

# 路面凍結によるスリップが争点となった事例

— 一般国道三〇三号損害賠償請求事件 —

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

## はじめに

本件は、被告滋賀県の管理する一般国道三〇三号において、散水融雪装置からの散水により道路が凍結したため、原告A運送会社が保有し、原告B株式会社（Aの子会社）が使用する車両が事故を起こし（以下「本件事故」という）、原告C損害保険会社が保険契約に基づきその損害の一部を填補したとして、原告らが被告に対し、本件事故により被った損害の賠償を求めた事案である。

## 一 事実及び理由

### (1) 請求

- A 運送会社に対し約八三万円
  - B 会社に対し約一、〇一八万円
  - C 損害保険会社に対し約四二一万円
- 等の支払い。

### (2) 提訴日

一審判決日 平成二六年四月二六日

（請求棄却）〔確定〕

### (3) 原告 法人

被告 滋賀県

## 二 本件事故の発生

平成一三年一月三〇日午前二時四五分頃、B会社の従業員は、被害車両である貨物自動車を運転して国道三〇三号を時速約五〇kmで走行中、新栄橋にさしかかったところ、新栄橋手前約三五mの地点で橋上に二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、ハンドルが操作不能となり、新栄橋の橋欄干を破って橋の下を流れる八田部川に転落した。本件事故当時、新栄橋の橋面は凍結していた。

## 三 争点

争点1 滋賀県の新栄橋付近の道路の管理に瑕疵があったか

争点2 道路管理の瑕疵と本件事故との間に因果関係が認められるか

争点3 原告らに生じた損害

## 四 争点に対する当裁判所（大津地裁）の判断

### 主文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は原告らの負担とする。

### 理由

(1) 二九日午後一〇時三〇分の時点及び本件事故当時（三〇日午前二時四五分頃）において、本件事故現場では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、本件事故当時には新栄橋の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、二九日午後一〇時三〇分以降三〇日午前二時四五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、これにより新栄橋の橋面が凍結した事実を認めるに足りる確な証拠はない。

(2) この点、原告らは、二九日午後一時ころに新栄橋を通過した際、雪が全く降っていなかったのに、新栄橋付近の本件装置から道路がわからないほど散水が行われていた旨記載する陳述書（甲21）、三〇日午前〇時三〇分ころに新栄橋を通過した際、雪が全く降っていなかったのに、本件装置から、新栄橋のため

とまでは勢いよく、新栄橋の上ではチョロチョロと弱い状態で、水が出ていた旨記載する陳述書(甲22)、三〇日午前一時から、一時三〇分ころに新栄橋を通過した際、雪が全く降っていないなかったのに、新栄橋の橋上道路は、本件装置から水がチョロチョロとよく出ていた旨記載する陳述書(甲23)を提出している(上記陳述書の三名は、いずれも原告B会社の運転手である)。

しかしながら、本件装置には本件事故後の点検において異常が発見されていないことから、本件事故当時も正常に作動していたと推認される。ところ、①本件装置が稼働を開始するためには、赤外線が雪片により四分間に三回以上遮光され、水分検出回路により水分が検出されるとともに、さらに四分のうちに再度降雪を検出される必要があるが、本件事故現場付近の気象条件は、二九日の午後八時以降は降雪がなく、同日午後一〇時三〇分に本件装置は稼働していなかったこと、②本件装置が稼働を停止するためには、赤外線が遮光を繰り返さなくなるか水分検出回路が水分検出を行わなくなり、かつ、気温が停止温度制御回路の設定温度である一度より高いという条件が必要であるが、二九日午後一〇時二〇分の気温はマイナス一・四度であり、その後、三〇日午前三時三十分の気温はマ

イナス三・七度であったこと、③本件装置の機能や気象条件に照らせば、本件装置が、二九日午後一〇時三〇分以降稼働を開始し、午前二時四五分までの間に停止するための条件があったとは認め難いこと、二九日午後八時ころに降雪があり、同日午後一〇時三〇分の時点では、本件事故現場付近には路肩に雪が残った状態であったこと、本件事故現場付近は午前二時から三時にかけて交通量が最も少なくなること、当時の気象条件を考慮すれば、路面が凍結する原因は、本件装置による散水以外にも考えられること、④原告の運転手ら三名の陳述書の記載については、これを裏付ける客観的な証拠はないこと、

以上に照らせば、上記原告の運転手ら三名の陳述書の記載内容はにわかに採用することができない。

(3) もっとも、本件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る安全性を欠いているということはできない。国家賠償法二条一項にいう、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。

ア 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、①本件装置は、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一月から二月にかけてかなりの積雪量があること、②O6W型は、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、③本件事故現場を含む国道三〇三号は、京都府北部と中部地方をつなぐ道路で、両地点を移動する車両の多く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五時から午後六時にかけてであること、④被告の国道三〇三号の管理状況は、パトロールを行い、警告板を設置して凍結に対する利用者の注意を促し、地元の事情に通じた委託業者に委託して凍結防止剤を散布していたこと、⑤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(なお、二四日には二件の事故が発生しているが、同日午

前四時一分の気温は〇・二度である（乙31）。⑥被害車両の進行方向に従った国道

民事訴訟法六一條、六五條一項本文を適用して、  
主文のとおり判決する。

三〇三号の新栄橋に至るまでの道路線形は半径三〇〇m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一・四三%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などに照らせば、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、滋賀県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。

イ これに対して、原告らは、凍結防止剤の散布方法が適切ではなかったことや、警戒標識の設置はなかったと主張するが、凍結防止剤が残存していなかったことをもって滋賀県の道路の管理に瑕疵があったとまでは評価できない。また、警戒標識の設置についての原告らの主張を裏付ける的確な証拠はない。

ウ 以上によれば、道路の管理に瑕疵があったことを理由に、被告には、その管理者としての責任があるとする原告らの主張は認めることができない。

よって、その余の争点について判断するまでもなく、原告らの請求はいずれも理由がないからこれを棄却することとし、訴訟費用の負担について