

## 二人乗りで速度超過をしていた原動機付自転車の衝突事故において道路の管理の瑕疵が争われた事例

### —三原市道原動機付自転車衝突事故損害賠償請求事件—

道路局道路交通管理課 岡崎 之彦

〔二審判決〕平成二七年八月四日

広島地方裁判所 請求一部認容（被告控訴）

〔控訴審判決〕平成一八年二月二日

広島高等裁判所 請求一部認容（確定）

#### はじめに

国家賠償法二条一項の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ことをいい、瑕疵があったか否かは、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。

今回の事例紹介は、二人乗りで速度超過をしていた原付自転車の衝突事故において、原告が道路管理者に対し、国家賠償法二条一項に基づき、損害賠償を請求した事件を取り上げ、道路の通常有

すべき安全性についての裁判所における判断を紹介することとする。

#### 一 事案の概要等

##### 1 事案の概要

Aは、平成一三年四月一二日、後部座席に友人を乗せ、三原市内の市道を原動機付自転車（以下「事故車両」という。）を運転して南方向に進行していたが、歩道上の街路樹に衝突して死亡した。そこで、Aの両親である被控訴人らが、同市道に設置されたマンホールが、先の三月二四日に発生した芸予地震により隆起し、逆に沈下した周囲のアスファルト舗装との間に段差（以下「本件段差」という。）が生じていたため、事故車両はバランスを失って、本件事故が発生したとして、市道を管理する控訴人に対し、国家賠償法二条一項に基

づいて損害賠償を求めらるる事案である。

##### 2 訴訟の経緯

原審は、本件段差により本件事故が発生したとして、合計二、八三六万円と損害金の支払を命じた。なお、原審は、Aには、速度超過、定員外乗車、ヘルメット未装着の過失があったとして、五割の過失相殺をした。

これに対し、道路管理者である控訴人は、原審の裁判所が、本件事故が本件段差により生じたと認定したこと、過失相殺の割合を5割しか認めなかったことを不服として、控訴を提起した。

##### 3 争いのない事実等

争いのない事実及び証拠、弁論の全趣旨によ

り認定することができる事実、次のとおりである。

(1) 本件事故

本件事故の概要は次のとおりである。

ア 日 時…平成一三年四月一二日

午後一時五〇分ころ

イ 場 所…三原市円一町内の三原市円一町

一号線

ウ 運転者…A (昭和六〇年三月四日生)

エ 事故車両…原動機付自転車

オ 同乗者…B

カ 態 様…事故車両が歩道上の街路樹に衝

突

(2) 本件市道

三原市円一町一号線は、控訴人が管理する市道である。三原駅前から市街地を南下して沼田川に至る市道であり、通行量は比較的多い。本件事故現場付近の市道は、車道は片側一車線で、その外側に自転車専用通行帯が設けられ、これらは一体としてアスファルト舗装され、その間には白線が引かれている。同通行帯の外側には蓋付側溝があり、その外側は歩道である。

(3) 本件マンホール

事故車両が衝突した街路樹から北方約二二mの本件市道上に幹線マンホールNo18がある。本件マンホールは、広島県土木事務所長が三原市長から

本件市道の占用許可を受けた沼田川流域下水道事業に伴う人孔である。

本件マンホールは、本件市道東側の自転車原付専用通行帯の中央のやや歩道よりに設置されている。同通行帯の幅は一・二五mであり、本件マンホールの直径は六二・五cmであり、同通行帯を通行する自転車、原動機付自転車の多くが本件マンホールの上を通過する状況にある。

(4) 芸予地震

平成一三年三月二四日午後三時二八分、安芸灘を震源とするマグニチュード(M)6.4の芸予地震が発生し、広島県南部に大きな被害を惹起した。広島県土木事務所では、同日午後五時ころ、幹線マンホール部の二カ所で段差が発生したとの情報に接し、午後五時一〇分ころ道路管理者である控訴人に通報するとともに、午後五時三〇分ころ幹線マンホールNo21、No22の現地を確認すると既にバリケードで安全は確保されており、幹線全線についても目視により点検した。また、土木事務所は、同月二六日に控訴人から段差が発生した箇所の復旧依頼を受けて、同月二九日に補修工事を行った。

(5) 本件段差

芸予地震により、本件マンホール周囲のアスファルト舗装は約〇・二cmから五・八cm沈下し、本件マンホールは約四・八cm浮き上がった。

(6) Aの死亡

Aは、平成一三年四月一二日午後二時五〇分ころ、本件事故により、広島県三原市内で死亡した。

(7) 補修舗装工事

平成一三年四月一六日、広島県土木事務所と控訴人とは、本件事故について協議をした。控訴人は、本件マンホールに浮き上がりが見られるので、安全確保の立場から補修を要望したのに対し、土木事務所は、マンホールは土木事務所が補修し、補修までの間はバリケード等で安全を確保するとの対応方針を示した。これに基づき、同月二六日、二七日、土木事務所は、本件マンホールと周囲のアスファルト舗装との上下差を解消する補修舗装工事を行った。

## 二 主な争点と当事者の主張

### 1 本件段差と本件事故との因果関係

(控訴人の責任)

(1) 被控訴人らの主張

芸予地震により本件段差が生じていたから、控訴人は、直ちに安全対策を講じるべきであったのに、これを放置した。その結果、Aは事故車両を運転して本件市道上を走行中、本件マンホールを通過した際に事故車両がバウンドしてバランスを失い、歩道上の街路樹に衝突して本件事故となった。本件事故は、本件市道の瑕疵に起因する。

## (2) 控訴人の主張

本件事故は、先行車が右折合図をしたことにより、Aが事故車両の操作を誤つて発生したものであり、本件マンホールは無関係である。芸予地震により本件段差が生じていたことは認めるが、その高低差は僅かであり、通常の運転をしていれば危険を生じるものではなく、瑕疵とはいえない。本件事故は、Aが、免許取得当日に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用という危険運転をしたことに起因する。

## 2 過失相殺の割合

### (1) 控訴人の主張

Aは、本件事故当日運転免許を取得したばかりで、原動機付自転車にBを同乗させて走行していたのであり、道路交通法五十五条（設備外乗車）、同法五十七条（定員外乗車）の規定に違反し、また、乗車用ヘルメットを装着しないという反則行為を犯している。さらに、本件事故現場の制限速度は、原動機付自転車三〇kmであるが、Aは、制限速度を遙かに超える暴走行為をしていた。以上からすると、Aには重大な過失が存在し、その過失割合は七から八割である。

### (2) 被控訴人らの主張

Aには、本件事故の際に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用の道路交通法違反があるが、A

の過失割合は五〇%が相当である。

## 三 主な争点に対する裁判所の判断

### 主文

控訴人は被控訴人らに対し、それぞれ八三三万円及びこれに対する平成一三年四月二日から支払済みまで年五分の割合による金員を支払え。

### 1 本件段差と本件事故との因果関係

(1) 前記争いのない事実等、証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実を認定することができる。

ア 平成一三年四月二日午後一時五〇分頃、Aは、事故車両にBを乗せて、ヘルメ

ットを着用せずに、本件市道を三原駅方面から沼田川方面に向けて走行していた。本件マンホールの手前約二〇mのところでは、事故車両は車道を走行して先行するC運転の原動機付自転車を追い抜いた。このときの事故車両の速度は、後記2の(2)で検討するとおり時速約五〇kmから六〇kmであった。

イ 事故車両は、その後、車道から自転車専用通行帯に進入したが、本件マンホール上を通過した際に事故車両はバランスを失った。このバウンドで事故車両はバランスを失い、約二二m先の歩道上の街路樹に衝突した。

(2) 前記争いのない事実等の(5)の本件段差の程度に、上記(1)の認定事実を総合勘案すれば、本件段差が、本件事故の原因となつたと認められるが相当である。

(3) この点、控訴人は、本件段差と街路樹との間が約二二m離れているから、本件事故との因果関係はないと主張するが、その趣旨は、本件段差によりバランスを崩したとすると、その状態で約二二m走行したことになる不自然であるというのである。しかし、バウンドしたりバランスを崩したからといって必ずしも転倒するとは限らないから、控訴人の主張には理由がないというべきである。

(4) また、新聞記事には、本件事故が、事故車両に先行して進行していた車両が右折合図をしたことが原因で、Aが事故車両の操作を誤つて発生したと警察はみている旨の記事が掲載されており、控訴人はこの記事を根拠に、同旨の主張をする。しかし、証拠によれば、当時警察署警部補のDは、本件事故の実況見分を担当し、事故直後に前記右折車両の運転者から事故状況を聴取した上で、本件マンホール周囲の陥没が本件事故の一因であると判断し、前記記事には関知しておらず、また、実況見分を補助した警察官Eも同記事には関知していないとまとめられるのであって、本

件全証拠によるも、同記事の根拠は不明であ  
って、同記事から直ちに控訴人の主張を採用  
することはできない。

(5) 道路に凹凸があると通行する者にとって危  
険であるから、ある程度平坦でなければなら  
ないが、その通常の通行方法を著しく逸脱し  
て通行する者の存在までを想定して、その平  
坦さを維持しなければならぬものではない。  
これを本件で見ると、控訴人管理の本件  
市道内に存在するマンホールのうち二カ所  
で、芸予地震により、段差が生じたために、  
その補修工事を要したこと、本件段差の程度  
は前判示のとおりであることからすると、A  
が事故車両を通常の通行方法を著しく逸脱し  
て通行したなどの特段の事情のない限り、本  
件市道に瑕疵があったと推認するのが相当で  
ある。この点、Aの通行方法が問題となるが、  
原動機付自転車の二人乗りは、違法ではある  
ものの予測の範囲内のことであり、このこと  
を理由に瑕疵でなくなるといえることはできな  
いし、乗車用ヘルメットの未装着は本件事故  
の発生とは関係がないといえることができる。  
Aの速度違反は後に検討するが(2の(2))、  
これが本件事故の発生に相当影響を与えたこ  
とは否定できないけれど、原動機付自転車  
が時速約五〇kmから六〇kmの速度で走行するこ

とは予想の範囲内であるし、この程度の速度  
超過で交通の危険が発生するのでは、道路と  
しての平坦さを欠くというのが相当である。

(6) 控訴人は、道路法十六条一項により本件市  
道を管理する地方公共団体であるから、国家  
賠償法二条一項に基づいて、道路に瑕疵があ  
ったために生じた損害について賠償責任を負  
う。従って、本件市道の瑕疵によりAに生じ  
た後記損害について賠償責任を負う。

## 2 過失割合について

(1) Aは、本件事故当時、原動機付自転車にB  
を同乗させて走行していたのであり、また、  
乗車用ヘルメットを装着していなかったこと  
は前判示のとおりである。

(2) 事故車両の速度について、控訴人は、時速  
約七〇kmと聞いたとする原審証人Dの証言を  
援用する。確かに、証拠及び弁論の全趣旨に  
よれば、Dは、本件事故の目撃者のCから、  
時速三〇kmから三五kmで進行していたときに  
追い越されたので、事故車両の時速を七〇km  
と判断した旨聞いたことが認められる。しか  
しながら、本件事故についてはAを業務上過  
失傷害被疑事件の被疑者として、事故車両の  
実況見分がなされているところ、事故車両の  
スピードリミッターが解除されていたのであ

れば、実況見分調査に当然その旨の指摘がさ  
れるはずであるのに、その旨の記載が認めら  
れないことからすれば、原動機付自転車が時  
速六〇km以上の速度で走行していたとは考え  
にくく、事故車両が時速七〇kmの速度であつ  
たとする控訴人の主張は採用し難い。

前記Dの証言を前提とすれば、事故車両の  
速度は、時速三五kmを超えていたと認めるこ  
とができるけれど、その正確な速度を的確に  
認定するに足りる証拠はない。しかし、Aは  
死亡していることのほか、弁論の全趣旨によ  
れば、芸予地震後本件事故が起こるまでの一  
九日間本件段差による交通事故が発生しなかつ  
たと認めることができ、これに前判示のと  
おり、本件市道の交通量は比較的多いこと、  
自転車原付専用通行帯を通行する自転車、原  
動機付自転車の多くが本件マンホール上を通  
過する状況にあることを考え併せると、事故  
車両は少なくとも時速約五〇kmの速度で走行  
していたと認めるのが相当である。

そうすると、事故車両は、時速約五〇kmか  
ら六〇kmの速度で走行していたと認めるべき  
である。

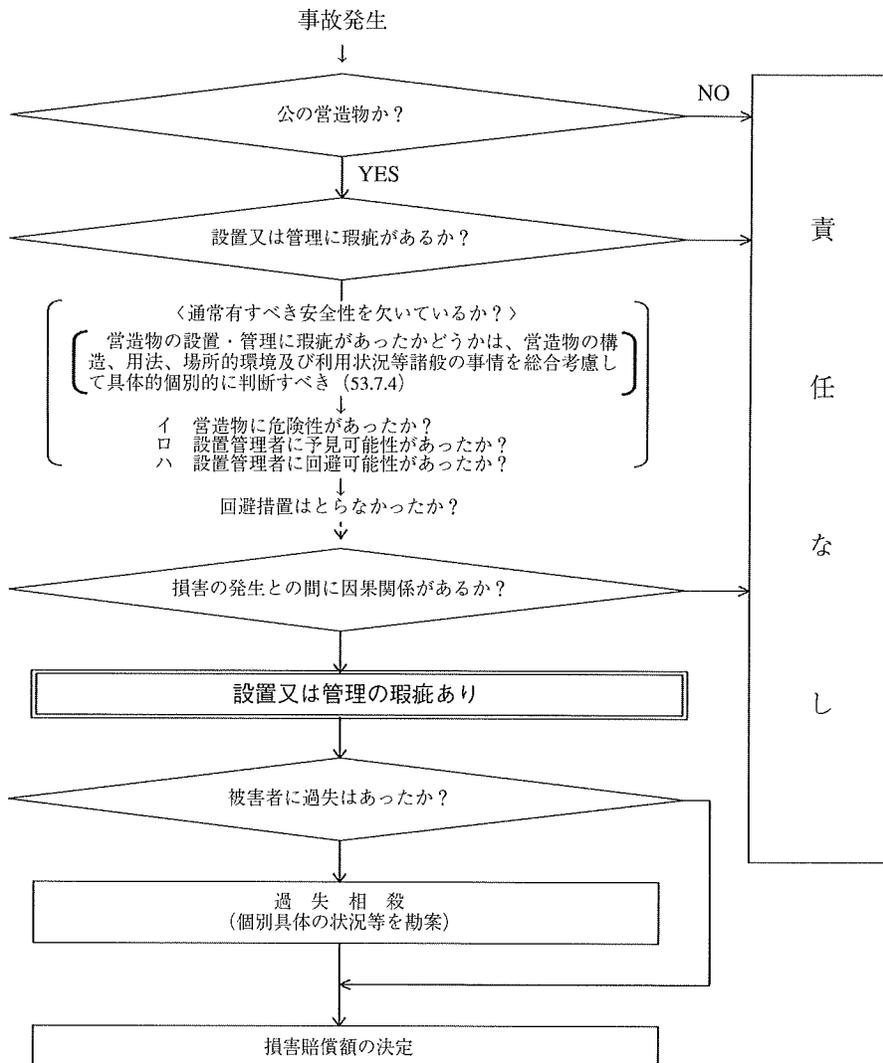
(3) Aが原動機付自転車にBを同乗させて走行  
していたことは、道路交通法五十五条、五十  
七条に違反するものであり、このことが事故

車両の安定性を害し、本件事故の一因となつたことは否定できないし、Aが事故車両を時速約五〇kmから六〇kmの速度で走行していたことが本件事故の大きな原因となつたことは、芸予地震後本件事故が起こるまでに交通事故が発生しなかつた点からも是認できるところである。また、Aが乗車用ヘルメットを装着していなかつたことは同法七十一條の四第二項に違反するものであり、このことが本件事故の結果を拡大させたと認めることができる。

(4) 以上のところを総合して勘案すると、本件事故に関するAの過失は七割と認めるのが相当である。

#### 4 結論

以上のとおり、被控訴人らの請求は、それぞれ八三三万五、六〇八円及びこれに対する平成一三年四月一二日から支払済みまで年五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り、その余は理由がないから棄却すべきである。よつて、これと一部異なる原判決を上記のとおり変更することとし、主文のとおり判決する。



国賠法 § 2 の適用フロー

当事者の主張及び高等裁判所の判断のポイント

	一審原告の主張	一審被告（道路管理者）の主張	高等裁判所の判断
争点① 本件段差と本件事故との因果関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 芸予地震により本件段差が生じていたから、控訴人は、直ちに安全対策を講じるべきであったのに、これを放置した。</li> <li>・ その結果、Aは事故車両を運転して本件市道を走行中、本件マンホールを通過した際に事故車両がバウンドしてバランスを失い、歩道上の街路樹に衝突して本件事故となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本件事故は、先行車が右折合図をしたことにより、Aが事故車両の操作を誤って発生したものであり、本件マンホールは無関係である。</li> <li>・ 芸予地震により本件段差が生じていたことは認めるが、その高低差は僅かであり、通常の運転をしていれば危険を生じるものではなく、瑕疵とはいえない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通常の通行方法を著しく逸脱して通行する者の存在までを想定して、その平坦さを維持しなければならないものではない。</li> <li>・ Aが事故車両を通常の通行方法を著しく逸脱して通行したなどの特段の事情のない限り、本件市道に瑕疵があったと推認するのが相当</li> <li>・ 原動機付自転車の二人乗りは、違法ではあるものの予測の範囲内のことであり、このことを理由に瑕疵でなくなるということではできない。</li> <li>・ 乗車用ヘルメットの未装着は本件事故の発生とは関係がない。</li> <li>・ 原動機付自転車が時速約50kmから60kmの速度で走行することは予想の範囲内</li> <li>・ この程度 of 速度超過で交通の危険が発生するのでは、道路としての平坦さを欠くというのが相当</li> </ul>
	↓	↓	↓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本件事故は、本件市道の瑕疵に起因する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本件事故は、Aが、免許取得当日に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用という危険運転をしたことに起因する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本件段差の程度に認定事実を総合的勘案すれば、本件段差が本件事故の原因となったと認めるのが相当。</li> <li>● 本件市道の瑕疵によりAに生じた損害について賠償責任を負う。</li> </ul>
争点② 過失相殺の割合		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Aは、本件事故当日運転免許を取得したばかりで、原動機付自転車にBを同乗させて走行していたのであり、道路交通法55条（設備外乗車）、同法57条（定員外乗車）の規定に違反し、また、乗車用ヘルメットを装着しないという反則行為を犯している。</li> <li>・ 本件事故現場の制限速度は、原動機付自転車30kmであるが、Aは、制限速度を遙かに超える暴走行為をしていた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ Aが原動機付自転車にBを同乗させて走行していたことは、道路交通法55条、57条に違反するものであり、このことが事故車両の安定性を害し、本件事故の一因となったことは否定できない。</li> <li>・ Aが事故車両を時速約50kmから60kmの速度で走行していたことが本件事故の大きな原因となったことは、芸予地震後本件事故が起こるまでに交通事故が発生しなかった点からも是認できる。</li> <li>・ Aが乗車用ヘルメットを装着していなかったことは同法71条の4第2項に違反するものであり、このことが本件事故の結果を拡大させたと認める。</li> </ul>
	↓	↓	↓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aには、本件事故の際に速度超過、二人乗り、ヘルメット不着用の道路交通法違反があるが、Aの過失割合は50%が相当</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Aには重大な過失が存在し、その過失割合は7から8割である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本件事故に関するAの過失は7割と認めるのが相当</li> </ul>