

道路管理瑕疵に伴う国家賠償について

—請求事案の分析と事務処理上の改善点—

国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部
公物管理企画課 課長補佐 神山孝治

道路管理事務等担当職員による論稿紹介（第1回）

このコーナーでは、道路管理等の事務に従事する職員の方々から募集した論稿を掲載します。

今回は第1回の掲載として、北海道開発局札幌開発建設部の神山孝治氏により「道路管理瑕疵に伴う国家賠償について—請求事案の分析と事務処理上の改善点—」を掲載致します。皆様の実務の参考となれば幸いです。

国土交通省道路局総務課道路政策企画室では、道路管理等の事務に従事している方、過去にされていた方、道路管理事務に興味のある方等より広く論稿を募集しております。

募集テーマは、一例として、現場の道路管理（占用、区域決定事務、交通管理、高架下利用、パトロール、地下埋設物の管理等）に関する取組み・アイデア、道路を巡る紛争（訴訟・示談）に関する考察・取組み、業務遂行上の工夫（モチベーション、チームワーク等）の考察、道路事業に関連する事務に関する取組み（広報、啓発、補助金等）、新たな政策提案、法制度提案、道路行政における民間活用に関する取組、道路の歴史に関する研究など広く募集しております。

募集に関するお問い合わせは道路政策企画室高鍋（03-5253-8111 内線 37132）までお気軽にお尋ねください。提出いただいた論稿については簡単な審査の上、このコーナーに掲載を予定しています。

ある程度まとまった段階で発表の場などを設けることも検討中です。

なお、掲載内容の問合せは、道路行政セミナー問合せ窓口までお願いします。

（一財）道路新産業開発機構 TEL:03-5843-2911、Mail:RAseminar@hido.or.jp

1. はじめに

国又は公共団体は、河川・道路その他「公の営造物」の設置・管理に瑕疵があったために他人に損害を与えた時は、「国家賠償法」（昭和22年法律第125号）第2条第1項の規定に基づいてこれを賠償することとなります。

これら「公の営造物」のうち「道路」は、24時間365日不特定多数の利用に供される最も基本的な社会資本のひとつであると言えます。

このため、道路の設置・管理瑕疵をめぐる国家賠償請求事案は他の公物と比較して極めて多く、近年においては国民の権利意識の高揚や情報化社会の進展等によりますます増加する傾向にあります。

また、請求事案の複雑化に伴い、道路管理者としてその対応に困難を来す例も多くあります。

本稿は、平成23年度に北海道開発局で開催された「第55回北海道開発技術研究発表会」で発表した論文をもとに再編成したもので、北海道開発局管内でも特に事案が多い室蘭開発建設部における昭和45年度から平成22年度までの傾向を分析した結果得ることができた、公正かつ的確で迅速な事務処理を遂行するために必要となる改善点に重点をおいて考察するものです。

2. 北海道の道路状況と管理体制

表-1 全国の道路延長

道 路 種 別	道 路 延 長 (Km)				
	全国 (A)	北海道 (B)	B/A (%)	開発局所管 (C)	C/A (%)
高 規 格 幹 線 道 路	9,855	910	9.2	279	2.8
高速自動車国道	7,895	632	8	8	0.1
一般国道の自動車専用道路	1,203	205	17	197	16.4
一 般 国 道	54,790	6,630	12.1	6,630	12.1
都 道 府 県 道	129,377	11,762	9.1		
主要地方道	57,877	4,521	7.8		
一般都道府県道	71,500	7,240	10.1		
市 町 村 道	1,016,058	70,887	7		
一 般 道 計	1,200,225	89,279	7.4	6,630	0.6

(注)1 全国の道路実延長については、道路統計年報2010(H21.4.1現在)による。

その他については、道路現況調査(H22.4.1現在)による。

2 一般国道の延長は、一般国道の自動車専用道路を含んでいる。

(1) 管理延長

北海道には、約 900km の高規格幹線道路と約 89,000km の一般道路があり、このうち北海道開発局は、高規格幹線道路の一部及び一般国道 48 路線の全区間、約 7,000km を管理しています。(表-1)

(2) 管理体制

一般国道の管理は、「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号) 第 13 条第 1 項の規定に基づき、「一般国道の指定区間を指定する政令」(昭和 33 年 6 月 2 日政令第 164 号) による「指定区間」については国土交通大臣が行い、その他の区間については都道府県が行うこととされています。

北海道の一般国道は、都府県とは異なり全区間が「指定区間」とされており、その管理は国土交通大臣の権限委任を受けた北海道開発局長が行っています。

北海道における一般国道の管理体制は、国土交通省の地方支分部局として札幌市に設置された北海道開発局、道内各地に設置された 10 箇所の開発建設部と 34 箇所の事務所により組織されています。(図-1, 図-4)



図-1 北海道における一般国道の管理体制

(3) 地域特性

北海道の平均道路都市間距離は、全国の 2～3 倍である一方、高規格幹線道路網の整備率が全国に比べて低いため一般国道への依存度が高い状況にあります。

また、全国の一般国道指定区間における通行止時間の約 5 割 (H11～H20) が北海道で発生するなど、積雪寒冷をはじめとする厳しい気象条件により、自然災害の脅威に常にさらされています。

3. 道路の設置・管理瑕疵に伴う国家賠償の傾向

(1) 北海道開発局における賠償件数の推移

北海道開発局における道路の設置・管理瑕疵に伴う国家賠償請求について、平成 5 年度から同 22 年度までの 18 年間に民事上の和解によって解決した件数の推移をみるとほぼ倍増しており、この傾向は、全国のすべての道路管理者においても同様となっています。(図-2)

(2) 室蘭開発建設部における賠償件数

室蘭開発建設部における賠償件数は、北海道開発局の約 4 分の 1 を占めており、道路管理延長からみても突出していることがわかります。(図-3)

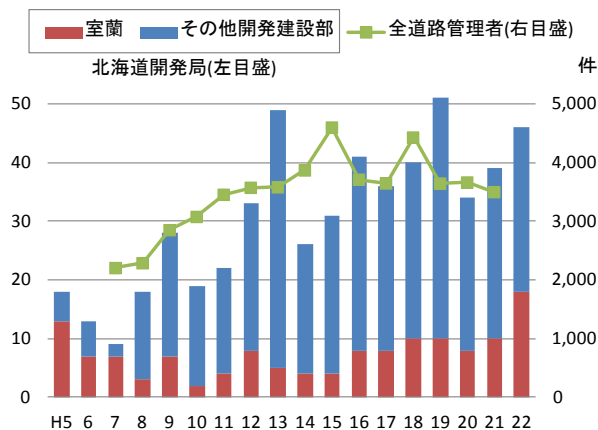


図-2 賠償件数の推移 (H5~22)

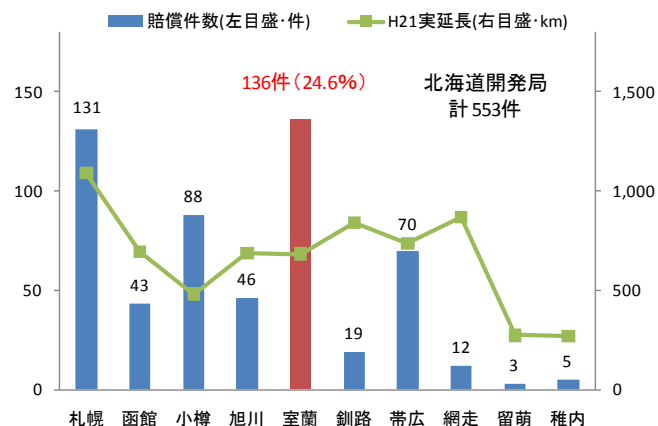


図-3 開発建設部別賠償件数 (H5~22)

(3) 室蘭開発建設部管内の道路状況

室蘭開発建設部は、北海道の中央南西部に位置する胆振・日高（いぶり・ひだか）地方4市14町に存する一般国道11路線・683kmを管理しています。（図-4）



図-4 室蘭開発建設部管内図

管内の道路は、274号石勝樹海ロードに代表される山岳地帯や336号黄金道路に代表される急崖を擁する海岸沿いを通過する区間が長いため、橋梁、トンネル及び覆道の箇所・延長ともに管理延長比に対して高い割合を示しています。

また、異常気象による落石・土砂崩落・波浪・雪崩等による災害を防止するため、規制基準雨量により通行規制を行う「通行規制区間」及びパトロール等により気象や現地の状況から判断して危険が予想される時に事前通行規制を行う「特殊通行規制区間」が計6区間・延長42.4kmについて指定されており、道路の維持管理上厳しい条件下にあると言えます。（図-5）

(4) 室蘭開発建設部における賠償事案発生箇所

室蘭開発建設部管内において、昭和45年度から平成22年度までの40年間に発生した一般国道上の事故によって国家賠償の対象となった事案は313件であり、その発生箇所を国土交通省国土地理院から提供される「電子国土 Web システム」を活用してマッピングすると、山岳地帯や急崖を擁する海岸沿いを通過する区間で多発していることがわかります。(図-5)



図-5 室蘭開発建設部管内事故発生箇所図 (S45～H22)

(5) 室蘭開発建設部における賠償請求事案の傾向

室蘭開発建設部管内で発生した賠償請求事案について、発生時期、発生路線、道路形態及び事故態様をもとに分析したところ、道路改良工事や防災工事によって順次危険区間が解消された結果、落石・崩土に伴う事案は急速に減少する一方、道路の上部構造物からの雪氷塊など落下物の直撃や走行車線上の穴ぼこに伴う事案及び道路の設置・管理瑕疵に当たらない他の通行車両に起因する路上障害物に伴う請求事案などが増加する傾向が明らかとなりました。(図-6・表-2・図-7)

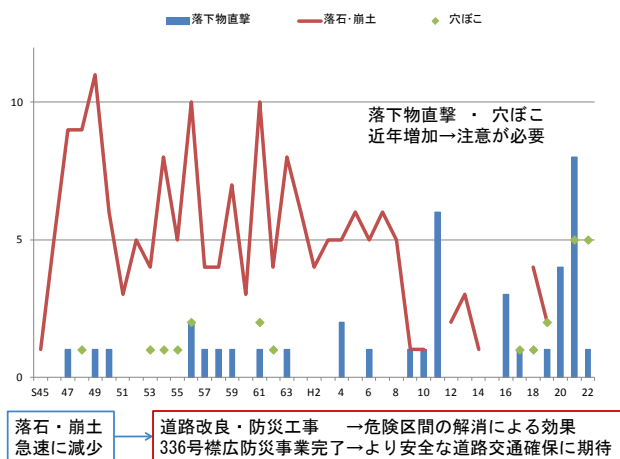


図-6 主な事故態様の発生推移

表-2 事故態様分類別の発生時期

分類	1月	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
01穴ぼこ	2		7	6	4								23
02段差							1	2					3
03蓋不全			1	1	2	1			1	2	1	2	11
04スリップ							1		2	1			4
06道路崩壊2								3	1				4
07落石・崩土	8	21	23	27	13	7	17	23	12	5	9	10	175
08路上障害物	2	2	1	1	2	4		3	1	2	1		19
10安全施設不備	2		2	2	1	3	1	6	1			4	22
12落下物直撃	10	10	6		2			1	2	1	1	6	39
13その他	1			1		1		4	2	2	1	1	13
計	25	33	40	40	22	16	20	44	22	14	13	24	313

穴ぼこ	→ 融雪期に多発、車両の大型化・重量化による路面損傷
落石・崩土	→ 積雪・融雪期＆多雨の時期に多発
落下物直撃	→ 冬季事故のほとんどは雪氷塊の落下直撃によるもの → 気温上昇時(0℃以上)かつ強風時に多発

今後、道路の維持管理に当たっては、これらの事故が多発する区間、道路構造物及び発生時期などを考慮しながら、限られた予算のなかで効率的・計画的に補修を実施するとともに、道路巡回に当たって具体的な留意点を指示し異常の早期発見と事故防止措置を実施するほか、気象情報の収集などにより危険が予測される場合には、道路法第46条の規定に基づき、通行止を含む通行規制の速やかな実施によって、より一層道路交通の安全を確保する必要があります。(図-8)

分析結果詳細については、前述の北海道開発技術研究発表会の論文を参照してください。掲載先URLは、次のとおりです。

<http://www.hkd.mlit.go.jp/topics/gijyutu/giken/h23giken/JiyuRonbun/GY-1.pdf>

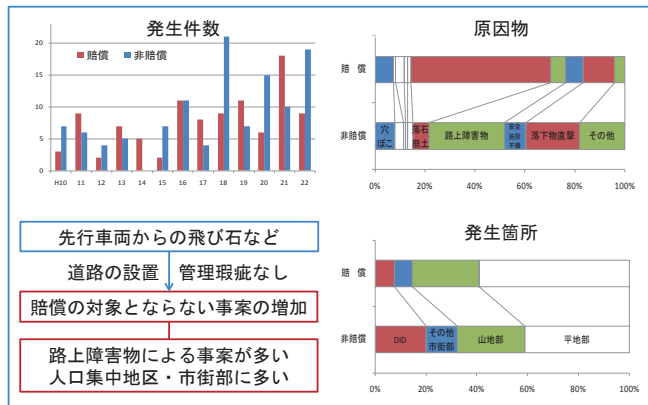


図-7 非賠償事案の発生状況 (H10～H22)

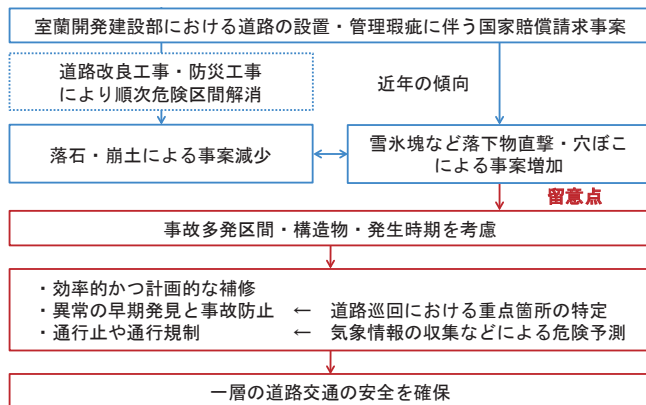


図-8 明らかになった傾向と留意点

4. 事務処理上の改善点

近年においては、国民の権利意識の高揚や情報化社会の進展などにより道路の設置・管理瑕疵をめぐる国家賠償請求事案の内容も複雑化しています。

事案によっては、上部機関や行政相談窓口への苦情、訴訟に発展する例もあり、より公正かつ的確で迅速な事務処理を遂行する必要があります。

(1) 対応に困難を来す例

請求者から受ける苦情として多いものは、調査・検討及び支払までに要する日数に関するもの、賠償不可と判断した場合の不服、賠償の対象とする損害範囲及び過失相殺割合に関する疑義などであり、対応に十分とは言えない面があった場合のみならず、適切な事務処理を行っていても請求者の理解を得られず、長期にわたり困難な対応を余議なくされる場合があります。(図-9)

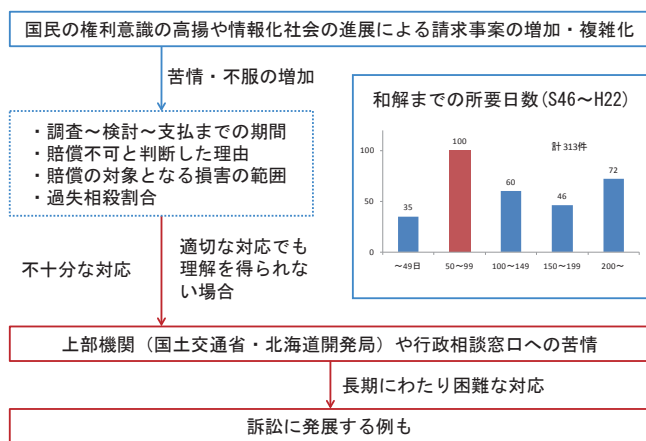


図-9 対応に困難を来す例

(2) 事務処理上の改善点と特に期待される効果

室蘭開発建設部では、過去における対応困難事例を分析した結果、賠償請求事案の処理に当たっては、「迅速化」「公正化」「紛争回避の措置」を重要なキーワードにとらえ、これを達成するために「準備・対応・調査・判断」の各段階において事務処理の改善を図ってきました。(表-3、図-10)

表-3 事務処理上の改善点とその効果

事務処理上の改善点		特に期待される効果		
		迅速化	公正化	紛争回避
準備	初動対応マニュアルの整備	○	○	
	請求事案データベースの構築	◎		
	電子国土による事故発生箇所のマッピング	◎		
	道路管理瑕疵判例ハンドブック掲載資料のデータ化	◎		
	対応困難事例集の作成	○	○	◎
	新任者への研修 事務・技術合同勉強会の開催	○	○	○
対応	現地立会による調査実施の徹底			◎
	当事者以外の排除			○
	対応内容の録音			◎
調査	正確な対応記録の作成と情報共有			○
	現場検証の実施		○	○
	交通事故証明書の即時取得	○	○	○
	(財)日本自動車査定協会による車両価格査定		○	○
	税法上の減価償却による車両価格評価		○	○
	技術アジャスターによる車両の鑑定	○	◎	◎
判断	類似判例の分析・比較	○	○	○
	法務局への法律意見照会		○	○
	弁護士相談 責任認定に係る部内検討会の実施		◎	○

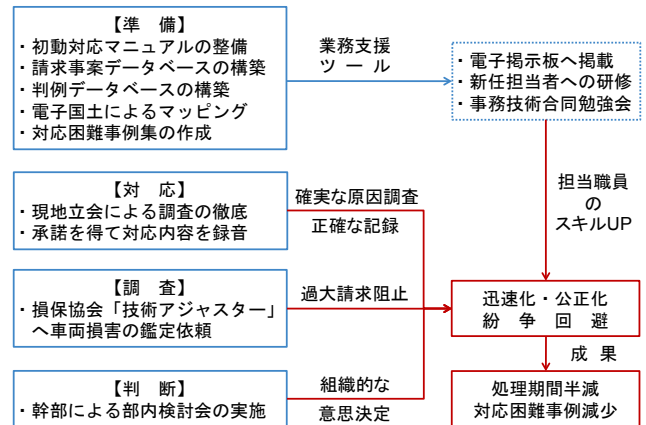


図-10 特に効果的な改善点

以下にそれぞれの取組みを紹介します。

a) 「準備」段階

賠償請求事案に適切に対処するためには、業務支援ツールの整備とその有効活用が大切です。

このため、次の資料を作成して部内の電子掲示板に掲載し、いつでも活用できるようにした上、新任担当者に対して人事異動の前後に開催する研修の場で説明するほか、各事務所において事務・技術職員合同の勉強会を開催して事例研究を行うことにより担当職員のスキルアップを図りました。

① 初動対応マニュアル

事故発生の一報受理から原因調査・報告に至る、いわゆる「初動対応」は、賠償請求事案を処理する上で最も重要な段階の一つであることから、事務所担当職員が迅速かつ公正に対応できるよう、初動対応の留意点・基本的な事務処理の流れ・チェックリスト・調査報告様式などを担当者必携のマニュアルとしてまとめたものです。

② 請求事案データベース

管内で発生したすべての請求事案をエクセルデータ化したもので、一覧・検索機能を用いて類似事案を迅速に参照したり、集計機能を用いて路線や事故類型ごとの傾向などを把握できるほか、進行管理簿として事案の処理状況を常に確認することができます。(表-4)

③ 電子国土による事故発生箇所のマッピング

国土地理院から提供される「電子国土 Web システム」を活用した電子地図であり、縮尺を自由に拡大・縮小したり表示範囲を移動できるため、事故発生箇所を容易に把握することが可能です。(図-5, 図-11)

④ 道路管理瑕疵判例ハンドブック掲載資料のデータ化

道路管理瑕疵判例については、「第二次改訂版・道路管理瑕疵判例ハンドブック」(編集:道路管理瑕疵研究会・発行:株ぎょうせい)により類似判例を検索して概要を把握するほか、判決の詳細は、「道路法関係例規集」(編集:国土交通省道路局・発行:株ぎょうせい)を参照する必要がありますが、ハンドブック巻末に掲載されている「収録判例一覧」は、道路種別・事故状況・被害状況・道路管理者の責任の有無・過失相殺割合などが一覧で整理されている上、例規集の掲載ページも記載されており、判例検索に非常に有効な資料であるため、これをエクセルデータとすることで一層の活用が可能

となりました。

なお、データの活用にあたっては、著作権へ配慮する必要があるため、印刷時には出典を自動的に表記するよう設定し、担当者限りの内部資料としています。

⑤ 対応困難事例集

過去における対応困難事例を分析するなかで得られた貴重な教訓を活かすため、対応困難事例の事実関係や対応経過、改善を要する事項などを図表とともに整理した事例集を作成して担当者間での共有を図りました。

表-4 請求事案データベース収録項目（イメージ）

No.	事務所	事故年月日	曜	時刻(頃)	路線	発生場所	道路構造	Ko(付近)	分類	人損	物損	被災車両	事故概要	請求者	走行速度	天候	和解年月日	賠償額	過失相殺	過失内容	備考	処理状況	事前審査上申日	事前審査完了日	責任認定日	支払日	和解(経過)日数

集計・出力可能帳票 ① 一覧表 ② 年度・事務所別件数 ③ 分類・事務所別件数 ④ 路線・事務所別件数 ⑤ 分類・事務所別賠償額 ⑥ 曜日・事務所別件数



図-11 室蘭開発建設部管内事故発生箇所図（S45～H22）【室蘭市周辺拡大図】

b) 請求者との「対応」

請求者との対応にあたっては、迅速かつ公正に対処することは当然ながら、苦情や訴訟に発展しないよう、次のような取組みによって紛争を未然に回避するよう努めてきました。

① 現地立会による調査実施の徹底

賠償請求の第一報を受けた際、通報の内容から道路の設置・管理瑕疵が認められないと思われる事案について、現地立会による調査を行わずに賠償請求に応じられないと即答した場合、請求者の理解を得られずに紛争に発展する例が多くあります。

このため、通報を受理した場合には、人的損害の有無を必ず確認した上で、事故発生箇所や時刻などを聞き取り、請求者の現地立会を得て、発生した損害の状況や道路の状況、事故発生時の状況など、詳細調査の実施を徹底しています。

② 当事者以外の排除

請求者との対応に当たり、当事者以外の者が参加して請求者側の主張を代弁した結果、説明や和解交渉が難航する例があります。

このため、調査・検討結果の説明や和解交渉の場面において請求者以外の者が参加を希望する場合には、身分や続柄を確認し、当事者以外の者を排除して紛争の防止に努めています。

③ 対応内容の録音

請求者との対応経過において、双方の発言内容について認識や記憶の相違が生じ、請求者の理解を得られずに紛争に発展する例が多くあります。

このため、請求者との対応に当たっては、正確な記録を作成するために必要であること、紛争を回避するために双方に有益であることを説明し、請求者の承諾を得た上で対応内容の録音を行っています。

特に電話対応では、請求者と担当者に限定された対応になるため、正確な記録と紛争の回避のために重要な取組みとなります。

④ 正確な対応記録の作成と情報共有

請求者との対応に当たり、その記録の作成が十分でない場合には、その後の説明や対応に齟齬が生じるほか、賠償責任の有無や過失相殺割合の認定に際して支障を来す例があります。

このため、請求者に対応した場合には、録音記録を参照しながら迅速かつ正確に記録を作成して、直ちに担当者間における情報共有を図っています。

なお、請求者の理解を得られず紛争が訴訟にまで発展する例もあるため、この取組みは非常に重要なものとなります。

⑤ 不当要求への対応

賠償請求の内容や請求方法が違法又は不当な要求である場合には、一切の不当要求を拒否するため、「北海道開発局不当要求行為等の防止に関する対応要領」に基づいて対応体制を整備し、暴対法に基づく不当要求防止責任者を選任、講習の受講、研修会により組織としての対応力向上に努めるほか、平素から警察・暴力追放センター・弁護士会など外部専門機関と緊密な連携の上、組織として適切な対応を図っています。

c) 請求原因と損害の「調査」

賠償の可否や過失相殺割合を公正に認定し、紛争を未然に回避するには、道路の設置・管理瑕疵の有無と発生した損害との因果関係について綿密な調査を必要とします。

このため、明らかに道路の設置・管理瑕疵が認められない事案を除いては、必要に応じて次のような取組みを行って客観的な事実と判断材料の収集に努めてきました。

① 現場検証の実施

賠償請求の原因となった事故の発生状況を正確に把握するためには、請求者の現地立会を得て行う調査に加えて、事故発生と同時に担当職員による現場検証を実施して道路状況、交通量や視認状況などを確認することが有効であり、現場検証の結果得られた情報をもとに公正な責任認定を行うことが可能となり、紛争を回避できた例が多くあります。

② 交通事故証明書の即時取得

交通事故証明書は、事故の原因や過失の有無とその程度を明らかにするものではありませんが、警察への届出内容を証明するものであり、請求者の証言内容を確認するために必要なものです。

このため、賠償請求の原因となった事故について警察への届出がある場合には、請求者からの提出

を待つことなく自動車安全運転センターに申請して交通事故証明書を取得してその内容を確認するほか、必要に応じて届出を受理した警察官から事故発生時の状況を聴取することにより、迅速かつ公正に責任の有無を認定し、紛争を回避することができた例があります。

③ 一般財団法人日本自動車査定協会による評価など

賠償請求の原因となった自動車損傷事故において、修理費用が車両の時価を上回るいわゆる「経済的全損」となった場合には、「車両の時価」を損害額として認定します。

「車両の時価」は、同一車種・年式・型・同程度の使用状態・走行距離等の自動車の中古車市場価格（最高裁判決昭和49年4月15日）とされていますが、取得年次が古い外車など、中古車市場への流通が少ないため評価が困難となる場合があります。

このような場合に、一般財団法人日本自動車査定協会に査定を依頼して得られる「推定評価額」を参考として損害額を算定した例があります。

同様に、中古車市場価格による評価が困難な場合には、税法上の減価償却によって車両の時価を算定した例があり、これらの取組みによって、公正な損害額の認定に努めてきました。

④ 技術アジャスターによる車両の鑑定

賠償請求の原因となった自動車損傷事故においては、「経済的全損」の場合以外には、修理費用を損害額として認定します。

当然ながら、道路の設置・管理瑕疵に起因しない車両の損傷に係る便乗修理や過大請求は認められません。請求された車両修理の範囲や方法が妥当であるか判断するためには、専門的な知識を必要とする場合があります。

このような場合に、紛争を回避しつつ公正な損害額を認定するための特筆すべき取組みとして、一般社団法人日本損害保険協会に登録された保険事故に係る損害車両の損害額、事故原因の調査確認などを行う有資格者である「技術アジャスター」による車両の鑑定があげられます。

事例として、路上障害物によって車両に擦過痕が生じた事案について、請求者から損傷箇所すべての部品交換を必要とする極めて高額な修理見積書が提出されたため、「技術アジャスター」による車両鑑定結果をもとに適正な損害額を認定して和解交渉を行い、迅速な解決に至った例があります。（図-12）

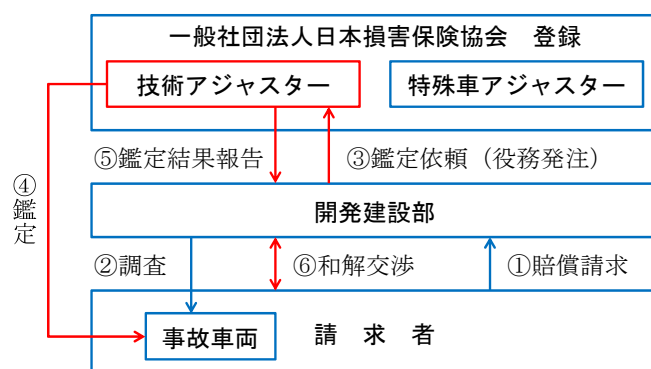


図-12 技術アジャスターによる車両の鑑定

⑤ 類似判例の分析・比較

道路の設置・管理瑕疵の有無と過失相殺割合の認定に当たっては、先に述べた道路管理瑕疵判例ハンドブックなどにより検索した複数の類似判例を分析し、請求事案との比較を行うことで公正な判断を行うことができるため、項目ごとの一覧表を作成して責任認定資料としてきました。

この取組みによって、紛争を回避しつつ迅速に解決に至った事案が多くあります。（表-5）

⑥ その他の取組み

積雪寒冷地である北海道の特性として、橋梁の上部構造物や道路情報表示板など道路附属物に付着した雪氷塊の落下直撃による車両損傷事案の発生が避けられない状況にありますが、気温上昇時（0℃以上）又は強風時であって、3日程度前までの間に着雪、強風注意報が発令されていた場合などの気象条件下で発生しやすいため、道路巡回などにより特に注意を払っています。実際に事故が発生した

表-5 類似判例の比較・分析（例）

【道路冠水事故に係る裁判例との比較】

項目	大竹市道大雨車両浸水事件		埼玉県加須市道自動車冠水損害賠償事件		最高裁 H13.12.20	検討対象事案
	広島地裁 (H9.12.18判決)	広島高裁 H11.5.27判決	浦和地裁 H12.10.27判決	東京高裁 H13.5.31判決（確定）		
発生日時	H8.6.28 12:40頃		H9.8.14 4:00頃			H〇.〇.〇 15:00～15:30頃
降雨量	事故前1時間 50mm/h超 事故前1時間 44mm/h		総雨量 前日21時から事故時まで 141mm 最大雨量 前日23時から1時間 90.5mm/h			総雨量15～17時 67mm 最大10分間降水量 45mm/h
浸水箇所	J R高架橋との交差道路 (市管理)		高速道路カルバートボックスに接続する側道 (日本道路公団設置・市管理)			一般国道片側1車線片勾配区間
見通し	良好		・雨は止んでいたが未だ暗く前照灯をつけても見通しが悪い ・路面が濡れて黒く見えていた			降雨により不良
浸水深	約50cm		200cm超			最大40～50cm(推定)
進入速度	20km/h		相当程度のスピード			20～30km/h
排水機能	排水ポンプ		排水ポンプ			法面・路面排水施設 排水施設点検・清掃 通行規制準備
回避措置	スクリーン清掃（4日前）		なし			なし
標識の設置	なし（事故後設置）		あり（黄色：冠水時進入注意）			なし
冠水時刻	12:00と推認					15:00すぎ(推定)
通報時刻	12:20（警察から）		1:00（道路公団から水位異常を知らせるファックス受信）			15:33(道路緊急ダイヤル) 〇〇で20cmの深さ・200m
指示時刻	12:30（維持業者へ）					15:40(状況確認指示)
到着時刻	12:50					15:50
水没確認時刻	12:50					16:00
通行規制時刻	12:50		なし			16:05全面通行止 18:30解除
予見可能性	あり	あり	あり	あり	上告害として 受理しない	あり
浸水原因	・スクリーン清掃業務委託 ・水が溜まりやすい構造 ・集中豪雨 ・公衆道徳低下ゴミ散乱 ・スクリーンの目詰まり	・予見できたが清掃点検で対応できるものと軽信	・同程度冠水発生推認可 ・史上2位の集中豪雨	・3時間前にFAX受信 ・大規模な集中豪雨と認識 ・車両危害及び恐れ予測可能		・冠水歴あり(H〇.〇.〇) 最大10分間降水量 44mm/h ・改良計画あり
異常気象		・自然条件を十分考慮した安全対策が必要であり、不可抗力は認められない				・排水能力不足 (路肩排水の詰まりなし)
設置管理瑕疵	なし	あり ・浸水時進入禁止、水深を表示する標識を設置すべき ・人的予算的制約は認めない ・通常備えるべき安全性なし	あり ・冠水状態が直ちに通常有すべき安全性に欠ける状態ではない ・バリケード設置可能	あり ・冠水の実態を了知 ・バリケード設置可能 ・事故防止の態勢が不十分		・近傍アメダス日最大1時間降水量 観測史上2位～6位 →異常気象と認められない
因果関係		あり ・標識がなく通行可と即断				あり ・排水能力不足 ・予見可能 ・バリケード設置可能 ・不可抗力認められない
過失相殺		8割 ・浸水現認 ・通行できると即断 ・敢えて進入し事故を惹起 ・道路状況に応じた通行注意 ・豪雨という自然状況が影響 ・一切の事情を総合的に斟酌	7割 ・水に濡れた平坦道路と誤信 ・細心注意による走行が普通 ・徐行を怠った ・当然に払うべき注意欠如 ・著しく軽率なもの	7割 ・徐行して道路状況に細心の注意を払って走行すべき ・冠水の予測可能 ・事故防止可能性あり		道路の設置管理瑕疵と損害の因果関係成立 7割 ・徐行して道路状況に細心の注意を払って走行すべき

※空欄は地裁判決のとおり
※記載は高裁での補足

場合には現場付近の気象観測データを分析して事故発生原因特定の参考資料としています。（図-13）

他の事案においても、気象状況の分析は非常に重要であり、気象庁が設置するアメダスのほか、道路管理者として設置しているテレメータやITVカメラなどの情報を整理分析して責任の有無や過失相殺割合認定のための資料とし、公正な判断に努めています。

また、最近ではドライブレコーダーが急速に普及していることから、損傷車両に登載されていた場合には記録映像やGPS位置情報、走行速度・加速度データなどの提出を受けて、迅速に責任の有無や過失相殺割合を認定できる例が増えています。

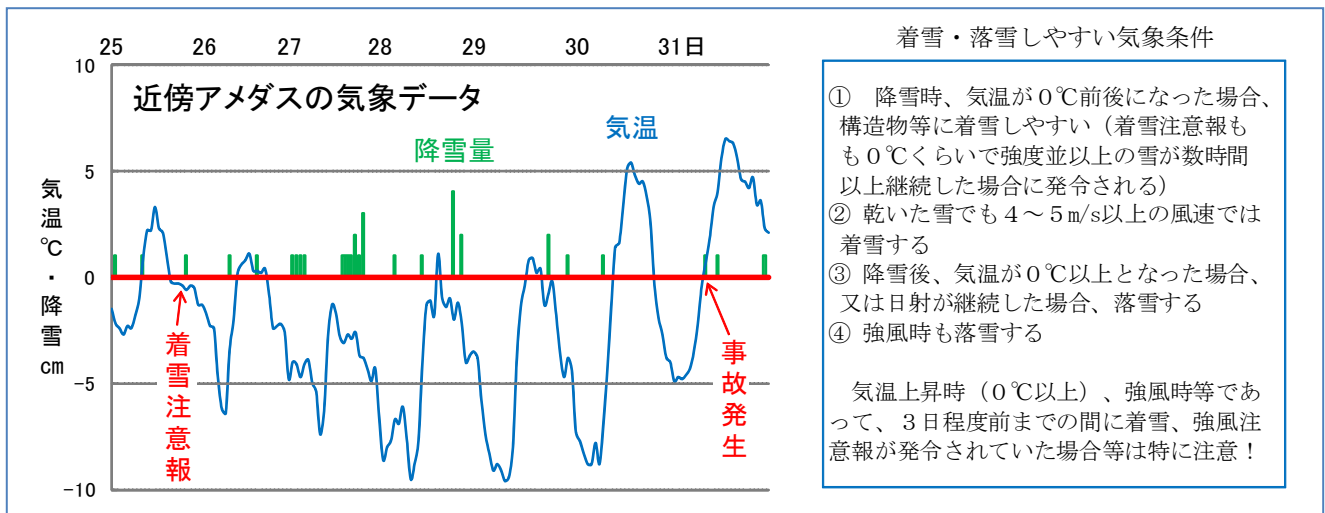


図-13 着雪・落雪しやすい気象条件と実際の事故発生時の気象データ

d) 道路管理瑕疵の有無・過失相殺割合の「判断」

以上のとおり、客観的な事実と判断材料を収集し、公正かつ的確な対応に努めてもなお、事例に乏しい事案や特異な事案など、訴訟に発展する可能性があるものや法律上の解釈について有識者の助言を仰ぐべきものについては、法務局の法律意見照会制度の活用や弁護士相談を行った上で、道路の設置・管理瑕疵の有無及び過失相殺割合の認定に当たっては、幹部による部内検討会を開催して組織としての意思を決定しています。

(3) 事務処理の改善によって得られた効果

以上のとおり、事務処理上の各段階における改善に取り組んだ結果、請求事案は増加する傾向にありながらも、各事案についてより迅速かつ公正な事務処理が可能となり、事案発生から責任認定までの期間を大幅に短縮できたほか、未然に紛争を回避する手段を講じたことにより、長期にわたり困難な対応を余議なくされることはなくなり、これら取組みの効果が確実に現われてきました。(表-6)

表-6 室蘭開発建設部における事案処理日数

発生年度	H21	H22	H23	H23/H21
請求件数	27 件	28 件	39 件	1.4 倍
うち賠償件数	18 件	8 件	7 件	0.4 倍
平均処理日数	146 日	94 日	33 日	0.2 倍

5. おわりに

北海道開発局管内では、特に高度経済成長期において急速に道路整備が進められ、改良済延長や舗装率は飛躍的に伸長しましたが、今後、この時期に建設されたトンネルや橋梁など多くの道路構造物が老朽化によって更新時期を迎えることから、計画的・効率的な維持補修・管理によって、より安全な道路交通を確保しなければなりません。

しかしながら、道路の設置・管理瑕疵に伴う国家賠償請求につながる事故の発生を完全に防止することは理想でありながらも極めて困難なものであり、事案発生の際には、担当職員が一丸となって、より公正かつ的確で迅速な事務処理を遂行する責務があると考えます。