

— 異常気象時における 危険の予見可能性及び 回避可能性について —

国土交通省 北海道開発局建設部 建設行政課企画係長
渡部 修也

1 はじめに

近年、台風の通過で道内においても大きな被害が発生しています。

昨年8月の台風10号は日高管内を中心に大雨をもたらした「雨台風」であり、被害の多くは山間部や河川流域で発生しています。そして、記憶に新しいところでは今年9月の台風18号は道内各地で最大風速の記録を更新するほどの「風台風」であり、被害は広範囲に亘って発生しています。道路では、一般国道229号神恵内村の大森大橋が高波の影響で橋げたが橋脚から落下するなど、地域住民のライフラインである道路にも深刻な影響を与えました。

道民にとっては自然の猛威といえは真冬の吹雪のイメージが強いのですが、近年、このように夏から秋にかけても台風で豪雨や強風被害を受け、思いもよらない被害が発生しています。

そこで、今回は異常気象時における道路管理者の危険の予見可能性及び回避可能性について、判断を示した判例をご紹介します。

2 判例紹介

普通乗用車が橋梁上で土石流の直撃を受け川に転落した事故 [平成15年4月17日横浜地方裁判所]

(一) 事件の概要

台風の影響による集中豪雨の中、国道138号を走行

していた普通乗用車が、橋梁上で土石流の直撃を受け、約30メートル下の川に転落し、運転者が死亡した事故について、被害者の遺族が、事故の原因は、転落防護設備の不備及び通行規制の遅滞にあり国道の設置・管理に瑕疵があったとして国（管理者・神奈川県）に対し、国家賠償法第2条第1項に基づいて、損害賠償を求めた事案。

本件事故現場付近の道路の状況は、北側からは急峻な崖が迫り、下には南北に通じる沢がありこれを東西に跨ぐ形で本件橋梁が設置されている。〔有責・減額9割（確定）〕

(二) 判断の前提となった事実

- ① 観測史上例を見ない異常降雨だった。
- ② 本件沢及びその周辺においては、本件事故発生以前にも降雨によって斜面崩壊や土石流が発生していた。地質は多量の降雨があった場合には土砂の崩壊があり、土石流になることが判明していた。被告の調査では「土石流危険溪流」に指定された箇所は本件箇所を含め広範囲にわたっていた。
- ③ 土石流はボブスレー現象（通常の流下経路をはずれ沢を蛇行しながら流下し、本件橋梁の直近で直進した）を起こして流下していたため、本件橋の下（カルバート）を通過せず本件橋の上の道路上を直撃した。

(三) 判決要旨

〔予見可能性〕

- ① 本件沢が管内の他の沢に比較して土石流発生の危険性が高く、本件橋梁に土石流防護施設を設置する必要があると判断できたとは認められない。また、本件土石流のボブスレー現象は専門家に限られた知識であり、一般に設計基準にまで明記されるに至ってはいないため、道路管理者においてこの現象を予見することは困難である。よって、本件事故当時、被告が本件橋梁に防護施設を設置していなかったことが道路管理の瑕疵に当たるといえることはできない。

〔回避可能性〕

- ② 通行規制の実施基準は過去に当該基準雨量の僅差で大規模な土石流が発生したことがないことや当該基準は全国的に採用されている数値であること等から基準の設定に瑕疵があったということとはできない。一方、本件事故当時、被告が10分雨量をもとに通行規制実施の判断を行い、これを通行規制業者に直ちに連絡していれば被害者が本件規制区間に進入する前に通行規制を実施することができた可能性は否定し得ないところであり、被告において通行規制実施基準である時間雨量50ミリ又は連続雨量200ミリを超える降雨があるという基準ではなく10分間雨量をもとに通行規制を行う体制をとっていなかったことは道路管理上の瑕疵というべきである。
- ③ ただし、本件事故は観測史上例を見ない異常な降雨によるところも大きく、その分（不可抗力分として9割）については賠償額から減額する。

3 解説

今回の判決は、通行規制の実施基準の設定に瑕疵はないけれども、より詳細に知り得る気象情報がある以上、これを利用して通行規制を行う体制をとっていなかったことに瑕疵を認定しています。

このことは、岐阜国道41号飛騨川バス転落事件（昭和49年11月10日名古屋高裁）の「事故前の道路管理は通行の確保をはかることに主眼があり、事故後になって予備規制の実施がなされるようになったが、これは

事故前においてとり得ないものではなく、現行雨量基準による事前規制を的確に運用した場合本件事故を回避することは可能であった。」という判決に対して、現在の気象情報収集技術の向上を踏まえ更に一步厳しい判断を下したように思います。また、「道路の設置及び管理には施設対策と避難対策の2つがあり、災害に直面したときに防護施設ではある程度の防止はできるが、完全に防止することは至難であるから2つの対策を併用する必要がある。」としており、以前から裁判所は通行規制の重要性を判示しているところです。

4 おすび

国家賠償法第2条の賠償責任は、不可抗力が免責事由になると一般的に認められていますが、ここでいう不可抗力とは、異常な自然現象ばかりでなく、①損害の発生についての予見可能性がない場合、②予見が可能であっても社会・経済的に回避可能性がない場合、と考えられています。

道路の判例では、豪雨等による土砂崩れ等により損害が発生した場合、不可抗力としてここまで（9割）認めたものはほとんどないというのが実状であり、今回紹介した横浜地裁判決の内容は異例な判決の一部にあたります。理由は先の岐阜国道41号飛騨川バス転落事件の名古屋高裁の判決の中にもありますが、予見可能性の判断を、「事故が発生した場所で具体的に危険を予見できたか」（定量的予見可能性）ではなく、「事故が発生した場所を含むある一定の範囲における危険の蓋然性（起こるか否かの可能性）が認められ、通常、危険を予見できたといえるか」（定性的予見可能性）に求めるためです。そのため、多くは危険の予測が全く不可能であったとまではいえず、また、施設対策、通行規制等の避難対策等適切な措置があれば、被害の回避は可能であったのだから、不可抗力の抗弁は認められないと判断される傾向にあります。

道路の維持・管理は人々の日常生活や経済活動を支える重要な仕事です。今日もどこかでこの仕事に携わる皆さんの地味でも鮮やかな関係プレーやファインプレーが住民の安全で円滑な往来を確保しています。