

# 普通乗用車が凍結防止剤によりスリップし擁壁に衝突したとして、道路の管理瑕疵が争われた事例

＜平成 21 年 10 月 29 日 福岡地裁小倉支部判決＞

国土交通省 道路局 道路交通管理課

## 主 文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

## 事実及び理由

### 第 1 請求

被告は、原告に対し、158 万 6112 円及びこれに対する平成 19 年 2 月 15 日から支払済みに至るまで年 5 分の割合による金員を支払え。

### 第 2 事案の概要等

本件は、自動車を運転していた原告が、被告の管理する道路上に散布されていた凍結防止剤が原因でスリップ事故を起こし、損害を被ったとして、主的に国家賠償法 2 条に基づき、予備的に同法 1 条に基づき、被告に損害の賠償を求めるものである。

#### 1 前提事実

- (1) 原告は、平成 19 年 2 月 15 日午後 4 時 40 分頃、北九州市小倉南区を普通乗用自動車（以下「原告車両」という。）を運転中、側溝に転落し、道路左側の壁に衝突した（以下、この交通事故を「本件事故」という。）。
- (2) 本件事故現場は、被告が管理する道路のヘアピンカーブ（以下、それぞれ「本件道路」、「本件カーブ」という。）を曲がりきった直後の地点である。
- (3) 本件事故当時の天候は晴天であり、積雪、降雪はない状態であったが、塩化カルシウム製の凍結防止剤が散布されていた。
- (4) 凍結防止剤は本件事故現場の道路脇に平成 18 年 12 月 17 日以降設置され、誰もがそれを持ち出して散布できる状態であった。本件事故前には 25kg 入りの袋が 5 袋設置されていたが、本件事故後には 3 袋しか存在しなかった。

#### 2 争点

- (1) 本件事故の原因  
（原告の主張）

ア 原告は本件カーブ手前で走行速度を時速 30km 程度に落として進行していたが、カーブの終わり頃、登り坂が急になって、スピードが落ちて、そのままではエンジンが止まることも考えられたので、アクセルを踏んだところ、原告車両のタイヤがスリップしてハンドル操作が効かなくなった。そこで、ブレーキ操作をしたがこれも効かず、原告車両は、横滑りをして進行方向左側の石垣の擁壁にまず車両前部左側が、次いで左側面が衝突するとともに、左側前方のタイヤ、次いで後方のタイヤも側溝に落ちた。ブレーキ操作をしたのはハンドルが効かなくなったからである。

イ 本件事故現場の道路脇に設置されていた凍結防止剤（以下「本件凍結防止剤」という。）の標準散布量は、予防用で 20g/㎡、融雪用で 40g/㎡である。ところが、本件事故現場においては、148㎡に 2 袋 50kg が散布されたので、その散布率約 338g/㎡であるから、予防用で 16.9 倍、融雪用で 8.45 倍、仮に 1 袋 25kg しか散布されなかったとしても、予防用で 8.45 倍、融雪用で 4.2 倍となる。しかも、本件事故現場のような急カーブでは散布量を半減する必要があるから、50kg であれば、予防用で 37.8 倍、融雪用で 16.9 倍（25kg であったとしても、予防用で 16.9 倍、融雪用で 8.45 倍）散布されていたことになる。

平均散布量が 338g/㎡である場合、凍結防止剤が乾燥した状態では摩擦係数は 0.24、少し湿った状態で 0.3 であり、乾燥したアスファルト路面の摩擦係数である 0.7 の 34.7%あるいは 43%しかない。この状態における限界旋回速度は時速 35km であるとされる。

本件事故現場において、原告は自らが通った場所においてはアスファルト路面が見えない程度に凍結防止剤が散布されており、車の轍が 2 本できていた旨記憶している。その状況と書証の平均散布率 338g/㎡の写真画像を比べると、原告が経験した状況はこの平均散布率を遙かに超える散布量が散布されていたものと考えられる。そうすると、本件事故現場において路面摩擦係数は 0.3 あるいは 0.24 よりかなり低く、限界旋回速度は時速 30km を遙かに下回っていたことが容易に推測される。本件は、過剰に散布された凍結防止剤により、路面の摩擦係数が甚だしく低下し、限界旋回速度が下がったために生じたものである。

（被告の主張）

ア 本件事故の原因は次のとおり推測される。

（ア）原告は時速 20km 台の速度で本件カーブに進入した。

（イ）本件カーブ進入後、原告は、アクセルを踏むことなく、本件カーブをゆっくり進行した結果、エンジンが止まりそうなほどにまでスピードが落ちていた。

（ウ）原告は同地点で、急勾配の登り坂に対して極端に減速したスピードを回復させるため、アクセルを強く踏み込んだ。

（エ）原告車両は、急激にスピードが上がったことによりアンダーステアが生じて、原告が予測した進行方向よりも外側に進んでしまった。このため、原告はハンドルが効かなくなったと感じた。

（オ）原告は慌ててブレーキを踏んだ結果、タイヤがスリップして横滑りし、本件事故に至った。

イ 凍結防止剤は凍結しては危険な場所に広範囲にわたって薄く撒かれるのが通常であること及び空袋が残っていなかったことからすると、本件事故現場のみに限って使用したのではなく、2 袋のうち 1 袋の中から適量を本件事故現場に散布し、その残り及びもう 1 袋を他の凍結しそうな場所に散布して回ったと推測するのが合理的である。本件事故発生当日、本件事故現場に駆けつけた小倉南区役所職員及び路面処理業者は凍結防止剤が狭い範囲に集中的に使用されたような状況を発見していない。

原告は現場見取図をもとに散布面積は148㎡であると主張するが、これによると仮設フェンスのある車線にはほとんど凍結防止剤が散布されていない状況になっているところ、この現場見取図は本件事故から2ヶ月以上経った平成19年4月26日に行われた実況見分時の道路の状況をもとに作成されており、本件事故当時は仮設フェンスは存在しなかった。散布面積は148㎡ではなく、もっと広がったはずである。したがって、散布率も原告の主張より格段に小さかったはずである。

原告は轍が2本あったと主張するが、本件事故の直後に本件事故現場の路面状況を確認した路面処理業者も、凍結防止剤は既に溶けて透明の液体になっていたと指摘していること、本件事故当日早朝から少なくとも500台程度の様々な車両が通過した中で轍が2本しかできないというのは不自然であること、轍からはみ出したら事故が発生するのなら、多数の事故が発生しているはずであることからして、原告の主張は認められない。

本件事故は原告の運転が不適切だったために発生したものである。

## (2) 道路の設置又は管理の瑕疵の有無（国家賠償法2条の責任の有無）

（原告の主張）

国家賠償法2条1項にいういわゆる営造物の設置又は管理の瑕疵とは、営造物が通常備えるべき安全性を欠いていることをいう。道路の構造は、当該道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、安全かつ円滑な交通を確保することができるものでなければならず（道路法29条）、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない（同法42条1項）とされている。

したがって、道路管理の瑕疵とは、道路が円滑かつ安全な交通確保のため通常必要な構造を欠き、あるいは安全な状態に維持保全されていないことをいう。

凍結防止剤の散布状況によって路面の摩擦係数が著しく低下し、当該路面上を走行する車両の安全に重大な影響を与える。しかも、本件凍結防止剤のメーカーである株式会社トクヤマは、本件凍結防止剤の散布について次のとおり警告している。

- ① 予防用の散布は濡れた路面あるいは路面凍結が予想されるときに行って下さい。路面が乾燥状態の時の散布は厳禁して下さい。
- ② 標準散布量を逸脱しないよう十分注意してできるだけ均一に散布して下さい。
- ③ 特に急坂部、急カーブ等減速する必要がある場所では散布量が半減できる機構を備えて下さい。
- ④ 散布後、路面上に塩化カルシウムが残存し、ベトついた状態のときは、気温に注意（凍結の恐れがないことを確認）した上で、水散布にて洗い流して下さい。
- ⑤ 塩化カルシウムは保湿効果がありますので、散布した塩化カルシウムが路上に残存した場合には、ベトついた状態になります。そのため、スリップ事故を起こしやすい路面を形成する可能性がありますので、散布には十分に注意を払って下さい。

被告は、本件凍結防止剤を散布する以上、上記使用基準に従った散布がなされるように散布を規制ないし統制するのでなければ、道路を安全な状態に維持保全しているとはいえない。

被告は、凍結防止剤が入っている袋を何らの管理者もなく道路脇に放置していたのであるが、東北地方や北海道地方と異なり積雪がまれな北九州市においては、このような状況下では、上記使用基準の遵守を確保することは困難である。放置という方法を採用すること自体、散布状況を適切に管理し規制ないし統制することを放棄したといわざるを得ない。

仮に、放置するという方法を採用することが許されるとしても、上記のような散布の使用基準を



周知徹底する措置をとることが絶対条件となるところ、被告はそのような措置をとっていない。

被告が以上のように必要な管理を怠ったために、厳禁されている乾燥路面に凍結防止剤が散布され、しかも標準散布量を遙かに超える量が散布されたために、路面の摩擦係数が著しく低下したものである。

(被告の主張)

被告は気象情報を入手できるシステムを保有しているが、予知体制にも限界があり、予期せぬ寒波に対しては、現地で地域住民等が迅速に路面の凍結を防止するための措置をとることができる必要がある。

凍結防止剤を路肩に配置することは、被告のみならず、他の道路管理者も一般的に採用していることであり、道路管理者の裁量を逸脱するものではない(名古屋地判平成12年5月24日参照)。

また、凍結防止剤を配置する目的は、基本的には誰もが自由にこれに接近して散布できるようにすることにあるから、誰もが接近しようと思えば接近できるような状態で配置しておかねば意味がない。

凍結防止剤の使用基準については袋に明記されているため、これ以上に使用基準を周知徹底する措置を採る必要はない。

### (3) 公権力の行使に当たる公務員の過失の有無(国家賠償法1条の責任の有無)

(原告主張)

北九州市長及び本件道路管理に係る担当部署の幹部職員は、本件道路を管理するに当たって、凍結防止剤の使用基準に則った適正な使用を確保すべき義務を負うのに、本件事故現場脇に凍結防止剤を放置するのみで、必要な措置を採らずに、本件事故現場において厳禁されている乾燥路面への凍結防止剤の散布及び標準散布量を甚だしく超える量の散布をもたらし、もって、路面の摩擦係数の低下を招き、本件事故を惹起した。

本件凍結防止剤の製造メーカーである株式会社トクヤマは、パンフレットにより適正な使用基準を示し、不適正散布を厳禁してその危険性を警告しているから、北九州市長及び本件道路管理に係る担当部署の幹部職員は凍結防止剤の適正な使用基準及び不適正散布の危険性を知りあるいは知り得べき立場にあったのであって、予見可能性はあった。

(被告の主張)

争う。

### (4) 損害

(原告の主張)

ア 物的損害 144万1920円

(ア) 車両全損代 123万9000円

(イ) レッカー代 5万2920円

(ウ) 代車料 15万円(1日5000円×30日)

イ 弁護士費用 14万4192円

(被告の主張)

原告は、当初、修理代のみと思われる金額を被告に請求する意思を示しており、原告車両の損傷状況からも、全損ではない。

全損であるとしても、本件事故当時、原告車両と同じ年式の同じ車種の車両の取引価格は92万円程度である。

### 第3 当裁判所の判断

#### 1 争点(1)(本件事故の原因)について

原告は、凍結防止剤が本件事故現場に散布されていたことが本件事故の原因である旨主張する。

しかしながら、そのことを認めるに足る的確な証拠はないといわざるを得ない。すなわち、本件事故現場の昼間の通行量は1時間当たり50台を下らない程度であること、本件事故当日の午前6時30分頃には凍結防止剤が散布されていたことが認められる(午前8時頃及び10時頃にも確認されている。)から、本件事故の発生した午後4時40分までの約10時間の間に数百台の車両が通行したものと推認される。その中で、午後1時頃にスリップ事故が1件発生し、事故処理に当たった巡査部長は現場を通り過ぎる車両の状況を確認したが、スリップしている状況は現認されず、道路の危険性はないと判断して道路管理者(被告)には連絡しなかったことが認められる。そして、この事故の被害者が凍結防止剤が事故の原因であるとして被告に責任を問うている事実はうかがわれぬ。したがって、本件事故当日朝から凍結防止剤が散布されて数百台の車両が通行したにもかかわらず、凍結防止剤が事故の原因であると主張されているのは本件事故のみであるということになる。もとより、午後1時頃の事故の後、本件事故の前に凍結防止剤が追加散布された可能性もないではないが、憶測の域を出ず、本件事故直後の午後5時15分頃に凍結防止剤除去のために本件事故現場に到着した業者の従業員は、凍結防止剤は既に溶けて透明の液体になっていたと陳述しており、タイヤの溝に白い凍結防止剤が詰まった状態になっていたとの原告の陳述の裏付けとなる証拠はない。2袋50kgの凍結防止剤が本件事故現場に全て散布されていたとの確証もない(なお、原告は、本件凍結防止剤の標準散布量は、予防用で20g/m<sup>2</sup>、融雪用で40g/m<sup>2</sup>である旨主張するが、12時間交通量が1000台より少ない路線では、25～50%の割増しを行うよう注意されている事実が認められる。)

かえって、本件事故現場は、急なヘアピンカーブと登り坂が組み合わさっており、運転が容易な場所ではないことが認められる。すなわち、本件カーブは、進入するに当たっては時速20km台に減速しないと危険を感じる程の急なヘアピンカーブであり、かつ、減速しようとするあまりアクセルを踏まずにいると、登り坂であることから、時速10km前後まで速度が落ちてしまうことが認められる。原告は生後4か月の我が子を同乗させていた事実が認められるから、殊更は無謀な運転をしたとは考え難く、むしろ、安全運転を心がけるあまり減速しすぎたので、加速しようとしてアクセルを強く踏み過ぎたことにより、アンダーステア状態になったために本件事故が発生したとの可能性を否定することはできず、原告の主張するように凍結防止剤が原因となって本件事故が発生したことを認めるに足る的確な証拠はないといわざるを得ない。

#### 2 以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、原告の請求は理由がない。よって、主文のとおり判決する。