

自動運転における損害賠償責任に関する研究会

論点整理

国土交通省 自動車局 保障制度参事官室

平成29年4月26日

1. 検討事項

自動運転における自賠法の損害賠償責任の課題について、迅速な被害者救済の確保、負担の納得感、国際的な議論の状況、関係行政機関における制度面の取組み等に留意して検討を行う。

2. スケジュール

第1回：平成28年11月2日（水）

- ・ 自動運転を巡る国内・国際動向について
- ・ 自賠法における検討事項

第2回：平成29年2月28日（火）

- ・ 外国における事故時の責任関係のあり方の検討等について
- ・ 第1回研究会における議論等について

第3回：平成29年4月26日（水）

- ・ 論点整理

※ 今年度も、自賠責保険のあり方を含めた損害賠償制度について引き続き検討を進める。

第4回 平成29年夏頃（予定）

- ・ 各論点についての議論等

3. 委員等

(委員)

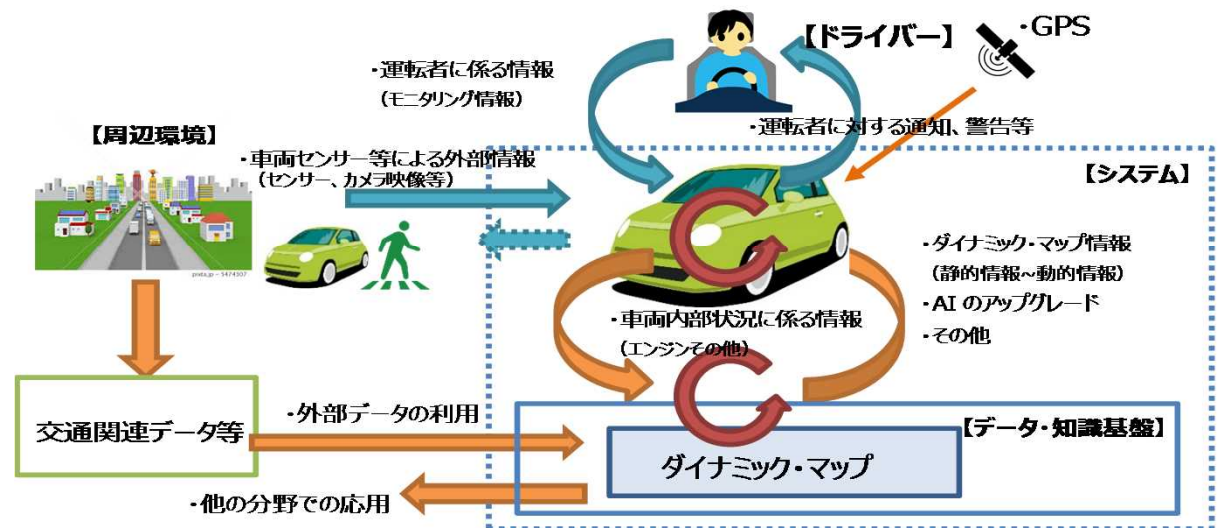
落合 誠一	東京大学名誉教授（座長）	
窪田 充見	神戸大学大学院法学研究科教授	
古笛 恵子	弁護士	
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授	
藤村 和夫	日本大学法学部教授	(敬称略)

(オブザーバー)

一般社団法人日本損害保険協会、全国共済農業協同組合連合会、損害保険料率算出機構、一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構、株式会社三菱総合研究所、一般社団法人日本自動車会議所、一般社団法人日本自動車工業会、一般財団法人日本自動車研究所、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室、金融庁監督局保険課、法務省民事局付

(参考)

自動運転では、システムの欠陥・障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想される。



自動運転における課題

(自動車損害賠償責任)

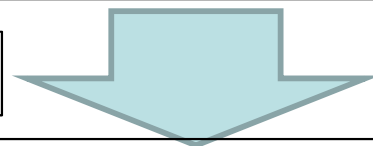
第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

1. 現行

交通事故の96%はドライバーのミスに起因しており、迅速な被害者保護を図るため、

- 自動車所有者、運送事業者等は、「自己のために自動車を運行の用に供する者」（＝運行供用者）として事実上の無過失責任を負担している。
- 車の欠陥による事故についても、「運行供用者」が責任を負担している。
- 「運行供用者」は、自賠法の保護の対象となる「他人」に該当しない。

2. 自動運転（レベル4以上）における課題



レベル4以上においては、ドライバーは運転に関与しないことから、

- 自動車の所有者等が、従来通り「運行供用者」として責任を負担することが妥当か。
- 自動車メーカー等は、システムの欠陥による事故の損害について、どのような責任を負担すべきか。
- データの誤謬、通信遮断、ハッキング等の事故について、どのように考えるか。
- システムの欠陥による自損事故について、自賠法の保護の対象とする必要があるか。

3. 主な論点（自動車損害賠償保障法 第3条）

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。

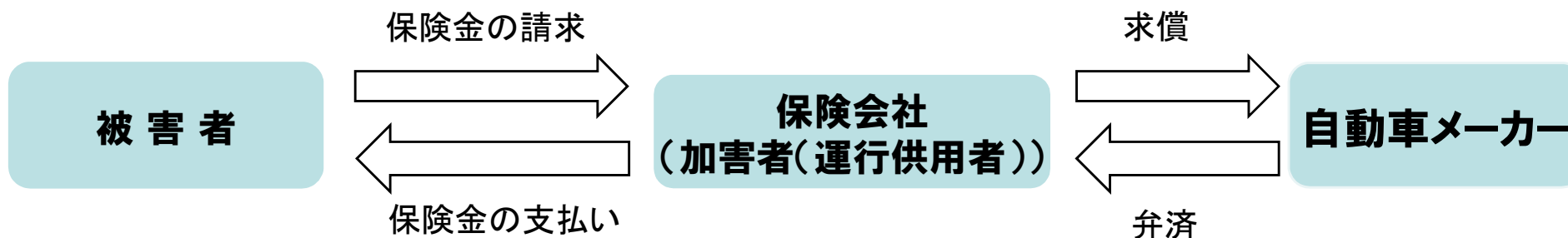
○システムの欠陥による事故の損害について、誰が責任を負担すべきかについて、以下の3つの見解に整理された。今後、自動運転の技術進展、自動運転車の普及見込み等を考慮し検討が必要である。

【案1】従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等から自動車メーカーに対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討。

【案2】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予め一定の負担を求める仕組みを検討。

【案3】システムの欠陥による事故の損害については新たに自動車メーカーに事実上の無過失責任を負担させる仕組みを検討。

<現在の求償の仕組み>

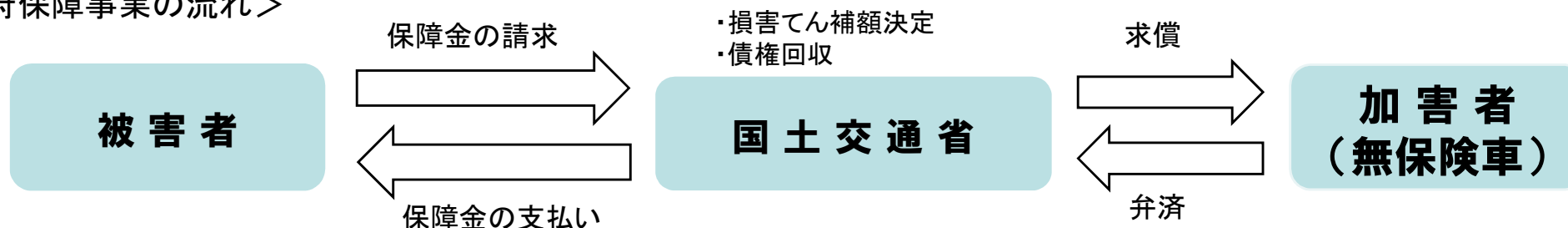


②ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の所有者等が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

○現在の盗難車による事故と同様な状況であると想定すれば、政府保障事業において対応することができるか等を検討することが考えられる。

※政府保障事業とは、ひき逃げ事故又は無保険車による事故の被害者に対する損害の填補を国土交通省が実施している（自賠法第71条）。盗難車による事故の場合も被害者は政府保障事業から損害の填補を受けることができる（自動車所有者等が運行供用者責任を負う場合を除く。）。（自賠法第72条）

<政府保障事業の流れ>



③自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。

○システムの欠陥による自損事故について、以下の2つの見解に整理された。今後、自賠責保険のあり方を含め引き続き検討が必要である。

【案1】製造物責任法（自動車メーカー）、民法（販売店）による他、任意保険である人身傷害保険）での対応が適当。

【案2】現行の自賠責保険を見直して、自賠法の保護の対象とする仕組みの検討が必要。

※人身傷害保険とは、車に乗車中の者が人的損害を負った場合、加害者側の損害賠償責任の有無、過失割合にかかわらず、契約金額の範囲内で保険金が支払われる任意保険。自損事故の損害も含まれる。任意保険の加入者の約9割が付保。

④「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。

○運行供用者には、自動運転のシステムが故障しないように注意する義務があるほか、ソフトウェアや情報をアップデートする等が要求されると考えられるが、従来と異なる自動運転車に対応した注意義務を負担する可能性もあり、十分に吟味していくことが必要。

※現行の注意義務とは、関係法令の遵守（自動車の運転に関する注意義務、自動車の点検整備に関する注意義務等）を始めとして、社会的に要求される通常の注意義務を指し、さらに、運行供用者の注意義務の中には、運転者の選任監督に関する注意義務も入る。

⑤外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」といえるか。

○自動運転のシステムは、当該情報を前提として運行しており、システムが判断して事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」となる可能性があることから、どのようなケースで問題となるか検討する必要がある。

※現行の自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」とは、判例によれば、日常の整備点検によって発見することが不可能なものをも含み、運行当時の自動車に関する機械工学上の知識と経験によって、その発生が予め検知できないようなものを除く、自動車自体に内在していたものとされる。

	現行	改正案
ドイツ	<ul style="list-style-type: none">○保有者（＝自己のために車両を使用し、かつ車両の使用のために必要な権限を有する者）の過失の有無にかかわらない危険責任（不可抗力のみ免責）○運転者の過失責任が推定される。	<ul style="list-style-type: none">○責任及び保険の体系は現行制度を維持。○本年1月、道路交通法の改正案を閣議決定。自動運転システムを用いる場合の運転者の定義と、システム限界時の運転者の引受義務等について規定。○欠陥による事故は保険会社から自動車メーカーに求償することを想定。
英国	<ul style="list-style-type: none">○運転者の過失責任。	<ul style="list-style-type: none">○責任体系は現行制度を維持。○自動車強制保険の見直しにより、自動運転システム作動時の事故も自動車強制保険の対象（負傷した運転者を含む）とする。○欠陥による事故は保険会社から自動車メーカーに求償することを想定。○本年中に議会提出予定。
米国	<ul style="list-style-type: none">○運転者の過失責任。	<ul style="list-style-type: none">○連邦政府が昨年9月、自動運転ガイドラインで民事責任は各州法で規律することを明記。○現在、各州で検討中。
日本	<ul style="list-style-type: none">○運行供用者責任（事実上の無過失責任（免責のためには①運行供用者等の無過失②第三者の故意過失の存在③欠陥の不存在、の立証が必要））。	<ul style="list-style-type: none">○検討中。