生じさせるものとなり得ることについては、被告も自認しているとおりである。一方、段差解消ブロック等は、道路との間に段差が生じている道路外敷地への車両（自動車のほか、

自転車等の軽車両も含まれる。)の出入りを容易にするという道路利用上の効用を有する物件でもあり、道路上に数多く設置された段差解消ブロック等が、同法 32 条所定の占用許可の有無如何にかかわらず、現実に様々な場所において不特定多数の一般人によって、車両の段差部分への乗り上げを円滑に行う目的で広く利用されているという社会的実態があることもまた否定できない顕著な事実であるといえる。

そうすると、段差解消ブロック等の存在が一般交通に支障を及ぼしているか否かの判断に当たっては、道路上に放置された障害物一般とは単純に同視することができない実用的な面もあるという実情も考慮に入れつつ、段差解消ブロック等の設置状況や道路の状況等の事情を踏まえた上での個別具体的な判断を行うべきであり、設置許可を得ていない段差解消ブロック等が道路上に存在するという状態自体をもって、直ちにこれを一律に同法 42 条 1 項に違反し、道路の管理に瑕疵があるものであると評価するのは相当でないといえるべきである。

ウ 上記判断枠組みを踏まえて、本件ブロックが本件道路に設置されていたこと自体が本件道路の瑕疵に当たるか否かについて検討する。

本件ブロックは、普段は本件道路の車道と歩道との境界の段差部分に接着して設置されていたものであるところ、本件ブロックの短辺の長さは約 30 センチメートルであり、その長辺が車道の端の段差部分に隙間なく接する状態で置かれている限り、本件ブロックの道路占有範囲は、約 90 センチメートルの幅がある車道外側線の外側部分のうち 30 センチメートル程度にとどまり、その右側に約 60 センチメートル程度の幅が残されているのであれば、車道外側線の外側部分を自転車が行き通することは十分可能である。また、車道外側線の外側に全体で 90 センチメートル程度の十分な幅が存在するのであれば、自転車は、車道の左端の歩道との境界部分に縁石が設置されている関係上、誤って車輪やペダルが縁石に接触してしまう危険を避けるために、車道の左端沿いの位置ではなく、縁石からある程度右寄りに距離を空けた位置を通行するのが通常の走行方法であることに照らすと、本件道路の車道の左端から 30 センチメートル程度の幅の進路を本件ブロックが塞ぐような状態となっていたとしても、特段自転車の通行に支障を及ぼすことにもならないといえる。

本件ブロックが移動してしまう可能性について検討してみても、本件ブロックは、コンクリート製のブロック自体に相当な自重があることから、正常な形状を保って道路の端の段差部分に隙間なく設置されている限りは、道路に器具等を用いて接着する措置が講じられていなくても、物体の性質上、通常の利用に供する過程において設置位置が大きくずれてしまうような事態が生じることは想定し難いものである。仮にその利用過程で多少の位置ずれが生じたとしても、車両が道路側から乗り上げた際にブロックが段差側に押し込まれることによって、自然に元の隙間のない状態に戻る可能性が高いと考えられるから、本件ブロック自体には、通常の利用過程において意図せず本来の設置位置を大きく離れて移動してしまうような危険性は乏しいといえる。

これらの点に加えて、本件道路においては、自転車が歩道を通行することも許可されており、自転車が道路状況等に応じて原則的な通行区分である車道以外に歩道を選択して通行することも可能であったことも、本件道路上に設置された本件ブロックが自転車の通行に具体的に支障を及ぼすものであるか否かを判断するに当たって考慮すべき一事情であるといえる。

以上に説示した本件の個別具体的な諸事情を踏まえて検討すれば、本件ブロックが本件道路上に設置されていたとしても、これが本来の設置位置である車道の左端の段差部分に隙間なく接した状態で置かれている限りにおいては、車道外側線の外側部分を通行することが想定される自転車の交通に特段支障を及ぼすことはないものとするのが相当であり、本件道路に本件ブロックが設置さ

れていること自体を捉えて、これが直ちに道路法 42 条 1 項に違反し、本件道路の管理に瑕疵があるとは認められないというべきである。なお、本件ブロックの設置について、本来は同法 32 条所定の占用許可が必要であるにもかかわらず、許可を得ていない状態にあるという問題があるものの、道路の瑕疵の有無は諸事情を総合した上で通常有すべき安全性を欠くものであるかどうかを個別具体的に判断すべきものであることに照らすと、同法 32 条違反の状態という一事をもって、直ちに道路に瑕疵があるという判断に結び付くものではないというべきである。

エ これに対し、原告は、自転車が車道外側線の外側部分を通行中に、車道を走る自動車が何かを避けるために幅寄せをしてきたような場面の例を想定してみれば、車道外側線の外側に十分な幅があるから一概に安全であるとはいえないはずである旨主張するが、本件の事実関係の下では、自転車が通常安全に通行できる部分の道路の幅に十分な余裕があるといえることや、自転車が道路状況等に応じて歩道を通行する選択肢もあることに鑑みると、原告が指摘するような事情を考慮したとしても、前記ウの判断を左右するには至らないというべきである。

また、原告は、他の複数の地方自治体のウェブサイトにおいて、段差解消ブロック等の設置は交通事故の原因となり得ることから、設置者に対し撤去を要請する内容の記事が掲載されていることを援用して、段差解消ブロック等の危険性や撤去の必要性についての共通認識が形成されていることを指摘するが、段差解消ブロック等の設置が道路の瑕疵に該当するか否かは、道路の状況等に関する諸事情を考慮して個別具体的に判断すべきものであるから、他の地方自治体が一般論として段差解消ブロック等の設置は道路交通に危険を及ぼすおそれがあるので設置をしないように、又は既に設置している場合には撤去をするようにとの注意喚起を行っていることをもって、直ちに本件の事実関係の下での前記ウの判断が左右されることにはならないというべきである。

オ 次に、道路法 43 条 2 号は、何人も「みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある行為」をしてはならないことを定めているところ、前記ウで説示したところに照らせば、本件道路上に無許可のまま本件ブロックを設置することが、みだりに道路に障害物をたい積させるなどの道路の交通に支障を及ぼすおそれのある行為に該当するとは認められないし、本件ブロックに並列して別の段差解消プレートも無許可のまま道路上に設置されていた事実を考慮したとしても、上記判断を左右するには至らないから、同号違反の問題も生じないというべきである。

カ 以上によれば、本件道路に本件ブロックが設置された状態自体が直ちに道路法 42 条 1 項又は 43 条 2 号に違反するものとはいえず、道路が有すべき通常的安全性を欠くとは認められないから、このような設置状態を捉えて本件道路の管理に瑕疵があったということはできない。

(4) 二つに割れた本件ブロックが本件道路に設置されていたこと自体が本件道路の管理の瑕疵に該当するか否かについて

ア 原告は、本件ブロックの破片が車道外側上に移動していたのかどうかにかかわらず、本件事故発生の前から二つに割れて本来の性状を欠いていた段差解消ブロックが無許可のまま本件道路上に存在し続けていたという状態自体を捉えて、これは道路法 42 条 1 項又は 43 条 2 号に違反しており、二つに割れた本件ブロックが無許可で設置されていた本件道路には瑕疵がある旨主張するので、次にこのような観点から本件道路の管理の瑕疵の有無について検討する。

イ 本件ブロックは、本件事故発生の前（少なくとも数か月前）からほぼ真二つに割れた状態となっており、そのようなひび割れた状態のまま長期にわたり、本件店舗の駐車場に出入りする自動車が日常的に乗り上げるための利用に供され続けてきたものである。

前記(3)ウで説示したとおり、本件ブロックは、ひび割れていない正常な状態を保っていれば、道路の端の段差部分に隙間なく設置されている限り、通常の利用に供する過程において位置が大きくずれることは想定し難いといえるが、他方で、段差解消ブロックがひとたび二つに割れてしまうと、個々の破片の自重が相当に軽くなることから、通常の利用に供する過程でタイヤが破片に引っかかるなどして意図せず破片が分離して移動してしまう事態が生じる可能性は、ブロックが正常な形状を保った状態の場合と比較すると、格段に高まる関係にあるといえる。また、いったん破片の位置ずれが生じてしまうと、次に通行する自動車のタイヤが接触する位置や方向、角度によっては、ブロック本体の重量と比べれば軽量で断面が不整形な破片に対して強い力が加わり位置ずれの程度が更に拡大する事態につながる可能性がより高まるものといえる。

本件ブロックの破片の一つが夜間に車道外側線上まで移動してしまった機序を確定することは証拠上不可能であるが、本件ブロックが日常的に本件店舗の駐車場に出入りする自動車の乗り上げの用途に供されており、かつ、その隣に設置されていた幅広の段差解消プレートと機能的に一体のものとして捉えた場合に、本件ブロックが本件道路から駐車場に左折で入る方向から見て最も手前に位置するもので、片方の空間にはブロックを押さえつけるものが何もなかったことに鑑みると、駐車場に出入りする自動車のタイヤを本件ブロック片に接触させて引っ掛けたり、タイヤとの接触によって多少の位置ずれが生じていた本件ブロック片に更に別の自動車のタイヤが接触したことで位置ずれの範囲が徐々に拡大したりした可能性が高いものと合理的に推認できる。このことは、本件ブロック片の車道外側線上への移動という危険な事象が、二つに割れていた本件ブロックを段差解消ブロック等の一群の端の方に置いた状態の下で利用し続けていけば、本来の用途に従った利用方法により日常的に使用する過程においても発生し得る事態であることを示すものである。

このように考えると、本件ブロックを損傷のない正常な状態で本件道路の車道の端に隙間なく設置していたのであれば、このことをもって直ちに道路の通常有すべき安全性が欠けるとはいえないものの、相当前からほぼ真っ二つに割れていて破片が移動しやすくなっていた本件ブロックを段差解消ブロック等の一群の端の方に割れた状態のまま設置し続けていたという状態に着目するならば、段差解消ブロックの本来の用途に従った通常と同様の利用過程においても、破損したブロック片が意図せずに車道側に移動してしまう可能性があり、いったん車道側に移動してしまうと自転車等が予期せずブロック片に乗り上げて転倒するなどの交通事故を招く危険を現に生じさせるものであるから、客観的にみて道路法42条1項が規定する「道路を常時良好な状態に保」って「一般交通に支障を及ぼさない」状態が実現されているものとはいえず、道路の客観的な性状に照らしてみた場合に通常有すべき安全性を欠くものであると評価すべきである。

ウ もっとも、道路の管理の瑕疵の有無の判断に当たっては、道路が物理的にみて通常有すべき安全性を欠いていたか否かという観点だけではなく、道路管理者が現実に物理的な欠陥に起因する事故発生を予見し、結果を回避することが可能であったのか否かという観点や、結果の回避がおよそ不可能というものではないにせよ、道路管理者に対して当該結果の回避を法的に義務付けることが、物理的・時間的制約に照らしてみた場合に不可能を強いるものとはならないか否かという観点からも考察を加える必要がある。

検討すると、前記イで説示したところに加えて、被告が月1回の頻度で全管理道路の巡視作業を行う体制を整備していたことを併せて考えると、本件ブロックが少なくとも本件事故発生の数か月前から二つに割れた状態となっていたのであれば、被告において、パトロールカーでの巡視作業を反復する中で、道路法32条所定の占用許可を得ないで本件道路上に設置されている本件ブロック

に注意を向けることによって、本件ブロックの外形的な異常を発見し、通常の使用過程の中でも損傷した破片が車道上に移動して交通事故を誘発する可能性がある状態となっていることを認識する契機があったことは、客観的には否定できないといえる。このことは、本件事故発生に至るまでの間、被告に対し、市民等から本件ブロックの危険性に関する情報提供が一件も寄せられたことがなかったことを考慮したとしても左右されるものではない。

また、本件ブロックを始めとする段差解消ブロック等は、本来は道路上への設置に先立って道路法 32 条所定の占用許可を得なければならないものであるところ、被告の主張によれば、段差解消ブロック等の道路上への設置は、設置・管理の方法次第では、歩行者等の転倒による交通事故を引き起こす可能性があることなどから、仮に占用許可の申請があったとしても、一律に許可を与えない取扱いを行っているというのである（前記 1 (1) ク）。そうすると、道路上に設置された段差解消ブロック等は、被告の主張によっても、設置・管理の方法如何では道路交通に支障を及ぼすおそれがあることを理由の一つとして、元々設置が許可される余地が全くないものであったところ、安全性に関する審査の機会もなく無許可のまま多数道路上に存在している個々の段差解消ブロック等の設置・管理状況が実際に道路交通上の問題を生じさせる危険がないのかどうかは、道路管理者である被告の立場からしてみれば、本来は個別的な設置・管理状況の確認を行わなければ判明しない筋合いのものであるといわなければならない（付言すると、被告は、市民向けの広報誌において、「道路に無断でモノを置いていませんか」という表題で、「道路管理者の許可なく、公道上に物件を設置することは、道路法で禁止されています。」などと記載しており、不法占用の例として段差解消ブロック等が明示されているわけではないものの、無許可で道路上に物件を設置することは往来の妨げにもなることを市民に啓発する広報活動を行っている。）。

このように考えると、道路の端に接して正常な位置に設置されていることに関しては、走行中のパトロールカーの車内からも比較的容易に確認することができる段差解消ブロック等の中でも、特に通常の利用過程における意図しない移動の危険性の有無に対して注意を払わなければならないのは、単体で存在するか、又は複数の段差解消ブロック等を横一列に隙間なく並べた一群の両端に存在するもののうち、経年劣化が避けられないコンクリート製のものであるといえるところ、単体で又は一群の両端に置かれた段差解消ブロック等の材質が経年劣化を懸念すべきコンクリート製のものであるのかどうかは、外見上容易に判別可能なものといえる。被告の管理する道路において、単体で又は一群の両端に設置されたコンクリート製の段差解消ブロックが具体的にいかなる個数存在しているのかは不明であるが、段差解消ブロック等の全体数と比較すれば、相当に少数に限定されることが見込まれるし、また、段差解消ブロック等の設置に対しては一律に道路法 32 条に基づく占用許可は行わないとする被告の姿勢からすると、本来は被告が何ら関知しないままに設置された個々の段差解消ブロック等の設置・管理状況に道路管理上の問題がないのかどうかを道路管理者として確認すべき筋合いのものであるという点については、前述したとおりである。

これらの事情を総合して考察すると、月 1 回の頻度での定期的なパトロールカーによる道路巡視作業の際に、単体で又は一群の両端に設置されたコンクリート製の段差解消ブロックを発見した場合には、走行速度を落としたり、必要に応じて降車したりすることを通じて、経年劣化で既にひび割れによる破断が生じていたり、近い将来ひび割れの拡大による破断が発生し得る兆候があったりしていないのかどうかを確認し、道路管理者として必要な措置を講じることを被告職員に求めたとしても、あながち被告に不可能を強いるようなものではないと評価すべきである。

エ したがって、被告には、少なくとも本件事故発生直近数か月前に実施した定期的な道路巡視作

業において、本件ブロックがほぼ真っ二つに割れて移動しやすくなっていた異常な状態を発見する機会は十分あったと認められるし、実際に異常の発見に至るには少なからず煩瑣な確認作業が伴うものと考えたとしても、このことを理由に本件ブロックの破片が通常の利用過程において意図せず本来の設置位置を大きく離れて交通事故を発生させることについての予見可能性や結果回避可能性がなかったとはいえないから、二つに割れたままの状態の本件ブロックが設置されていた本件道路の管理に瑕疵があるという前記イの判断は左右されないというべきである。

オ なお、被告は、仮に問題のある段差解消ブロック等を発見できたとしても、これを被告において自ら撤去するためには、行政代執行法に基づく行政代執行を行うための手続を踏まなければならない、相当長期にわたる対応が必要となることを本件道路の瑕疵を否定する事情の一つとして指摘している。

しかし、被告の主張によっても、段差解消ブロック等が一般交通に支障を及ぼしているような場合には、被告が自ら撤去等の措置を速やかに講じることは可能であることが前提とされているところ、前記イで認定したとおり、二つに割れていた本件ブロックの破片が、通常の利用に供する過程でいつ何時車道側に移動してしまってもおかしなく、ひとたび破片が車道側に移動してしまえば、直ちに重大な交通事故を引き起こす原因ともなりかねない状況が現に生じていたのであるから、このような状態は、まさしく本件ブロックが一般交通に支障を及ぼしているものと評価すべきである。そうすると、被告の主張によっても、二つに割れた異常な状態の本件ブロックを発見した場合には、道路交通に及ぼす危険を除去するため、被告が自ら撤去の措置を講じることも可能であったと考えられるし、仮にその場合にも同法所定の手続を経ることが必要であったとしても、本件ブロックが二つに割れてから本件事故が発生するまでには少なくとも数か月に及ぶ空白期間があったことに鑑みれば、本件ブロックの所有者が不明であっても、同法所定の手続を踏んで撤去を完了するのに必要な時間的余裕がなかったとまでは認め難い。

したがって、被告が主張する本件ブロックの撤去に関する手続的な問題を考慮したとしても、本件の事実関係の下では、本件道路の管理に瑕疵があるという判断を左右するには至らないというべきである。

カ 以上によれば、本件ブロック片が実際に車道外側線上に移動していたか否かにかかわらず、二つに割れた本件ブロックが本件道路上に設置されていたという状態は、道路が通常有すべき安全性を欠くものであると認めるのが相当であるから、本件道路の管理の瑕疵があると認められる。

(5) 本件道路の管理の瑕疵と本件事故との因果関係

前記(4)で認定したとおり、二つに割れた本件ブロックが本件道路上に設置されていたという状態自体が本件道路の管理の瑕疵に当たるといふべきところ、本件ブロック片が夜間に車道外側上まで移動してしまった原因を具体的に特定することはできないものの、段差解消ブロックとしての本来の用法に従った通常の利用に供する過程で意図せず位置ずれが生じたことによるものであると推認することができる(前記(4)イ)。そうすると、本件事故の直接の原因となった本件ブロック片の車道外側線上への移動という事象は、本件道路の管理の瑕疵を形成する道路上の設置物をその通常の利用に従って利用する過程で発生したものであるから、まさしく二つに割れた状態の本件ブロックが設置された本件道路に内在していた危険の具現化といえるものであり、本件ブロックの設置と本件事故との間には事実的因果関係及び相当因果関係があるというべきである。

したがって、本件道路の管理の瑕疵と本件事故の間には因果関係があると認められる。

(6) 結論

以上によれば、本件事故の発生に関して、被告は原告に対して国家賠償法2条1項に基づく損害賠償責任を負うと認められる。

2 争点 (2) (過失相殺の可否及び過失割合) について

(1) 本件事故は、自転車に乗って未明の幹線道路の車道外側線付近を走行中の原告が、本来の設置位置を離れて車道外側線上に移動していたおおよそ 30 センチメートル四方大の白っぽいコンクリート製のブロック片に不意に乗り上げたことにより発生した転倒事故である。

自転車を運転する者には、進路前方に車両の進行に危険を及ぼすものがないかどうかにかんして常時注意を払いつつ、道路状況に応じた安全な速度で道路を通行すべき注意義務が課されているところ、本件では、原告が未明の時間帯で暗い進路前方の道路上にもしかしたら障害物がある又は何かが飛び出してくるかもしれないという可能性を念頭に置いて、進路前方の安全確認を慎重に行いつつ進行していれば、少なくとも自転車のライトの照射範囲に入った段階では、車道上に放置されていた本件ブロック片の存在を意識して、適切な危険回避動作をすることができたと考えられる。そうすると、本件事故は、前記 1 で認定した本件道路の瑕疵に原告の前方不注視の過失が複合して発生したものといわざるを得ないから、一定の過失相殺を行うことは免れないといえる。

(2) もっとも、本件の過失割合を決するに当たっては、以下に述べるとおり、本件道路の具体的状況の下では、本件ブロック片の発見が困難であり、結果の回避可能性が低かったという特殊事情を十分斟酌する必要があるというべきである。

本件ブロック片は、本来の設置位置を大きく離れた車道外側線上に存在しており、30 センチメートル四方大程度に達する大きくて厚みのあるコンクリートブロック片が車道の端から約 90 センチメートルも離れた位置に移動してきているなどという異常事態は、自転車の運転者が通常は予測していなかったとしても無理はない面があるといえる。しかも、本件では、白っぽい本件ブロック片が白い車道外側線にちょうど重なるような位置に存在していたと考えられるところ、このような状況下では、車道外側線付近を走行していた自転車の運転手から見た場合に、前方に存在していた白っぽいコンクリートブロック片が白線に同化して見えにくくなっていたことも十分考えられ、このことは、白線上以外の場所に本件ブロック片が放置されていた場合と比較して、自転車の運転手からは本件ブロック片の発見がより一層困難な状況にあったことを客観的に示すものといえる。一方、本件事故発生当時の原告の走行位置は、本来の自転車の走行位置である左車線の車道上のうちの車道外側線付近という適切なものであり、本件道路では歩道を走行するという選択肢もあったにせよ、原則的な走行位置を選択して走行していた原告に何ら責められるべき点がないことは明らかであるから、車道外側線上付近を走行していたという走行位置を原告の落ち度として考慮することはできない。

視認状況の点に関し、被告は、本件事故現場の先にある交差点には信号機と街灯が設置されており、原告が家を出てから本件事故現場に至るまでの間に周囲の暗さに目が慣れていたことも加味すると、信号機と街灯の明かりのみでも本件事故現場付近を見通すことは十分可能であった旨主張する。しかし、被告の主張を前提としても、本件事故現場付近で照明の役目を果たし得るものは、本件事故現場の約 20 メートル先の交差点に設置された信号機と、交差点の北西角と南東角に一基ずつ設置されていた街灯のみであり、信号機の照明は本来車道を照らす目的のものではなく、また、街灯も原告が走行していた車道側には一基があるのみで、しかも本件事故現場からは約 20 メートルも離れた位置に設置されていたことに鑑みると、本件事故現場発生当時は原告の目がある程度は周囲の暗さに慣れてきていたことを考慮に入れたとしても、自転車の運転手から見た場合に、本件事故現場付近を見通すことが十分可能なほどの明るさがあったものとは認め難い。そうすると、被告が指摘する点を考慮したとしても、本件道路の具体的状況の下では、自転車の運転手から見ると本件ブロック片の発見が困難であったという判断が左右されることにはならないというべきである。

(3) 以上のほか、被告は、原告の転倒の模様や受傷の程度、道路状況、自転車の種類、ヘルメットの装着といった各事実に照らすと、原告が本件事故発生当時かなりの速度で走行していたことが推認されるので、これを大幅な過失相殺事由として考慮すべきである旨主張する。

しかし、上記(2)で説示したとおり、自転車の運転手から見た場合に、車道外側線上に重なるように位置していた白っぽい本件ブロック片の発見は困難であったことに鑑みれば、このような大きな異物が自転車の本来の走行位置である車道外側線上に放置されているものとは予測していなかった原告が、不意に本件ブロック片に乗り上げてしまった際に、バランスを崩して前につんのめるような体勢に陥って転倒してしまうことは、走行速度が格別速いものではなかったとしても十分起こり得るものである。そして、体が前につんのめるようにして不意の転倒を余儀なくされたのであれば、走行速度が格別速いものではなかったとしても、とっさに十分な受け身ができずに顔面を強打してしまう事態も十分発生し得るものである。

また、原告が運転していた自転車が高速走行の可能なスポーツタイプのもので、頭部を保護するヘルメットを装着していたからといって、そのことのみから当然に本件事故発生当時も格別早く走行していたことが導かれるわけではないことは明らかである。むしろ、証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告が午前4時30分頃という未明の時間帯に本件道路を自転車で通行していたのは、東京都内で実施されるエネルギー管理士試験の試験会場に電車で移動するために駅に向かう必要があったからであり、本件事故現場から数キロメートル程度先にあった駅を午前5時42分に出発する電車に乗ることができればよく、十分な時間的余裕を持って駅の方に向かって移動していたことが認められるから、原告が敢えて暗い夜道をかなりの速度で進行しなければならなかったような事情は全く窺われず、周囲が非常に暗かったので普段よりも速度を落として運転していた旨の原告の供述は信用性が高いといえる。

本件道路は、本件事故現場の手前が緩い下り坂となっており、それに引き続く平坦な直線道路を経て本件事故現場に至ることに鑑みると、本件事故現場付近が一般に速度が出やすい道路状況にあったといえるものの、このことを考慮したとしても、上記認定が左右される関係にはないというべきである。

したがって、本件事故発生当時、原告が通常の自転車の走行速度と比較して特段高速度で本件道路を走行していた事実は認められないから、原告の走行速度を本件の過失相殺事由として考慮することはできない。

(4) 以上の事情を総合すると、本件事故の発生に関しては、原告に前方不注視の過失があったことは否定できないが、本件ブロック片の発見が困難で、結果の回避可能性が低かった反面、原告の走行位置の選択や走行速度に格別の問題があったわけではなかったことを十分斟酌する必要があり、原告側に大きな過失があったとみるのは困難というべきであるから、原告の過失は2割と評価するのが相当である。

したがって、本件では2割の過失相殺を行うべきである。

3 争点(3)(損害額)について

(1) 治療費

ア X病院分2470円及びY病院分2万1830円の各治療費については、争いが無い。

原告は、従前歯の治療のため通院していたY病院に代えて、途中から自らの意思でZ歯科クリニックに通院するようになり、そこで2歯に対してインプラント治療を行っているので、2本とも高額なインプラント治療を行う必要性・相当性があったのか否かについて以下検討する。

イ まず初めに、先に抜歯が行われた右上第2歯のみならず、左上第1歯についても抜歯の必要性が存在したのか否かについて検討すると、証拠及び弁論の全趣旨によれば、抜歯に至った治療経過に

ついて、以下の事実が認められる。

- (ア) 原告は、平成 23 年 9 月 25 日、Y 病院を受診し、右上第 2 歯、左上第 1 歯歯根破折等の診断がなされた。これらの歯については、動揺を抑えるためシーネ固定の処置が執られたが、今後の経過次第では抜歯になる可能性がある旨の医師からの説明があった。
- (イ) 原告は、その後の診察で右上第 2 歯については抜歯が必要であると診断されたことから、同月 10 月 14 日、右上第 2 歯を抜歯した。
- (ウ) 同年 11 月 18 日の診察の際、シーネ固定部位に軽度の動揺が認められたが、シーネは次回診察時に除去する予定とされた。
- (エ) 同年 12 月 20 日の診察の際、原告が「ぐらぐらが良くなっています。」との患部の感覚を述べたが、シーネ固定部位には依然軽度の動揺が認められたため、シーネ除去は延期となった。
- (オ) 平成 24 年 2 月 14 日の診察の際には、特段の所見の変化は見受けられなかった。
- (カ) 原告は、経過観察中もシーネ固定部位の軽度の動揺が一向に収まる気配がなかったことから、同月 18 日、念のため Z 歯科クリニックを受診して患部の所見を求めた。同クリニックの医師は、Y 病院では実施されなかった CT 検査を行い、画像診断の結果、左上第 1 歯は保存不可能で抜歯の必要があることを原告に説明した。
- (キ) 原告は、同年 3 月 13 日に Y 病院を受診した際、Z 歯科クリニックでの診断結果を医師に伝えて、以後は同クリニックでインプラント治療を受けたいので紹介状がほしいと申告した。原告の同病院への通院は、この日が最後となった。
- (ク) 原告は、同年 4 月 2 日から同年 8 月 20 日までの間、Z 歯科クリニックに 10 日間通院し、右上第 2 歯と同クリニックで抜歯した左上第 1 歯についてインプラント治療を受けて、同日治療は終了した。

ウ 上記事実関係によれば、原告は、Y 病院の治療方針に従い、本件事故発生日から 5 か月近くの長期にわたって、歯根が破折し、動揺が生じていた左上第 1 歯をシーネで固定する処置を行って経過観察を継続してきたが、軽度の動揺状態が一向に良化する気配が感じられなかったことから、セカンドオピニオンを求める趣旨で Z 歯科クリニックを受診するに至り、そこで初めて CT 画像診断が実施されたことによって、左上第 1 歯についても保存が不可能な事実が判明したものである。これによれば、経過観察を継続していた左上第 1 歯についても抜歯の必要性が存在したことは客観的に明らかである。

これに対し、被告は、左上第 1 歯については、シーネ固定の結果、一定の回復が認められて予後が良好であったにもかかわらず、原告の希望により Y 病院での治療が打ち切られてインプラント治療に移行したという経過に照らすと、抜歯の必要性には疑問がある旨主張する。

しかし、平成 23 年 11 月 18 日以降の左上第 1 歯の動揺の程度は軽度で、同年 12 月 20 日の時点では、原告自身もぐらぐらが良くなってきている旨の感覚を持っていた経過があったことは事実であるとしても、これは原告の主観に過ぎず、そこから約 2 か月が経過した平成 24 年 2 月 14 日の時点でも、患部に特段の変化は見受けられず、当初は平成 23 年 12 月 20 日には除去できる見通しであったはずのシーネ固定を依然継続しなければならない状況が相当期間続いていたのであるから、平成 24 年 3 月 13 日の時点において、シーネ固定による治療の成果が上がっていて予後が良好であったものと評価するのは困難である。一方、原告は、左上第 1 歯の抜歯を決断したのは、Z 歯科クリニックでは初めて CT 検査が行われて、CT 画像を見れば保存が不可能なことが明白であるとの医師の説明を受けたからである旨主張するところ、Y 病院では CT 検査が行われた形跡は窺われず、

シーネ固定による治療効果が頭打ちとみられる状況にあったことに加えて、被告が援用するインプラント治療の必要性・相当性に関する医師の意見書においても、左上第1歯の抜歯の処置自体に疑問を呈する趣旨の記述は存在しないことに照らすと、これまでとは別の検査方法を通じて左上第1歯の保存が不可能であることが新たに判明した旨の原告の説明には信憑性があるといえる。

そうすると、医学的には左上第1歯の抜歯を回避できる可能性のある治療方法を選択する余地も十分あったにもかかわらず、単なる原告のインプラントを入れたいという主観的な希望のみに基づいて抜歯が行われたものとは考え難いというべきであるから、左上第1歯の抜歯の必要性を否定する被告の主張は採用できない。

エ 以上のとおり、原告の右上第2歯と左上第1歯については、いずれも抜歯の必要性があったと認められるので、次に欠損した2歯に対して高額なインプラント治療を施す必要性・相対性が存在したのか否かについて検討すると、証拠及び弁論の全趣旨によれば、欠損歯の一般的な補綴方法には、それぞれ以下のような利点・決定があることが認められる。

(ア) 欠損歯の補綴には、入れ歯、ブリッジ、インプラント等の方法がある。

(イ) 入れ歯は、費用が低廉で済むなどの利点があるが、他方で、装着時の違和感が大きく、口腔内が不衛生になりやすく、見た目も良くないなどの欠点も多い。

(ウ) ブリッジは、欠損歯の両隣にある歯を柱（支台歯）として利用して、橋を架けるような格好で連結した歯を被せて欠損部を補う方法であり、固定式なので違和感が少なく、素材を選べば天然歯に近い美観を得ることができ、治療が短期間で済む上、保険適用があるので費用を比較的低額に抑えられるという利点である。他方で、ブリッジを被せるためには、両隣の健康な歯を大きく削らなければならない、ブリッジの支えとなる歯への負担も増大するため、欠損歯の補綴のために健康な歯の寿命も縮めてしまうという欠点がある。

オ これらの各補綴方法の特性を踏まえて、本件の必要かつ相当な補綴方法について検討すると、入れ歯は実用上の難点が多く、相当な補綴方法とはいえないことが明らかであることから、ブリッジとインプラントのいずれの補綴方法によるべきかに絞って判断することになる。

証拠によれば、少数歯欠損の症例の場合、ブリッジが最も一般的な補綴方法であるが、本件の右上第2歯と左上第1歯の欠損をブリッジで補綴する場合、周辺の3本の歯を支台歯として削る必要があり、また、欠損部に配置するポンティック（ダミー）には歯根がなく、歯茎との境に舌が入り込んで装着感が悪いと感じられる可能性があるなどの欠点が挙げられることから、担当医がインプラント治療を適応と診断し、患者がインプラント治療を希望するのであれば、本件ではインプラント治療を行うことが妥当と判断される旨の医師の意見があることが認められる。

これによれば、Z歯科クリニックの医師が原告の症状についてインプラント治療の適応があるとの判断を行っていることには疑問を差し挟む余地がない本件では、欠損した2歯ともにインプラント治療を施すことには医学的な必要性・相当性が認められる。

これに対し、被告は、保険適用のないインプラント治療は、インプラント治療を行わなければ咀嚼機能が全く回復しない場合など、インプラント治療を行うことが真に必要な場合に限定されるべきであり、原告の場合には、ブリッジによっても咀嚼機能等を回復することは十分可能であったといえることから、敢えて高額の治療費を負担してまでインプラント治療を行うべき必要性や相当性は認められない旨主張する。

しかし、第三者的な立場にある医師が、本件においてインプラント治療の適応があると診断され、かつ、患者がこれを希望したという条件が整うのであれば、ブリッジにも欠点があることに鑑み、

インプラント治療の選択は医学的に妥当と判断できる旨の専門的意見を述べていることに加えて、一般にブリッジには欠損歯の両隣の健康な歯を大きく削らなければならないという、患者にとっては決して無視することができない重大な欠点が存するところ、交通事故の被害に遭って突然予期せず歯を失った被害者に対し、ブリッジによっても欠損歯の機能が実用上問題のない程度にまで回復可能なのであれば、一律に他の健康な歯を更に犠牲してでも治療費が安く済むブリッジの選択をせよというに等しい被告の論法は、損害の公平な分担の理念に照らしてみても、被害者にとって余りにも酷な場面を生じさせかねないことに鑑みると、被告の主張は採用できない。

カ 以上によれば、Z 歯科クリニックでの治療については、欠損した2歯ともインプラント治療を行う必要性・相当性があったと認められるから、Z 歯科クリニックでの治療に際して原告が支出した治療費の全額を本件事故と相当因果関係のある損害と認定すべきところ、証拠によれば、その金額は80万6995円であると認められる。

キ したがって、本件事故による治療費の損害は合計83万1295円となる。

(2) 通院交通費

X 病院分1160円及びY 病院分1万3080円の各通院交通費については、争いがない。

Z 歯科クリニックに係る通院交通費は、前記(1)イ(ク)で認定した通院日数に証拠及び弁論の全趣旨を併せると、その金額は1万2760円であると認められる。

したがって、本件事故による通院交通費の損害は合計2万7000円となる。

(3) 休業損害

Z 歯科クリニックでの治療についても本件事故との相当因果関係が認められるので、同クリニックに通院したことに伴う休業損害も本件事故による損害を含めるべきであるところ、証拠によれば、原告の通院治療期間中に発生した休業損害は9万4237円であると認められる。

(4) 眼鏡修理費

証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告が本件事故で転倒した際、着用していた眼鏡のレンズとフレームが大破して修理不能の状態となったこと、本件事故の当日、原告が同等品の眼鏡を新調して4万2000円を支出したこと、本件事故で破損した眼鏡は、原告が本件事故の約1年半前に4万3000円で購入したものであったことが認められる。

一般に視力矯正用の眼鏡は、消耗品としての側面も有しているもので、眼鏡の買替費用については、実際に支出した同等の新しい眼鏡の購入費用を基に、これに眼鏡の一般的な耐用年数から買替前の眼鏡の使用年数を控除した残存年数を耐用年数で除した数値(残存価値割合)を掛け合わせて算定するのが相当である。そして、眼鏡の一般的な耐用年数については、障害者に対する補装具費支給制度において、眼鏡の耐用年数が4年と定められていること(障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律76条、補装具の種目、購入又は修理に要する費用の額の算定等に関する基準別表参照)を参考にして、4年と考えるのが相当である。

したがって、本件事故と相当因果関係のある眼鏡修理費(買替費用)の損害は、以下の計算式により、2万6250円であると認められる。

$$42,000 \times [(4-1.5 \div 4)] = 26,250$$

(5) 自転車修理費用

証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告が本件事故で転倒した際に損傷した自転車の修理費用は6520円であると認められる。

(6) 試験費用

証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告は、本件事故当日に東京都内で実施されたエネルギー管理士試験を受験するため、受験料として1万7000円を支払っていたこと、試験会場に向かう途中で本件事故に遭って通院治療を余儀なくされたことにより、試験開始時刻までに遠方の試験会場に移動することが不可能になったことが認められる。

これによれば、本件事故発生当日に試験を受験できなくなったことと本件事故との間には相当因果関係があるといえるから、原告が試験を受験できずに無駄になった受験料1万7000円は、本件事故と相当因果関係のある損害と認められる。

(7) 通院慰謝料

原告の受傷部位・程度や、インプラント治療が完了するまでの通院期間が平成23年9月25日から平成24年8月20日までの約11か月間であり、この通院期間中に実際に通院した日の合計が19日間(重複日は1日として計算。前記(1)イ(カ)・(ク))であることなどの事情に照らすと、原告の通院慰謝料は57万円と評価するのが相当である。

(8) 後遺障害慰謝料

原告は、本件事故によって2歯を喪失し、2歯ともインプラント治療を受けているから、2歯に対し歯科補綴を加えた状態であると認められるところ、自賠法施行令別表第二によれば、「三歯以上に対し歯科補綴を加えたもの」が後遺障害等級第14級に該当すると定められているので、2歯に対し歯科補綴を加えたにとどまる本件の場合、これを直ちに後遺障害と評価するのは困難である。

もっとも、永久歯を欠損した場合、インプラント等の適切な治療を受けることによって、咀嚼機能や美観の面では実用上の問題が生じない程度にまで回復することは可能であるとはいえ、不慮の事故によって自分の歯を永久に失ったという喪失感は大いと考えられるし、歯が健康な比較的若い世代の者が複数の永久歯を一度に失ったのであれば、その喪失感が一層大きなものとなることは容易に想像できるから、このことに伴う精神的苦痛は看過し得ないというべきである。このように考えると、歯の健康が十分保たれている三十歳代の比較的若い成人が2本の永久歯を一度に失ったという受傷の事実を照らしてみた場合に、一般的な算定基準による通院慰謝料のみをもって受傷に伴う精神的苦痛が評価し尽くされたものとみるのは相当ではないというべきであり、自賠法上の後遺障害の認定基準である3歯には達していないが、2歯に対しては歯科補綴が加えられたという状態を後遺障害に準じるものと評価して、これを後遺障害慰謝料の場面で斟酌するのが相当である。

以上の観点を踏まえて検討すると、本件事故発生当時33歳であった原告が本件事故によって永久歯を2本失ったことによる後遺障害慰謝料は、前記(7)で認定した通院慰謝料とは別に、後遺障害等級第14級の場合における一般的な後遺障害慰謝料のおおよそ半額の50万円と評価するのが相当である。

(9) インプラントのメンテナンス費用及び更新費用等

ア 原告は、保証期間が15年のインプラントを長持ちさせ、保証期間中にインプラントに不具合が生じた場合に保障を受けられるようにするためには、定期的な通院検診が必要となるので、このような定期的なメンテナンスを行うために支出を要する将来分を含む費用(定期検診費、交通費)についても本件事故と相当因果関係のある損害と認められるべきである旨主張する。

証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告が装着しているインプラントは、本体につき15年間の保証期間が定められていること、保証期間中に保障を受けるためには、Z歯科クリニックでの定期検診を受ける必要があり、最初の年はインプラントを入れた3か月後、6か月後、1年後にそれぞれ受診し、その後は1年毎に受診する必要があること、検診時の口腔内の状況によっては、歯石除去を併せて行うとされていること、原告が平成24年11月17日に1回目の定期検診を受診したこと

が認められる。

これによれば、15年間の保証期間中にインプラントに不具合が生じた場合に確実な保障を受けるためには、基本的には年1回の定期的な検診の受診が必須であることが認められ、これは高額なインプラント本体の保障を継続すると共に、インプラントの良好な状態を維持して長持ちさせるために必要なメンテナンスであるといえることができる。一方、インプラント等の歯科補綴を加えていない者においても、口腔内の衛生を保持し、歯の健康を長期間維持していくためには、定期的に歯科検診を受診して口腔内を点検し、歯周病等の予防のため必要に応じて歯石除去等の治療を行う必要があることについても、社会的に広く認知されているといえる。

そうすると、インプラント治療を受けていない一般人においても、口腔内の衛生を保持して歯の健康を維持するためには、原告と同様に年1回程度の定期的な歯科検診を受診する必要性が高いといえることができるから、原告にとって受診が不可欠となる定期歯科検診は、インプラントの保障継続と良好な常態の保持を主眼としたものであるとはいえ、成人の誰もが受診を推奨されている一般的な定期歯科検診の延長線上にあると位置付けることも十分可能なものであるし、また、実際に原告が定期歯科検診で負担すべき検診費も、1回当たり2040円で済むものであって、一般的な定期歯科検診費用と大差のない金額にとどまるものである。

このように考えると、原告がZ歯科クリニックでの定期検診を受診するために要する費用は、一般人が口腔内衛生を保持するために定期歯科検診を受診した際に自己負担すべき費用と基本的には同様の性質のものとみるのが相当であるから、原告が主張するインプラントのメンテナンス費用を本件事故と相当因果関係のある損害と認めることはできないというべきである。

イ 原告は、インプラント着用時の原告の年齢（34歳）を考えると、15年間の保証期間経過後に1回はインプラントの更新が必要となるので、その更新費用についても本件事故と相当因果関係のある損害と認められるべきである旨主張する。

証拠によれば、保証期間経過後にインプラントを入れ替える場合、1本当たり25万2000円の費用を要することが認められる。

他方、上記保証期間の定めによれば、原告が着用しているインプラントは、最低でも15年間は良好な機能・美観を保持できるように設計・製作されていることが推認できるところ、15年経過後に必ずインプラントを更新しなければならないのかどうかは証拠上定かではなく、インプラントについて標準的な耐用年数が定められていることを示す的確な証拠も存在しない。

そうすると、本件の証拠上、原告が34歳の時に着用したインプラントについて、一般に歯の喪失が急増するとされる50歳代（顕著な事実[厚生労働省のウェブサイト「歯の健康」のカテゴリ参照]）を過ぎた60歳到達までの26年間を健康な歯の維持が期待できる期間として考えた場合に、この期間中にインプラントを更新しなければならない蓋然性が高いとまでは認め難いから、インプラントの更新費用を本件事故と相当因果関係のある損害と認めることはできないというべきである。

ウ なお、原告は、インプラント治療終了後の将来分を含む定期検診のための通院に伴う通院慰謝料を前記(7)の通院慰謝料とは別建てで請求しているが、インプラントのメンテナンスを目的とする通院は、一般の成人が口腔内の衛生を保持するためには等しく受診することが必要な一般的な定期歯科検診の延長線上にあるものと位置付けるのが相当であり、通院の継続自体に格別精神的苦痛を伴うものとは評価し得ないから、インプラントのメンテナンスを目的とする将来分を含む通院を治療行為と同視して、前記(7)の通院慰謝料とは別異の慰謝料を発生させるものと考えすることはできないし、また、これを通院慰謝料の増額事由として斟酌するのも相当でないというべきである。

エ したがって、原告のインプラントのメンテナンス・更新に関する諸費用等については、いずれも本件事故と相当因果関係のある損害とは認められない。

(10) その他の精神的苦痛に対する慰謝料

原告は、本件事故が原因となって前記(7)及び(8)の各慰謝料のみでは賄いきれない多大な精神的苦痛を被ったので、別途100万円の慰謝料が認容されるべきである旨主張する。

しかし、原告が主張する特別の事情のうち、永久歯を2本失ったことに関する諸事情(前記第2の3(3)原告の主張コ(ア)ないし(エ)及び(カ)の前段)は、交通事故によって永久歯を2本失った者が通常経験する範囲内の出来事や不利益であるといえ、これに伴う精神的苦痛については既に前記(7)及び(8)の通院慰謝料及び後遺障害慰謝料を算定する過程で評価済みであると考えるのが相当であるから、上記諸事情を改めて慰謝料の増額事由として考慮することはできないというべきである。

また、原告が主張する特別の事情のうち、被告への相談に基づいて株式会社Bを被告とする別件訴訟を提起したことに関する事情(同(カ)の後段)は、原告が本件ブロックの設置が道路法違反となるのかどうかを被告に問い合わせて、被告から同法32条違反となる旨の回答を得たことが、本件ブロックの設置者と思われた同社に対する別件訴訟の提起に踏み切る契機となったという経緯があり、結果的には敗訴に終わった別訴訟の遂行過程で原告が多大な労力と時間を費やさざるを得なくなって、原告の日常生活や人生設計にも何らかの影響が及んだ可能性があることは否定できないとしても、このような別件訴訟に関して原告が被った精神的苦痛を本件事故と相当因果関係のある損害と認めるのは困難である。

一方、原告が主張する特別の事情のうち、エネルギー管理士試験を受験できなくなったとする点(同(オ))については、原告が専門資格を取得するための勉強に数百時間を割いており、試験会場に向かう移動の途中で本件事故に遭ったことによって、これまでの勉強の成果を試す機会が無に帰したというのであるから、無事受験できていた場合の試験結果が果たして良いものとなっていたのかどうかを知る由はないとしても、少なくとも、試験を目標に膨大な時間を割いて努力してきた勉強の成果を試す機会すらも失われてしまったことに伴う原告の精神的苦痛は、通常通院慰謝料及び後遺障害慰謝料の範囲では評価し尽くされていない特別な事情によって発生したものとみる余地が十分あり得るべきである。そして、証拠及び弁論の全趣旨を総合すれば、本件事故によってエネルギー管理士試験を受験できなくなったことに伴う原告の精神的苦痛に対する慰謝料は、10万円と評価するのが相当である。

したがって、本件においては、前記(7)及び(8)の各慰謝料に加えて、更に10万円の慰謝料を認容すべきである。

(11) 結論

以上を合計すると、本件事故による原告の損害額は217万2302円であると認められるので、これに前記2で認定した原告の過失割合(2割)を考慮すると、本件で被告が賠償すべき損害額は173万7841円となる。

第4 結語

よって、本訴請求は、173万7841円及び平成26年3月12日以降の遅延損害金の支払を求める限度で理由があり、仮執行宣言については、事案に鑑みこれを付すのは相当でないので、主文のとおり判決する。