

冬期路面管理に関する判例の傾向

千葉 敏和*

〔問〕 最近、北海道において、路面凍結によるスリップ事故が発生し訴えられたそうですが、このような場合に、道路管理者の責任がどこまであるのか教えてください。

〔回答〕

1. はじめに

北海道は積雪寒冷地に位置しており、冬期には厳しい気象条件下にあるため、いかに安全な交通を確保するかが道路管理上重要な課題となっています。特に路面凍結や吹雪は、気象条件により必然的に発生する自然現象であり、現状ではこれらを完全に抑制することは困難です。その一方で、道路利用者からは安全の確保が道路管理者に対して求められており、道路管理に一層の困難が伴うこととなります。さらに今後、スパイクタイヤの法規制が実施されることにより、道路管理者に対してこれまで以上に高度な道路管理水準の維持が要求されるものと思われます。

そこで、現在道路管理者に対して、どのような道路管理が要求されているのか、道路管理責任が問題となった過去の判例の中から考えてみることにします。これらの判例に見られる道路管理に対する要請の中には、道路管理者として常に留意すべき注意義務の内容を明示しているものも多くあります。これらを検討することにより、今後予想される状況下において、道路管理者はなにを要求されるのか、推察することができます。特に、ここでは路面凍結に関する代表的な判例を紹介し、その概要と判決内容を簡単に説明していきます。

2. 路面凍結に関する判例の傾向と判断基準

表-1は、これまでに判決のなされた事件の一覧表です。

一般に、道路の管理に過失があったかどうかは、その道路が本来有していなければならない安全性を確保していたかどうかで判断されます。そして、その判断にあたっては、その道路の重要性、構造、その道路のある個所の

地理的条件、事故当時の気象、運転者の道路利用方法などを総合的に検討し、各事例について個々に検討されます。路面凍結についてもほぼ同様ですが、特に路面凍結による事故においては、道路状況に通行者側の道路利用方法などを組込んで管理責任の有無を判定しています。以下に、道路管理に過失がないとされた事例、あるとされた事例を簡単に紹介することにします。

道路管理に過失がないとされた事例としては、まず表-1の1番の京都府道凍結スリップ事件をあげることができます。これは、早朝大型貨物自動車の時速25kmで走行中、先行車が停止したため急ブレーキをかけたところ積雪凍結のためスリップし、道路左側を歩行中の少年をはね死亡させたものです。この事故は、3～4%の下り勾配の坂道で発生したもので、当日降雪があり、路面には薄く雪が積り、車両の走行のあとは凍結し、すべりやすい状態でした。この判決では、「道路における交通の安全は、道路自体と利用者側の両面からみる必要があり、利用者の常識的秩序ある利用方法を期待した相対的安全性を備えていれば足りる。」としています。

また、2番の宮城県道スリップ転落事件では、ダム湖に沿って屈曲して起伏の多い道路を乗用車が普通タイヤで走行中、路面が降雪で濡れていたためスリップしてダムに転落し同乗者が死亡したのですが、「道路管理者は、道路情報板を設置し、事故当日積雪、凍結、スリップ注意と表示し、事故現場の手前にすべりやすい旨の警戒標識を設置し、すべり止め用の砂も備えておいたのであるから、当該道路を走行する運転手は、チェーンなどの滑走防止装置を装着するか、路面の状況に注意して減速徐行することができたのであり、これによって本件事故は防止することができたのであるから、道路管理者に責任はない。」とし、道路は通常有すべき程度の安全性を満たしていればよいとしています。

*防災雪氷研究室員

表一 路面凍結に関する判例一覧

(引用文献3)の表を加筆・編集)

番号	事件名 (判決年月日)	事故概要	管理責任の有無	判決要旨(道路管理者の責務)
1	京都府道凍結スリップ事件 (S51.6.24)	自動車が行進中、積雪凍結のためスリップし道路左側を歩行中の少年をはね死亡させた。事故発生場所は、下り勾配の坂道で、当日降雪があり、路面には薄氷が積もり凍結しやすいう状態だった。	無責	道路における交通の安全は、道路自体と利用者側の両面からみる必要があり、利用者の常識的秩序ある利用方法を期待した相対的安全性を備えていなければならない。
2	宮城県道スリップ転落事件 (S54.5.16)	屈曲して起伏の多い道路を乗用車が普通タイヤで行進中、路面が降雪で濡れていたためスリップシタムに転落し、同乗者が死亡。	無責	情報板、警戒標識やすべり止め用の砂を設置しておいたのであるから、運転者の減速徐行などの措置により事故は防止し得た。
3	福井県道凍結スリップ衝突事件 (S62.8.26)	乗用車で走行中、崖崩れ現場付近の側溝からのいっ水により路面が凍結していたためスリップし、ガードレールに衝突し負傷した。	無責	本件事故については、その説明が十分ではなく事故原因の存在不明といわざるをえず、これを認定することができない。
4	横浜新道保土谷地区スリップ衝突事件 (S59.7.18)	自動車が路面凍結によりスリップしガードレールに衝突した直後、これを避けようとした後続車もスリップして追突した。	無責	本件凍結個所の水分が集水溝ないし側溝からのいっ水あるいはトンネル上部からの漏水によるものとは認められず、出水原因は不明である。また同個所で過去に出水、凍結したことがなかったこと、その他の事情からみて凍結防止などの危険原因回避措置を講ずることは、管理可能の範囲外であった。
5	長野県道自動車転落事件 (S60.10.17)	自動車が凍結路面でスリップして、ガードレールの切れ目から川へ転落し死亡。	無責	数日前から降雨があつて冷え込んでいたことから、朝方に山岳道路を通行する運転手は、本件道路が凍結していることもあり得ることを予測し、道路状況に応じて安全走行すべきであった。
6	奈良県道貨物自動車スリップ河川敷転落事件 (S63.9.20)	自動車がスリップして崖下の河川敷へ転落し死亡。	無責	本件道路においては、たとえ車がスリップしたとしても路外へ転落する可能性は少ない。しかも、本件事故現場の手前には2カ所に凍結注意の道路標識が設置されていた。しかし、運転手は初心者であり、冬期の本件道路に不慣れなためもあつてスリップし運転操作を誤って路外へ転落したのであり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていたものとはいえない。
7	別府阿蘇有料道路凍結スリップ事件 (S48.10.31)	山岳道路を自動車が走行中、路面凍結のためスリップし道路わきでタイヤ交換をしていた車両の運転手に衝突し死亡させた。	無責	冬期の山岳道路を早期通行する運転手に通常期待しうる注意義務により避けられた事故であり、警告板などの標識の設置により道路の安全性は具備されていた。
8	山形国道47号スノーシェッド内凍結スリップ事件 (S51.7.19)	スノーシェッド内の凍結路面において自動車がスリップし、対向車と衝突し車両が炎上。なお、冬期スノーシェッド内は晴天でも日光がほとんどささず凍結状態であった。また、スノーシェッドの外の路面は一樣に2~3cmの圧雪、凍結状態だった。	無責	積雪地帯の冬期の道路の管理としては、路面の圧雪、凍結を完全に除去することは不可能であり、特に危険な箇所について気象条件や時間などに応じて凍結防止を行えば足りる。
9	茨城県道6号凍結スリップ事件 (S52.8.25)	跨線橋下り勾配上において、路面が凍結しており、自動車がスリップして対向車と衝突し3名死亡。なお、過去において本件と類似の事故は発生していなかった。	無責	運転手が、道路構造や気象条件に即応した安全運転義務を尽していれば避けられた事故であり、道路管理者は一般道路のあらゆる凍結現象に対し、常に融雪剤の散布などの管理行為を行うことまで義務づけられていない。
10	奈良県道凍結スリップ事件 (S53.9.28)	自動車が未舗装部分で、路面凍結によりスリップし道路下の川へ転落し負傷。	無責	本件事故は、運転手が路面凍結であることに気づいていながら安全運転上の義務を怠った重大な過失によるものである。
11	横浜市国道1号路面凍結スリップ事件 (S43.12.24)	乗用車が路面凍結によりスリップし対向車線に侵入しトラックと衝突し、1名死亡。凍結は、路面排水溝の鉄格子に引掛っていたちりに近くの製紙工場の廃水によって土管が詰まり、道路上にいっ水して生じたものであり、以前にもしばしばいっ水していた。	有責	道路管理者はいっ水を生じないように排水溝を設置管理し、またいっ水の原因となるような廃水を放流しないように適切な注意、監督を行うべきである。

番号	事件名 (判決年月日)	事故概要	管理責任 の有無	判決要旨(道路管理者の責務)
12	高知市道路路面凍結スリップ事件 (S52.3.24)	鉄道の下をとる地下道部分において、路面のきれつからの湧水が凍結していたため、そこを走行中の軽四輪がスリップして対向車線に侵入し乗用車と衝突し、1名死亡。湧水は以前からあり地下道入り口に「注意、すべる」の標識があった。	有責	標識で通行者に注意を促すだけでは安全対策としては不十分であり、湧水防止の措置をとるべきである。
13	北九州道路凍結スリップ事件 (S50.10.19)	高架橋上において、自動車か路面凍結によりスリップし反対車線に停止していた自動車に衝突した。なお、同箇所は過去にも凍結しやすかった。また事故前日に降雪予報がだされていた。	有責	道路管理者は、気象状況、道路の位置、構造、過去の経験などから、事前に路面状況監視のためにパトロールを密にし、薬剤散布などの方法による路面凍結防止策を講じるべきであった。
14	長野国道19号凍結スリップ事件 (S51.3.25)	事故前夜の気象条件からして路面凍結が予測されたため凍結防止剤の散布を実施したが、その後事故現場付近でわずかの降雨があったため薬剤が流出し、路面が凍結したためスリップ事故が起こった。	有責	道路管理者が、いったん路面凍結を予想してその防止措置を講じた以上、その後の状況確認のため引継ぎパトロールを実施し、気象状況の変化によってはさらに多量の薬剤を散布するなど路面凍結を防ぐ方法があった。
15	名神高速道路玉突き衝突事件 (S50.10.23)	高架橋上の路面凍結のためスリップして停止していた車両に、後続車両7台が濃霧のため発見が遅れ、次々に衝突した。	有責	凍結が予想できる場合には、パトロールを強化し、薬剤の散布により凍結を防止すべきであった。濃霧に対しては、速度制限、部分的な道路閉鎖、閉鎖区間内の車両の誘導を行うべきであった。
16	国道8号線路面凍結スリップ事件 (S55.8.27)	乗用車が橋上道路を通行中、継目部分の高低差の路面凍結によりスリップして、対向車に衝突した。	有責	乗用車が社会通念上要求される一般的な通行方法を逸脱していたとは認めがたく、道路管理者においては凍結の防止、注意標識の設置などの有効、かつ適切な管理行為がなされていなかった。
17	茅野市国道20号スリップ事件 (S55.10.22)	側溝から溢れてた水で凍結していたため乗用車がスリップし、対向車と衝突した。	有責	本件事故現場は、側溝から車道上に溢れてた水が約110mにもわたって凍結していたものであり、しかも本件事故発生に至るまでなんらの措置も講じられなかったため、道路が通常有すべき安全性を欠いていた。
18	福井国道8号スリップ転落事件 (S55.1.16)	トンネル出口付近を走行中の自動車がスリップして、川へ転落した。	有責	事故現場の凍結は、トンネルからの漏水が原因と推定される。また、同一地域内において凍結に起因するスリップ事故が多発していたことと、事故当日、前日からの融雪水が気温低下により凍結し、当該区間を通行する車両に危険が生じることを道路管理者が十分に了知しうる状態にあったにもかかわらず、なんらの措置も講じなかったことに過失がある。
19	福井国道27号凍結スリップ事件 (S54.7.30)	除雪残りのため幅員の狭くなった道路において自動車が凍結スリップのため正面衝突し、運転手が死亡。	有責	本件道路は、地形的に危険なところであるにもかかわらず、残雪が道路にはみだし幅員を狭め、さらに残雪から路面に湿潤した水分が凍結しスリップを起こしやすい状況になっており、事故が発生する可能性がきわめて大きく、これは道路が通常有すべき安全性を欠く状態にあった。
20	下関国道9号漏水凍結事件 (S47.2.10)	原付自転車が、道路地下埋設の水道管からの漏水が凍結した個所でスリップ転倒して負傷。	有責	道路管理者としては、気温の急変化に対応して凍結個所のない凍結以前の漏水状態の発見に努める適切な方法を講じるべきであった。
21	福岡県道側溝溢水凍結スリップ事件 (S51.9.30)	支道の側溝から溢れた雑用水が道路に流れだし、凍結していたところを自動車がスリップし対向車と衝突した。なお、過去にもいっ水したことがあった。	有責	支道からのいっ水量が少量であっても凍結すれば危険であるから、パトロールの実施、支道管理者に対する構造の改善などの指示を行うべきであった。
22	千葉県国道126号路面凍結スリップ事件 (S54.9.27)	自動車が路面凍結によりスリップし路外の田に転落し負傷。路面凍結は、洗車その他の利用水が本件道路の側溝に流入し、これがいっ水して道路面に流れだし凍結したものである。なお、本件側溝はきわめていっ水しやすい構造であり、従前しばしばいっ水していた。	有責	本件側溝は、国が洗車会社からの洗車用水の流出を確認して側溝設置工事を同社に行わせたものである。しかし、当該工事が未完成のまま放置されていたことによりいっ水が生じたのであるから、本件道路は通常有すべき安全性を欠如していた。

以上のような自然現象による路面凍結事故の場合には、道路管理者に責任がないとされる場合が多いようです。

これに対し、道路管理に過失があるとされたのは、橋梁上の路面凍結、側溝や水道管などの機能不全によるいっ水による凍結、トンネルからの漏湧水が原因となっている凍結による事故の場合などです。その理由としては、橋梁などは地熱伝導がなく熱容量も小さいため一般的には冷えやすく、他の道路の部分に比べ凍結しやすい場所といえるのであって、道路管理者としても、気象条件の変化に応じある程度凍結の予測が可能であり、また過去にも凍結しやすいということがわかっていたことから、事前の対策を講じることができるとされています。また、いっ水や漏水は事件の相当以前からその現象が現われていた場合が多く、道路管理者はなんらかの対策を講じることができたというのが、道路管理に過失があるとされた理由です。

11番の横浜市国道1号路面凍結スリップ事件は、普通自動車を運転して進行中、前方に凍結を発見したがそのまま進行し、凍結氷上を35mあまり走行したところでスリップし対向車線に進入、対向してきたトラックと衝突し重傷を負わせ後に死亡したものです。凍結の原因は、路面排水溝の鉄格子に引っかかっているうちに、近くの製紙工場が流す排水の中の紙のかすが加わって土管が詰まり、道路上にいっ水して凍結したものであり、以前にも降雨の際には雨水が排水溝に流込み、頻繁にいっ水していたためしばしば苦情がでていました。この事案では、「道路管理者はいっ水を生じないように排水溝を設置管理し、またいっ水の原因となるような排水を放流しないように適切な注意、監督を行うべきであった。」とされました。

12番の高知市道路凍結スリップ事件では、鉄道の下をとおり地下道部分において、路面のきれつからの湧水が凍結していたため、そこを走行中の軽四輪がスリップして対向車線に侵入し、対向してきた乗用車と衝突し、軽四輪の運転手が重傷を負い後に死亡したのですが、「道路標識を設置して通行者に注意を促すことのみをもってはいまだ安全対策として十分ではなく、早急に本件道路の凍結および湧水防止の設置をとるべきであった。」とされました。

13番の北九州道路凍結スリップ事件は、高架橋上において、路面凍結により滑走し前進が困難となったため道路左端に停車していた小型貨物自動車に、反対車線を走行してきた普通貨物自動車が制動措置をとったところ滑走し、センターラインを越えて衝突した事件ですが、本

件箇所は過去に凍結しやすかったことと、事故前日に降雪予報がだされていたことなどから、「道路管理者は、気象状況、道路の位置、構造、過去の経験などから、事前に路面状況巡視のためにパトロールを密にし、薬剤散布などの方法による路面凍結防止対策を講じるべきであった。」とされました。

14番の長野国道19号凍結スリップ事件は、道路管理者が事故前夜の気象条件から判断して、気温が0℃以下になり路面凍結が予測されたため凍結防止剤の散布を実施したが、その後事故現場付近でわずかの降雨があったため薬剤が流出し、路面が凍結したためスリップ事故が起こった事例ですが、「道路管理者が、いったん路面凍結を予想してその防止措置を講じた以上、その後の状況確認のため引き続きパトロールを実施し、気象状況の変化によってはさらに多量の薬剤を散布するなど路面凍結を防ぐ方法があった。」として、道路管理に過失があるものとされました。

15番の名神高速道路玉突き衝突事件は、高架橋上において、路面凍結のためスリップし、停車していた車両に濃霧（視程約20m）のため停止車両の発見が遅れた後続車両7台が次々に衝突したもので、事故前日から雪、みぞれが降っていたため速度制限をしていたのですが、雪がやんだため制限を解除し、その数時間後に事故が発生しました。この事案では、「高速道路は国の幹線道路であり、通行車両も多く、しかも高速で通行するのであるから、通行車両の安全については最重点的に配慮をしなければならない。」と述べた上で、「橋上一面が凍結していたことは道路の安全性が欠如しており、パトロールを強化したり薬剤散布などにより凍結防止が可能であった。また、濃霧の発生は、道路法第46条1項の道路管理者が行える通行規制事由に該当し、気象状況を的確に把握し通行車両に警告を発したり徐行などを促したり、場合によっては通行を一時的に禁止すべきである。しかし、事故発生はかなり以前からインダーチェンジ付近でかなり濃い霧が発生しており、道路管理者はこのことを知っていたにもかかわらず、特段の措置も講じていなかったことに過失があった。」としています。

3. まとめ

以上のように、路面凍結に対して道路管理に過失があるとされるのは、トンネル、側溝、水道管などからの漏水やいっ水によるものの場合や、橋梁や高架など凍結しやすい箇所であることがあらかじめわかっているような場合、また高速道路などの車両が高速で走行する道路で、その重要性からも最重点の安全配慮が求められる場合、

さらに自然現象による路面凍結であっても、道路管理者が予測可能であった場合などといえます。これらのことから考えると、道路管理者は、自然現象によるすべての路面凍結を防がなければならないわけではないでしょうが、管理責任の有無は道路自体と利用者側の両面から、すなわち相対的な安全性という点からみななければならないとされていることからしても、今後スタッドレスタイヤの大幅な普及につれ、道路に求められる相対的な安全性というものも変わってくるのではないかと懸念されます。さらに、路面凍結の予測や対策の技術についても日々進歩しているわけで、道路管理者には、より高度な路面管理が求められる厳しい時代になりつつあるといえましょう。防災雪氷研究室としても、路面管理技術の一層の向上を図るため、関連調査・研究の一層の充実を図りたいと考えています。

引用文献

- 1) 阿部 健；判例から見た冬期の道路管理，道路セミナー，全国加除法令出版株式会社，P P 60—68，1977年2月。
- 2) 堀江忠義；冬期の道路管理に係る管理瑕疵訴訟の動向，道路セミナー，全国加除法令出版株式会社，P P 57—64，1979年2月。
- 3) 畑 浩治；降・積雪時等における道路管理責任に関する判例の動向について，道路セミナー，全国加除法令出版株式会社，P P 36—43，1987年12月。
- 4) 道路交通管理研究会；道路の判例，大成出版社，1979年9月。
- 5) 建設省道路局；道路法関係例規集，株式会社ぎょうせい，1960年6月。

*

*

*