

このころ、高齢運転者の交通事故が数多く報道されている。平成28年秋以後に報道されたものでも、認知症の疑いがある87歳の運転者が集団登校中の小学生の列に突っ込み死傷者が出した横浜市の事故、84歳の運転者がブレーキとアクセルとを踏み間違えて病院の正面玄関に突っ込み死傷者を出した栃木県下野市の事故、80歳の運転者でコンビニエンスストアに突っ込み受傷者を出した事故など数多く報道されている。そこで、政府

は、現行の道路交通法上導入されている運転免許更新時における75歳以上の高齢運転者に対する認知機能検査を平成29年3月施行の改正道路交通法にてさらに強化することにした。また、警察や各自治体において、高齢者に対する運転免許の自主返納を推し進める動きも出てきているが、地方都市にて暮らす高齢者にとって利用しやすい移動手段をいたずらに取り上げる動きにならないように注意したい。

ところで、もし、加害者となった高齢者が認知症などの精神上的障害によって「自己の行為の責任を弁識する能力を欠く状態にある」場合には、そ

の本人は不法行為上の損害賠償義務を負わない(民法第713条1項)。その結果、上記交通事故のように死傷者が出た場合、被害者ご本人やその遺族が泣き寝入りすることにもなりかねない事態が生じている。そのよ

うな中、JR東海事件として報道されている最高裁判決が判示された(最高裁判平成28年3月1日第三小法廷判決)。事故自体は平成19年12月7日に起きた事故であるが、

加害者である高齢者の男性(当時91歳)は平成14年ころにはアルツハイマー型認知症に罹患し、平成16年頃には見当識障害や記憶障害の症状が生じ、平成19年2月には要介護4の認定(要介護状態区分5段階のうち上から2番目に重い)を受けていた。事故当時、85歳の奥さんと一緒に生活をしており、長男は別居しているものの、長男の妻が義父母の近隣に住み、奥さんによる男性(義父)の介護を補助していた。しかし、ちょっとした隙に

男性は自宅を単身で出て自宅近くの駅から列車に乗り、1駅先の駅で降車してからホーム下に降りてしまい、同駅に来た列車に轢かれ死亡してしまった。この事故により当然列車は遅

れてしまい、JR東海に経済的損害が生じたことから、JR東海が奥さんと長男に対して損害賠償請求訴訟を提起したものである。

もちろん、上記のとおり、亡くなった男性は「自己の行為の責任を弁識する能力を欠く状態にある」ことからJR東海に対して損害賠償義務を負わないものの、奥さんや長男が亡くなった男性の監督義務者に準じる者かどうかが争われたのである。民法第714条1項には、「自己の行為の責任を弁識する能力を欠く者を監督する法定の義務を負うものが損害賠償義務を負うものと規定されているからである(法定の監督義務者とは親権者や未成年者後見人などのことを言い、同居の家族だからといって当然に法定の監督義務者にはならないことが議論の前提)。

被害回復に向けた大切な問題となる。他方、この範囲を安易に広げてしまえば、高齢者を在宅で介護する親族は認知症などに罹患している高齢者を縛り上げて外に出られないようにと過剰な行動に出てしまうことも懸念され、さらに、在宅介護というも

のに対して萎縮的效果を生じさせ、いままでも懸命に在宅介護を行っていたのに、介護等を行う施設等に家族を入所させる動きを加速させてしまうことにもなりかねない。

上記最高裁は、法定の監督義務者に準じる者かどうかの判断につき、その者(事例では奥さんと長男)自身の生活状況や心身の状況、監護や介護の実態などの諸般の事情を総合考慮して、その者が精神障害者を現に監督しているかあるいは監督することが可能且つ容易であるなど衡平の見地からその者に対して精神障害者の行為に係る責任を問うことが相当といえるかどうかで判断すべきであると判示した。結果的には相当程度限定されることとなったが、この判断内容が被害者やそのご遺族の保護に繋がるといえるのかどうかという難しい問題がいまだ残されていると思う。

## 法律 40 63 法相 R

### 高齢運転者の事故と被害者

高橋 司 たかはし・つかさ

弁護士。1963年生まれ。北海道大学大学院法学研究科修了。「高橋・日浦法律事務所」代表。