

## 登山におけるリーダーの注意義務

| 1

資料作成 田辺 健 (2024/09/20)

【要約】登山（山行）は、「山」という厳しい山岳環境にあえて進んで身を置き、しかも激しい上下移動を伴う、危険な活動ジャンルです。

自分に対して注意を払うだけでよい「単独登山」に比べて、当会（山の会；山岳会）で行うような登山は「集団」を基本形式とし、その集団は「パーティー」と呼ばれます。集団であるがゆえのいくつものメリットがある反面、若干のマイナス面も抱えます。

通常、パーティーは群衆とは異なり、同一の計画をあくまで共有し、分裂してはならない、という鉄則があります。刻々変わる山の状況や天候という外部因子と、パーティー側の状態や適応力などの内部因子の2つの自他の因子、そして両者の力関係の変化に応じて、パーティーは的確に判断・対応しなければなりません。

登山では、進行途上の「合議制（メンバー同士の話し合いで進路や方針を決める方式）」は原則として採用せず、進行を一元的に管理し、指示を出す役割者を配置（委任）します。その役を担うのが「リーダー（以下、Lと略記）」です。

Lは「L特権（L権限）」という権限を持つ一方、

メンバーはLに身を預け、その指示に従います。Lにはそれと引き換えに、パーティーとしての山行を安全に進める義務が生じ、これを「Lの注意義務」と言います。併せて責任が発生し、これを「L（の）責任」と呼びます。権限－義務－責任は一連のもので、責任は義務遂行の結果に対して負います。ここに、義務－責任関係の問題を潜在的にはらむことになります。

Lの義務には、①パーティーが計画に従って円滑に進むよう努める一般的な義務をはじめ、②進行途上で出遭う各種の危険を事前に察知（予見）し、回避する義務などが挙げられます。

今回の講習で扱うのは、②の**危険への対応**です。それを義務（注意義務）として少し法律的な観点から考えます。この注意義務は、**危険を予見する義務**と、予見に基づいて**危険を回避する義務**に分けられます。山岳遭難事故を発生させてしまい、Lが明らかに義務を果たしていなかった場合には、**注意義務違反（過失）**というペナルティーが科されることもありえます。

◆参考文献：溝手康史著『登山の法律学』、東京新聞出版局、2007年。

### 1. 山での注意義務の特殊性

- 1) 「車（バス）の運転者（手）」になぞらえられるLの注意義務
- 2) 「車の同乗者」としての参加メンバーの義務

### 2. Lの責任が問われた近年の山岳遭難事例

那須・茶臼岳での訓練時の遭難事故／北海道のトムラウシ山での遭難事故  
真砂岳での大量遭難事故／大日岳（立山）での研修時の雪庇崩落による事故  
その他の過去の山岳遭難事例

### 3. 遭難から見えてくる、事故が起こるいくつかのパターン

### 4. 山でのLの注意義務の中身



北岳バットレス第四尾根の取り付け部のすぐ上（↑）



本多勝一著『リーダーは何をしていたか』（朝日文庫）

## 1. 山でのリーダー（L）の注意義務の特殊性

### 1) 「車（バス）の運転者（手）」になぞらえられるLの注意義務

登山におけるLは、車の運転者（運転手、ドライバー）に譬えられることがあります。車は事故の危険を常にはらみますが、車の運転では誰もが交通ルール、注意義務を守って運転するという「相互信頼」に基づき、その履行（法令遵守；コンプライアンス）によって交通は成り立ちます。危険を帯びる登山のLにも相応の注意義務があります。登山パーティーをバスになぞらえれば（どちらも「移動の箱」、バスは運転手に、登山はLに安全を委ねるという点で、両者はある部分、共通します。

違うのは、車では自損事故と他損事故がある（登山では事故は圧倒的に自損が多い）という点と、運転者は免許制度によって「資格」、「資格保証（資格に伴う中身）」を備えているのに対して、登山のLはあくまで市民グループ内の私的な役割にすぎないという点です。山のLには、資格も資格保証もありません。それは、私的で自由であるべき市民活動に対して、公（国）は口出しをしない、という了解に基づくものと理解されます（比較：公益法人日本山岳ガイド協会のガイド資格）。

運転者に課されるのに類似する守るべき交通ルールなども、登山のLに関してはありません。しかし、全く野放しにされているのかと言うと、そうではありません。Lには慣行上さまざまな任務や義務が課されます。Lを引き受けた時点から、Lの任務や義務は発生しており、役割の部に、登山パーティーの安全確保に努める義務が既に組み込まれていると考えられます（▲表）。

これは、Lに判断や指示が権限（L特権/L権限）として預託された、その背面にある義務で、「Lの注意義務」と呼ばれます。注意義務に大きく違反していた場合には、注意義務違反（過失）の責任が問われます。過失も軽いもの（軽過失）から重いもの（重過失）まで程度によって区別されます。

#### 【義務と責任は平衡する】

そんな責任を負うのならLは引き受けられない、と考える人や、Lは篤志（ボランティア）で請け負うにすぎないのだから責任を負う筋合いはない、と考える人は少なくないでしょう。Lの責任ばかりが強調されすぎると、登山でLを引き受ける人は少なくなります。ここにLの抗弁としてあるのが、「義務と責任の平衡」であり、また「自己責任」です。前者は、義務と責任は、出費した代価と商

表 山行におけるリーダー（L）の役割

| 山行前                    | 山行中・後                         |
|------------------------|-------------------------------|
| 1) 山行の提案 ⇒ 山行計画の作成～提出  | 1) 進行の管理（歩速、休憩、隊列の統制）         |
| 2) 山行の打ち合わせ            | 2) メンバーの状態の観察、個々への配慮          |
| 3) 詳細な計画のまとめ、登山届の提出    | 3) <b>進行の安全管理</b> （危険の見極めと回避） |
| 4) 山行情報の提供（天候、見どころ、危険） | 4) 時間配分や適宜の行動などの判断・指示         |
| 5) 山小屋や交通の確保（予約など）     | 5) 無事下山の報告                    |
| 6) 実施如何の最終判断           | 6) 下山後の会計、山行報告の作成・提出          |

注) Lの役割は、山行を計画する段階から始まって山行が終了するまで、および例会で結果を報告し、「山行報告」を会報とホームページに提出して、ようやく完結します。

品やサービスの価値とが比例するように比例し、釣り合うべき、という考え方です。初めに責任は義務遂行の結果に対して負う、と述べましたが、そうであるならば、どの程度義務を果たしていれば責任を負わないで済むか、という問題ともなります。さらにもう1つが、山の**危険負担**です。

#### 【L責任の免責——登山の参加メンバーは誰もが山の危険を「請け負った」】

いくつかの遭難事例を下に示しましたが、真砂岳遭難を除いて、どれも参加メンバーと進行を図る立場の者（L；山岳部顧問や教官、引率教師や主宰者、山岳ガイドなど）との間に、上下の関係、指示－被指示の関係や、大きな経験・知識・技術格差が存在します。そこが根拠となって、いずれの事例でもLの注意義務違反の違法性（違法性＝責任）が問われています。

これに対して私たちの山の会では、入会間もない初心者や未経験者を除いて、すべての会員は経験・技量や立場において対等な関係にあると言えるので、法解釈的にはLの責任が問われることはまずないと理解されます。対等な危険負担、これが斯界の一般的見解のようです。（▲参考文献・溝手本）。

私たちにおいては、おおよそ「**山での事故は自分持ち＝自己責任**」と考えておくのが妥当です。

#### 【「自己責任」と「L責任」とのはざま】

しかし、全くの初心者というのはほとんどいません。どこまでが初心者で、どこからが経験者か、という線を引くのは実際に難しく、経験・技術格差はどれだけあれば格差なのか、極めて曖昧です。ここに、簡単に割り切ってしまうえない微妙な問題も発生します。

上に述べたように、車の運転に比して登山では免許制度がないため、登山のLの力量や経験値はさまざまですし、力量が必ずしも正しく検定されもしません。ある場合には**Lが経験値が低くて判断を間違えたり、経験の少ない人がLを務めたりすることや、逆に初心者に近い人が登山に参加したり、雪山の未経験者が雪山や雪上訓練に参加したりすることも普通にあります。**

仮に山で事故が起こった場合、事故を起こしたメンバーとLのどちらに「問題」があったのか、の検証が必須です。一定の難度をもつ山を対象に、両者の力量の相対的な比較評価も要るでしょう。

事故事例で示されているように、「初心者」などの「問題者」が事故を起こしたとして、その人が同行する登山では、本来、Lがより高度な庇護心（親心）をもってその特定者を見守るべきだったところを、Lが配慮せず放置し、危地に至ってしまった場合は、少々厄介です。

逆から言えば、第一に、なすべき義務を果たしていなかったという意味で、初心者の問題（潜在的な事故の可能性）を発現させてしまった当のLが、その瞬間において逆に問題（違法）者となった、

と理解をすることができるかもしれません。初心者が問題をもつというのはそもそもの前提なので、L は目配りをすべだったのにそれを怠ったこと（コンプライアンス違反または不作為）、あるいは危険な箇所での注意義務を履行しなかったこと（注意義務違反）が追及されるべきでしょう。第二に、さらにもっと遡って、初心者が参加する山行のレベルと参加のマッチング（適切な組み合わせ）の判断を怠ったこと、初心者の参加を認めたこと自体の非が指摘されるべきでしょう。これが山岳会の承認事項だった場合には、管理の安易さにおいて組織の責任が問われかねません。

なお、不作為は故意・過失とともに違法性を構成する法律上の要件とされます。

以上から、登山における「自己責任」論にもかかわらず、事故と、パーティーのメンバーの経験・技術のなさや、L の注意の欠落、判断の誤りとの因果関係が明らかなきは、L が自己責任論（初心者自身の責任）を主張することは難しいと思います。もちろん程度問題ですが、著しく非対等な立場の者の中には自己責任論は成り立たないと承知しておきましょう。既に上に述べたように、当会では、すべての会員は対等の登山の判断能力と力量・経験があることを前提に、「山行自己責任の原則」を会則で規定していますが、その辺も含めて L とともに参加者も十分に了解しておきましょう。

### 【L はパーティーの中で最も弱いメンバーを守る】

登山では、パーティーはその中の一番弱いメンバーの歩速に合わせて進行する、という約束事があります。隊列を分かつたためには、当然です。これを初心者に当てはめれば、初心者は山の危険に対して最も弱いメンバーと言い換えられます。すなわち、初心者はパーティーの中で最も危険に近いところにいるわけです。組織も、L もそれらの人に特別な配慮をする必要があります。

ついでながら、L の注意義務を語る場合には同時に、パーティー構成員のパーティーへの協力姿勢が求められ、L だけでなく全員が相互の精神的な関係を形作っている、ということを確認しておきましょう。パーティーの健全で円滑な推進には全員が関与する、ということです。

「初心者」「(最)弱者」の考え方については、登山のレベルが高くなると、初歩や基本の経験はあっても、より高レベルの山に対しては「初心」「初歩」になるため、その人にとって危険な山か、釣り合いがとれた山かどうかを十分に評価・査定し、山とその人の力量のギャップを把握することが重要です。そのようなレベルの山を、不適格なメンバーをもパーティーに加えて目ざす場合には、L には細心の注意が求められます。

経験ある L でも判断・指示を誤り、また L が信頼して託した「先頭」が行路探索（ルートファインディング）を誤ることがあります。それらが事故につながった場合は、L が指示を出す際に判断や指示をパーティーに強引に押し付けたり、後尾に付く L が大きく観察を怠ったりした事実がなければ、メンバーは L に判断を委任（委託または同意）したとみなされ、L の責任が問われることにはならないと解釈されます。つまり、共同責任となるわけです。また経験の少ない人が L だったために事故を招いた場合については、あらかじめそれによる危険性を参加メンバーは承知し、危険を共同で引き受けた（認識ある危険の引き受け）とみなされるので、不問となると理解されます。

なお当会では、初心者が L を務める際は、経験者が L の助言者（サブ L）として付き、L の相談役ともなり、安全を担保するようにしています。

初心者にとって、初期の山行はレッスン（練習）の機会です。レッスンを通じてしか実践的な経験は得られないとすれば、すべての登山愛好家においてその初期段階では危険が伴うはずで、それを乗り越えてこそ、登山の技術や経験が備わっていきます。初心者だけでなく、登山の上達過程では常に「損失（危険）と利得（幸福）のジレンマ」とでも言うておきましょう。



## 2) 「車の同乗者」としての参加メンバーの義務

少し横道にそれますが、登山が車の運転になぞらえられるもう 1 つの理由について触れておきます。参加メンバーの力量（脚力や体力・体調）に大小・強弱があったなら、上述したように、パーティーの歩速は「パーティーの中で最も遅いメンバー」の歩速に合わせることになります。

これを登山に参加する側から見るなら、登山者としての資質や力量を各参加者が例外なく一定のレベル以上に備えていることが、L の義務とは別の 2 つ目の、参加メンバーがクリアしておくべき義務です。そのような条件を満たすことを、「登山者の資格要件」とでも言うておきましょう。

この資格要件の充足に関しては 2 面があります。1 つは個人での自覚・認識で、高齢になって体力低下が著しいと自分が感じ、それでも山に登りたいと願うなら、何より体を鍛えること。これがパーティーに名を連ねるときの個人の心構えであり、義務だと思います。

もう 1 つは組織としての底上げ努力です。個々人の自覚・良識に期待する半面、個人で行うのが難しい岩登りや雪山の技術に関して、組織が訓練・講習の機会を設けて実施し、構成員のモチベーションと、ひいては安全確保のレベルを高める任務が、山の会にはあると私は思っています。

## 2. 山岳遭難事例

登山の L や主宰者の責任が問われるのは、次の事例を見ても特殊です。実際の例として、山岳ガイドや、学校の教師、または体育関係者・山岳部顧問が、公募・ツアー型登山の登山客、中学・高校生、大学生、市民らをガイド・引率して行う登山があります。

ただ、真砂岳の事例だけは、特定者の責任が問題になることはありませんでした。

### ◆ 那須・茶臼岳での訓練時の遭難事故

まだ記憶に新しい山岳遭難事故で、2017 年 3 月に那須の茶臼岳から東に伸びる尾根の北東側斜面で雪上訓練中に起こった雪崩によって、教員 1 人を含む高校生 7 人が死亡しました。裁判では「雪崩の予見可能性」が争点となりました。将来ある若い世代を引率する雪山指導者としてはあまりにお粗末で、私もこの事故は「人災」ではないか、と思いつつ見守っていましたが、今年 5 月に宇都宮地裁で、訓練を指導した教師 3 人に対し業務上過失致死傷罪（刑法第 211 条）で 3 年の禁固刑の実刑判決が言い渡されました。併せて県に損害賠償が科されました。

死亡した高校生らは言うまでもなく初心で、L たる指導教師らの特別に慎重な判断が必要でした。この場所では遠くない過去（2010 年 3 月）にも同じ講習で雪崩遭難が起こっており、登山の常識からしても注意が必要でしたが、危険の見極めが甘く、判断の誤り（雪崩の危険可能性の予見義務不履行）が強く指摘される遭難事例です。初心者に対する注意義務以前の、登山の基本にもとる過誤で、こういう指導者たちが雪山に初心者を勧誘してはいけません。

### ◆ 北海道のトムラウシ山での遭難事故

2009 年 7 月 16 日、登山ツアー会社（アミューズトラベル社）が企画したトムラウシ山（大雪山系）の登山において、ガイド 1 人を含む登山客 7 人の計 8 人が低体温症のために死亡した、反社会的とも言える悪質な商業主義が招いた事故として山岳遭難史に記録されるでしょう。

7 月にもかかわらず、山上の気温は 5℃程度まで下がっていたうえ、台風が時期を同じくして北海道に上陸し、特有の山の平坦地形から風をよけるのが難しい状況下で起きた事故です。ガイド 3 人が付いていましたが、隊列が 3 つに分かれた点や、強風のもたらす危険に対する 1 ガイド（死亡）の判断の誤りが原因とされています。持っていた防寒着・下着類、食事がザックの中にそのまま残ってい

たと報告されています。Lの指示がなかったこと（不作為）もかかわっています。

ついでながら、この遭難には、奇談があります。それは、このツアー会社が、本来“非常”用、公共用に設置されている避難小屋をツアー登山のために商業目的で繰り返し使っており、そのときの18人という大パーティーの利用日の翌日も、同じような登山が同社によって企画されていたそうです。悪条件下でもパーティーは翌日に次のパーティーのために避難小屋を空けなければならなかったために、そのときのL（パーティーの責任者）が決行を決断せざるをえなかったとされます。

Lの判断の誤り以上に、会社の営業方針に登山界・社会から非難が集まりました。ガイドらの起訴は見送られましたが、会社は営業停止を命じられました（その後この会社は閉鎖されました）。

#### ◆大日岳（立山）での研修時の雪庇崩落による事故

2000年3月5日、旧文部省登山研修所（富山県立山町）主宰の講習「平成11年度大学山岳部リーダー冬山研修会」で、休憩中の講師・学生11人が雪庇が崩れ落ちて巻き込まれ、学生2人が死亡しました。当研修は、国が山岳遭難（特に冬）の多発傾向に備えて実施していたイベントのようです。学生の親が主宰者側を訴え、富山地裁は「研修生の生命身体の安全を確保すべき注意義務を負っていた」として、注意義務違反（過失）を認めて国家賠償（民事賠償）を判示しました。

そのとき指導に当たっていた教官らの注意義務違反があったと認めましたが、教官の責任は問わず、「公務」中だったことを受け、国の管理者（使用者）責任だけを問うた形で終了しました。

#### ◆〔参考までに〕真砂岳での大量遭難事故

1989年10月8日、立山の真砂岳で京都方面から来ていた税理士仲間10人のうち8人が、日本列島の山岳地帯を襲った季節外れに早い寒波・降雪のために低体温症で死亡しました。彼らは高所・雪山の経験を持ち合わせておらず、寒波に対処できませんでした。言わば、自分たちで招いた遭難事故でした。行楽気分でする季節の端境期の高所登山の危険性を示しています。テントかツェルトも持っていたなら、あるいは1人でも経験者がいたなら、と思わざるをえません。

ちなみにその日、私はひどい降雨ののちも降りしきる細かい氷雨の中、八ヶ岳の真教寺尾根を登っており、途中、赤岳に近づいたところで雪に変わりました。経験上でもひどい寒さで、赤岳山荘に宿してストーブの暖かさに救われました。帰宅して真砂岳の遭難事故のことを知りました。

#### ◆その他の過去の多くの山岳遭難事例

山での事故は過去に数多く起こっており、年配の方にはよく知られている『リーダーは何をしていたか』（本多勝一著、朝日文庫；▲上掲の写真）に事例がいくつも紹介されています。著者は京都大学の探検部出身の気鋭の新聞記者で、登山のLや案内役・引率者による社会的に見過ごせない判断ミスや、そもそもその計画自体が危険を大きくはらむものだったために招いたという事実に着目して、「無資格者」による安易すぎる登山に警鐘を鳴らしました。死なないで済んだ人、将来ある青少年らへの弔意を込めたのです。登山がレジャー文化の1つとして開花した時期にも当たっていました。

本書が取り上げている多数の事例の中から、2事例を紹介します。

- 逗子開成高校の北アルプス・八方尾根での遭難（1980年12月末）：引率教師1人を含む高校生5人全員が死亡。経験不足の教師による引率自体の理不尽（「プールでしか泳いだことがなかった者が泳げない子どもたちを荒海へ連れ出したようなもの」）を著者は厳しく批判しています。Lが行路選択を誤って視界不明瞭な天候のなか道迷いを起こしたこと、装備の不備などが原因。「（無知な未熟者が）リーダーとして未熟者を連れて行ったとしたら、そのリーダーの責任は重大だ」（松浦佐美太郎）と著名な登山家の批判を引き、「人災的遭難」と著者は書いています。

○都立航空高専の中央アルプスでの遭難 (1977年3月30日) : 中央アルプス<sup>しょうきがしら</sup>将基頭山の東南斜面をトラバース中に、自らたちが起こした雪崩により10人中顧問2人、生徒1人を除き生徒6人とOB1人が死亡。雪山、とくに冬期～残雪期の山で、新雪が降った後のトラバースの危険は雪山を知る者なら常識であり、絶対の禁忌とされています。

「(雪山を知らない) 無免許運転の運転するバスに、親は子どもたちを預けてしまったー」不幸を著者は指摘しています。

### 3. 遭難から見えてくる、事故が起こるいくつかのパターン

山岳遭難が参加した当人の不注意や偶発事故によって起こった場合を除くと、Lが初めから問題を抱えていたか、または現場で問題を抱えたために起こった場合などが想定されます。

#### 1) 「L資格や経験を欠いた人がLを担った」ために起こった事故

①計画とLの力量とのアンバランス : L資格があるかどうかは、山の難度に比べてLの能力(パーティーの技量も含めて)がどうかによって評価されるべきです。

Lの能力に比べて山の危険度がまさったケースで、その山に対してLが資格・経験を欠いたという場合です。Lの能力と山のレベルや季節・ルートとの組み合わせの不適切だったことも指摘されるべきでしょう。この場合、登山計画の安全査定(登山の対象の選定、危険率とL、参加者のレベルの評定)や、Lの技術や力量の評価がきちんとなされていたなら、起こらなかったはずの事故と言えます。

②経験が「白紙状態」のL : もともと「全く資格のないL」が原因者となって起こる事故。その人がLを担当すること自体に現実的な危険が伴っており、それが結局現出してしまった事故です。

#### 2) 有資格のL(登山ガイドや山の熟練者)の誤判断、または偶発的な要因により起こった事故

①経験者でも判断を誤ることがある : 引率・ガイドがLとなる登山において、登山客・登山者の技量・経験では合わない行路選択、または危険をはらむ訓練などを敢行し、あるいは危険予知を怠ったために起こる事故。登山研修所の講習や、那須での高校生の冬山訓練がそうです。

危険をはらむ状況としては、傾斜の急な、ごつごつした岩の続く行路、浮石の多い融雪後の北アルプスの高所、細い尾根上、有雪期では残雪期の新雪がかぶった傾斜面(特に季節風が吹く風下側の多雪帯、その斜面のトラバース)や雪庇の出っ張った尾根上の登山などが思い浮かびます。そこで適切な注意を怠ったために招く事態は、転倒、転落、滑落、雪崩、道迷いなどいろいろです。

②偶発的な因子による : 不運にも悪天候・落雷や崖崩れなどの偶発的な要因に見舞われて起こる事故。偶発性が極めて大きく、予見不可能とされた場合は、「不可抗力」と判定されます。

#### 3) 危険に遭遇した場合の対応経路

危険は、十分な状況の観察や研ぎ澄ました感覚によって一定程度、避けることができますし、正確に対処すれば、たとえ危険が現実化したとしても、全面的な事故にせず防ぎ止めることができます。

1つの考え方として、安全管理⇒危機管理の順で事態が進むことを想定します。まず安全管理を十分に果たしたうえで、それでも危険を招いてしまった場合への対応を考えます(危機管理)。両者は同時ではないので、2段階の対応という、助かるための猶予があります。

通常、まず安全を維持しながら登山は進行します。それでも落石や天候の激変(激しい雨や落雷)、参加メンバーの体調の急変、時間超過による日没後の道迷いなど、安全が崩れることは想像に難くありません。その場合にかどうか、対応力の問題です。危機に陥った場合こそ、Lの真価が問われます。また、自力脱出なのか、救助を頼むのか(他力脱出)、方針を固めなければなりません。

## 4. 山でのLの注意義務の中身

### 1) 注意義務の種類

①**危険予見義務**：初めのほうで述べましたが、危険をあらかじめ察知（予見）する義務です。危険を招く前に危険を察知して、それを回避する「安全管理」の範囲に入ります。

那須の茶臼岳での遭難事故の裁判で争点となった「雪崩の予見可能性」からも、危険の予見は登山における必須の項目の1つだと言えます。

②**危険回避義務**：危険を察知した場合に、それを回避したか、回避しようとしたか、どう回避したか、という問題です。これは危険地帯への入り口でとる対応で、「安全管理」と「危機管理」の境目あたりに属する行動でしょうか。

例えば、残雪期に硬い雪のトラバース箇所に出たとき、片側の傾斜が急だったら、何らかの安全策をとるべきでしょう（「ここで滑ったらただでは済まない」という感覚が非常に大切です）。トラバース箇所を誰か（熟練者）に踏み固めてもらう方法やカッティング（ピッケルで雪を削って行路をつける）、そのほか短い箇所でもザイルを出す方法や、その箇所を避けて高巻く方法などのうちから、どれかを選択します。もちろん、どの方法を適用するかは最も経験のないメンバーを基準にします。

### 2) 注意義務の程度

通常、運転の場合と同様に、メンバーは全員が同等に、「自分自身に関して最も注意を払う」ということが基準とされます。したがって、Lの払う注意の程度は、自分自身に対する注意の程度と同じで足りるとされます。これを「**自己のためにすると同一の注意**」と呼びます（有斐閣『法律学辞典』）。

ところで、登山や交通（運転）ばかりでなく、周辺に危険を及ぼす各種の建設工事など、それぞれに危険の種類も、重大さも範囲も違います。何らかの危険を他者に及ぼす可能性のある業務に就く場合には、特に格別の注意義務が課されます。これを「**善良なる管理者の義務（善管注意義務）**」と呼びます。社会的に見て、その役割や立場にある者として「ありうべき」レベルの注意をさします。車両だと、大型になるほど注意義務は大きくなります。

これらは「業務」に伴う注意義務ですが、登山は「仕事」ではありません。にもかかわらず「**業務上**」という括りが登山にも適用されて、より厳しい注意義務が課されます。それが「**業務上の注意義務**」です。これは、以下のように規定されます（▲大塚仁著：刑法概説—総説、有斐閣）。

『人が継続（反復）して行う』業務であって、『公私』の別や報酬・利益・欲求を伴うかどうかは問わず、またその人の主たる業務と従たる業務との区別も必要ない

上に見た那須・茶臼岳での遭難事故」について、判決では業務上過失致死罪が適用されています。本会の山行も、年間を通じて継続反復し、組織として山行活動を行っており、「業務上」のものと理解されます。それゆえ、一般的で抽象的な注意義務よりもいっそう高度な義務が求められると考えられます。単独登山との違いがここにあることを銘記しておいてください。

——ひとまず、ここまでで終わりとしします。