

第2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29年2月28日（火）13:00～15:00

場 所：合同庁舎2号館16階国際会議室

出席委員：落合座長、古笛委員、藤田委員、藤村委員
金岡臨時委員、後藤臨時委員

※ 窪田委員は所用により欠席

資料1-1、資料1-2、資料1-3、資料1-4について、資料により説明が行われ、説明内容について、質疑応答が行われた。

資料2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。

- 実務では、現在の自賠法自体が自動車の欠陥を運行供用者が引き受けており、運行供用者責任による製造物責任の肩代わり、自賠法による製造物責任の引受けのような言い方をされるが、被害者救済の観点から、それで何か困っているかということ、そんなに困っていないのではないか。危険な物である自動車を支配し、その自動車から利益を得ていることで責任を一次的に問われることに、ある程度の納得感は得られているのではないか、その結果、被害者の救済が有効に行われているのではないか。

ある日、突然、完全自動運転の世界が来るのではなく、徐々に移行していくという時間的経過を考えたとき、やはり今の自賠法のあり方をベースに考えて、運行供用者が一次的に責任を負う主体として位置づけた上で、その後メーカーの責任というものも議論していく順番がよいのではないか。

システム責任とは、誰がどんな責任を負うのかということ、いまひとつ分からないところがある。ともかく、被害者救済ということを第一に議論することが必要ではないか。

- まず、レベル1やレベル2の自動車を自動運転自動車と呼ぶのは抵抗があるので、レベル0以外の車をまとめて自動運行システム車と呼ぶことを提唱したい。

その上で、レベル0であってもレベル4であっても自動車であることには変わりはないことから、どの自動車にも自賠法を適用することができるという基本的姿勢でいくことが望ましい。ただ、レベル3までは現在の枠組みでほとんどいけるのではないかと思うが、レベル4以上の車が出てきた場合に、現行の

自賠法3条で賄えるかということ、おそらく、そうはならないだろうと思われる。

現行の自賠法3条で対応できるという場合と、それでは対応が難しいという場合の双方を念頭に置いて、自賠法の修正が必要であれば考えていくという姿勢で臨むのが望ましいのではないか。

なお、システム供用者責任とは、あくまでも自動運行システム供用者責任であり、従来の運行供用者責任を維持するものであって、これに取って代わるものではない。すなわち、運行供用者責任とシステム供用者責任とは、自賠法の中で併存するものと考えべきであろう。

- システム供用者の責任というものを自賠法にとってかわる責任として構想する、すなわち自動運転については自賠法の責任は課さないということにつながるものだとすると、かなり抵抗がある。ただし、自動運転についても自賠法の責任を前提としつつ、対第三者との関係や求償などでもシステム供用者の責任を議論することはあってもよい。メーカー等の責任について、従来の製造物責任等だけで適切な枠組みが提供されているか疑問もあるので、システム供用者の責任といった視点からの議論自体が発展しなくなることは望ましくない。ただしそれは自賠法の議論としては、一旦は切り離す形でなされた方がよいと思う。

将来、本当の意味の自動化が実現している段階、すなわちレベル5になった時を念頭に置いた場合、車の欠陥全てを一旦は運行供用者に負わせるという現在の自賠法の前提となる政策が維持できるかということは、どこかで検討しなければならない日があるかもしれない。多くの国は、そこまで行かないで、さしあたり運転者が関与する運行を前提とするといった形で議論を止めているような印象があるが、いずれは完全自動化も前提として政策判断を議論する必要があるのかもしれない。

また仮に自動運転が進んでも一旦運行供用者に責任を負わせるとなると、求償の仕組みや強制保険の保険料の分担とか、いろいろ工夫していかないと、運転者・運行供用者の過重な負担という点が無視できなくなる可能性があり、自賠法自体の改正の要否とは別に将来的な課題として残しておいた方がよい。

- 自動運転は、あくまでも自動車の運転を、ドライバーが行うべきことを、システム、機械が代わってやっているというものだと考えたときに、それだからといって、直ちに運行供用者の概念が変わるというものではない。自動運転になり、ハンドルを握っていることに対する責任が軽減したとしても、そういった車を使っている人たち、持っている人たちの責任はどうなるのかということ、また別の話だと思う。

以上