

第3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4月26日（水）10:00～11:40
場 所：合同庁舎3号館8階 観光庁国際会議室
出席委員：落合座長、窪田委員、古笛委員、藤村委員
※ 藤田委員は所用により欠席

資料1、資料2について、資料により説明が行われた。

資料3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。なお、資料3は、本研究会の「論点整理」として委員の了解が得られ、公表することとした。

- 今回は一つ一つの案について議論する場ではないと承知しているが、もう少し文章上の説明を詳しくした方が見通しがいいと思うので、申し上げたい。
案3について、結論としてはよくわかるのだが、なぜメーカーが事実上の無過失責任を負うかの説明は、多分この中に入っていない。この中ではなくてもいいのかもしれないが、その上でさらに気になるのが事実上の無過失責任と事故を最も抑止し得るものは誰かという観点が本当に整合的なのか。つまり、抑止し得るものは誰であって、抑止し得る行為をすべきであるという発想に含まれているのは、一方では過失責任的な発想であり、うまく説明がつかないのではないか。多分、メーカーとしては、安全システムによる事故を避けるためには、安全システムをつけなければいいという逆方向のインセンティブを与えてしまうのではないか。安全を実現していくシステムを積極的に導入していくことがベースにあるのだとすると、もう少し上手に説明するとよいのではないか。

- 案3は、メーカーに対する事実上の無過失責任であるため、自動運転システムを搭載した車を提供した、供用したということ自体が責任を負担する契機になると考えていいのではないか。安全システムによる事故を抑止するには、確かに安全装置をつけなければいいというのも一つの考え方ではあるが、自動運転システムを搭載した車の話をしているのであるから、安全システムを搭載しないということは、それ自体考え難い。事故を抑止し得るということの中身は、事故を起こさないレベルに達しているシステムを装備した車を提供、供用してほしいという意図が込められていると理解頂きたい。事故を最も抑止し得るということを過失責任的な発想と結びつける必然性はない。

- 全体を通じてということになるが、多分、論点としてあるのは、欠陥の意義のことであり、製造物責任としての欠陥をどう考えるかという問題と、自動運転システム、特に暴走等によって事故が起こった場合の欠陥というものが、第三者に対して損害をもたらす欠陥は多分違うのではないか。例えば、衝突被害軽減ブレーキがついていたが思ったように作動しなくて、ドライバーもぼんやりしていた場合は、欠陥があつて事故が発生したと言えるかもしれないが、本来、普通より高い安全性を実現しようとして、それができなかったタイプである。他方、暴走型となると、これはある意味で、非常に積極的に危険をもたらす。どこかできちんと議論しておかないと、求償の際にも、製造物責任法に基づく求償の話をしているのか、一体何の話をしているのか見えなくなり、あるいは責任要件としての欠陥の話と求償をめぐる欠陥の話は本来違うものであるにもかかわらず、混同することが考えられるので、どこかでそういった検討を要するという点を触れてもよいのではないか。

- 同じ欠陥概念にしなくても問題はないとすることについて、それ自体について検討が必要である。おそらく、売買契約を前提とする場合の目的物が通常有すべき性質を有していないという意味での性能・性質が不足するという問題と、製造物責任において、通常有すべき安全性を欠いているという問題と、さらに民法 717 条の工作物責任における意味での他に対して積極的に危険をもたらすというタイプの欠陥は必ずしも同じではないと思うので、それを区別しないことには、どういう風に制度を組み立てるのかどうか出てこないのではないか。

- 通常有すべき安全性というのを一体どういう基準で考えるかといったときに、衝突被害軽減ブレーキがついていて、幾らかの欠陥があるというブレーキは、通常有すべき安全性を欠いているのかというと、通常有すべき安全性を判断するものとして、普通のブレーキを考えるのであれば、多分、普通のブレーキより本来は高い安全性が確保されているはずであり、一方、衝突被害軽減ブレーキをデフォルトの通常有すべき安全性だと考えると、それとは判断が異なることになる。過渡的な現象になるのかもしれないが、現在、全ての車が装着しなければいけないものではなく、むしろ、普通のブレーキをデフォルトとして考えているときに、衝突被害軽減ブレーキがうまく機能しなかったら、製造物責任を通常有すべき安全性を欠くと言えるかという疑問である。はねられた側からみれば、衝突被害軽減ブレーキがついている車か、ついていない車かというのは、全然わからない状態であり、衝突被害軽減ブレーキが有効に機能することの期待を前提として議論すること自体がうまく成り立たないのではないか。

○ 案2について、自動車メーカー等が負う責任はどのように考えるのか。事故原因に寄与しているから責任を負担しなければならないということはわかるが、その際の責任というのはどのような責任を負うと理解すればよいのか。

○ 案2について、運行供用者が責任を負うということが、まず基本的な枠組みになっているため、別にここで責任の話をしなくてもよいと思う。例えば、案1だと、個別の求償はものすごく手間のかかるものであり、紛争処理コストという二次費用がかかる仕組みになるが、高度のシステムを提供しているような車においては、そうした結果に基づいての責任が生じ得る可能性があることを前提としたときに、予め仕組みとして組み込むことができないかという発想がベースである。なお、あくまで責任は異なるので、個別に検討していかなければいけない。

案1と案2の基本的な違いとして、紛争処理コストをどこまで下げることができるのか、また、メーカーとしては一定の拠出には対応しなければならないが、自動運転のシステムがついている車の自賠責保険の保険料が安いということになれば、ユーザーがそういう車を購入するインセンティブを与えること等が考えられる。

案2について、メーカーに一定の負担を求めることは、車両のコントロールにおいて、どれだけのものを自動運転システムが支配しているのかということが基準となる。これは客観的にわかることなので、それに応じて考えればよい。

○ 結局のところ、自動運転レベルについて、どのレベルを想定して議論するかということに大きく関わってくるのではないかと。完全自動運転の社会に到達したときには、もしかしたら、自賠法という考え方は要らなくなっている、あるいは自動車という概念ではなくなってきたかもしれないが、その段階までは、やはり自賠法を中心に考えていかざるを得ないのではないかと。

また、現在の自賠法もあり、製造物責任法もある状況で、実務的に被害者救済に大きく支障があるとは感じていない。今後、自動運転が進むにつれて運行供用者、ユーザー側の納得が得られるか、あるいはメーカーの理解が得られるか調整が必要となってくると思うが、完全自動運転の社会に到達するまでの間をどう整理するかという問題である。

そのために、現在の運行供用者の考え方、あるいは自賠法の考え方というところで、共通の認識に立てているかということ、若干わからないところもあるので、現在の自賠法はどうか、運行供用者はどうかをきちんと整理した上で、どこまでカバーできるのか、できないのかを整理して自動運転の議論を行い、完全自動運転に至るまでの議論を一つ一つ詰めていかなければならない。

- どこまでの自動化を前提にして議論するかも大事だが、自動運転レベルがどの段階にあらうとも、車であることには違いがないので、全ての車について自賠法の適用を前提とする姿勢が望ましい。そして、被害者の保護・救済が大事だということはもちろんであるが、自動運転システムの車が出てくると、従来実際に生じていた、あるいは現在想定され得る損害とは別次元の損害が出てくるかもしれないので、自動運転が出てくる過程においては、被害者の保護をこれまで以上に厚くすべき方向で考えるのが望ましい。また、責任を負って然るべき者が然るべき責任を負うということを法律において明文化することも大事ではないか。以上を踏まえて、現行の自賠法の規定を極力維持するという方向性をとることができれば、全体として、いい方向へ向くのではないか。

以 上