

第1回「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」
議事要旨

日 時：平成28年11月2日（水）17:00～18:40

場 所：合同庁舎3号館11階特別会議室

出席委員：落合座長、窪田委員、古笛委員、藤田委員、藤村委員

資料1の規約に基づいて、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を置くこととし、座長として落合委員が選任された。

資料2、資料3-1、資料3-2について、資料により説明が行われ、これらに関して委員から質問・意見等はなかった。

資料4について、資料により説明が行われ、その後議論が行われた。委員からの主な発言は以下の通り。

<資料4における委員からの主な発言>

○ 従来であれば運行供用者とされた所有者が、当該車に乗っていた場合も損害賠償を得られる立場になると仮に考えると、自賠法第3条の各要件の見直しよりは、責任法という仕組みを前提として強制保険を組み立てる自賠法の構造を、事故補償的な仕組みと捉え、責任の限度額がない形での損害賠償責任を考えるとか等、幾つかの見直しの可能性があるのではないかと、検討対象にして頂けたらと思う。

従来、車の欠陥はかなり例外的なものであったが、自動運転の場合は、高度化したシステムになるため、様々な形のトラブルが発生しやすくなる時に、メーカーの責任がある程度前面に出てこざるを得ないのではないかと。また、協調型では、インフラとかも含めたもっと広い形で責任関係の問題というのは検討されなければならないことになってくると思う。

○ どういう現象についての民事責任を検討するのか。自動運転では、例えば、無人走行で誰も乗っていない車が引き起こした場合やハッカーによって完全にコントロールを奪われてしまい暴走した場合の責任について、所有者が責任を負うのか、あるいはメーカーが責任を負うのかという話になると、自賠法とはたぶん違う世界になるのではないかと。自賠法における検討事項という切り方をしてしまうと、それだけで状況が固定されてしまうが、検討の範囲もそのように限定するということが。

○ レベル3、4の車が出てきた場合、それが運転者のいない完全な無人自動運転自動車であっても、それらが自動車であることに変わりはないことから、それに起因して事故、損害が発生した場合には、レベル1、2と同じ法制の下で

処理することが望ましいと考えられる。そして、レベル3、4の車が登場したからといって、それで一般法である民法を直ちに修正しなければならないという話にはなり難いので、特別法である自賠法、製造物責任法、国賠法でいけるかどうか、修正が必要であれば、おそらく修正は必要でしょうが、どのように修正を施すかというところを検討するのがいいのではないか。それら特別法の中で、被害者保護という観点から、まず適用が考えられて然るべきであり、かつ、最も適用可能性が高いのは自賠法であるから、その自賠法からまず検討を始めましょうということではないか。

ただし、自動運転は、そのレベルによって自動化される範囲に相当な格差があるので、レベル1からレベル4まですべて等しく運行供用者に責任を集中させることが望ましいとは思われない。そこで、自賠法の枠組みの中で必要な修正を施して、新しい責任のあり方を考えるのがよいのではないか。運行供用者責任と対となる形で、システム供用者責任というような言葉を使うと少しわかりやすくなるのではないか。

- 自動運転車が登場したことによって、被害者救済が後退してはならない。現在、自動車事故被害者の救済に資する、最も有効で簡便な責任追及は、自賠法に基づく責任追及ということなので、自賠法の枠内でどこまでカバーできるのか、限界がどこにあるのか、あるいは、従来は看過されてきていた問題も、自賠法の中に取り込むことができるかなどの整理から、スタートしていただけたらと思う。
- 自動運転のシステムが非常に普及していくと、おそらくユーザー側として、もう任意保険は要らないのではないかとになり、保険によって十分に賄えない状態が出てくるのではないかと若干の不安がある。自賠責保険であれば、自賠法関連の問題ということになるが、任意保険まで含めて議論して頂きたい。
- 任意保険については、自賠法上の損害賠償責任のあり方がある程度見えたところで、各保険会社において任意保険で自賠法上の考え方を引き続き適用できるかどうかなどについて検討されるべきではないか。(オブザーバー)
- 上記意見を踏まえ、座長より、被害者救済の観点では、自賠法が非常に被害者保護に有利な形になっているので、本研究会の検討対象については、第一次的にはどこまで自賠法でカバー可能かという検討を中心に進めるとの提案がなされ、各委員了承された。

以上