



自然災害の場合

モデルケース

豪雨の中、観光バスが山と川にはさまれた国道を走行していたところ、土砂崩れが発生した。バスはその直撃を受け川の中に転落、乗員乗客の大半が死亡するという大惨事となった。被害者の遺族らは、国道の管理に問題があったのが事故の原因であるとして、国道を管理していた国に対し損害賠償を請求したいと考えた。遺族の言い分は通るだろうか。

《土砂崩れによる事故》

自然災害が発生し損害を被った者がいる場合、その直接の原因は、地震や豪雨などの自然現象である。このような場合、いったい誰に損害賠償を請求すればよいのだろうか。自然に対して賠償請求することはできないから、責任を負うことになるのは、堤防の建設や警告・避難勧告を行うなどして、自然災害による損害の発生を未然に防止したり最小限に食い止めたりしなければならぬ者である。モデルケースでい

神様の責任を問うわけにはいかないけれど

ば、土砂崩れを引き起こした直接の原因は自然現象である豪雨だが、国道の管理者である国は、利用者が危険な目にあわないように国道を安全に設置管理しなければならぬので、損害賠償を請求されたわけである。

しかし、損害発生を防止しなくてはならない者から被害者が賠償を得るためには、いくつかのハードル(＝要件)を越えなくてはならない。モデルケースのような場合に損害賠償の根拠となる規定は国家賠償法二条だが、この規定は国道に「設置又は管理の瑕疵」があったことを損害賠償の最も重要な要件としている。

では、国道に「設置又は管理の瑕疵」があったとはどのような場合だろうか。これは、国道が通常備えていなくてはならない安全性が欠けていたこと、つまり、国道建設の時や完成後の維持管理において、国が何らかの落ち度を犯したため国道が危険な状態になっていたことを意味すると解されている。

地震や台風など、わが国は自然災害によく襲われ、何度も人命や財産に大きな損害が発生している。では、これら自然災害によって発生した損害は損害賠償の制度によってどのように救済されるのだろうか。

北村和生
Kitamura Kazuo

《落ち度の有無の判断は》

実際に土砂崩れが発生し悲惨な事故が発生しているのだから、この道路には安全性が欠けており国が責任を負うのは当然だと思えるかもしれない。しかし、損害賠償制度は常に絶対的な責任を負わせる制度ではない。何の落ち度もない者にまで責任を負わせることはできないのである。もし、土砂崩れによる事故が、誰にも予想することができないものであったら、つまり予見可能性がないものであったなら、国は事故防止対策をとることはできなかったわけだから、国には何の落ち度もなく、「設置又は管理の瑕疵」はなかったことになる。では、モデルケースで国に落ち度があったかどうかを検討する前に、まず、国側の言い分を聞いてみよう。

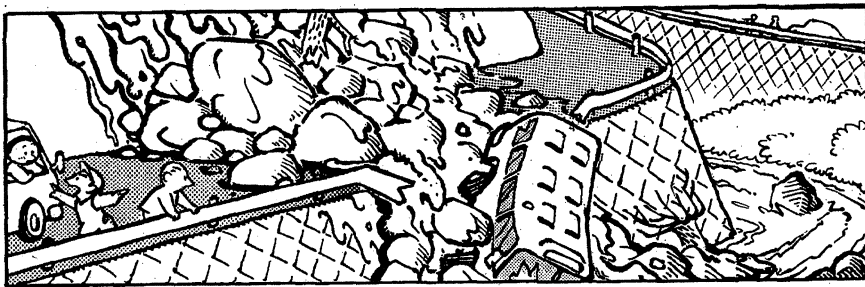
「自然災害には予測もつかない規模や態様を持つものも珍しくなく、この場合の土砂崩れの発生そのものもまったく予測できなかった。予測できないものには対策のたてようがない。また、崖沿いを走る道路は全国各地にあるが、土砂崩れが起こらないように工事をするのには、膨大な時間と予算がかかる。そのような対策を講じていなかったからといって、国に落ち度があったといえるだろうか……」。

これを聞くと、国には何の落ち度もなく、被害者は賠償を受けられないように思えるかもしれない。しかし、実は、国の主張には問題があるのである。

まず、たしかに自然災害は予測が難しい。現在の科学水準では、いつ・どこで・どんな自然災害が発生するか正確に予測することは不可能である。これは、程度の違いこそあれすべての自然災害についていえるだろう。しかし、ある程度の豪雨が降れば、一定の地質のところに土砂崩れが起こるかもしれないことは予想できるのではないか。もちろん、科学的に正確な予測はできないだろう。しかし、何らかの防災対策を行うためだけなら、科学的に厳密な予測をする必要はなく、過去のその地域の土砂崩れの事例などから、ある程度の危険性が予測できればいいのではなからうか。しかも、国側は道路の整備工事をするのがたいへんだと主張しているが、整備工事を行わなくても、危険が予測される時だけ通行規制を行えば簡単に事故を防止できるはずである。結局、このように考えると、国は土砂崩れ発生を予測することができ、また対策を講じることもできたのに何もせず事故を発生させてしまったのだから、国の道路管理には落ち度があったことになる。したがって、モデルケースでは被害者側の賠償請求は認められる可能性は十分ある。

《事故の原因が地震だったら?》

モデルケースと同様の、実際に起きた事件では、自然災害による事故発生が予測できたかどうか、それについて有効な対策を講じられたかという二点が争点になり、二点とも肯定されて国は損害賠償責任を負う



こととなった(名古屋高判昭49・11・20)。基本的にどの自然災害の場合にもこれらの争点が問題になる。しかし、災害の種類はさまざまであり、それに応じて争点のとりえ方も違ってくる。そこで、比較のため、道路崩壊が、さきの阪神淡路大震災のような大地震のせいだったらと仮定して考えてみよう。なお、ここでは特に結論は述べず、どのように考えたらよいかという道筋だけ簡単に指摘しておくことにする。

一定の地質のところに豪雨が続けば土砂崩れが起こる危険性があることは予測できても、特定の地域にいつごろ地震が発生するかを予測することは、現在の科学水準ではまず不可能だろう。そうなる、事前に通行規制を行うなどという簡単な対策をとることはできない。したがって、地震が起きても事故による損害発生を防止できるかどうかは、道路自体の安全性にかかるとなる。つまり、主な争点は、通常予測される地震の規模を考慮した基準に基づいて建設予定地の調査なども行った上で道路が建設されたか、その後の科学技術の発展などを踏まえて建設後の維持管理・補修が適切に行われていたかということになるだろう。例えば、手抜き工事が行われたために、あるいはそもそも設計基準や工法の選択などが甘かったり誤っていたりしたために事故が起こったと考えられる場合は、その道路には瑕疵があったとされる可能性があるだろう。

《設計基準が変更されていたら》

また、道路完成後に設計基準などが変更され、古い基準では安全とされた道路が新しい基準には必ずしも適合しなくなっている場合はどうかという問題がある。これについては、類似のものとして、地震のため倒壊したブロック塀の下敷きになって死亡した人の遺族が、塀の所有者に対して損害賠償を請求した事例がある(ただし、民法七一七条の事例)。この塀が築造された時には塀の構造基準が定められておらず、築造後に基準が作成された。この塀はこの基準に適合していなかったが所有者は放置していた。判決(仙台地判昭56・5・8)はこの賠償請求を認めなかった。新たに安全基準を定めた法令は古い塀がきわめて危険であるとして塀の改造を義務づけているわけでもなく、特別な事情がないかぎり改造を加えることは普通期待できないなどとし、この塀に瑕疵はないと考えたのである。しかし、このような判決はあるものの、国などが設置管理する道路については自然災害に対して一層の安全性が必要で、古い基準に基づいて建設された道路に地震の際の危険性が予想できる場合、すくなくとも、道路の補修に必要な期間が経過しているのに放置されていたのであれば、道路管理に瑕疵があったと考える余地があるだろう。