

IV-1

エゾシカのロードキル発生後の連絡経路と処理について

(社)北海道開発技術センター 正会員 原文 宏
 (社)北海道開発技術センター 正会員 田邊 慎太郎
 斜里町自然保護課 山中 正美

1. はじめに

近年、北海道ではエゾシカと自動車の交通事故が道東地域を中心に多発している。これは、エゾシカが増加したことや道路法面の植生の捕食するために沿道に出没し道路を横断することが主な原因である。このような事故分析については、田邊等(1998)¹⁾が、斜里町内のエゾシカについて事故特性を分析しているほか、早坂等(1994)²⁾が釧路管内の事故状況について、エゾシカの路上出現地点や交通事故地点等を詳細に調査しているが、極めて少ない。このようなデータは、エゾシカとの交通事故対策を行う上で具体的な資料となるにも関わらず、ごく一部の地域でしか収集されていないのが現状である。その原因については、事故から死体処理に至るまでの連絡体制も一因と考えられる。

本研究では、斜里町におけるエゾシカと自動車の交通事故発生後の連絡経路及び処理方法を調査し、現状の問題点と課題の整理を行い、エゾシカのロードキルの連絡方法とデータの集積について考察する。

2. 斜里町におけるロードキル発生後の連絡経路

斜里町が1988年から1997年までに収集したエゾシカと自動車の交通事故調査(計162件)の事故データから表-1に示す99件について分析を行った。まず、交通事故が発生した場合に関係する人間を整理すると、自動車の運転者である事故当事者、事故目撃者や死亡個体の発見者といった第3者、交通管理者である警察、道路管理者、鳥獣の監視や死体処理を行う斜里町の5者に分類できる。これら5者の連絡経路について考えられるものを整理すると、表-2のa~kの11経路である。

各経路ごとに斜里町で発生した事故のケースを分類し集計したものが図-2である。最

表-1 調査対象

	サンプル数	割合
1988	2	2.0%
1989	1	1.0%
1990	6	6.1%
1991	14	14.1%
1992	9	9.1%
1993	7	7.1%
1994	8	8.1%
1995	12	12.1%
1996	23	23.2%
1997	17	17.2%
合計	99	100.0%



図-1 交通事故に遭遇したエゾシカ

も多いのは、発見者が直接斜里町に連絡する経路(j)でおよそ 5 割をしめている。発見者は、宇登呂地域の住民や工事現場の作業員、観光バス運転手、観光客であり、彼らが斜里町もしくは知床自然センターに連絡を入れるケースが多く見られた。続いて、斜里町独自で発見・処理を行う経路(k)がおよそ 2 割で、鳥獣保護センター職員やボランティアによる観察によるものである。続いて、道路管理者による発見(h)がおよそ 1 割で道路パトロール時の発見であり、処理を斜里町に依頼している。一方、a～d、g にあたる事故当事者による通報は、合計でもおよそ 1 割程度と少ない。

①第一発見者

事故当事者、事故目撃者、死亡個体の発見者及び斜里町関係者が含まれる。事故当事者が判明しているケースは限られており、野生動物を轢いてしまった罪悪感や罰則対象ではないかという不安感から通報しないと考えられるが、基本的にはどう対処してよいかわからないのが大きな理由と思われる。当事者本人が通報してきている具体的な内訳は、宇登呂地域住民、宿泊施設のマイクロバス運転手、建設工事関係者である。また、図-2 を見る限り、斜里町職員が発見しているケースも 2 割程度あり、職員意識の高さが伺える。

②中間対応

中間対応は、主に警察と道路管理者である。割合としては、道路管理者への連絡より警察へ連絡するケースが多い。道路管理者は道路によって連絡先が異なり、それぞれの道路管理者を自覚している道路利用者が少なく、警察への連絡を選択するものと考えられる。

③最終対応

最終処理は全て斜里町で行っている。廃棄物処理法に基づく一般廃棄物の処理責任が市町村にあることから当然である。加えて、斜里町の場合は、自然環境保全に対する意識が高く、環境保全面からのロードキル等への対応についても積極的であり、遺体を動物学的な研究サンプルとして位置づけ収集に熱心なことも背景としてある。

a ;	当事者→第三者→警 察 署→斜里町
b ;	当事者→警 察 署→斜里町
c ;	発見者→警 察 署→斜里町
d ;	通報者不明 →警 察 署→斜里町
e ;	当事者→第三者→道路管理者→斜里町
f ;	当事者→道路管理者→斜里町
g ;	発見者→道路管理者→斜里町
h ;	道路管理者→斜里町
i ;	当事者→斜里町
j ;	発見者→斜里町
k ;	斜里町で発見・処理

表-2 ロードキル発生後の連絡経路

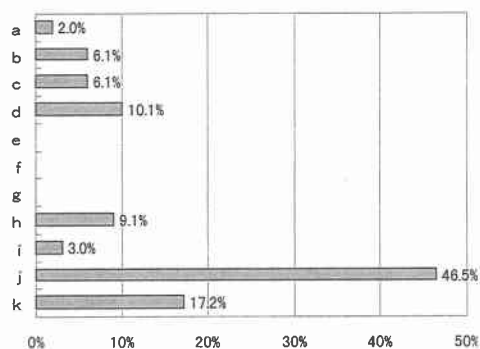


図-2 経路別の割合

3. 野生動物の保護・処理システム

野生動物のロードキルにおいて発見された動物が、生存しているか死亡しているかによってその対応は異なる。生存している場合には、保護・治療する必要がある、死亡している場合には、遺体処理を行う。

また、その動物によっては、天然記念物や希少種に指定されていることがある。その場合には、所管官庁に連絡することが義務づけられている。それらの関係を示したのが図-3である。どの場合も、連絡義務を除けば発見時の状態によって処理もしくは保護することについては同様である。以下には、保護及び処理システムについて整理する。

(1) 保護システム

傷病鳥獣については、北海道と社団法人北海道獣医師会による傷病鳥獣保護ネットワークシステムフローがある。傷病鳥獣の発見者は市町村・支庁・警察その他機関のいずれかに連絡し、本人もしくは、市町村・支庁の担当者が指定診療機関に持ち込み、治療される。継続治療が必要な場合は関係機関の協議の上、動物園等で治療を待つことになる。治療した場合には、野生に帰されるが、治療不可や死亡した場合には、大学・研究機関へ学術献体として持ち込まれ、その後処分される。さらに、

(2) 処理システム

国道の道路管理者が道路パトロールで動物等を発見した場合の処理マニュアルを作成している。これによると、小動物等を処理する場合、タンチョウやオオワシに代表される天然記念物を発見した場合には教育委員会・教育局へ連絡、コウノトリやクマタカなどの希少種の場合には各支庁環境生活課自然保護係へ連絡と定めている。但し、その他の動物については、轢死の場合は一般廃棄物として処理し、傷病の場合は持ち主へ連絡としている。

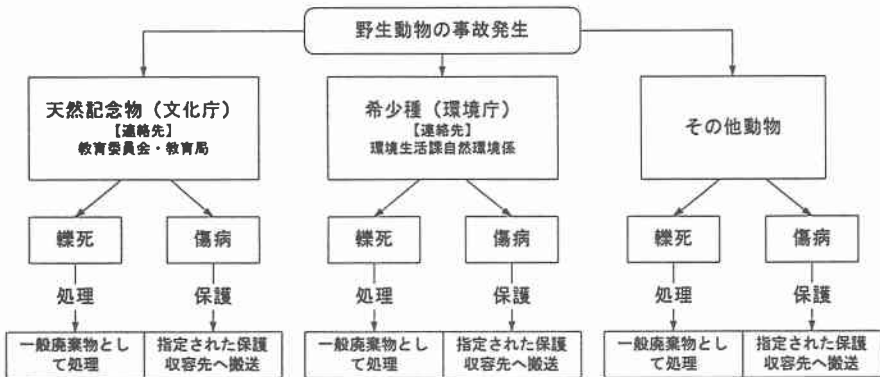


図-3 野生動物の事故処理フロー

(3) エゾシカの保護及び処理

エゾシカは、その他の動物に分類され、交通事故で発見された時は、その個体が生存している場合には前述した傷病鳥獣保護ネットワークシステムに沿って取り扱われ、死亡している場合には一般廃棄物、つまり一般ゴミとして処理される。廃棄物処理法によればm

一般廃棄物の処理は地方自治体の責任となっていることから、最終処分を市町村で行う必要がある。しかし、事故発生から処理施設の輸送についての責任は明確でない。「傷病鳥獣保護取扱要綱（北海道）」によれば、第4へい死体の取扱い（第3の希少種を除く。）において、「死亡原因が列車、車両等による交通事故と判明している場合は、支庁は、鉄道事業者、道路管理者にへい死体の処理についての協力を依頼する」と明記されている。したがって、強制力はないものの死亡したエゾシカの処理施設までの輸送は、道路管理者の範疇となっている。

4. まとめと考察

- (1)発見者から斜里町に連絡している割合が高く、斜里町役場へ連絡することが広く認知されている。
- (2)事故当事者からの連絡は限られている。事故当事者からの連絡は事故データを得る上で貴重であることから、連絡方法や犯罪性のないことなどを広報する必要がある。
- (3)警察、道路管理者及び市町村の横の連絡体制を整備して、情報の共有化を図ることが求められている。
- (4)保護及び処理システムについて基本的な部分はできているが、運用面で責任が必ずしも明確になっていない部分もある。
- (5)関係機関が保護及び処理システムについて、どの程度認識しているかという点についても課題がある。したがって、より一層の広報と協議機関などの設置が望まれる。

参 考 文 献

- 1)田辺,原,山中,増田,岡田(1998);斜里町内におけるエゾシカの交通事故分析,土木学会北海道支部論文報告集第54号(B),pp.552-557.
- 2)早坂,加島,赤石(1994);釧路開発建設部における野生動物と交通事故について－(第3報),北海道開発局技術研究発表会発表概要集(2),pp.35-40.
- 3)(財)北海道道路管理技術センター(1998);小動物等の処理マニュアル[天然記念物・希少種・その他] .
- 4)北海道,(社)北海道獣医師会(1998);傷病鳥獣保護マニュアル.