

自動運転と民事責任をめぐる アメリカ法の状況

2017年2月28日

東京大学 後藤 元

制定法の状況

■ 管轄権

- 連邦（国家道路交通安全局 NHTSA）：自動車の安全性基準の制定
・ エンフォースメント、リコールの実施
- 各州：運転免許の交付、自動車の登録、交通法規の制定・エンフォースメント、自動車に関する民事責任と保険制度等

■ 各州の自動運転車関連立法

- ネバダ州、フロリダ州、カリフォルニア州など
- “Autonomous vehicle”: 自然人による積極的な制御および監視なしに運転できる技術が搭載された車両
- 公道走行実験の許可、メーカーによる品質証明書発行義務等が中心
- 自動運転に関する民事責任についての規定はほとんど存在しない
 - 民事責任は各州の判例法による

運転者・所有者の不法行為責任

■ コモンロー上の交通事故に関する民事責任の枠組み

- 運転者の過失責任
- その成立を前提とした所有者の代位責任
- 日本の運行供用者責任（自賠法3条）のような責任強化はない

■ 運転者の過失責任

- 過失の有無は、運転を自動運転システムに委ねることがどの程度認められるかに依存する
- 自動運転システムの不具合による事故についても運転者の過失が否定される場合がありうる

■ 「異常に危険な行為」についての厳格責任の可能性？

- 実験用の無人自動車の場合？

メーカーの製造物責任

■ コモンロー上の製造物責任

1. 製造上の欠陥

- 製品が設計仕様を逸脱している場合

2. 設計上の欠陥

- ある設計から生じる製品の危険性とその効用を上回るか否か
- 自動運転車の導入による交通事故の減少による社会的効用
- 具体的事案における安全性向上のコスト・ベネフィット

3. 表示・警告上の欠陥

- Ex. 自動運転中でも緊急時に備えて監視していなければならない旨の警告
- Cf.消費者の期待を煽るような広告

政策的議論

■ 主にメーカーの製造物責任の限定の要否について

■ 限定必要派

- 製造物責任の負担を嫌って開発が遅延することを懸念
- 連邦法による責任限度額の設定や安全性基準の制定による各州製造物責任法の先占等
- 連邦レベルのノーフォルト型保険・補償基金を創設
 - 被害者にとって製造物責任の追及よりも容易

■ 限定不要派

- メーカーの安全性向上のインセンティブを重視
- 製造物責任の適切な運用により萎縮効果は防止し得る
- Cf. グーグル・ボルボ：自社の自動運転システムの欠陥によって引き起こされた損害について責任を全て負担する旨表明

参考文献

- 後藤元 「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」
ジュリスト1501号50頁 (2017年)
- James Anderson, Nidhi Karla, Karlyn D. Stanley, Constantine Samaras & Oluwatobi A. Oluwatola, Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers (2016), available at http://www.rand.org/pubs/research_reports/RR443-2.html
- US Department of Transportation, Federal Automated Vehicles Policy (2016), available at <https://www.transportation.gov/AV/federal-automated-vehicles-policy-september-2016>