

小雨時の原動機付自転車による転倒事故の原因は、橋梁ジョイントの形状等にあるとして道路の設置・管理瑕疵が争われた事例

〈平成 29 年 9 月 13 日 徳島地方裁判所判決〉

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、827 万 4864 円及びこれに対する平成 25 年 2 月 15 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 5 分し、その 2 を原告の負担とし、その余を被告の負担とする。
- 4 この判決は、第 1 項に限り、仮に執行することができる。

事実及び理由

第 1 請求

被告は、原告に対し、2006 万 6929 円及びこれに対する平成 25 年 2 月 15 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 本件は、原告が、原動機付自転車（以下「本件車両」という。）を運転中に生じた転倒事故（以下「本件事故」という。）が、被告が設置・管理する道路の瑕疵により生じ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、本件事故に基づく損害合計 2006 万 6929 円及びこれに対する本件事故の日である平成 25 年 2 月 15 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らる事案である。

2 前提事実（争いのない事実又は後掲の証拠等により容易に認定できる事実）

(1) 本件事故の発生

日 時 平成 25 年 2 月 15 日 午前 11 時 20 分頃

場 所 A 県〇〇郡〇〇町〇〇番地 B 橋（以下「本件橋梁」という。）付近の一般県道〇〇線（以

下「本件道路」という。)

態 様 東から西へ向けて本件道路を走行していた本件車両がバランスを崩して斜行し、本件橋梁を渡り終えた直後にある本件道路南側のガードレールに衝突した。

(2) 本件事故当時における本件道路の状況

ア 本件道路は、被告が設置管理している県道である。

イ 本件橋梁及びその周辺の状況は、別紙平面図記載のとおりである。※図省略

本件橋梁の東側の本件道路は、本件橋梁を頂点とする緩やかな登板であり、本件橋梁部分はほぼ直線の平坦な道路である。また、本件道路には、本件橋梁も含め中央線（センターライン）の道路標示は設けられていないが、本件橋梁の東側の本件道路の中央部分には割れ目のようなものが数メートル以上にわたって存在する。

ウ 本件橋梁は、昭和 61 年頃の道路拡幅工事によって現在の形となったものであり、元々あった北側の既設橋梁に、金属製のジョイント（以下「本件ジョイント」という。）を用いて、南側の新設橋梁をつなげたものである。

北側の既設橋梁部分は、南側の新設橋梁部分と比べて、道路表面の色合いがやや薄い。

エ 本件ジョイントは、北側の車道外側線から約 2.98 メートル、南側の車道外側線から約 2.23 メートルの位置に存し、金属製部分が幅約 45 ミリメートル、長さ約 12.65 メートルにわたって本件道路上に露出している。その幅約 45 ミリメートルの縦断面は凹型で、北側部分・中央部分・南側部分で高さが異なっており、幅約 25 ミリメートルの中央部分は、北側部分から約 25 ミリメートル低く、南側部分から約 10 ミリメートル低くなっていた。

被告は、平成 25 年 2 月 20 日頃、本件ジョイントに存する段差を埋めるなどの補修工事を行った。

(3) 本件事故当時の天候

本件事故当時、本件道路では小雨が降っており、地面は少しぬれていた。本件道路に最も近い観測地点（C 点）における本件事故当日午前 11 時から 1 時間の降水量は 0.5 ミリメートルであり、同日午前 0 時から午後 0 時までの総降水量は 15.5 ミリメートルであった。

(4) 本件事故後の原告の入通院状況等

ア 原告は、本件事故により、左足関節開放骨折・脛骨神経損傷の傷害を負い、本件事故日である平成 25 年 2 月 15 日から同年 5 月 15 日まで入院し、退院後は、通院治療を続け、平成 26 年 4 月 21 日に症状固定となった。

症状固定日までの実通院日数は合計 28 日である（平成 25 年 5 月は 6 日、同年 6 月は 9 日、同年 7 月は 9 日、同年 9 月は 1 日、同年 11 月は 1 日、平成 26 年 2 月は 1 日、同年 4 月は 1 日）。

また、上記症状固定時、原告は 37 歳であった。

イ 原告は、労働者災害補償保険の後遺障害等級認定において、労働者災害補償保険法施行規則別表第 1 の第 12 級（足指の機能障害）及び第 14 級（下肢の醜状障害）に当たり、併合して第 12 級の障害等級に該当するものと認定された。

3 本件の争点及びこれについての当事者の主張

(1) 本件ジョイントが原因で本件事故が生じたか

（原告の主張）

原告は、本件車両を運転中、本件ジョイントの段差部分でタイヤが滑って右に傾き、立て直そうとしたが段差部分にタイヤを取られてハンドル操作の自由を失い、バランスを失って立て直すことがで

きず、本件道路南側ガードレールに激突したものである。

本件ジョイントの形状や本件事故当日の天候に本件車両の走行位置からすれば、本件事故原因が本件ジョイントにあることは経験則上明らかである。

(被告の主張)

原告の主張は知らないし争う。本件ジョイントの段差部分が本件事故の原因であったとの明確な証拠はなく、事故原因は特定できない。

本件ジョイントあるいはその周辺には、本件車両のスリップ痕やブレーキ痕といった客観的な証拠は全く存しない。また、本件車両のタイヤ幅は約7センチメートルであり、本件ジョイントの段差は最大で1.5センチメートル、幅約2.5センチメートルと軽微であることからすれば、本件ジョイントの段差部分の上を走行したとしても、本件車両が滑ったり、タイヤが右側に落ちたりすることは通常考えられない。さらに、約12.65メートルの本件ジョイント上を本件車両がバランスを崩したまま走行したとは考えられず、仮に本件ジョイントによりバランスを崩したならば、ジョイントに乗り上げた間もない時点で本件車両が転倒していたはずである。加えて、原告は本件車両が左に傾いて倒れていたと供述するが、本件車両の損傷が右側に認められていることと一致しない。

本件事故当時小雨が降り本件橋梁の路面全体が湿潤しスリップしやすくなっていたことや、原告が制限速度を時速15キロメートルも超過する高速度で走行していたことに加え、原告が本件橋梁を走行するのが2回目で慣れない道路であったことからすれば、本件ジョイント以外の路面を滑って本件事故が発生した可能性は十分考えられる。

(2) 本件ジョイントが道路の設置又は管理の瑕疵に当たるか

(原告の主張)

本件ジョイントは、金属製であり、車両の進行方向と同一方向に長さ約12.65メートルにもわたって金属部分が剥き出しの状態が存在しているため、通常の状態でも滑りやすく、スリップ防止のためのゴム素材でカバーするなどの措置が必要な状態であった。そして、このような本件ジョイントが水にぬれると更に滑りやすくなって通行車両がスリップしやすい危険な状態にあったことは経験則上明らかであり、また、本件ジョイントには幅約25ミリメートル、段差約15ミリメートルの段差があるところ、この段差部分にタイヤが取られればバランスを崩しやすい状態にあることもまた経験則上明らかである。

そして、道幅が狭い本件道路にあっては、橋の下に転落することを回避すべく中央付近を走行することはやむを得ないことや、本件橋梁を渡り終えた所には右折できる道路が存在することからすれば、本件ジョイントを原動機付自転車が走行することは容易に想定できた。

それにもかかわらず、被告は、金属部分を剥き出しのまま放置し、段差が生じていることに対しても何らの措置も採っていなかったのであるから、本件道路の設置又は管理の瑕疵があったことは明らかである。

被告は、安全性に問題があると考えたからこそ、本件事故後に本件ジョイントの段差を埋める工事を行ったものである。また、過去に本件ジョイント部分が原因で転倒事故が発生していないことや、転倒の危険を訴える情報提供がなかったとしても、それはたまたま事故が発生していなかったにすぎず、設置又は管理の瑕疵とは無関係である。

(被告の主張)

原告の主張は否認ないし争う。以下のとおり、本件事故現場は、道路状況に応じて必要とされる程度の通常の安全性は十分に確保されていたといえるから本件道路の設置・管理に瑕疵はない。

既設橋梁を拡幅する場合、拡幅部を分離構造とし、縦目地を設ける手法は一般的なものである。本件ジョイントは、長さ約 12.65 メートルで、その一部に段差の幅約 25 ミリメートル、高さ約 15 ミリメートルの段差があったが、比較的軽微であり、直ちに原動機付自転車が走行するに当たり危険があるとはいえない。現に、本件道路では過去に転倒事故は発生しておらず、転倒の危険性を訴える情報提供もなされていなかった。

本件ジョイントは本件道路の中央よりやや左側にあるところ、そもそも車両は道路左側の左寄りを通行しなければならないし、右折のために道路中央寄りを進行するとしても、徐行しなければならない、徐行していれば、本件ジョイント部分を走行しても滑ることは考えられず、仮に滑ったとしても安全に停止することができるはずである。

また、本件ジョイントは本件橋梁の頂点の登板となった中央付近にあり、前方を注視していれば容易に見え、少しのハンドル操作で危険を回避できるものである。

本件道路は県道とはいえ幹線道路ではなく、通行量も頻繁ではなく、地方自治体の限られた予算のもとで、道路交通法に反し道路中央寄りを、制限速度を時速 15 キロメートルも超過して原動機付自転車が走行することを想定して、本件道路の安全確保のために修復に努める義務は被告には存在しない。

被告は、本件事故後、本件ジョイントの段差を埋める工事を行っているが、これは本件事故が生じたことを重く受け止めて安全確保のために行ったというにすぎない。

(3) 過失割合

(被告の主張)

本件事故当時、雨が降り路面が滑りやすくなっていたにもかかわらず、原告は、本件ジョイントに気付きながら、それ以上の前方注視を尽くさず漫然と、制限速度を超過する時速 45 キロメートルで、かつ道路中央寄りを通行する必要性が全くなかったにもかかわらず、本件道路中央寄りを走行していたものである。また、本件事故時、原告は上下スーツの上にダウンジャケット、その上に上下カップを着用し、手袋をはめ、ヘルメットをかぶってバイザーを下ろすなど、見通しが悪く、ハンドル操作やブレーキ操作に支障を及ぼす服装等で運転していた。

以上のとおり、原告の過失は極めて大きく、その割合は 8 割を下らない。

(原告の主張)

争う。原告は、前方を注視して本件車両を運転しており、脇見等は一切していない。道路中央部分に極めて滑りやすい金属部分が剥き出しとなり段差が生じているなどということは到底予測することができず、本件ジョイントの色や形状等や本件事故当時の天候に鑑みても、滑りやすい金属部分が剥き出しになっていることを走行中に事前に認識したうえ回避することは不可能であった。したがって、原告に前方不注視の過失はない。

本件事故発生当時、本件道路の通行量は少なく、対向車両等がなかったことや、本件道路中央寄りを走行することは道路交通法 18 条 1 項に反せず、仮に過失があるとしても、橋の上であることや道路幅が狭く、左端側を走行すれば砂利や落ち葉があつて危険であったことを考慮すれば、原告が時速 45 キロメートルで本件道路中央寄りを走行したことによる過失は極めて軽微なものというべきである。また、原告は普段から上下スーツの上にダウンジャケット及び上下カップを着て、手袋をはめ、ヘルメットのバイザーを下ろして本件車両を運転していたから、そのような服装等によりハンドル操作等を誤った可能性はない。

以上のとおり、原告に過失はなく、仮にあるとしても極めて軽微なものにすぎない。

(4) 損害

(原告の主張)

ア 治療費	43万 1971円
(ア) 症状固定時まで	39万 5821円 (文書料含む。)
(イ) 症状固定後のリハビリ費用	3万 6150円

症状固定後のリハビリを行ったのは、原告が本店営業部へ異動した後、やや体への負担が大きくなり、人差し指や薬指の曲がりが大きくなって症状固定前よりも足先部分及び足首の関節回りの痛みがひどくなったからである。症状固定時の状態を維持、回復するためのリハビリであり、本件事故の相当因果関係内の損害である。

イ 入院雑費	13万 5000円
ウ 休業損害	30万 0233円
エ 逸失利益	1378万 6457円

本件事故の前年の年収は451万0665円であったが、原告の勤務先が地方銀行であり、給与体系からみて原告も毎年3200円の昇給が45歳まで継続する蓋然性が高く、症状固定時において原告が37歳と比較的若年であったことからすると、本件事故がなければ役職に就任できた可能性が高く、年収増加の蓋然性が高かった。したがって、賃金センサス平成25年男性大学・大学院卒全年齢平均の640万5900円を基礎収入とすべきである。また、後遺障害の等級は12級であり、従前の営業業務に復帰できなくなったほか、今のところ大きな減収に至っていないのは原告本人の努力と職場の特別の配慮によるものであるから、労働能力喪失率は14%とすべきであり、原告は症状固定時37歳であったから、労働能力喪失期間は30年である。

(計算式)

640万5900円×14%×30年のライプニッツ係数15.3725≒1378万6457円

オ 傷害慰謝料	234万円
---------	-------

原告は、左足のすねから骨が飛び出て、足関節の骨も粉碎骨折したものであるうえ、2度の全身麻酔を伴う手術を受け、相応の期間眠れないほどの激痛に見舞われていたものであり、重大な精神的苦痛を被った。

カ 後遺障害慰謝料	290万円
キ 物損	4万 4148円

本件事故時に着用していたスーツは平成24年10月が11月頃に4万1640円で購入し、購入金額の9割程度は価値が残存していたと考えられるから、新たにスーツを購入した金額である3万4158円は認められるべきである。

また、靴については購入時期、価格は不明であるが、新たに靴を購入した金額である9990円は認められるべきである。

仮に額の立証ができていないとしても、民訴法248条の法理に基づいて一定の金額が認容されるべきである。

ク 交通事故証明書取得代金	660円
ケ 既払金	167万 1540円

原告は、労働者災害補償保険障害給付一時金として上記額の金員を受領しているので、これを上記エの逸失利益から差し引く。

コ 弁護士費用	180万円
---------	-------

サ 合計（ア～ク－ケ＋コ） 2006万6929円

（被告の主張）

ア 原告の主張ア（治療費）については、（ア）は認め、（イ）は争う。

症状固定後のリハビリをしなければ原告の症状が悪化するとは考えられず、本件事故との因果関係が認められない。

イ 原告の主張イ（入院雑費）は認める。

ウ 原告の主張ウ（休業損害）は争う。

エ 原告の主張エ（逸失利益）は争う。

原告の後遺障害が銀行員としての業務を遂行する上で障害となるとは考えられず、実際に後遺障害による減収はほとんど発生していないから、逸失利益は認められない。

仮に逸失利益が認められるとしても、賃金センサスの全年齢平均を基礎収入とするのは、事故当時無収入であった場合やおおむね30歳未満の若年労働者の場合に限られる。原告が主張する昇給の可能性は抽象的なものにすぎない。よって、基礎収入は原告の本件事故前の年収である451万0665円とすべきである。

また、原告は、本件事故の前後で担当業務が変更となっているが、それは勤務先の指示によるものではなく、原告の申告に基づく勤務先の配慮の結果によるものであるから、原告が希望すれば、元の担当業務に復帰する可能性は十分ある。また、元の担当業務と現担当業務とで昇給の差異はほとんどないことなどからすれば、原告の年収は確実に増加していくと思われる。そうすると、原告が将来にわたって減収となる蓋然性があるとまではいえず、少なくともその割合が14%に及ぶとは考えられない。

オ 原告の主張オ（傷害慰謝料）は争う。

原告は、平成25年8月以降9か月で4回しか通院していないから、通院日数については約5か月と算定し、180万円程度が相当である。

カ 原告の主張カ（後遺障害慰謝料）は認める。

キ 原告の主張キ（物損）は争う。

原告が本件事故当時着用していたスーツ及び靴の購入時期及び購入代金が不明である上、原告が本件事故後にそれより低額の物を購入したかどうかについても不明であるから、原告の主張は認められない。また、民訴法248条を適用する場面ではない。

ク 原告の主張ク（交通事故証明書取得代金）は認める。

ケ 原告の主張ケ（既払金）は認める。

コ 原告の主張コ（弁護士費用）は争う。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実

前記前提事実、後掲の証拠、原告本人の供述及び陳述（ただし、いずれも後述のとおり採用しない部分を除く。）並びに弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

(1) 本件事故前の原告の勤務状況等

ア 原告は、大学を卒業後、平成12年4月に株式会社D銀行に入行し、当初の約2年間は内勤業務に従事した後、本件事故まで10年以上にわたって、バイクに乗って顧客を回り、商品の案内・販売、

集金等を行う渉外業務に従事していた。本件事故当時は、平成25年2月1日から同行E支店（以下単に「E支店」という。）で勤務していた。

イ 原告の平成24年の年収は、451万0665円であった。

(2) 本件事故の状況等

ア 原告は、平成25年2月15日午前11時頃、顧客の自宅を訪問するため本件車両に乗って、E支店を出発した。原告は、上下スーツの上にダウンジャケットを着用し、小雨が降っていたため、その上から上下カッパを着ていた。また、手には手袋をはめ、バイザータイプのヘルメットをかぶり、バイザーを下げていた。

イ 原告は、本件車両を時速約45キロメートルで運転して本件道路を東から西に進行し、同日午前11時20分ころ、本件橋梁の手前に差し掛かった。原告は、前方の本件道路中央に、道路の中央線のような線とその先の本件橋梁上に線のように見える本件ジョイントを認識したが、交通量も少なかったことなどから、本件道路の中央寄りを走行し、そして、本件車両が本件ジョイントに差し掛かるとすぐに滑るような感覚となり、同時にタイヤが右側に落ちてハンドルを右に取られ、原告が回避しようとしてブレーキを掛けるとともにハンドルを左に切り返すと、今度は左側にハンドルが取られ、再度右に切り返そうとしたが、バランスを崩したまま、本件道路南側のガードレールに衝突し転倒し、原告の左足のすねの辺りがガードレールの下に挟み込まれた。

(3) 本件事故後の原告の状況

ア 原告は、本件事故により平成25年5月末頃まで特別休暇をとり、同年6月頃職場復帰をすることになったが、これに先立って、原告は人事部の担当者と面談し、左足関節及び左足指の関節機能障害等の本件事故の後遺障害により、バイクの運転や長時間の歩行ができないため渉外業務は難しく内勤業務を希望することや、車の運転に不安があるため鉄道での通勤を希望する旨伝えた。そうしたところ、原告は、D銀行の関連会社である株式会社Fに移動となり、平成25年6月1日に職場復帰し、デスクワークに従事することとなった。

その後、原告は、同年10月からD銀行本店営業部で貸付け補助の業務に従事し、また平成27年8月頃からは、D銀行G支店において貸付け業務に従事している。

イ 原告の平成25年の年収は429万1236円であり、平成26年の年収は424万4958円であった。

(4) 給与体系等

原告の給与は、①本給資格給と号俸給で構成される本給と②従事する職務内容と遂行実績に対して支払われる職務給から成る。

このうち、号俸給は、45歳に至るまで1年に4号俸昇給するのが標準とされており、本件事故当時の原告の資格（H）では、年間月額3200円昇給することとなっていた。

また、職務給は、職務等級と評価ランクによって決定され、職務等級は職務種類と職務等級要素により、評価ランクは人事考課により決定されているところ、本件事故前の原告の職務給は月額8万7500円（I）であったが、本件事故後は、平成25年11月以降が月額8万6000円（J）、平成26年4月頃以降が月額6万8500円（K）、平成27年4月頃以降が月額7万7000円（L）であった。

2 争点 (1) (本件ジョイントが原因で本件事故が生じたか) について

(1) 本件橋梁付近の本件道路の状況は、前記前提事実(2)イのとおりであり、本件橋梁はほぼ直線の平坦な道路である。また、同ウ及びエのとおり、本件ジョイントは滑りやすい金属製の凹型をしたものであり、僅かながらもその左右に段差があった。そして、前記前提事実(3)のとおり、本件事故当日

の降水量はさほど多くなく、本件事故発生ころに本件橋梁上に水たまりができていたことを窺わせる事情はない。

以上のような道路状況のもと、原告は、前記認定(2)イのとおり、本件ジョイント部分に差し掛かるとすぐに本件車両のバランスを崩し、そのままバランスを取り戻すことができず、斜行しながら進行し、本件道路南側のガードレールに衝突したものである。

そうすると、上記の本件橋梁は本件ジョイントの形状、材質等に、本件事故発生時の原告車両の動きを併せ考慮すれば、本件事故は原告が本件車両で本件ジョイント部分を走行したために発生したものであると認められる。

(2) これに対し、被告は、本件事故の原因が本件ジョイントであることを否認するとともに、前記第2の3(1)のとおり主張し、本件車両は本件ジョイント以外の原因で滑った可能性があるとして主張する。

しかし、被告が主張するように、本件車両が本件ジョイントの上を通過中に滑った場合、直ちに転倒するとは限らず、原告が供述するように、バランスを立て直そうとして操作するうちに転倒に至ることも十分あり得るといえる。また、ガードレールに衝突した後、原告や本件車両がどのように転倒したかについて原告に明確な記憶がなく、衝突後の本件車両の転倒状況が不明である以上、本件車両の損傷が右側に認められることと、左側に傾きながらガードレールにぶつかったという原告の供述が整合しないとしても、原告の供述全体の信用性自体が否定されるものではない。そして、その他被告が主張する事情はいずれも前記判断を覆すに足るものではなく、被告の主張を採用することはできない。

3 争点 (2) (本件ジョイントが道路の設置又は管理の瑕疵に当たるか) について

(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、その営造物が通常有すべき安全性を欠く場合をいい、この瑕疵があったとみられるかどうかは、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（最高裁昭和45年8月20日第一小法廷判決・民集24巻9号1268頁、最高裁昭和53年7月4日第三小法廷判決・民集32巻5号809頁参照）。

これを本件についてみるに、前記前提事実(2)ウ及びエのとおり、被告による拡幅工事の結果、本件橋梁上に存在するようになった本件ジョイントは、南側部分と北側部分とで約15ミリメートルの高低差があり、東西の長さが約12.65メートルにわたる凹型の金属製のものである。本件道路は、四輪車のみならず、より安定性の低い二輪車も走行することが想定される一般道路であるところ、二輪車が本件ジョイント上を走行した場合は、滑りやすい金属製であることや段差があることから、タイヤを取られてバランスを崩す危険性は十分にあるといえ、降雨時には更にその危険性は高くなるものといえる。

そうすると、このような危険性のある本件ジョイントが存する本件橋梁は、車両が通行する道路が通常有すべき安全性を欠くものであったいわざるを得ないから、本件ジョイントに対し何らの措置も講じなかった被告には本件橋梁の設置・管理に瑕疵があったものと認められる。

(2) これに対し、被告は、前記第2の3(2)のとおり主張し、本件橋梁の設置・管理に瑕疵はない旨主張する。

しかし、本件ジョイントは、本件道路の中央から南側（本件車両の進行方向左側）に存しているうえ、道路交通法上、道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、左側に寄らずに通行することも許容されている（道路交通法18条1項ただし書）ことからすれば、二輪車が原則左側通行であることは、本件ジョイントに対し何らの措置を採らない合理的な理由とはならない。また、被告は、原動

機付自転車が制限速度を超過する速度で走行することを想定して安全確保に努める義務はない旨主張するが、前述のような本件ジョイントの形状からすると、仮に制限速度の範囲内での走行であっても事故が生じる危険性は否定し難く、被告の主張は採用し得ない。さらに、これまでに本件橋梁で転倒事故が発生していないことや危険性を訴える情報提供がなかったとしても、たまたま事故が発生せず、また危険を感じた者がいなかったにすぎないともいえる。そして、その他に被告の主張する事由はいずれも、前記判断を左右するに足るものではない。

したがって、被告の上記主張は採用し得ない。

4 争点 (3) (過失割合) について

前記前提事実(2)ウのとおり、本件橋梁の既設橋梁部分と新設橋梁部分の表面の色合いは若干異なり、本件ジョイント周辺とその北側・南側部分にも色などの差がある。そして、本件橋梁に至る約 30 メートル手前の地点で、金属製の本件ジョイントが本件橋梁上に存在することは目視により認識可能であった。しかるに、原告は、本件ジョイントについて、それが金属製のものであることや段差が存することに気付いていなかったものである。

したがって、原告は、本件ジョイント上を走行することにより二輪車の安定走行が妨げられるかもしれないと予見することができ、簡単なハンドル操作で本件事故の発生を回避できたにもかかわらず、これを怠ったものといえる。

また、原告は、制限速度時速 30 キロメートルを時速約 15 キロメートル超過する時速 45 キロメートルで走行しており、これにより、ハンドル操作が困難となり、本件事故の回避ができなかったものと認められる。

以上によれば、原告には、損害の発生・拡大に寄与した過失が認められるところ、その内容に鑑み、本件事故の発生につき、原告に 4 割の過失を認めるのが相当である。

被告は、原告の本件事故当時の服装等自体に問題があった旨主張するが、渉外業務に従事していた原告は、降雨時には普段からそのような格好で運転しており、本件事故発生まで、上記の服装により見通しが悪くなったり、ハンドル操作等に支障が生じたりしたことを窺わせる事実も見当たらず、被告の上記主張は採用し得ない。

5 争点 (4) (損害) について

(1) 治療費 39 万 5821 円

症状固定時までの治療費については争いがない。

原告の後遺障害は、症状固定をもって、以後の療養効果が期待できない状態になったものと推認され、診療録においても、変化なしや現状維持の記載が見られ、上記推認を覆すに足りる立証はない。原告は、疼痛レベルの変化を主張するが、他覚的所見に基づくものではなく、採用し得ない。

よって、症状固定後のリハビリに要した治療費については、相当因果関係内の損害とは認められない。

(2) 入院雑費 13 万 5000 円

争いがない。

(3) 休業損害 30 万 0233 円

前記認定(1)イ及び(3)イのとおり、原告の平成 24 年の年収は 451 万 0665 円、平成 25 年の年収は 429 万 1236 円、平成 26 年の年収は 424 万 4958 円であり、本件事故前である平成 24 年の年収から比

べると、平成 25 年は 21 万 9429 円、平成 26 年は 26 万 5707 円それぞれ減収となった事実が認められる。

そして、前記前提事実(4)アのとおり、原告の症状固定日は平成 26 年 4 月 21 日であるから、平成 26 年の減収のうち 8 万 0804 円（ $\equiv 26 \text{万} 5707 \times 111 \text{日} \div 365 \text{日}$ ）について、本件事故と相当因果関係内の休業損害と認めるのが相当である。

よって、休業損害は、30 万 0233 円（ $= 21 \text{万} 9429 \text{円} + 8 \text{万} 0804 \text{円}$ ）となる。

(4) 逸失利益 970 万 7627 円

ア 基礎収入

前記 1(1)のとおり、本件事故があった前年である平成 24 年の原告の年収は 451 万 0665 円であって、原告が症状固定時 37 歳であったことからすれば、逸失利益を算定する際の基礎収入は、451 万 0665 円とするのが相当である。

この点、原告は、本件事故がなければ、役職に就任できた可能性が高く、年収増加の蓋然性が高かった旨主張するが、抽象的な可能性をいうものにすぎず、原告の主張を認めるに足りる証拠はなく、原告の主張は採用し得ない。

イ 労働能力喪失率

前記前提事実(4)イのとおり、原告には、障害等級第 12 級の足指の機能障害と第 14 級の下肢の醜状障害の後遺障害が残っているところ、これらの後遺障害により原告は 10 年以上担当した渉外業務の担当から外れることを余儀なくされ、そのために職務給の減少につながったものと認められる。

原告の現実の減収額はそれほど大きいものではないが、これは、原告の担当業務がデスクワークに変更になった後も、原告の足への負担を軽減する努力や、勤務先からの配慮によるものといえるから、原告の労働能力喪失率は、14%と認めるのが相当である。

ウ まとめ

以上より、逸失利益は、970 万 7627 円（ \equiv 基礎収入 451 万 0665 円 \times 労働能力喪失率 14% \times 30 年のライプニッツ係数 15.3725）と認めるのが相当である。

(5) 傷害慰謝料 188 万円

前記前提事実(4)アによる原告の負った傷害の程度、入通院期間、通院の頻度等を勘案すれば、傷害慰謝料は 188 万円とするのが相当である。

(6) 後遺障害慰謝料 290 万円

争いはない。

(7) 物損 8000 円

原告は、本件事故当時着用していたスーツ及び靴について、少なくとも本件事故後購入したスーツ及び靴の代金相当額の損害を被った旨主張する。

本件事故時着用していた靴については、購入時期や購入価格を裏付ける的確な証拠がない。他方、スーツについては、本件事故発生の僅か約 4 か月前の平成 24 年 10 月頃に 4 万 1640 円で購入したものと認められる。そして、スーツなどは一旦着用すると市場価値が著しく低下することや、本件事故発生時のスーツ状態が不明ではあることをも考慮すれば、事故当時着用していたスーツの時価相当額は、購入代金の 2 割程度である 8000 円と認めるのが相当である。

(8) 交通事故証明書取得代金 660 円

争いはない。

(9) 過失相殺 919 万 6404 円

上記(1)～(8)の合計額は、1532万7341円であり、ここから4割の過失相殺をすると、損害額は、919万6404円となる。

(10) 損益相殺

原告は、労働者災害補償保険障害給付一時金167万1540円の支給を受けていることは当事者間に争いはなく、これを休業損害・逸失利益の損害から控除すると原告の損害額残金は、752万4864円となる。

(11) 弁護士費用 75万円

本件事案の内容や審理の程度等を考慮し、上記金額を相当と認める。

(12) 合計 827万4864円

以上によれば、原告の損害額は、合計827万4864円である。

6 結論

以上の次第で、原告の請求は、827万4864円及びこれに対する本件事故発生日である平成25年2月15日から支払い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限度で理由がある。よって、主文のとおり判決する。