

福井国道二七号凍結スリップ事件

道路局道路交通管理課訟務係

福井国道二七号凍結スリップ事件

〔一審判決〕 昭和四九年五月八日

大津地方裁判所 請求一部認容(被告控訴)

〔二審判決〕 昭和五〇年一〇月三日

大阪高等裁判所 請求一部認容(被控訴人
上告)

〔最高裁判決〕 昭和五三年三月三日

最高裁判所 破棄差戻

〔差戻判決〕 昭和五四年七月三〇日

大阪高等裁判所 請求一部認容(確定)

1 今回の訴訟事例紹介について

今回紹介する事例は、道路管理者が除雪後道路脇に放置していた残雪に起因し、車両のスリップ事故が発生したというものである。判決のポイントは、道路管理者において内規に基づく措置を講じていたとしても、危険性が除去されていなければ道路管理の瑕疵が認められると判示されているところである。これからの時期、路面の凍結に起因する車両等のスリップ事故が発生する危険性が

あることから、これらの事故を未然に防止し円滑な交通を確保するための適正な道路管理の一助となることを期待して、今回本件事例を紹介したところである。

2 事件の概要

午前七時頃、被告国の管理する一般国道二七号(以下「本件道路」という。)において、除雪後の道路脇の残雪により有効幅員が狭くなっていた本件道路を、被害者が、大型トラックを運転し中央線を越えて走行中、同じく中央線を越えて対向してきた大型トラックを発見したため、急制動をかけたところ、凍結した路面にスリップしてそのまま直進、同じくスリップして直進してきた対向車に衝突、死亡した(以下「本件事故」という。)

死亡した被害者の家族である原告らは、本件事故は本件道路の管理の瑕疵に起因するものであるとして、道路管理者である被告に対し、国家賠償法第二条第一項に基づき損害賠償請求をなした。

(請求額…一、五〇〇万円)

3 原告の主張

- ① 有効幅員の確保について
本件事故現場付近は、下り勾配をなしかつカーブしている極めて見通しの悪いところであり、車両は下り勾配とカーブのための遠心力により中央線を越えて走行しがちであるが、本件事故当時、本件事故現場付近には、残雪が歩道部分から車道部分にはみ出て放置されていたため、十分な有効幅員が確保されていなかった。
- ② 路面の凍結について
本件事故当時、本件事故現場付近には、残雪が道路脇に〇・三mの高さで歩道部分から車道部分にはみ出て放置されており、残雪から溶解した水分が凍結し、本件道路はスリップし易く、対向車が離合する場合衝突事故の発生し易い危険な状態であったに關わらず、残雪を放置し、かつ連日の気温から路面の凍結が予想されたに關わらず何らの凍結防止等の措置が講じられていなかった。

以上から、本件道路の管理に瑕疵があった。

4 被告の主張

- ① 有効幅員の確保について

降雪区域において除雪によって確保すべき幅員は、本来の幅員、積雪量、道路環境等種々の条件によって異なるが、道路全体としてすれ違い可能な程度の幅員が確保されていれば足り、そのような状況下では止むを得ない事態として、

中央線を越えることも許される（道路交通法第一七条第四項）。本件事故現場付近においては、降雪後、道路管理者において作成した内規である雪害対策計画書に基づき新雪を除去し、除雪後の積雪に対し更に拡幅、圧雪、除雪等の作業を行い、本件道路全体としては、対向車両とすれ違い可能な程度の幅員は確保していた。

② 路面の凍結について

道路管理者においては、測候所から気象条件を入手する他、独自に気象を観測し、これらを総合判断して気温が氷点下に達し、路面の凍結が予想される場合には、融雪剤あるいは凍結防止剤を散布する態勢をとっているが、本件事故当時、本件事故現場付近は、凍結が予想される状況ではなかった。なお、積雪寒冷地において、早期の冷え込みあるいは寒風により、早朝時に部分的に凍結の発生することはあるが、これらは極めて一時的局所的なものであり、これらについてまで防止すべき義務はない。

また、現在の排雪車を使用したのでは、排雪後でも路面に通常1cm程度の圧雪が残ることは避けられないから、排雪によって路面の湿潤からくる凍結を完全に防止することは不可能である。

5 判決のポイント

道路管理者としては、緩やかな下り勾配とカーブを呈する地形であり、北陸地方特有の気象状況

にある本件事故現場附近のような場所にあつては除雪に際し単に内規に定める最小限の幅員を確保するだけに止まらず、凍結現象が生じないよう十分に排雪するか、あるいは対向車両の離合に際し急制動をかける必要を生ぜしめないよう予め十分な幅員を確保することが要求されるのである。

① 有効幅員の確保について

本件道路の排雪による道路の残存幅員に関していえば、本件道路は、緩やかな下り勾配とカーブを呈する地形的にも危険な所であるに拘らず、残雪が〇・三mの高さをなしてはみ出し、従来の道路幅員が狭められ、スリップを起し易い状況になっていた状態では、通行車両がその離合に際して衝突の危険を感じ、とくに大型車同士の場合はお互に中央線を越え勝ちであるため運転車において事故回避のため急制動をかけるために、凍結部でスリップして事故を発生させる危険性が極めて大きく、道路が通常有すべき安全性を欠く状態にあったものといわざるを得ない。本件道路において、内規に従い最小限の排雪措置を講じていたというだけで、本件箇所における具体的な危険性が除去されていなかった以上、なお管理の瑕疵は肯認されざるを得ない。

② 路面の凍結について

排雪車による排雪によっては高さ1cm程度の圧雪が残るとしても、この程度の雪であれば本

件事故当日までの間に溶けて消失し、本件のような凍結は生じなかったものと考えられるが、本件道路に対しては、降雪を本件道路両脇に寄せて幅員を確保したが、本件事故当日まで、残雪を〇・三mの高さで道路両側から車道にはみ出して放置し、通常の巡回以外に特段の対策が講じられていなかったため凍結の結果を生ぜしめたものである。また、本件事故当日朝の気温の低下も、この時期起こり得る気温の低下の予測範囲を超える程の異常なものであったとは認められないのである。従って、凍結防止の点においても管理の瑕疵が認められ、これを不可抗力とみることもできない。

③ 過失相殺について

被害者は、凍結現象の生じていることも全く予想し得ないではなかったに関わらず、スノータイヤを使用する等、何らの滑り止めの措置を講じず、法定速度を超える高速で、しかも必要以上に中央線を越えて走行した結果本件事故に遭遇したもので、本件事故原因の大半は、被害者の過失に基づくものとみなさなければならず、被害者の過失割合は、五割と認めるのが相当。