

# 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〉

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、38 万 4745 円及びこれに対する平成 28 年 6 月 9 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 3 分し、その 1 を原告の負担とし、その余は被告の負担とする。

## 事実及び理由

### 第 1 請求の趣旨

被告は、原告に対し、57 万 4743 円及びこれに対する平成 28 年 6 月 9 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 事案の骨子

本件は、被告が管理する道路を自転車で通行中に転倒し負傷した原告が、被告に対し、当該道路の設置管理に瑕疵があるとして、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害金 57 万 4743 円及びこれに対する本件事故の日である平成 28 年 6 月 9 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る事案である。

#### 2 前提事実（当事者間に争いがないか、掲記の証拠及び弁論の全趣旨等により容易に認められる事実）

##### (1) 本件事故の発生

ア 日時 平成 28 年 6 月 9 日午後 8 時 30 分頃

イ 場所 A 市〇〇〇〇町・・・

ウ 原告車両 自転車（ロードバイク）

エ 事故態様

(ア) 本件事故現場付近の状況

本件事故現場は、南北に延びる A 市道 B 線（以下「本件道路」という。）と東西道路とが交わり、信号機のある交差点（以下「本件交差点」という。）の北行車線の本件交差点の入口付近である。

(イ) 本件隙間の存在

本件道路は片側 2 車線（本件交差点付近では一部 3 車線）の直線道路で、歩車道の別のある道路であるが、その北行車線の外側線と歩道との間（以下「本件路肩部分」という。）には、本件事故現場の前後少なくとも各数十 m の長さにわたって、直線状に幅約 2 cm の隙間（以下「本件隙間」という。）がある。なお、歩道は、自転車通行可である。

(ウ) 本件事故の状況

原告は、自転車に乗って、本件路肩部分を走行していたところ、自転車の前輪が本件隙間に挟まり、自転車が急停止し、原告は、自転車から前方に投げ出され、転倒した。

(2) 原告は、本件事故により左小指中手骨骨折、右手打撲傷、左第 6 肋骨骨折の傷害を負った。

(3) 被告は、本件道路の設置管理者である。

### 3 争点及び当事者の主張

(1) 本件隙間が設置管理上の瑕疵に当たるか

（原告の主張）

本件隙間は、自転車のタイヤがはまり込む程度隙間であり、同隙間がおおよそ数十メートルにわたって、自転車が走行し得る路肩部分にある状態は、道路が通常有すべき安全性を欠いたものである。

（被告の主張）

本件道路においては、自転車は本件路肩部分を通行する必要はないから、本件路肩部分を自転車が通行することを前提とした安全性を考慮する必要はない。

また、本件隙間は 2 cm と幅の狭いものであって、排水という目的を十分ならしめる範囲で可能な限り隙間を狭くしているのであり、自転車等の車輪等がはまり込むことのないように配慮されている。あえてかかる狭い隙間にはまり込む可能性のある自転車を運転するのであれば、運転者において注意することが求められているというべきである。

本件事故は、原告による前方注視義務違反によって生じたものであり、本件路肩部分が通常有すべき安全性を欠くために起こったものではない。

(2) 損害

（原告の主張）

ア 人損

(ア) 治療費 1 万 6570 円

a X 医院

平成 28 年 6 月 10 日から同年 8 月 3 日まで（治療期間 55 日間、実通院日数 6 日間）

b Y 病院

平成 28 年 6 月 13 日から同年 7 月 4 日まで（治療期間 22 日間、実通院日数 2 日間）

(イ) 通院交通費 1224 円

a X 医院

片道 6.0 km × 2 × 15 円 × 6 日 = 1080 円

b Y 病院

片道 2.4 km × 2 × 15 円 × 2 日 = 144 円

(ウ) 通院慰謝料 48 万円

イ 物損

修理費 2 万 4700 円

ウ 弁護士費用 5 万 2249 円

オ 以上合計 57 万 4743 円

(被告の主張)

いずれも知らないし否認。

### 第 3 当裁判所の判断

#### 1 争点 (1) (本件隙間が設置管理上の瑕疵に当たるか) について

##### (1) 認定事実

前記前提事実、後掲証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

ア 本件路肩部分には「クリーン側溝 300S」という呼び名のコンクリート製の側溝（以下「クリーン側溝」という。）が設置されている。クリーン側溝は幅 46 cm で、天井部の真ん中（左右の端から 22 cm）に幅 2 cm の直線状のスリットが設けられている。このスリットは、道路の排水を目的とするもので、左右の端からスリットに向けて 2% の勾配がある。本件隙間は、本件路肩部分にクリーン側溝が連続して設置されたことでスリットが直線状に連続したものである。

車道外側線の一部が本件路肩部分に設置されたクリーン側溝にかかっており、車道外側線と本件路肩部分に段差はない。本件路肩部分の歩道側には、高さ 15 cm ほどの縁石が設けられている部分もあるが、店舗等への進入のため縁石のない部分も多く、縁石のない部分には、本件路肩部分と歩道部分との間には、自転車の通行に支障を来すような段差はない。本件路肩部分を含むコンクリート部分は幅約 50 cm あり、本件隙間は、コンクリート部分のほぼ真ん中あたりに位置する。

イ 原告が本件事故当時乗っていた自転車は、ロードバイクと呼ばれるスポーツタイプの自転車で、幅 23 mm 規格のタイヤが装着されていた。幅 23 mm 規格のタイヤは、ロードバイクにおいては標準的なものである。

ウ 原告は、通勤するために本件道路を日常的に使用していたが、自動車を使用することがほとんどで、月に 1 回程度、マウンテンバイクで通勤することはあったものの、ロードバイクで本件道路を走行したことはあまりなく、本件路肩部分に本件隙間があることに気付いていなかった。

エ 本件事故当時、原告は、帰宅した後、再度、所要で勤務先に行くため、ロードバイクに乗って、本件道路を走行していた。原告は、自分の感覚で時速 20 km 程度の速度で、本件道路の外側線の車道側を走行し、後方から自動車が来ると、時折、本件路肩部分を走行して自動車を避けるなどしていたが、本件交差点に近付き減速したところ、本件事故にあった。

オ 平成 28 年 7 月に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」には、「自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの溝蓋（グレーチング蓋）については、エプロ

ン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高い物等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことが望ましい。また、路面標示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないように留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、自転車の安全な通行を阻害する轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。」との記載がある。

- (2) 国家賠償法2条1項にいう营造物の設置又は管理の瑕疵とは、营造物が通常有すべき安全性を欠いている状況にあることであり、このような瑕疵の有無は、当該营造物の構造、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と解される。

これを本件についてみると、道路交通法上、自転車を含む軽車両は、車道の左側に寄って走行しなければならないが、自動車が同一車線の後方から迫ってきた場合、安全に自動車に追い越されるために、車両外側線の外側（歩道側）を走行することは、原告も述べるとおり、軽車両にとっては特段不自然な走行ではないというべきである。そして、本件路肩部分は、車道外側線と段差がなく、本件隙間が2cmと幅が狭いことに照らすと、路外施設の出入りだけでなく、上記のような軽車両の走行方法も含め、北行車両の通行も当然想定されていた部分であると認められる。

しかし、車道外側線の一部が本件路肩部分に設置されたクリーン側溝にかかっているから、車道外側線の外側から本件隙間まで20cm未満の幅しかなく、本件隙間は2cmの幅で数十mの長さにわたって直線状にあるため、コンクリート上の黒い直線と見え、それが隙間（溝）であると認識できないおそれのある形状であり、かつ、本件隙間に向けて2%の勾配があるから、本件隙間に近付かないように意識して直進走行しないと、徐々に本件隙間に近付いていく可能性のある構造となっている。また、ロードバイクの普及率はいまだ高くないとはいえ、ロードバイクが車道を走行することは既に珍しい光景ではなく、2cmの幅の隙間はタイヤのはまり込みを抑制するには広過ぎる幅というべきである。

以上によれば、本件道路を走行するロードバイクが本件路肩部分を走行することは十分想定できるにもかかわらず、ロードバイクのタイヤがはまり込む可能性があり、車道外側線の外側から20cm未満の極めて近いところにあり、隙間と認識できないおそれのある形状で、隙間と認識していないと隙間に近付いていく可能性のある構造となっている本件隙間を有する本件路肩部分は、通常有すべき安全性を欠いている状況にあるというべきであるから、設置・管理の瑕疵に当たるといえるべきである。

なお、被告は、調査の結果、あえて本件路肩部分を走行する自転車はほとんどなかった旨主張するところ、確かに本件路肩部分を走行する自転車はほとんどないが、当該調査は平日の午前7時から午前9時までの通勤、通学の時間帯と午後5時から午後7時までの帰宅の時間帯に行われているから、本件道路を日常的に通行する自転車が調査対象となったものと推認できるところ、それらの自転車利用者は本件隙間の存在を知って、あえて本件路肩部分の走行を避けている可能性もあるから、本件路肩部分を自転車が走行するが想定されていないということとはできない。

- (3) もっとも、本件路肩部分を走行するとしても、車道外側線の外側には内側よりも段差等が多く、車道外側線の外側を通行する場合は内側を走行する場合よりも注意を払う必要があり、本件隙間についても注意深く観察すれば、タイヤのはまり込む可能性のある隙間であることを認識することは可能であったというべきであるから、原告にも過失があるというべきであり、過失相殺として原告に生じた損害の3割を減額するのが相当である。

## 2 争点 (2) (損害) について

原告は、本件事故により、以下の損害を被ったことが認められる。

### (1) 人損

ア 治療費 1万 6570 円

(ア) X 医院

平成 28 年 6 月 10 日から同年 8 月 3 日まで (治療期間 55 日間、実通院日数 6 日間)

(イ) Y 病院

平成 28 年 6 月 13 日から同年 7 月 4 日まで (治療期間 22 日間、実通院日数 2 日間)

イ 通院交通費 1224 円

(ア) X 医院

片道 6.0 km × 2 × 15 円 × 6 日 = 1080 円

(イ) Y 病院

片道 2.4 km × 2 × 15 円 × 2 日 = 144 円

ウ 通院慰謝料 45 万円

原告の傷害の内容、程度、治療状況など一切の事情を考慮すると、通院慰謝料は 45 万円が相当である。

### (2) 物損

修理費 2万 4700 円

### (3) 過失相殺

上記合計 49 万 2494 円から、3 割過失相殺すると、34 万 4745 円となる。

### (4) 弁護士費用 4 万円

本件事案の内容、認容額その他諸般の事情を考慮すると、本件事故と相当因果関係のある弁護士費用を 4 万円と認めるのが相当である。

3 よって、原告の請求は 38 万 4745 円及びこれに対する平成 28 年 6 月 9 日から支払済みまで年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるから認容し、その余は理由がないから棄却することとする。