

第4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：2017年9月27日（水） 10:00～12:00

場 所：NS虎ノ門ビル 11階A会議室

出席者：落合座長、甘利委員、福田委員、藤田委員、藤村委員

1. 第3回研究会で示された論点について

資料1につき説明が行われ、説明内容についてその後論議が行われた。委員からの主な発言は以下のとおり。

なお、本研究会の議論を経て、論点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。】に関しては、

- ・現時点では案①が有力な案として考えられ、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方策について引き続き検討すること
- ・案②について一定の課題は存在するものの、必要に応じその検討課題についても検討を継続すること

とされた。

また、論点③【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（「他人」）をどのように考えるか。】に関しては、

- ・案①の、現在と同様、製造物責任法による自動車メーカー等の製造物責任等及び民法に基づく販売者の瑕疵担保責任等の追及、並びに任意保険（人身傷害保険）により対応する方向で検討する

ことが妥当であるとされた。

<主な意見等>

【論点①について】

- 論点①に関し、運行供用者責任を維持した場合に、システムに欠陥が無いことの立証責任は運行供用者にあるが、情報の偏在があるため、運行供用者は欠陥が無かったことの証明ができず運行供用責任を負わされ、メーカーに対して求償しようとする際には、欠陥があるということの立証ができずに求償ができず、結局、運行供用者だけが最終的な責任を負うという問題が起きうる。

（実際には欠陥はなかったが）情報の偏在により欠陥がなかったことが立証できず責任を負うという場合は、運行供用者の責任があることを前提に保険会社が保険金を払ったこと自体が問題で、求償の問題としてはいけない場合まで含んでいる可能性が有る。現在の案1は、もっぱら保険者による求償を実効的にすることに主眼があるようであるが、そのような意味では問題点を十分とらえられていない。それに対する解決策としてメー

カーの協力という考えもある。

- 最終的な方向性として案①を採るとしても、案①は、保有者が運行供用者になると考えるようだが、回答を用意しておいた方が良いと思われる点がある。レベル4で人間が殆ど運転に関与しない場合、たとえば自動車の発進ボタンを押すことのみをもって運行支配があると捉えて二元説を維持するのか、あるいは、それだけでは運行支配があるとはいい難いから保有者管理地位説のような考え方を採ることにするのか、どちらなのかという疑問に答えられるようにしておいた方が良いのではないか。
- 上記の、従来からの運行支配と運行利益が帰属する者を運行供用者とする二元説を維持するのか否か疑問に答えられるようにしておいたほうが良いとする意見に対する意見等は、以下のとおり。
 - 運行支配や運行利益を厳格に考える必要はなく、システムも含めて欠陥のある自動車を運行することによって運行供用者責任を負うとしたほうが良い。最高裁判例を踏まえても、厳格に考える必要はなく、運行支配は物理的な概念である必要はないと思う。システムに欠陥のある危険な自動車を運行することで運行供用者責任を負うと考えることによって、レベル5の車両であっても当てはまるのではないか。
 - 運行支配と運行利益から成る運行供用者の考え方そのものを見直したり、修正したりするべきか否かについて踏み込んで触れる必要はないのではないか。現在の運行供用者概念を前提とすれば、自動運転に関して運行供用者がいなくなってしまうようなことが将来生じるのであれば問題であるが、そういうことがあると考えられているわけではない。自動運転との関係で誰が運行供用者になるかにつき解釈論が残り得るとしても、解釈が分かれる細かな内容について考え方を報告書に示さなくても良いと考える。
 - 将来は分からないが、所有者等に対して、何らかの運行供用者責任を求めることが出来るのであれば、この場で厳格に議論する必要はないと考える。ただし、将来そのようなことが起きる可能性があるとして記載する必要はあるかもしれない。
- 案①では適正な責任分担のために、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保に向けた検討が必要とされているが、これは非常に重要な点であり、早急に検討することが望ましい。

【論点②について】

- ハッキングの場合、財源として政府保障事業が耐えられるのか、数台の場合と被害が甚大となる集積損害の場合とに分けて考えたほうが良いのではないか。

【今後に向けて】

- 将来的にレベル5の自動運転車が登場することを見据えると、案③のシステム供用者責任又は製造物責任を運行供用者責任と併存させるのではなく、システム供用者責任又は製造物責任に一本化してしまうことも論理的な選択肢としてありえると思う。
- 自動運転のレベルが上がっていき、運転を完全に機械に任せてもよいという段階に至ったときに、運行供用者を一義的責任主体とすることへの疑問が顕在化していくということこそが、将来に向けては一番重要な課題である。今は自動車の欠陥による事故は相対的には少なく、圧倒的多数は運行供用者等の過失が事故の原因であるが、レベル5の自動運転車が走行する世界において事故が起こった場合に、運行供用者が第一次的に責任を負い、ほとんどの場合にメーカーへの求償が行われるという状況が生じるのが正しいのかという問題が顕在化してくることが最大の課題であり、最終的な報告書にはそのような内容も将来への示唆として記載したほうが良い。
- 「他人」は運行供用者及び運転者以外のものをいうと解されているが、運転代行業の最高裁判決もあるので、今後レベルが上がる中でそう言い切っているのかは注意が必要。

2. 海外における動向について

事務局から、資料2に基づき、欧米主要国（ドイツ、イギリス、アメリカ）の自動運転に関する法制動向、行政動向、メーカー動向などについて説明があった。