

ロードキルに起因する交通事故の道路管理者責任 についての海外判例に関する研究

山本千雅子¹・岸邦宏¹・佐藤馨一¹

¹北海道大学 大学院工学研究科

〒060-8628

札幌市北区北13条西8丁目

TEL 011-706-6864

FAX 011-706-6216

E-mail: chigako@gradus.net

1. 概要

北海道では年間相当数にのぼる鹿と車両の衝突事故が発生しているといわれており、当然ながら人身・物損を伴う事故も含まれる。本研究では、米国の判例において、このような事故が発生した場合に道路管理者である行政の責任範囲をどのように取り扱っているかについて報告する。

米国においては、1) 野生動物の所有者としての行政の責任、2) 道路に鹿の横断を警告する標識の設置についての道路管理者の責任、3) 管轄内の他の道路に鹿の横断を警告する標識が設置されているが、問題となった事故箇所には標識がない場合の道路管理者の責任、に分けて論じられている。過去の判例では道路管理者の管理瑕疵を認めているものと、道路交通制御標識の設置は行政の自由裁量なので、設置しないことが原因で発生した事象に関して法的な免責が道路管理者に与えられ、事故の損害を道路利用者の責任に帰しているものがある。後者は、法的な免責に加え、野生動物である鹿を管理する実質上の責任を行政に問うことができない、と判断されているためである。

2. 研究の背景

北海道ではエゾシカは道東部から道中部にかけて連続

的に広く分布しているが、近年エゾシカの個体数は爆発的に増加し、従来の分布域が飽和状態となって、道東、日高から留萌、石狩、渡島へと分布域が拡大している状況にある¹⁾。

北海道内のアクセスコントロールされた高速自動車道におけるエゾシカと自動車の衝突事故は昭和63年から平成7年までの8年間で79件発生しており¹⁾、国道や道道、市町村道を含めると年間800件(平成11年)ほど発生しているといわれている。

こうした中、平成7年10月27日、午後9時に札幌自動車道の小樽市新光町の上り車線を小樽方面に向けて走行中の普通乗用自動車飛び出した野生のエゾシカと衝突し、車両が破損する事故が発生し、被害者が札幌地方裁判所に日本道路公団を提訴した。高速道路としての設置管理上の瑕疵があるとして国家賠償請求が一審では認められたが¹⁾、控訴審では認められなかった。

本報告では、準拠法が異なる米国では、野生動物の鹿と自動車の事故に関する判例において、どのような枠組みでこうした事故の責任の所在が考えられているかを考察する。

3. 米国の判例

3.1 不法行為法 (Torts)

米国の判例では、主に、道路管理者である州や郡など

グラデュウス・マルチリンガルサービス株式会社
<http://www.gradus.net>

に不法行為があったかどうかが問われている。不法行為法では、故意 (Intentional Inflicted Harm)、過失 (Negligence)、および厳格責任 (Strict Liability) という三つの法理が中心となる。

野生動物と車両の衝突事故に関しては、道路管理者に不法行為法における「過失」を問えるかが争点となっている。「過失」と認められるためには、1) 予見可能な損害に対する注意義務であること、2) 注意義務の違反があったこと、そして3) 因果関係が問われる。

3.2 対象とした判例の範囲

鹿の横断を警告する道路標識の設置・維持管理を行わなかったことが原因で発生した鹿と車両の衝突事故で州や郡、市町村などの行政体の責任が問われた事例を対象とする。なお、いずれの判例も道路管理者 = 行政 (州・郡・市町村) である。

3.3 道路管理者・行政の責任のとらえ方

公道上に鹿の横断を警告する標識の設置を怠った州や郡、市町村の責任問題は、1) 管轄地域に鹿の横断を警告する標識を一切設置しないことに関する責任と、2) こうした標識を管轄地域の他の場所に設置しているが、特定の場所 (具体的には訴訟の原因となった事故の発生地点) に設置しなかった責任、に大別される。

米国では、連邦道路管理局 (Federal Highway Administration) が承認した『統一交通制御施設マニュアル (Manual on Uniform Traffic Control Device for Streets and Highways)』を連邦資金が投入されたあらゆる幹線道路、街路、自転車道などの道路の交通制御施設の統一基準としている。鹿の横断を警告する標識についても、同マニュアルに仕様と設置すべき場所について詳細に記されている。州が連邦補助を受けた道路に同マニュアルの基準に従って、鹿の横断を警告する標識を設置することは、その州が鹿の横断場所に警告を表示する方針をとったことになる。その結果、鹿と車両の衝突事故が発生したときには、適切な場所には鹿の横断を警告する標識を設置するという州の方針があるという前提のもとで、州が特定地点にそうした標識を設置しなかったことを不法行為法における過失として責任を問えるかが問題となる。

米国の交通制御施設の免責に関する法律は、交通制御施設の設置を行わないことに関して州の責任を問わない。ある特定地点に標識を設置しないと州や郡、市町村が決定し、その標識がなかったことに起因する物損・人身事故などが損害が発生しても、州や郡、市町村は責任を問われないという限定的免責が与えられ、標識の設置は州や市町村の自由裁量行為とみなされる。特定地点に鹿の横断を警告する標識を設置しないという州の決定にもこの免責が適用され、標識の欠如に起因する事故に対する責任も免がれる。鹿の横断を警告する標識は一時停止標識と同様に、行政が自由裁量で設置を決めることができる。

以上から、1) 事故が発生した地点が日常的に鹿が横断することでよく知られた場所ではなく、たまたま鹿が横断したと考えられる場合、2) そこを鹿が横断するので車両通行に危険が伴うという知らせを実際に州や市町村が受領していない (あるいは受領していないとみなされる) 場合には、鹿の横断を警告する標識を設置しなかったことに対し、行政は責任を問われていない。

3.4 野生の鹿の所有権についての判例

米国では、一般に野生動物所有権は州にあるとされているが、野生の鹿の所有権は、民間における家畜の所有権とは異なると判断されている。家畜が道路を横断する場合は家畜の所有者に責任があると考えられるが、州は野生の鹿に関しては同様の責任を持たないとされている。

アイオワ州の判例 (1985 年。378 NW2d 907, 59ALR4th 1203) では、鹿の横断を警告する標識がない幹線道路で路上の鹿を避けるために急ハンドルを切り、トラックと衝突した運転者が、民間所有の家畜と衝突したときと同じような責任を州に求め、鹿と衝突した結果発生した損害を賠償するよう提訴したが、法廷はその訴えを認めなかった。

「野生の鹿に対する州の所有権は、より正確には、州民すべての利益のために天然資源を保全する目的で州に委託された法的権利、あるいは所有権である。あらゆる状況における野生生物の行為すべてに対して州の責任を問うと膨大なリスクを州に課すことになるので、すばらしい野生生物という将来への遺産も失われる可能性もある」と判決は述べている。

以上から、米国では野生生物である鹿の所有者としての行政の責任は、鹿と自動車の衝突事故による損害に関して問われていないといえる。

3.5 鹿の横断を警告する標識を設置しない政策とある地点に鹿の横断を警告する標識を設置しないことに関する免責判例

アイオワ州の判例（1973年。原告：セイバー、被告：アイオワ州。211 NW 2d 698）では、夜間、幹線道路を走行中に鹿に衝突して、対向車線に弾き出され、走行してきたトラックと衝突した車両の運転者が死亡している。死亡した運転者の代理人（原告）は、幹線道路上を鹿が横断する可能性があることを標識等の方法による警告を怠った過失と、そうした危険性にもかかわらず夜間の走行速度を低速に制限することを怠った過失、鹿が幹線道路に入りこまないようフェンス等を設置して危険の低減を図らなかった過失、さらに幹線道路利用者に危険が生じるほどの頭数になるまで鹿を繁殖・増加させてきた過失が州にあるとして同州を訴えた。

（1）鹿の横断を警告する標識を設置しない政策に対する免責

上記の事例の判決で、三名の判事は道路に鹿の横断を警告する標識を州が設置しなかったことは、自由裁量行為の行使による政策決定であり、不法行為法による州の自由裁量職務の範囲内であるとした。よって、自由裁量行為の免責の対象となり、鹿の横断を警告する標識を設置しなかったことが原因となった事故に対する責任を免除されると述べている。

（2）鹿の横断を警告する標識を設置しないことに関する免責

上記の判決において、別の三名の判事は自由裁量職務特例として適正で配慮のある警告が必要な場合、州にはなんらかの警告をする責任があると認めた。しかし、この事故の記録文書には、適正な配慮をするならば警告が必要であった、という判断が妥当とみなされるような事実や事情が明らかにされていない、という理由で州の過失はなかったと述べた。

3.6 鹿の横断を警告する標識の設置と自由裁量行為の行使

州や郡、市町村が、鹿が横断しうる特定の場所に警告標識を設置しないと決定することは、自由裁量行為であるとされており、そうした決定が妥当な根拠をもって行われた場合は、鹿の横断を警告する標識が設置されていなかったことに起因する物損・人身事故の損失に対する損害賠償を免責される。

ニューヨーク州では、郡道でオートバイに乗っているときに鹿に衝突し、重傷を負い死亡したオートバイ運転者の遺産管理人（原告：ユフナル）によるカタロガス郡を被告とする訴訟（1983年。4th Dept. 93 App Div 2d 521, 463 NYS 2d 342）は、却下されている。この地域では高密度に鹿が分布し、鹿の大群が道路上でしばしば目撃されていたが、郡内には鹿の横断を警告する標識は設置されていなかった。事故の後にも現場近くで鹿の足跡が発見されており、事故現場では頻りに鹿が道路を横断しているという証言もあった。

しかし、鹿の横断を警告する標識を設置しないのか、という問い合わせや、鹿の道路横断についての道路利用者からの苦情の正式な記録、過去に鹿による事故が発生したという記録がないことを理由に、法廷は鹿の横断を警告する標識の設置は信号機の設置と同様に行政の自由裁量行為であり、行政は免責されると判断した。すなわち、近辺で車両と鹿の衝突事故があったという書面による苦情や証拠などの記録がないので、当該地域の調査を実施した後に標識を設置するかどうか決定するという定められた手続きに従い、郡が自由裁量権を行使したかどうかについて、陪審に証拠を提出する必要はない、というのが理由である。さらに自然の状態にある鹿は野生動物で行政が管理することはできないので、鹿と道路で衝突する危険性を警告したり、そうした危険から道路利用者を保護する法的義務は郡にはない、と法廷は判断している。

（1）鹿の日常的な横断場所の判定

日常的に鹿が横断する場所として明確に認められる場所ではなく、たまに横断する場所に「鹿の横断を警告する標識」を設置しないことは州の過失とは認められないという判決が、ニューヨーク州（1986年。186, 3d

グラデュス・マルチリンガルサービス株式会社
<http://www.gradus.net>

Dept. 120 App Div 3d 905, 502 NYS2d 825)で出されている。原告は、鹿に衝突した車両が自分の車線に割り込んできたために、その車両に衝突した自動車の運転者レスリーで、被告はニューヨーク州である。事故の発生地域に生息する鹿の頭数が少ないことと、事故現場は日常的な鹿の横断場所として明確に認められる場所ではないので標識設置の必要性はないと同州環境保全局の生物学者が証言したため、裁判所は標識を設置しない理由を州が立証したと認めた。鹿の横断を警告する標識は必要な場所のみに設置すべきであるとしている。

また、ニューヨーク州の有料高速道路で、鹿の横断を警告する標識が設置された地点から16キロメートル離れた場所で鹿と衝突し、車両の破損に加え負傷した原告（マッサー）のニューヨーク州有料高速道路局に対する損害賠償請求を、裁判所は却下した（1962年。34 Misc 2d 195, 228 NYS2d 777）。同地点での同様な事故の記録や届け出がなかったこと、また、州の交通委員会が事故現場に鹿の横断を警告する標識の設置を指示したことが過去になかったことが理由である。

一方、州の責任が認められた判例としては、オートバイで州道を走行中に鹿に衝突し、重傷を負ったモリソン（原告）のニューヨーク州に対する賠償請求がある（1952年。204 Misc 222 123 NYS2d 105）。事故現場は「よく鹿が集まる場所で、過去にも群れで横断していたり、また、公道に突然飛び出したりして道路利用者に危険な状況」にある場所で、そのことについては事故の発生のかかなり前から州の職員に知られていたはずであった。従って、ニューヨーク州とその職員は、鹿の横断に伴う危険を道路利用者に知らせる標識を設置し、維持管理をしなかった過失があると認められた。

日常的に鹿が通る経路が公道を横断しているため走行車両に危険な状況となる場所では、鹿の横断を警告する標識を道路の両側に設置しなければならない、と裁判所は述べている。

以上より、米国では、鹿が日常的に横断している場所であることと、その危険性が道路管理者に通知されていたことを証明できない限り、道路管理者である行政に対する鹿との衝突事故によって被った損害の賠償請求は却下されるといえる。

（2） 州に対する日常的な鹿の横断地点の通知

州や郡、市町村が、鹿が日常的に道路を横断するために危険な状況あるという通知を実際に受けている（あるいはそう考えられる）と認められる場合は、鹿の横断を警告する標識を設置しないことは過失として認められる。

前述のユフナルのカタロガス郡に対する請求が棄却された判例（1983年。4th Dept. 93 App Div 2d 521, 463 NYS 2d 342）では、書面による鹿横断による危険性の苦情や事故の報告といった証拠がないことを州が証明したことが、請求の棄却理由となっている。また、州の幹線道路を走行中に突然車線に飛び込んできた鹿と衝突して車両が損壊したマン（原告）がニューヨーク州を提訴した事例（1944年。Ct Cl 47 NYS2d 553）でも、請求は棄却されている。その理由は「危険性について州が実際に通知を受けている（あるいはそう考えられる）ことと、危険の可能性について原告に妥当に警告しないという過失を犯したことを、原告が明確に申し立てていない」と法廷が判断したためである。

3.7 鹿の横断を警告する標識の設置基準

ニューヨーク州では、鹿の横断を警告する標識の設置基準について次のように規定している。

設置場所：鹿が日常的に幹線道路を横断することが妥当かつ明確に認められている地点や、ある道路区間で鹿がしばしば横断する地点が多数ある場合、警告を目的として設置される。

設置時期：鹿の横断地点、あるいは横断が多発する道路区間であることを慎重に検討した上で設置すべきで、事故の発生、あるいは現地で鹿が目撃されるなど運転者への警告が必要であることの証拠が必要である。

鹿の横断を警告する標識の設置あるいは設置しないことの決定にあたっては、地元の野生生物の管理者である環境保全局の意見を求めることとされている。

3.8 海外判例の日本における参照についての一考察

裁判とはある事象に関する原告の申し立てを法律に鑑みて裁定する場で、準拠する法律が異なれば当然その判断も違ったものになる。極端にいえば、もし「野生動物と自動車の衝突による物損・人身事故に起因する損害はすべて道路利用者の責任とする」という法律があれば、

議論の余地なく野生動物と自動車とが衝突した場合の損害は全面的に道路利用者の責任に帰し、道路管理者は免責される。ゆえに、鹿と自動車の衝突事故の責任について裁判で争われることもない。

従って、例えば、米国の判例は米国の連邦法、ならびに該当する州の法律に従って判断されたものなので、準拠する法律が異なる日本で米国の判例の根拠となった判断基準をそのまま参照したり、適用することは必ずしも適切ではないことを考慮しなければならないと考える。

4. 日本に関する考察

4.1 野生の鹿の所有者責任

日本における野生の鹿の所有者の責任を問う判例としては、「神鹿による被害第一次訴訟（昭和58.3.25 奈良地判）」がある。原告は鹿によって耕作物に被害を受けた奈良公園周辺の農民で、被告は宗教法人春日大社及び財団法人奈良の鹿愛護会である。訴えの内容は、春日大社の鹿は天然記念物指定・被告による飼養により増加し、適正数をはるかに超え、甚大な鹿による農作物の被害が発生したため、その被害額、鹿害防止費用及び弁護士費用の損害賠償を請求したものである。判決は、感謝料部分の請求以外をほぼ全面的に認容し、遅延賠償金を含めた支払いを命じた。この判例は、野生動物の所有者責任についての最初のものとして注目された³⁾。

4.2 道路公団の民営化に伴う構図の変化についての一考察

2章に述べた北海道における鹿と車両の衝突事故に関して、高速道路の管理者である日本道路公団に事故にあった道路利用者が賠償請求をした事例では、国家賠償法が提訴の根拠となっている。しかし、今後、日本道路公団が民営化されると、アクセスコントロールされた高速道路における鹿と自動車の衝突事故は、民間同士の訴訟となり、いわゆる製造物責任、あるいは民間道路管理者の管理瑕疵としての法的判断の対象となると考えられる。

また、民営化された高速道路における事故の場合、野生の鹿の所有者である国あるいは都道府県などの行政が、そうした事態が発生するほど鹿の繁殖を許した所有者責任を問われる可能性がある。すなわち、事故にあった自

動車の運転者と民営化された道路公団の両者が、損害の責任を行政に求める可能性は否定できないと考えられる。

5. まとめ

米国では、交通制御施設の設置は、道路管理者の自由裁量行為として限定的免責が与えられ、行政は標識を設置しないことが原因で発生した事故の責任は問われない。鹿の横断を警告する標識も交通制御施設のひとつとして、設置しないことが原因で発生した鹿と車両の衝突事故の賠償責任から行政は免責されている。しかし、事故地点が日常的に鹿が横断する移動経路にあると妥当に認められ、またしばしば鹿が目撃されていることが明らかで、しかもその事実が道路管理者に書面などの明確な証拠となる記録を伴うかたちで通知されている場合には、行政側は標識が設置されていないことが原因となった事故の損害賠償から免責されない。

日本における判例では、鹿と衝突して車両を損傷した道路利用者が、国家賠償法により日本道路公団を訴えたが、一審で認められた道路利用者の主張は高裁では覆されている。今後、道路公団の民営化に伴い、これまでの道路管理者＝行政という構造が変化するため、同様の事故における責任も製造者責任などの形で公団に問われる可能性がある。一方、鹿の所有者としての行政の責任があらためて問われる可能性もある。

海外の判例は、準拠法が異なる国の法律に準拠した判決であり、同じような事例であっても準拠法や主体が異なれば、同様の考え方や枠組みが日本でも常に適用可能であると考えすることは適切ではなく、あくまで資料として慎重な考慮をもって参考にする必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 損害賠償請求事件、札幌地裁平八(ワ)3070号。判例時報1680号19ページ
- 2) 「幹線道路に鹿横断警告標識を設置しない場合に問われる行政の過失責任」ジョン・P・ルディントン、VERALEXTM 電子検索システム、総合顧客サービスライブラリーR
- 3) 損害賠償請求事件、昭和54年(ウ)第96号。「月グラデュウス・マルチリンガルサービス株式会社 <http://www.gradus.net>

