

法政大学法科大学院教授・弁護士



IATSS 会員
専門分野は刑法。法制審議会刑事法部会委員、新・旧司法試験考査委員、内閣官房・内閣府本府入札等監視委員会委員。著書に『刑法各論 LEGAL QUEST』（有斐閣）など。

睡眠障害が運転に与える影響とその法的問題について

知識や病識で変わる責任

法学者の立場から、SAS（睡眠時無呼吸症候群）が運転に与える影響、その法的問題につ

いて簡単に説明いたします。

まずは、SASによる自動車事故の法的位置付けについて概観しましょう。

SASの方が運転を開始した場合、その時点では意識があつてエンジンキーを回しているの
で、広い意味での責任能力は存在します。ところが、運転途中で睡眠障害が起こって意識を喪失すると、自分が何をしているのかわからなくな
ります。その後、事故を起こして気が付いてみると、自分がケガをしたり、他人を死傷させたりといった悲惨な結果が生じている、というのが典型的なケースでしょう。

この場合の「責任能力」には、法律学でもいろいろな定義があるのですが、「事理弁識能力」と「行動制御能力」が問われます。前者は、自分の目の前でのどのような事態が起ころうとしているのかを認識する能力のこと。後者は、好ま

しくない結果になりそうな場合に、ブレーキを踏むなどしてそれを避ける能力のことです。SASの場合、この両者の能力が一時的に失われるわけであり、基本的に法律上の「責任能力」がないこととなります。

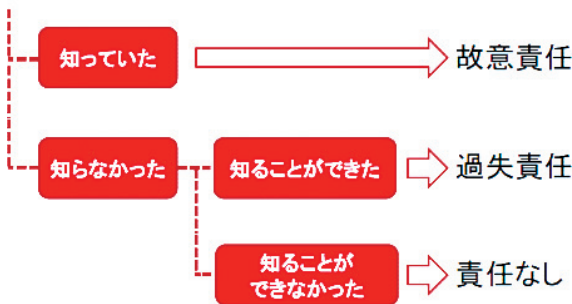
このことは民事法、刑事法においても規定されています。民法では、損害賠償に関する条文である民法七二三条本文に、「自己の行為の責任を弁識する能力を欠く状態にある間に他人に損害を加えた者は、その賠償の責任を負わない」と規定されていますし、刑法でも同様に、刑法三九条一項で「心神喪失者の行為は、罰しないと規定されています。

では、実際にSASによる事故が起こった場合に、今の原則だけで足りるのでしょうか。いくつかのパターンに分けて見てみましょう（資料）。

① 運転開始時にドライバー自身がSASである

資料 SASによる自動車事故の法的位置付け

運転開始時に、運転者が、SASにつき



ことを知っていた場合、事故が起こったときには、それを予測することも、運転をやめることもできたので、故意責任を問うことは可能でしょう。

② 事故後に病気であることに気付いた場合。

現場検証などで警官から「あなた、知ることができましたね」といった質問をされて、「そうかもしれませんね」と言ってしまうと、民事、刑事の責任が問われる可能性も生じます。

③ 自身がSASであると知らなかった場合。

自分が罹患していることを知らなくても、病気に ついての知識を有していたり、最近寝付きが悪かった などの自覚があれば、過失責任や故意責任を問わ れます。反対に、病気の知識もなく、自覚もなかつ た場合は責任は問われません。

①と②の間であるこのパターンが、いちばん 裁判で争われることになるでしょう。

ここで、SASが原因で事故を起こした際の 法的責任について、詳細に確認しておきましょう。 責任には、「民事責任」「行政責任」「刑事 責任」があります。

民事責任は、「人をはねた」「物を壊した」と

いったときに損害を補填等するという賠償責任 です。仕事で車を運転していたタクシーなどの ドライバーの方は、解雇されることもあり、こ れも民事責任（の一つである労働法上の責任） になります。行政責任とは、「免許停止」「免許 取り消し」「反則金」などの行政罰を問うこと です。刑事責任は、事故が「未必の故意」（意 図したわけではないが結果が十分に予想できる 場合）であれば「危険運転致死傷罪」という重 い刑事責任が科せられますし、過失の場合には 「自動車運転過失致死傷罪」ということで最高 七年の刑がドライバー自身に科せられます。

また後述しますが、従業員が病気であること を雇用主が薄々感じながら仕事を続けさせた場 合は、業務上過失致死傷罪で五年の刑が科せら れる可能性があります。基本的に事故のライア

ドリテイ（法的責任）はドライバーにあるわけですが、二次的には事業者や雇用者も入っていることに注意してください。

事業者や雇用者の法的責任と義務

SASが原因の事故は、ここ数年、マスメディアでも多く取り上げられるようになりました。二〇〇五年ごろの裁判を見ると、前述の②のケースで無罪となった判例や、刑事事件では有罪・実刑となったが、民事事件では損害賠償責任なし、と判断された判例などがあります。

しかし、病気が一般的に周知されてくると、判例にも変化が出てきました。例えば、二〇二二年の京都祇園の軽ワゴン車暴走事故。ドライバーを含めて八名が死亡したこの事故の原因は、ドライバーのてんかん発作とされ、SASではあり

ませんが、病識のあったドライバーは自動車運転過失致死傷罪で書類送検されました。これと同時に、彼の病気を知っていた雇用者も、業務上過失致死罪で書類送検されました。雇用者が書類送検された初めての判例です。さらに一部遺族は、雇用者を民事裁判で提訴し、損害賠償請求をしています。

では今後、SASによる事故の場合、裁判はどのように変わっていくのでしょうか。

簡単に言うと、従前はSASの認知度が低かったため、行為者に責任を問うことができませんでしたが、病気が一般に周知され、「未知の危険」から「既知の危険」に、つまり「多くの人が常識的に知っている危険」になってきました。そのため、今後は裁判所も、民事・刑事ともに責任を追及せざるを得ないでしょう。つまり、免責の余地が非常に少なくなると予想されるのです。

さらに、事業者や雇用者については、まず刑事責任が問われるようになります。さらに、民事責任については、法人についても損害賠償責任が「不真正連帯債務」（意識的に不法行為を一緒に行ったのではないが、結果的に、不法行為に対する損害賠償責任をともに問われる場合の債務）として請求されていくことは避けられないところでしょう。

では、そういった法的責任を回避するため、どのようなコンプライアンスが必要になるのでしょうか。

まず、被雇用者（ドライバー）は検査を受ける必要があります、事業者や雇用者は検査結果を知る必要があります。これがまだ日本では十分に検討されていません。例えば、雇用の際にSASの検査を求め、結果がポジティブであった場合に、雇用契約をどうするのか。もちろん契約

解除理由になると思うのですが、解雇事由として正当か否か、まだ判例が十分出ていませんので今後しばらくは争われる可能性があります。とは言え、被雇用者がSASであることを知って労働をさせると責任が問われるのです。

では、どのような法的枠組みが必要になるのでしょうか。現段階では「重度の睡眠障害の方にも免許は出すが、治るまで免許を渡さない」ということになっていますが、これでは不十分でしょう。

今後は、運転開始前の検査を義務付ける必要があります。また運転開始前には大丈夫でも運転中に発症する可能性もあるので、それらを防ぐための法的な規制も必要でしょう。さらに「SASフリー」という資格を作り、日常的に交通に従事する方には、これを要求する。要は「免許の欠格事由」（道路交通法八八条等）にするということも必要になってくると思います。