

事故時の責任関係の検討状況について

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室

① 調査研究の概要

調査研究の目的

- 自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和等に寄与する技術であると考えられ、近年、国内外において完全自動走行を視野に入れた技術開発が進展。
- 交通の安全と円滑を図る観点から、自動走行システムの進展を支援することを目的として、次の取組を実施。

- 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案の作成
- 自動走行についての法律上・運用上の課題の整理

調査検討委員会の設置

平成27年10月23日から平成28年3月2日までの間に5回開催

- | | | |
|-----|--------|-----------------------------------|
| 委員長 | 藤原 静雄 | 中央大学法科大学院法務研究科教授 |
| 委員 | 稲垣 敏之 | 筑波大学副学長・理事 |
| | 今井 猛嘉 | 法政大学大学院法務研究科教授 |
| | 岩貞 るみこ | 自動車ジャーナリスト |
| | 須田 義大 | 東京大学生産技術研究所
次世代モビリティ研究センター長・教授 |
- 警察庁交通局交通企画課長ほか4名

② 車の自動走行システム(いわゆる自動運転)に関するアンケート

実施期間：平成27年11月25日から12月2日までの間
 実施主体：調査検討委員会事務局(株式会社日本能率協会総合研究所)
 調査方法と調査規模：インターネットWEBモニター調査により1089件回収
 調査対象：全国の18歳以上の男女(運転免許の有無を問わない)

③ 自動走行の制度的課題等に関するヒアリング

実施期間：平成27年11月から平成28年1月までの間
 実施主体：調査検討委員会事務局(株式会社日本能率協会総合研究所)

〈ヒアリング対象(19団体等)〉

分類	名称
自動車メーカー系	一般社団法人日本自動車工業会(JAMA)、日本自動車輸入組合(JAIA)、自動車メーカーA社、自動車メーカーB社、自動車メーカーC社
自動車部品メーカー系	一般社団法人日本自動車部品工業会(JAPIA)、一般社団法人電子情報技術産業協会(JEITA)
農機メーカー系	農機メーカーD社、農機メーカーE社
研究機関系	金沢大学、名古屋大学、独立行政法人交通安全環境研究所(NTSEL)、国立研究開発法人産業技術総合研究所(AIST)、一般財団法人日本自動車研究所(JARI)、「ロボット法学会」設立準備研究会
その他	特定非営利活動法人ITS Japan、インターネットITS協議会、一般社団法人日本損害保険協会、自動運転モビリティサービス提供会社F社

④ 自動走行についての法律上・運用上の課題

- 自動走行に係る刑事上の責任
交通事故等における道路交通法上の責任の在り方、自動車運転死傷処罰法の適用関係、ドライブレコーダー等の装備の在り方等を検討する必要。
- 自動走行に係る民事上の責任
レベル4の自動走行車や各レベルの自動走行車の混在時を含めた民事上の責任の在り方について、関係当局において検討される必要。
- 自動走行に係る行政法規上の義務
運転免許制度等の在り方、交通事故時の救護・報告義務、運転者以外の者に係る義務の在り方等を検討する必要。
- その他
電子連結や遠隔操縦の道路交通法上の取扱い、セカンドタスクの許容範囲、交通規制等の運用の在り方、インフラ整備の在り方、社会的受容性を踏まえた制度の在り方等を検討する必要。

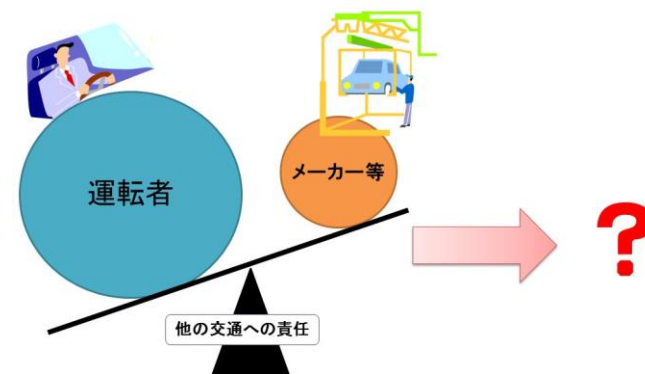
⑤ 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案

- 基本的制度(実験を行うに当たっての現行法上の条件)
- 実施主体の基本的な責務
- 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置
- テストドライバーの要件
- テストドライバーに関連する自動走行システムの要件
- 公道実証実験中の実験車両に係る各種データ等の記録・保存
- 交通事故の場合の措置
- 賠償能力の確保
- 関係機関に対する事前連絡

■ 調査検討委員会における検討事項

交通の安全と円滑を図る観点から、自動運転の段階的実現に向けた環境の整備を図ることを目的として、次の取組を実施。

- 高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題に関する検討
- 限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討
- 自動走行の制度的課題等に関する調査研究（平成27年度）において今後更に検討すべきものと整理されたその他の課題の議論



■ 調査検討の具体的方法

- システム開発者、研究者等からのヒアリング
- 諸外国における制度や国際的な議論に関する資料の収集・分析
- 遠隔型自動走行システムに関する公道実証実験等の海外視察

等

自動運転の法的課題について(概要)

一般社団法人 日本損害保険協会

1. 自動運転への期待と法的課題

- ・自動運転により、事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者の移動手手段の確保といった効果が期待される。
- ・一方で、事故が発生した場合、従来とは異なる責任関係が生じる可能性があり、自動運転に関する法的課題について、事故時の損害賠償責任を中心に検討を行い、その結果を整理した。

2. 自動運転のレベル

- レベル1 … 加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う。
- レベル2 … 加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う。
- レベル3 … 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する。
- レベル4 … 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーが全く関与しない。

3. 現行法における損害賠償責任

(1) 対人事故

- ・自動車損害賠償保障法(自賠法)による運行供用者責任
- ・運行供用者が責任を免れるためには、3要件を立証する必要あり(実質的な無過失責任)

(2) 対物事故

- ・民法による過失責任
- ・加害者に故意・過失がなければ損害賠償義務なし

4. 自動運転と損害賠償責任の考え方

自動運転の各レベル(2~4)における損害賠償責任については、次のとおり考えられる。

○レベル2およびレベル3については、現行法に基づく損害賠償責任の考え方が適用可能

- <対人事故> 自賠法による運行供用者責任
- <対物事故> 民法による過失責任

○レベル4における損害賠償責任については、従来の自動車とは別のものとして捉え、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえでの論議が必要

5. 個別の課題

- (1) ドライブレコーダー、イベント・データ・レコーダー(EDR)の設置、データの保存・提出、事故原因の分析体制の構築
- (2) システムの欠陥による事故の場合は製造物責任の可能性(迅速な被害者救済のためには、まずは自賠法の運行供用者責任の維持が妥当)
- (3) サイバー攻撃による事故の可能性(対物事故の場合は損害賠償の請求先がない可能性)
- (4) 救済すべき「被害者」の範囲(レベル4)
- (5) 過失割合の複雑化による損害保険実務への影響