

平成25年3月25日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成22年(ワ)第12475号 損害賠償請求事件 (第1事件)

平成22年(ワ)第17038号 求償金請求事件 (第2事件)

口頭弁論終結日 平成24年11月7日

判

決

当事者・別紙当事者目録記載のとおり

(以下、「第1事件原告中島寛」を「原告寛」,「第1事件原告中島典子」を「原告典子」,「第2事件原告」を「原告東京海上」,「第1事件・第2事件被告」を「被告」という。)

主

文

- 1 被告は,原告寛に対し,1億4717万6388円及びうち1億4370万3214円に対する平成20年8月22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 被告は,原告典子に対し,330万円及びこれに対する平成20年8月22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 被告は,原告東京海上に対し,3883万8016円及びこれに対する平成22年1月26日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。
- 4 原告寛,原告典子及び原告東京海上のその余の各請求をいずれも棄却する。
- 5 訴訟費用は,第1事件と第2事件を通じ,原告寛に生じた費用の20分の3及び被告に生じた費用の10分の1を同原告の負担とし,原告典子に生じた費用の5分の2を同原告の負担とし,原告東京海上に生じた費用の3分の1及び被告に生じた費用の30分の1を同原告の負担とし,原告寛,原告典子及び原告東京海上並びに被告にそれぞれ生じたその余の費用を被告の負担とする。
- 6 この判決は,第1項から第3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

1 第 1 事件

- (1) 被告は、原告寛に対し、1億7621万2339円及びうち1億7273万9165円に対する平成20年8月22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) 被告は、原告典子に対し、550万円及びこれに対する平成20年8月22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 第 2 事件

被告は、原告東京海上に対し、6000万円及びこれに対する平成22年1月26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 事案の概要及び争点

1 事案の概要

- (1) 第1事件は、原告寛及び原告典子（以下「原告中島ら」という。）が、平成20年8月22日、原告寛が自転車に乗車して走行していたところ、同自転車のフロントフォークのサスペンション部分が上下に分離したために転倒し、頸椎損傷、頸髄損傷等の傷害を負ったが、上記の転倒事故は、上記自転車の欠陥により生じたものであるなどと主張して、同自転車を輸入した輸入業者である被告に対し、製造物責任法3条に基づき、損害賠償として次のとおりの金員の支払を求める事案である。

ア 原告寛

上記転倒事故により原告寛に生じた治療費、逸失利益、精神的損害等の損害の賠償金及び確定遅延損害金の合計である1億7621万2339円及びうち損害賠償金元本である1億7273万9165円に対する平成20年8月22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

イ 原告典子

原告寛の妻である原告典子に生じた固有の慰謝料及び弁護士費用相当額の損害の賠償金合計 550 万円及びこれに対する平成 20 年 8 月 22 日から支払済みまで上記同割合による遅延損害金

- (2) 第 2 事件は、原告東京海上が、原告寛との間で人身傷害保険契約を締結していたところ、上記転倒事故について原告寛に保険金として合計 6000 万円を支払い、原告寛の被告に対する製造物責任法 3 条に基づく損害賠償請求権を上記支払額の限度で代位取得したなどと主張して、被告に対し、6000 万円及びこれに対する最終の保険金支払日の翌日である平成 22 年 1 月 26 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

以下の各事実については、証拠等を掲記する事実は当該証拠等によりこれを認め、その余の事実は当事者間に争いがない。

(1) 当事者

ア 原告中島ら

- (ア) 原告寛は、昭和 24 年 5 月 8 日生まれの男性であり、平成 20 年 8 月当時、コンピュータソフトウェアの開発等を業とする有限会社ソフト・プライム（以下「ソフト・プライム」という。）の代表取締役を務めていた（甲 99、弁論の全趣旨）。

- (イ) 原告典子は、原告寛の妻であり、茨城県つくば市内の肩書住所に原告寛とともに居住している。

イ 原告東京海上

原告東京海上は、損害保険業等を目的とする株式会社である（弁論の全趣旨）。

ウ 被告

被告は、自動二輪車及び自転車並びに自動車部品等の輸入・販売を目的とする株式会社である（弁論の全趣旨）。

(2) 原告寛による自転車の購入

原告寛は、平成14年4月28日、被告が業として輸入した次の普通自転車（以下「本件自転車」という。）を車両本体価格7万8300円で購入し、以後これを使用していた（甲27、弁論の全趣旨）。

メーカー名 ビアンキ

車種記号 バックストリート

サイズ・色 420ミリメートル・ニューチェレステ

フレーム番号 H1N00964

(3) 本件自転車の構造等（甲4、甲5の1、弁論の全趣旨）

ア 一般に、自転車のハンドルバーの下部に接続され、前輪を左右二又のフレーム（レグ）で挟み込んでハブ軸を支持する部位は、フロントフォークと呼称される。また、走行中の振動や衝撃を緩和する機能を有する装置がサスペンション（懸架装置）であり、サスペンションを組み込んだフロントフォークは、サスペンションフォークと呼ばれる。

イ 本件自転車のフロントフォークは、サスペンションフォークであり、別紙図-1のとおり、ハンドルバーに接続される上方の二又の左右の金属製チューブ（インナーチューブという。）を、前輪を挟み込んでハブ軸を支持する下方の左右のより内径の太い金属製チューブ（アウターチューブという。）に約10センチメートル差し込み、左右の各インナーチューブの内部の底面と各アウターチューブの内部の底面とに、それぞれ、両端が受金に固定されている金属製のコイル状ばね（スプリングという。）の各端の受金をボルトで固定し、これによってインナーチューブとアウターチューブが結合される構造となっている。

上記のスプリングが振動や衝撃の緩衝機能を担うことになるが、インナ

ーチューブとアウターチューブとを結合する機構がスプリング以外に存在しないため、このスプリングが折損した場合には、インナーチューブがアウターチューブに差し込まれている状態にはあるが、結合されていない状態となり、インナーチューブがアウターチューブに差し込まれた状態が解消して双方のチューブが分離し得る状態となる。

以下、本件自転車のフロントフォークのインナーチューブとアウターチューブとがスプリングにより連結されている状態の懸架装置部分を、インナーチューブ及びアウターチューブを含めて「サスペンション」ということとし、サスペンションのインナーチューブがアウターチューブに差し込まれた状態が解消して双方のチューブが分離することを「サスペンションが分離する」と表現することがある。

(4) 原告寛と原告東京海上との間の保険契約の締結

原告寛と原告東京海上は、平成20年2月7日、原告寛を被保険者とする自動車保険契約（以下「本件保険契約」という。）を締結したが、本件保険契約には、自動車の運行に起因する事故により被保険者が身体に傷害を被ることによって被保険者及びその配偶者、子等が被る損害に対して保険金を支払う旨の人身傷害補償条項が定められているところ、被保険者が運行中の自転車等の交通乗用具に搭乗しているときに発生した急激かつ偶然な外来の事故について、上記人身傷害補償条項を適用する旨の人身傷害に関する交通事故危険補償特約（以下「本件特約」という。）が付されていた（丙3、丙5の1及び2）。

(5) 原告寛の転倒事故の発生等

ア 原告寛は、平成20年8月22日午前8時30分ころ、本件自転車を運転して茨城県つくば市高見原三丁目5番地先路上を高崎市方面に向けて走行中、他の自動車や歩行者等と接触することなく転倒した（以下「本件事故」という。）（甲1、弁論の全趣旨）。

イ 本件事故後、本件自転車のフロントフォークは、サスペンション内の左右のスプリングがいずれも折損し、インナーチューブとアウターチューブとが左右とも分離した状態で発見された（乙6、弁論の全趣旨）。

(6) 原告寛の受傷内容等

原告寛は、本件事故により、右側頭骨骨折、前額部打撲挫創、鼻部上口唇下口唇裂創、第6頸椎骨折、頸髄損傷、外傷性歯牙打撲等の傷害を負い、平成21年6月20日に症状固定の診断を受けたが、重度の四肢麻痺を伴う神経系統の後遺障害が残存し、医師により、専門医等の所見に基づき、自動車損害賠償保障法施行令所定の後遺障害等級としては第1級1号に相当すると判断された（甲9、甲10、甲13、甲34、弁論の全趣旨）。

(7) 原告東京海上による保険金の支払

原告東京海上は、原告寛に対し、本件保険契約及び本件特約に基づき、平成20年10月14日から平成22年1月25日までの間に、人身傷害補償保険金として合計6000万円を支払った（甲26、丙4）。

3 争点

- (1) 本件事故の原因
- (2) 本件自転車に製造物責任法3条所定の欠陥があるか
- (3) 本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に因果関係があるか
- (4) 過失相殺の可否
- (5) 原告中島らに生じた損害及びその額
- (6) 原告東京海上が代位取得する原告寛の被告に対する損害賠償債権の範囲

第3 当事者の主張

1 争点(1)（本件事故の原因）について

[原告らの主張]

(1) 本件事故についての原告寛の主観的認識

原告寛は、本件事故の当日の午前8時30分ころ、本件自転車に乗車して

自宅を出発し、特段の違和感なく時速20キロメートル前後で約300メートルを走行していたが、本件事故の現場地点に差し掛かったところで、サスペンションが上方に伸びてきた感覚がしたため、元の状態に戻すために、強い力で押し込もうと思い、反動をつけるために上方にハンドルを引き上げて勢いよく押し込もうとしたところ、転倒した。

(2) 本件事故の原因

ア 以下の諸事情からすれば、本件事故は、本件自転車のサスペンション内のスプリングが折損し、インナーチューブとアウターチューブが分離し得る状態となっていたか、又は走行中に分離し得る状態になったところ、原告寛の走行中にインナーチューブとアウターチューブが分離して、前輪及びこれと連結されているアウターチューブが本件自転車から脱落したために、原告寛がその支持を失って転倒したものであることは明らかである。

(ア) 本件事故により生じた本件自転車の各部品の損傷状況、特にインナーチューブの下部に印象されている傷の状態が、サスペンションが分離した後に転倒した場合に予想されるインナーチューブ下部の損傷状況と合致する。

(イ) 本件事故を後方から目撃していた (以下 いう。)
の供述内容が、サスペンションが分離した後に転倒した場合に予想される事故態様と合致する。

(ウ) 本件事故の現場は平坦な道路であり、サスペンションが分離するほかに転倒の要因となる事情は存在しない。

(エ) 本件自転車のサスペンションは、インナーチューブがアウターチューブに約10センチメートル差し込まれる構造となっているが、
(以下「 」という。)作成の鑑定書(甲40)によれば、走行中、スプリングが折損した後に、インナーチューブが何らかの原因により数センチメートル上方に移動した場合には、インナーチューブとアウター

チューブとがそのままの状態、すなわち、インナーチューブが差し込まれている部分の長さ（嵌合距離）が短くなり、サスペンションが数センチメートル伸びた状態で仮に固定される事態（以下、このサスペンションが伸びたまま両チューブが仮に固定されている状態を「仮固定」という。）が生じ得るところ、仮固定のまま本件自転車を走行すると、ハンドルを上方に引き上げなくとも、サスペンションが分離する可能性がある。

(オ) 本件事故以外にも、本件自転車のサスペンションの製造業者と同一の業者が製造したサスペンションを用いた自転車について、走行中にサスペンションが分離して運転者が転倒するという同種事故が多数発生している。

イ 原告らは、被告に対し、製造物責任法3条に基づく損害賠償を請求をしているが、いわゆる消費者である原告中島らは、製造物責任を追及する前提としての本件事故の機序、態様について、製造物の通常の用法によって損害が発生したこと、すなわち、上記アのとおり、本件自転車の通常走行中にサスペンションが分離したために転倒したことを主張、立証すれば足り、これを超えて、本件事故の具体的機序、態様を主張、立証する必要があるものではない。

[被告の主張]

(1) 本件事故についての原告寛の主観的認識について

不知又は争う。

仮に、本件事故当時、本件自転車のサスペンション内のスプリングが折損して、インナーチューブとアウターチューブとが物理的に連結されていない状態にあったとしても、スプリングが最大限に伸長した長さ以上に伸びるような反発力が生じることは通常ないから、通常走行中にサスペンションが上方に伸びてくるということは考えられない。

また、本件自転車のサスペンションは、インナーチューブをアウターチューブに約10センチメートル差し込む構造となっているのであるから、本件自転車の走行中にサスペンションを分離させるためには、ハンドルを少なくとも10センチメートル以上引き上げることが必要であるが、時速25キロメートルで走行中に、予備動作も無くハンドルを引き上げることは極めて困難であって、自転車の操縦技術に長けた者が、前輪のみを引き上げるいわゆるウィリー走行のような走行を意図的に試みない限り、サスペンションが分離する程にハンドルを引き上げることはできない。

(2) 本件事故の原因について

否認又は争う。本件事故の発生の原因について、原告らは具体的な主張、立証を尽くしていない。

ア 上記(1)のとおり、仮に、本件事故当時、本件自転車のサスペンション内のスプリングが折損し、サスペンションが物理的に連結されていない状態にあったとしても、自転車の操縦技術に長けた者が、いわゆるウィリー走行のような走行を意図的に試みない限り、サスペンションが分離することはなく、また、仮に上記〔原告らの主張〕(2)ア記載の事情があるとしても、これらは、サスペンションの分離後に本件事故が生じたことを推認させる事情とはいえない。

イ 仮固定が本件事故の原因であるとの原告らの主張については、本件自転車の走行中に仮固定の状態が作出されることは物理的に起こり得ず、また、走行前に仮固定の状態が作出されていたとも考えられない。仮に、走行前に仮固定の状態が作出されていたとしても、仮固定はブレーキを掛けるなどすれば容易に解消されるものである上、原告寛においてもハンドルの位置が高くなって相当の違和感を感じるはずであるから、本件自転車のサスペンションが仮固定となったために分離し、本件事故が生じたということとはできない。

ウ 本件事故の原因については、サスペンションが分離したために転倒したのではなく、むしろ、転倒した後にサスペンションが分離したものというべきである。すなわち、本件事故の発生後に、本件自転車の前輪に取り付けられていたブレーキワイヤーのうち一部が紛失していることからすれば、ネジにより固定されていたブレーキワイヤーが外れ、原告寛が本件自転車を走行中に当該ブレーキワイヤーが前輪タイヤのスポーク部分に噛み込まれるなどして、前輪が急停止し、その反動で後輪が跳ね上がる「ジャックナイフ」と呼ばれる現象が生じたために転倒し、その後に、転倒の衝撃でサスペンションが分離して、インナーチューブからアウターチューブと前輪が離脱したとみるのが合理的であり、本件事故の目撃者であるの供述とも合致する。

また、本件事故を受けて、独立行政法人製品評価技術基盤機構（以下「NITE」という。）が行った事故原因の調査においても、製品起因であるか否かを含め事故原因の特定には至らなかったと判断されている。

2 争点(2)（本件自転車に製造物責任法3条所定の欠陥があるか）について

〔原告らの主張〕

原告寛は、本件自転車の通常の用法に従って乗車、走行していたところ、上記1〔原告らの主張〕のとおり、サスペンションが分離し、本件事故に至ったのであるから、本件自転車には、以下のとおり、設計上の欠陥及び表示・警告上の欠陥が存在したというべきである。

(1) 原告寛の使用形態が通常予見される使用形態であること

ア 原告寛は、本件事故の直前、本件自転車のサスペンションが上方に伸びてきたと感じて、ハンドルを上方に引き上げているが、本件自転車の種類は、スポーツ用自転車の入門者向けモデルであるクロスバイクに分類されるところ、クロスバイクに限らず、自転車の走行中に段差を乗り越えるときなどにハンドルを上方に引き上げることは多々あることであるから、ハ

ンドルを上方に引き上げる動作をすることが異常であるとはいえず、通常予見される使用形態に含まれるものである

さらに、上記1 [原告らの主張] (2)ア(エ)のとおり、本件自転車のサスペンションが仮固定となっていた場合には、原告寛がハンドルを上方に引き上げていなくとも、通常走行中にサスペンションが分離してしまう可能性があるのであるから、この場合、本件事故は当然に通常予見される使用形態で生じた事故であるといえる。

イ 原告寛は、本件事故当時、ビンディングペダルと呼ばれる結合ペダル（ペダルに付けた金具と靴底に付けた金具とを結合することによりペダルと靴を結合するもの）を取り付けて走行していたが、これは、クロスバイクの利用者において通常行われているものであり、本件自転車の取扱説明書においても、その利用は禁止されていない。

ウ また、本件事故当時、本件自転車は購入後約6年4か月が経過していたが、そもそも、サスペンションは定期的な点検、メンテナンスが必要とされる部位でないし、原告寛において、本件自転車のサスペンションの異常を認識し得る事情はなかった。

(2) 設計上の欠陥

ア サスペンション上部のキャップの構造

本件自転車のインナーチューブの上部の開口部にはキャップが嵌め込まれている（以下、このキャップを「サスペンションキャップ」という。）ところ、サスペンションキャップの側部には溝が掘られており、しかもこの溝が外部に露出しているため、雨水等の水分がサスペンションの内部に浸入し、スプリングが容易に腐食する構造となっていた。

イ サスペンション下部の排水機構の不存在

上記アのとおり、本件自転車のサスペンションの内部には雨水等の水分が浸入し得る構造となっていたにもかかわらず、サスペンション下部には、

水分を排出させるための穴などの排水機構が設けられておらず、スプリングが容易に腐食する構造となっていた。

ウ サスペンションの分離防止機構の不存在

本件自転車のサスペンションは、インナーチューブとアウターチューブがスプリングのみで結合されているため、サスペンション内のスプリングが水分等により腐食して折損した場合には、インナーチューブがアウターチューブから外れて分離する可能性があるにもかかわらず、サスペンションの分離を防止するための機構が欠落していた。

この点、自転車のサスペンションフォークには、スプリング以外に、金属製のボルトでインナーチューブとアウターチューブとを連結することにより、スプリングが折損した場合においても、サスペンションが分離することを防止する構造となっているものがある。

エ 本件自転車が流通に置かれた当時に要求される安全性

本件自転車のサスペンションは、高度な科学技術を駆使した複雑な製品ではなく、スプリングが折損した場合の分離防止機能を欠くといった基本的な知識、技術が問題となるにすぎないのであるから、本件自転車が流通に置かれた当時の科学、技術知識の水準では欠陥が容易に発見することができなかったいうことはできない。現に、米国のサスペンション製造メーカーは、平成13年に、サスペンションが分離する事故を受けて、約22万本のサスペンションを対象にリコールを実施している。

(3) 表示・警告上の欠陥

本件自転車は、上記(2)アからウの3点において設計上の欠陥を有し、かつ、上記(1)のとおり、ハンドルを上方に引き上げるといった通常予見される使用形態において、サスペンションが分離し、転倒事故が生じる危険性があるのであるから、被告において当該転倒事故が生じる危険性を予見することは十分に可能であり、被告は、上記の本件自転車の特性に対応した注意事項を指

示，警告する義務を負っていたというべきである。

しかしながら，本件自転車の購入時に添付されていた取扱説明書には，スプリングが折損，破断した場合にサスペンションが分離する可能性があることについては何ら説明されておらず，その他，被告が，本件自転車の特性に対応した注意事項を指示，警告したことはない。

[被告の主張]

原告らの主張は，否認し又は争う。

(1) 原告寛の使用形態が通常予見される使用形態であることについて

以下のとおり，本件事故は，原告寛による異常な使用形態等により発生したものであり，いわば使用者側の事情により発生したものであるから，本件自転車のサスペンションについて，通常備えているべき安全性を欠くものであるということはできず，本件自転車に製造物責任法所定の欠陥はない。

ア 原告寛は，本件自転車の購入後，これにビンディングペダルを取り付けて，高速走行を可能にするとともに，転倒した際の負傷の危険性を著しく高めていたところ，購入後の6年4ヶ月もの間，連日往復16キロメートルもの長距離を約25キロメートルの高速度で走行することにより，本件自転車の経年劣化を相当に進行させ，このことは，本件自転車のサドルの裏部分やチェーン，ペダル等部位の錆びを見れば，原告寛において容易に認識し得た。

イ 原告寛は，上記アの本件自転車の経年劣化の進行度合及び走行態様に応じた相応のメンテナンスが必要とされていたにもかかわらず，これを怠り，本件自転車のサスペンションの金属部品を腐食させ，サスペンションが分離し得る状態を作出した。

ウ そして，原告寛は，本件事故当時，ビンディングペダルを装着した上で高速走行を行い，転倒時の危険を殊更に高めた上で，①サスペンションが浮上して仮固定の状況が生じているにもかかわらず，高速で走行し続けた

か、あるいは、②走行中にサスペンションが上方に伸びてきたにもかかわらず、停車せずに、高速走行のまま、さらに上方にハンドルを引き上げるという異常な行動を採った結果、転倒した。

(2) 設計上の欠陥について

以下のとおり、原告らは、本件自転車に製造物責任法所定の欠陥が存在することについての具体的な主張、立証を尽くしていない。

ア サスペンションキャップの構造について

本件自転車のサスペンションキャップの溝は、サスペンション内部の空気を抜くために設けられたものであり、キャップが抜けることを防止するなどの機能を果たすものであって、サスペンションとして一般的な構造である。本件自転車が流通に置かれた平成14年当時において、サスペンション上部にあるサスペンションキャップに溝が存在することにより、通常有すべき安全性を欠くとする技術的知見はなかった。

また、本件自転車のサスペンション内部のスプリングの錆びや劣化は、結露等により常時水分が付着した結果として生じた錆びや金属疲労等が相まって生じたものであり、サスペンションキャップにごく小さな溝があるために内部に水が溜まって錆びるとは考えられない。

イ サスペンション下部の排水機構の不存在について

一般に、自転車のサスペンションに、下部に穴を開けるなどしてサスペンション内の水分を排出するための水抜き用の穴を設けることはない。

また、サスペンションの下部に穴が開いている自転車が存在するとしても、これは、溶接をする際のガスを抜くための穴にすぎず、排水用に設けられたものではない。

加えて、結露等によりスプリングに水分が付着した場合にも錆びは発生するのであるから、サスペンション下部に排水用の穴があれば錆びの発生を防止できるものでもなく、本件自転車が流通に置かれた平成14年当時

及びこれ以降において、サスペンション下部に排水用の穴を設けないことにより、通常有すべき安全性を欠くとする技術的知見はない。

ウ サスペンションの分離防止機構の不存在について

前記1〔被告の主張〕のとおり、本件自転車のサスペンションは、インナーチューブがアウターチューブに約10センチメートル差し込まれており、通常の走行をする限り、サスペンションが分離、離脱するということはないのであるから、サスペンションの分離をあえて想定して、その分離を防止するための機構を設ける必要はなく、サスペンションの分離防止機能が存在しないからといって、本件自転車が通常有すべき安全性を欠くことにはならない。

また、スプリング内部に金属製ボルトが設置され、これによりインナーチューブとアウターチューブを連結している型のサスペンションも存在するが、当該ボルトは、スプリングの伸縮の幅を調整するために設けられたものであり、サスペンションが分離することを防止する目的で設置されたものではないし、当該ボルトも金属であり、金属であれば錆びの発生は免れない以上、ボルトを固定するネジ部分等が腐食すれば、スプリングと同様に破断し得るものである。

以上から、本件自転車のサスペンションに分離防止機能を有するボルトが備えられていないことをもって、製造・納入当時の技術水準に照らして通常有すべき安全性を欠いているということとはできない。

エ 本件自転車が流通に置かれた当時に要求される安全性について

本件自転車が流通に置かれた平成14年当時は、サスペンションについて、引張り荷重試験による強度検査等を行われておらず、サスペンションの安全基準についての一般的認識はなく、また、上記の荷重試験項目も、耐荷重値を設定しての一般的な強度を検査するものにすぎないから、本件自転車は、その流通に置かれた当時に要求される安全性を満たしていたも

のであることは明らかである。

(3) 表示・警告上の欠陥について

指示・警告上の欠陥は、ある製品の属性として、人の生命身体や周囲の財物に損害を与える原因となる危険性が存在し、かつ、当該危険性による損害発生が、適切な指示・警告を行うことにより回避できるという条件下で、かかる指示・警告が適切に行われなかった場合に認められるべきところ、原告らは、上記の諸点について具体的に主張、立証を尽くしていない。

また、本件自転車に用いられたサスペンションは、推計で日本国内だけで10万台以上が出荷されているにもかかわらず、サスペンションが分離して事故に至った事例は数件しかないことや、本件自転車が流通した時点において、サスペンションが分離することは一般に想定されておらず、被告においてその危険性の認識を行うことはできなかったことからすれば、本件において、製造物責任法上の指示・警告上の欠陥が問題となる余地はない。

3 争点(3) (本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に因果関係があるか) について

[原告らの主張]

上記1及び2の各[原告らの主張]のとおり、本件自転車に欠陥が存在したために、原告寛が本件自転車を走行中にサスペンションが分離して転倒し、本件事故に至ったのであるから、本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に因果関係があることは明らかである。また、原告寛は、本件事故当時、ビンディングペダルを取り付けて走行していたが、転倒した際にビンディングがペダルに固定されたままであったことが明らかではないから、ビンディングペダルを取り付けていたことが原因となり、原告寛が殊更に重傷を負ったということはできない。

[被告の主張]

否認し又は争う。

- (1) 仮に、本件自転車のサスペンションについて、スプリングが折損した場合に分離し得る構造であったことが欠陥であるとしても、通常であれば、平坦路を走行中にサスペンションが分離することはありません、また、通常人であれば、サスペンションが浮上して仮固定の状況が生じている場合に本件自転車に乗車することではなく、走行中にサスペンションが上方に伸びてきたとすれば、停車して異常を確認するものである。さらに、仮に、段差があるなどして、走行中にサスペンションが分離して転倒する場合があり得るとしても、転倒により軽傷を負うにとどまるのが通常である。

以上の事情によれば、本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に相当因果関係は認められないというべきである。

- (2) また、仮に、本件自転車の欠陥と本件事故との間の因果関係が全て否定されなくとも、少なくとも、原告寛がビンディングペダルの使用によって重傷を負うに至った部分については、使用者である原告寛が招致した危険が現実化したにすぎないから、上記の重傷により原告中島らに生じた拡大損害については、本件自転車の欠陥との間の相当因果関係は否定されるべきである。

4 争点(4) (過失相殺の可否) について

[被告の主張]

仮に、被告に製造物責任法3条に基づく損害賠償責任が認められるとしても、以下の事情からして、原告寛には本件事故の発生につき高度の過失があるといえるから、これに応じた過失相殺がされるべきである。

- (1) 原告寛の長期間の使用による経年劣化とメンテナンスの不備

本件自転車は、本件事故当時、その保管状態及び使用状況からして相当の経年劣化が進んでいたことから、メンテナンスの必要性が高い状態にあり、また、原告寛は、本件自転車にビンディングペダルを取り付けており、転倒した場合の危険を高めていたのであるから、この点からも本件自転車のメンテナンスを十全にする必要性があつて、本件自転車の取扱説明書においても、

メンテナンスの必要性について十分に注意喚起がされていた。しかしながら、原告中島寛は、本件自転車について必要な点検・メンテナンスを怠り、本件自転車のサスペンション内部の金属部品を腐食させ、サスペンションが分離し得る状態を作出した。

(2) 原告寛が本件事故の際に異常な行動をとったこと

原告寛は、本件事故当日の朝に、本件自転車を自宅玄関の前に置いた際、ハンドルが少し高いと感じたにもかかわらず、何らの確認作業を行わないまま、転倒した場合の危険性が高いビンディングペダルを取り付けて高速走行し、さらに、ハンドルが上方に伸びてくるように感じるなど、サスペンションに異常を感じたにもかかわらず、停止せず、サスペンションが分離するような高さ及び力で上方に引き上げたのであるから、かかる原告寛の行動は無謀なものというほかない。

(3) 本件自転車と同様の構造のサスペンションが搭載されている他の自転車において重傷事例がないこと

本件自転車と同様の構造のサスペンションを搭載している自転車は、日本国内の市場だけでも推定約10万台以上は流通しているところ、事故件数はほとんどなく、事故が起きたとしても、軽傷にとどまり、本件事故のような重傷を負った事例はない。

[原告らの主張]

否認又は争う。以下のとおり、本件事故の発生につき原告寛に過失はない。

(1) 原告寛の長期間の使用による経年劣化とメンテナンスの不備について

原告寛は、本件自転車について、空気入れや注油、ブレーキパッドやタイヤの交換等を自らの手で日常的に行っていたが、自身により対応できない場合などは、店舗に持ち込んで専門家による点検を受けていた。

この点、サスペンションに関する点検を受けていなかったことを原告寛の過失と評価して過失相殺をするには、①本件自転車のようなクロスバイクの

利用者は通常定期点検を行うものであり、②点検を依頼する際に、サスペンション内部を点検事項として依頼することが通常であって、かつ、③点検を行う店舗においても、定期点検時にサスペンション内部の点検・修理を行うのが通常である、という実態が必要であるところ、上記の各事情はいずれも認められない。さらに、原告寛においては、本件事故当時、本件自転車のサスペンションに異常を感じたことはなかったのであるから、原告寛が本件自転車のサスペンションを定期的に点検していなかったことをもって、過失があるということとはできない。

(2) 原告寛が本件事故の際に異常な挙動を行ったことについて

原告寛が、本件事故当時、ビンディングペダルを取り付けて走行していた点については、ビンディングペダルを取り付けていたことが原因となり、重傷を負ったということとはできず、また、そもそも、ビンディングペダルを取り付けることは禁止されておらず、利用者の過失と評価されるようなものではない。

さらに、原告寛が、本件事故の直前、本件自転車のハンドルを上方に引き上げたことについては、ハンドルを上方に引き上げることでサスペンションが分離するなどということは、通常想像もできない事態であるから、この点をもって、原告寛に過失があるということとはできない。

(3) 本件自転車と同様のサスペンションが搭載されている他の自転車において重傷事例がないことについて

上記1 [原告らの主張] (2)ア(オ)のとおり、本件事故と同種の事故は多数発生しているところ、重傷を負った事例も報告されている。

5 争点(5) (原告中島らに生じた損害及びその額) について

[原告らの主張]

(1) 原告寛の損害

以下のとおり、原告寛は、本件自転車の欠陥により生じた本件事故により

元本合計1億7273万9165円の損害を被った。

ア 医療費 1007万9716円

原告は、平成22年6月20日の症状固定日以降も、自宅介護に堪え得る状態になるまで、入院して理学療法士とともにリハビリを続ける必要があったから、症状固定日以降の入院治療費も、本件事故と相当因果関係を有する損害となる。

(ア) 筑波メディカルセンター病院分

171万5640円

平成20年8月22日から同年11月17日(88日間)までの入院に要した治療費である。

(イ) 医療法人恵歯会桜ヶ丘歯科センター(以下「桜ヶ丘歯科センター」という。)分

5240円

平成20年10月24日及び同月28日の通院に要した治療費である。

(ウ) 茨城県立医療大学付属病院分

211万0533円

平成20年11月17日から平成21年4月20日(154日間)までの入院に要した治療費である。

(エ) 会田記念リハビリテーション病院分

621万5424円

平成21年4月20日から平成22年9月30日(528日間)までの入院に要した治療費である。

(オ) 医療法人社団光仁会総合守谷第一病院(以下「総合守谷第一病院」という。)分

2万1979円

平成22年5月19日及び20日の膀胱ろうの手術に要した治療費で



ある。

(カ) 我孫子中央歯科室分

1万0900円

平成21年12月22日から平成22年1月12日まで（うち通院は3日間）の本件事故による歯並びの変形に対する歯当たりに係る治療費である。

イ 入院雑費 115万5000円

本件事故が発生した平成20年8月22日から会田記念リハビリテーション病院を退院した平成22年9月末日までの入院期間770日間につき、日額1500円が入院雑費として必要であった。症状固定日以降の入院雑費について本件事故と相当因果関係を有することは、上記アと同様である。

（計算式） $1500円 \times 770日間 = 115万5000円$

ウ 付添看護料 500万5000円

(ア) 症状固定日まで 196万9500円

原告典子は、平成20年8月22日から症状固定日である平成21年6月20日までの入院期間である303日間は、常に原告寛に付き添って看護を行っており、特に食事及び排泄の補助に努めていたから、その付添看護料は、日額6500円を下回らない。

（計算式） $6500円 \times 303日 = 196万9500円$

(イ) 症状固定日以降 303万5500円

原告典子は、症状固定日から平成22年9月末日までの入院期間である467日間についても、午前11時から午後7時まで上記(ア)と同様の看護を行い、また、理学療法士とともに退院後の自宅介護に向けリハビリ、介護技術の習得にあたっていたのであるから、この間の原告典子による看護は、いわゆる将来介護と同視し得るものであり、その付添看護料は、日額6500円を下回らない。

(計算式) $467 \text{ 日} \times 6500 \text{ 円} = 303 \text{ 万} 5500 \text{ 円}$

エ 休業損害 552万8712円

原告寛は、本件事故当時、ソフト・プライムの代表取締役であったが、役員報酬は支払われておらず、平成19年度の給与収入として年額666万円を得ていたから、本件事故の日から症状固定日までの303日間の休業損害は、次の計算式のとおり、552万8712円となる。

(計算式) $666 \text{ 万円} \div 365 \text{ 日} \times 303 \text{ 日} = 552 \text{ 万} 8712 \text{ 円}$

オ 逸失利益 5609万5182円

原告寛の本件事故当時の年収は、上記エのとおり、666万円であるところ、原告寛は、症状固定日の当時60歳であるから、その平均余命22.41年のうち半分の11.205年は稼働が可能であったといえる。そして、原告寛の労働能力喪失率は100パーセントであるから、上記期間にわたる後遺障害に基づく逸失利益につき、上記年収666万円を基礎とし、年5分の割合による中間利息をライブニッツ方式により控除して症状固定時の原価を求めると、原告寛に生じた逸失利益相当額の損害は、次の計算式のとおり、5609万5182円となる。

(計算式) $666 \text{ 万円} \times 8.4227 = 5609 \text{ 万} 5182 \text{ 円}$

カ 将来付添費 7538万3304円

原告寛の後遺障害の程度からすれば、自宅において、付添人による常時の介護が必要である。現在は、職業介護人でなく、原告典子が介護にあたっているが、十分な介護内容に至っていないため、将来は、平日の昼間の介護は職業介護人に依頼し、夜間及び休日の介護は原告典子が行う予定であるところ、上記の職業介護人による介護に要する費用の日額は1万6000円である。よって、原告の退院時を基準として、平均余命の21.25年に対応するライブニッツ係数を用いて年5分の割合による中間利息を控除すると、原告寛に生じた将来付添費相当額の損害は、次の計算式のと

おり、7538万3304円となる。

(計算式)

$$1万6000円 \times 365日 \times 12.9081 = 7538万3304円$$

キ 慰謝料 3188万5000円

(ア) 傷害慰謝料 188万5000円

本件事故の態様や、原告寛の受傷の程度、被告がこれまでに正式な謝罪をしていないことなどの諸事情を勘案すれば、本件事故による傷害により原告寛に生じた精神的苦痛に対する慰謝料は、188万5000円を下回らない。

(イ) 後遺症慰謝料 3000万円

原告寛の後遺症等級が第1級であることに加え、上記(ア)の点を総合すれば、本件事故による後遺症により原告寛に生じた精神的苦痛に対する慰謝料は、3000万円を下回らない。

ク 親族の交通費 90万1437円

(ア) の渡航費用 55万3617円

原告寛の長男である は、本件事故当時、勤務会社の中華人民共和国（以下「中国」という。）の支社において勤務していたところ、本件事故の知らせを受け、事故翌日の平成20年8月23日に帰国したほか、以下のとおり、日本と中国との間を飛行機で往復したが、その交通費の合計は、54万1697円であり、また、成田空港からつくば市までのバス乗車費の合計は、1万1920円である。

a 平成20年8月23日から8月26日

b 同年8月29日から9月2日

c 同年9月29日から10月5日

d 同年11月22日から24日

e 同年12月30日から平成21年1月4日

(イ) 原告典子の交通費

本件事故の日以降の自宅と病院との交通費

原告典子は、本件事故の日以降、原告寛が退院した平成22年9月末日までの間、自家用車で自宅と病院との間を往復したが、1キロメートル当たりのガソリン代15円を基礎としてその交通費相当額の損害を求めると、次の計算式のとおり、合計34万7820円となる。

a 筑波メディカルセンター病院と自宅との往復（26キロメートル）

平成20年8月22日から同年11月17日（88日間）

b 茨城県立医療大学附属病院と自宅との往復（26キロメートル）

平成20年11月17日から平成21年4月20日（154日間）

c 会田記念リハビリテーション病院と自宅との往復（32キロメートル）

平成21年4月20日から平成22年9月30日（528日間）

(計算式)

$$\begin{aligned} & 15 \text{円} \times 2 \text{万} 3 \text{千} 1 \text{百} 8 \text{十} 8 \text{キロメートル} (26 \text{キロメートル} \times 88 \text{日} \\ & + 26 \text{キロメートル} \times 154 \text{日} + 32 \text{キロメートル} \times 528 \text{日}) \\ & = 34 \text{万} 7 \text{千} 8 \text{百} 2 \text{十} 0 \text{円} \end{aligned}$$

ケ 旅行のキャンセル費用 13万6221円

原告寛は、本件事故の以前に、平成20年9月末、原告典子及び中国在住の...の家族も含めてイタリアに旅行に行く計画を立て、旅券等を予約していたが、本件事故により、同旅行をキャンセルをせざるを得なかった。上記旅行は、原告寛が企画した家族旅行であり、また、重篤な障害を被った原告寛を置いて...の家族のみが旅行をすることは通常できないから、原告寛のみならず、原告典子及び...の家族に係る旅行のキャンセル費用相当額も、本件事故と相当因果関係のある損害となり、その額は、原告中島らの分につき7万6000円、...の家族の分につき6万02

21円であり、合計13万6221円となる。

コ 家屋改装費用 1012万6000円

原告寛は、四肢麻痺という重篤な後遺障害が残存したことから、退院後に自宅において介護を受けられるように、自宅を新築することとし、その費用として合計約4700万円を要することとなったが、このうち上記介護のために必要となった家屋改装工事は、①ポーチ部分のスロープへの変更工事、②エレベーターの設置工事、③洗面室の改良工事、④2階トイレの改良工事、⑤駐車場から玄関底までの屋根工事等であり、その費用相当額の合計は、1012万6000円である。

サ 装具購入費 156万9101円

原告寛のリハビリのための長下肢装具の購入費用であり、その価格は28万6134円である。上記装具は、その耐用年数からして3年ごとの買換が必要であるところ、初回購入時である平成21年を起点とすると、原告寛の平均余命は約22年分であり、合計7回の買換が必要となるから、各買換時に対応するライプニッツ係数を乗ずると、上記の装具購入費相当額の損害は、次の計算式のとおり、156万9101円となる。

(計算式)

$$\begin{aligned} & 28万6134円 + 28万6134円 \times (0.9524 + 0.822 \\ & 7 + 0.7107 + 0.6139 + 0.5303 + 0.4581 + 0. \\ & 3957) = 156万9101円 \end{aligned}$$

シ 車いす対応自動車購入費 995万3329円

原告寛は、その後遺障害により、車いすに対応した自動車を購入する必要があるところ、同自動車の価格相当額は、466万2200円である。そして、上記車両の耐用年数を8年とすれば、原告寛の平均余命である約22年の間に2回の買換が必要となるから、各買換時に対応するライプニッツ係数を乗じると、上記車両購入費相当額の損害は、次の計算式のとおり

り、995万3329円となる。

(計算式)

$$466万2200円 + (466万2200円 \times 0.6768) + (466万2200円 \times 0.4581) = 995万3329円$$

ス 将来治療費及び関連品費 1255万7762円

原告寛は、その後遺障害により、自宅訪問型や通所型のデイケアセンターでの各リハビリが必要であるところ、当該費用のうち、公的扶助の上限額を超える部分は、原告寛において実費で負担するものであるから、本件事故と相当因果関係のある将来治療費の損害となる。また、原告寛に必要な介護用品等についても、以下のとおり、本件事故と相当因果関係のある損害となる。

上記の将来治療費及び関連品費の合計は、次のとおり年額合計97万9453円であるから、これに原告寛の退院時における平均余命である21年間に対応するライフニツツ係数の12.8212を乗じると、その損害額は、次の計算式のとおり、1255万7762円となる。

(計算式) $97万9453円 \times 12.8212 = 1255万7762円$

(ア) 通所型のデイケアセンター施設でのリハビリ分

週に一回通所し、リハビリを行う費用のうち、食事と入浴を控除した額であり、その年額は、40万1180円である。

(イ) 自宅訪問型のリハビリ分

原告寛の自宅に理学療法士に来院してもらってリハビリを行う費用であり、その年額は、27万1056円となる。

(ウ) オムツ、軟便パッド等の介護用品購入費

年額は合計12万4677円である。

(エ) クランベリージュース購入費

原告寛は、神経因性膀胱、膀胱ろうに罹患し、慢性的に尿路感染症と

尿混濁があつて、膀胱ろう閉塞の危険が大きいため、尿混濁の防止のために、主治医の勧めによりクランベリージュースを飲用しており、その購入費の年額は、12万4740円である。

(オ) 蓄尿袋購入費

原告寛が膀胱ろうに罹患しているために必要な蓄尿袋の交換費用であり、その年額は、9800円である。

(カ) 歯科訪問診療費用

歯科医師が、月に1回、原告寛の自宅を訪問し、口内のケアと治療を行うものであり、その年額は、4万8000円である。

セ 電動車いす、介護ベッド及びリフターの各購入費用 457万6461円

(ア) 電動車いす 218万3048円

原告寛は、その後遺障害により、平成22年、電動車いすを購入したが、同車いすの価格は118万9165円であるところ、上記購入時は、公的扶助により3万7200円の自己負担額により購入することができたが、将来分は、公的扶助の有無が不確定であるため、上記価格を基礎とすべきであり、その耐用年数は、6年である。

よって、初回購入時である平成22年を起算点とすると、原告の平均余命である約21年の間に合計3回の買換が必要となるから、その各買換時期に対応するライブニッツ係数を乗じると、電動車いすの購入費用相当額の損害は、次の計算式のとおり、218万3048円となる。

(計算式)

$$3万7200円 + 118万9165円 \times (0.7835 + 0.5847 + 0.4363) = 218万3048円$$

(イ) 介護ベッド 101万5193円

原告寛は、その後遺障害により、平成22年、介護ベッドを購入した

が、その価格は59万8068円であるところ、上記購入時は、公的扶助により30万2476円の自己負担額により購入することができたが、将来分は、上記(ア)と同様に上記価格を基礎とすべきであり、その耐用年数は、8年である。

よって、初回購入時である平成22年を起算点とし、原告の平均余命である約21年の間に合計2回の買換が必要となるから、その各買換時期に対応するライプニッツ係数を乗じると、介護ベッドの購入費用相当額の損害は、次の計算式のとおり、101万5193円となる。

(計算式)

$$30万2476円 + 59万8068円 \times (0.7107 + 0.4810) = 101万5193円$$

(ウ) 電動リフター 137万8220円

原告寛は、その後遺障害により、原告寛を介護ベッドからトイレに運ぶための電動リフターが必要であるところ、その価格91万5700円であって、その耐用年数15年であるから、将来に1回の買換が必要となるので、これに対応するライプニッツ係数を乗じると、電動リフターの購入費用相当額の損害は、次の計算式のとおり、137万8220円となる。

(計算式)

$$91万5700円 + 91万5700円 \times 0.5051 = 137万8220円$$

ソ 損害の填補 6791万6620円

(ア) 原告寛は、原告東京海上より、本件保険契約及び本件特約に基づく保険金として合計6000万円の支払を受けた。

(イ) 原告寛は、平成22年から障害厚生年金と障害基礎年金を受給しているところ、前者の年額は180万4000円、後者の年額は99万10

0円、合計で年額279万4100円である。上記の各年金は、制度変更などの可能性があり、将来分の支給が未確定であることから、本件口頭弁論終結時までの既受領分についてのみ損益相殺すべきであり、平成22年分と平成23年分の合計である558万8200円及び平成24年1月から10月分の232万8420円の合計である791万6620円が、損益相殺として控除される。

タ 弁護士費用相当額 1570万3560円

本件事故により原告寛に生じた弁護士費用相当額の損害は、上記アからソまでの合計である1億5703万5605円の1割に相当する1570万3560円を下回らない。

チ 確定遅延損害金 347万3174円

前記ソ(ア)の保険金のうち、慰謝料や後遺症に対応する損害金である4866万4446円は、一時金として平成22年1月25日に支払われたから、上記の部分に対応する民法所定の年5分の割合による同日までの確定遅延損害金は、347万3174円となる。

ツ よって、原告寛は、被告に対し、製造物責任法3条に基づく損害賠償として、1億7621万2339円及びうち1億7273万9165円に対する本件事故の日である平成20年8月22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。

(2) 原告典子の損害

ア 固有の慰謝料 500万円

原告寛の妻である原告典子は、本件事故の以前、自宅でピアノの講師をしていたところ、本件事故により、原告寛を介護する必要が生じて、上記ピアノ講師としての活動を中止したことや、本件事故により配偶者である原告寛に多大な後遺障害が残存したことなど諸般の事情を総合すれば、本件事故により原告典子に生じた精神的苦痛に対する親族固有の慰謝料は、

500万円を下回らない。

イ 弁護士費用相当額 50万円

本件事故により原告典子に生じた弁護士費用相当額の損害は、50万円を下回らない。

ウ よって、原告典子は、被告に対し、製造物責任法3条に基づく損害賠償として、550万円及びこれに対する本件事故の日である平成20年8月22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。

[被告の主張]

原告らの主張は争う。

6 争点(6) (原告東京海上が代位取得する原告寛の被告に対する損害賠償債権の範囲) について

[被告の主張]

保険会社である原告東京海上は、原告寛に支払った人傷保険金が本件訴訟における原告寛の過失割合に対応する損害を上回るときにはじめて、当該上回る額についてのみ、原告寛の被告に対する損害賠償請求権を代位取得するというべきところ、前記4のとおり、本件においては原告寛につき大幅な過失相殺がなされるべきであり、原告東京海上が代位取得する部分はないというべきであるから、原告東京海上の請求は、理由がない。

[原告東京海上の主張]

被告の主張は争う。

第4 当裁判所の判断

1 認定事実

前記第2の2の前提事実の後掲各証拠及び弁論の全趣旨を併せれば、本件事故に関して以下の事実が認められ、この認定を覆すに足りる証拠はない。

(1) 原告寛による本件自転車の使用状況 (前提事実(2)、甲33、甲99、原告

寛)

ア 原告寛は、平成14年4月28日、本件自転車を購入し、以後、晴天の日には、ソフト・プライムへの通勤及び自宅への移動にこれを利用しており、一月のうち15日程度は、ソフト・プライムと自宅との間の片道約8キロメートルを往復する走行をしていた。

イ 原告寛は、本件自転車の購入後、本件自転車にライト、スピードメーター、泥よけ及び空気入れ装置を取り付け、また、ペダルをビンディングペダルに交換して使用していた。

(2) 原告寛による本件自転車の保管状況（甲74，甲99）

原告寛は、本件自転車の購入後、本件自転車を次のように保管していた。

ア 本件自転車の購入時から平成19年10月まで

ソフト・プライムに通勤する日の出社後の昼間は同社の地下駐車場に保管し、帰宅後の夜間は原告寛の自宅玄関内に保管していた。

イ 平成19年11月から本件事故の日まで

ソフト・プライムに通勤する日の出社後の昼間は上記(ア)と同様であったが、帰宅後の夜間は、原告寛の自宅の縁側の軒下に保管していた。なお、縁側の軒下には、降雨時に強風があると雨が吹き込み、本件自転車が雨水にさらされることがあった。

(3) 原告寛による本件自転車のメンテナンス状況等

ア 原告寛が本件自転車を購入した際に添付されていた本件自転車の取扱説明書（以下「本件取扱説明書」という。）（甲3）には、購入者において購入後2か月以内に初期点検を受けること、購入後1年毎の定期点検及び異常を感じた場合の点検を受けることが必要であることが記載され、「強制」との付記がされていたが、原告寛は、本件自転車の購入後、本件事故の日に至るまで、上記の初期点検及び定期点検を受けたことはなかった（甲3，甲99，原告寛・4頁）。

イ 原告寛は、本件自転車の購入後、自ら定期的にタイヤの空気圧の調整、ブレーキの確認、チェーンへの注油などを行っていたが、平成18年ころにはオーバーホールの要否について相談するため、平成19年春ころにはチェーンの交換の要否を確認するため、平成20年春ころにはペダルを交換するため、それぞれクロスバイクを取扱う自転車専門店で赴いたが、オーバーホールは行わず、いずれの際にも、同店の従業員からサスペンションの点検について注意喚起をされたことはなく、本件事故の日に至るまで、本件自転車のサスペンションについてメンテナンスを受けたことはなかったが、特段の不具合を感じたことはなかった（甲99，原告寛・7頁）。

(4) 本件事故当日の走行状況（前提事実(5)，甲33，甲73，甲99，原告寛，弁論の全趣旨）

ア 原告寛は、本件事故当日の午前8時30分ころ、ゴーグル及びヘルメットを着用し、リュックサックを背負って自宅の縁側に出て、軒下に置いてあった本件自転車を道路に移動させるため、右手でサドル下部のフレーム部分を、左手でハンドル部分を持って持ち上げ、そのまま本件自転車を縁側軒下から自宅前の道路に運んだ。

イ 原告寛は、本件自転車にまたがり、両手でブレーキをかけ、まず右足のビンディングペダルを固定し、右ペダルを踏み込んで走行を開始した後に、サドルに座り、走行しながら左足のビンディングペダルを固定し、走行を開始した。

ウ 原告寛は、自宅前道路から約10メートルのところにあるT字路を左折し、その後、直線で約100メートルを走行したところにある交差点で減速し、同交差点を直進して通過後に加速し、直線の道路を、220メートルから230メートル程走行して、茨城県つくば市高見原三丁目5番地先路上に至ったところで、自動車や歩行者等に接触していないにもかかわらず、転倒し、意識を失った。

(5) による本件事故の目撃状況（甲32，甲39，証人... 弁論の全趣旨）

ア は、茨城県つくば市高見原に居住している女性であり、本件事故当時、 歳であったが、本件事故以前に原告寛と面識はなく、また、その視力は、眼鏡着用時に1.0であるところ、次のとおり本件事故を目撃した当時、眼鏡を着用していた。

イ は、本件事故の日の午前8時過ぎころ、娘から交通事故を起こしたとの連絡を受け、当該事故の現場に向かうため、自転車を運転して自宅を出発し、上記交通事故の現場までの道筋にある本件事故の現場方面に向けて走行していたところ、本件事故の現場の手前約30メートル付近において、本件自転車を運転する原告寛が、 の右側を追い越していった。

ウ その後、 は、原告寛の7メートルから10メートル後方を走行していたところ、原告寛が突然前方に転倒し、その際、何物かが横方向に転がっていくの目撃した。この際、 としては、原告寛がハンドルを上方に引き上げるような動きをしたと感じたことはなかった。

なお、 は、証人として、上記の本件事故を目撃した際、原告寛の転倒態様について、走行中にまるで道路に穴か溝があり、そこに前輪が落ちたような感じで前のめりに崩れていった旨供述し、また、原告寛が脳溢血や心筋梗塞などにより意識を失って転倒したのではないかと考えたとも供述している。

エ が転倒した原告寛に駆け寄ったところ、原告寛は、顔を右横に向けてうつ伏せに倒れており、 は、119番通報をした。その後、 は、いったん娘の事故現場に赴いたが、特に混乱はなかったため、本件事故の現場に引き返したところ、警察官が臨場し、本件事故に関する遺留品などを捜索しているところであった。 がこれに立ち会っていたところ、警察官が、本件事故の現場から原告寛の進行方向前方の左側にある空き地に

においてアウターチューブと連結された状態の本件自転車の前輪を発見し、
「こんなところまで前輪が転がっていたよ。」などと述べていた。

- (6) 本件事故の現場の状況及び本件自転車の発見状況（甲2，甲32，乙6，
証人 弁論の全趣旨）

ア 本件事故の現場付近は、幅員4メートルほどの平坦な舗装路であり、溝
や段差などは存在しない。

イ 本件事故の現場には、本件事故の発生地点から全長約5.6メートルに
わたって本件自転車のクランクやペダルの端部の擦過痕が認められ、本件
事故について捜査したつくば中央警察署は、上記の事故状況からして、原
告寛は、本件事故当時、時速約25キロメートルで走行していたと判断し
た。

ウ 本件事故の後、本件自転車のインナーチューブとアウターチューブとは
左右とも分離した状態で発見された（前記前提事実(5)イ）が、アウターチ
ューブは、本件事故の現場から、原告寛の進行方向前方に約16.1メー
トル離れた空き地に、前輪と連結された状態であり、前輪のハブを固定・
解放する機構であるクイックリリースレバーは固定の位置にあった。

エ 本件自転車のフロントフォークの左右の各アウターチューブを上部で連
結する部分（フォーク肩と呼ばれる。）は、その左右の下部の各アウター
チューブと連結する部分で破断しており、本件自転車本体付近において発
見された。

- (7) 本件事故後の本件自転車の状態

本件自転車には、本件事故の後、上記(6)のほか、以下のような損傷が生じ
ていた。

ア サスペンション内のスプリングは、左右とも相当に腐食しており、右の
サスペンション内のスプリングは、その下端のアウターチューブとの接合
部において折損した上、進行方向に向かって後方（本件自転車本体の方

向)に若干屈曲していた。また、左のサスペンション内のスプリングは、その両端の中間で折損していた。

なお、本件事故について捜査を行ったつくば中央警察署は、上記各スプリングは、その腐食状況からして、本件事故の以前から折損していたと推定されると判断した(以上につき、甲2、甲33、甲40、乙1、乙6、弁論の全趣旨)。

イ 右のインナーチューブの下端の前部(進行方向の部分)には、目視で確認できる程度の凹損及び擦過傷があり、また、左のインナーチューブの下端には、その全体に凹損及び擦過傷がある(甲33、甲40)。

ウ 本件自転車の前輪に取り付けられているブレーキのブレーキワイヤーを保持する留め具は、進行方向に向かって後方(本件自転車の後輪の方向)に屈曲して変形していた。また、ブレーキワイヤーは、これを固定するボルトから約20ミリメートルの位置で破断していた(甲33、甲40、乙6)。

エ 平成22年4月ころにおいて、本件自転車のサドルの裏側、チェーン、ペダル部分について、相当の錆びが発生していた(乙1、乙28)。

(8) 原告寛の受傷状況

原告寛は、本件事故により、右側頭骨骨折、前額部打撲挫創、鼻部上口唇下口唇裂創、第6頸椎骨折、頸髄損傷、外傷性歯牙打撲等の傷害を負った(前記前提事実(6))。

(9) N I T Eによる調査及びその結果

ア 消費生活用製品について事故が生じた場合の報告等の仕組み

消費生活用製品安全法(以下「消安法」という。)によれば、消費生活用製品の製造又は輸入の事業を行う者は、その製造又は輸入に係る消費生活用製品について重大製品事故(消費生活用製品の使用に伴い生じた事故のうち、一般消費者の生命又は身体に対する危害が発生した事故等に該当

するものであって、消費生活用製品の欠陥によって生じたものでないことが明らかな事故以外のもの）が生じたことを知ったときは、当該事故の内容等を内閣総理大臣に報告しなければならず（同法３５条１項），内閣総理大臣は、当該重大製品事故に係る消費生活用製品による一般消費者の生命又は身体に対する重大な危害の発生及び拡大を防止するため必要があると認めるときは、当該重大製品事故に係る消費生活用製品の名称及び形式、事故の内容等を公表するものとされ、主務大臣は、この公表について、N I T E に、消費生活用製品の安全性に関する技術上の調査を行わせることができることとされている（同法３６条１項，４項）。

イ N I T E による調査及びその報告

N I T E は、本件事故について、これが製品に起因するものであるかを含めて、消安法３６条４項に基づく技術上の調査を行い、これについて、平成２２年６月３日付け「重大製品事故調査報告書」と題する報告書（以下「N I T E 報告書」という。）（乙６）を作成した。同報告書には、原告寛の説明内容、被告の見解、警察の見解をそれぞれ要約した記載の後に、要旨次のとおり記載されている（乙６）。

（ア）事故現品の考察

ａ 事故発生後約１年８か月が経過した本件自転車を調査した結果

- ① 本件自転車のサスペンション内のスプリングは、左右ともに腐食が著しく、アウターチューブ内の下端接合部で破断していた。
- ② インナーチューブは、アウターチューブに９８ミリメートル差し込まれており、左右のインナーチューブを引き抜くのに要する力は、２４ニュートンであった。
- ③ アウターチューブ内には、摩擦痕や傷などの異常は認められなかった。
- ④ サスペンション上部のキャップには、空気抜き用の口径約２ミリ

メートルの穴があり、アウターチューブには、水抜き用の穴はなかった。

⑤ 左右のアウターチューブを繋ぐフォーク肩は、両端での破断が認められた。

⑥ 本件自転車の前輪のブレーキワイヤーが、ワイヤー固定用のボルトから約20ミリメートルの位置で破断しており、変形が生じた後に屈曲疲労で破断した痕跡が認められた。

⑦ ブレーキワイヤーを固定する留め具が後方に変形していた。

⑧ ブレーキパッドは、左右ともに後方のみに偏摩耗が生じていた。

⑨ 前後輪ともに、リム（車輪の構成要素でタイヤを取り付ける外環部分）が振れた形跡はなく、スポーク（車輪の構成要素でハブとリムを結合する部分）に傷や変形は認められなかった。

b 警察が撮影した本件自転車の写真を確認した結果

① 本件事故の現場では、破断したフォーク肩は、アウターチューブから離れた本件自転車の本体近くに落ちていた。

② 前輪のブレーキワイヤーは破断していたが、ブレーキレバー（ハンドルに取り付けられているブレーキを操作するためのレバー）には、NITEによる調査時点では一部紛失して入手できなかったワイヤーが残存していた。

③ 前後輪には、泥よけが取り付けられており、変形は認められなかった。

c 上記a及びbからは、フロントフォーク上部のインナーチューブと同下部のアウターチューブが外れる可能性は、走行中にハンドルを10センチメートル程度以上持ち上げる操作を行った場合に認められるが、アウターチューブ内には、走行時に急激にインナーチューブが抜けた場合に発生するであろう摩擦痕や傷が認められず、ハンドルをア

ウターチューブに沿って引き上げる以外には、インナーチューブが抜ける可能性は考えられない。また、フォーク肩などの部品が破断して脱落していたが、前輪やフロントフォークに変形が認められなかったことからみて、前輪での異物の挟み込みによるロックによる転倒の可能性は低く、ブレーキに問題があったか否かは、ブレーキワイヤーが一部紛失しており確認ができなかった。

(イ) 事故同等品（取扱説明書を含む。）に関する考察

本件自転車と同型式品は、販売から6年以上が経過し、事業者等に在庫がないため、同等品を入手することができなかった。

本件自転車に取り付けられていたフロントフォークのメーカーの同構造を有する類型品を用いて、サスペンションのスプリングを切断して平坦な舗装路を走行したところ、フロントフォークが分離することはなかった。また、停車時にハンドルを持ち上げた場合、自転車の自重でインナーチューブが抜けることを確認した。

被告は、本件事故を受けて、平成22年4月8日にウェブサイト上のホームページにおいて注意喚起を行っている。

(ウ) 製品起因であるか否かの判断

- a 本件自転車のサスペンション内のスプリングに著しい腐食が認められ、破断していた。
- b 前輪ブレーキのワイヤーの破断、フォーク肩の両端に破断が認められた。
- c 本件自転車による平坦な舗装路での通常走行では、フロントフォークの差し込み長さが約10センチメートルあるため、フロントフォークが抜ける可能性は低いと判断された。
- d 前輪やフロントフォークに変形や傷はなく、異物挟み込みの痕跡も認められなかった。

e 前輪ブレーキ周辺の破損が著しいが異物挟み込みの痕跡は認められず、また前輪ブレーキの効きによるロックの可能性は低いと考えられるが、前輪ブレーキのブレーキワイヤーが一部紛失しており、ブレーキワイヤーの巻き込みなどの可能性を含め、ブレーキの破損状態の詳細は確認できなかった。

f 上記 a から e の状況から、本件事故が製品に起因するものであるか否かも含め事故原因の特定には至らなかった。

なお、本件自転車のフロントフォークは、サスペンション内のスプリングのみで連結されているため、スプリングが破断した状態であれば、ハンドル・フロントフォークを約 10 センチメートル以上持ち上げる操作を行うとフロントフォークのインナーチューブとアウターチューブが外れる可能性はあったものと推定される。

事故原因は不明であり、製品に起因するか否かも不明と判断される。

ウ 経済産業省は、本件事故について、消安法 35 条 1 項に基づく報告のあった重大製品事故に係る公表として、製品起因が否かが特定できていない事故として公表していたが、経済産業省消費経済審議会製品安全部会製品事故判定第三者委員会は、平成 22 年 9 月 9 日、N I T E 報告書を踏まえて、本件事故が製品に起因して生じた事故かどうか不明であると判断し、同年 12 月 3 日、経済産業省は、不明の理由を付して、その旨を公表した（甲 51、乙 3、乙 5、弁論の全趣旨）。

(10) 財団法人日本車両検査協会による調査

原告中島らは、平成 21 年 9 月 2 日、財団法人日本車両検査協会に対し、本件自転車のフロントフォークの調査を依頼し、同協会は、平成 21 年 10 月 23 日付け「調査報告書」と題する書面（以下「車両検査協会報告書」という。）（甲 5）を作成したが、同報告書には、要旨次のとおり記載されている。

ア 前記前提事実(3)記載の本件自転車のフロントフォークの構造からして、サスペンション内の左右のスプリングが折損した場合には、インナーチューブとアウターチューブとの接続機構がなくなるため、インナーチューブがアウターチューブに差し込まれているだけの状態となり、走行状況によっては分離する可能性がある。

イ 本件自転車のフロントフォークの構造以外の構造を有するフロントフォークとしては、ボルトによりインナーチューブとアウターチューブとを接続するものがあり、この構造のサスペンションにおいては、スプリングが折損した場合でも、インナーチューブとアウターチューブとが分離することはない。

ウ 走行中にスプリングが折損した場合、段差等の通過など、フロントフォークに伸縮動作が発生するような箇所を走行したときに、伸縮後のスプリングの反発による伸びの発生時に、サスペンションが分離することが考えられる。平坦路を走行する場合においても、ペダリング時の力の加わり方や路面の凹凸等により自転車に上下動が発生した場合、走行中に急激な加速をした場合、制動時に圧縮されたスプリングが制動終了の直後に反発してフロントフォークが伸びる方向に動いた場合、あるいは、これらが複合的に作用した場合に、サスペンションが分離する可能性を完全に否定することはできない。

エ スプリングに錆びが発生したことについては、インナーチューブ上部のサスペンションキャップの溝から雨水が浸入することが考えられ、浸入した雨水は、アウターチューブに溜まり、スプリングに錆びが発生することが予想される。なお、本件自転車のアウターチューブには排水用の穴等が設けられていない。

(11) 被告の依頼に基づく実験

被告は、株式会社科検に対し、本件事故の原因の解析のための実験等を依



頼した。同社は、次のとおりの実験を行い、その模様を撮影するとともに、その内容、結果等を記載した平成22年11月8日付けの「実験報告書」と題する書面を作成した（乙7、乙8）。

ア 実験条件

本件自転車と同型の自転車（以下「実験車両」という。）を用いて、そのサドル位置及びハンドル位置を本件事故時の本件自転車の位置と同位置に設定し、サスペンション内のスプリングの固定用留具を外して、インナーチューブがアウターチューブに差し込まれているだけの条件下において、原告寛と体格の類似する被験者による平坦な舗装路での走行実験等を行う。

イ 実験1から4

(ア) 内容

a 実験1

被験者が実験車両にまたがり、停止した状態で、ハンドルを両手で持って体重を掛けて下方に押し込み、サスペンションに上から負荷を掛けた後に、一気に負荷を解放する。

b 実験2

実験車両により通常走行した後に、急停止する。

c 実験3

実験車両により通常走行した後に、急停止し、さらに被験者の体重を後方に移動させる。

d 実験4

異常運転（①高速走行、②後輪を浮上させる運転、③蛇行運転）をする。

(イ) 結果

いずれもサスペンションが分離することはなかった。

ウ 実験5

(ア) 内容

時速 32 キロメートルで通常走行中に、故意に進行方向の右側に転倒する。

(イ) 結果

転倒前にサスペンションが分離することはなかったが、転倒後に分離した。なお、前輪のブレーキワイヤーが破断することはない。

エ 実験 6

(ア) 内容

時速 32 キロメートルで通常走行中に、故意に進行方向の左側に転倒する。

(イ) 結果

転倒の前後を通じてサスペンションが分離することはない。

オ 実験 7

(ア) 内容

走行中に実験車両の前後輪を同時に跳ね上げるポンピングと呼ばれる動作を行う。

(イ) 結果

サスペンションが分離したために転倒したが、ブレーキワイヤーが破断することはない。

カ 実験 8

(ア) 内容

走行中にハンドルを勢いよく引き上げる動作を行う。

(イ) 結果

サスペンションが分離したために転倒したが、ブレーキワイヤーが破断することはない。

以下、上記イからカの各実験を「科検実験」と総称し、上記の番号に

よって「科検実験1」などと特定する。

(12) 科検実験の結果の解析

が作成した平成23年1月17日付け「交通事故工学解析書」と題する書面（以下「意見書」という。）（乙9）には、同人が科検実験の結果を踏まえて本件事故を工学的に解析した結果として、要旨次のとおり記載されている（乙9）。

ア サスペンションのインナーチューブとアウターチューブが分離可能な状態にあったとしても、インナーチューブがアウターチューブ内に10センチメートル程度差し込まれていることから、ハンドルを10センチメートル以上引き上げるなどの動作をしない限り、サスペンションが分離することはない。

イ 科検実験により転倒時の衝撃でサスペンションが分離し得ることが確認されたことから、本件事故について、サスペンションが分離したために転倒したものではなく、何らかの原因で転倒した際にサスペンションが分離した可能性も想定される。

ウ 科検実験8においては、被験者が約0.35Gの重力加速度をもってハンドルを引き上げているところ、サスペンションが分離したが、一般に、自動車の急発進時の重力加速度は0.20G、70MP/時からの急停車した場合の重力加速度は0.4Gとされているから、上記の上方への0.35Gほどの重力加速度は、自転車の通常走行中に自然に発生するものではない。

エ 以上より、走行中にサスペンションを引き抜くためには、ハンドルを10センチメートル以上引き上げる必要があるところ、これは、意識的に行わない限り困難な動作であり、かつ、相当な速さと力でもって上方に引き抜くという異常な動作である。

オ 原告寛が本件事故により顔面・頭部に受傷した原因については、ビンデ

イングペダルを装着して足が固定されていたため、その転倒態様如何にかかわらず頭部を先に地面に打ち付けることになった可能性が高い。

カ 〔 〕が科検実験に使用されたものと同型の自転車を使用して、サスペンション内のスプリングの留め具を外して走行実験をしたが、通常走行中にサスペンションが抜けることはなく、サスペンションが浮いてくることもなかった。

(13) 〔 〕の意見書

原告中島らから本件事故の態様の分析について依頼を受けた〔 〕は、仮固定に関する実験を行い、本件自転車のインナーチューブ及び前輪ブレーキ装置の損傷状況を見分した上で、要旨次の内容が記載された平成23年5月11日付け「鑑定書」と題する書面（以下「〔 〕意見書」という。）（甲40）を作成した（甲40，甲72，証人〔 〕）。

ア 鑑定事項

本件事故の態様はどうであったか。

イ 仮固定に関する走行実験（以下「〔 〕実験」という。）

（ア）内容

本件自転車のサスペンションを別の部品に換装し、走行可能な状態とし、スプリングによるインナーチューブとアウターチューブの結合を外してインナーチューブを引き上げ、アウターチューブとの嵌合距離が約4センチメートルのところで仮固定の状態を作出した上で、原告寛と類似の体格の被験者により通常走行を行う。

（イ）結果

約50メートルの走行後、ゆっくりと左旋回をしたところ、サスペンションが分離し、転倒した。

ウ 結論

本件事故は、本件自転車の前輪を固定しているサスペンション内部のス

プリングの折損が原因で発生した事故であったと考えられる。

原告寛が、走行前に本件自転車を持ちあげる等の取扱いをしていた、又は走行中に何らかの理由でインナーチューブとアウターチューブが伸びる状況があったと考えられ、このようにサスペンションの摺動部に伸びが発生した場合、インナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が4センチメートル未満であると、インナーチューブの先端部がアウターチューブの内側面に咬み込む仮固定の状態が生ずる。そして、仮固定のまま走行すると、サスペンションが突然に分離することが生じる。

(14) 〃の意見書

被告から依頼を受けた 〃 は、本件事故の原因、機序等について、要旨次のとおり記載されている平成23年10月31日付け「鑑定意見書」と題する書面（以下「 〃 意見書」という。）を作成した（乙10）。

ア 走行中にサスペンションが自然と伸びてくるということはありません、また、サスペンションが抜けるほどに上に引き上げる動作を行うことは困難である。

イ 仮固定が本件事故の原因であるかについては、そもそも、走行を維持することが可能な程度の仮固定の状態を作出することは困難である上、仮固定はブレーキを掛けるなどすれば容易に解除されるものであり、乗車時においても相当の違和感を感じるものである。

ウ 実験は、左旋回時にサスペンションの分離を確認したものであるが、本件事故の態様と異なる。

エ インナーチューブ下端部の傷は、サスペンションの分離後に転倒したことを示すものではない。

(15) サスペンションの分離による転倒事故の件数等

ア 本件自転車のサスペンションは、中華民国に本店を有する達建工業株式会社 が設計、製造したものであったところ、同社の製造するサスペンシ

ンには「RST」とのブランド名が付されている。

イ RST製サスペンションが用いられている自転車において、次のとおり、サスペンションが分離したために転倒したとされる事故があった。

(ア) RST製サスペンションを輸入していた有限会社アキコーポレーションは、平成18年9月1日付けで、自転車販売店に対し、「メンテナンス不備によるサスペンションスプリング破損の可能性について」と題して注意喚起する内容の書面を送付したが、同書面には、サスペンションの中に水などが溜まりスプリングが錆びたために切断状態となったが、そのまま乗車して、段差等を越えるためハンドルを引き上げた際に、アウターチューブが抜けて転倒した事故が数年内に3件発生した旨の記載がある（甲6、弁論の全趣旨）。

(イ) 平成19年8月22日、兵庫県内において、自転車で走行中、フロントフォークが破損し転倒して右頬骨を骨折するとの内容の事故が発生した。経済産業大臣が消安法に基づき公表した上記事故の原因は、サスペンション内に雨水等の水分が浸入し、長期間（8年間）の使用中に内部のスプリングの腐食が進行し、走行中に破断したためフロントフォークが抜け落ちて事故に至ったと考えられるとのものであった（甲7、甲8）。

(ウ) 平成23年5月21日、愛知県内において、自転車で走行中、サスペンション部分が前輪とともに抜けたために転倒し、軽傷を負うとの内容の事故が発生した。NITEは、上記事故の原因について、サスペンションのスプリングが収納されているボトムケース内に水抜き穴がなく水が溜まりやすい形状であり、サスペンションのスプリングが破断した場合に、サスペンションの分離を防ぐ構造になっていないため、溜まった雨水等の影響によりスプリングが腐食、破断しており、被害者が走行中、段差を降りる際に、サスペンションが前輪とともに抜けたものと推定さ

れる旨公表し、上記事故は、製品に起因する事故であり、事故原因区分として「設計不良」に当たると判断した（甲４５，甲９６の１から３，甲９７，乙２９，弁論の全趣旨）。

２ 争点(1)（本件事故の原因）について

- (1) 本件事故の原因について、原告らは、本件事故は原告寛が本件自転車を運転して走行中にサスペンションが分離したことにより発生したものであると主張し、原告寛の陳述書（甲９９）及び供述には、サスペンションが上方に伸びてきた感じがしたため、反動をつけて強い力で押し込むために上方にハンドルを引き上げて勢いよく押し込もうとしたところ、転倒した旨の部分がある。

これに対し、被告は、本件事故がサスペンションが分離したために発生したものであることを争い、通常走行中にサスペンションが上方に伸びてくることはなく、走行中にサスペンションが分離するほどにハンドルを引き上げることは極めて困難である旨主張し、意見書及び意見書にはこれに沿う部分がある。

- (2) そこで、上記１の認定事実を前提にして、本件事故がサスペンションが分離したことにより発生したものであるかについて検討する。

ア 自転車で走行中にサスペンションの分離により転倒する場合の転倒態様
本件自転車と同様の構造のフロントフォークを装備する自転車で走行中にフロントフォークのサスペンションが分離した場合、アウターチューブとともに前輪が外れ、これによる支持が失われるから、運転者は前方にのめり込むような姿勢で転倒すると考えられるところ、科検実験８においては、サスペンションの分離により転倒しているが、運転者（被験者）がハンドルを上方に引き上げる動作をしているものの、その転倒の態様は概ね上記のようなものであると認められる（乙７・３９から４４頁）。また、実験においても、サスペンションが分離して転倒しているが、インナ

ーチューブとアウターチューブに仮固定の状態を作出した上、左に旋回したところ転倒したものではあるものの、やはり進行方向に前のめりに沈み込むようにして転倒しており、転倒の態様自体は上記のようなものであると認められる（甲40・12から14頁）。

他方、本件事故を後方から目撃していた　　は、証人として、原告寛の転倒態様について、原告寛が走行中に、まるで道路に穴か溝があり、そこに前輪が落ちたような感じで前のめりに崩れていった旨供述しており（前記1(5)ウ）、しかも、証人尋問の際、科検実験8における転倒の状況を後方から撮影した写真（乙8の写真162）を示され、目撃した原告寛の転倒態様がそれに合致する旨を明確に供述しており、　　の視認状況に疑いを差し挟むべき事情はない。

そうすると、原告寛の転倒態様は、本件自転車のサスペンションが分離したことによって転倒したと仮定した場合の転倒態様によく符合するといえることができる。

イ 原告寛の受傷状況

前記1(8)にみた原告寛の本件事故による受傷状況からすれば、原告寛は、前方に転倒し、その顔面部を地面で強打したものであると認められるところ、これは、上記アのように、サスペンションが分離したために、前輪の支持を失って前のめりに転倒した場合に想定される受傷状況と符合するものであるといえることができる。

ウ インナーチューブ等の損傷状況

前記1(7)にみた本件事故後の本件自転車のインナーチューブ下端部の損傷は、その状態からして、インナーチューブの下端部が接地したために印象されたものであると推認されるところ、これは、サスペンションが分離し、インナーチューブの下端部が露出した後、上方から接地したことによって印象されたものであると考えるのが合理的であって、サスペンション

が分離したことによって転倒した場合に想定される損傷状況と符合するものであるといえることができる。

また、前輪のブレーキのブレーキワイヤーの破断や同ブレーキワイヤーの留め具の屈曲その他の本件自転車の部品の損傷状況も、サスペンションが分離したことによって転倒したとの事故態様に矛盾するものはない。

エ 小括

原告寛が本件自転車に乗車して平坦な舗装路を走行中に転倒し、その後、サスペンションが分離した状態で発見されたことは動かし難い事実である（前記前提事実(5)、前記1(6)）ところ、この事実の下においては、上記の転倒態様等は、本件事故がサスペンションが分離したことによって発生したことを推認させるものであるといえることができる。

- (3) 次に、原告寛が本件自転車により走行中にサスペンションが分離する機序の面から検討する。

ア まず、本件自転車のサスペンション内の左右のスプリングがいずれも破断し、サスペンションがスプリングによって結合されていない状態になっていたとしても、本件自転車のフロントフォークの構造上、インナーチューブがアウターチューブに約10センチメートル差し込まれているのであるから、平坦な舗装路を通常に走行している限り、走行中は本件自転車の自重及び乗車人物の体重がフロントフォークに下方向に負荷されるのであるから、運転者においてハンドルを引き上げ、これに連結されているインナーチューブを引き上げるといった動作を特にしないにもかかわらず、サスペンションが自然に上方に伸びてくる事態が生ずることは通常考えられず、この点においては、前記(1)の意見書及び意見書の各記載のうち同旨の部分は、首肯し得るところである。

しかしながら、前記の科検実験2及びN I T E 報告書における事故同等品に関する考察は、いずれも、本件事故の現場で行った実験ではなく、限

られた時間、走行距離及び条件の下で行われた実験に基づくものであり、これらにより、サスペンション内のスプリングが破断し、インナーチューブとアウターチューブが結合されていない状態で本件自転車の走行を続けた場合に、運転者がハンドルを引き上げない限り、平坦な舗装路での通常走行中にサスペンションが分離することは物理的にあり得ないとまでいうことはできない。また、N I T E 報告書においても、平坦な舗装路での通常走行では、インナーチューブが抜ける可能性は低いと判断されているにすぎず、その物理的可能性が完全に否定されているわけではない。

他方、車両検査協会報告書においては、平坦路での走行においても、ペダリング時の力の加わり方や、路面の凹凸等による自転車の上下動、走行中の急激な加速や、制動時に圧縮されたスプリングの反発等の作用により、サスペンションが分離する可能性があることを完全に否定することはできない旨記載されているところ、この記載には特に不合理な点はない。

これらの点に照らせば、本件自転車と同型でフロントフォークの構造が同一の自転車は、サスペンション内のスプリングが破断し、インナーチューブとアウターチューブが結合されていない状態であれば、走行中に、急激な加速や停止、あるいは、大きな溝や段差を越えるなどのサスペンションの分離をもたらす契機となるような走行を特にしなくても、路面の状況、ペダリングによる車体の動きやフロントフォークへの力のかかり方等に応じて、インナーチューブがアウターチューブに差し込まれている長さ（嵌合距離）は、時々刻々と変化するものであると考えられ、運転者が特にハンドルを引き上げなくても、嵌合距離が短くなって分離に至る可能性を否定することはできないというべきである。

原告寛が本件事故当日に本件自転車を保管場所から自宅前の道路まで移動させた時点では、原告寛が、右手でサドル下部のフレーム部分を、左手でハンドル部分を持って持ち上げて移動させたにもかかわらず、サスペン

ションは分離しなかったのであるから、この時点では、少なくともサスペンションの左右いずれかのスプリングは破断していなかった可能性が高いと認められるが、その後の走行中、本件事故の現場に至るまでに双方のスプリングが破断することは、起こり得る事態である。また、原告寛が本件事故当日に走行を開始した時点で、既に双方のスプリングが破断していた可能性も否定できない。いずれにしても、本件事故の現場においては、証拠上、大きな溝や段差など、サスペンションの分離を誘発し、又は容易ならしめるような外在的要因が見当たらず、また、原告寛において、本件事故の当時、意識的に急激な加速や停止を試みた形跡もないのであるが、これらの点を考慮しても、本件自転車のインナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が短くなり分離に至ったことは否定できないというべきである。

イ 次に、本件自転車の走行中にインナーチューブがアウターチューブから抜けてサスペンションが分離するには、インナーチューブをアウターチューブと相対的に上方に移動させるような力が働く必要があると考えられ、通常は、これはハンドルを引き上げる動作により生ずると考えられる。そして、科検実験7及び同8によれば、本件自転車と同型の自転車の走行中にハンドルを引き上げることにより、サスペンションを分離させることは可能であるといえる。

この点について、意見書では、科検実験8において被験者が実験車両のハンドルを引き上げた動作による重力加速度は0.35Gであり、これは、相当な力で上方に引き抜く動作であるとされているが、0.35Gの重力加速度を生じさせる力でハンドルを引き上げなければサスペンションが分離しないとまで認めるに足りる証拠はなく、これに至らない力でハンドルを引き上げた場合にも、サスペンションの状態如何によっては、サスペンションが分離する可能性は十分にあると考えられるのであって、こ

これは、一般人が運転する自転車において、段差等を超えるためにハンドルを引き上げた際や段差を降りる際に、サスペンションが分離したとの同種事故が発生していること（前記1(15)）からも裏付けられているといえることができる。

また、意見書及び証人の供述によれば、本件自転車のサスペンションを別のサスペンションに換装し、走行可能な状態としてした走行実験（実験）において、走行中にインナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が約4センチメートルで仮固定の状態にある場合、特にハンドルを引き上げる動作をしなくても、ゆっくりと左旋回したときにサスペンションが分離しており、これも、サスペンションの条件次第では必ずしも科検実験8の場合のような上方への大きな加速度が生じなくてもサスペンションが分離し得る一例を提供しているといえることができる。

ウ 翻って、前記(1)の原告寛の供述及び陳述書の記載についてみるに、これらは、一瞬の経験を供述又は記載するものであり、多分に感覚的な内容であって、これらから直ちに被告寛が行った客観的動作を精密に認定することは困難である。しかし、上記ア及びイを踏まえて上記供述等をみれば、本件自転車の走行中にサスペンションが上方に伸びてきた感じがした旨の部分については、サスペンションが自然に上方に伸びる事態は通常は考えがたいものの、走行中にインナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が短くなり、分離に至る可能性も否定できないのであって、このような事態が生ずれば、その過程でインナーチューブとアウターチューブとの嵌合距離が短くなることによってサスペンションの全長は長くなるのであるから、運転している原告寛においてサスペンションが上方に伸びてきたような感じを受けることも十分に考えられるところであり、この趣旨を述べるものとして、これを採用するに妨げないといえるべきである。

また、上記の原告寛の供述等のうち、伸びてきたハンドルを元の状態に

戻すために、強い力で押し込もうと思い、反動をつけるために上方にハンドルを引き上げて勢いよく押し込もうとした旨の部分については、サスペンションが伸びるという突発的な異変を感じた者の行動としては、一概に不自然であるとまではいえず、原告寛の動作により客観的に本件自転車のハンドルが引き上げられたか、あるいは、どの程度引き上げられたかはともかく、原告寛がハンドルを引き上げる動作をしようとしたとの趣旨を述べるものとして、これを採用することができる。

なお、原告寛は、本件訴訟の提起時においては、ハンドルを引き上げた記憶はない旨主張していたところ、その後、上記供述等のおり、ハンドルを引き上げた旨主張するに至ったのであって、想定し得る本件事故の機序に符合するように述べているきらいがあることは否定できない。しかし、上記のように、これらが一瞬の経験を述べるものであって、ある程度の混乱は不可避であるとも考えられるから、原告寛があえて自らの記憶を改変して供述をしているとまではみられず、上記のような趣旨の供述としては首肯できるものであるということができる。

また、は、証人として、原告寛がハンドルを引き上げるような動作をしたことはなかったと供述しているが、が目撃したのは原告の一瞬の動作であり、原告の動作の態様や大きさは明らかとなっていないから、原告の上記のような動作をしたとしても、が認識しえなかったことも考えられるところであって、上記のの供述は、上記判断を左右するものではない。

そうすると、原告寛の上記供述等により、原告寛が、本件事故の際、サスペンションが上方に伸びてくるような異変を感じてハンドルを引き上げる動作をしようとしたことが認められるが、この感覚や動作は、前記ア及びイのようなサスペンションの分離に至る機序の可能性と整合こそすれ、これを排斥するものではないということができる。

エ 以上によれば、サスペンションが分離する機序の面からみても、本件事故においては、原告寛の転倒直前に、本件自転車のフロントフォークのインナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が相当短くなり、その瞬間に原告寛がサスペンションを上方に引き上げる動作をしたため、サスペンションが分離した可能性や、原告寛が特段意識的にハンドルを上方に引き上げるような動作をしなくてもサスペンションが分離に至った可能性を否定することができないのであって、これらは、前記(2)の転倒態様等からサスペンションが分離したことにより原告寛が転倒したと推認することの合理性を補強するものであるといえることができる。

- (4) なお、原告らは、本件自転車のサスペンションが仮固定の状態となっていた場合又は走行中に仮固定の状態になった場合には、ハンドルを引き上げなくとも、通常走行中にサスペンションが分離する旨主張し、意見書及び証人 1の供述にはこれに沿う部分がある。

そこで、検討するに、意見書及び証人 1の供述によれば、本件自転車のサスペンション内のスプリングが破断していた場合に、何らかの理由によりインナーチューブが上方に移動し、インナーチューブとアウターチューブの嵌合距離が4センチメートル未満になった場合には、仮固定の状態になり得ると認められ、実験は、仮固定のまま自転車の走行を続けた場合には、インナーチューブとアウターチューブとの嵌合距離が徐々に短くなり、一定の段階でサスペンションが分離する可能性を提示するものといえることができる（前記(3)イ）。意見書には、仮固定が本件事故の原因であるといえることはできない旨の部分があるが、上記のような可能性があることまでを否定するものではないと解される。

もっとも、実験と本件事故時の状況とでは、走行距離、走行態様（実験では左旋回時にサスペンションが分離している。）等において差異があり、また、仮固定がブレーキを掛けるなどした際に解消される可能性がある

ることは証人 〇〇も認めるところである（証人 〇〇・12頁）から、本件事故の直前において仮固定が生じたことが本件事故の原因であると断じることはいくできない。

- (5) さらに、本件事故について、サスペンションが分離する以外の転倒の原因があるかについて検討するに、被告は、ブレーキワイヤー等の異物が前輪に咬み込まれたために、ジャックナイフ現象が生じて転倒し、その後に、サスペンションが分離した可能性がある旨主張し、これに沿う 〇〇意見書及び 〇〇意見書を提出しており、また、N I T E 報告書にも一部これに沿う部分がある。

しかしながら、本件事故後の本件自転車の前輪部分には、異物が咬み込まれた形跡は認められない上、原告寛が本件事故の当日に携行していた所持品につき、前輪に咬み込まれる可能性があるものは見当たらない。また、科検実験6によれば、サスペンションの分離以外の原因により転倒した場合には、必ずサスペンションが分離するものではないといえる。さらに、 〇〇よ、証人尋問において、ジャックナイフ現象により転倒した場合の転倒事故の写真と動画映像（乙9、乙26、乙27）を見た上で、具体的な相違点を示して、自身が目撃した本件事故の態様はジャックナイフ現象により転倒した場合とは異なる旨を明確に供述している（証人 〇〇・6から8頁、18頁）。

また、本件自転車の前輪ブレーキ部のブレーキワイヤーが破断しているが、ワイヤー固定用のボルトから約20ミリメートルの位置で破断していて、上記ボルトが前輪部に取り付けられたままであることや、本件事故後の警察による捜査の段階では、ブレーキレバーにブレーキワイヤーが一部残存していたこと（前記1(9)イ(ア)b）からすれば、走行中にブレーキワイヤーの固定が外れたために、ブレーキワイヤーが前輪に巻き込まれて、ジャックナイフ現象が生じたとは考えがたいというべきである。

上記の諸点を考慮すれば、前輪への異物の咬み込みによるジャックナイフ

現象が生じたために原告寛が転倒した可能性があるということはできず、他に、本件事故における転倒原因を合理的に説明し得る事実認められない。

- (6) 以上を総合すれば、本件事故における原告寛の転倒態様等から、本件事故が本件自転車の走行中にサスペンションが分離したことによって発生したものであることを合理的に推認することができるというべきであって、他に転倒原因を合理的に説明し得る事実認められず、この推認を覆すに足りる証拠はない。

3 争点(2) (本件自転車に製造物責任法所定の欠陥があるか) について

- (1) 製造物責任法における欠陥とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう（同法2条2号）。
- (2) 以下、前記2でみた本件事故の原因を前提に、上記(1)の各事情を考慮して、本件自転車に上記の欠陥が認められるかについて検討する。

ア 本件自転車の特性

本件自転車は自転車であって、運転者が自らペダルを踏み込み、その車輪を回転させて走行するものであるから、その走行中にサスペンションが分離し、これにより上半身を支持している車体（フレーム）から前輪が脱落するといった事態が発生することは、およそ想定されていないことが明らかである。また、本件自転車は、通常の道路を比較的高速で走行するための自転車であるロードバイクとオフロード等を走行するための自転車であるマウンテンバイクとの中間的な類型であるクロスバイクと呼ばれる自転車の入門者向けモデルに属し、その価格も7万8300円（車両本体価格）と一般の自転車（シティサイクル）に比して高額であって、シティサイクルでは採用されていないサスペンションフォークが装備されている。また、入門者用モデルではあるが、競技用自転車的な性格を有しているこ

とから、走行の際に、運転者は、シティサイクルに比較してやや前傾姿勢をとるのが通常であると解される（以上につき、前記前提事実(2)、甲43、甲55、弁論の全趣旨）。

イ 通常予想される使用形態

本件自転車は、走行の用に供されるのがその通常予想される使用形態であるといえるところ、原告寛は、本件事故当時、ソフト・プライムへの通勤のために走行の用に供していたのであるから、これが通常予想される使用形態に含まれることが明らかである。

これに対し、被告は、原告寛は、本件事故の当時、①ビンディングペダルを取り付けて、転倒した際の負傷の危険性を著しく高め、②サスペンションが上方に伸びてきたか、又は仮固定が生じたにもかかわらず、高速走行のまま、さらに上方にハンドルを引き上げるという異常な行動を採った旨主張する。

しかしながら、ビンディングペダルの有無は、本件事故における転倒の原因とは無関係であると考えられる上、本件自転車はクロスバイクであるところ、クロスバイクにおいてビンディングペダルの取付けは通常行われているところであり、本件取扱説明書においても、ビンディングペダルの取付けを禁じる趣旨の記載はない（甲3、甲43、弁論の全趣旨）から、原告寛が本件事故の当時にビンディングペダルを取り付けていた点をもって、通常予想される使用形態を逸脱するものであると評することはできない。また、前記2のとおり、本件事故の際、原告寛は、サスペンションが上方に伸びてきたと感じた際に、さらにハンドルを上方に引き上げた可能性があるのであるが、この原告寛の行動自体、走行中に異常な事態を感じた者の突発的な行動であり、通常予測し得ないような不合理なものであるとはいえない上、本件自転車がクロスバイクであり、ある程度の大きさの溝や段差のある場所を走行することが予定され、このような走行の際に、

運転者がハンドルを引き上げる動作を行うことは当然に予想されるものであるといえるから、上記の点をもって、原告寛が通常予想される使用形態を逸脱して本件自転車を走行させたということとはできない。

ウ 被告が本件自転車を引き渡した時期

本件事故は、原告寛が本件自転車を購入してから約6年4か月が経過した時点で発生したものであり、比較的長期間の使用後に発生した事故であると評し得る。しかし、自転車の使用耐用年数について定めた法令等はなく、本件自転車が自転車としては相応に高価であることを考慮すれば、購入後上記の程度の期間が経過したからといって、サスペンション内のスプリングが破断し、走行中にサスペンションが容易に分離可能な状態となることは、本件自転車を購入、使用する者の合理的期待を害するものであって、上記の程度の期間の経過は、本件自転車が通常有すべき安全性を有していないとの評価を妨げる事情であるとはいえない。

この点について、被告は、原告寛が、①購入後の長期間、連日長距離を高速度で走行することにより、本件自転車の経年劣化を相当に進行させ、②その経年劣化の進行度合及び走行態様に応じた相応のメンテナンスが必要とされていたにもかかわらず、これを怠った旨主張する。

しかし、原告寛による本件自転車の使用期間や使用状況が異常なものとはいえないことは、上記の説示から明らかである。また、原告寛は、初期点検及び定期点検を受けておらず、本件事故まで約9か月は本件自転車を降雨時に雨水にさらされ得る軒下に保管していたのである（前記1(2)、(3)ア）が、本件自転車のフロントフォークが、インナーチューブとアウターチューブがサスペンション内のスプリングのみによって結合されているという構造となっているため、スプリングが破断すれば直ちにサスペンションが容易に分離し得る状態となり、走行中にサスペンションが分離した場合には、運転者の身体に重篤な傷害をもたらし得る転倒事故が発生する可

能性が極めて高いにもかかわらず、本件取扱説明書には、サスペンションについてスプリング等の部品の定期的な交換を要するとの記載がないことにも照らせば、これを過失相殺において斟酌すべきか否かはともかく、これによって、購入後の上記程度の期間の経過により、本件自転車のサスペンション内のスプリングが破断し、走行中にサスペンションが容易に分離可能な状態となることが、本件自転車を購入、使用する者の合理的期待の範囲内に留まるということとはできないというべきであって、上記判断を左右しない。

エ 小括

前記2のとおり、原告寛は、本件自転車により走行中、そのサスペンションが分離し、前輪及びこれと連結しているアウターチューブが脱落したことによって、支持を失って転倒して受傷したものであるところ、以上によれば、原告寛は、本件自転車を、その特性に従い、通常予想される使用形態で使用していたのであって、購入後の経過期間、保管やメンテナンスの状況を考慮しても、本件自転車は、走行中にサスペンションが分離したという点において、通常有すべき安全性を欠いていたといわざるを得ない。

前記2にみたとおり、本件自転車のサスペンション内のスプリングが破断し、原告寛の走行中にサスペンションが分離するに至った具体的、科学的機序の詳細については、証拠上、いまだ十分には解明されていないところではあるが、本件における製造物責任法にいう「製造物」とは自転車であって、上記アからウのとおりの本件自転車の特性、通常予想される使用形態、引渡時期からすれば、本件事故における転倒の原因が本件自転車の部品であるサスペンションの分離であることが主張立証されれば、製造物責任法に定める欠陥についての主張立証としては必要十分であり、これ以上に、サスペンションの分離に至る詳細な科学的機序、あるいは、サスペンションの構造上の不具合までを主張立証する必要はないと解するのが相

当である。このように解しても、製造物責任法に定める「欠陥」の捉え方としては十分に具体的であって、欠陥の有無についての攻撃防御を尽くすことは可能であり、また、製造業者等の行為規範としても具体性に欠けるところはないと考えられる。

(3) 本件自転車のサスペンションの構造について

本件事故において本件自転車のサスペンションが分離した原因は、サスペンション内のスプリングが破断したことであり、スプリングの腐食が進んでいたことが破断の原因となったことがうかがわれる。しかしながら、前認定のような本件自転車の特性、通常予想される使用態様、購入後の経過年数の下での本件事故時の使用状況において、サスペンションが分離し、これが原因となって本件事故が発生したと認められる以上、スプリングの腐食の進行を防止するような構造の有無、あるいは、スプリングが破断してもサスペンションが分離しないような構造の有無については、これらを論ずるまでもなく、本件自転車は通常有すべき安全性を欠くといわざるを得ない。

(4) 以上によれば、本件自転車には、製造物責任法2条2項にいう欠陥があったと認められる。なお、製造物責任法4条2号に定める免責事由についての具体的な主張立証はない。

4 争点(3) (本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に因果関係があるか) について

上記2及び3のとおり、本件自転車に存した欠陥が原因となって本件事故が発生したのであるから、本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間に因果関係が認められることは明らかである。

被告は、原告寛がビンディングペダルを使用していたことによって傷害が重篤化した部分については、使用者である原告寛が招致した危険が現実化したにすぎないから、これにより生じた損害については、本件自転車の欠陥との間の相当因果関係は否定されるべきである旨主張する。しかし、原告寛が、本件事



故当時にビンディングペダルを使用していなければ、負傷がどの程度軽減されたかについては、証拠上明らかでない上、前記3(2)イのとおり、原告寛が本件自転車にビンディングペダルを取り付け、これを使用していたこと自体が、通常予想される使用形態を逸脱するものとはいえないのであるから、この点をもって、本件自転車の欠陥と原告中島らに生じた損害との間の因果関係を否定することはできない。

5 争点(4) (過失相殺の可否) について

(1) 被告は、①原告寛の長期間の使用による経年劣化とメンテナンスの不備、②原告寛が本件事故の際に異常な行動をとったこと、③本件自転車と同様の構造のサスペンションが搭載されている他の自転車において重傷事例がないことなどからすれば、原告寛には本件事故の発生につき高度の過失があるといえるから、これに応じた過失相殺がされるべきである旨主張する。

(2) まず、本件事故の際の原告寛の行動についてみるに、原告寛が本件自転車にビンディングペダルを取り付け、これを使用していたことは、これにより本件事故による傷害の程度が重篤化したとはいえず、クロスバイクである本件自転車にビンディングペダルを取り付けて使用することは通常行われており、本件取扱説明書にもこれを禁ずる趣旨の記載がない(前記3(2)イ)のであるから、この点をもって、原告寛に本件事故の発生や損害の拡大につき過失があったということはできない。

(3) 次に、本件自転車と同様の構造のサスペンションを搭載している自転車による重傷事例の点については、前記1(15)イ(イ)のとおり、他の自転車において重傷事例がないまでいうことはできず、また、上記のような重傷事例が稀であるからといって、原告寛に本件事故の発生につき過失があったことが直ちに推認されるものではないから、この点についての被告の主張は採用することができない。

(4) 本件自転車の経年劣化及びメンテナンスの不備の点についてみるに、本件

事故の原因となったサスペンションの分離の直前の段階においては、必然的に左右のサスペンション内のスプリングがいずれも破断していたこととなる。ところ、本件事故当時には、左右のスプリングとも相当腐食が進んだ状態であり（前記1(7)ア）、原告寛が走行を開始した時点で、既に破断していたか、比較的軽い衝撃により容易に破断し得る状態となっていたことが推認される。

原告寛は、本件自転車を購入してから本件事故に至るまでの約6年4か月間、初期点検及び定期点検を受けたことはなく、サスペンションについてメンテナンスを受けたこともなかったものである（前記1(3)）が、本件自転車については、点検やサスペンションのメンテナンスが義務付けられているものではないものの、本件取扱説明書によれば、自発的に点検を受けることが勧められていると認められる。また、本件自転車のサスペンションは衝撃を受け止めてこれを減衰させる機能を担う部分であり、構造は比較的単純であるとはいえ、複数の部品により構成される可動部分であって、しかも、本件事故当日までに購入後6年を超える時間が経過しており、本件事故直前の約9か月間は雨水にさらされ得る状態で保管されていたのであるから、原告寛は、本件自転車を使用する者として、サスペンションの状態について一定の配意をしてしかるべきであったということもできる。そして、原告寛が定期点検を受け、あるいは、サスペンションの状態について点検を受けていれば、スプリングの腐食の進行の程度を発見することができた可能性があり、本件事故の発生を未然に防止し得た可能性も否定できない。

これらの事情に照らせば、原告寛が本件自転車の購入から約6年4か月間に一度も点検やサスペンションのメンテナンスを受けたことがなかったことは、一定程度の落ち度として評価するのが相当である。

これに対し、原告らは、本件において過失相殺をするためには、①本件自転車のようなクロスバイクの利用者は通常定期点検を行うものであり、②点検を依頼する際に、サスペンション内部を点検事項として依頼することが通

常であって、かつ、③点検を行う店舗においても、定期点検時にサスペンション内部の点検・修理を行うのが常態であるという実態が必要であるが、そのような実態がない旨主張し、
各陳述書（甲43、甲76）にはこれに沿う部分がある。過失相殺の制度の趣旨に照らし、原告らの上記主張は直ちに採用することはできないが、上記の各陳述書によれば、本件自転車のようなクロスバイクの使用者が定期点検を受けることが常識となっているとはいえず、また、自転車の点検の際にサスペンションの内部の点検まで行うことが点検の依頼を受けた業者の通例であるともいえないことが認められ、この点は、過失相殺の程度において斟酌するのが相当である。

- (5) 以上によれば、本件事故による損害の発生については、原告寛にも落ち度があるというべきであって、被告による損害賠償の額としては、原告寛に生じた損害から1割を減じた額とするのが相当である。

6 争点(5)（原告中島らに生じた損害及びその額）について

(1) 原告寛の損害

前記前提事実の後掲各証拠及び弁論の全趣旨を併せれば、原告寛に生じた損害に関して、以下の事実が認められる。

ア 治療経過、後遺症の程度及び状態

(ア) 治療経過

原告寛は、本件事故により受傷したため、次のとおりの入院、通院治療を要した。

a 平成20年8月22日から同年11月17日まで

筑波メディカルセンター病院に入院し、この間に、顔面の縫合、頸椎の骨折部へのプレートの挿入、腰骨切除の三回の手術を受けた（甲12の1から6、甲99）。

b 平成20年10月24日及び同月28日

桜ヶ丘歯科センターによる訪問診療を受けた。この際、原告寛は、

歯牙打撲により歯の位置がずれ、歯牙破折もあったが、通院ができな
いたため、咬合調整までの治療のみを受けた（甲13、甲99）。

c 平成20年11月17日から平成21年4月20日まで

茨城県立医療大学付属病院に入院し、主としてリハビリテーション
を行った（甲14の1から6、甲99）。

d 平成21年4月20日から平成22年9月30日まで

会田記念リハビリテーション病院に入院し、主としてリハビリテー
ションを行った。上記期間の途中である平成21年6月20日に症状
が固定した（以下、同日を「本件症状固定日」という。）（前記前提
事実(6)、甲15の1から9、甲79の1から17、甲99）。

e 平成22年5月19日及び20日

総合守谷第一病院に入院し、臍の下部から膀胱に常時カテーテルを
挿入して外部の蓄尿袋に尿を排出するための膀胱ろうを造設する手術
を受けた。以後、原告寛は、カテーテルを二週間毎に交換し、また、
一週間毎に蓄尿袋を交換する必要がある状態にある（甲80、甲99、
弁論の全趣旨）。

f 平成21年12月22日、平成22年1月5日及び同月12日

我孫子中央歯科室に通院し、本件事故による歯並びの変形に対し咬
合調整の診療を受けた（甲81、甲99）。

g 原告寛は、平成22年9月30日の退院後、自宅において介護を受
けており、毎日の午前中に排便や入浴補助に係る訪問介護サービスを受
けているほか、週に1回ずつ、デイケア・リハビリテーションセン
ターへの通所及び理学療法士の自宅訪問によるリハビリテーションを行
っている（甲83、甲84の1から12、甲85の1から35、甲
99、原告寛、弁論の全趣旨）。

(イ) 後遺障害の程度及び状態

a 原告寛は、平成21年10月の時点で、重度の四肢麻痺の後遺障害を有し、上肢は両肘がかろうじて屈曲できる程度、車いすの操作についても全て介助を要し、排尿、排便も自力では困難な状態にあって、最低限の身の清潔及び健康維持を持続的に行うことができない状態にあった（前記前提事実(6)、甲11、甲99）。

b 原告寛は、平成24年2月時点において、手先を20センチメートルほど挙げられるようになり、また、左手の小指、中指を若干動かせるようになった。介助を受けて電動車いすに座れば、部屋内の移動、専用のテーブルにセットしたパソコン操作、車いすの背もたれを倒すことはできるが、これ以外の行為には介助者を要する状態にある（甲99、原告寛）。

イ 治療費

原告寛に生じた損害は、次のとおり、合計1007万9716円であると認められる。

(ア) 筑波メディカルセンター病院分

171万5640円（甲12の1から6）。

(イ) 桜ヶ丘歯科センター分

5240円（甲13）。

(ウ) 茨城県立医療大学付属病院分

211万0533円（甲14の1から6）。

(エ) 会田記念リハビリテーション病院分

621万5424円（甲15の1から9、甲79の1から17）

原告寛は、入院中の本件症状固定日（平成21年6月20日）に症状が固定しているが、原告寛の後遺障害の程度及び状態からして、症状固定日以降も入院してリハビリテーションを行う必要性があったと認められる。なお、本件症状固定日以後の治療費の大部分は個室病室の室料で

あるが、上記の後遺障害の程度及び状態からみて、この室料についても、本件事故との相当因果関係があると認められる。

(オ) 総合守谷第一病院分

2万1979円（甲80）

本件症状固定日以降の治療ではあるが、原告寛の後遺障害の状況からみて、上記ア(ア)eの膀胱ろうの造設手術に要した治療費は、本件事故と相当因果関係があると認められる。

(カ) 我孫子中央歯科室分

1万0900円（甲81）

本件症状固定日以降の治療ではあるが、原告寛の受傷内容からみて、上記ア(ア)fの原告寛が受けた治療に要した費用は、本件事故と相当因果関係があると認められる。

ウ 入院雑費

115万5000円

原告寛の後遺障害の程度及び状況からみて、770日間の入院中、症状固定の前後を通じて、入院雑費として日額1500円の770日分である合計115万5000円が本件事故と相当因果関係を有する損害であると認められる。

エ 付添看護費

原告寛に生じた損害は、次のとおり合計430万4500円と認められる。

(ア) 本件症状固定日まで

196万9500円

原告典子は、本件症状固定日までの入院期間である303日間、原告寛の入院先に通い、原告寛の看護を行い、食事及び排泄の補助等を務めていたと認められる（甲99、弁論の全趣旨）ところ、前記ア(イ)の原告

寛の受傷内容に照らし、付添看護費として日額6500円の303日分である196万9500円をもって、本件事故と相当因果関係を有する損害であると認める。

(イ) 本件症状固定日以降

233万5000円

原告典子は、本件症状固定日の翌日である平成21年6月21日から退院の日である平成22年9月30日までの467日間、原告寛の入院先に通って、上記(ア)と同様の看護を行った(甲99、弁論の全趣旨)ところ、原告寛の後遺障害の程度及び状態によれば、本件症状固定日以後も入院が必要であり、一定の付添看護も必要であったと認められる。そして、原告寛の上記の状況、原告典子が、原告寛の退院後の自宅における介護に備えて、理学療法士とともにリハビリテーションを行うなどして介護技術の習得にあたっていたこと(甲99、弁論の全趣旨)、また、症状固定の後の看護であることをも考慮し、日額5000円の467日分である233万5000円をもって、本件事故と相当因果関係を有する損害であると認める。

オ 休業損害

552万8712円

原告寛は、本件事故の当時、ソフト・プライムの代表取締役であり、コンピュータ・ソフトウェアのプログラミングの知識等を利用して、自らソフトウェアの開発を受注し、開発作業をしていた(甲99、原告寛)が、本件事故によりその労働能力を全部喪失したと認められる(前記前提事実(1)ア(ア)、同(6))ところ、平成19年度には給与収入として年額666万円を得ていた(甲16)から、同額を基礎収入として、本件事故の日から症状固定日までの303日間を乗ずると、その休業損害の額は、次の計算式のとおりに、552万8712円となる。

(計算式)

$$666 \text{ 万円} \div 365 \text{ 日} \times 1.0 \times 303 \text{ 日} = 552 \text{ 万} 8712 \text{ 円}$$

カ 逸失利益

$$5142 \text{ 万} 6522 \text{ 円}$$

原告寛の本件事故当時の年収は、上記オのとおり、666万円であった。また、原告寛は、症状固定日の当時60歳であった（前記前提事実(1)ア(ア)）が、上記オの原告寛の稼働形態からみて、70歳までの10年間は稼働が可能であったと認められる。そこで、上記期間の後遺障害に基づく逸失利益につき、上記年収666万円を基礎とし、これに10年間に対応するライプニッツ係数7.7217を乗じて年5分の割合による中間利息を控除すると、原告寛に生じた逸失利益相当額の損害は、次の計算式のとおり、5142万6500円と認められる。

$$(\text{計算式}) \quad 666 \text{ 万円} \times 7.7217 = 5142 \text{ 万} 6522 \text{ 円}$$

キ 将来付添費

$$6525 \text{ 万} 9908 \text{ 円}$$

前記ア(イ)にみた原告寛の後遺障害の程度及び状態からすれば、原告寛は、退院後、自宅において付添人による常時の介護が必要であると認められるところ、平日の昼間は職業介護人による介護が、夜間及び休日は原告典子による介護が必要であると認められる（甲99、弁論の全趣旨）から、一年のうち平日である240日は職業付添人による介護が、その余の休日及び祝日である125日は原告典子による介護が必要であることとなる。そして、本件事故と相当因果関係のある損害としては、職業付添人による介護費用として日額1万6000円、原告典子による介護費用として日額1万円と認めるのが相当であり、原告寛は、その退院時に61歳であるから、その平均余命である21年に対応するライプニッツ係数（12.8212）を用いて年5分の割合による中間利息を控除すると、原告寛に生じた

将来付添費相当額の損害は、次の計算式のとおり、6525万9908円となる。

(計算式)

$$(1万6000円 \times 240日 + 1万円 \times 125日) \times 12.8212 = 6525万9908円$$

ク 慰謝料

(ア) 傷害慰謝料

188万5000円

本件事故の態様や、原告寛の受傷状況等本件の一切の事情を勘案し、本件事故による傷害により原告寛に生じた精神的苦痛に対する慰謝料としては、原告寛の主張する188万5000円をもって相当と認める。

(イ) 後遺症慰謝料

2800万円

原告寛の後遺障害の程度及び状態、前記アにみた治療の経過等を勘案し、本件事故による後遺障害により原告寛に生じた精神的苦痛に対する慰謝料は、2800万円をもって相当と認める。

ケ 親族の交通費

(ア) 往渡航費用

46万1255円

原告寛の長男である 〇〇 は、本件事故当時、勤務会社の中国支社において勤務していたが、本件事故後、次のとおり、日本と中国との間を飛行機で往復したと認められる（甲18の1から5）。

- a 平成20年8月23日帰国、同月26日出国
- b 同月29日帰国、同年9月2日出国
- c 同月29日帰国、同年10月5日出国
- d 同年11月22日帰国、同月24日出国

e 同年12月30日帰国，平成21年1月4日出国

上記aは，本件事故の一報を受けての帰国であり，原告寛の受傷内容，治療経過に照らせば，年末年始の帰国である上記eを除く上記aからdの移動に要した交通費（航空券代及びバス乗車券代）については，本件事故と相当因果関係のある損害と認められる。そして，その合計額は，航空券代45万1485円，バス乗車券代9770円の合計46万1255円であると認められる（甲18の1から5，甲19の5，甲20の1から5，弁論の全趣旨）。

(イ) 原告典子の交通費

原告典子は，本件事故の日から原告寛が退院した平成22年9月末日までの間の自宅と病院との間の往復に係る交通費相当額の損害を被った旨主張するが，これについては，前記エの付添看護費の要素として評価するのが相当であり，前記エにおいて評価している。

コ 旅行のキャンセル費用

13万6221円

原告寛は，本件事故の前に，原告典子及び中国在住の家族とともに平成20年9月末ころにイタリア旅行を企画しており，原告中島らと家族とがそれぞれ航空券等を予約していたところ，本件事故により，同旅行を中止せざるを得ず，原告中島らは同年8月27日に，家族は同月28日にそれぞれ予約を取り消したことが認められる（甲21の1，原告寛，弁論の全趣旨）。そして，上記旅行は，原告寛が企画した家族旅行であり，原告典子はもちろん，も重篤な傷害を負った原告寛を残して旅行に出掛けることはできないのが通常であると考えられことに照らせば，原告中島らのみならず，家族の取消料相当額も，本件事故と相当因果関係のある損害と認められ，その額は，原告中島らにつき7万6000円，家族につき6万0221円の合計13万6

221円と認められる（甲21の1及び2，甲22）。

サ 家屋改装費用

889万1600円

原告寛は，退院後，自宅を新築し，その費用として約4700万円を支出したが，前記ア(イ)の原告寛の後遺障害の程度及び状態に照らし，ポーチをスロープ状とする工事，洗面室及び2階トイレのバリアフリー化工事，カーポートから玄関までの屋根工事，エレベータ設置工事等が必要であると認められ，その総額の見積りは1012万6000円である（甲23）ところ，エレベータは家族の利便にも資するものであることを考慮し，その設置費用423万4400円の7割程度である300万円をもって，本件事故と相当因果関係のある損害と認める。したがって，本件事故と相当因果関係があると認められる上記各工事費用相当の損害は，889万1600円となる。

シ 装具購入費

144万9784円

原告寛は，平成21年，リハビリテーションのための長下肢装具を28万6134円で購入した（甲24）ところ，前記ア(イ)の後遺障害の程度及び状態からして，上記装具の購入費用相当額は，本件事故と相当因果関係のある損害であると認められる。

そして，上記装具の耐用年数は3年であり（甲82），3年ごとの買換が必要であるから，平成21年当時の原告寛の平均余命である22年の間に合計7回の買換が必要となる。したがって，上記各買換時に要する代金額に買換時期までの経過年数に対応するライプニッツ係数を乗じて年5分の割合による中間利息を控除し，これらを合計した144万9784円が，装具購入費相当額の損害となる（計算式は次のとおり）。

（計算式）

$$28万6134円 + 28万6134円 \times (0.8638 + 0.7462 + 0.6446 + 0.5568 + 0.4810 + 0.4155 + 0.3589) = 144万9784円$$

ス 車いす対応自動車購入費等

(ア) 車いす対応自動車購入費

160万円

原告寛は、平成21年4月ころ、車いすに対応した自動車を購入し、代金として533万2000円を支払った（甲25の1及び2）。前記ア(イ)の後遺障害の程度及び状態からして、上記自動車の購入の必要性自体は是認できるところであるが、原告寛は、同自動車を通院には使用しておらず、また、同居する家族が利用することもできることを考慮し、上記購入代金の約3割に相当する160万円をもって、本件事故との間に相当因果関係のある損害であると認める（甲25の1及び2，甲69の1から4，甲70，弁論の全趣旨）。

(イ) 移動費用

80万3976円

上記(ア)の自動車の使用状況からみて、当面上記の自動車は必要であるとしても、その耐用年数が経過した後に車いす対応自動車を買替えていく必要性は必ずしも明らかでなく、原告寛が外出して移動するために必要な費用としては、1か月当たり1万円程度とみるのが相当である。したがって、上記自動車の耐用年数を8年とみて、その経過後から平成21年における原告寛の平均余命である22年後まで14年分の移動に要する費用は、次の計算式のとおり、80万3976円であると認められる。

(計算式)

$$12万円 \times (13.1630 [22年間に対応するライフニッツ係$$

数] - 6. 4632 [8年間に対応するライプニッツ係数]) = 80
万3976円

セ 将来のリハビリテーション費用及び介護用品等購入費

1255万7762円

原告寛は、本件事故により生じた後遺障害により、自宅訪問型や通所型のデイケアセンターでのリハビリテーションを行っているが、前記アの原告寛の治療経過並びに後遺障害の程度及び状態に照らせば、これらは必要であると認められ、今後も、原告寛の生涯にわたって必要であると認められる。したがって、これらに要する費用のうち、公的扶助の上限額を超える部分は、原告寛に生じた損害であると認めるのが相当である。

また、原告寛の介護に必要な介護用品等の購入費についても、次に掲げるものは、今後必要となるものを含めて、本件事故と相当因果関係のある損害であると認められる。

上記のリハビリテーション費用及び介護用品等購入費の合計年額は、次の(ア)から(カ)の合計97万9453円であるから、これに原告寛の退院時における平均余命である21年間に対応するライプニッツ係数である12.8212を乗じて年5分の割合による中間利息を控除すると、損害額は、1255万7762円となる。

(ア) 通所型のデイケア施設でのリハビリテーション費用

40万1180円

原告寛が、週に一回通所してリハビリテーションを行うための費用から、食事と入浴に必要な費用を控除した額であり、その年額は、40万1180円となる（甲84の1から12）。

(イ) 自宅訪問型のリハビリテーション費用

27万1056円

理学療法士が原告寛の自宅を訪問してリハビリテーションを行う費用

であり、その年額は、27万1056円となる（甲85の1から35）。

(ウ) オムツ、軟便パッド等の介護用品購入費用

12万4677円

原告寛が、後遺障害により必要となったオムツ、軟便パッド等の介護用品の購入費であり、その年額は、合計12万4677円となる（甲86の1から34）。

(エ) クランベリージュース購入費

12万4740円

原告寛は、前記ア(ア)のとおり、膀胱ろうを造設したところ、慢性的に尿路感染症と尿混濁があつて、膀胱ろう閉塞の危険が大きいため、尿混濁の防止のために、医師の勧めによりクランベリージュースを飲用している。したがって、その購入費は、本件事故と相当因果関係のある損害と認められ、その年額は、合計12万4740円である（甲87、甲88）。

(オ) 蓄尿袋購入費

9800円

前記ア(ア)のとおり、膀胱ろうの造設に伴って必要な蓄尿袋の交換費用であり、その年額は、9800円である（甲89）。

(カ) 歯科訪問診療費用

4万8000円

原告寛は、本件事故により歯牙折損等の傷害を負っており、その後遺障害の程度及び状態を併せると、訪問診療による口腔ケア及び歯科治療を毎月1回受ける必要があると認められる。その費用は、各1回につき4000円であるから、年間4万8000円を要し（甲98）、これは、本件事故との間に相当因果関係がある損害であると認める。

ソ 電動車いす、介護ベッド及びリフターの各購入費用

(ア) 電動車いす購入費用

208万0780円

原告寛は、平成22年、移動のために用いる電動車いすを公的扶助を得て購入し、購入価格118万9165円のうち3万7200円を自己負担した（甲90の1及び2）ところ、前記ア(イ)の後遺障害の程度及び状態からして、上記電動車いすの購入費用相当額は、本件事故との間に相当因果関係のある損害であると認められる。

そして、上記電動車いすの耐用年数は6年であり（甲91）、6年ごとの買換が必要であるところ、平成22年当時の原告寛の平均余命である21年の間に合計3回の買換が必要となる。将来の買換費用については、公的扶助の有無が不確定であるため、上記の購入価格全額を基礎とし、上記各買換時までの年数に対応するライプニッツ係数を乗じて各買換時までの年5分の割合による中間利息を控除すると、上記の電動車いす購入費相当額の損害は、次の計算式のとおりに、208万0780円となる。

(計算式)

$$3万7200円 + 118万9165円 \times (0.7462 + 0.5568 + 0.4155) = 208万0780円$$

(イ) 介護ベッド購入費用

64万2946円

原告寛は、平成22年、介護に利便な電動ベッドを公的扶助を得て購入し、購入価格59万8068円のうち30万2476円を自己負担した（甲92の1、2及び同5、甲93）ところ、前記ア(イ)の後遺障害の程度及び状態からして、上記電動ベッドの購入の必要性が認められ、自己負担分30万2476円が本件事故と相当因果関係のある損害であると認められる。

そして、上記電動ベッドの耐用年数は8年であり（甲94）、8年ごとの買換が必要であるところ、将来の買換費用については、公的扶助の有無が不確定であるため、購入価格全部を基礎とすべきであるが、本件事故の有無にかかわらず寝具としてのベッドは必要であることを考慮し、上記購入価格の約5割に相当する30万円をもって、本件事故と相当因果関係のある損害であると認める。したがって、将来の買換費用については、上記の30万円を基礎とし、平成22年当時の原告寛の平均余命である21年の間に合計2回の買換が必要となるから、上記各買換時までの年数に対応するライプニッツ係数を乗じて各買換時までの年5分の割合による中間利息を控除すると、上記の電動ベッド購入費相当額の損害は、次の計算式のとおりに、64万2946円となる。

（計算式）

$$30万2476円 + 30万円 \times (0.6768 + 0.4581) = 64万2946円$$

（ウ） 電動リフター購入費用

135万6152円

原告寛は、平成22年、ベッドからトイレまでの移動に用いる介護用具である電動リフターを91万5700円で購入した（甲92の3及び4）ところ、前記ア（イ）の後遺障害の程度及び状態からして、上記電動リフターの購入費用相当額は、本件事故と相当因果関係のある損害であると認められる。

そして、上記電動リフターの耐用年数は15年であり（弁論の全趣旨）、15年ごとの買換が必要であるから、平成22年当時の原告寛の平均余命である21年の間に1回の買換が必要となる。したがって、上記購入価格に、上記買換時までの年数に対応するライプニッツ係数を乗じて年5分の割合による中間利息を控除すると、上記の電動リフター購

入費用相当額の損害は、次の計算式のとおり、135万6152円となる。

(計算式)

$$91万5700円 + 91万5700円 \times 0.4810 = 135万6152円$$

タ 弁護士費用相当額

1400万円

本件事故と相当因果関係のある弁護士費用相当の損害額は、1400万円であると認められる。

チ 原告寛の損害

原告寛に生じた損害は、上記イからタの合計の2億1161万9834円である。

(2) 原告典子の損害

ア 慰謝料

300万円

原告典子は、本件事故の以前、自宅で子供にピアノを教えており、それにやりがいや楽しみを見出していたところ、本件事故により原告寛を介護する必要が生じたため、ピアノを教える機会が制約され、また、原告寛の妻として、原告寛が本件事故により重大な傷害を負い、深刻な後遺障害が残存したことにつき、多大な精神的苦痛を被っていることが認められ（甲99、弁論の全趣旨）、原告典子固有の慰謝料としては、300万円が相当である。

イ 弁護士費用相当額

30万円

本件事故と相当因果関係のある弁護士費用相当の損害額は、30万円であると認められる。

ウ 原告典子の損害

原告典子に生じた損害は、上記ア及びイの合計の330万円である。

(3) 過失相殺

ア 原告寛が賠償を受けるべき損害額

原告寛が賠償を受けるべき損害額は、上記(1)チの損害額2億1161万9834円から1割を減じた額である1億9045万7850円である。

イ 原告典子が賠償を受けるべき損害額

前記5にみた原告寛の落ち度の内容その他本件の一切の事情を考慮すれば、原告典子については、原告寛に落ち度があることを理由に過失相殺をすることは相当でないというべきであるから、上記(2)ウの330万円が、原告典子において賠償を受けるべき損害額となる。

(4) 確定遅延損害金

原告寛は、原告東京海上から、平成22年1月25日、一時金として4866万4446円の保険金の支払を受けた（甲26，丙4）から、上記の部分に対する本件事故の日である平成20年8月22日から上記支払を受けた日までの民法所定の年5分の割合による遅延損害金は、347万3174円となる。

7 争点(6)（原告東京海上が代位取得する原告寛の被告に対する損害賠償債権の範囲）について

- (1) 原告東京海上は、本件保険契約及び本件特約に基づき、原告寛に保険金を支払ったから、原告寛の被告に対する損害賠償債権を代位取得した旨主張するところ、本件保険契約の人身傷害補償条項において、保険金請求権者が他人に損害賠償の請求をすることができる場合については、一般条項の規定を適用する旨の規定があり（丙5）、原告東京海上は、被保険者である原告寛に過失相殺事由があるか否かにかかわらず、その実損を填補する趣旨であると解されるから、原告東京海上は、上記の代位条項に基づき、被害者である

原告寛について民法上認められるべき過失相殺前の損害額（以下「裁判基準損害額」という。）に相当する額が保険金請求権者である原告寛に確保されるように、上記の支払った保険金の額と原告寛の被告に対する過失相殺後の損害賠償請求権の額との合計額が裁判基準損害額を上回るときに限り、その上回る部分に相当する額の範囲で原告寛の被告に対する損害賠償債権を取得すると解するのが相当である（最高裁平成21年受第1461号・第1462号同24年2月20日第一小法廷判決・民集66巻2号742頁参照）。

- (2) そうすると、原告東京海上は、本件保険契約及び本件特約に基づき原告寛に支払った保険金である6000万円（前記前提事実(7)）と上記6(3)アの過失相殺後の原告寛の損害金元本である1億9045万7850円との合計額2億5045万7850円が、裁判基準損害額である過失相殺前の原告寛の損害額である前記6(1)チの2億1161万9834円を上回る部分である3883万8016円の範囲で、原告寛の被告に対する損害賠償請求権（元本）を代位取得し、また、その限度で、原告寛が被告に請求することができる損害賠償の額の元本が減少することとなる。

(3) 損益相殺等

以上を踏まえて、原告寛について、損益相殺等をすると、次のとおりとなる。

ア 年金の受給

原告寛は、平成22年から障害厚生年金と障害基礎年金を受給しており、合計で年額279万4100円（前者の年額が180万4000円、後者の年額が99万0100円である。）であるところ、上記の各年金は、制度変更などの可能性があり、将来にわたる支給が未確定であることから、本件口頭弁論終結時までに受領した分についてのみ損益相殺するのが相当である。そうすると、上記の各年金の平成22年分及び平成23年分の合計である558万8200円と、平成24年1月分から10月分までの合

計 232 万 8 4 2 0 円との合計である 7 9 1 万 6 6 2 0 円（甲 9 5，弁論の全趣旨）が，損益相殺により控除されることとなる。

イ 原告東京海上による代位

上記(2)のとおり，原告東京海上は，3 8 8 3 万 8 0 1 6 円の範囲で，原告寛の損害金元本の支払請求権を代位取得するから，同額の限度で，原告寛が被告に請求することができる損害賠償の元本が減少することとなる。

ウ 上記ア及びイによれば，原告寛が被告に請求することができる損害賠償額の元本は，次の計算式のとおり，1 億 4 3 7 0 万 3 2 1 4 円となる。

(計算式)

$$1 \text{ 億 } 9 0 4 5 \text{ 万 } 7 8 5 0 \text{ 円} - 7 9 1 \text{ 万 } 6 6 2 0 \text{ 円} - 3 8 8 3 \text{ 万 } 8 0 1 6 \text{ 円} = 1 \text{ 億 } 4 3 7 0 \text{ 万 } 3 2 1 4 \text{ 円}$$

(4) 小括

以上によれば，原告らは，被告に対し，次のとおりの金員の支払を請求することができる。

ア 原告寛

1 億 4 7 1 7 万 6 3 8 8 円（上記(3)ウの損害賠償金の残元本 1 億 4 3 7 0 万 3 2 1 4 円及び前記 6(4)の確定遅延損害金 3 4 7 万 3 1 7 4 円の合計）及びうち残元本である 1 億 4 3 7 0 万 3 2 1 4 円に対する本件事故の日である平成 2 0 年 8 月 2 2 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

イ 原告典子

前記 6(3)イの 3 3 0 万円及びこれに対する本件事故の日である平成 2 0 年 8 月 2 2 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

ウ 原告東京海上

前記(2)の 3 8 8 3 万 8 0 1 6 円及びこれに対する最終の保険金支払日の翌日である平成 2 2 年 1 月 2 6 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

8 結論

以上によれば，原告寛の請求は上記 7(4)アの限度で，原告典子の請求は同イの限度で，原告東京海上の請求は同ウの限度でそれぞれ理由があるから，これらをいずれも認容し，原告らのその余の各請求はいずれも理由がないから，これらを棄却することとし，訴訟費用の負担について民事訴訟法 61 条，64 条を，仮執行の宣言について同法 259 条 1 項をそれぞれ適用して，主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第 32 部

裁判長裁判官 白 井 幸 夫

裁判官 中 西 正 治

裁判官 水 田 直 希

(別紙)

当事者目録

第 1 事 件 原 告 中 島 寛
同所

第 1 事 件 原 告 中 島 典 子
上記兩名訴訟代理人弁護士 鈴木 周

東京都千代田区丸の内一丁目 2 番 1 号

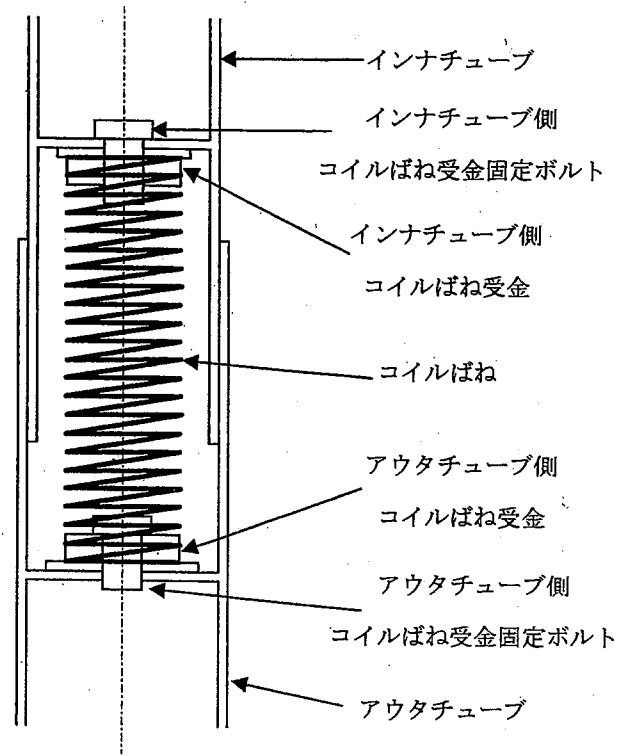
第 2 事 件 原 告 東京海上日動火災保険株式会社
同 代 表 者 代 表 取 締 役 隅 修 三
同 訴 訟 代 理 人 弁 護 士 太 田 秀 哉
同 大 岩 和 美
同 足 立 泰 彦
同 井 部 聡

東京都千代田区外神田六丁目 5 番 1 2 号

第 1 事件・第 2 事件被告 サイクルヨーロッパジャパン株式会社
同 代 表 者 代 表 取 締 役 木 村 恵
同 訴 訟 代 理 人 弁 護 士 手 塚 裕 之
同 森 倫 洋
同 尾 崎 恒 康
同 齋 藤 梓

以 上

図-1



これは正本である。

平成25年 3月25日

東京地方裁判所民事第32部

裁判所書記官 板橋 雅

