

# 夜間に普通自動車が走行中、融雪による陥没穴に前輪が滑落し、車両が損傷した事故について、道路の管理瑕疵が争われた事例

＜平成 22 年 8 月 10 日 釧路地裁判決＞

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、14 万 6128 円及びこれに対する平成 22 年 1 月 4 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 事案の要旨

本件は、原告が、被告に対し、被告の道路管理に瑕疵があったために、道路上の陥没穴に同所を通行中の原告所有の自動車の前輪が滑落して同車が損壊する損害を被ったと主張して、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害賠償金（車両修理費）14 万 6128 円の支払いを求めている事案である。

### 第 3 前提となる事実等

#### 1 本件事故の発生

原告は、平成 22 年 1 月 4 日午後 7 時 20 分ころ、X 線（以下「本件道路」という。）上を、原告所有の普通乗用自動車（以下「本件車両」という。）を運転していたところ、本件車両の右側前輪が同道路上に存在した陥没穴（以下「本件陥没穴」という。）に滑落し、本件車両が損壊した（本件「本件事故」という。）。

#### 2 本件道路の状況等

- (1) 本件事故当時、本件道路の管理は、被告が行っていた（道路法 16 条 1 項）。
- (2) 本件道路は、商業施設「A」（以下「本件商業施設」という。）の南側に位置する幅員 7.0 メートルの簡易舗装道路であり、本件陥没穴の東側数メートルの地点において本件商業施設の駐車場（以下「本件駐車場」という。）と接続しており、本件駐車場との自動車の出入りが可能な構造となっ

ている。そのため、本件道路は、昼夜を問わず、本件商業施設を利用する不特定の自動車が行き交い利用している。本件道路に歩道はなく、防犯灯が片側に1基設置されているのみで、夜間は暗い。

なお、本件商業施設は、その北側において、幹線道路であるS通（中央分離帯が設けられ、バス路線となっている。）に面しており、S通からも本件駐車場との自動車の出入りが可能な構造となっている。

- (3) 本件事故当時、本件陥没穴は、圧雪状態の路面の一部がアスファルト舗装に向かって融解した状態を呈し、本件道路の中央部に、西側を頂点としてL字の左右を反転させた形状で存在した。その大きさは、幅2.9メートル、最短位の長さ1.6メートル、深さ26センチメートルないし27センチメートルであり、内部に溜まっていた水の深さは13センチメートルであった。本件道路の幅員7.0メートルのうち、本件陥没穴にかかっていない部分は、北側が約1.3メートル、南側が約2.8メートルであった。
- (4) 本件事故当時、本件道路に通行止め等の通行規制は実施されておらず、通行者に注意を促す表示等もなされていなかった。
- (5) 被告は、本件事故に係る被告及び警察の実況見分終了後、直ちに除雪委託業者をしてグレーダーにより氷路面を削って路面を整正させた。

## 第4 請求原因

- 1 原告は、本件駐車場から本件車両を運転して本件道路に出て、同所を時速約10キロメートルで行き交い、前照灯により本件陥没穴の存在を発見し、回避措置を講じたが間に合わず、前記第3の1のとおり、本件事故に遭遇した。
- 2 本件事故は、道路管理者である被告の道路管理の瑕疵によって発生したものである。  
すなわち、被告は、本件道路が周囲より幾分低く、圧雪が厚くなるとともに融雪水が集まりやすい環境にあること、本件道路に隣接する本件商業施設の構造物の屋根から本件道路に向けて融雪による流水が生じること等の事情から、本件道路が融雪水等が集積しやすい環境にあることを十分予見できたにもかかわらず、適時に適切な除排雪等を実施して、安全かつ円滑な交通を確保するための措置を講じていなかったのであるから、被告の本件道路の管理には瑕疵があった。  
また、被告は、除雪作業に多額の費用がかかること等を根拠とした主張を展開するが、本件道路が生活道路に位置付けられるとしても、本件道路は大規模商業施設に隣接し通行者が周辺住民に限定されないという特殊性があるし、除排雪費用の額が多額にのぼり予算措置に困却するとしても、これにより直ちに道路管理の瑕疵によって生じた損害に対する賠償責任を免れるものではない。
- 3 原告は、本件事故により、本件車両の修理費14万6128円の損害を被った。
- 4 よって、原告は、被告に対し、国家賠償法2条1項に基づき、損害賠償金14万6128円及びこれに対する本件事故の発生した平成22年1月4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らる。

## 第5 請求原因に対する認否

- 1 請求原因1のうち、原告が本件事故に遭遇したことは認め、その余は不知。
- 2 請求原因2は否認する。

道路管理者である被告に、本件道路の管理の瑕疵はない。

すなわち、本件事故は、積雪寒冷地における冬期間の生活道路において自然現象が原因となって発生したものであるところ、積雪寒冷地における冬期間の道路については、積雪・凍結等の気象条件に、刻々と変化する気象状況が加わるのであるから、道路管理者に対し、一般道路についてまで、冬期間に生じるあらゆる現象に対し、その除去や注意標識の設置等を法的義務として要求することは、人的・物的・時間的に不可能を強いることになる。本件陥没穴は、昨年末からの大量の降雪と、本件事故当日の気温差によって一時的にできた自然現象であり、本件道路が、除雪作業に要する人的・物的・経済的事情に基づいて設けられた4つの道路種別のうち、4種道路の生活道路に該当することなどを併せ考慮すると、被告には、短時間のうちに本件陥没穴を除去し、あるいは注意標識を設置するなどして事故防止策を講ずる義務はなかった。殊に、原告は、本件道路の幅員7.0メートルのうち、本件陥没穴にかかっていない南側部分約2.8メートルをもって、全幅1.81メートルの本件車両を通行させることができたのであるから、結局、本件事故は、原告が道路・交通及び当該車両等の状況に即応して安全運転すべき義務（道路交通法70条）を怠ったことにより生じた事故であり、その責めは原告自身が負うべきである。

3 請求原因3は不知。

## 第6 理由

### 1 認定事実

証拠及び弁論の全趣旨を総合すれば、以下の事実が認められる。

#### (1) 被告の除雪事業

ア 被告においては、年度毎に除雪計画をたて、決裁を受け確定させた除雪作業を実施している。

平成21年度の除雪計画においては、除雪作業に要する人的・物的・経済的事情から、道路を1種道路（幹線道路）、2種道路（準幹線道路）、3種道路（補助幹線道路）、4種道路（幹線・準幹線・補助幹線道路以外の生活道路）の4つの種別に分け、それに応じた施工基準を定めて運用していた。すなわち、1種道路ないし3種道路においては、その施工基準は舗装路面までの除雪であるが、4種道路においては、最小限の圧雪厚に止めるものとしていた。

イ 被告において、1度の除雪にかかる経費は、全路線・全地区で実施した場合には約5000万円にのぼる。そこで、被告は、生活道路の除排雪は町内会が協力して行うとする「パートナーシップ除雪」など、効率的な道路除雪を行うための各種の工夫を行っているが、そのような工夫にもかかわらず、被告は、除雪費として平成20年度は総額7億9600万円、平成21年度は総額7億1100万円を支出した。

ウ 本件道路は、4種道路の生活道路に該当する。

被告は、後記(5)イの降雪があったことから、平成21年12月26日、同月28日、同月31日に、本件道路の除雪作業を行った。

#### (2) 被告の道路管理の状況等

ア 一般的な道路パトロールの状況

被告は、管内を7ブロックのエリア「市街地5ブロック、郊外地2ブロック」に分割し、6台のパトロール車（市街地5台、郊外地1台）を使い、それぞれ職員2名を配置して、原則として月曜日から金曜日まで毎日道路パトロールを行っている。

各地区のエリア内道路を一巡するには概ね2週間程度を要するが、パトロール中に道路の補修作業や住民からの苦情処理対応などがある場合には2週間以上かかることもある。

冬期間の道路パトロールは、除雪後の状況把握のため、幹線・準幹線道路を中心に行うことになり、生活道路については、降雪時の苦情対応のほか、過去の実績から問題の多い路線を中心にパトロールを行っている。

イ 本件道路のパトロールの状況

被告は、平成21年12月以降、連続的な降雪があったことから、幹線・準幹線道路を中心とする除雪後の状況についてのパトロールに追われており、本件道路については、特に苦情がないことから、巡回は実施していなかった。

(3) 本件事故以前の同種事故等の有無

本件道路を含むブロックの道路パトロールを担当する被告職員には、本件事故以前3年間程度の間において、パトロール中に本件道路上に陥没穴を発見したり、本件道路上の陥没穴についての通報を受けた記憶はない。また、本件事故に類似する事故の記録は、被告において書類上確認できる範囲では存在しなかった。

(4) 本件事故前後の本件道路の状況

ア 平成21年12月31日午後0時ころ、被告の道路パトロール職員が本件商業施設に立ち寄った際、本件道路を通行したが、格別の異常は見当たらなかった。

イ 本件商業施設の関係者によれば、本件事故の前日である平成22年1月3日の夜の時点では、本件道路に本件陥没穴に相当する水溜まりは見当たらなかった。

ウ 本件事故直後の実況見分の際、本件道路に隣接する本件商業施設の構造物の屋根から本件道路に向けて融雪による流水があった（争いが無い）。

エ 平成22年1月28日、原告から本件道路に本件陥没穴に類似する水溜まりが存在する旨の通報を受けた直轄道路事務所は、被告役所当直へ通報内容を連絡し、被告役所当直から連絡を受けた除雪委託業者が現場を確認の上グレーダーにより路面整正を行った。

(5) 本件事故当時の天候等

ア 本件事故当時の天候は晴れ、気温はマイナス0.3度程度であった。

イ 平成21年の本地域においては、同年11月11日に初雪を観測し、年末には次のとおり降雪が続いた。

	降 雪	降雪累計	最深積雪量
12月26日	19	76	42
12月27日	2	78	41
12月28日	15	93	52
12月30日	10	103	55
12月31日	3	106	58

(単位は、いずれもセンチメートル)

ウ 気象庁発表の気象データによれば、本件事故前3日間の本地域の観測地点の降雪、積雪、気温は、次のとおりであった。

(ア) 1月2日	降雪	なし	
	積雪	1時現在	51センチメートル
		24時現在	47センチメートル
	気温	最高	3.0度(14時)

		最低	マイナス 5.4 度 (24 時)
(イ) 1 月 3 日	降雪	なし	
	積雪	1 時現在	47 センチメートル
		24 時現在	47 センチメートル
	気温	最高	0.9 度 (15 時)
		最低	マイナス 9.5 度 (4 時)
(ウ) 1 月 4 日	降雪	なし	
	積雪	1 時現在	47 センチメートル
		24 時現在	46 センチメートル
	気温	最高	3.0 度 (13 時)
		最低	マイナス 10.3 度 (5 時)

(6) 本件道路の通行状況

本件事故直後の実況見分の際、2 台の車両が、本件道路の幅員 7.0 メートルのうち、本件陥没穴にかかっていない南側部分約 2.8 メートルを通行した。

(7) 本件車両の諸元

本件車両の最低地上高は、14 センチメートルであり、法令上の最低地上高 9 センチメートルを満たしている（争いが無い）。

また、本件車両の全幅は、1.810 メートルである。

(8) 圧雪路面における停止距離

圧雪路面における摩擦係数は 0.15 程度であり、圧雪路面を時速 10 キロメートルで走行した場合の停止距離は約 4.7 メートルである。

## 2 判断

(1) 国家賠償法 2 条 1 項にいう道路等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ことをいい、当該営造物の使用に関連して事故が発生し、被害が生じた場合において、当該営造物の設置又は管理に瑕疵があったとみられるかどうかは、その事故当時における当該営造物の構造、用法、場所的環境、利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的、個別的に判断するのが相当である（最高裁昭和 42 年(オ)第 921 号同 45 年 8 月 20 日第一小法廷判決・民集 24 卷 9 号 1268 頁、同昭和 53 年(オ)第 76 号同年 7 月 4 日第三小法廷判決・民集 32 卷 5 号 809 頁等参照）。

(2) ア 前記認定の事実によれば、本件道路は、幹線道路である S 通から本件商業施設を挟んで 1 本南側に位置する簡易舗装道路であること、そのため、被告の除雪作業の施工基準を定めるための 4 つの道路種別においては、1 種道路ないし 3 種道路（幹線・準幹線・補助幹線道路）のいずれにも該当しない生活道路である 4 種道路に分類されていることが認められる。本件道路は、本件商業施設の南側に面し、本件駐車場と接続して自動車の出入りが可能な構造となっているため、昼夜を問わず、本件商業施設を利用する不特定の自動車が通行して利用していることが認められるものの、他方で、本件駐車場はその北側において S 通にも接続しており、本件駐車場の利用者の多くは S 通を利用しているものと容易に推認することができる。

イ また、本件陥没穴がどのようにして形成されたものであるかを端的に示す証拠はないものの、前記認定の事実によれば、本件事故の前日である平成 22 年 1 月 3 日の夜の時点では、本件道路に本件陥没穴に相当する水溜まりは見当たらなかったこと、本件事故以前に本件陥没穴についての通報はなされていないこと、本件事故当日は、午前 5 時にマイナス 10.3 度の最低気温

を記録した後、気温が上昇し、午後1時には最高気温として3.0度に達したこと、本件事故直後にも本件道路に隣接する本件商業施設の構造物の屋根から本件道路に向けて融雪による流水があったことが認められ、これらの事実によれば、本件陥没穴は、本件事故当日の日中の気温が上昇したことから、同所付近の融雪が進むとともに、本件商業施設の構造物の屋根から本件道路に流れ込んだ融雪水が周囲よりやや低くなっている本件陥没穴付近に集中して、さらに同所付近の融雪を促進したことによって、本件事故当日のうちに形成されたものと推認することができる。被告においては、冬期間の道路パトロールは、除雪後の状況把握のため、幹線・準幹線道路を中心に行っており、本件道路のような生活道路については、住民等からの通報があった場合に対応するほか、過去の実績から問題の多い路線を中心にパトロールを行っていたところ、本件道路については、本件事故以前3年間程度の間において、道路パトロール中に陥没穴が発見されたり、陥没穴についての通報がなされた形跡は見当たらず、住民等からの通報もなかったため、平成21年12月以降、巡回は実施していなかったというのであるが、前記のとおり、本件陥没穴は、本件事故当日のうちに形成されたものと推認され、被告が本件陥没穴を長期間にわたって放置していたものではない。

ウ さらに、前記認定の事実によれば、本件陥没穴は、本件道路の中央に位置し、その幅は2.9メートルにも達するものの、本件道路の幅員7.0メートルのうち、本件陥没穴にかかっていない部分が本件陥没穴の南側に約2.8メートルの幅で存在すること、本件車両の全幅は1.810メートルであること、本件事故直後の実況見分の際、2台の車両が、前記南側の約2.8メートルの部分を実際に通過したことが認められる。そして、自動車の前照灯については、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令67号）等によって、すれ違い用前照灯においても、夜間にその前方40メートルの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有するものとされていることからすれば、本件道路は防犯灯が片側に1基設置されているのみで夜間は暗いことや、圧雪路面を時速10キロメートルで走行した場合の停止距離が約4.7メートルであることなどを考慮しても、本件陥没穴を回避して、本件車両を走行させることは可能であったと認められる。なお、前記認定のとおり、本件道路が本件商業施設を利用する不特定の自動車によって利用されていることからすれば、本件陥没穴が形成されてから本件事故が発生するまでの間に、原告と同様に、本件駐車場から本件道路に右折侵入して、本件陥没穴付近を通過した自動車が存在したものと考えられるにもかかわらず、本件事故以前に本件陥没穴についての通報がなされていないことは、通常の自動車運転者において、本件陥没穴を回避して、自動車を走行させることが可能であったことを窺わせるものといえることができる。

これに対し、原告は、本件駐車場から本件道路に右折進入した本件車両の前照灯が正面を照らした際には本件陥没穴は目前であった旨をいうが、本件駐車場から本件道路に右折進入した原告には、仮に本件陥没穴付近に酔客が横たわっていたとしても、これを認識して回避することが可能な速度で本件道路に右折進入すべき義務があることは当然であるから、本件陥没穴が本件駐車場から本件道路に右折進入した直後に存在したことは、前記認定を左右するものではない。また、原告は、車両走行において危険を感じない安全な側方間隔が1ないし1.5メートルである旨もいうが、原告指摘の距離は通常の走行時に歩行者や他の車両との側方間隔として望ましい距離を示すものに過ぎないから、前記認定を左右するものではない。

エ 以上の事情を総合すると、本件事故当時、本件道路に本件陥没穴が存在し、他方、本件道路に通行止め等の通行規制は実施されておらず、通行者に注意を促す表示等もなされていなかった。

たからといって、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていたとまでいうことはできず、本件道路に設置又は管理の瑕疵があったということとはできない。

### 3 結論

以上によれば、原告の請求は理由がないから、主文のとおり判決する。