

道路凍結のため自動二輪車で転倒し障害を負ったとして、国賠法 2 条 1 項に基づき損害賠償請求がなされた事例

(平成 29 年 8 月 31 日名古屋地方裁判所民事第 5 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、1000 万円及びこれに対する平成 25 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 事案の概要

本件は、原告が、A 県 B 市の県道○号線（以下「本件道路」という。）を普通自動二輪車（以下「本件車両」という。）で走行中に、路面の亀裂部分から生じた湧き水が凍結していたために転倒し、傷害を負った（以下「本件事故」という。）ことについて、本件道路の管理者である被告に対し、スリップ事故対策が不十分であるなど、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったと主張して、国家賠償法 2 条 1 項に基づき、損害額 1304 万 9273 円の一部である 1000 万円の賠償及び本件事故発生日である平成 25 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る事案である。

1 前提事実（証拠等の記載のないものは争いのない事実）

(1) 当事者等

- ア 原告は、昭和 47 年 3 月 13 日生まれの男性である。
イ 被告は、本件道路を管理する地方公共団体である。

(2) 交通事故の発生

以下の本件事故が発生した。（甲 1（略）、原告本人、弁論の全趣旨）

- ア 発生日時 平成 25 年 1 月 4 日午前 8 時 40 分頃
イ 発生場所 A 県 B 市○○地先路線上（以下「本件事故現場」という。）

ウ 当事者 原告

エ 車種 普通自動二輪車（排気量 250cc）

オ 事故態様 原告が、本件道路を C 方面から B 方面に向けて本件車両を運転中に本件事故現場で転倒した。

(3) 原告の傷害

原告は、本件事故により、左手関節挫傷、左胸部挫傷の傷害を負った。

2 争点

- (1) 本件道路における設置又は管理の瑕疵の有無
- (2) 本件道路の瑕疵と損害との因果関係の有無
- (3) 損害額
- (4) 過失相殺

3 争点に関する当事者の主張

- (1) 本件道路における設置又は管理の瑕疵の有無（争点（1））について

ア 原告の主張

本件事故現場は、路面に生じた亀裂から常時湧き水が発生しており、1 年を通じてスリップ事故が生じやすく、特に冬季には湧き水が凍結して、よりスリップ事故が生じやすくなっていた。

しかし、被告職員は、本件道路のパトロールをした際に、十分な確認をせず、本件事故現場に発生していた路面のひび割れ、ポットホール、凍結及び湧き水に気付かなかったため、道路の亀裂の補修や配水管の設置等の道路改良工事及び湧き水調査等が十分に行われていなかった。また、本件事故発生時点において、本件事故現場付近には、スリップ注意の標識又は看板が安全運転を行うに十分な位置に設置されていなかった。さらに、被告は、本件事故現場の凍結防止剤の散布を怠っていた。これらの事情からすれば、本件道路の設置又は管理に瑕疵があるというべきである。

イ 被告の主張

本件事故現場には、路面から湧き水が発生し、その湧き水が凍結する可能性があるものの、本件事故時において湧き水が生じて路面が凍結していたわけではなかった。仮に、本件事故時に本件事故現場が凍結していたとしても、本件事故現場付近は、頻繁に降雪する地帯には属せず、日中は日が当たり、平成 24 年及び平成 25 年中に、本件事故以外に本件事故現場付近で路面凍結による事故は発生していないのであるから、路面凍結による事故の危険が高い道路であったとはいえない。そうすると、本件道路の管理としては、湧き水及び凍結の可能性がある場所に、凍結について注意を促す看板（以下「注意看板」という。）を設置すれば足りる。また、本件事故現場付近に設置された注意看板は、原告が転倒したとされる位置から約 55.2 メートル手前で気付くことができる位置にあるから、本件事故現場の路面凍結に気付き安全運転を行うに十分な位置に設置されている。

本件道路のような一般道において、凍結の可能性がある場所の全てに、注意看板を設置することや、凍結防止剤を散布すること、あるいは、1 か所に複数の注意看板を設置することは、人的、物的、時間的に不可能である。また、被告は、平成 24 年 9 月末日頃、本件事故現場の原告進行方向側の道路地下に、透水管を設置する工事を行った。この工事後、本件事故現場の路面からの浸出水（路面から徐々にしみ出した地下水）や湧き水は少なくなったことが確認されており、被告の道路改良工事等が不十分であったとはいえない。

これらの事情からすれば、本件道路の設置又は管理には瑕疵がないというべきである。

(2) 本件道路の瑕疵と損害との因果関係の有無（争点（2））について

ア 原告の主張

本件事故は、本件道路の瑕疵によって生じたものである。被告は、本件事故は原告があえて凍結箇所へ進路変更したために生じたものであると主張しているが、原告が路面の凍結箇所へ進路変更したのは、対向車との衝突を回避するためであった。

イ 被告の主張

原告は、注意看板が見える状態で、路面の凍結を認めながら減速しなかったほか、あえて路面の凍結箇所へ進路変更を行ったものであるから、前方不注視、回避措置不適切の著しい過失がある。本件事故は、この原告の過失によって生じたものであるから、本件道路に瑕疵があったとしても、損害との間に因果関係はない。

(3) 損害額（争点（3））について

（略）

(4) 過失相殺（争点（4））について

ア 被告の主張

前記争点（2）イの過失があることから、9割程度の過失相殺が相当である。

イ 原告の主張

争う。本件事故時における原告の運転は通常の道路運行方法であって、原告に過失はない。

第3 当裁判所の判断

1 認定事実（前提事実に加え、掲記の証拠及び弁論の全趣旨によって認定することができる事実）

(1) 原告の運転歴等（略）

(2) 本件事故現場付近の本件道路の状況

ア 本件事故現場付近の本件道路は、山を切り開いて作られた山間の道であり、両側を山に囲まれている。道路両側の山は、山肌に崩落防止のための吹付が施工されていて、水抜き穴があり、山肌から流れた水は山肌の下側の側溝を流れ込むようになっている。また、後期（4）イのとおり、本件事故現場の道路下には、平成24年9月末頃に透水管が設置されている。本件事故現場の道路上には、見通しを妨げる障害物等は存在しない。本件事故現場付近の交通量はそれほど多くはなく、また、本件事故以前には路面凍結を原因とする事故の発生はなかった。

イ 本件事故当時、本件事故現場付近の路面は、路面の亀裂からの浸出水により数メートル幅で凍結した状態であった。（認定の理由は、後記2（1）のとおりである。）

(3) 本件事故の状況等

ア 原告は、本件事故前の平成25年1月3日、仕事の打合せのため、A県内の友人宅に泊まり、同月4日、D県内の自宅に帰るために、本件道路を通ることになった。（原告本人）

イ 原告は、平成25年1月4日午前8時40分頃、本件道路をC市方面からB方面に向けて時速40キロメートルないし50キロメートルで北進中、原告が転倒した地点の約55.2メートル前の地点で、進路前方の路面が数メートル幅で濡れていることに気付き、アクセルを戻してやや減速したもののそのまま進行し、そこから約24.7メートル進んだ地点で、前方の路面が凍結していることを認め、さらに約14.7メートル進んだ地点で、対向車線に出ようと進路を右に変更したが、対向車線に見

えていたトラックが近づいて来たため、対向車線に出ることをやめ、進路変更地点から約8メートル進んだ地点で左にハンドルをきってバランスを崩し、約7.8メートル進んだ地点で左側から転倒し、約16.4メートル滑って止まった。原告が使用していた本件車両のタイヤは、スノータイヤではなく、通常のタイヤであった。

(4) 本件道路の管理体制

ア 被告は、冬季の積雪、路面凍結時において、被告の管理する道路の除雪及び路面凍結防止対策を計画的、効率的に行うことにより、安全で円滑な道路交通機能を確保することを目的として、道路雪氷対策実施要領を作成した。被告の道路管理を担当する各建設事務所は、冬季の積雪、路面凍結時に迅速に対応できるようあらかじめ同実施要領に基づいて、毎年12月1日から翌年3月31日の間を実施期間とする道路雪氷対策実施計画を作成し、同計画に基づく対策を実施していた。同計画は、雪氷期間中に、交通量の多い幹線道路、バス路線・区間、通勤（通学）車（者）の多い路線・区間、緊急輸送道路、迂回路のない路線・区間を雪氷対策優先路線とし、そのうち、橋梁・高架部、曲線部、交差点部、急坂路部及び取付部等、山陰部、待避所、トンネル出口等で、特に注意すべき箇所を雪氷重要対策箇所として選定した上で、道路の気象情報を収集し、路面の凍結等が予想されるなど、通行者への注意喚起が必要と考えられる場合には、道路情報板等で、「通行注意路面凍結」及び「通行止」の表示をすることにより、情報提供を行うこと及び雪氷期間前に、通行者への注意喚起としての凍結注意看板及び橋梁等の特に凍結しやすい箇所への凍結防止剤を設置することを主な内容としている。

イ 被告は、平成24年8月29日、株式会社Xとの間で、道路指定修繕工事に関する請負契約を締結し、同年9月12日から同月28日までの間に、同工事により、本件事故現場の原告進行方向側の歩道下に、呼び径300ミリメートル、硬質塩化ビニル製、表面に孔径20ミリメートルの孔を長さ約4000ミリメートルあたり90か所開けられた有孔管である透水管を合計約48.8メートルにわたり設置し、同透水管を粒径20ミリメートル以上の単粒度碎石で囲んだ。同工事の後に、路面のすき間（ジョイント、クラック）からの浸出水が少なくなったことが確認された。

ウ 被告は、道路パトロールを定期的に実施しており、本件道路についても平成24年12月13日、同月18日、同月27日に道路パトロールを実施した。これらの道路パトロールの結果、防護柵や路側、側溝等の破損、ガードパイプの曲損、道路照明の常灯、視線誘導標の視認障害、車道の段差、車道の穴等の破損等の状況が確認され、マーキングや修正等が施された。道路パトロールの担当者は、同月18日のパトロールの際、△交差点（本件道路と×線との交差点）付近にある視線誘導標の向きを2か所修正した。もっとも、本件事故現場付近では、この修正のほか、格別な異状を認めていない。

エ 被告の建設事務所は、道路雪氷対策実施要領に基づき、平成24年度の道路雪氷対策実施計画（前記ア）を作成し、同計画において本件事故現場付近を注意看板の設置箇所に指定し、平成24年12月頃までに、本件道路のうち、国道◇号線との交差点付近（本件事故現場から南へ約2.5キロメートル）、×線との交差点付近（本件事故現場から南へ約750メートル）及び本件事故現場付近であるYの出入口付近で、本件事故現場から約5.8メートル南の歩道沿い（以下「Y出入口付近」という。看板の内容は、「凍結スリップ注意」。）の3か所に、注意看板を設置した。Y出入口付近の注意看板は、原告進行方向側の道路の本件事故現場から少なくとも55.2メートル手前で視認することができる。

また、建設事務所は、平成24年度の道路雪氷対策実施計画において管理する本件道路を含む道路につき、雪氷重要対策箇所として128か所を選定していたが、本件事故現場付近は同対策箇所に

は選定されていなかった。

オ 被告は、本件事故後である平成 25 年 1 月 11 日から同年 2 月 15 日までの間、本件事故現場付近の本件道路について緊急維持修繕工事を行い、前記イの工事とは反対側の歩道下に透水管を設置し、同年 11 月 13 日に、Z 株式会社との間で、本件道路の舗装道修繕工事（小規模）に関する請負契約を締結し、同工事を実施した。また、被告の建設事務所は、平成 25 年度の道路雪氷対策実施計画において、雪氷重要対策箇所として 131 か所を選定し、本件事故現場付近も同対策箇所に選定した。

2 事実認定の補足

- (1) 本件事故現場の路面状態について、原告は、路面からの湧き水が凍結していたと主張し、その旨の供述をし、被告は、原告主張のように凍結していたわけではない旨主張するので検討する。

上記 1 (4) イのとおり、被告は、平成 25 年 9 月末日頃、本件事故現場に透水管を設置する工事を行い、同工事後、路面のすき間からの浸出水が少なくなったことが確認された。そして、平成 25 年 1 月 5 日及び同月 6 日の A 県西部の天気は晴れ又は曇りで、降水、降雪は確認されていないものの、同日の本件事故現場の路面は、数メートル幅でシャーベット状に凍結している。また、同月 12 日午後 1 時 30 分から午後 2 時 20 分の間に実施された実況見分時にも、本件事故現場の路面は、凍結はしていないが湿潤であるところ、同月 11 日及び同月 12 日の天気は晴れで、降水、降雪は確認されていない。これらのことからすると、本件事故発生当時、本件事故現場の路面は浸出水により数メートル幅で濡れていたと認められる。

また、被告建設事務所作成にかかる「道路雪氷対策実施計画」書面において、気温 2 度以下、路面温度 1 度以下、路面湿潤であれば、国道事務所の凍結検知装置は「凍結」と検知し、凍結警報装置は「凍結注意」と表示することとされていたことからすると、同条件下では、路面が凍結する可能性が高いと認められるところ、本件事故発生日である平成 25 年 1 月 4 日の A 県西部の最高気温は 5.8 度、最低気温はマイナス 2.3 度であり、本件事故が発生した午前 8 時 40 分頃には、山間部に位置する本件事故現場付近は、気温 2 度以下、路面温度 1 度以下になっていたと考えられること等からすると、本件事故当時、本件事故現場の路面は凍結した状態であったと認められる。

この点、被告は、原告の供述が変遷していることから、原告の供述に信用性はなく、原告が供述するような路面の凍結が生じていたとは認められないと主張する。しかし、本件事故現場の路面が凍結していたとの根幹部分において、原告の供述は一貫しており、また、上記検討した客観的な状況とも整合しており、この点についての原告の供述は信用できるから、被告の主張は採用できない。

したがって、本件事故当時、本件事故現場の路面は数メートル幅で凍結していたと認められる。

- (2) 原告は、本件事故現場の路面が凍結していることに転倒直前まで気付かなかった旨、本人尋問において供述している。しかし、本件事故に近接して実施された実況見分では、前記 1 (3) イのとおり警察官に説明しており、同時点での説明の方が、本人尋問の時点より、記憶が鮮明であると考えられ、また、実況見分時に自分の記憶とは異なる供述をする合理的説明もないことなどによれば、この点についての原告本人尋問の結果をただちに採用することはできず、上記実況見分時における説明に基づき、前記 1 (3) イのとおり認めるのが相当である。

3 本件道路における設置又は管理の瑕疵の有無（争点（1））について

- (1) 原告は、本件事故現場の路面に生じた亀裂から湧き水が発生し、これが凍結したことで、本件事故が発生したのであり、本件道路の設置又は管理に瑕疵があると主張し、具体的には、①本件事故現場

付近の路面の亀裂から湧き水が生じ、冬季には湧き水が凍結して転倒しやすくなること、②被告のパトロールにおいて、本件事故現場付近のひび割れ等に気付かず、十分な道路改良工事及び湧き水調査を実施しなかったこと、③本件道路が上記①のような状態であるにもかかわらず、余裕のある運転動作を取るための適切な位置に注意看板を設置していなかったこと、④凍結防止剤の散布を怠っていたことから、本件道路の設置又は管理には瑕疵があると主張する。

(2) まず、原告の主張する瑕疵が本件道路設置の当初から存在することを示す的確な証拠はないから、本件道路の設置に瑕疵があるとは認められない。

(3) 次に、管理の瑕疵の有無について検討する。

ア 国家賠償法2条1項にいう営造物の管理の瑕疵とは、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べきである（最高裁昭和53年（才）第76号同年7月4日第三小法廷・民集32巻5号809頁、最高裁平成20年（受）第1418号同22年3月2日第三小法廷判決・裁判集民事233号181頁参照）

イ 原告は、本件事故現場の路面の亀裂から生じる湧き水が凍結する状態について、本件道路の管理の瑕疵に当たると主張するところ（前期（1）①）、本件事故現場付近の路面に亀裂があり、その亀裂から生じた浸出水が、本件事故当時凍結していたことが認められる。（前記1（2）イ、2（1））。

しかし、本件事故現場付近の交通量は多くなく、本件事故以前には、路面凍結を原因とする事故は発生していなかったこと（前記1（2）ア）、本件事故現場付近には本件事故前から浸出水が発生していたが、被告は、平成24年9月に透水管を設置する工事を実施し、その結果、浸出水が少なくなったこと（前記1（4）イ）、本件事故当時、本件事故現場付近の路面凍結箇所は数メートル幅であったこと（前記1（2）イ、2（1））、冬期の早朝に、交通量の少ない山間部の道路である本件事故現場付近を自動二輪車で走行する運転者は、路面凍結箇所があり得ることを予測して走行すべきであることなどの諸事情からすれば、先に認定した本件事故当時の本件事故現場付近の状況（前記1（2））は、自動二輪車の運転者が一定の注意を払って走行し、路面凍結箇所では進路変更をするなどスリップしやすい走行方法を通常どおり回避していれば、転倒することなく走行することができる状況であったと認められる。

そして、道路の亀裂からの浸出水があり、それにより路面が凍結する状態があるとしても、山間部の道路であれば浸出水が生じることは一定数存すると推認できるし、道路の側方斜面等からの浸出水が路面に影響を与える場合も含めれば、冬季に気温が低下して路面が凍結する可能性のある道路は、本件道路の他にも相当数存すると推認できること（被告の建設事務所は平成24年度の雪氷重要対策箇所として128か所を選定している（前記1（4）エ）。）、このような凍結する可能性のある道路の全ての浸出水ないし湧き水を防止することは、過大な財政的負担を強いるものである上、浸出水や湧き水の量は地下水位、季節、雨量等の各種要素により変動するもので、それらを予測して全てに対処することは技術的にも困難というべきであること、被告の建設事務所は、道路雪氷対策実施計画において本件事故現場付近を注意看板の設置箇所に指定し、これに基づいて本件事故現場付近のY出入口付近に注意看板を設置したこと（前記1（4）エ）、同看板は同看板から50メートル程度手前で視認できたこと（前記1（4）エ）、被告は、1か月に数回、本件事故現場付近のパトロールを行い、道路状況等の確認を行っていたこと（前記1（4）ウ）などの諸事情を総合すると、被告は、本件事故現場及びその付近の本件道路について、財政支出が可能な範囲で、被告における

本件道路の他の箇所あるいは他の道路の工事の必要性の度合いや優先順位等を総合勘案した上で、本件事故現場及びその付近の本件道路が浸出水により凍結しても車両の運転者が一定の注意を払って通常どおり走行すれば転倒事故を防止することのできる適切な措置をとっていたと認められるから、被告による本件道路の管理に瑕疵があったとは認められない。

ウ(ア) この点について、原告は、被告が十分な道路改良工事等を行っていなかった旨主張する（前記(1)②）。

この原告の主張に沿う事実として、被告は、本件事故後、本件事故現場付近の本件道路について緊急維持修繕工事を行い、原告進行方向の反対車線側の歩道下に透水管を設置したことが認められる（前記1(4)オ）。しかし、被告が本件事故前の平成24年9月に実施した道路指定修繕工事（前記1(4)イ）が不十分であったことを示す的確な証拠はないし、前記説示のとおり、本件事故当時の本件事故現場付近は、自動二輪車の運転者が一定の注意を払って適切な運転操作を行うことにより、転倒を回避できる状況であったところ、被告は、被告が管理する道路における他の工事の必要性の度合いや優先順位等を総合勘案した上で、本件事故現場付近に適切な注意看板設置等の危険防止策を講じていた。この危険防止策に加え、本件事故以前に上記緊急維持修繕工事等の措置を行うことの財政上、技術上の容易性、相当性及び必要性を示す的確な証拠はないから、この点についての原告の主張は採用できない（また、原告は、前記説示のとおり、本件事故現場付近のパトロールを行っており、この点についての管理に瑕疵があったとはいえない。）。

イ) また、原告は、適切な位置に看板が設置されていない旨主張する（前記(1)③）。

しかし、前記説示のとおり、Y出入口付近の注意看板は、運転者が一定の注意を払っていれば同看板を認識できるとともに、運転者が同看板を認識してからこれに従って通常どおり運転操作を行えば転倒事故を防止できる位置に設置されていたというべきである。本件事故は、原告において、同看板に十分な注意を払わなかった上、山間部を通る道路で冬季の朝の時間帯であるから、路面が濡れていることに気付いたことで、凍結の可能性を十分予想でき、かつ、通常のタイヤのままで走行していたにもかかわらず、十分な減速措置をとらず、安易に対向車線に避けようとしたものの、対向車線を走行する車両があったために避けることができなかったことを主因として発生した事故というべきであり、この点についての原告の主張は採用できない。

ウ) さらに、原告は、被告が凍結防止剤等の散布を怠っていた旨主張する（前記(1)④）。

しかし、本件事故現場付近は、本件事故以前に凍結による事故の報告例がなく（前記1(2)ア）、本件事故当時、雪氷重要対策箇所として選定されてはいなかったこと（前記1(4)エ。前記説示の本件事故現場付近の客観的状況、殊に透水管や注意看板が設置されている状況等からすると、本件事故以前に雪氷重要対策箇所と指定すべきであったとまで認めるに足る証拠はない。）、透水管が設置されて一定の排水が促され浸出水や湧き水の量が減少したことが確認されたこと、危険防止のための注意看板も設置されていたことなどを勘案すると、本件事故現場に凍結防止剤の散布等を行っていなかったことが、本件道路の管理の瑕疵に当たるとはいえず、この点についての原告の主張は採用できない。

エ 以上によれば、本件事故現場及びその付近の本件道路が、通常有すべき安全性を欠いていたとはいえないから、管理に瑕疵はないというべきである。

(4) したがって、本件道路の設置又は管理に瑕疵があった事実は認められない。

4 小括

よって、原告主張の本件道路の設置又は管理に瑕疵があった事実は認められないから、その余の争点について判断するまでもなく、原告の主張には理由がない。

第4 結論

以上によれば、原告の請求は理由がないからこれを棄却し主文のとおり判決する。