

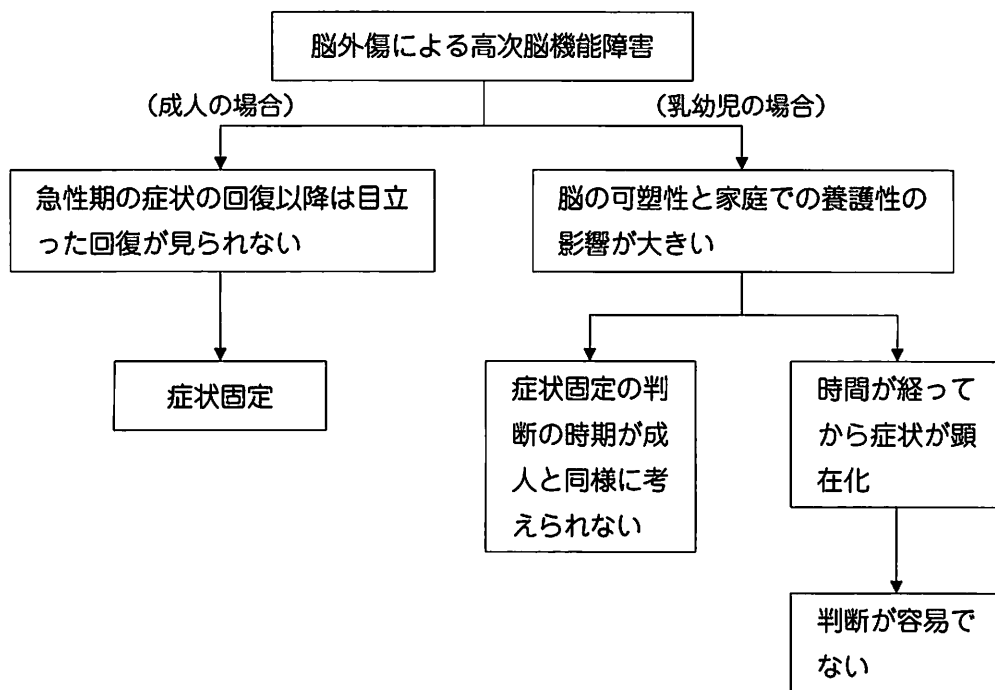
◆小児の高次脳機能障害の賠償上の問題点

Q 小児の高次脳機能障害の賠償上留意しなければならない問題点を教えてください。

A 小児の高次脳機能障害においては、成人と異なり、事故による異常の有無や程度は、ある程度被害者の成長を待たなければ判定できないことが多いことに注意する必要があります。

他方で、障害の回復に当たって、脳の可塑性と、家庭での養護性の影響が大きいことから、被害者の症状（と思われるもの）が、事故との因果関係を有するかどうかの問題となることがあります。

<小児の高次脳機能障害の留意点>



解 説

1 小児の高次脳機能障害における異常の有無と程度の判断時点

脳外傷による高次脳機能障害の場合、一般的に成人被害者は、急性期の症状の回復が急速に進み、それ以降は目立った回復が見られなくなるという時間的経過をたどることが多いのに対して、乳幼児の場合には、障害の回復に当たって、脳の可塑性と家庭での養護性の影響が大きいことに配慮する必要があると考えられています（平成19年2月2日付および平成23年3月4日付「自賠責保険における高次脳機能障害認定システムの充実について」（自賠責保険における高次脳機能障害認定システム検討委員会報告書））。

このことから、後遺障害の有無および程度の判断の時期を成人と同じように考えることは、必ずしも相当ではありません。

平成19年度に改訂された自賠責保険の高次脳機能障害認定システムでは、適切な経過観察期間、例えば、乳児では幼稚園などで集団生活を開始する幼児期まで、幼児では就学期に達するまでを設け、幼稚園、学校や施設などにおける適応状況を調査することが必要と考えられるとしています。

ここでは、「集団生活への適応困難さの有無が、成人後の自立した社会生活や就労能力に反映される可能性があると考えからである。」とされ、「小児では、本来は乳児は幼稚園、幼児は就学期まで、等級評価を行わないことが妥当と考える。すなわち、事故による異常の有無や程度は、ある程度被害者の成長を待たなければ判定できないことが多く、将来成人後に、どの程度の能力低下が生ずるかは、成長過程を観察しなければ判断が難しいからである。」と述べられています。

自賠責保険の高次脳機能障害認定システムは平成23年に再改訂がなされましたが、そこでも、「暦年齢によって、受傷後1年を経過した時期でも、後遺障害の判定が困難なことがある。後遺障害等級が1～2級の重度障害であれば、判定は比較的容易であるが、3級より軽度である場合、幼稚園、学校での生活への適応困難の程度を的確に判断するには、適切な時期まで経過観察が必要となる場合が多い。小児が成長したときにどの程度の適応困難を示すかについては、脳損傷の重症度だけでなく、脳の成長と精神機能の発達とによる影響が多い。」「学校などにおける集団生活への適応困難の有無を知ってからであれば、成人後の自立した社会生活や就労能力をより正確に判断できる可能性がある。したがって、適切な経過観察期間、例えば、乳児の場合は幼稚園などで集団生活を開始する時期まで、幼児では就学期まで、後遺障害等級認定を待つ考え方も尊重されるべきである。」とされています。

2 時間がたってから顕在化した症状と事故との因果関係

前述のように、小児の高次脳機能障害は、一定期間が経過しないと後遺障害の有無および程度が明らかにならないことがあることや、脳外傷による高次脳機能障害が認知されるようになったのは比較的最近になってからであることから、ときに事故から時間がたち、場合によっては被害者が仕事に就くようになって初めて高次脳機能障害の診断を受けるケースがあります。このような場合は、症状と事故との因果関係が争われることとなります。しかし、前述のように、障害の回復に当たって、脳の可塑性と家庭での養護性の影響が大きいと考えられることから、この判断は必ずしも容易ではありません。

富山地裁平成24年1月26日判決（自保ジャーナル1867・1）は、9歳男児が事故から11年余りに症状固定し、自賠責保険により脳外傷による高次脳機能障害で3級3号に認定されたとして、損害賠償請求訴訟が提起された事案です。被告は、原告の主張する症状が仮に「障害」等として評価されるとしても、それは本件事故前から存在したものであり、小学校5年生ころから具体化し、中学・高校でピークを迎えたという暴力行為については、男児の成長の過程にまま見られるものであるとして因果関係を争いました。

裁判所は、自賠責保険の高次脳機能障害認定システム（前掲各「自賠責保険における高次脳機能障害認定システム検討委員会報告書」参照）の高次脳機能障害が問題となる5条件のいずれにも該当しないとして請求を棄却していますが、その中で、原告の小学校時における学習記録からは事故前と事故後とで特に成績に変化はなく、小学校時における行動の記録からは、原告の性格が事故前と事故後で変化したと認めることができないことなどから、事故後に自賠責保険の認定システムが掲げる高次脳機能障害の症状が現れたとすることはできないとしています。因果関係の判断の上で参考になる裁判例と思われます。

事例

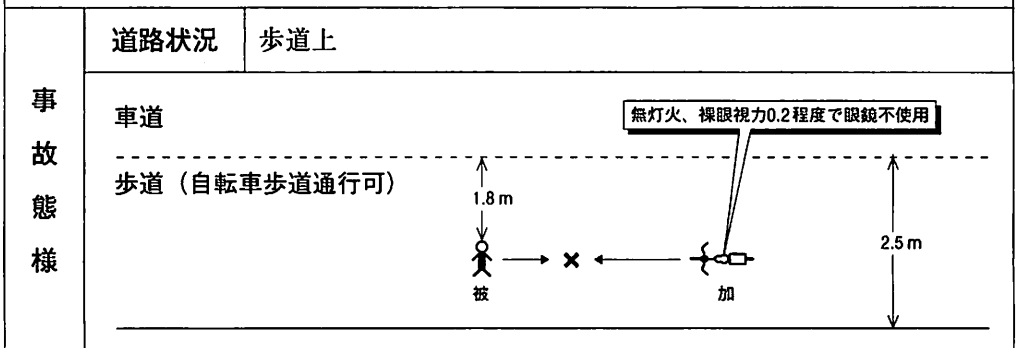
歩道上での人と自転車の衝突事故の過失相殺

■ 事例の概要 ■

日没後、幅2.5メートルで自転車歩道通行可の歩道内の車道側から1.8メートル地点を歩いていた歩行者が、無灯火の状態に対向してきた裸眼視力0.2程度で眼鏡不使用の者が運転する自転車に正面から衝突され、転倒、その結果死亡するに至った。

本事例は、歩道上での人と自転車との衝突事故であり、①自転車事故であるという点、②歩道上における歩行者との間の事故であるという点が、本事例における過失相殺の判断においていかなる影響を与えるかが問題となっている。

(大阪地判平19・7・10交民40・4・866)



ポイント

| | |
|----|--|
| 争点 | 歩道上での人と自転車の衝突事故の過失割合 |
| 判断 | 仮に歩行者にも前方の確認が不十分であったという意味における過失があったとしても、加害者には歩道上を走行する際、歩行者等の動静に十分注意を払いつつ進行する注意義務があったにもかかわらず、これを漫然と怠り、しかも前照灯を点灯させず、視力が裸眼で0.2程度であったにもかかわらず眼鏡をかけずに運転していた等の諸般の事情の下では、そもそも歩行者に過失相殺の対象としなければならない程度の過失があったとは認められない。 |

解 説

1 自転車加害事故における過失相殺の基本的思考

まず、道路交通法上、歩行者と自転車とは交通区分が異なり、通行する場所ごとに異なる法規制を受けます。

具体的には、①歩車道の区別がある場合には、歩行者は歩道を通行する義務（道交10②）を負い、自転車は原則として車道を通行する義務（道交17①）を負うとともに、②例外的に自転車が歩道上を通行することができる場合には、自転車は歩道の車道寄りを徐行する義務、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止する義務を負っています（道交63の4）。

このように自転車加害事故の場合には、自動車事故とは異なる法規制を受けるため、自動車事故における一般的な過失相殺基準が参考とされることはあっても、それが当然に適用されるものではなく、道路交通法上の対自転車規制の趣旨を十分考慮した上、当該事故態様の内容に照らして個別具体的に判断することになります。

そこで、以下では、歩道上において人と自転車とが衝突した場合を念頭に入れて考えてみることにします。

2 歩道上での人と自転車との衝突事故について

歩道上での人と自転車との衝突事故における過失相殺について検討する際には、前述したように、自転車走行の場合には自動車走行の場合とは異なり、道路交通法上別個の法規制がなされているという点を重視する必要があります。

すなわち、自転車が車道を通行する義務を遵守してさえいれば、そもそも歩道上での自転車と歩行者との衝突という事態は起こり得ないのであり、また例外的に自転車が歩道上を通行できる場合であっても、当該自転車が徐行義務や一時停止義務を履行していれば事故の発生は未然に回避できるでしょう。

また、歩行者と自転車とを比較した場合、「一般に、歩行者にとって、走行中の自転車はかなりの凶器となりうるものである」（大阪地判平10・6・16交民31・3・866）という点も、過失判断においては大きな影響を与えることになります。

このように道路交通法上の法規制が自転車の側にあえて重い注意義務を課している点を重視するとともに、対自転車との関係で歩行者が弱者と評価し得ることからして、歩道上で発生した歩行者と自転車との衝突事故においては、原則として歩行者側の過失割合を0パーセントと評価すべきと考えられます。

そして、例外的に自転車が歩道上の通行を許されている場合には、その前提として歩行者に対しても一定の安全確認義務が課されることから、最終的には双方の注意義務違反の程度を個別具体的にしんしゃくして過失割合を判断することになります。

3 本事例の過失割合

以上を前提として、本事例における過失割合について検討すると、たとえ歩行者の側にも前方確認が不十分であったという過失が認められるにしても（自転車の歩道通行が認められていたため）、事故が発生した歩道が自転車通行可の場所である限りは、自転車の運転手の側において徐行義務や一時停止義務等を果たす必要があり、これに加えて本事例のように無灯火かつ眼鏡不使用であったという事実関係の下においては、当該義務違反の程度が歩行者の義務違反の程度と比べて極めて大きいことから、その過失割合は歩行者0パーセント、加害車両100パーセントと考えられます。

つまり、「対向方向」に進行してくる歩行者と自転車との衝突事故の類型においては、歩行者・自転車の双方に事故発生を回避し得るだけの十分な予見可能性・結果回避可能性が認められますので、自転車の運転者が道路交通法上要求される徐行義務や一時停止義務等の重い注意義務を果たしてさえいれば事故の発生を回避できる可能性が高いという点が、過失割合の判断に極めて大きな影響を与えるものといえるでしょう。