論点

認知症列車事故裁判は国会の不作為の産物

認知症700万人社会到来の前に民法改正を

参院議員政策担当秘書　岡田裕二

認知症は高齢社会の日本に突き付けられた深刻な課題だ。厚生労働省によると、12年時点で認知症高齢者は国内に約460万人いると推計され、25年には約700万人にも膨れ上がる。65歳以上の5人に1人が認知症になる計算だ。

そんななか、3月1日に最高裁が判決を下した認知症列車事故訴訟は、世間の多くの耳目を集めた。事故は07年12月、愛知県大府市で発生した。認知症で「要介護4」だった当時91歳の男性が、当時85歳だった妻がうたた寝をした隙に外出し、駅構内で電車にはねられたというものだ。JR東海が列車の遅延損害金など約720万円の損害賠償を求めて、遺族側を提訴したが、最高裁は名古屋高裁判決を破棄し、男性の妻と長男の賠償責任を認めず、JR東海の敗訴が確定した。

最高裁判決には、特別養護老人ホームなど認知症高齢者の受け入れ態勢が十分に整っておらず、介護離職や老老介護が社会問題化している現状を踏まえ、認知症高齢者の家族に過度な負担が及んではならないという配慮が見えた。

しかし、今回の判決を手放しで喜ぶこともできない。判決文では、認知症高齢者の面倒を甲斐甲斐しく見た者ほど「日常的な接触の程度」は深くなり、それにつれて「監督義務」も重くなり、事故が発生した際の賠償責任も重大になる、と論じたのである。

この考え方が前例になれば、認知症高齢者の家族の多くは在宅介護を放棄するだろう。さらに言えば、「日常的に接触」する者の賠償責任が大きいのであれば、訪問介護の介護士も責任を問われる可能性が生じる。施設介護なら最悪の場合でも施設の長を代表とする施設全体で責任を負うことになるが、訪問介護の場合は介護士が直接責任を背負わざるを得なくなる。介護業界からの人材流出がますます深刻化することになるだろう。

時代遅れの民法

民法714条1項では、精神病患者や認知症高齢者などの責任無能力者が与えた損害は、その者の「監督義務者」が代わって賠償すると規定している。

> 民法第714条1　前二条の規定により責任無能力者がその責任を負わない場合において、その責任無能力者を監督する法定の義務を負う者は、その責任無能力者が第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、監督義務者がその義務を怠らなかったとき、又はその義務を怠らなくても損害が生ずべきであったときは、この限りでない。

問題となるのは「法定の義務を負う者」という規定だ。この「法定監督義務者」については、永らく「禁治産者」の法定後見人、そして精神障害者の保護者がそれに当たると理解されてきた。

しかし、99年の民法改正で禁治産者制度とその後見人制度の規定がともに廃止され、13年の精神保健福祉法の改正により、精神障害者の保護者制度も廃止された。そのため、この「法定の義務を負う者」については、現在「法定」に対応する実際の法律が存在しない状態になっている。

この問題は、判決のなかで大谷剛彦裁判官も指摘しているところだが、責任無能力者の賠償責任の帰属に関する哲学を曖昧にしたまま、取り急ぎ精神障害者の家族などからの声の高まりを受けて部分修正を繰り返した結果、民法第714条と辻褄が合わなくなってきたことだ。そうであれば、これは立法府たる国会の重大な過失だ。いつまでも時代にそぐわないかたちで民法を放置した国会の不作為が、責任無能力者の賠償責任を巡る裁判沙汰を産んだとも言える。

今や、民法714条の「法定」の文言が持つ意味が希薄化し、事実上法律に定めのない立場の者まで裁判所の裁量で「法定」監督義務者にされてしまっている。それが今回の裁判の問題の本質である。

そうであるならば、この「法定」の持つ意味を今一度限定し、法律の過度な拡大解釈を防ぐために、民法第714条を以下の文に改正することを提案したい。アミ掛けが追加される部分だ。

> 民法第714条1　前二条の規定により責任無能力者がその責任を負わない場合において、その責任無能力者を監督する法定の義務を負う者は、その責任無能力者が第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、監督義務者についてこの法律その他の法律に定めがないとき、監督義務者がその義務を怠らなかったとき、又はその義務を怠らなくても損害が生ずべきであったときは、この限りでない。

但し書きで、賠償責任を負う者の対象要件として法律の明確な定めを求める。これにより、法律に規定がない者にまで賠償責任を負わせる考え方は、今後通用しないことになる。

諸外国でも責任無能力者の範囲を限定する立法が多くなってきている。また、監督義務者が賠償責任を負うという考え方自体が、欧米ではそもそも希薄だ。

認知症700万人社会に向かいつつある日本でも、法整備の遅れによって犠牲になる高齢者及びその家族が生じてはならない。今回の認知症列車事故裁判が世間の関心を集めたことを契機に、可及的速やかに必要な法制度の見直し作業に入るべきだろう。それは立法府の重要な責務ではないか。

被害者の救済

今回の判決が残したもうひとつの大きな課題は、被害者の救済である。家族に賠償責任がないとした以上、被害者はどのように損害を補償され、救済されるべきか。この問題は、社会全体に投げかけられた大きな宿題となった。

今回の事故では、相手がJR東海という大企業であったため、世間の受け止め方は遺族の賠償義務が否定されたことについて概ね好意的だった。しかし、仮に被害者が個人であった場合、誰も賠償責任を負わないとする最高裁の判決を、世間は果たして受け入れただろうか。

認知症高齢者を介護する家族が加入できる保険制度について、現在一部の民間保険でも対応されつつあるが、やはり公的制度の一環として、認知症と診断されれば自動的に加入できる賠償責任保険などを整備すべきではないか。

最高裁判決を受けて自民党では3月3日、「家族の絆を守る特命委員会」が開催された。委員長の古川俊治・厚労部会長は、「損害を受けた側が、泣き寝入りにならないようにする必要がある」などと指摘し、賠償責任保険のあり方について今後検討する方針を明らかにした。

諸外国を見渡しても、精神障害者の加害行為までカバーする賠償責任保険を、国や自治体が提供している例はない。しかし、例えばニュージーランドでは、自動車事故や労災事故など事故の状態にかかわらず、すべての被害者に対して給付を行う、自己申告型の事故補償制度が公営の社会保険として存在する。被害者はこの制度によって加害者の故意・過失の有無にかかわらず補償を受けることができるという「ノーフォルト保険」だ。一方で、被害者から加害者に対する民事請求権も廃止されている。

仮に日本にも導入した場合、前述したような民法の一部改正にとどまらない、これまでの日本の民法の賠償責任の概念を根本から覆すものになる。しかし、世界に先駆けて認知症大国となる日本にとっては、これぐらいのパラダイムシフトも必要なのではないかと考える。

国会でもこの問題について、熱心な議論が交わされることを期待したい。私も当事者意識を持って今後この議論に臨んでいきたい。