

平成 14 年 11 月 14 日判決言渡

仙台高等裁判所 平成 13 年（ネ）第 271 号 損害賠償請求控訴事件

（原審 仙台地方裁判所 平成 10 年（ワ）第 4 号）

口頭弁論終結日 平成 14 年 9 月 3 日

主 文

- 1 原判決を次のとおり変更する。
- 2 被控訴人らは、連帯して、控訴人ら各自に対し、各 760 万 0840 円及びこれに対する平成 9 年 6 月 6 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。
- 3 控訴人らのその余の請求をいずれも棄却する。
- 4 訴訟費用は、第 1, 2 審を通じて、これを 4 分し、その 1 を被控訴人らの負担とし、その余を控訴人らの負担とする。
- 5 この判決の第 2 項は仮に執行することができる。
- 6 被控訴人国が控訴人ら各自に対し 100 万円の担保を供するときは、被控訴人国はその仮執行を免れることができる。

事実及び理由

第 1 控訴の趣旨

- 1 原判決を取り消す。
- 2 被控訴人らは、連帯して、控訴人ら各自に対し、各 3036 万 1000 円及びこれに対する平成 9 年 6 月 6 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。
- 3 訴訟費用は、第 1, 2 審を通じて、被控訴人らの連帯負担とする。

4 仮執行の宣言

第 2 当事者の主張

1 控訴人らの主張

(1) 本件事故の発生

亡c（昭和54年6月23日生。高校3年生。）は、平成9年6月5日午前8時15分ころ、原動機付自転車（以下「本件バイク」又は「c車」という。）を運転して、宮城県本吉郡甲町乙字丙丁番地戊先の国道45号線工事用暫定迂回路（以下「本件迂回路」という。）を庚町方面から石巻市方面へ向けその中央線から左側の部分（以下「南側車線」という。）を走行中、南側車線に発生していたくぼみ（以下「本件くぼみB1」という。）に本件バイクの車輪を乗り入れたため、走行経路が変化し車体のバランスを失うなど正常な運転操作が不能な状態となって、本件バイクを対向車線に逸出させ、そのため、折から対向進行してきたd運転の普通貨物自動車（以下「d車」という。）に衝突し（以下、これを「本件事故」という。）、その結果、肺挫傷、頸髄損傷の傷害を負い、同日午前8時53分ころ、公立庚総合病院において死亡するに至った。

(2) 本件事故の原因

ア 本件事故現場及び本件くぼみB1の状況は、原判決別紙交通事故現場図（以下「交通事故現場図」という。）及び同交通事故現場断面図（以下「交通事故現場断面図」という。）に記載されたとおりである。

イ すなわち、亡cは、本件バイクを運転し、やや左にカーブする本件迂回路に入り、その南側車線の交通事故現場図のA地点のくぼみ（以下「くぼみA」という。）付近を走行中、B地点に二つのくぼみを発見し（以下、この二つのくぼみを併せて「本件くぼみB」と呼び、そのうちの中央線寄りのくぼみを「本件くぼみB1」といい、外側線寄りのくぼみを「本件くぼみB2」という。）、本件くぼみB1と本件くぼみB2との間を通り抜けようとしたが、その幅が10センチメートル程度と狭く、また、その時の本件バイクの速度も関係して、本件バイクの車輪を本件くぼみB1の左端付近に入れてしまった。亡cは、その直前、やや左にカーブする本件迂回路を走行していたためにやや左傾姿勢をとっていたが、本件バイクの車

輪が本件くぼみ B 1 の左端付近に入ってしまった、かつ、本件くぼみ B 1 の左端付近が右下がりの傾斜となっていたことから、本件バイクが直立する格好となり、これにより、自己の予測と異なる本件バイクの動きに驚いた亡 c は、そのまま進行すれば対向車線に出る危険を感じて、とっさにアクセルを戻すとともに、前輪ブレーキと後輪ブレーキをかけたが、これによりハンドル操作の自由を失い、直進状態となって、本件バイクを対向車線に逸出させ、d 車と衝突したものである。本件事故の発生は本件くぼみ B 1 に起因するものである。

(3) 本件事故の責任

ア 本件迂回路は、被控訴人国から国道 45 号線道路下にヒューム管を埋設する工事を請け負った被控訴人 b 株式会社（以下「被控訴人会社」という。）によって、被控訴人国の発注により暫定的に設置されたものであり、本件事故の前日の 6 月 4 日に一般の通行の用に供されたものであったが、被控訴人会社が本件迂回路を設置するに当たりその土質や強度に応じた適切な工事を行わなかったために本件くぼみ B が生じ、しかも、被控訴人会社がその後それを知りながらその補修と安全管理を怠ったために本件事故が発生したものである。被控訴人会社は、民法 709 条により、本件事故による損害を賠償すべき義務がある。

イ また、被控訴人国（建設省東北地方建設局仙台工事事務所）は、安全の十分でない本件迂回路の開通を承認し、そして、その後これを管理していたのであるから、国家賠償法 1 条 1 項及び 2 条 1 項により、本件事故による損害を賠償すべき義務がある。

(4) 本件事故による損害

ア 亡 c の損害	7152 万 2799 円
（ア） 逸失利益	5152 万 2799 円

亡 c は本件事故当時 17 歳 11 か月余であったのでこれを 18 歳とし、

稼働可能期間を 18 歳から 67 歳までの 49 年間，生活費控除率を 5 割とし，賃金センサス平成 9 年第 1 巻第 1 表産業計企業規模計男子労働者学歴計全年齢平均年収額 567 万 1600 円を基礎として逸失利益を計算すると，5152 万 2799 円となる。

$$567 \text{ 万 } 1600 \text{ 円} \times (1 - 0.5) \times 18.1687 = 5152 \text{ 万 } 2799 \text{ 円}$$

(イ) 慰謝料 2000 万円

(ウ) 控訴人らは，亡 c の両親であり，亡 c の損害賠償請求権を 2 分の 1 ずつ相続した。

イ 控訴人ら固有の損害 各 510 万円

(ア) 葬儀費用 各 60 万円 (合計 120 万円)

(イ) 慰謝料 各 200 万円 (合計 400 万円)

(ウ) 弁護士費用 各 250 万円 (合計 500 万円)

ウ 損害の填補 2100 万円

控訴人らは，平成 10 年 4 月 7 日，自賠責保険金として 2100 万円の支払いを受けた。

エ 残額

したがって，控訴人ら各自の残額は 3036 万 1000 円 (千円未満切捨て) となる。

$$7152 \text{ 万 } 2799 \text{ 円} \div 2 + 510 \text{ 万円} - 2100 \text{ 万円} \div 2 \\ = 3036 \text{ 万 } 1399 \text{ 円}$$

2 被控訴人会社 (被控訴人 b 株式会社) の主張

(1) 本件事故の発生について

本件事故が発生したことは認めるが，それが亡 c において本件迂回路の南側車線内に発生していた本件くぼみ B 1 に本件バイクの車輪を乗り入れたためであることは否認する。本件事故の発生と本件くぼみ B 1 とは関係がない。

(2) 本件事故の原因について

ア 本件事故発生当時，交通事故現場図のB地点に「たわみ」があったことは認めるが，そのたわみは，幅1メートル長さ2～3メートル深さ1～2センチメートル程度の凹状のもので，その凹部に若干のクラックが入っていたものにすぎず，それはバイクの走行に支障をきたすほどのものでは全くなかった。

なお，交通事故現場図及び交通事故現場断面図に「くぼみ」が記載されているが，それは本件事故発生当時のものではない。交通事故現場図及び交通事故現場断面図は，本件事故後に行われた警察の立体写真撮影（当日午後2時ころから撮影）に基づいて作成されたものであるが，本件事故後から立体写真撮影までの間に本件迂回路の南側車線は片側交互通行に供されており，その間に相当数の車が南側車線を走行しているのであるから，交通事故現場図及び交通事故現場断面図に記載されたくぼみをもって本件事故当時のくぼみと見ることはできない。

イ 本件事故は，もっぱら亡cの運転ミスによるものである。すなわち，亡cは，本件バイクを運転して，法定速度毎時30キロメートルを超える時速33～40キロメートルで本件迂回路を走行し，交通事故現場図のB地点のたわみを通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。），亡cは，その直前に何らかの危険を感じ，とっさにカーブ走行から直進走行に立て直して急ブレーキをかけたため，そのままスリップして中央線を越え，対向車線に飛び出してd車と衝突したものである。仮に，控訴人ら主張のように，本件バイクが本件くぼみB1に乗り入れてハンドル操作の自由を奪われたとすれば，交通事故現場図に記載されたようなスリップ痕が印象されるはずがないのである。

(3) 本件事故の発生につき，被控訴人会社に不法行為責任はない。

(4) 控訴人ら主張の本件事故による損害は争う。

3 被控訴人国の主張

(1) 本件事故の発生について

本件事故が発生したことは認めるが、それが亡cにおいて本件迂回路の南側車線内に発生していた本件くぼみB 1 に本件バイクの車輪を乗り入れたためであることは否認する。本件事故の発生と本件くぼみB 1 とは関係がない。

(2) 本件事故の原因について

ア 本件事故発生当時、交通事故現場図のB地点に幅1メートル長さ2～3メートル深さ1～2センチメートル程度の凹状の「たわみ」が生じており、その凹部に若干のクラックが入っていたことは認めるが、それはバイクの走行に支障をきたすほどのものでは全くなかった。

なお、交通事故現場図及び交通事故現場断面図に「くぼみ」が記載されているが、それは本件事故発生当時のものではない。交通事故現場図及び交通事故現場断面図は、本件事故後に行われた警察の立体写真撮影（当日午後2時ころから撮影）に基づいて作成されたものであるが、本件事故後から立体写真撮影までの間に本件迂回路の南側車線は片側交互通行に供されており、その間に多数の自動車が集中的に通過しているのであるから、これによって南側車線のくぼみの形状は大きく変化しており、広く深くなっている。したがって、交通事故現場図及び交通事故現場断面図に記載されたくぼみをもって本件事故当時のくぼみと見ることはできない。

イ 本件事故は、亡cの運転ミスによるものである。すなわち、亡cは、本件バイクを運転して、時速33～40キロメートルの速度で本件迂回路を走行し、交通事故現場図のB地点のたわみ付近を通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。）、亡cは、その後に前方に対する注視を欠いた状態で走行したため、左にカーブした本件迂回路を走行するに必要な的確なハンドル操作を欠き、急ブレーキをかけたが間に合わず、

中央線を越えて対向車線に飛び出し、d 車と衝突したものである。

(3) 本件事故の責任について

ア 被控訴人国が本件迂回路を設置し管理していることは認めるが、仮に、控訴人ら主張のように、亡cが本件バイクの車輪を本件くぼみB 1 の左端付近に入れてしまったために本件事故が発生したとしても、本件くぼみB 1 が存在したことをもって本件迂回路の設置又は管理に瑕疵があったということとはできない。なぜなら、国家賠償法2条1項の「公の営造物の設置又は管理に瑕疵があった」とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いている状態をいうものであるところ（最高裁判所第一小法廷昭和45年8月20日判決・民集24巻9号1268頁）、「当該営造物の利用に付随して死傷等の事故の発生する危険性が客観的に存在し、かつ、それが通常予測の範囲を越えるものでない限り、管理者としては、上記事故の発生を未然に防止するための安全施設を設置する必要がある」のであるが（最高裁判所第一小法廷昭和55年9月11日判決）、本件においては、本件くぼみB 1 の存在により本件事故のような事故が発生する危険性が客観的にあったとはいえず、また、本件事故のような事故の発生を通常予測することは不可能であったからである。被控訴人国に国家賠償法2条1項による責任はない。

イ また、被控訴人国が本件迂回路の設置工事を発注してその開通を承認したことは認めるが、被控訴人国は、本件迂回路の開通を承認するに当たり、本件迂回路の構造や安全施設等について、その品質や安全施設等の配置が適正なものであることを確認しているから（本件迂回路のくぼみは、その開通後に生じたものである。）、被控訴人国に国家賠償法1条1項による責任はない。

(4) 控訴人ら主張の本件事故による損害は争う。

第3 当裁判所の判断

1 証拠（甲 1 ないし 3, 7 ないし 22, 乙 1, 2, 原審証人 d, 同 f, 同 j, 原審鑑定人 i, 原審鑑定人 i の鑑定の結果）及び弁論の全趣旨によれば, 次の事実が認められる。

(1) 本件事故前の状況

ア 平成 9 年 3 月, 被控訴人国と被控訴人会社との間で, 乙地区改良工事請負契約が締結された(工期は同年 3 月 12 日から同年 8 月 29 日まで)。

被控訴人会社は, 国道 45 号線道路下にボックスカルバートを埋設するため, 被控訴人国からの発注により, 宮城県本吉郡甲町乙字丙丁番地戊先の田圃に一時的に国道 45 号線の迂回道路を(本件迂回路)を設置した。本件迂回路の設置工事を被控訴人会社から下請けしたのは 1 株式会社であった。

イ 本件迂回路は, 同年 5 月 30 日に完成し, 建設省東北地方建設局の承認を経て, 同年 6 月 4 日午前 9 時 30 分から一般の通行の用に供された。被控訴人会社は, その供用開始前に, 上り下りの両方向の本件迂回路から約 500 メートル手前に「迂回路あり」及び「工事中」の標識を, 同約 400 メートル手前に「工事中」の標識を, 同約 300 メートル手前から 100 メートルごとに「工事協力お願い」, 「徐行」等の標識を, 同約 100 メートル手前に「迂回路あり」の標識を, それぞれ設置し, さらに, 供用開始後にも, 「徐行」の標識を 10 か所ほど追加設置した。

本件迂回路の制限速度は毎時 50 キロメートルとされ, 中央に黄色の実線が引かれた。

ウ 本件迂回路が通行の用に供された当日の午後 3 ~ 4 時ころ, 東北地方建設局石巻国道維持出張所のパトロールカーが本件迂回路を巡回した際, 本件迂回路の舗装面の 2 か所にクラックが生じているのを発見し, その旨を被控訴人会社従業員 g と 1 株式会社の従業員 f に伝えて, その補修を指示した。

被控訴人会社現場責任者 h 及び f は、現場事務所から本件迂回路に赴き、路面の 2 か所に幅 1 メートル長さ 2 ～ 3 メートル深さ 1 ～ 2 センチメートルの凹状のたわみとその中に縦に入っている数本のクラックを確認した。

h は、東北地方建設局と電話で相談の上、当日は断続的に雨が降っていたため、翌朝アスファルトを用いて補修をすることを決め、f において、交通整理員 2 名、補修道具、補修材料を手配した。

エ 翌 6 月 5 日午前 7 時 45 分ころ、g は乗用車で本件迂回路を往復して補修箇所を視認し、また、同じころ、f も乗用車で本件迂回路を走行して補修箇所を視認した。

そして、g や f らが同日午前 8 時から現場事務所前で補修等についての打合わせをしていたところ、午前 8 時 15 分ころ本件事故が発生した。

(2) 本件事故の発生

亡 c は、同年 6 月 5 日午前 8 時 15 分ころ、通学のため、本件バイクを運転して走行中、本件迂回路が設置されていたため、左にカーブする本件迂回路に入り、その南側車線を庚町方面から石巻市方面へ向け時速約 40 キロメートルで通過中、南側車線に発生していた本件くぼみ B 1 に本件バイクを乗り入れ、これによりハンドルをとられてハンドル操作の自由を失い、本件くぼみ B 1 を通過した後も左にカーブする本件迂回路を道なりに走行すべきところを、そのまま直進するのやむなきに至り、そのため、中央線を越えて対向車線に飛び出す危険を感じて急ブレーキをかけたが及ばず、本件バイクを対向車線（以下、これを「北側車線」ともいう。）に逸出させて折から対向進行してきた d 車の正面バンパーに衝突し（本件事故）、その結果、肺挫傷、頸髄損傷の傷害を負い、同日午前 8 時 53 分ころ、公立庚総合病院において死亡するに至った。

(3) 本件事故後の状況

ア 本件事故の衝突音を聞いた g や f らは、同日午前 8 時 20 分ころ、救急

車の手配をし、現場保存のためにカラーコーンで北側車線の衝突場所付近を囲い、そして、南側車線による片側交互通行の措置をとった。

同日午前 8 時 30 分ころ救急車が到着し、亡 c を公立庚総合病院に搬送した。

同日午前 8 時 40 分ころ宮城県己警察署司法警察員 e らが本件事故現場に到着し、実況見分を開始した。実況見分を開始した数分後、e 警察官は、南側車線を走行する乗用車がその底部をガサッと路面に擦って通行していくのを目撃し、南側車線にくぼみがあることに気づき、f にその旨を指摘したところ、f は、当日朝補修する予定であった旨を答えた。e 警察官は、自ら本件くぼみ B を確認し、その深さが約 10 センチメートルくらいであると判断した。e 警察官による実況見分は同日午前 11 時 14 分ころに終了し、同月 17 日付けで実況見分調書が作成された。

e 警察官の実況見分の結果によれば、本件バイクの操行装置及び制動装置に異常はなく、燃料タンクの左右（シート付近）に凹損、燃料タンクの左側にタイヤ模様痕、車体右側に擦過痕が認められ、シート部は離脱しており、亡 c が着用していたヘルメットの上部左右に擦過痕が認められた。

他方、d 車は、前部バンパーの右端から 0.64 メートル中央寄りの部分（地上からの高さ 0.56 メートル）が凹損し（軽微）、この凹損箇所の上部のフロントグリルが破損し（軽微）、右前照灯が離脱していた。

イ 本件事故後の同日午前 9 時 30 分過ぎころ、己警察署交通課長は、本件事故現場を写真撮影したり本件迂回路のくぼみを計測したりするため、本件迂回路を閉鎖してもとの国道 45 号線を通行させることとし、同日午前 10 時ころ、もとの国道 45 号線への切替え（原道復帰）がなされた。

ウ 同日午後 2 時から午後 2 時 45 分まで、e 警察官の依頼により、宮城県警察本部交通部交通指導課事務吏員によって本件事故現場の立体写真撮影が行われ、その後、同月 9 日、この立体写真に基づいて、原判決別紙の交

通事故現場図及び同交通事故現場断面図が作成された。

(4) 立会再現実況見分

e 警察官は、本件事故の翌日である 6 月 6 日午前 7 時 30 分過ぎころから、本件事故現場付近において、本件事故を目撃した者がいないかを捜査したが、その結果、本件事故当日の本件事故前に本件迂回路を走行した高校生として、k、j、m、nら 8、9 名を把握し、同月 16 日、上記 4 名の立会いを求めて、本件迂回路でその原動機付自転車による本件事故当日の走行状況を指示説明させてそれを再現させた。

その結果、k は、e 警察官に対し、「時速約 30 キロメートルで走行中に本件くぼみ B 1 を発見したのはその約 13.3 メートル手前である。」旨、「本件くぼみ B 1 を通行したときにハンドルを右にとられた。」旨（写真には、その運転する原動機付自転車が中央線上まで進んだ状態が撮影されている。）を指示説明し、また、「本件くぼみ B 1 は 6 月 5 日と同じである。」旨を答えた。

j も、e 警察官に対し、「時速約 45 ～ 50 キロメートルで走行中に本件くぼみ B 1 を発見したのはその約 11.4 メートル手前である。」旨、「本件くぼみ B 1 を通行したときにハンドルを右にとられた。」旨（写真には、その運転する原動機付自転車が中央線を越えて対向車線上まで進んだ状態が撮影されている。）を指示説明し、また、「本件くぼみ B 1 は 6 月 5 日と同じである。」旨を答えた。

m は、e 警察官に対し、「前の 2 輪車の約 3.1 メートル後方を時速約 50 キロメートルで走行しており、本件くぼみ B 2 を発見した地点はその約 11.1 メートル手前である。」旨、「本件くぼみ B 2 を通行したときにハンドルを左にとられた。」旨を指示説明し、また、「本件くぼみ B 1 は 6 月 5 日と同じである。」旨を答えた。

n も、e 警察官に対し、「前の 4 輪車の約 9.7 メートル後方を時速約 30 ～ 40

キロメートルで走行しており，本件くぼみ B 2 を発見した地点はその約 9.3 メートル手前である。」旨，「本件くぼみ B 2 を通行したときにハンドルを左にとられた。」旨を指示説明し，また，「本件くぼみ B 1 は 6 月 5 日と同じである。」旨を答えた。

(5) 速度の鑑定

ア 宮城県警察科学捜査研究所宮城県警察技術吏員 o は，亡 c の運転する本件バイクの急ブレーキ直前の速度を時速 28 ～ 40 キロメートルと判断した。

イ 被控訴人会社から鑑定の依頼を受けた p は，本件バイクの急ブレーキ直前の速度を 41 ～ 47 キロメートルと推定した。

ウ 原審鑑定人 i は，本件バイクの急ブレーキ直前の速度を 33 ～ 40 キロメートルと鑑定した。

以上の事実が認められる。

2 判断

(1) 本件事故については，上記 1 の (1)，(3) ないし (5) の認定事実から，(2) で認定したとおり，亡 c は，本件迂回路の南側車線に発生していた本件くぼみ B 1 に本件バイクを乗り入れ，これによりハンドルをとられてハンドル操作の自由を失い，本件くぼみ B 1 を通過した後も左にカーブする本件迂回路を道なりに走行すべきところを，そのまま直進するのやむなきに至り，そのため，中央線を越えて対向車線に飛び出す危険を感じて急ブレーキをかけたが及ばず，本件バイクを対向車線に逸出させて折から対向進行してきた d 車の正面バンパーに衝突したものと認めるのが相当である。

(2) くぼみについて

これに対して，被控訴人会社は，まず，前記のとおり，「本件事故発生当時，交通事故現場図の B 地点にあったのは「たわみ」であり，そのたわみは，幅 1 メートル長さ 2 ～ 3 メートル深さ 1 ～ 2 センチメートル程度の凹状のも

ので、その凹部に若干のクラックが入っていたものにすぎず、それはバイクの走行に支障をきたすほどのものでは全くなかった。なお、交通事故現場図及び交通事故現場断面図に「くぼみ」が記載されているが、それは本件事故発生当時のものではない。」旨を主張し、被控訴人国も同旨の主張をする。

しかし、前記認定のとおり、本件迂回路の南側車線を用いた片側交互通行が行われたのは、本件事故が発生した直後の午前 8 時 20 分ころから同日午前 10 時ころまでの間の約 1 時間 40 分程度にすぎず、その後は本件迂回路は車両の通行の用には供されていないのであり、また、その約 1 時間 40 分程度の間においても、少なくとも e 警察官による南側車線のくぼみの実況見分中は車両の通行は北側車線に切り替えられていたのであり（原審証人 e，甲 15 写真 1，6），さらに、午前 8 時 40 分ころから実況見分を開始した e 警察官は、「実況見分を開始した数分後に南側車線にくぼみがあることに気づき、自ら本件くぼみ B を確認し、その深さが約 10 センチメートルくらいであると判断した。」旨を証言しており、そして、上記交通事故現場図及び交通事故現場断面図のもとになる立体写真撮影が行われたのは午後 2 時から 2 時 45 分までであることによると、交通事故現場図及び交通事故現場断面図に記載されたくぼみの状況をもってほぼ本件事故当時のくぼみの状況と見ることに差支えはないものというべきである。すなわち、これによれば、本件事故当時、交通事故現場図の B 点と B' 点を結ぶ線は、道路が左にカーブしているために約 2 度の勾配がつけられており、また、本件くぼみ B 1 は約 9 センチメートル陥没し、また、本件くぼみ B 2 も約 6 センチメートル陥没しており、逆に、本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2 との間は約 6 センチメートル隆起して、そのため、隆起した部分の上面と本件くぼみ B 1 の底面との高低差は約 13 センチメートルになっていた。

（3）本件事故の原因について

ア 次に、被控訴人会社は、前記のとおり、「本件事故は、もっぱら亡 c の

運転ミスによるものである。すなわち、亡cは、本件バイクを運転して、時速33～40キロメートルの速度で本件迂回路を走行し、交通事故現場図のB地点のたわみを通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。）、亡cは、その直前に何らかの危険を感じ、とっさにカーブ走行から直進走行に立て直して急ブレーキをかけたため、そのままスリップして中央線を越え、対向車線に飛び出してd車と衝突したものである。仮に、控訴人ら主張のように、本件バイクが本件くぼみB1に乗り入れてハンドル操作の自由を奪われたとすれば、交通事故現場図に記載されたようなスリップ痕が印象されるはずがないのである。」旨を主張し、被控訴人国も、「本件事故は、亡cの運転ミスによるものである。すなわち、亡cは、本件バイクを運転して、時速33～40キロメートルの速度で本件迂回路を走行し、交通事故現場図のB地点のたわみ付近を通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。）、亡cは、その後前方に対する注視を欠いた状態で走行したため、左にカーブした本件迂回路を走行するに必要な的確なハンドル操作を欠き、急ブレーキをかけたが間に合わず、中央線を越えて対向車線に飛び出し、d車と衝突したものである。」旨を主張する。

イ しかし、本件くぼみB（本件くぼみB1と本件くぼみB2）は、交通事故現場図に記載されたとおり、本件迂回路の南側車線をほぼ塞ぐような形で存在しており、本件くぼみB1と本件くぼみB2との間の細長い帯状の部分は、その長さが約4メートルであるがその幅はわずか約30～40センチメートル程度にすぎず（交通事故現場図及び交通事故現場断面図の検尺の結果）、しかも、本件迂回路は左にカーブしており、このような道路状況のもとで、本件迂回路を初めて通る亡cがこの幅わずか約30～40センチメートル程度の細長い帯状の部分を両側のくぼみに落ちることなく時速約40キロメートルで本件バイクを通過させることは、不可能

ではないにしても、難しいものと認められ、現に、前記認定のとおり、本件事故当日、少なくとも高校生 4 名は本件くぼみ B に乗り入れており、そのうち、k は、「本件くぼみ B 1 を通行したときにハンドルを右にとられた。」旨を指示説明し、また、j も、「本件くぼみ B 1 を通行したときにハンドルを右にとられた。」旨を指示説明しているのであって、他の m 及び n も、「本件くぼみ B 2 を通行したときにハンドルを左にとられた。」旨を指示説明しており、これら高校生が警察官にことさら虚偽の指示説明をしたとは認められず、そして、自転車でくぼみを走行したときにハンドルをとられることがままあることは我々の日常生活においてもよく経験するところであり、そして、もし本件バイクが本件くぼみ B (本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2) を通過しなかったとすると、すなわち、本件バイクが本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2 との間を通過したとすると、なぜその直後に亡 c が急ブレーキをかけているのか、その合理的な説明に窮するのである。以上の点を考慮すると、やはり、本件事故は、前記認定のとおり、亡 c において、本件くぼみ B 1 に本件バイクを乗り入れ、これによりハンドルをとられてハンドル操作の自由を失い、そのまま直進するのやむなきに至り、そのため、中央線を越えて対向車線に飛び出す危険を感じて急ブレーキをかけたが及ばず、本件バイクを対向車線に逸出させたものと認めるのが、最もすなおであり自然であると考えられる。

なお、本件くぼみ B 1 に本件バイクを乗り入れたときの速度については、前記高校生 4 名の実況見分の際の指示説明や (k は時速約 30 キロメートルで、j は時速約 45 ~ 50 キロメートルで、m は時速約 50 キロメートルで、n は時速約 30 ~ 40 キロメートルで、それぞれ本件事故前に本件迂回路を走行していたと指示説明している。)、前記宮城県警察技術吏員 o の鑑定 (急ブレーキをかける直前の速度を時速 28 ~ 40 キロメートルとする。)、p の鑑定 (同 41 ~ 47 キロメートルとする。)、原審鑑定人 i の鑑

定の結果（同 33 ～ 40 キロメートルとする。）から，時速約 40 キロメートルと推認するのが相当である。

なお，また，上記 の点につき，被控訴人会社は，前記のとおり，「亡 c は，交通事故現場図の B 地点のたわみを通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。），その直前に何らかの危険を感じ，とっさにカーブ走行から直進走行に立て直して急ブレーキをかけたため，そのままスリップして中央線を越えた。」旨を主張し，被控訴人国も，「亡 c は，交通事故現場図の B 地点のたわみ付近を通過したが（二つのたわみの間を通過したとの趣旨と解される。），その後前方に対する注視を欠いた状態で走行したため，左にカーブした本件迂回路を走行するに必要な確なハンドル操作を欠き，急ブレーキをかけたが間に合わず，中央線を越えて対向車線に飛び出した。」旨を主張する。たしかに，そのような可能性が全くないとはいえないが，しかし，そのような主張と当裁判所の上記認定もしくは控訴人らの前記主張とを比較した場合，被控訴人らの主張により合理性があつて首肯し得るものとは到底思われないのである。

ウ ところで，被控訴人らはその主張の根拠とする原審鑑定人 i は，その作成にかかる鑑定書において，「 1） 道路表面の状態が車両の運動へ影響することは事実であり，これは運転者の技量によって異なるが，本件事故ではくぼみ B を通過後の経路並びにスリップ痕跡から見て，路面の状態によって事故となったとは考えられない。2） c 車は時速 33 ～ 40 キロの速度から急ブレーキをかけてスリップ痕を印象しながら直進し，道路中央線の手前で進路を左に取り対向車線へ進入することを避けようとした。このため後輪が流され，後輪ブレーキをゆるめたため，タイヤがグリップ力を回復し，車体が起きあがり右に傾いた。このときの速度は時速 10 キロと推定される。3） c 車の走行経路，スリップ痕跡から，c 車がくぼみ B でバランスを失い事故が発生したとは考えにくい。問題は，d 車のブレーキ

開始始点から反応時間を考慮，また c 車の進路変更開始時期と急制動の位置関係を考えると，本件事故の潜在的要因は，次のいずれかであると考えられる。 c 車に先行する車両があり，先行車が急制動ないし進路変更を行い，c 車はこれを回避するため急制動をかけ，結果として事故となった。

c 車は前方に視線を向けずくぼみ B の路面または他の地点を見ながらくぼみ B にさしかかり，初めてなんらかの危険を察知して急制動をかけたが（この点につき，原審鑑定人 i は，「通過する直後に頭上げたら，対向車がいたと，こういうことなのか，これは否定されているようですが，先行車がいたか。」(68 頁)であり，「それで，何らか，これはブレーキをかけなきゃいけないと判断したか，」(70 頁)と説明している。)，停止することができず，対向車線に進入することが避けられず事故となった。」と結論し，そして，その「3. 検討の内容」の「3. 2 道路形状と二輪車の運動」の項で，「表 1 に示されるように，くぼみの深さは，0.10 ~ 0.12 m であるが，長さ，幅から見ると進行方向の勾配は $0.48 \sim 0.80^\circ$ であり長さが軸距より長い，また，進行方向と直角な方向の勾配は $2.0 \sim 2.5^\circ$ であり，原付の運転者が二つのくぼみを横切るような進路を取らない限り，車両の進行方向を乱したり，左右のバランスを崩したりすることは考えにくい。」と述べ，「3.4 事故発生の要因検討」の項では，「1) c 車のスリップ痕の始点から終点近くまでは直線的である。 2) スリップ痕の後方延長線は，くぼみ B の左右の中間を通る。 3) くぼみ B の終点（c 車の進行方向に向かって）からスリップ痕の始点までの距離は約 11.5 m である。」ことが交通事故現場見取図等を見ると明らかであるとした上，「1) c 車は通常の走行である車線左側を進行していた。 2) このことは，くぼみ A の左側を通過したことになる。 3) そのまま進行しくぼみ B の左右の間付近を通過し，道路の曲線(曲率半径約 50 m)に沿って進行した。4) くぼみ B にて車体が振られたり，バランスを失ったことは考えられない。

その理由は、図 6 から明らかなようにくぼみ B を通過した直後の B 地点までは曲線を描いて走行していると推察される。それは、くぼみの終点からスリップ痕始点までの距離が 11.5 m であり、推算結果よりその地点での速度が時速 33 キロ以上である。とするならば、そこを通過するまでの時間は 1.25 秒以内であり、スリップ痕始点では車体が直立状態でなければ直線的なスリップ痕は印象されないからである。1.25 秒の短時間にバランスを失った車体を立て直すことは、現実には無理である。5) また、曲線 AB とスリップ痕直線部の延長線とは、図 6 の B 地点で接することになり、この地点で車体を立て直していると考えられる(原審鑑定人 i は、この「立直し」の意味を、「カーブで来たものが直立にしているということです。」と説明している(58 頁))。さらに運転者の反応時間を 0.8 ~ 1.0 秒と考えられているが、スリップ痕印象開始地点でタイヤをロックさせるには、情報の認知・操作の決断を開始した地点が丁度くぼみ B を通過する前であると考えられる。それは二輪車の場合、急ブレーキをかける前に運転者はまず車体を直立させる操作から始めるからである。」と述べ(なお、上記の「図 6」が本判決に添付した別紙「交通事故現場図」である。)、これに引き続いて、「以上が、事故再現を図った結果としての c 車の運動態様であるが、なぜ c 車が早い時点で車両をカーブ(「カーブ走行」の趣旨と解される。)から直線走行に立て直し、急制動をすることになったのかが真の事故原因であると考えられる。」としている。

しかしながら、原審鑑定人 i 作成の鑑定書は、「原付の運転者が二つのくぼみを横切るような進路を取らない限り、車両の進行方向を乱したり、左右のバランスを崩したりすることは考えにくい。」との旨の判断は、その具体的な理由の記載がないばかりか、その判断の前提となる鑑定書の表 1 の深さや横勾配等の数値自体が間違っていることに徴しても(この点は、当審において提出された i 作成の意見書も認めている。)、にわかに賛成

し難いものであり（現に，前記のとおり，本件事故前に本件くぼみ B を通過した高校生 4 名はいずれもハンドルを右か左かにとられている。），また，「スリップ痕の後方延長線は，くぼみ B の左右の中間を通る。」としている点も，交通事故現場図のスリップ痕を後方に延長しても，その延長線が本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2 の中間を通り抜けるとはいえず，むしろ，その延長線は本件くぼみ B 1 の南端部分を横切るものと認められ，そもそも，「スリップ痕の後方延長線は，くぼみ B の左右の中間を通る。」ということ交通事故現場図からのみ結論することが果たして妥当な鑑定方法といえるのか疑問なしとせず，さらに，本件バイクは「そのまま進行しくぼみ B の左右の間付近を通過し」と判断するが，原審鑑定人 i に対する尋問の結果によれば，そう判断した根拠は，「スリップ痕が始まる所まで来るにはどの経路を通っているか。あとは私も乗りますから，自分が乗っている経験で言えば，当然これは見ているはずだと。そうすると，一番通りやすい所を通るのが本当だろうということで，この 14 ページの図 6 というのは，そういうことで線を引きました。」というのであり（39 頁），本件バイクが本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2 との間を通ったと判断した積極的な根拠はスリップ痕以外にはないものと窺われるが（なお，見てるはずだということから実際に見たという結論を導くことはできず，また，一番通りやすい所を通るのが本当だということから直ちに一番通りやすい所を通ったと結論づけることもできない。），スリップ痕から果たして本件バイクが本件くぼみ B 1 と本件くぼみ B 2 との間を通ったと断定できるのか，それ以外の進路を全く否定できるのか，疑問といわざるを得ず，また，「くぼみ B にて車体が振られたり，バランスを失ったことは考えられない。その理由は，図 6 から明らかなようにくぼみ B を通過した直後の B 地点までは曲線を描いて走行していると推察される。それは，くぼみの終点からスリップ痕始点までの距離が 11.5 m であり，推算結果

よりその地点での速度が時速 33 キロ以上である。とするならば、そこを通過するまでの時間は 1.25 秒以内であり、スリップ痕始点では車体が直立状態でなければ直線的なスリップ痕は印象されないからである。1.25 秒の短時間にバランスを失った車体を立て直すことは、現実には無理である。」としているが、その趣旨は必ずしも判然としないものの、要するに、「仮に本件バイクが本件くぼみ B 1 に乗り入れてバランスを失ったとすれば、くぼみの終点からスリップ痕始点までの 11.5 m 1.25 秒の間に車体を立て直すことは無理であるから、本件バイクは本件くぼみ B 1 に乗り入れていないと判断すべきである。」というものであると解される。しかし、仮にスリップ痕がほぼ直線であることからその始点で本件バイクが直立状態になっていなければならぬとしても(ただし、q 作成の意見書(甲 24 の 1)は、「車体が直立状態でなければ直線的なスリップ痕は印象されない」などということはないと述べている。)、本件くぼみ B 1 を走行したことによって本件バイクのそれまでのやや左傾状態が直立状態になったとも考えることができるのであり、この点をしばらくおくとしても、1.25 秒の間にバランスを失った車体を立て直すことが全く無理であるとは思われないのである。さらに、「曲線 A B とスリップ痕直線部の延長線とは、図 6 の B 地点で接することになり、この地点で車体を立て直していると考えられる。さらに運転者の反応時間を 0.8 ~ 1.0 秒と考えられているが、スリップ痕印象開始地点でタイヤをロックさせるには、情報の認知・操作の決断を開始した地点が丁度くぼみ B を通過する前であると考えられる。それは二輪車の場合、急ブレーキをかける前に運転者は先ず車体を直立させる操作から始めるからである。」とし、これにつき、原審鑑定人 i は、「A から B まではカーブを描いてるんです、これは。そして、その B 点のところですっと車体を立て直すと、あとは一直線上になるんですよ、スリップ痕と。そういう意味で、左カーブですから当然左側に傾けながら

回ってます。そして、いわゆるBのくぼみを通り越したところですよと立て直して、ぱっとブレーキかけてるわけですね。これ、さっき言いましたように、自分はブレーキをかけようかなと思ったのはB点の付近だと思います。そして、そのためにブレーキをかけるためには、まず立て直しますね。……。すっと立て直して、ブレーキをかけるときには何しろ車をまっすぐにすることが安全なブレーキのかけ方の条件ですから、この場合には、そのためにスリップ痕がまっすぐツツと行っているということは車体を完全にまっすぐに立てた、カーブであるのに、ということがこのところにあるわけ。これが、なぜこんな運転をしたのかなという疑問になるんです。それは、なぜそんな疑問になったのかというのは、意思決定をしてるのがB点のところですから、ここで危ないと気が付いたりしている。ですから、実は危ないと感じたのがこの辺で、このB地点の辺りで何を見たのか、何があったのか。これがこの事故の本当の原因を探るところだと思います。」(58～61頁)、「じゃどうして事故が起きたかと。不可解なところは残りますが、その不可解なのは、基本的にはなぜ直進しながらブレーキをかけたんだろう、本当だったら曲がれるはずだったのに、なぜ曲がらなかったのか。」(96・97頁)と証言し、いずれも、B点付近において亡cが何か危険を感じてブレーキをかけようとしたことを認めつつ、亡cが危ないと感じて本件バイクを直立に立て直した理由を前記(20頁)の3)のとおり推測している。しかし、推測されたこの2つの理由は、確たる裏付けがあるわけではない上、何よりも不自然の感を否めないものである。結局、以上の諸点を考慮すると、原審鑑定人iの鑑定の結果はにわかには採用することができないものといわざるを得ず、それをもって前記認定を覆すには足りないものというべきである。

(4) 本件事故の責任について

ア 前記1(2)に認定のとおり、本件事故は、亡cが本件バイクを運転し

て本件迂回路の南側車線を走行中、この南側車線に生じていた本件くぼみ B 1 に本件バイクを乗り入れ、これによりハンドルをとられてハンドル操作の自由を失い、本件くぼみ B 1 を通過した後、そのまま直進するのやむなきに至り、そのため、中央線を越えて対向車線に飛び出す危険を感じて急ブレーキをかけたが及ばず、本件バイクを対向車線に逸出させたために発生したものである。

イ そうとすれば、一般の通行の用に供した後にすぐにくぼみを生じるような瑕疵ある本件迂回路を設置し、しかも、前記認定のとおり、くぼみが発見された後に直ちに補修をしなかった被控訴人会社に民法 709 条による不法行為責任があることは明らかである。

ウ また、本件迂回路を設置し管理していた被控訴人国においても、本件くぼみ B 1 の存在は本件迂回路が通常有すべき安全性を欠いており、本件くぼみ B 1 の存在によって本件事故のごとき事故が発生する危険性は客観的に存在し、かつ、そのことは通常容易に予測し得るものであったのであるから、国家賠償法 2 条 1 項により損害賠償責任を負うものというべきである。

(5) 本件事故による損害について

そこで、本件事故による亡 c 及び控訴人らの損害について判断する。

ア 亡 c の損害 6440 万 3362 円

(ア) 逸失利益 4640 万 3362 円

亡 c は本件事故当時 17 歳であった。その稼働可能期間を 18 歳から 67 歳までの 49 年間、生活費控除率を 5 割とし、賃金センサス平成 9 年第 1 巻第 1 表産業計企業規模計男子労働者高卒全年齢平均年収額 539 万 0600 円を基礎として逸失利益を計算すると、4640 万 3362 円となる。

$$\begin{aligned} & 539 \text{ 万 } 0600 \text{ 円} \times (1 - 0.5) \times (18.1687 - 0.9523) \\ & = 4640 \text{ 万 } 3362 \text{ 円} \end{aligned}$$

(イ) 慰謝料 1800 万円

(ウ) 控訴人らは、亡 c の両親であり、亡 c の損害賠償請求権を 2 分の 1 ずつ相続した。

イ 控訴人ら固有の損害 各 160 万円

(ア) 葬儀費用 各 60 万円 (合計 120 万円)

(イ) 慰謝料 各 100 万円 (合計 200 万円)

本件に顕れた諸事情を考慮すると、控訴人らの固有の慰謝料として各 100 万円を認めるのが相当である。

ウ 合計 各 3380 万 1681 円

$$6440 \text{ 万 } 3362 \text{ 円} \div 2 + 160 \text{ 万円} = 3380 \text{ 万 } 1681 \text{ 円}$$

(6) 過失相殺

本件事故の発生については、亡 c にも、前記認定のとおり、本件迂回路に入る手前に「迂回路あり」、「工事中」、「徐行」の標識が設置されていたにもかかわらず、法定速度毎時 30 キロメートルを超える時速約 40 キロメートルで本件迂回路を走行し、前方注視をしていれば早期に本件くぼみ B を発見してこれに対応する減速徐行などの措置がとれたのに、これを怠って本件バイクをそのままの速度で本件くぼみ B 1 に乗り入れ、対向車線に逸出させた点において過失があったものといわざるを得ず、その割合は 50 パーセントと認めるのが相当である。なお、過失相殺は、職権をもって裁判所が行うことができる（最高裁判所第三小法廷昭和 41 年 6 月 21 日判決・民集 20 巻 5 号 1078 頁）。

したがって、控訴人ら各自が被控訴人らに請求できる損害賠償額は各 1690 万 0840 円となる（3380 万 1681 円 ÷ 2）。

(7) 損害の填補

控訴人らは平成 10 年 4 月 7 日に自賠償保険金 2100 万円の支払いを受けたので、その半額ずつを上記 (6) の金額から控除すると、残額は 640 万 0840

円となる（1690万0840円 - 1050万円）。

（8） 弁護士費用 各 120 万円（合計 240 万円）

本件事案の内容，被控訴人らの応訴態度，控訴人らの立証活動，上記填補後の金額等を考慮すると，控訴人らが被控訴人らに請求し得る弁護士費用は合計 240 万円と認めるのが相当である。

（9） 結局，控訴人らが本訴において被控訴人らに連帯支払いを求め得る金額は，各 760 万 0840 円とこれに対する本件事故の日である平成 9 年 6 月 5 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となる。控訴人らの本訴請求はこの限度において認容すべきである（なお，控訴人らは，同年 6 月 6 日からの遅延損害金の支払いを求めている。）。

3 よって，これと異なる原判決を本判決主文のとおり変更し，訴訟費用の負担につき民事訴訟法 67 条，61 条，64 条本文，65 条 1 項本文を，仮執行の宣言及びその免脱の宣言につき同法 259 条 1 項及び 3 項を適用して，主文のとおり判決する。

仙台高等裁判所第二民事部

裁判長裁判官 原 田 敏 章

裁判官 栗 栖 勲

裁判官 比 佐 和 枝

【原審判決】

平成 13 年 5 月 28 日判決言渡

仙台地方裁判所 平成 10 年（ワ）第 4 号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 平成 13 年 2 月 5 日

主 文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

事実及び理由

第1 請求

- 1 被告らは、各原告に対し、連帯して金 3036 万 1000 円及びこれに対する平成 9 年 6 月 6 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 訴訟費用は被告らの連帯負担とする。

第2 事案の概要

- 1 本件は、亡cが、原動機付自転車を運転して、宮城県本吉郡甲町乙字丙丁番地戊先国道 45 号工事用暫定迂回路（以下「本件迂回路」という。）を進行中、対向車線に進出し、折から進行中の対向車（普通貨物自動車）に衝突して死亡した（以下、亡cが対向車に衝突して死亡した事故を「本件事故」という。）のは、亡cが本件迂回路に発生したくぼみにより原動機付自転車のハンドルを取られたことが原因であるとし、同くぼみの発生は、本件迂回路の設置工事を担当した被告b株式会社（以下「被告会社」という。）が地盤の調査を充分になさず、土質や強度に応じた適切な工事を行わずに本件迂回路を設置したこと及びその後の安全管理補修工事を怠ったこと、並びに被告国の担当局である建設省東北地方建設局仙台工事事務所（以下「建設局」という。）が本件迂回路設置工事の安全を十分に確認しないまま本件迂回路の開通を承認したことが原因であるとして、亡cの両親である原告らが、被告会社に対しては、民法 709 条に基づいて、被告国に対しては、国家賠償法 1 条、同法 2 条 1 項に基づいて、国家賠償法 4 条、民法 719 条により被告らの連帯により、原告各人につき金 3036 万 1000 円（1000 円未満切捨て）及び本件事故発生の日の翌日である平成 9 年 6 月 6 日から支払済みまで民法所定年 5 分の割合による遅延損害金の支払いを求めている事案である。
- 2 当事者間に争いのない事実及び証拠によって容易に認定できる事実（以下「争いのない事実等」という。）

(1) 当事者

ア 亡c（昭和54年6月23日生まれ）は、平成9年6月5日当時、宮城県立己高等学校3年に在学中であったところ、本件事故によって死亡した。原告らは、亡cの両親である。

イ 被告会社は、宮城県本吉郡甲町乙字丙丁番地戊先国道45号下にボックスカルバートを埋設する工事のために暫定的に設けられた本件迂回路の設置工事を担当した会社であり、被告国は、本件迂回路の設置工事を発注するとともに、同迂回路を設置、管理していたものである。

（2）本件事故前の状況

ア 本件迂回路の設置

平成9年3月31日、被告国と被告会社との間で、工事請負契約（乙地区改良工事、工期：平成9年3月12日から同年8月29日、発注者：被告国、請負人：被告会社、以下「本件工事」という。）が締結された。本件工事は、道路縦断を改良するためのものであったが、現道の下にボックスカルバートを埋設するに際し、一時的に迂回路が必要となり、被告らは協議の上、本件迂回路を設置することとし、被告国発注のもと、被告会社が本件迂回路設置工事を担当した。

被告会社は、本件工事に際して、上り下り両方向にわたって本件迂回路設置場所の300メートル手前から100メートルごとに、「工事協力お願い」という看板、「工事中」及び「徐行」の標識を合計12本設置していた。

イ 迂回路の供用開始

本件迂回路は、平成9年5月30日に完成し、現場作業員による誘導を開始した上、同年6月4日午前9時30分から通行の用に供された。なお、被告会社は、供用直前に上り下りの両方向にわたって本件迂回路から500メートル手前に「迂回路あり」及び「工事中」の標識を、同400メートル手前に「工事中」の標識を、同100メートル手前に「迂回路あり」の標識を設置し、さらに、同日中に、「徐行」の標識を10か所追加設置した。

(3) 亡cの本件事故による死亡

亡cは、本件迂回路の供用が開始された日の翌日である平成9年6月5日午前8時15分ころ、原動機付自転車(車名:ヤマハ、型式:I-1599、以下「本件バイク」という。)を運転(以下、亡cの運転する本件バイクを「c車両」という。)して、本件迂回路を庚町方面から石巻市方面へ向かう車線(以下「南側車線」という。)を進行中、対向車線に進出し、折から対向進行してきた訴外d運転の普通貨物自動車(以下、dの運転する普通貨物自動車を「d車両」という。)に衝突し、肺挫傷、頸髄損傷の傷害を負い、同日午前8時53分ころ、公立庚総合病院にて死亡した(甲3)。

(4) 本件事故時点での本件事故現場の状況

ア 本件事故現場の位置

本件事故現場は、甲町辛地区と乙地区に至る国道45号の中心に位置し、国道45号77.5キロポストから北東方向142.4メートルの地点である。本件事故現場は、道路工事のため本件迂回路が設置された湾曲道路の頂点付近であり、本件迂回路は、工事用防護柵により、歩車道の区別された道路となっていた(甲7,15)。

イ 本件迂回路の状況

本件迂回路の車道幅員は、約5.8メートルから約6.2メートルにかけての幅員で、本件事故現場の幅員は約6.2メートルであり、中央線は黄色の実線が引かれていた(甲7)。

ウ 交通規制

本件事故当時、本件迂回路は、宮城県公安委員会により、最高速度時速50キロメートル、追い越しのための右側はみ出し通行禁止の規制がなされていた。

(5) 本件事故後の状況

ア 平成9年6月5日午前8時40分ころから、警察官による実況見分が開始

され、同日午前 11 時 14 分に同実況見分は終了した（甲 7）。また、同日午後 2 時から午後 2 時 45 分まで、宮城県警察本部の交通部交通指導課事務吏員が本件事故現場付近において立体写真を撮影し（甲 16, 17）、同立体写真に基づき、別紙のとおり交通事故現場図（甲 8。以下「本件交通事故現場図」という。）及び交通事故現場断面図（甲 9。以下「本件交通事故現場断面図」という。）が、同年 6 月 9 日、作製された。

イ c 車両には、燃料タンクの左右（シート付近）に凹損、燃料タンク左側にタイヤ模様痕、車体右側に擦過痕が認められ、シート部は離脱していた。d 車両には、前バンパー右端から車体中央へ 0.64 メートル、地上高 0.56 メートル部分が凹損（軽微）し、同凹損上部フロントグリルが破損（軽微）し、右前前照灯が離脱するなどしていた（甲 7, 15）。

3 争点

- (1) 本件事故当時の本件迂回路の道路の状況。
- (2) 亡 c は、本件迂回路の状況が原因で対向車線に進入して本件事故にあったものか、すなわち本件事故と本件迂回路の状況との間に因果関係は存在するか。
- (3) 本件迂回路のくぼみの発生は、被告会社の迂回路設置工事の瑕疵及び同工事後の安全管理の懈怠に基づくものか。
- (4) 被告国は、本件迂回路の開通を承認するにあたり、安全確認を怠ったか、あるいは本件迂回路について設置又は管理の瑕疵があったか。
- (5) 原告らの被った損害額。

4 争点に関する当事者の主張

- (1) 争点 (1) (本件事故当時の本件迂回路の道路の状況。) について

ア 原告の主張

本件迂回路は、本件事故発生の日の前日である平成 9 年 6 月 4 日に正式開通したばかりのものであるところ、開通してまもなく同迂回路の南側車

線の中央部が盛り上がり，かつ一部に縦に亀裂が走っていたものであり，本件事故発生当時の本件迂回路には，本件交通事故現場図及び本件交通事故現場断面図に記載されたものと同じ形状と深さのくぼみが存在していた。

イ 被告らの主張

本件迂回路は，本件事故時点では，幅 1 メートル，長さ 2 ないし 3 メートルの範囲で，1 ないし 2 センチメートルの凹上のたわみが生じ，そのなかに若干のクラックが入った状態でしかなく，迂回路として走行に支障をきたす程のものではなく，そもそも本件事故との因果関係はない。警察の実況見分で計測されたくぼみ（本件交通事故現場図及び本件交通事故現場断面図上に明示されたくぼみ）は，本件事故当日の午後 2 時ころの状況のものであるところ，本件事故発生後に南側車線だけの片側交互通行の規制がなされ，くぼみのある南側車線を相当数の車両が交互に通過していることからすれば，同くぼみは，本件事故発生後の片側交互通行によって生じたものというべきである。

ウ 被告国の主張

さらに，警察の実況見分で計測されたくぼみ（本件交通事故現場図及び本件交通事故現場断面図上に明示されたくぼみ）は道路のセンターラインを越えて存在するところ，これは事故後の片側交互通行の際に，本件迂回路を庚方面に向かう自動車が本来の走行車線に戻るときに生じたものと考えられることから，本件事故発生当時のくぼみの形状は，警察の実況見分で計測されたくぼみの形状よりもはるかに浅く，範囲も狭いものであったと考えるのが相当である。

(2) 争点(2)(亡cは，本件迂回路の状況が原因で対向車線に進入して本件事故にあったものか，すなわち本件事故と本件迂回路の状況との間に因果関係は存在するか。)について

ア 原告の主張

c 車両の走行経路を考えるにあたっては、スリップ痕の位置・形状、原動機付自転車の特性、本件事故現場に関する特殊な状況（本件迂回路の供用開始時期、同迂回路に存在したくぼみ及びその存在が事前に運転者に知らされていなかったこと）、同くぼみを通過する直前に発見したときの運転者の心理状態を、原動機付自転車運転者一般の経験則によって総合的に考察することが必要であるというべきであるが、これらの事情を合理的に考察すれば、本件事故の状況は以下のとおりと考えられる。

すなわち、亡cは、本件迂回路にさしかかったあと、本件交通事故現場図のA地点のくぼみ（以下「くぼみA」という。）付近でB地点のくぼみ（以下「くぼみB」という。）を発見し、くぼみBの南北双方のくぼみの間を通ろうとしたが、その幅が10センチメートル内外と狭く、またその時の運転速度の関係もあってくぼみBの北側のくぼみの南端付近に本件バイクの車輪を入れてしまい、折から左カーブを進行していたことによりc車両の車体がやや左傾姿勢であったものが、そのくぼみの南端の右下がりの傾斜に影響を受けて、その車体が直立することとなり、これによって亡cは、自己の予測と異なる車両の動きに驚き、また対向車線に出る危険性から通常のブレーキ操作では間に合わないと判断し、慌てて一旦アクセルを戻すとともに前輪ブレーキ（ハンドブレーキ）と後輪ブレーキ（フットブレーキ）をかけたが、これによりハンドル操作の自由を失い、直進して対向車線にはみ出し、結果として対向車に衝突した。

以上が本件事故を合理的に推察した結果の亡cの走行経路であり、この走行経路からすれば、本件事故は、亡cがくぼみBの北側のくぼみの南端付近に本件バイクの車輪を入れてしまったことによって発生したものであると考えられ、本件事故と本件迂回路の状況との間に因果関係は存在するというべきである。

イ 被告会社の主張

原告主張のとおり，本件事故発生時点において，警察の実況見分で計測されたのと同じくぼみが存在していたとしても，本件事故は以下の状況からして亡cの運転操作の過誤によって生じたものである。

すなわち，亡cが本件迂回路のくぼみにハンドルを取られたとすれば，前車輪が蛇行するはずであり，本件事故現場にもそれに対応したスリップ痕が残っているはずであるが，実際には本件事故の現場に残されたスリップ痕は直線である。

また，原告の主張のとおり，仮に亡cがくぼみBに影響を受けたとしても，亡cはくぼみBを通過すれば急制動の措置を解除できたはずであるが，現実には亡cは急制動措置を解除していない。

よって，くぼみの存在は亡cの急制動と関係ないことは明らかである。

仮に亡cが，何かに目を奪われたとして，その何かがくぼみであるとしても，それは亡cが急制動をかけた可能性にとどまるのであって，極論すればねずみが横切った可能性と大差ないものである。ねずみが横切った可能性に対して反論できないように，可能性の主張に対しては，反論できないのであって，可能性を法的責任と結びつけることができないことは明らかである。

なお，原告は，亡cの走行経路を考察するに当たり，スリップ痕の位置・形状に加えて，本件事故現場に関する特殊な状況やくぼみを通過する直前に発見したときの運転者の心理状態を総合的に考察することが必要であると主張するが，本件事故において，亡cの走行経路を推測する手だては，亡cの運転操作の結果残されたスリップ痕だけであるから，この客観的なスリップ痕の位置・距離関係を重視すべきであるのは当然である。

ウ 被告国の主張

被告会社の主張と同様であるが，さらに付言すると，本件交通事故現場図のくぼみBの西端より約11.5メートル先から直線状のスリップ痕が約

7.8メートルにわたり存在することに照らすと、亡cはくぼみ付近を通過後に前方注視を欠いた状態で走行したため、左に湾曲した道路を走行するために必要な確なハンドル操作を欠いたことが本件事故の原因であると解するのが相当である。したがって、本件迂回路のくぼみの存在と本件事故との間には相当因果関係はないというべきである。

(3) 争点(3)(本件迂回路のくぼみの発生は、被告会社の迂回路設置工事の瑕疵及び同工事後の安全管理の懈怠に基づくものか。)について

ア 原告の主張

亡cは、本件迂回路のくぼみの存在によって、本件バイクのハンドル操作を誤らせて転倒し、本件事故を発生させたものであるが、本件迂回路のくぼみは、被告会社が地盤の調査を十分になさず、その土質や強度に応じた適切な工事を行わなかったこと及びその後の安全管理補修工事を怠ったことから発生したものである。

イ 被告会社の主張

本件迂回路のくぼみは通常の走行に支障はなく、本件事故の原因が、亡cの運転操作の誤りにあることは前記(2)のとおりであるから、被告会社には本件迂回路の設置工事に瑕疵はない。

(4) 争点(4)(被告国は、本件迂回路の開通を承認するにあたり、安全確認を怠ったか、あるいは本件迂回路について設置又は管理の瑕疵があったか。)について

ア 原告の主張

被告国の担当局である建設局は、被告会社に本件迂回路設置工事を発注したものであるところ、建設局が、本件迂回路の設置工事の安全を十分に確認しないまま本件迂回路の開通を承認したことによって、亡cのハンドル操作を誤らせ、本件事故を発生させたものである。

イ 被告国の主張

(ア) 被告国は、本件迂回路の開通にあたり、石巻国道維持出張所長において、本件迂回路の構造、安全施設等について品質及び安全施設等の配置が適正なものであることを確認した上で、本件迂回路への交通切り替えの承認を行ったものであるから、被告国の担当者に国家賠償法 1 条 1 項の故意・過失は存在せず、被告国に同条同項の責任は存しない。

(イ) また前記(1)のとおり、そもそも本件事故が発生した時点では迂回路として走行に支障をきたすものではなかったから、本件迂回路の設置または管理に瑕疵があったともいえないはずである。

仮に、本件事故発生当時、原告主張のとおりのかぼみが発生していたとしても、「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状態をいう(最高裁判所昭和 42 年(オ)921 号昭和 45 年 8 月 20 日判決・民集 24 卷 9 号 1268 頁参照)ところ、本件において、原告主張のかぼみの程度ではそもそも事故発生の危険性はないというべきであるし、また原告主張の事故態様では事故発生の予測可能性を認めることはできないのであるから、本件においては被告国に営造物の設置又は管理に瑕疵があったとはいえず、国家賠償法 2 条 1 項の責任がないことは明らかである。

(5) 争点(5)(原告らの被った損害額。)について

ア 原告らの主張

(ア) 本件事故により亡cの被った損害は以下のとおりである。

逸失利益 5152 万 2799 円

亡cは、死亡時 17 歳 11 か月余りであり(したがって、統計上は 18 歳として算定する。)、賃金センサス平成 9 年版第 1 産業計男子労働者学歴計の年収 567 万 1600 円を基礎として、生活費として 5 割を控除した金額に稼働可能な満 67 歳までの 49 年のライブニッツ係数 18・1687 を乗ずれば 5152 万 2799 円となる。

慰謝料 2000 万円

(イ) 原告らは、亡 c の死亡による上記損害賠償請求権を各 2 分の 1 ずつ相続した。

(ウ) 原告ら両名の固有の損害

慰謝料 各 200 万円 (合計 400 万円)

葬儀費用 各 60 万円 (合計 120 万円)

弁護士費用 各 250 万円 (合計 500 万円)

(エ) 損害の填補 2100 万円

原告らは、本件事故に関し、平成 10 年 4 月 7 日、自動車損害賠償責任保険金として 2100 万円の支払いを受けた。

イ 被告らの主張

原告らの主張は、(エ)を除いてすべて争う。

第 3 争点に対する判断

1 争点 (1) について

(1) 争いのない事実等に加えて、証拠 (甲 7 ないし 9, 15 ないし 17, 証人 e 及び同 f の各証言) によれば以下の事実が認められる。

ア 平成 9 年 6 月 4 日当日のたわみの発生と補修の予定

本件迂回路が開通した平成 9 年 6 月 4 日 (以下明示のないときは、平成 9 年を指す。) の午後 2 時 25 分ころ、国道維持出張所のパトロールカーが本件迂回路を巡回したところ、同出張所の係官が本件迂回路上の 2 か所に舗装面のクラックが生じているのを発見し、その旨を被告会社従業員 g 及び被告会社の下請けをした会社の従業員 f に指摘した。

これを受けて、被告会社現場責任者 h 及び f が本件迂回路に赴き、路面の 2 か所に幅 1 メートル、長さ 2 ないし 3 メートルの範囲で、1 ないし 2 センチメートルの凹状のたわみとクラックが縦に数本入っているのを確認した。

その後、hは建設局に電話して相談し、翌日アスファルトを重ねてパッチング補修をすることを決め、fが交通整理員2名、補修機材、補修材料（アスファルト1トン）を手配した。

なお、本件迂回路については、道路を閉鎖して原道に切り替えたり、片側交互通行にすることはなく、そのままの状態での通行の用に供された。

イ 本件事故発生直前の状況

翌6月5日、gは午前7時45分頃、本件迂回路を乗用車で往復し、補修箇所を視認したが、前日より多少クラックが多くなっている程度であると判断した。同じ頃、fも、乗用車で本件迂回路を庚方面に向けて通過したが、本件迂回路の状況は、前日に確認したときよりも若干クラックの面積が広がっている程度で、ほとんど変わっていないと判断した。その後、警察のパトロールカーが本件迂回路を庚方面へ通過し、しばらくして石巻市方向へ戻っていったが、警察からは、被告会社に対して、本件迂回路の路面の状態についての指摘はなかった。g及びfら被告従業員は、午前8時から、現場事務所（本件事故現場と数十メートルの距離）において危険予知活動と称して、昨日予定したパッチング補修等についての打ち合わせを行っていたところ、午前8時15分頃、本件事故が発生した。

ウ 本件事故直後の状況と警察による現場確認

本件事故の衝突音を聞いたg及びfらは、本件事故現場を確認後、午後8時20分ころ、gが消防署への連絡及び救急車の手配をし、fらが、安全確保及び現場保存のためにカラーコーンで本件事故現場周囲を囲い、交通整備員の手配を行った。これにより、本件事故現場は、南側車線を通行する片側交互通行となった。

午前8時30分ころ、救急車が到着して亡cを公立庚病院に搬送し、さらに午前8時40分には己警察署のeらが本件事故現場に臨場し、直ちに実況見分を開始した。実況見分を開始して3ないし4分後、eは、本件迂回路

にくぼみがあることに気づき，f にその旨の指摘を行ったところ，f は昨日から存在したわだちであり，昨日とほとんど変わっていないと述べた。e は，くぼみ B のところまで行って深さが 10 センチメートルくらいあることを確認した。

片側交互通行の規制においては，石巻市方面から庚方面に向かう車両は，本件迂回路に入ってまもなく，南側車線に進路変更して本件事故現場を通過し，その後，そのまま当該車線を進んで，石巻市方面から庚町方面の車線（以下「北側車線」という。）に戻るることとなる。

エ 原道への切り替え

午前 9 時 30 分過ぎ頃，己警察署の交通課長は，事故現場の保存が一応落ち着いたところで，本件事故現場の写真を撮影したり，本件迂回路に存在したくぼみの状況を計測する等のため，本件迂回路を閉鎖して原道を通行させることとし，午前 10 時ころ，原道への切り替えがなされた。

- (2) 以上の認定した事実をもとに検討すると，本件迂回路は，本件事故前日である 6 月 4 日午後 2 時 30 分ころに，石巻国道維持出張所係官によって本件事故現場付近に発見されたクラックについて通報がなされた後も，閉鎖されていなかったのであり，さらに本件迂回路が設置された道路が国道 45 号という基幹道路であることからすると，昼夜を問わず大型自動車等の相当程度の交通量があったものと考えられる。そうすると，本件事故時点においては，道路舗装面の凹凸や亀裂が上記通報時における状況よりも相当程度大きくかつ深くなっていたことは容易に想定できる。そして，午前 8 時前後の通勤時間帯の交通量の多さや，本件事故後，片側交互通行となって車両が南側車線を通過したことを考慮したとしても（上下方向ともに同程度の交通量であるとみなすと，通過した車両は通常の 2 倍程度となる。），片側交互通行とされた時間は 8 時 30 分から 9 時 30 分の約 1 時間に過ぎないのであり（通過車両が 2 倍程度と考えると，片側交互通行をしていない

ときの約 2 時間分に相当すると考えられる。), この程度の時間の片側交互通行の供用によって急激にわだちがひどくなってくぼみに変化したとは考えにくいと言わざるを得ない。

そうしてみると, 本件事故時点における本件迂回路のくぼみの状況としては, 本件事故発生から約 6 時間後である 6 月 5 日午後 2 時から撮影された現場立体写真を基に作成された本件交通事故現場図(甲 8)及び本件交通事故現場断面図(甲 9)に示されたそれと全く同じとまではいえないにしても, 同図面に示されたくぼみの形状及び深さに近いものであったと推認するのが相当であり, 本件迂回路の南側車線には, わだちではなくくぼみが発生し, 中でもくぼみ B の地点では約 10 センチメートル程度の深さのくぼみが生じていたと考えるのが相当である(証人 e の証言)。但し, 本件交通事故現場図では, 中央線を越えてくぼみが存在するところがあるが, 中央線を越えた部分は, 片側交互通行で本件迂回路を庚方面に向かう車両が南側車線から北側車線に戻る際に生じたものと考えするのが相当であるから, くぼみの形状としては, 中央線を越えて存在したものと認めることはできない。

被告らは, 本件交通事故現場図及び本件交通事故現場断面図に示されたくぼみは, 主に片側交互通行によって生じたものであって, 本件事故当時はわだち程度のたわみしか存在していなかった旨主張し, 証人 f もこれに副って, 本件事故当日の朝 7 時 45 分ころに本件迂回路を確認した際の道路状況は, 前日国道維持出張所から通報を受けて確認した際のわだちの程度とは変わらない旨の証言をするが, 他方で同証人は本件事故当日の朝, 車で本件迂回路の北側車線を通り, その際, 停止せずに車の中からわだちを確認し, 帰りは本件迂回路を通らずに工事事務所に戻った旨証言しているのであり, 同証人がわだちの形状や深さを直接間近で見分して確認したわけではないことが認められるのであるから, 同証人の証言をもってしても上

記認定を覆すことはできず、他に上記認定を覆すに足りる証拠はない。

2 争点(2)について

(1) 自動二輪車(原動機付自転車も含む)の運転特性について

証拠(乙1, 鑑定人iの鑑定の結果)によれば, 自動二輪車の運転特性について, 以下の事実が認められる。

ア 視線の位置

自動二輪車の運転者の視線は, 運転者の乗車姿勢が前かがみになっていることや, 路面の状況を把握する必要があることから, 四輪自動車よりも近くの路面に向けられる。

イ 自動二輪車のブレーキ系統とブレーキ操作をする際の自動二輪車の体勢並びに空走時間自動二輪車のブレーキ系統は, 駆動輪である後輪を右足でブレーキペダルを踏み込んで制動する足踏式ブレーキと, 前輪をブレーキレバーを握ることによって制動する手動式ブレーキの独立した二系統からなっており, 自動二輪車の場合, ブレーキ操作は車体が直立した状態でなされる必要があり(車体が傾いたままの状態ではブレーキが効くと転倒してしまうことになる。), 旋回(いわゆるコーナリング)のため車体を傾けている場合には, 運転者はまずブレーキ操作をする前に車体を直立にする必要がある。そして, 制動の必要を認めてからブレーキ操作をしてブレーキが効き始めるまでは約1秒かかる。

(2) c車両の走行経路とくぼみによる物理的影響について

ア 争いのない事実等及び前記1で認定した事実に加え, 証拠(甲7ないし9, 12, 15ないし18, 20, 証人dの証言, 鑑定人iの鑑定の結果)によれば, 以下の事実が認められる。

(ア) 本件迂回路に残された痕跡(スリップ痕)の形状及び長さ

本件事故後, 本件迂回路には, 本件交通事故現場図のとおり, 南側車線から車道の中央線にかけて長さ約7.8メートルのスリップ痕(以下

「本件スリップ痕」という。)と、北側車線の北側に約5.9メートル、同車線の南側に約4.0メートルのスリップ痕が存在した。本件スリップ痕の形状は、ほぼ直線であり、本件スリップ痕の南東端が始点で北西端が終点であるが、同スリップ痕の終点付近では中央線上でc車両の進行方向から見て緩やかな左への曲線となっている。本件スリップ痕の始点からくぼみBの北側のくぼみの西端までの距離は、約11.8メートルであり、本件スリップ痕の終点から本件の衝突地点までの距離は、約5.0メートルであった(鑑定人iの鑑定の結果では前者が約11.5メートル、後者が約5.8メートルとなっているが、本件交通事故現場図での検尺によれば、上記のとおり距離が認められる。)

(イ) 本件迂回路のまわりの状況(工事用防護柵の存在)

本件迂回路の南側車線の南側には工事用防護柵が存在し、c車両の進行方向からは、左側に同防護柵が存在することとなり、本件迂回路が本件事故の現場付近では左方へ湾曲することとなることもあって、亡cが本件迂回路に進入した時点では、同防護柵の存在により、対向車線の様子を詳しく視認することができない状況にあった。

(ウ) 亡cとd車両との衝突部位

c車両は、d車両の右前部に衝突し、また亡cも、d車両の前部バンパー右寄りの、地上からの高さ約0.5メートル付近に衝突し、これにより、亡cは、衝突地点から約5.8メートル離れた地点まで飛ばされ、同地点で倒れたことが認められる。

イ c車両の走行経路について

前記に認定した事実をもとに、以下、c車両の走行経路を検討するが、本件事故発生具体的な機序、原因を明確に証明する証拠が存在しないことに照らし、c車両の走行経路を検討するにあたっては、本件事故現場に残されたスリップ痕の位置及び形状などの事実を中心に、前記(1)の亡

cの運転していた原動機付自転車の特性や亡cの心理状態など（亡cは本件迂回路を通るのは本件事故当日が初めてであった。）を加味してc車両の走行経路を合理的に推認していくのが相当である。

（ア） 本件迂回路のスリップ痕と亡cのブレーキ操作について

争いのない事実等（3）のとおり，c車両は南側車線を通行し，d車両は北側車線を通行していたことからすれば，本件スリップ痕はc車両の，北側車線の2つのスリップ痕はd車両の各ブレーキ操作によって生じたものと認められる。そして，本件スリップ痕は，亡cが，後輪ブレーキを強く掛けて，後輪をロックさせたことによって生じたものと考えられ（前輪ブレーキだけでは，蛇行してバランスが取れなくなり，本件スリップ痕の長さのスリップ痕を印象する前に転倒してしまうと考えられる。），また自動二輪車の運転者は通常前輪ブレーキと後輪ブレーキを同時に掛けることを教わることから，前輪のブレーキを後輪ブレーキと同時にかけたものと推認できる（鑑定人iの鑑定の結果）。

（イ） 亡cがくぼみBを発見した地点

亡cは，事故当日初めて本件迂回路を通行したものであること，また本件迂回路にくぼみが存在することを予め知っていたわけではないこと，さらに前記（1）アのとおり自動二輪車の運転者の視線の位置からすれば，亡cは，本件迂回路に進入してからくぼみの存在に気づいたものと考えられる。

（ウ） c車両の本件事故時のd車両との衝突直前の速度について

c車両のd車両との衝突直前の速度を認定するにあたっては，亡cがd車両と衝突した後に停止した位置から逆算し，衝突前の速度を遡って推算するのが相当である。亡cはd車両（衝突直後の速度は時速約26キロメートル）の前部バンパー右寄りの地上から高さ約0.5メ

ートル付近に衝突し、衝突地点から約 5.8 メートル離れた地点で倒れていたことは前記ア（ウ）に認定したとおりであるところ、さらに鑑定人 i の鑑定の結果によれば、人が路面上に伏せた状態の時の重心の高さが約 0.2 メートルであり本件事故においては、亡 c は約 0.5 メートルの地上高から約 0.3 メートルの落差で落下して路面に着地し、着地時に路面との摩擦力（このときの摩擦係数は 0.5 程度である。）によって減速されて停止すること、以上からすれば、亡 c の衝突直後における速度は、時速約 31 キロメートルであったこと、さらに、c 車両の衝突直前の速度は、時速約 10 キロメートルであったことが認められる。

（エ） 亡 c がブレーキを掛け始めた地点

前記ア（ア）及び前記（ウ）のとおり、c 車両の衝突直前の速度が時速約 10 キロメートルであること（本件においては、本件スリップ痕の終点から衝突地点まではスリップ痕が印象されておらず、したがって、その間に c 車両の速度は減速していないと推認されるから、c 車両の本件スリップ痕の終点での速度も時速約 10 キロメートルであったと考えられる。）、c 車両の本件スリップ痕は長さ 7.8 メートルで、その形状はほぼ直線であること、さらに前記（ア）のとおり、亡 c が前後輪同時にブレーキ をかけたと推認されること、本件迂回路の路面は舗装直後のものであること及び鑑定人 i の鑑定の結果に照らすと、本件スリップ痕の印象直前の c 車両の速度は、時速約 40 キロメートルであったと認められる。そして、前記（1）イのとおり制動の必要を認めてからブレーキ操作をしてブレーキが効き始めるまで約 1 秒かかることからすれば、亡 c は、本件スリップ痕の始点から約 1 秒間の空走時間に相当する空走距離分遡った地点で制動の必要を認めたことが認められ、その時の c 車両の時速が上記のとおり約 40 キロ

メートルであること、前記(1)イのとおり、ブレーキ操作がなされるのは、車体が直立した状態のもとであり、したがってブレーキ操作がなされた後は車両は直進することからすれば、亡cが制動の必要を認めた地点は、本件スリップ痕始点から本件スリップ痕の方向に沿って直線で遡って約11.1メートル手前(40×1000÷60÷60=11.1メートル)の本件交通事故現場図の地点(以下「地点」という。)付近であることが認められる。そして、前記(1)イのとおり、ブレーキ操作がなされた時点では、すでに車体が直立の状態になっていたと考えられることから、上記地点通過直後には、c車両は直立の状態にされたことが推認される。

(オ) 上記のとおり、c車両は、地点付近から本件スリップ痕の始点まで直進したことが認められ、亡cは地点付近で制動の必要を認めて直ちに車体を直立に立て直したことが推認される(本件迂回路がc車両の進行方向から見て左に湾曲していることに鑑みると、地点に至る前から車体が直立した状態であったとすれば、c車両は反対車線に進出することになるから、亡cは、地点通過直後、かねてから左方へ湾曲した本件迂回路を通過するために左に傾けていた車体を、直立に立て直したと推認される)。そうすると、c車両は、地点付近に至るまでは、本件迂回路の湾曲状況に従って若干左方の曲線を描いて進行していたと考えられ、地点の位置に鑑み、c車両はちょうどくぼみBの北側のくぼみと南側のくぼみとの間付近を通過したと考えられる(くぼみBの北側のくぼみと南側のくぼみの間は約20センチメートルの幅であり、自動二輪車はその程度の幅の両くぼみの間を走行することは十分可能である)。以上からすれば、c車両の走行経路としては、本件交通事故現場図記載の赤点線のとおりと推認するのが相当である。

ウ 前記に認定したc車両の走行経路からすれば、c車両がくぼみBによって車体がふらつき動揺する程の大きな影響を受けたと考えることは困難である(車体が動揺するほどの物理的影響を受けたとすれば、c車両の車輪は、左右に蛇行して、本件スリップ痕を印象するには至らないと考えられる)。さらに、左に傾いていたc車両の車体がくぼみBの影響で起き上がる程の物理的影響があったか否かについては、くぼみBの北側のくぼみの影響により傾いていた車体が起き上がることが想定されるとしても、そこから本件スリップ痕の位置にc車両が進行することは考えにくい(c車両は本件スリップ痕に到達する前に対向車線に出てしまうと考えられ、その場合のc車両のスリップ痕は、本件交通事故現場図において、本件スリップ痕よりも北側に印象されると考えられる)。また、c車両がくぼみBの南側のくぼみの北側面によって影響を受けたとすれば、左に傾いていた車体がくぼみの影響で直立することは考えにくく、さらにくぼみBの南側のくぼみの南側面によって影響を受けたとすれば、車体が直立することも想定されるが、この場合も、c車両が本件スリップ痕の位置に進行するとは考えにくい(この場合も、c車両のスリップ痕は、本件交通事故現場図において、本件スリップ痕よりも北側に印象されると考えられる)。以上からすれば、c車両が、くぼみBの影響で左に傾いていた車体が直立状態に起き上がる程の物理的影響を受けたと考えることも困難というべきである。また証拠(乙2ないし4、証人eの証言)によれば、警察がステレオカメラを使用して道路状況の調査をしたり、他の通行者から事情を聴取するなど捜査によっても結局事故状況が明らかにならず、道路管理者については、捜査を行ったものの、事件として立件するには至らなかったことが認められ、この事実を照らしても、c車両がくぼみによって影響を受けたとは認定し難い。

以上からすれば、c車両がくぼみBによる物理的な影響を受けたとの

事実，すなわち c 車両が本件バイクの車輪をくぼみ B に踏み入れたこと
によって対向車線に進出したとの事実は，これを認めることはできない。

エ なお，原告は，c 車両がくぼみによって物理的に影響を受け，これに
よって本件事故に至ったと主張し，これに副う証拠として，甲 11 ないし
14 号証を提出するほか，原告 a 本人の供述及び証人 j の証言が存在する。

前記 1 に認定したとおり，本件事故発生の時点においては，すでに本
件交通事故現場断面図に示されたものに近い形状と深さのくぼみが存在
したことが認められ，さらに証拠（甲 11 ないし 14，原告 a 本人の供述，
証人 j の証言）によれば，k 外高校生 2 人，j は原動機付自転車により，
原告 a は普通乗用自動車により，実際に本件迂回路を通行したことが認
められることから，同人らの供述ないし証言は相当程度信用性を有して
いると考えられ，二輪の車両が本件迂回路のくぼみを通行した場合，そ
のくぼみによって二輪の車両が物理的な影響を受けることが推認される。
しかしながら，二輪の車両の走行に物理的な影響を与えるくぼみが存在
するとはいえ，前記（2）イに認定の本件スリップ痕から想定される c 車
両の走行経路からすれば，c 車両がくぼみによって物理的な影響を受け
たと考えるのは困難であることは前記認定のとおりであって，上記証拠
が前記認定を左右するに足りるものではないと言わざるを得ない。した
がって，原告の上記主張は採用できない。

（3） c 車両の走行経路とくぼみによる運転心理上の影響について

原告は，c 車両がくぼみによって物理的な影響を受けたことがないとし
ても，少なくとも亡 c の運転心理に影響を与えて本件事故に至った旨主張
する。本件事故における c 車両の走行経路については，前記（2）イに認
定したとおりであるところ，亡 c が，何故本件スリップ痕を印象しながら
対向車線に進入したかについては，本件全証拠によってもこれを的確に推
認するに足る証拠は存在しないといわざるを得ない。確かに，亡 c がその

存在を知らなかったくぼみBの存在を視認し、これに視線を奪われたこと、あるいは、それに加えて、対向車線を走行してきたd車両の発見が遅れたことにより心理的に動揺したことなど、亡cが運転中に何らかの心理的な影響を受けて急制動が必要と判断し、その結果、本件事故に至ったと考えることも推測としては可能であり、他に本件事故に至った原因、すなわち亡cが地点で急制動が必要と判断した理由を解明する有力な手掛かりが見当たらないことを考慮すれば、くぼみBの存在が亡cに及ぼした心理的影響が本件事故の原因として有力な可能性を持つものといえないわけではないが、それはあくまでも可能性に止まるというべきであって、他に可能性として、前記(2)ア(イ)のとおり、本件迂回路に進入した地点では、工事用防護柵の存在により、亡cの方からは対向車線の状況が視認しにくい状況にあり、加えて自動二輪車の運転者が近くの路面を見ながら走行することから、対向車線を走行してくるd車両を直前になって発見して心理的に動揺した可能性も考えられる(乙1)ことに照らせば、上記の可能性をもって、本件事故との間の因果関係を肯認することまではできないと言わざるを得ない。したがって、原告の上記主張を採用することはできない。

第4 結論

以上からすれば、その余について検討するまでもなく、原告らの請求はいずれも理由がないから、これらを棄却し、訴訟費用の負担について民事訴訟法61条、65条1項を適用し、主文のとおり判決する。

仙台地方裁判所第二民事部

(現場断面図等省略)