

関係者、関係団体からのヒアリング結果

【ヒアリング対象一覧】

1. 有識者

- ・ 甘利公人（上智大学法学部教授）
- ・ 浦川道太郎（早稲田大学名誉教授）
- ・ 小塚荘一郎（学習院大学法学部教授）
- ・ 潮見佳男（京都大学法学系（大学院法学研究科）教授）
- ・ 杉浦孝明（三菱総合研究所主席研究員）

（五十音順、敬称略）

2. 弁護士

- ・ 園高明
- ・ 高野真人
- ・ 田島優子
- ・ 松居英二
- ・ 山本眞弓
- ・ 芳仲美恵子

（五十音順、敬称略）

3. 関係団体

- ・ 一般社団法人日本損害保険協会
- ・ 一般社団法人日本自動車連盟
- ・ 自動車メーカー

4. 被害者団体

- ・ 全国遷延性意識障害者・家族の会（桑山雄次代表）
- ・ 脳損傷による遷延性意識障がい者と家族の会「わかば」（横山恒事務局長）
- ・ NPO法人日本脳外傷友の会（古謝由美理事長）

（敬称略）

【主な論点に対する関係者・関係団体からの意見（個別意見例）】

1. 有識者

①自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。

（1）自動運転における「運行供用者」の考え方如何。

○有識者E

現行の運行供用者責任は、運転者の過失の存在を前提として、①過失の証明責任を転換して、②使用者責任（中間責任）的構成にしたということから成り立っている。つまり、運転者の行為（過失）に対して運行供用者がコントロールするという枠組みとなっている。人的行為についてのリスクを分散することになっている。システムリスクの負担をすべき人がだれかということを経験すればするほど、システムの欠陥による事故はメーカー責任とする案がよいということになり、立法論から考えても運行供用者責任でなくても、メーカーが責任を負担して被害者救済を行える資力があるというのであれば、一つの方法として考えられることになる。

しかし、自賠法が制定されて60年を経過したが、人による車の支配における過失が強調されてきた日本の自賠法は（母法であるドイツと比べて）特異であり、本来の自賠法の趣旨は、人の行為（過失）でなく、鉄道と同様に車は危険なものであり、どのように危険を管理し、負担するか（危険源の創造に伴う管理責任・危険負担）が重要と考える。

個人的には従来通り、運行供用者が責任を負担することがよいと考えている。自賠法が制定されて60年過ぎた状況を踏まえると、自動運転車が登場したことにより制度変更を行ったとしても思いがけない事象が発生することもあり得るため、大きな制度変更をせずに現在の仕組みを維持することが混乱も生じないのではないかと考える。ただし、免責事由については、システムの欠陥による事故について、運行供用者が、自分に過失がない、回避可能性のない（不可抗力な）欠陥だった（欠陥不存在）という立証により免責されてしまう可能性をなくすため、免責要件をドイツのように不可抗力のみにすることを検討してはどうか。また、別の考え方として、土地工作物責任（占有者が第一次的責任、所有者が結果責任）、動物占有者の責任と同様に、第一次的には自賠法3条本文で運行供用者が責任を負担し、但し、免責として無過失、また欠陥が不可抗力との立証が成功した場合は、メーカーが最終的に責任を負担するという仕組みも考えられるのではないかと考える。

メーカー等に基金等の拠出を求める案は「寄与度に応じて」メーカーへの負担割合をどのように計算して、決めていくのか、事故原因の分析、責任負担割合の決定など、ノウハウがないのではないか。また、仮にメーカーからの拠出により基金が創設されて、支払われた場合、運行供用者としてはシステムの欠陥、機能障害について免責されないとおかしいのではないか。さらに、メーカーと運行供用者の両者に責任があるとき、相互に求償はどのように行うのか。

○有識者C

日本の自賠法のモデルとなったドイツの道路交通法の考え方は、危険物である自動車に厳格な責任を課そうとするものであり、人的危険の要素と物的危険の要素の複合したものとして責任の対象である自動車を把握している。人的危険の要素は運転者の運転操作（のミス）を原因とするものだが、物的危険の要素は、立法当時の車はエンジンの爆発や発火等も多かったために機器としての自動車から生じる危険を考えていた。この2つの危険の要素が複合した危険な物（自動車）を保有する者に無過失責任（危険責任）を課した。自動車は当時の馬車が発展したものであり、自動車保有者は富裕層に属していたため、馬車の御者に相当する自動車運転者のミスと暴走の可能性という性質を持つ馬に相当する自動車自体の潜在的欠陥による責任を自動車所有者が負担することは理解できることであった。このような自賠法のルーツを考えると、運行供用者が自動車運転者の過失と自動車自体の原始的欠陥について責任を負うとする現在の解釈は、十分に根拠がある。自動運転車の場合、SAEレベル5では運転者が不在となるが、自動運転装置を始動させて目的地を定めて走行させることで、運行供用者は、運行を支配しており、また、そのことで利益も得ており、運行支配と運行利益の2要素で定義される運行供用者性はレベル5でも存在している。したがって、自動車の欠陥が自動車交通事故の大方を占めるレベル5でも運行供用者責任を認めることに問題はない。運行供用者責任とそれを補強している自賠責保険・（任意の）自動車保険により自損事故を含めて漏れのない自動車事故に対する補償制度が既に成立していることを考えると、現在の運行供用者責任を核にする制度を変更する理由は見当たらない（この結論は、わが国の自賠法のルーツであるドイツでも同じである）。

運転者の過失による事故がなくなり、自動車の欠陥が自動車事故の大方を占めるレベル4～5の段階で、自動車保有者が保険料を負担する自賠責・自動車保険が事故補償を担うことによる不公平感については、運行供用者、自賠責・自動車保険側から

の自動車製造者、生産物保険への求償により対処することになる。もっとも、事故毎に欠陥を精査して自動車メーカー、生産物保険に求償することは実際的ではないため、EDR（ブラックボックス）で集めたビッグデータによる事故分析に基づき運行供用者側と自動車メーカー側の分担割合を算出し、これに基づいて自動車メーカー、生産物保険からの拠出金を運行供用者、自賠責・自動車保険に提供すればよいのではないか。このため、基金を設けることも一案であるが、むしろ自動車側の保険（自賠責・自動車保険）とメーカー側の保険（生産物保険）との間で調整のルールを作って運営する方が現実的解決ではないか。

○有識者A

自賠法は60年余続いており、運行供用者概念は現在でも役に立つ優れた制度であり、自動運転になっても運行供用者概念を堅持していくべきと考える。

○有識者D

自分としては、メーカー等に基金等の拠出を求めるものの考え方が一番近い。自動運転車が登場しても、システムが原因のような新しいリスクが出てきた場合に、そのリスクをこれまでと同じくユーザーが負うことになれば、ユーザーは買わないのではないか。普及させることを目指すのであれば、これまでのユーザーに責任を負わせる仕組みでは限界があるため、メーカーは責任の負担のため基金に拠出する等の新たな仕組みで対応することがよいのではないか。救済の仕組みとしては、基本的にユーザーに負担させ、一定額（保険でカバーする）を超える部分をメーカーに負わせることも考えられるのではないか。

ただし、これを行うには法的根拠は必要であると考え。また、詐欺請求防止等の保険制度の適正な運用のためにも、メーカーにはシステムの欠陥より発生した事故の原因分析を理由として補償システムの運用側に入ってもらうことがよいのではないか。メーカーに負担を求める場合は、法律上、メーカーに対する拠出義務の規定を置き、それを基に徴収することがよいのではないか。その場合は、現在の賦課金の仕組みを参考にしてシステム的に徴収できるとよいのではないか。

○有識者B

現行の自賠法の「運行供用者」はかなり幅広い射程を有しており、相当部分は広く責任を認めることができるのではないか。ただし、「運行供用者」にどういった者が該当するか、どのような責任を負担するのか、一般人には認識がないと思われ、実際に運転している者に責任が発生すると捉えてしまうのではないか。過去の判例等に

より「運行供用者」は当該車の運行に関して管理責任を有する保有者が該当する旨を広く説明することが必要ではないか。メーカーは車を作って売ることが仕事であり、そのメーカーが（売った後の車について）例えば賠償責任のために負担をして基金を作るなどの意見についてはまだ相当の議論が必要と考える。リサイクル料金では販売店側で基金を作っている。様々な可能性を幅広く検討する必要がある。メーカーごとに様々な自動運転車の性能限界は異なってくることが考えられる。保安基準のような最低限の安全基準では足りず、具体的に詳細な性能、機能の規定と認証制度を作ることなどができないとメーカーに責任を問うこと（求償）は困難ではないか。

（２）ハッキングにより引き起こされた事故による損害（自動車の所有者等が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

○有識者B

ハッキングについては、保有者が一定程度予見を防ぐ措置を講じていたが、それを超えてハッキングされてしまった場合はハッキングを行った者の責任と考える。

②自賠法の保護の対象である「他人」について、どのように考えるか。

○有識者A

自賠法は被害者救済のため、運行供用者に挙証責任を転換し、賠償責任を負担する仕組みとしており、この考えを堅持しつつ、自損事故の被害者を救済するために今後必要があれば検討していけばよいと考える。

○有識者D

運転者自身の事故の救済については、責任保険では理屈が成り立たないため、ファーストパーティ型として、運行供用者を「補償」として救済する手当も考えられる。「他人」概念は責任にかかわる概念であるため、この部分はこのままでよいのではないか。

○有識者B

定義上のレベル4の車であれば、乗車している人が緊急停止できないことも考えられ、全く運転に関与しないケースもあることから、そのような人が事故の被害に遭ったのであれば自賠責の保障対象としてもよいと考える。

③「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」について、どのように考えるか。

○有識者 E

単純な「欠陥」とは異なり、自動運転車のシステムに関するリスクは、運行に必要な情報を収集し、分析することについてのシステムリスクのことである。現在の車に搭載されている稼働システムは運行に必要な情報を収集・分析することはしていないが、自動運転はシステムが運行に必要な情報を収集・分析するものである。しかも、運行に必要な情報の収集・分析には運転者自身も関与することがありうると考えられる。自動運転における責任を考えるうえでは、情報リスクという観点からの考慮が必要である。

○有識者 D

ソフトウェアのアップデートは、メーカーとしては自動更新の設定にすると考えられるが、保有者が意図して自動更新機能を遮断してしまった場合は、保有者の責任となるのではないか。

○有識者 B

自動運転車であってもカメラやセンサーの汚れの除去やタイヤのチェック等、保有者が当該車の点検・整備をやらなければならないと考える。ただし、保安基準のような最低限の安全基準や点検整備義務をセットとして明確にしなければ、保有者の点検・整備義務に関する責任は問にくいのではないかと考える。

④「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」について、どのように考えるか。

○有識者 E

自賠法と製造物責任法の「欠陥」は両者似ているところもあるが、製造物責任法は流通時点で存在する製品の「欠陥」に着眼したものであり、別物といわざるを得ない。仮に自賠法に製造物責任法の特則を置いたとしても、規定の趣旨がシステムの欠陥により発生する危険の管理責任であり、製品の流通時点の「欠陥」とは異なることから、全く別のものになってしまうはずである。また、製造物責任法上の製品の「通常有すべき安全性」とは、時代を経る中で変化していくが、自動運転車では、何が「通常有すべき安全性」かはっきりせず、また、将来発生する未知のリスクに果たして対応できるのか問題となり、その適用が難しく、結局、製造物責任が発動することができず機能しないと考えられる。製造物責任の欠陥の証明は大変であるため、これに代わり運行供用者責任があるとよいのではないか。

○有識者D

GPS等が誤作動を起こした時に、その情報を基にシステムが判断して事故が起こった場合、「欠陥」と言わざるを得ない場合が多いと予想する。現行ではユーザーは免責を主張できず、運行供用者責任が発生してしまうので負担が過大であると問題になるのではないか。この場合の解決はメーカーからの拠出による基金だと考える。技術者はスペック上の限界を明らかにしていれば、製造者側の責任は果たしたように言うことがあるが、一般の消費者としては技術上どこまでが限界となっているか技術者のようには理解できないと思われるため、やはり、責任を負担せざるを得ないのではないか。メーカーはユーザーに限界の場合について理解してもらうようにどのように知らせることができるか設計・製造上で考えなければならないと思う。また、あわせて運転操作がシステムから人に移譲する場合、切り替わるタイミングを運転者に通知するしくみについて一定の基準が必要ではないか。

○有識者B

メーカーに対して事故原因となった欠陥を証明することは、事故当時の環境について周辺事情を含めて忠実に再現することが必要であるが、そのようなことは困難であるため、メーカーに欠陥を根拠として事故の責任を問うことは課題が多い。赤信号での進入等の違反車に対する対応等のレアケースについては、そのような事故時の環境を忠実に再現することが困難なため、事故の回避が可能な安全基準を作ることは難しいのではないか。ただし、安全基準を作ることが出来ない限りメーカーに対し責任を問うことはできないのではないか。

誤った地図情報やインフラ情報による事故が発生した場合の責任については、そうした情報が運転操作を行う上で密接不可分な情報となっているのであれば、責任を問われることになると思うが、カメラやセンサーなどの情報も使って総合的な判断をして運転操作をするのだから、誤った地図情報やインフラ情報のみを原因として責任を負うことは想定しづらい。

⑤その他の課題

○有識者C

SAEレベル4以上では、運転システムによる自動運転車の安全性をメーカーが保証していると考えられるので、潜在的なメーカーの製造物責任を認めてよいのではないか。メーカーは欠陥がないことを立証できなければ責任を負うという欠陥の

推定や事故原因を与えていないという立証ができなければ自動運転車による事故についてメーカーが責任を負う因果関係だけで帰責される因果的責任を導入することも考えられるのではないか。このような措置は、運行供用者責任による運行供用者（自動車保有者）、自賠責・自動車保険の負担を応分の範囲で自動車メーカー側に転嫁することを容易にするために必要と考える。

対物損害は過失責任が前提であるため、運行供用者・運転者による過失がない自動運転車の事故の場合、請求権が成り立たないのではないか。ドイツは自賠法に相当する道路交通法の保護範囲に物損も含んでいるため、保有者責任でともに対応することで整理できているが、日本の自賠法（自賠責）は人身傷害のみを保護している。人を傷つけることと物を壊すことの損害賠償に何が違うのか、対象が人身傷害だけであることはバランスが悪い。したがって自賠法3条の保護範囲を「他人の生命、身体又は物を害したとき」に拡大することが望ましいが、これは法論理の観点の話であり、政策判断を要する問題である。

○有識者E

自賠法上の運行供用者の責任は物損も含めて広く認められるようにして、これまで自賠責保険で全てバックアップできる仕組みをやめる、運行供用者責任と自賠責保険と保障を切り離すということになるがそれでよいか。仮に自賠責保険でも物損に対応するとすると、任意保険も含めた自動車保険全体に影響するため、全面的に改定しなければならないのではないか。

○有識者C

自動運転車が実用化されたとしても、公道上に走行する全ての車がSAEレベル5の完全な自動運転車になるまでは、色々なレベルの車が混在した状態になるだろうから、車によって制度が変わっては混乱をもたらすため、自賠法と自賠責制度を抜本的に改めない方がよいだろう。

○有識者A

保険料の負担については、自動車ユーザーが負担することは変えずに、もし、保険金支払いで財源が足りない事態になれば、その他の者による基金により補充することも考えられるのではないか。

○有識者D

自動運転車の場合、これまで保険会社が持つ調査実務のノウハウは活かせなくなって、システムの原因調査に焦点が移ってくるのではないか。

○有識者B

自動運転車の保険料が上がるかもしれないが、ユーザーは自動運転車が多大なコストを要することを理解しつつも購入するのだから、料率区分は自動運転機能のない車と一体とするのでは無く、使用用途や（自動運転車としての）機能により別途設けることが考えられる。

運行記録が個人のものであれば、その情報を出せるかどうかはデータ所有権の観点から個人の判断となってしまうのではないか。運輸安全委員会は運送事業者という公共性が高いことから運行記録を求めることが可能であるが、自家用車に対して適用することは個人の権利（データ所有権など）の観点から新たに議論を行う必要がある。ただし、利用者の同意は前提となるがメーカーの開発のためという名目で集めることとすれば、理解は得られやすいかもしれない。

2. 弁護士

①自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。

(1) 自動運転における「運行供用者」の考え方如何

○弁護士C

運行供用者責任は、報償責任と危険責任をもとに成り立っているものであり、自動運転になったとしても車を持った者が責任を負う仕組みである運行供用者の概念は変わらないと考える。ある車のボルト外れの時でも賠償責任の追及について製造物責任では立証が大変だから、自賠法で対応していた。自動運転車についてもメーカーとしては、一つの車を欠陥として認めると他の車にも波及することになるため、メーカーとしては簡単に欠陥を認めないのではないか。求償のリスクは体力のある保険者が行うものであり、被害者側がメーカーに対し求償せざるを得ないことになる事態は避けるべき。メーカーに運行供用者責任を負わせる仕組みにするには、メーカーが販売後も保有状況を把握しなければならない。

○弁護士B

現行の運行供用者責任は、沿革的にも危険な持ち物（自動車）を走らせた（運行に供した）ことにより生じた損害の賠償責任を危険な物の所有者・管理者に負わせるという危険責任の考えを基礎にしたものである。自動運転車が現行の「自動車」の定義に含まれる（あるいは、自動車の定義を変更して自賠責保険の定義に含める）のであれば、自動運転車が個人の持ち物として道路を走行する以上、持ち主（所有者・管理者）が責任を負うことになると思う。よって、自動運転車の場合であっても、現在の運行供用者概念のまま考えればよい。メーカーには自動車を作った責任（製造物責任）があるが、販売後、どのように使われ、修理、整備・点検されているかわからず、当該自動車の運行を支配することもないから「運行供用者」にはなり得ない。製造物としての瑕疵がなければ、当該自動車の使用、管理を原因として発生した事故の責任を当然に負うことはない。自動運転車の出現によって、自賠法の適用・解釈において従来からの被害者保護の範囲が狭まってはならない。一方で、自賠法3条ただし書き免責に関する問題などについて、運行供用者責任が不当に広がることにならないかの検討も必要であり、配慮すべき。メーカーに対する求償にはその責任原因を明らかにする必要があるが、メーカーは開発技術や製造過程を明らかにしないこと、開示された情報を分析することも容易ではないことから、自動車の瑕疵やメーカーの過失を立証することは一般的に難しいと思われる。保険会社がメーカー

に対して求償するかどうかは、上記の立証の困難さをふまえ、費用対効果を考えることになるのではないか。

○弁護士D

レベル3まではこれまでどおりの運行供用者が責任を負うという理解で良いと思うが、レベル4については、ユーザーが納得しないのではないか。少なくとも今の論調では、ユーザーが責任を負うリスクがない（あるいはほとんどない）ということが、自動運転車の魅力のひとつとして国民に受け止められているのではないか。もし運行供用者責任でいくなれば、国民に対して「安心・安全」といったスローガンだけでなく情報発信が必要だと思う。確かに、最高裁判決では運行供用者を広く捉えた事例があるが、これらではあくまで事故発生について運転操作（認知・判断・操作）をしたのは「人」であり、「人」の過失（有責）を前提として、それを「誰」に（「人（法人を含む）」と「人」とのつながりの中でどこまで遡って）帰責させるべきかという議論であった。これに対して、レベル4で発生しうる事故は、プログラム自体のバグやメカニカルな欠陥に基づくものを除けば、予めシステムに組み込まれた判断プログラムに従った結果発生するものと思われる。判断プログラムは、事故の場面を想定し、考えられるいくつかの操作の中から何らかの理由に基づいてひとつを選択するよう設計されると思われるので、システムがプログラムの判断に従った結果の事故の発生は、過ち＝過失というより、むしろ従来の議論でいうところの「認識ある過失（未必の故意）」に近いのではないか。そう考えると、自動車を運行の用に供した後の過失を遡って帰責させる議論（従来の議論）と、予め自動車に組み込まれていたプログラムどおりに発生した結果の責任は誰が負うべきかという議論（レベル4の自動運転車の議論）とは同視できず、改めて別の議論がなされるべきではないか。

運行供用者責任の考え方は、当該車を運行の用に供することによる利益を享受する者における報償責任と、車という危険なものを公道に置くという者が担うべき危険管理責任があることに基づくものであるが、こう考えるとメーカーは売ってしまったら、その後は車を公道に置いて走らせることについて利益を得ることはないため、自賠法の予定する運行供用者とはならないのではないか。ただし、メーカーは自動運転車が売れば潤うわけであり、事故原因がシステムであるならば、被害者救済の仕組みのために、経済的には何らかの負担をするべきではないか。自動運転車による事故の対応としては、後述する自動運転車に関する製造物責任の特則を設け

る外、新たにメーカー等からの拠出による基金による被害者救済の仕組みを構築するという方策がいいのではないか。自動運転の導入は経済界からの要請もあるだろうが、高齢者対策や交通事故が減るのであれば社会的な効用も高いことから、被害者救済について税金が入ってもいいと思う。基金の立ち上げに困難があれば、政府保障事業による救済でもよいし、ファーストパーティ型の保険の強制といったスキームの利用も検討されてよいのではないか。

○弁護士A

自動運転車を「自動車」として整理するならば、その「自動車」を「当該措置を用い方に従い用いる」運転者（＝自動運転車を事故時に実際に使っていた人）や所有者等の継続的な使用者は現在と同じく責任を取らざるを得ないのではないか。メーカーも運行供用者に含める考え方については、メーカーは事故が起こった状況や事故時における個々の自動車の状況を把握できないだろうから、「運行支配」がある場合に運行供用者となるとする現在の通説的理解からして、メーカーに運行供用者責任ありとすることは適切ではないのではないか。

○弁護士E

完全自動運転車が、日本中何処でも運転免許取得者を乗車させることなく自動で走行する時代が来れば、従来の運行供用者責任を維持しつつ、新たに自動車メーカーにも欠陥車を提供したことについて無過失責任を課し、予め自賠責保険料を負担させるべき。自動車メーカーは大量に自動車を生産販売するため、製造過程で生じた欠陥により損害賠償責任を負うことになれば、賠償能力に欠ける場合も起こり得るから、強制保険による賠償の手当が不可欠である（但し、保険料は販売価格に上乘せられて消費者が最終負担者になる可能性は大きい。）。運転者が乗車して走行の一部を担う自動運転車の場合は、従来どおりの建付で良い。但し、製造者に対する求償を容易にするための各種制度の整備・拡充が必要。

○弁護士F

自動運転車と従来車が混在した状態では、自動運転車のユーザーはどちらの車も選べる中で自動運転車を選択したと言え、当該車の運行利益を享受することから運行供用者責任が生じるのではないか。

メーカーは自動運転車を作る以上、想定すべきことは全て想定されていなければならないと考えるが、その点をクリアしている自動運転車は安全な車であり、この車を売りたいと思うのであれば、自賠責保険について相応の負担をするべきではな

いか。また、ユーザー側から見ても、自動運転車になってもこれまでと同じ運行供用者責任となると、保険料の負担で不満が出ると思われることから、負担者としてメーカーに入ってもらわなければならないのではないか。メーカーが負担することになれば、事故削減のインセンティブも働くことも考えられる。

(2) ハッキングにより引き起こされた事故による損害（自動車の所有者等が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

○弁護士A

ハッカーによる事故の場合、セキュリティが甘くないということを保有者では証明できないと考えられ、証明できないために保有者に責任を追わせることは酷である。保有者が保守点検義務として必要なセキュリティ対策を講じていたのであれば、保有者に責任は無く、被害者の救済は、社会保障制度で対応するしかないのではないか。逆にソフトのアップデートを行わず、ハッカーに侵入されたら、保守点検義務違反であるため、保有者責任を認めてよい。

②自賠法の保護の対象である「他人」について、どのように考えるか。

○弁護士C

現行の自賠法の考え方では、乗車した人の自傷事故は救済できないので、危険な車を作ったメーカー責任となるのではないかと。自動運転が実用化されても、自分で運転することが好きな人はレベル4の車を選ばないだろうから、全ての車がレベル4になることはないため、整合性の点から任意保険の対応で良いのではないかと。

○弁護士B

自動運転車の運行供用者とされる者、および緊急時の対応に責任を持つべき者（自賠法上の運転者ないしは運転補助者に該当する者）は「他人」とならないと考えるが、自動運転車に対する一般の理解が、自動運転車に乗ることはタクシーの乗客と同じような立場になるというものだとしたら、その点に誤解を与えないようにしないとトラブルになるのではないかと。また、そのような「他人」に該当しない乗員の損害に備えて、例えば、自動運転車の持ち主が自傷した場合、人身傷害保険のような救済制度を新設することを考えても良いのではないかと。

○弁護士D

レベル4では自動運転車に乗った人は運行供用者ではなく、「他人」にあたると整理してよいのではないかと。ただ、レベル4では、メーカーを含め自賠法3条の運行供

用者は不在となる可能性が大きく、レベル4の自動運転車による事故の責任については、製造物責任法のうち、自動運転車の特則（欠陥の推定規定。立証材料の開示義務等）を設けるべきと考える。立法としては製造物責任法の改正ではなく、自賠法に特則規定を設けることがよいのではないか。

○弁護士A

元々自賠法上、「運行供用者」と「運転者」が「他人」ではないとして、救済対象として除外されるとされている。この理由は、加害者である「運行供用者」や「運転者」は被害者にはなれないという考え方からである。確かに最高裁は無理をして一部の共同運行供用者を「他人」としているが、基本的には、「運行供用者」か「運転者」と評価される搭乗者は救済されないであろうし（但し、完全な自動運転の場合は、どういう者を「運転している者」と評価するのかという難しい問題があるが）、自損事故（運行供用者や運転者だけが被災した事故）の場合も、これまで通り自賠責では救済の対象外ということになり、製造物責任の問題になるのではないか。

○弁護士E

運行供用者は自ら自動運転車の運行利益を得ようとするものであり、一般の自動車運行とは無関係の被害者とは異なるのであるから、特別法による保護を行う必要は無く、「他人」に含まれないのが適切である。

③「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」について、どのように考えるか。

○弁護士C

専門性の高い装置の点検整備義務に関して最近判決があり、車内ETC装置の断線によりバーが上がらず停止した車の事故について、停止した車の保有者に対し点検整備の責任が問われたが、保有者にはETC装置の配線を点検整備する責任は無いというもので裁判所は保有者に対し専門性の高い装置の点検整備を行うことまでは求めていないようだ。

○弁護士A

心配なのは運転者（自動運転車を使っている人）に過失があるかどうか裁判所における判断が、搭乗者が運転に関与していないため難しくなる点。システムが事故時にどのような判断をしていたか人間が立証することは難しく、自動運転システムの欠陥をメーカーに認めさせることは容易ではないし、欠陥だということになれば、製造物責任を負うことになるからメーカーも簡単には認めることはないだろう。そ

の状況下でシステムの安全性に問題がないとせざるを得なくなり、また（運転に関与していないため）人間にも過失がないと整理されてしまうと、賠償責任の追及ができなくなる可能性がある。また、仮にシステムに問題があったとしても機械自体が責任を負うとして賠償を行う制度を創設することは法律論ではむしろかしいから、人間を責任者とせざるを得ない。そこで、事故が起こった場合自動運転システムに欠陥があるからではないかと疑えるので、自賠法3条但書によって、運行供用者は「欠陥の不存在」を証明できない限り運行供用者責任を負うとの整理がよいのではないか。人間の過失につなげることができなくても、システムに欠陥があったかわからなくとも、疑いが少しでも残る場合は、これまでと同じく運行供用者責任ありとするもの。ただし、どうやっても事故を防げない状態である。

○弁護士B

運行供用者が運転に全く関与しない（完全自動・自律の）自動運転車では、適切な整備点検の内容もそれにふさわしいものとなると思われる。そうであれば、点検整備に関する過失が認められなければ、（完全自動・自律）自動運転車では運行供用者に過失がないとされることになるのではないか。

④「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」について、どのように考えるか。

○弁護士C

地図情報やインフラ情報などの外部情報自体に欠陥があった場合の責任について、責任を負う者が支配可能かどうかを前提と考えるため、外部情報自体に責任を負わせることはできないのではないか。

○弁護士B

現在の製造物責任法の欠陥概念、開発危険の抗弁等の理解を前提とすると、現時点ですでに発生し予想可能なハッキングや電子的なトラブルのほとんどは免責されない欠陥とされる可能性が大きいのではないか。現在の解釈で欠陥とされないものは、いわば不可抗力としてメーカー側も免責されることにならざるを得ない。このような不可抗力の場面でメーカーに責任をとらせるには立法で解決するしかない。

⑤その他の課題

○弁護士C

レベル4とそれ以外の車が混在する中で、それぞれ対象となる法律が異なるという事は現実的ではない。自賠法はすぐれたスキームであるため、自動運転についても対応可能ではないか。自動運転車の事故では、原因究明やシステムの分析等専門性が高いことから、損害保険料率算出機構のように損害調査機関を設立し、そこで事故調査を一元的に判断する仕組みも考えられる。過失割合はもともと道路交通法の考え方をもとに体系化されており、自動運転車であっても車であることに変わりはないことから過失割合の影響は考えづらい。

○弁護士D

心配していることは、基金や政府保障事業での補償限度は低いことが見込まれるし、ファーストパーティ型の人身傷害保険基準も裁判基準より低い水準であるため、製造物責任による責任追及手段が事実上閉ざされてしまうと、結局は、せいぜい人身傷害基準での救済しか受けられず、結局は被害者が泣くということになってしまうおそれがある。レベル4の自動運転車が実際に運行に供されるときは、事故の発生は極めて少ないということなのだから、個別の交通事故の責任をメーカーに問えるスキームが構築されるべきで、その方が長い目で見たときのシステムの発展に資するのではないかと思う。ただ、具体的な事故が発生したときにプログラムの判断どおりの結果なのかバグやメカニカルな不具合を原因とするのかは、多くの場合被害者側にはわからないので、製造物責任の挙証責任転換や証拠開示義務等の自動運転車に関する特則を設ける手法がより実際的ではないか。

○弁護士A

自動運転車は事故を起こしたら、まず欠陥ありと言われてしまうということになると、自賠法と製造物責任法との整合性をどうするか考える必要が出てくる。自動車事故が発生したからには自動車に欠陥ありとするのであれば、同時にメーカーは製造物責任を負うとしてよいのかが問題になる。自動運転車が事故を起こしたのは自動運転車に欠陥があるからだとして、メーカーの製造物責任を肯定するわけにもいかないだろうと思う。しかし、メーカーが売る際には安全な機械だから自分で運転しなくてよいと言っておいて、事故が起きた場合にメーカーが責任を負わないことでよいのかという疑問はある。

3. 関係団体

(注) ヒアリング項目への回答は、組織名の回答であっても担当者の個人的見解が含まれる。

①自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。

(1) 自動運転における「運行供用者」の考え方如何

○日本損害保険協会

国内においては、自動車事故による被害者の救済を目的として、自動車損害賠償保障法の制定当時から「運行供用者責任」によって迅速・確実な被害者救済を実現してきており、この点は各種自動走行システムが進展・普及した社会環境下においても変わるべきものではない。そのため、当面は現行の「運行供用者責任」をベースとした制度を存続させることが望ましく、このことが迅速・確実な被害者救済の実現に引き続き寄与するものとする。

○日本自動車連盟

自賠法の「運行供用者」という概念は、運行を支配し、運行による利益を享受している者が責任を負うこととなっており、よく考えられている。自動運転においても、運行を支配し、人の移動手段又は物の運搬手段としての車の特性を利用している者は運行供用者となる。自動運転においても運行供用者を核として責任を誰が負うかを検討することがよいと考える。自動車賠償責任は、無過失責任に近いという意味で工作物や施設の管理責任に類似する責任概念だと考えるが、車であることから動き回るため単に物の管理にとどまらず運行管理についての注意義務が必要とされる。運行を支配する者が誰であるかは、自動車の利用形態によって異なる。今でもタクシー等の輸送サービスの場合は、車を使って輸送サービスを行う会社が運行供用者となる。自動運転となったときどのような形で輸送サービスが行われるかわからないが、サービスの形態に応じて運行管理の概念を念頭にしつつ運行供用者として誰があてはまるか検討すればよいのではないかと考える。自動車メーカーは運行供用者ではないが、自動運転システムが原因による事故であるならば、運行供用者とともに賠償責任を負う。運行供用者とメーカーの責任分担は、両者の間で最終的にはメーカーが責任を負うべきである。保険料の負担について自賠責保険にメーカーを加えるかどうかについては、事故原因とその責任がメーカーに多く見受けられることがわかった時点でどうするか考えていってもよいのでは。

(2) ハッキングにより引き起こされた事故による損害（自動車の所有者等が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

○日本損害保険協会

事故の原因がハッキング等のサイバー攻撃であった場合における運行供用者責任の有無や、責任がないとされた場合の補償のあり方について検討が必要と考えられる。一方、対物事故では、ドライバーに損害賠償責任は生じないと考えられるため、被害者は損害賠償の請求先がない（不明）ということも想定される。

○日本自動車連盟

ハッカーが引き起こした事故について、泥棒運転による事故の扱いと同じように保障事業でカバーすることも考えられる。賦課金をメーカーにまで求めるか否かは社会政策の観点で決める話だと思う。なお、犯罪被害者の救済については、税金が財源である。

②自賠法の保護の対象である「他人」について、どのように考えるか。

○日本自動車連盟

自賠法は被害者救済のため、挙証責任を転換し、運行供用者が賠償責任を負う仕組みとしており、この考えを念頭に検討すべき。この仕組みは運行供用者以外の者を救済する仕組みであることから、自動運転の車両の運行供用者自身が被害者であれば、保障することもないのではないか。被害者が同乗者の場合（被害者が運行供用者にあたらない場合）は、救済する必要があると考える。

③「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」について、どのように考えるか。

○日本自動車連盟

過失とは必要な注意義務を果たさないことである。人と比べシステムの方がより高いレベル（早い判断、正確な操作）で運転することが予想されることから、人とシステムではその注意義務の水準が異なってくると考えられる。システムによる水準をどこまで求めるかについては、自動運転の車両を市場化するにあたり道路運送車両法の保安基準のようなもので規定する必要があるのではないか。メーカーはその水準を超えた自動運転車を製造していれば、事故があっても一応責任はないということになるが、実際の訴訟においては、社会的にそれ以上に事故防止の可能な技術があれば裁判所はそれを勘案して過失責任を問うであろう。したがって、メーカー

等の自動運転車側はその時点で回避可能な事故として想定できうる全ての類型に対応したシステムを開発し、対応しなければならない。刑事上の責任では自動車事故は、従前は刑法の業務上過失の罪とされ、その後特別法により自動車運転致死傷罪となったがその本質は変わっていない。いずれも運転者が自動車の運転に必要とされる高度な注意義務を果たしていたかどうかといった点について責任が問われるものであり、自動運転となった場合、当該自動運転のシステムが果たすべき注意義務の水準を満たしているかどうか判断基準となる。自動運転のシステムの欠陥が事故の原因であれば製造者が責任を負うこととなり、また、メンテナンス等の未実施が原因の事故の場合は、運行供用者が責任を負うケースも出ると思われる。

○自動車メーカー

- ・販売後の車両の自動運転システムの点検やアップデートについては、時期・方法等今後の検討となる。
- ・参考までに、現在販売されている運転支援装置は自動運転車をユーザーが点検することは不可能であるが、整備工場としては現在でも装置がついていればその点検は可能で、ユーザーが見て不具合が分かるものではないことから、ユーザーが行う点検は、タイヤの溝深さやブレーキ液量等、従来の項目に留まるのではないかと。
- ・パーソナルカーに高度な自動運転システムが搭載された場合、所有者の車両点検に対する関心が低下しないよう注意喚起する必要があるかもしれない。将来も、タイヤの摩耗度合確認等の車両点検は、ユーザーが実施する必要があると考える。

④「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」について、どのように考えるか。

○日本損害保険協会

ユーザーの期待、システムの機能限界なども踏まえた水準とする必要があるのではないかと。

○日本自動車連盟

自動運転車を市場に出すということになるので、製造された車両に瑕疵がある場合の損害についてメーカーの責任は運行供用者よりも重くなると考える。メーカーに求償できる仕組みは必要である。また、事故原因が道路の安全施設等の周辺の仕事物の不具合であれば、運行供用者は責任を負わないのではないかと。唯一の原因が

周辺の工作物の不具合であれば、これを管理する者の工作物責任となるのではない。ただし、自動運転システムは周辺の工作物の不具合を見込んで開発すべきということとなれば、メーカーの責任が生じる可能性があると考え。

○自動車メーカー

- ・どのレベルの安全性を求めるかは定義の問題ではないかと思う。例えばある社では、安全運転に関し模範的な運転者と同レベルの安全運転（認知・判断・操作）ができるよう開発を進めているし、トラブル発生時でも正常に作動するよう複数系統にするなど、Fail Operational な幾重にもサポートできるような設計を考えている。また、人が運転している時でも事故回避が出来なくなる場合があり得るが、いわゆるトロッコ問題のように、どちらに回避してもどちらかの人に衝突してしまう状況でどちらを衝突しない方に選択するかといった倫理的な判断もシステムにさせなければならないこととなる。
- ・事故当時の技術水準では把握できないレベルで訴訟を起こされると（例として、多くの人には効果的なワクチンだが、薬害を被った方からの訴訟がある。）、開発が萎縮してしまう。その技術開発により社会的に多くの効用が認められるのであれば社会全体でカバーする仕組みを作る必要があるのではないか。
- ・自動運転車について、例えばある社では、高精度地図を使い、その他にGNSS、SLAM、カメラやセンサーを使って周辺情報を集め、総合的にシステムが判断しているため、地図情報やインフラ情報等に不具合があった場合は他の情報を基に判断し操作することになると考える。なお、高速道路の高精度地図は、高速道路が新設・改修される際に詳細データが提供され、実走行を経て生成されるが、販売後の車両への地図情報のアップデートについては、現在検討中である。

⑤その他の課題

○日本損害保険協会

今後、製造業者等が一定の賠償責任を負うべきケースが生じる可能性もあるが、当該責任主体に対する求償が必要となった場合、技術的知見や情報量の格差等が課題になることも想定されるため、比較的簡便な求償実務のスキーム構築や、事故原因を把握するための情報（ドライブレコーダー等に記録された事故関連データ等）の活用方法について検討していく必要があると考え。

○日本自動車連盟

事故の責任を明らかにする材料を電磁的記録に残す仕組みは必要であると考え
る。走行についての基本的な記録を残すことについて義務付けが必要ではないか。
車内の映像等も事故原因を明らかにするためであれば、保護すべき個人情報にはあ
たらないと考える。なお、現在ある警察組織で捜査活動の範囲を超えすべての事故
について事故の調査を行うことは社会的ロスとなるため、警察とは別に必要な事故
調査を行う専門組織が必要となるのではないか。

○自動車メーカー

- ・ S A Eレベル5の車は、技術的な面、商品性、バリュー・フォー・マネーの面など
も考慮すると近い将来に実現することは難しいと考える。例えばある社では、自
動運転の実現には高精度地図が求められるが、一般道を走行するのであれば（国
道・県道の幹線道路の外、市町村道等の生活道路までを含め）津々浦々至るところ
の高精度地図が必要となることから、地図生成やアップデートが困難でありハー
ドルが高い。したがって、オーナーズカーを想定した場合、完全自動運転はS A E
レベル4の高速道路上や幹線道路での走行に限定し、高速道路までの一般道部分
は人が運転に関与するのが現実解と考える。
- ・ 自分自身で運転したくないと思う人たちは存在することから、このような人たち
をターゲットとしてS A Eレベル5を開発していくことも考えられることも否定
できない。よって、研究会では（実現可能性が低い）レベル5についても検討対象
として議論して欲しい。
- ・ 技術的に時間がかかるとは思いますが、S A Eレベル5が作れなくはないと考える。た
だし、開発に影響しないように製造側に対しては責任を負わせないとすることが
必要ではないか。外国では、規制のうち、あるものを外したらどうなるかといった
仮定を立てて検討がされている。日本でも同様に検討してもらいたい。
- ・ 道路運送車両法（車両安全）の観点では、WP 2 9（自動車基準調和世界フォーラ
ム）において自動運転車に具備すべき機器について議論しており、走行状態を記
憶するデータストレージが必要と言われている。このため車両法上で規定されれ
ば搭載されることになるが、あくまでも搭載した機能が正常に動作していたかど
うかの検証目的であり、道路交通法や損害賠償上の事故調査目的で使用できるか
については別の議論が必要ではないか。
- ・ 自動運転車だけでなく、現在のコネクティッドカーについても対応が必要なため、
JasPar（Japan Automotive Software Platform and Architecture）、J A R I（日

本自動車研究所)、自動車技術会とともに検討しているが、自動運転車の仕様はこれから詳細が決まってくるため、現在検討中の段階である。

4. 被害者団体

- ①自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。
- 完全自動運転でも、車を発進させること自体に安全管理義務が発生しており、車の使用者に当然責任があるのではないか。被害者がメーカーへ事故原因を追及することは大変困難であり現実的では無い。被害者を救済した後で、最終的な事故原因がメーカーにあるとすれば、事故原因の割合に応じて加害者等が求償していくのがよいと考える。
- 例えば霧や吹雪の悪天候の中では、システムが人に移譲することにならざるを得ないのではないか。どのレベルでも、運転者が関与しないことなどあり得ないのではないか。人に移譲する可能性があるのであれば、結局安全管理義務が生じ、今までと同じく運転者が責任を負うことになるのではないか。
- ②自賠法の保護の対象である「他人」について、どのように考えるか。
- システムの欠陥等による自損事故については自賠法の対象とする必要はなく、製造物責任法の問題ではないか。
- ③「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」について、どのように考えるか。
- 運転者は、完全自動運転になるからといって、公道を走る以上、居眠り、飲酒、脇見運転等してはならないはずであり、運転者には、運行に関し様々な安全管理義務が発生する以上、完全自動運転であっても、交通事故発生時には必ず何らかの義務違反があり得るのではないか。
- 自動運転車では、自己診断機能の活用等により、運転者が安全性のサポートをしなければならず、運転者は責任が問われるはずである。安全性の確保は最終的には運転者が対応するのであって、システムが最終判断することはないのではないか。
- ④「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」について、どのように考えるか。
- 自動運転システムに欠陥があったかの判断は、自動運転で防げた事故、防げない事故がどのようなものか考えていけばよいのではないか。

⑤その他の課題

○免許証はどうなるかが気になる。

○完全自動運転はどこまで信頼できるか。不具合でどうなるのか心配。例えば混雑した街中や、大雪が降った場合、雪道になっても走行できるのか。

○自動運転車では、事故が発生しても運行履歴が残るだろうから、その履歴で事故原因を追及していけば良いので、現在よりも求償しやすくなるのではないか。

○近頃の自動車メーカーのCMは、運転が楽になる、安全管理義務が発生しなくなる印象を与えるような映像を流しており、視聴者に誤解を与えているのではないか。