

敬和ヘルスケアグループ 第4回 多職種シンポジウム

～認知症患者の事故から見る責任の所在とこれから～

平成 28 年 9 月 23 日（金曜日） 18:15～19:00（45 分）

島津乃荘 地域交流センター（都城市 吉尾町 2200 番地 1 電話：0986-46-2155）

目次

I. デイサービス利用中の抜け出しによる凍死事故.....	1
II. 在宅介護をうける認知症患者の JR 事故.....	1
1. どんな事故だったのか.....	1
2. 妻に賠償損害責任.....	2
3. 賠償額が半額になった理由.....	3
4. 同種の事故は身近に起こりうる.....	3
5. 最高裁判決.....	4
6. 責任の所在と今後.....	4

I. デイサービス利用中の抜け出しによる凍死事故

徘徊（はいかい）癖があった認知症の女性（当時76歳）が通所先のデイサービスセンターから抜け出し、そのまま死亡したのは施設側の責任として、女性の夫ら遺族3人が施設を運営する社会福祉法人「新宮偕同（かいどう）園」（福岡県新宮町）を相手取って計約2964万円の損害賠償を求めた訴訟の判決で、福岡地裁（平田直人裁判長）は9日、施設側の過失を認めて計約2870万円の支払いを命じた。

判決によると、女性は2012年11月にアルツハイマー型認知症と診断され、13年12月から施設に通い始めた。14年1月23日昼ごろ、施設非常口から抜け出し、3日後に施設から約1.5キロ離れた畑で死亡した状態で見つかった。司法解剖で死因は凍死と判明した。

平田裁判長は「施設職員は女性に徘徊癖があることを認識しており、見守る義務があるのに違反した。施設は職員を指導監督するべきだった」と指摘。施設側の「抜け出しても死亡までは予見できない」との主張を退け、「徘徊すれば独力で帰ることはできず、低体温症で死亡することは十分あり得る。義務違反と死亡に因果関係がある」と結論づけた。

平田裁判長は「女性には徘徊癖があり、施設側は警戒すべきだった。すぐに警察に通報するなど最善の対応も取らなかった。」などと指摘。「女性が抜け出すことは予見できなかった」とした施設側の主張を退けた。

※地方裁の判決のため控訴あれば結審はまだ

※出典：読売新聞 WEB、朝日新聞 WEB

II. 在宅介護をうける認知症患者の JR 事故

1. どんな事故だったのか

2007（平成 19）年 12 月 7 日、東海道本線共和駅（愛知県）にある無施錠のホーム側フェンス扉を通り抜けて線路に下りた A 氏（男性・当時 91 歳）が、走行してきた列車にはねられて死亡した。

この影響で東海道本線の上下列車合わせて 20 本に約 2 時間の遅れが発生した。JR 東海は、A 氏の遺族（妻

と子 4 人) に対して事故により発生した振替輸送等の費用相当の約 720 万円の損害賠償を求め、名古屋地方裁判所に提訴した。

A 氏は当時要介護 4、認知症高齢者自立度Ⅳという重度のアルツハイマー型認知症に罹患していたが、施設に入らず在宅で介護されていた。一審の名古屋地裁は、A 氏には判断能力はなく責任能力がなかったとしたうえで、長男が A 氏の介護方針を主導していたとして、長男に A 氏を監督する義務を認めるとともにこの義務を怠ったとした。

さらに、妻についても A 氏の動静を注意し A 氏が徘徊などをしないようにする注意義務があったのに、目を離してしまった過失があるとした。そのことが本件事故につながったとして、名古屋地裁は、妻と長男に対し JR 東海の請求額全額の支払いを命じた。

2. 妻に賠償損害責任

これに対し、二審の名古屋高裁は、一審とは異なり長男の責任を認めず妻の責任のみを認めた。かつ、JR 東海への支払額を 359 万 8870 円に減額をした。

名古屋高裁の妻と長男の責任に対する判断内容は以下のとおりである。

まず責任を負う主体に関して、長男については A 氏とは別居しており介護に関与していたといっても介護を引き受けていたものとはいえず、A 氏の監護義務者などの地位にあったとはいえないとしてその責任を否定した。

一方、妻については

- (1) 妻の立場で A 氏の見守りや介護を行う身上監護の義務がある
- (2) 妻は事故当時 85 歳の高齢者であり要介護 1 の身障者であったが、子らの援助を受けて A 氏の監護をすることは可能であった
- (3) 本件の事故前も A 氏は徘徊をしたことがあった
- (4) A 氏が駅構内への進入など他者に迷惑をかけることも予想できた
- (5) 自宅には A 氏が入り出す場所に A 氏の徘徊防止のために、人が通過した場合に鳴動するセンサーがあったのに、A 氏が徘徊するたびに鳴るのでうるさくて切っていた
- (6) 妻には自宅の外部に開放されている場所に A 氏と二人でいるような場合には、A 氏の動きに注意し、A 氏が徘徊しそうなときには制止するか付き添うべきなどの対応をとるべき注意義務があった
- (7) それにもかかわらず、妻は A 氏と二人だけになっていたときにまどろんで目を離してしまい、それが本件事故につながっているから、(6)の注意義務を怠った過失があるなどとして、損害賠償責任を認めた。

一方、妻らは、「駅係員の監視が不十分であった」「A 氏が線路に下りたとされる共和駅ホーム先端のフェンス扉が施錠されていなかった」として、JR 東海に安全確保義務違反があったという主張をしていた。これが JR 東海の過失と認められれば賠償額の減額もしくは支払義務の不存在につながることになる。

しかし、名古屋高裁は JR 東海に安全確保義務の違反はなかったと判断した。

改札口の通過や駅構内での具体的な A 氏の行動が証拠上明らかでないということ加えて、フェンス扉は施錠されていなかったとはいえ閉じられてはいたから、JR の安全確保義務違反があったまでは認められない、としたのである。

ここで疑問が生じる。名古屋高裁は本件事故の「被害者」である JR 東海の過失を認めなかったのに、妻に支払いを命じた賠償額は JR 東海の損害全額でなく半額のみにとどめたのである。これはどういうことだろうか。

3. 賠償額が半額になった理由

被害者側（損害賠償を請求する JR 東海側）に過失がある場合に損害賠償額が減額されることはよくある。過失相殺と呼ばれるものである（民法第 722 条第 2 項）。しかし名古屋高裁の判決では、既述のとおり JR 東海の安全保護義務違反を認めていない。判決文上も「過失相殺の事由が認められない場合でも」とされており、半額に減額したのは「過失相殺」によるものではないのである。

この点に関して、損害賠償額を決めるにあたり判決の中で検討された要素をいくつか挙げてみる。

- (1) A 氏は多額の資産を有し、妻は 2 分の 1 の法定相続分を有していた
- (2) JR 東海は資本金が 1000 億円を超える日本有数の鉄道事業者であるが、本件事故で被った損害は約 720 万円の財産的損害である
- (3) 鉄道事業者は専用の軌道上を高速で列車を走行させて旅客等を運送し、そのことで収益を上げている
- (4) 社会には、認知症患者のように危険を理解できない者もいる。このような社会的弱者も安全に社会で生活し、安全に鉄道を利用できるように、一定の安全を確保できるものとするのが要請されている
- (5) 鉄道事業者は公共交通機関の担い手として、一層の安全の向上に努めるべきであり、それは社会的責務でもある
- (6) A 氏が本件事故に遭う前に乗降した駅で利用客に対する監視が十分になされていれば、また、降車駅（事故に遭った駅）のホーム先端のフェンス扉が施錠されていれば、本件の事故発生を防ぐことができたとも推認しうる

これらの要素を考慮した上で名古屋高裁は賠償額を半額とする結論を導いている。しかし、この論法は鉄道事業者には不可解なところもあるのではなかろうか。「ホーム端フェンス扉を施錠していなかった」等の事実は「過失」でないのに鉄道事業者の請求額を削ぎ落す一要素として用いられているからである。「過失」はないとしつつ、事実上「過失相殺」的な扱いがなされているからである。

さらに資本について述べた点（2）では、仮に今回の事故が脆弱な経済基盤しかない鉄道事業者の路線で発生した場合はどうなるのか、という疑問が生じ得る。日本には様々な規模の鉄道事業者が存在するが、減額されるかされないかのボーダーラインが不明確である。

ほかに A 氏（の妻）の資産が比較的多いということも減額の要素とされているようであるが、列車と衝突する人物が裕福かどうかは偶然の事象である。

もちろん、鉄道事業者の安全確保への努力は必要である。しかし、過失が認められないのに曖昧な事情で損害賠償額が減額されるとなると、鉄道事業者にとってはいかに安全確保に努めても不意に足元を掬われることになりかねない（しかもいくら減額されるか判決まで判然としない）。

本件事故を個別具体的に観察して妥当性ある結論を導く、という視点でみると、このような調整は必要であったのかもしれない。

しかし、具体的妥当性を求めるあまり曖昧な基準で解決を図ろうとすると、「認知症患者や家族がかわいそう」とか、逆に「家族が認知症患者をちゃんと見ておけ」というような感情論の噴出につながりかねない。

4. 同種の事故は身近に起こりうる

厚労省によれば、2025（平成 37）年には認知症患者数が 700 万人に達するという推計もある。介護を理由とする退職や介護疲れによる事件が社会的な問題になって久しい。

厚労省は「認知症施策推進総合戦略（新オレンジプラン）」により、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。そのなかでは「認知症患者の安全確保」も挙げられている。しかし、安全確保が功を奏せず、それが監督困難な認知症患者による他者加害にもつながった場合には責任を

どう分配するべきであろうか。親族などの個人に責任負担させるのか、鉄道事業者に受忍させるのか、保険などの拡充で対応させるのか、それとも広く社会の問題として国民全体で税金等により負担させるのか。認知症患者の事故への対応については、個々の法的紛争という考え方でなく、社会全体の問題としても考える必要がある。私もみなさんも将来、監督の目をすり抜けて似たような事故を起こし、親族が責任を問われるかもしれないのである。

出典：東洋経済オンライン（小島好己：東京神谷町綜合法律事務所弁護士）

5. 最高裁判決

男性の妻に賠償を命じた2審名古屋高裁判決を破棄、JR東海側の逆転敗訴を言い渡し判決が確定した。長男は、介護を担う者として自覚していた。監督義務を引き受けたと言える。認知症だったAの見守りを母親にさせ、自身の妻Bに外出時の付添い他Aの生活全般の介護をさせ、週6回のデイサービスの利用体制を組み、自身も月に3回顔を出し、これは専門家ではない通常の親族が行う介護体制としては十分に徘徊防止措置を整えていたものと言える。また、数年の間で単独で徘徊したのは2回だけであり、現時点での施設入所はAにとって望ましいものでないとする介護実態に詳しいAの次女Cの助言ももつともで、その助言に従い施設入所に至らなかったことはやむを得ないといわねばならない。事件当時玄関のセンサーが切られていた事に関しては、Aの実態からすればセンサー設置自体が過大な要求と言わざるを得ないのであって、センサーを切っていた事をもって監督義務を怠っていたとは言い難い。

現在の高齢者介護は、個人や家族の介護労務をもっては限界があって、公的、私的な保険医療サービスおよび福祉サービスと緊密に連携して適切な介護を行う必要がある、また複数の関係者が分担、協力しあう必要もあり、要介護者の意思や、心身の状態及び生活の状況に配慮しつつ、これらサービスを利用し、関係者の協力を得て、人的、物的に効果的な介護体制を構築し、この体制が効果的に機能しているかを見守ることが重要であって、この介護体制の構築等が責任無能力者の第三者に対する加害行為の防止に通ずるものと言える。この点からして、長男始めAの家族らの行ってきた介護・監督体制はAの意思を尊重し、かつ、その心身の状態及び生活の状況に配慮した人的、物的に必要なにして十分な介護体制と評価できる。また、チャイムは事務所に入りする客の出入りを把握するためのものであり、この装置の不作動を捉えて介護、監督体制の欠陥とみることは相当ではない

6. 責任の所在と今後

家族側の弁護団の浅岡輝彦弁護士は、判決を受けて行った会見でこう述べた。「認知症の高齢者が起こした事故の損害はどう回復すべきなのか、国の政策はどうしていくべきなのか。そう簡単ではない。慎重に検討すべき」と問題を提起している。

家族の会の高見国生代表理事は、「認知症が原因となる事故は完全には防げない。その損害を社会として救済する仕組みがやはり必要ではないか」と持論を展開。「どちらか一方が負担しなくても済むような制度を考えて欲しい。今回のような問題はこれからも起こり得る。皆が安心できるようにしてもらえれば」と述べた。民法の規定では、認知症などにより責任能力のない人が第3者に損害を与えてしまった場合について、監督義務のある人が賠償することとされている。今回の裁判では、この監督義務を家族に負わせるべきかが争われた。

判決ではこの点について、当事者の生活・心身の状況や日常的な関わり方、介護の必要度などを総合的に考えたうえで、それぞれ個別に判断されるべきと指摘。詳しい事情を勘案し、ケース・バイ・ケースで決めるべきだという見解を初めて示した。今回は家族の監督義務を認めなかったが、これから別の異なる事故が起きて同

じように法廷で争われた場合は、逆の判断になることもあり得るという結論だ

家族の会の田部井康夫副代表は、1日の会見でこう語っている。「今回の裁判は本当に不幸なことが重なって起きた。91歳の男性が亡くなられ、とても悲しいことだ。ただ私は、結果としてJR東海が提訴してくれてよかったとも思っている。認知症は社会の問題。もっと関心が向いていくとありがたい」