

# 「JR 東海事件」後の対応と課題

幸 田 功

神戸学院経済学論集

第53巻 第4号 抜刷

令和4年3月発行

# 「JR 東海事件」後の対応と課題

幸 田 功

## 1 はじめに

「JR 東海事件」とは、認知症の高齢者が線路内に立ち入り発生した鉄道事故による損害について、鉄道会社が、死亡した当該高齢者の家族に対して損害賠償を請求した一連の裁判であり、認知症の人の介護という問題からも社会的に大きく注目された（「認知症鉄道事故裁判」などとも呼ばれる。）。

この事件について、最高裁判所が下した判決の評価と、精神上の障害を有する加害者の<sup>(1)</sup>監督者義務者等の責任を規定する民法714条に関する解釈については、民法学者により数多くの評釈が発表されている。また、判決後の認知症の人が損害を発生させた場合への社会の対応については、地方自治体による認知症事故救済制度が広がりを見せるなど日々前進している。

本稿では、認知症の人が鉄道事故等により損害を発生させた場合に関して、上記の最高裁判決後の約6年間の社会の対応と今後の課題について考察する。

なお、本稿は判例の評釈が目的ではないため、「JR 東海事件」の事案の概要は筆者が注目した点以外は簡潔なものとし、第一審・第二審の判断については最小限に抑え、最高裁判決の内容やその評価、民法の規定に関する議論については要点のみを解説することにする。これらの詳細については本稿の最後に挙げる参考文献等を参照して欲しい。

---

(1) この裁判の中での「加害者」は損害賠償を請求された認知症の高齢者である。

## 2 「JR 東海事件」について

### (1) 事案の概要

平成19年12月7日の午後4時50分～5時00分頃、徘徊の症状を伴う重度の認知症にり患したA（91歳、要介護4の認定を受けていた）は、愛知県内にある自宅でAの妻Y1（当時85歳、要介護1の認定を受けていた）が7～8分ほどまどろんだ間に自宅から外出し、X旅客鉄道会社の駅構内の線路に立ち入り、午後5時47分頃、同駅を通過する快速列車に衝突して死亡した。

Aは過去にも1人で外出して数時間行方不明になったことが平成17年と平成18年に各1回あった。Aと同居する妻Y1、神奈川県に在住し1か月に3回ほど週末に愛知県の自宅に戻る長男Y2（大手信託銀行の取締役審査部長、執行役員不動産業務部長などを歴任）、Y2の妻BやY2の妹C（介護福祉士の有資格者）ら家族と協力し合って、デイサービス施設も利用しつつ、Aの自宅にてAの状況に配慮しながら十分と思われる在宅介護を行っていた。なお、Aは後見開始の審判を受けておらず、Y1やY2はAの成年後見人ではなかった。

本件の事故当時、Aは乗車切符や現金を持っていなかったが、最寄り駅の自動改札を通過したようである。また、Aが事故に遭った最寄り駅から1つ先の駅ホーム先端のフェンス扉が施錠されていたら、本件事故の発生を防止することができたと推認される事情があった。

Aは、本件事故当時、相当多数の不動産を所有するとともに、5000万円を超える金融資産を有していた。他方、Xは、資本金の額が1000億円を超える日本有数の鉄道事業者である。

本件事故により、上下20本の列車に約2時間の遅れが生じ、他社線へ振替乗車した人数は約2万2000人であったようである。

Xは、本件事故により、約720万円（内訳は、旅客対応人件費が約184万円、他社線への振替乗車費用が約534万円、その他）の損害を被ったとして、Y1・Y2らに対して損害賠償の支払いを求めて訴えを提起した。

## （2）損害賠償請求の法的根拠

ここでXの損害賠償請求に関する民法の規定を確認する。まず、①Aに責任能力<sup>(2)</sup>が認められれば、Aが民法709条により損害賠償義務を負い、それがY1・Y2らに相続されることになる。また、②Aに責任能力が認められなければ、民法713条によりAは賠償責任を負わないが、民法714条1項本文により、Y1やY2がAを「監督する法定の義務を負う者」に該当すれば、AがXに加えた損害についてY1やY2が責任を負うことになる。しかし、同条同項ただし書により、Y1やY2がAを監督する「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、Y1やY2は責任を負わなくてもよいとされる。もっとも、上記の「義務を怠らなかった」ことや「その義務を怠らなくても損害が生ずべきであった」ことを（被害者ではなく）監督義務を負う側が立証できないと、同条同項ただし書の適用は認められず、Y1やY2は免責されないことになる（「中間責任」と呼ばれる。）。そして、その立証はかなり困難であるとされているため、民法714条1項ただし書が適用された判例はほとんどないとされる。さらに、③Y1やY2がAに対する監督義務を負い、Aの他者への加害行為を防止しなかったことを理由にY1やY2が自己の不法行為として民法709条により賠償責任を負う場合もある（最判昭49・3・22（未成年者の監督義務者のケース））。もっとも、③の場合は、被害者側が、監督義務者の過失や、監督義務違反による行為と結果との間の因果関係を立証できなければ、被害者からの損害賠償請求は認められないことになる。

## （3）裁判所の判断

第一審（名古屋地判平成25年8月9日民集70巻3号745頁）は、まず、Aの

---

（2）責任能力は、自己の行為の是非を判断できるだけの知能と定義され、大体の目安として12歳程度の知能が挙げられることが多い（潮見佳男「債権各論Ⅱ 不法行為法〔第4版〕」（新世社、2021）106頁）。

（3）例外的に認められたケースとして、最判平27・4・9（サッカーボール事件）がある。

## 「JR 東海事件」後の対応と課題

責任能力を否定したうえで、Y1については民法709条の責任を認め、Y2については事実上の監督者であったとして民法714条の準用により責任を認め、Xの約720万円の賠償請求の全額が認容された。Y1とY2が控訴した。

第二審（名古屋高判平成26年4月24日民集70巻3号786頁）は、Y1に民法714条による責任を認め、Y2の責任は否定した。そして、不法行為法における損害の公平の分担の精神に基づいて諸事由を総合考慮することで、Y1が賠償責任を負うべき額は、損害額の5割に当たる約360万円であるとした。Xが上告受理申立てをし、続いてY1も上告受理申立てをした。

最高裁判所第三小法廷（最判平成28年3月1日民集第70巻3号681頁）は、法定の監督義務者について次のように判示し、Y1・Y2の責任を否定した。

かつては、精神上の障害による責任無能力者について監督義務が法定されていたものとして、平成11年改正前の精神保健及び精神障害者福祉に関する法律22条1項の「保護者」や同じく平成11年改正前の民法858条1項の禁治産者に対する「後見人」がいた。しかし、その後の法改正により、本件の事故が発生した「平成19年当時において、保護者や成年後見人であることだけでは直ちに法定の監督義務者に該当するということはできない」。また、「民法752条は、夫婦の同居、協力及び扶助の義務について規定しているが、これらは夫婦間において相互に相手方に対して負う義務であって、第三者との関係で夫婦の一方に何らかの作為義務を課するものではなく…、同条の規定をもって同法714条1項にいう責任無能力者を監督する義務を定めたものということではできず、他に夫婦の一方が相手方の法定の監督義務者であるとする実定法上の根拠は見当たらない」。したがって、精神障害者と同居する配偶者であるからといって、その者が民法714条1項にいう「責任無能力者を監督する法定の義務を負う者」（以下「法定の監督義務者」とする。）に当たるとすることはできないとした。

これにより、上記の法改正以降、現行法の下においては、成年の責任無能力者については、「法定の監督義務者」は存在せず、民法714条1項が適用されることはないことになった。このため、最高裁判所は、Y1もY2も、Aの「法

定の監督義務者」（民法714条1項本文）には該当しないとした。

しかし、最高裁判所は、続けて、「もっとも、法定の監督義務者に該当しない者であっても、責任無能力者との身分関係や日常生活における接触状況に照らし、第三者に対する加害行為の防止に向けてその者が当該責任無能力者の監督を現に行いその態様が単なる事実上の監督を超えているなどその監督義務を引き受けたとみるべき特段の事情が認められる場合には、衡平の見地から法定の監督義務を負う者と同視してその者に対し民法714条に基づく損害賠償責任を問うことができるとするのが相当であり、このような者については、法定の監督義務者に準ずべき者として、同条1項が類推適用されると解すべきである」とした。そして、ある者が、精神障害者に関し、このような法定の監督義務者に準ずべき者（以下「準監督義務者」という。）に当たるか否かは、

- ①その者自身の生活状況や心身の状況
- ②精神障害者との親族関係の有無・濃淡
- ③同居の有無その他の日常的な接触の程度
- ④精神障害者の財産管理への関与の状況などその者と精神障害者との関わり  
の実情
- ⑤精神障害者の心身の状況や日常生活における問題行動の有無・内容
- ⑥これらに対応して行われている監護や介護の実態

など「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かつ容易であるなど衡平の見地からその者に対し精神障害者の行為に係る責任を問うのが相当といえる客観的状況が認められるか否かという観点から判断すべきである」とした。

この基準を示したうえで、最高裁判所は、まず、Aは、平成14年にはアルツハイマー型認知症に罹患していたと診断され、平成19年2月には要介護状態区分のうち要介護4の認定を受けた者であり、本件事故に至るまでにAが1人で外出して数時間行方不明になったことが平成17年及び同18年に各1回の合計2回だけであった（上記基準⑤）という事実を指摘した。そのうえで、Y1につ

## 「JR 東海事件」後の対応と課題

いて、長年Aと同居していた妻で、Y2らの了解を得てAの介護に当たっていた（同②・③）ものの、本件事故当時85歳でY1自身が要介護1の認定を受けており、Aの介護もY2の妻Bの補助を受けて行っていた（同④）という事実を指摘した。その上で、「Y1は、Aの第三者に対する加害行為を防止するためにAを監督することが現実的に可能な状況にあったということとはできず、その監督義務を引き受けていたとみるべき特段の事情があったとはいえない。」として、Y1は、Aの準監督義務者に当たらないとされた。同様に、最高裁判所は、Y2について、Aの長男（同②）であり、Aの介護に関する話合いに加わり、妻BがA宅の近隣に住んでA宅に通いながらY1によるAの介護を補助していたものの、Y2自身は、横浜市に居住して東京都内で勤務していた（同①）もので、本件事故まで20年以上もAと同居しておらず（同③）、本件事故直前の時期においても1か月に3回程度週末にA宅を訪ねていたにすぎない（同③④）という事実を指摘した。その上で、「Y2は、Aの第三者に対する加害行為を防止するためにAを監督することが可能な状況にあったということとはできず、その監督を引き受けていたとみるべき特段の事情があったとはいえない。」として、Y2も、Aの準監督義務者に当たらないとされた。（※（ ）は筆者が記述）

なお、最高裁判所第三小法廷は、裁判官全員一致の意見で、Y1とY2の賠償責任がないという結論を出したが、その理由については意見が分かれている。すなわち、裁判官5名中3名の多数意見は、上記の通り、Y1もY2も「法定の監督義務者」ではなく、また「準監督義務者」にも該当しないから、Y1とY2は民法714条1項の責任を負わないとした。これに対し、岡部裁判官と大谷裁判官の意見（＝多数意見と結論は同じだが、理由が異なる）は、Y2は「準監督義務者」に該当するが、民法714条1項ただし書の適用により、Y2は免責されるとした。

#### （4）最高裁判決の評価

世間の評価やマスメディアの論調は、家族に賠償責任を認めた第一審・第二審の判決に対して批判が大きかった。これに対し、最高裁判所の判決は、介護の現場に理解を示した判断であり、第一審・第二審の判決に対する逆転判決であるとして、世間やマスメディアには好意的に受け止められた。

しかし、民法学者からは、次のような問題点が指摘されている。

まず、上記の最高裁判所の多数意見では、民法714条1項の「法定の監督義務者」が存在しないことになる。となると、現行法の下では、成年の精神障害者の行為によって損害を受けた被害者は、加害者が責任無能力者として民法713条によって免責され、また、民法714条の適用もないことになるから、当然には不法行為法によって救済されないことになるという問題が生じてしまうのである。

また、最高裁判決は、上記のように介護者等が「法定の監督義務者」に該当しなくても、「準監督義務者」に該当する場合には賠償責任を負うとして、被害者が救済される可能性を認める。しかし、最高裁判所が示した上記①～⑥の基準からは、いかなる介護を行うと「準監督義務者」に当たるのか、または当たらないのかを事前に判断するのは困難である。例えば、同居家族以外の者でも、責任無能力者に対する監督の態様が単なる事実上の監督を超えるなど、その監督義務を引き受けたとみるべき特段の事情が認められる場合には、「準監督義務者」として賠償責任を負わされる可能性がある。このような明確でない基準が存在すると、介護している認知症の人が損害を発生させた場合に自分が「準監督義務者」に該当し賠償責任を負わされてしまうことを恐れて、積極的な介護が放棄されてしまうなど介護の現場に萎縮の効果を与える危険や、損害の発生を恐れて、認知症の人を閉じ込めてしまう行動に向かわせる恐れがある。また、介護をする人が、自分が「準監督義務者」に該当するのかどうかを明確

---

（4）繰り返しになるが、最高裁判所第三小法廷の裁判官5人中2人は、Y2が「準監督義務者」にあたると判断している。



## 「JR 東海事件」後の対応と課題

に判断できなければ、事故防止への努力や事故に伴う損失分散（後述の責任保険への加入など）のインセンティブが働かなくなることに繋がるという点も問題視されている。

### 3 最高裁判決後の対応

#### (1) 国の取り組み

最高裁判決から2か月後の2016年5月に開催された第4回の「認知症高齢者等にやさしい地域づくりに係る関係省庁連絡会議」において、厚生労働省や国土交通省など複数の府省庁から構成される「認知症高齢者等による事故等の実態把握に関するワーキンググループ」が設置され、各府省庁により認知症高齢者等による事故等に関する実態把握が行われることとなった。そして、2016年12月に開催された第5回の同連絡会議において、(1)「事故等の未然防止・早期対応の必要性」と、(2)「起こりうる損害への備え・事故等が起こった場合の損害への対応」という2つの課題についての今後の施策等の検討結果が公表された。まず、(1)の課題については、①地域における見守りの体制整備の推進、②認知症に地域で関わるのが想定される職域における取組、③鉄道事故等の未然防止に向けた設備・ハード面への対応が挙げられた。<sup>(5)</sup>次に、(2)の課題については、「責任能力がなく、また監督責任者がいない場合の被害者救済のあり方については、認知症の方に限らず、責任能力と賠償責任に関する法制上の課題等も含めた議論が必要」とされた。また、「責任能力に関わりなく幅広く損害をカバーする仕組みについては、認知症の方などが社会生活を営む上で、生活のあらゆる場面が想定される中で、その範囲をどう考えるか、財源、モラルハザードへの対応も含め幅広い議論が必要であり、直ちに新たな制度的な対応を行うことは難しい」とされた。加えて、認知症に起因する事故・トラブル等は、一定件数発生しているが、損害額が高額となる事案が頻繁かつ多発して

---

(5) 国土交通省は、踏切道に取り残された認知症高齢者等の歩行者を救済するため、検知能力の高い障害物検知装置や非常押しボタンの設置を推進する、とされている。

いるという事実は確認されなかったことと、民間保険も開発が進められていることが指摘された。

上記のように、国としての被害者救済の新たな制度の創設は見送られることになった。しかし、超高齢社会の進行とともに認知症高齢者の数も増加し続けており、2025年には約700万人、65歳以上の高齢者の約5人に1人に達することが見込まれているとされている<sup>(6)</sup>。このため、国が新制度の創設を見送っても、何らかの対応策は必要となる。その対応策として、次の(2)で述べる民間の保険制度が拡充されており、また、(3)で述べる地方自治体が運営する認知症事故救済制度も広がりを見せている。

## (2) 民間の保険会社による対応

民間の保険会社による保険商品がJR東海事件の事実関係を念頭に置き改定・開発されている<sup>(7)</sup>。

潜在的な加害者が入る個人賠償責任保険（責任保険、サードパーティー保険）では、従来の被保険者の範囲が監督者の同居・別居を問わないというように拡大され、保険の対象となる範囲も物的損害を伴わない電車の運行不能等による損害についても含まれている。また、事故の潜在的な被害者が加入する損害保険（ファーストパーティー保険）では、鉄道会社が自ら加入して、車両や鉄道施設の修理費、代替輸送費用などが補償される内容となっている。

## (3) 地方自治体が運営する認知症事故救済制度

国による救済制度が見送られたことにより、独自の救済制度を設ける地方自治体が増えてきている。

地方自治体による認知症事故救済制度の概要は次のようなものである。地方

---

(6) 認知症施策推進総合戦略（新オレンジプラン）の冒頭の記述を参照。

(7) 渡部英洋「認知症高齢者等による事故の保障について」（共済総研レポート、2017.6）44頁

## 「JR 東海事件」後の対応と課題

自治体が民間の保険会社と個人賠償責任保険契約を結び、認知症の人が自治体に登録する。認知症の人や家族による保険料の負担の有無は各自治体によって異なり、負担しない場合は自治体の予算から支出される。そして、認知症の人が加害事故を起こして他人に損害を与えた場合、この被害者から損害賠償請求された認知症の人やその家族は民間保険会社に保険金の支払いを請求する。この請求を受けて保険会社は、審査後に保険金を被害者に支払うことになる。この場合、被害者が支払われた保険金に不満があるときは、保険金を超える分を認知症の人やその家族に対して損害賠償請求をすることになる。

瀬川信久教授は、この認知症事故救済制度の注目点として、①保険される認知症高齢者及びその家族を地方自治体がとりまとめることにより、保険会社が個別に責任保険契約を締結する手間を軽減している点、②地方自治体が全住民から徴収した税金から保険料を支出し、地域の人々が分担している点、③以上のことについて自治体の長や議会がイニシアティブをとって住民の理解を得て、住民も納得している点の3点を挙げる。<sup>(8)</sup>

2017年11月に神奈川県大和市が最初に認知症事故救済制度導入し、それ以降、住民の負担の有無、補償の限度額など制度の内容は様々であるが、導入する市区町村は増えている。中でも特に注目されているが、「認知症の人にやさしいまち『神戸モデル』」<sup>(9)</sup>である。

この「神戸モデル」の概要は次のようになっている。認知症の人やその家族が安心・安全に暮らしていけるように、65歳以上の神戸市民を対象に早期受診を支援する「診断助成制度」と、認知症の方が外出時などで事故に遭った場合に救済する「事故救済制度」の2つの柱から構成される。さらに、後者の「事故救済制度」は、「見舞金（給付金）」と「賠償責任保険」との2階建ての構造となっている。まず、「見舞金（給付金）」は、認知症と診断された人の行為が

---

(8) 瀬川信久「不法行為における法と社会」（信山社、2021）39頁、40頁

(9) 「認知症の人にやさしいまち 神戸モデル」<https://kobe-ninchisho.jp/kobe-model/>

原因となって、人身傷害又は財物損壊を伴う損害が発生した場合、その認知症の人の賠償責任の有無にかかわらず、被害者に見舞金（給付金）が支給される制度である。次に、「賠償責任保険」は、認知症と診断された人が事故を起こし、その認知症の人や家族が賠償責任を負った場合に備え、神戸市が保険料を負担して賠償責任保険に加入できる制度である。賠償責任保険に加入するには認知症と診断される必要があるため、賠償責任保険の加入が認知症診断を促すインセンティブとなっている。このように、賠償責任保険の加入と認知症の診断が有機的に連携するしくみとなっている点が神戸モデルの特徴とされる<sup>(10)</sup>。令和3年10月末時点で、診断助成制度の認知機能検診は、制度開始から2年間で約4万人が受診し、事故救済制度の賠償責任保険には約6,500人が登録している。そして、これらにかかる費用（年間約3億円）の財源は、個人市民税均等割を年間400円増額することで、市民に広く負担してもらうことでまかなわれていることとなっている。

#### (4) 責任無能力者制度の法改正

現行の民法の制度とJR東海事件の最高裁判決によれば、加害者が責任無能力者でこの者の介護者が法定の監督義務者や準監督義務者に該当しない場合には、この責任無能力者が十分な資産を有していて、かつ、被害者が重大な損害を被ったとしても損害賠償制度によっては救済されないことになる。そこで、学説上では、認知症の人を含む精神障害の人が発生させた損害の被害者を救済するために、民法713条、714条の現行法下での解釈論だけでなく、同条の改正に向けていくつかの提案がされている。法改正として提案されているのは次のような内容である。<sup>(11)</sup>

まず、精神上の障害を理由とする責任無能力者の損害賠償義務を否定する民

---

(10) 窪田充見「責任無能力者の不法行為と監督者責任」『現代家族法講座（第4巻）後見・扶養』（日本評論社、2020）188頁

(11) 比較法的分析については、窪田・前掲注(10)181頁～185頁を参照。

## 「JR 東海事件」後の対応と課題

法713条を廃止してはどうかという提案がある。イギリス法、アメリカ法においては、そもそも責任能力という概念自体が認められていないため、責任無能力を理由とする免責の仕組みはなく、また、フランス民法においては責任能力の概念はあるが、責任無能力を理由とする免責はない。

次に、現在のわが国の民法にある責任無能力者の損害賠償責任は否定して、法定の監督義務者の責任を問う規定を前提に、ドイツ民法のように、責任無能力者が生じさせた損害について、被害者が監督義務者の責任を追及することができない場合には、一定の制限の下で、衡平の観点から責任無能力者の賠償責任を認めるとする「衡平責任」の規定を新設してはどうかという提案もある。

もっとも、民法の713条や714条を改正する国としての具体的な動きはまだないようである。責任能力に関する（民法712条・）713条・714条の規定は、1896年（明治29年）に制定されて以来、一度も実質的な改正がされていない。1999年（平成11年）に従来の禁治産者・準禁治産者制度が、ノーマライゼーションの理念を取り入れて被後見人・被保佐人・被補助人からなる成年後見制度に改められた際にも見直しはされなかった。不法行為法が属する債権法については、2017年の大規模な改正があったが、不法行為法の分野では、民法722条1項で中間利息の控除に関する規定が準用されるとされたことと、時効期間に関する民法724条が改められただけである。近年、債権法以外の分野も、成年年齢、相続法、相隣関係や共有に関する法改正が相次いでいるが、不法行為法についても法改正を検討すべき時期にあるのではないだろうか。

## 4 今後の課題

### (1) 実現すべき利益 — 事故抑止の必要性

JR 東海事件の場合のように、認知症の人の行為により他人に損害を発生させる場面においては、次の3つの利益への配慮が必要であろう。すなわち、①認知症の人が自由に行動できる利益、②被害者が損害から救済される利益、③認知症の人の介護にあたる家族等が、被害者から損害賠償請求をされる心配を

せずに安心して介護を続けられる利益である。これら3つの利益の関係は、①の利益を実現するためには、③の利益を確保する必要があるが、それでは②の被害者の利益は損害賠償請求によっては救済されにくくなる。また、②の被害者の救済の利益を実現しようとする、認知症の人に損害賠償請求ができない場合には介護にあたる家族等が監督義務者として賠償責任を負うことになるため③の利益を確保できなくなる。そうなると認知症の人の介護にあたる家族等は、介護を放棄するか、又は①の認知症の人が自由に行動する利益を制約する形で介護を行うことになる恐れがある。

このように、上記の3つの利益はどれも重要であるが、新たな制度を考える際には、すべてを同時に完全に満たすことは難しい。しかし、もしも責任無能力者による事故の発生自体を完全に抑止することができるのであれば、すべてを同時に満たすことができる。現実の問題として、責任無能力者による事故の発生を完全に抑止することはできなくても、発生件数を減らすことができる方法があるのであれば、新制度の設計にあたってはその方法についても検討するべきである。

JR東海事件の裁判においては、被害者は鉄道会社で認知症の人が加害者であったが、裁判を離れば、認知症の人は尊い生命を失い、その家族は自分の大切な家族を失うという重大な被害を受けている。そうであれば、JR東海事件では全員が被害者であったともいえる。また、このことに加えて、発生した事故が列車事故の場合は、JR東海事件の裁判では問題とはならなかったが、事故による予定変更のために数多くの鉄道利用者が損害を受けていることも見落としてはならず、やはり事故の発生の抑止は重視されるべきである。

また、制度設計に当たって、今や認知症は誰もが関わる可能性のある身近な病気であるし、<sup>(12)</sup>制度は継続可能なものである必要があるから、みんなで認知症の人を支え合うという視点から制度を設計することも重要であろう。

---

(12) 前掲注(6)新オレンジプランの冒頭の記述を参照

## 「JR 東海事件」後の対応と課題

以下では、上記の①②③の利益に加えて、事故発生を抑止するという目的とみんなで支え合うという視点から、JR 東海事件後の対応について検討し、今後の課題について述べる。

### (2) 個人保険・自治体保険の課題

保険によって被害者が救済されるのであれば、認知症の人の介護者も高額な賠償義務を課される不安から解放されるし、その結果、認知症の人が自由に行動できる利益の確保にも繋がるのが期待できる。また、加害者側が無資力であっても被害者の救済が図られる。さらに、事故発生を抑止には直結しないが、認知症の人をみんなで支え合うという視点からは望ましい方法だといえる。

しかし、まずは当然のことながら、保険である以上、そのメリットを享受するためには保険に加入していなければならない。保険料を負担する資力の有無の問題もあるが、資力の問題はなくても、最高裁判所の判断のように「準監督義務者」の範囲が不明確であれば、認知症の人の介護者が保険に加入しようとするインセンティブは働きにくいであろう。また、地方自治体が運営する損害保険制度については、高齢者の割合が高い自治体では保険料が高額になるであろうから、保険料の費用負担の問題のために自治体として損害保険制度を導入・維持することが難しいと推測できる。さらに、損害責任保険では、加害者側に法律上の賠償責任が認められない場合には、見舞金補償以外では被害者は救済されないことになってしまうという問題がある。

次に、損害発生リスクが高い人が加入する傾向が高まり、それに応じて保険制度を維持しようとする結果、保険料が高額になるといった逆選択の問題がある。加えて、保険によって守られることで安心が生じて損害発生防止措置が取られなくなるようなモラルハザードの問題もある。これは、事故発生を抑止という点からは看過できない。もっとも、逆選択もモラルハザードも、それらが本当に起こるのか、起こる場合の影響はどの程度なのかについては検証する必要があるだろう。

(3) 不法行為法による事故発生の抑止

学説上で提案されている責任能力制度の見直しや衡平責任の制度を新設することは、被害者の救済に繋がる点で有効である。もっとも、私法の一般法である民法の規定を改正するには長い時間を要するであろうから、急速に高齢化が進む社会への対応が遅れてしまうことが懸念される。

そこで、以下では、現行法を前提に、事故発生を抑止する手段について検討する。

不法行為法は、被害者救済と不法行為の抑止という2面で機能している<sup>(13)</sup>。裁判では損害賠償請求権の有無が問題となるから、被害者の救済が中心となるが、個別の裁判を離れて、新たな手段を考えるにあたっては、将来の不法行為を抑止するという視点も入れて考えるべきである。そして、将来の鉄道事故の発生を抑止するためには、鉄道事故の当事者の双方が事故発生の抑止に向けて関与することが望ましい。

まず、認知症の人の介護者側に向けて、介護にあたる家族等が必要な監督義務を果たしたと認定されるためのガイドラインを設定し、それに従った介護を行った場合には、賠償義務を負担する可能性のある準監督義務者と認定されたとしても、民法714条1項ただし書により免責されるとすることで、事故発生の抑止に繋げることができるであろう。もっとも、事故発生の抑止の方法として、認知症の人の介護者に注意義務を課すことは、介護者の介護放棄や介護者による認知症の人への過剰な行動制限につながる恐れがある点には慎重な配慮が必要である。また、介護は百人百様であろうから、明確なガイドラインを設定することは困難であろう。しかしそれでも、認知症の人の介護者が安心して介護を続けるための拠り所ともなり得るであろうから、監督義務を果たしたと認定されやすいポイントを示すことだけでも有効であると考えられる。

次に、鉄道事故のもう一方の当事者である鉄道会社にも事故発生の抑止に向

---

(13) 内田貴「民法Ⅱ [第3版]」（東京大学出版会，2011）327頁

(14) これまでの判例からは免責は難しいが、あくまでも新しい提案としてである。



## 「JR 東海事件」後の対応と課題

けての支え合いの分担を求めるべきである。JR 東海事件では、認知症の人とその介護者の損害賠償責任が問われたため、鉄道会社側の責任については言及されることは少ない。しかし、鉄道事故により亡くなった認知症の人の遺族が、仮に鉄道会社に対して不法行為による損害賠償を求める訴えを提起していれば、鉄道会社は加害者となり、鉄道会社の将来の不法行為を抑止する義務についても検討の対象となった可能性が高いと思われる。

第二審の判決は次のように述べている。「鉄道事業にあっては、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ものであるところ、社会の構成員には、幼児や認知症患者のように危険を理解できない者なども含まれており、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、利用客や交差する道路を通行する交通機関等との関係で、列車の発着する駅ホーム、列車が通過する踏切等の施設・設備について、人的な面も含めて、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のであり、鉄道事業者が、公共交通機関の担い手として、その施設及び人員の充実を図って一層の安全の向上に努めるべきことは、その社会的責務でもある。」

このような、鉄道会社が駅ホーム、列車が通過する踏切等の施設・設備について一定の安全を確保することを（社会的責務を超えた）作為義務とし、この義務に違反したことにより事故が発生した場合には、鉄道会社が被害者に対して損害賠償義務を負うことになれば、安全確保の対策が行われ、事故発生を抑止に繋がることになる。

もっとも、安全性を確保するためとはいえ、鉄道会社に多額の費用を負担させるのは衡平の観点から許容されるのかという疑問があるだろう。しかし、鉄道会社は必要な費用を利用者による薄く広い運賃負担によって回収することができると思われる。

国土交通省プレスリリース（令和3年12月24日、鉄道局都市鉄道政策課）によれば、第2次交通政策基本計画の概要（令和3年度～令和7年度）」（令和3

年5月28日閣議決定）において示された方向性に基づいて、鉄道駅のバリアフリー化のため、国民の皆様から頂いたご意見も踏まえ、令和3年12月28日に「鉄道駅のバリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を頂く制度」<sup>(15)</sup>を創設することとなったとある。

このバリアフリー化のために、バリアフリー化により利益を受ける全ての利用者に薄く広い負担を求めるという仕組みは、みんなで認知症の人を支え合うという視点にも沿ったアイデアであるといえよう。また、鉄道の利用者も自らが負担した運賃上乗せ分で鉄道事故が抑止される可能性が高まるのであれば、費用負担についての納得も得られ易いであろう。

抽象的な提案を述べて本稿を終える形になったが、これらの実現可能性の検証については今後の課題としたい。

#### 【謝辞】

本稿の執筆にあたり、三宅敦史教授、岡本弥准教授から、有益なアドバイスを頂いた。

#### 参 考 文 献

- 久須本かおり「認知症の人による不法行為に関する救済制度と民法の責任能力制度」  
愛知大学法学部法経論集第221・222合併号（2020）127頁～186頁  
窪田充見「責任無能力者の不法行為と監督者責任」『現代家族法講座（第4巻）後見・扶養』（日本評論社，2020）  
瀬川信久「不法行為における法と社会」（信山社，2021）  
高井隆一「認知症鉄道事故裁判～閉じ込めなければ、罪ですか？～」（ブックマン社，2018）  
手嶋豊「（小特集 責任無能力者による不法行為と『家族』の責任）認知症の影響下  
にあって生じた事故の損失への対処—考えられる制度設計」法律時報89巻11号  
（2017）98頁～103頁  
原田剛「認知症高齢者鉄道事故訴訟最高裁判決をめぐって」実践成年後見63号（2016）  
75頁～83頁  
廣峰正子「責任無能力者の惹起した損害は誰に帰責すべきか」金融・商事判例 No.

---

(15) [https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02\\_hh\\_000148.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_hh_000148.html)

「JR 東海事件」後の対応と課題

1493 (2016) 2 頁～7 頁

米村滋人「(小特集 責任無能力者による不法行為と『家族』の責任) 最高裁判決の  
意義と今後の制度設計のあり方」法律時報89巻11号 (2017) 108頁～111頁