

判例紹介

国土交通省
北海道開発局建設部
建設行政課企画係長

一條 浩輝

路面凍結によるスリップで 河川に転落した事故につき、 道路として通常有すべき安全性を 欠いているものとはいえないとして 道路管理者に責任がないとされた事例

1 判例紹介

● 事案の概要

本件は平成13年1月30日午前2時45分頃、原告会社の従業員が大型貨物自動車を運転して国道303号を時速約50kmで運転していたところ、事故現場である西浅井町大浦（以下「大浦」という。）地先の新栄橋手前約35mの地点で橋上に2台の事故車両があるのを発見したので、ブレーキをかけたところ、スリップにより、ハンドルが操作不能となり、橋欄干を破って橋の下を流れる河川に転落し、車両及び積荷に損害が生じたものである。本件事故当時、橋面は凍結していた。

原告は、本件事故現場に設置された散水融雪装置（以下「本件装置」という。）からの散水により道路が凍結したため、事故が発生したと主張した。

[大津地方裁判所 平成16年4月26日判決 請求棄却]

● 裁判所の判断

(1)

1月29日午後10時30分の時点及び本件事故当時（30日午前2時45分頃）において、本件事故現場に設置された本件装置は稼働しておらず、散水は行われていなかったこと、本件事故当時には橋面が凍結していたことを認めることができる。

しかし、本件装置が29日午後10時30分以降30日午前2時45分頃までの間に稼働して散水を行い、その後散水が停止していたこと、これにより橋面が凍結した事実を認めるに足りる的確な証拠はない。すなわち、本件装置に瑕疵は認めらず、路面の凍結は別な要因によるものと考えられる。

(2)

もっとも、本件事故現場付近の路面が凍結していたことから、路面凍結の点について、被告の道路管理に瑕疵があるかについて、以下検討する。

道路面の凍結現象は、当該道路の地理的、気象的、地形的条件及び道路構造等が加わって発生する自然現象であり、必ずしも道路が凍結したことのみをもって道路が本来有すべき安全性を欠いているということではできない。国家賠償法2条1項にいう営造物の設置又は管理に瑕疵があったといえるかは、当該営造物の場所的環境及び利用状況、管理の方法等諸般の事情を総合考慮して、道路の通常有すべき安全性を欠いているといえるかによって判断されるべきである。

そこで、本件事故現場付近の道路の状況等について見るに、

ア 本件装置は、道路の積雪を防止するためのものであるところ、本件事故現場付近は12月から2月にかけてかなりの積雪量があること

イ 本件装置は、機能上は一定の気象条件を満たす場合に作動する構造になっており、本件事故当時も本件装置は正常に稼働していたことが推認されること

ウ 本件事故現場を含む国道303号は、多くの車両が通行する交通の要衝であり、最も交通量が多くなるのは午後5時から午後6時にかけてであること

エ 被告の国道303号の管理状況は、以下①、②、③のとおりであること

① パトロール等

本件事故現場を管理する土木事務所では、例年12月1日から翌年3月20日までの期間を雪寒対策実施期間と定め、同期間中は、管理地域内に降雪にかかわる注意報等の発令により、所属職員は、除雪配備体制に入

ることになっていて、所属職員8名から9名を一班とした合計六班が編成されていた。注意報の発令中、班員は事務所に待機し、パトロールを実施したり、管理区域内に設置された積雪センサー等から積雪量や気温の変化等を把握するなどして、情報収集を行い、適宜、凍結防止剤の散布を委託した業者に指示するなどして、適切な除雪活動を展開できるようにしていた。

29日は、午後5時45分に「大雪・雷・なだれ注意報」が発令されたことから、土木事務所では合計8名の職員が待機し、そのうちの1名が班長を努めた。

29日午後8時の定時観測のデータは、大浦の降雪量が2cm、気温がマイナス0.3度であった。このような降雪と気温から、班長は、管内の主要な幹線道路である国道303号を中心にパトロールを行うこととし、同日午後9時ころ、土木事務所を車で出発した。その中で、午後10時30分ころには、大浦付近で停車して下車し、徒歩で新栄橋方面へ歩きながら路面状況を確認した。この時も、路肩に雪が少しあったが、橋面に凍結はなく、凍結防止剤と思われる白い粒状のものが路側に残っていた。また班長は新栄橋上において、本件装置が稼働していないのを確認した。

その後、班長らはパトロールを終え、同日午後11時ころ土木事務所に帰った。

班長は、30日午前0時頃、班員に命じて、土木事務所内で気象情報の収集等を行っていたほか、夜明け前のパトロールや除雪作業等に備え、待機していた。

同日午前3時頃警察署から、西浅井町大浦口付近(国道303号)でスリップ事故が発生したので、現場に出勤し凍結防止剤の散布等を行ってほしいとの要請があり、班長は、5名の班員を出動させるとともに、事故現場の路線を担当する委託業者に対し、凍結防止剤を散布するよう電話で指示した。班長は、同日午前3時31分、積雪センサーの観測データを確認したところ、事故現場である西浅井町方面の気温が急激に低下しているのを知った。

② 凍結防止剤の散布

被告は、除雪対策実施期間において、各土木事務所ごとに、地元の事情に通じている複数の地元の業者に凍結防止剤の散布を委託し、これらの業者が管内の道路に凍結防止剤の散布を行っている。被告は、除雪対策実施期間に先立って、委託業者に対する説明会を実施し、気象状況の把握に努め、時宜に応じて凍結防止剤を散布するよう指導していた。

委託業者は、通常は1日に夜間と明け方の2回、凍

結防止剤の散布を行っており、本件事故前日である29日にも午前4時30分から午前8時にかけてと午後7時から午後10時にかけての2回、凍結防止剤の散布作業を行った。

③ 警告表示等の設置

本件事故当時、被害車両の進行方向であった本件事故現場手前まで約2.23kmの区間に「すべりやすい」の警戒標識3基のほか、簡易型道路情報表示装置などの警告看板13基が設置されていた。

オ 本件事故現場における事故発生数は、僅かであり、凍結を原因として事故が多発していると認められるような状況も見られないこと

カ 被害車両の進行方向に従った国道303号の橋梁に至るまでの道路線形は半径300mの緩やかな右カーブであり、縦断勾配も新栄橋に向かって1.43パーセントの緩やかな登り勾配となっており、前方の見通しは確保されていること

以上、ア～カの事実が認められ、これに照らせば、本件事故現場付近の道路は、道路として通常有すべき安全性を欠いているということはできず、土木事務所における、本件事故現場付近の道路の管理に瑕疵があったものと認めることはできない。

2 終わりに

本件において、裁判所は、路面の凍結が散水融雪装置によるものとは認められないとしつつ、路面が凍結していたという事実について、道路管理に瑕疵があるか否かを検討しています。その結果、本事案の場合、道路管理者の行っていた維持管理行為が、事故発生箇所やその利用状況に応じた適切なものであると認められたものだと考えられます。

道路管理を行うにあたっては、自然現象等を相手にしていることもあり、事故の発生をなくすことは困難であるものの、それでは万全を期すために道路管理者は、どのような努力をしていたのかということが訴訟においては、判断材料の一つとなり得ます。常日頃の維持管理業務を行うにあたってはルーチンワークとして、漫然とこなすのではなく、様々な事態を想定し、それらに対応できるよう意識した姿勢が求められていると思います。