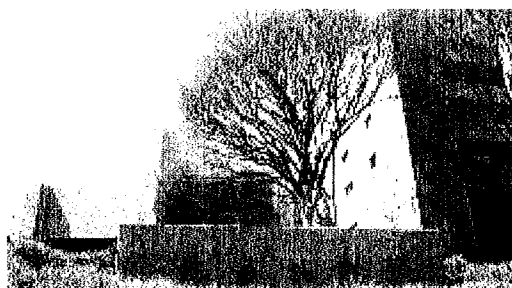


認知症患者の鉄道事故、逆転判決の理由



2016（平成 28）年 3 月 1 日、世間の関心を集めた認知症患者の鉄道事故に関する最高裁判決があった。それに先立つ地裁と高裁の判断も異なり、最高裁がどのような判断を下すか注目されていた事案である。

これは、2007（平成 19）年 12 月 7 日、東海道本線共和駅で発生した鉄道事故の裁判である。認知症患者 A 氏（要介護 4、認知症高齢者自立度Ⅳ）が線路に立入り走行してきた列車にはねられたことにより、JR 東海が A 氏の遺族に対して、振替輸送費等の損害賠償を請求する訴訟を提起していた。

■ これまでの経緯は

ここに至る前の訴訟の経緯について今一度見てみる。

まず、一審の名古屋地裁は、認知症患者 A 氏の妻と長男に対して請求額約 720 万円全額の支払いを命じる判決を出した。これに対し、二審の名古屋高裁は、長男に対する請求を退け、A 氏の妻にのみ損害賠償の支払いを命じ、かつ請求額の半額約 360 万円のみ支払いを命じた。

責任主体を妻だけに認めた理由は、妻は同居をして現実に介護を行い、日ごろの A 氏の行動を制御できる立場にあるから監督義務者としての義務があり、かつその義務を怠らなかったとは言えない一方、長男は介護方針を決めることに関与はしていても A 氏の介護に日頃関与していたわけではないから、とされた。

また、賠償すべき金額を半額にした理由は、妻の経済的状況、JR 東海の規模、鉄道の性質などを勘案したうえ、JR 東海が A 氏の線路への進入路とされたフェンス扉の施錠を十分にしていなかったことを挙げ、損害の公平な分担を図るため、とされた。

これに対し、最高裁は、長男はもちろん妻についても JR 東海への損害賠償義務を否定した。最大の争点は、妻が民法第 714 条 1 項にいう認知症患者（責任無能力者）に対する法定の監督義務者としての立場にあるか、あるとした場合に監督義務者としての責任を果たしていたかどうか、という点であった。しかし最高裁は、そもそも妻は監督義務者の地位になかったと判断したのである。

高裁では、夫婦の協力扶助義務（民法第 752 条）や事故当時の精神保健福祉法、成年後見人の身上配慮義務の趣旨（民法 858 条）などを理由として、同居をしている夫婦の一方が認知症などにより自立した生活ができない場合には、特段の理由がない限りもう一方の配偶者が認知症患者に対する法定の監督義務者に該当すると判断していた。そして、A 氏の妻も要介護 1 の認定を受けていたとはいえ、監督義務者としての地位を否定する特段の理由はないとしていた。

■ 妻は「監督義務者」にあらず

ところが、最高裁は、本件における妻の監督義務者性を否定した。事故当時の精神保健福祉法や、民法上の成年後見人の身上配慮義務は現実の介護や認知症患者に対する行動監督までは求めていないし、夫婦の協力扶助義務は抽象的な夫婦間の義務であって、第三者との関係で配偶者として何かしなければならないものではないとした。

関係法令にいう「配偶者の義務」は認知症患者（責任無能力者）に代わって第三者に損害賠償すべき「法定の監督義務」には直結しないとしたのである。

ただし、最高裁は、法定の監督義務者に当たらない場合でも、具体的な事情の下で「認知症患者の第三者に対する加害行為の防止に向けた監督を行って、その監督を引き受けた」と認められる者については、法定の監督義務者と同視することができる、という前提のもとに、さらに妻の責任の有無につき検討を加えた。

最高裁は、この点、法定の監督義務者と同視するためには、「認知症患者を実際に監督している」もしくは「監督することが可能かつ容易」であるなど、「公平の観点から認知症患者の行為に対する責任を問うのが相当といえる状況にある」といえることが必要、という基準を示した。

そして、本件では、妻自身も85歳と高齢なうえ要介護1の認定を受けており、長男の補助を受けて介護していた、という事実を照らして、A氏の第三者に対する加害行為防止のための監督は、「現実的には可能な状況にはなかった」として法定の監督義務者と同視できないと判断した。

あわせて、長男についても、A氏と同居しておらず接触も少なかったとして、やはり法定の監督義務者とは同視できないと判断した。

今回の最高裁の判断は、認知症患者が起こした第三者に対する加害行為について監督義務者（と同視できる者）の地位を認めるためには、単に法令上監督義務がうたわれているだけでは足りず、「現実的に具体的に加害防止のための監督ができるかどうか」という視点から具体的に判断するということを示した点で重要といえる。無理を強くない、という点では、より現実即した判断ということもできよう

今回の判断では、妻を法定の監督義務者（と同視できる者）としたうえで、妻が「監督義務を怠ったとはいえない」として免責する手法もあったと考えられるが、そもそも法定の監督義務者（と同視できる者）の地位を認めなかったという点は注目される。

認知症患者が主体となった事故の責任のあり方、特に介護に関わっていた親族の責任のあり方について、司法として一つの判断を示した重要な事例ということになる。

また、詳細は割愛するが、裁判官による補足意見や意見が3つ加えられている。いずれも監督義務について示唆に富む意見であり、今後の議論の参考になろう。

■ もし妻が「監督義務者」だったら？

そうはいつでも、もちろん、すべての認知症患者を主体とする事故に今回の最高裁の判断が直ちに当てはまるわけではない。仮に本件で、妻が要介護認定を受けておらず、相当濃密にA氏の介護を行っていた場合、法定の監督義務者と同視されていた可能性もある。

高齢の妻でなく、若年の子どもが介護を引き受けて毎日面倒を見ていたような場合も監督義務者と同視される可能性もあろう。

このように親族等の誰かが監督義務者と同視された場合、どこまで具体的に監督していれば監督責任を免れることになったのかという点については今回の最高裁判決の射程外である。

また、認知症患者を主体とする事故の損害をどのように分担するかの判断要素も最高裁としては示されなかった。妻が監督義務者と同視できず、そもそも損害賠償責任を負わないとされる以上、そこまでの判断に至らないのは当然であるが、これは今後の課題であろう。

今後の課題といっても、本件のような不幸な事故が再び起きて司法の場に持ち込まれる前に、重度の認知症患者の介護の在り方、特に第三者に対する加害行為防止のあり方を議論する必要がある。

2025（平成 37）年には認知症患者が 700 万人にも達するという推計もある中、そして、厚生労働省が「認知症施策推進総合戦略（新オレンジプラン）」のもと、認知症患者が可能な限り住み慣れた地域で生活を続けていくための整備をすすめている中、特に症状の進んでしまった認知症患者の介護の在り方、社会内における対応の在り方を、行政も立法も社会も真剣に考えることがより一層望まれるところである。

■ 鉄道の安全対策も課題に

最後に、鉄道事業者からの視点についても述べておきたい。

事故が起きている以上、責任や過失の所在はさておき、認知症患者の行動によって事故が惹起され、鉄道事業者が損害を受けたという事実は動かない。事故態様によっては、逆に安全確保が不十分であったという理由で、認知症患者の遺族から鉄道事業者が賠償請求を受けるという事態もあり得る。

危険を内包する高速度交通機関の事業主として、一層の安全確保に努めることが鉄道事業者の社会的責務であることは理念や目的として理解できる。しかし、走行している列車と人の接触を 100% 隔絶することは不可能に等しい。それでも、事故による損害を事業者自身が負担しなければならない可能性があるとしたら、費用対効果の問題はあるものの、鉄道事業者としてはより 100% 隔絶する方向で対応せざるを得なくなる可能性もある。

乗降客数の多寡にかかわらず全駅にホームドアを設置し、線路も全て連続立体交差にすれば本件のような不幸な事故はなくせるかもしれない。しかし、線路敷地内外を遮る遮蔽物がなく簡単に認知症患者が線路敷地内に立ち入ることができる箇所は全国津々浦々多数存在する。既存の鉄道すべてに対策しようとするとは巨額の投資が必要であるし、特に経営基盤の弱い鉄道では無理な話であろう。

利用者に投資分を転嫁したり、税金を投入したりするといっても限度がある。経営基盤が脆弱で余力が少ない鉄道事業者における安全対策強化をどのように進めていくかということもあわせて、今後議論が必要であろう。

////////////////////////////////////
〒460 - 0006
愛知県名古屋市中区葵 1 丁目 27 番 3 号
 染木第 2 ビル 4 階 403 号室
 社団法人日本福祉車両未来研究会
 電話 052 - 937 - 2941
 FAX 052 - 937 - 2940
 Mail info@294mirai.com
 <事務局 吉川 剛>
////////////////////////////////////

会員企業名
〒239-0842 横須賀市長沢6丁目30番4号 有限会社ヤマヨ久保田商会 電話 046(849)3210 FAX 046(849)7147