

自動運転における損害賠償責任に関する研究会
とりまとめに向けた整理に向けて（概要）

○ 本研究会における議論の前提について

⇒ 自動運転の導入初期である2020～2025年頃の「過渡期」を想定した法制度の在り方を検討する（レベル1からレベル4までの自動運転）。

○ （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。

⇒ 論点整理で示された以下の3つの見解につき、以下の検討課題が示された。

【案①】従来の運行供用者責任を維持しつつ、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のための仕組みを検討。

（理由）

- ・自動運転になっても運行供用者の責任は変わらない。
- ・被害者保護の観点からは、現在の自賠法の仕組みに基づいて、運行供用者が責任を負うべきとするのが最も有効で簡便。

（検討課題）

- ・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。

【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等に、自賠責保険料として予め一定の負担を求める仕組みを検討。

（理由）

- ・事後的に、保険会社等が自動車メーカー等に求償できる仕組みは、個別の求償のための裁判等のコストが多大になると考えられ実務上困難。自動車メーカー等にあらかじめ一定の負担を求めるべき。

（検討課題）

- ・車両のコントロールにおいて自動運転システムが支配している割合に従って自動車メーカー及び輸入者が負担する公平な保険料率を算出することは可能か。
- ・自動車メーカー及び輸入者から確実に保険料を徴収する仕組みを作ることが必要。
- ・生産物賠償責任保険に加えて自賠責保険料も負担することになれば、自動車から生じるリスク回避のための保険料を二重に支払うこととなるのではないか。

【案③】従来の運行供用者責任を維持しつつ、自動運転のシステム作動による事故については、新たにシステム供用者責任として自動車メーカー等に無過失責任を負担させることを検討（全ての段階の自動運転に自賠法を適用することを前提とする。）。

(理由)

- ・運行供用者が全く関与できない欠陥については、免責を認めるべき。
- ・自動車メーカー等は、自動運転のシステム構築における欠陥による事故については、かかる欠陥がなかったことを証明しない限り、責任を負うべきではないか。

(検討課題)

- ・自動車メーカー等に対して無過失責任を負わせるのは過大な負担とならないか。
- ・製造物責任の考え方そのものと考えられないか。製造物のうち自動車だけ対象とすることに合理的な説明は可能か。
- ・現状の運行供用者責任に加え、自動運転車についてのみ更にシステム供用者責任を作り、被害者を救済することに合理的な説明は可能か。
- ・基金への拠出者の範囲及び拠出金額が一義的には決定できないのではないか¹。

○ (論点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。

⇒ 被保険者である保有者に運行供用者責任が発生しない点で、ハッキングによる事故と上記の盗難車による事故とは同様の状況であると考えられることから、被害者の保護を図るため、政府保障事業において対応することが考えられる。

¹ 案③は資金プール用のファンドをつくり、責任集中する自動車メーカー及び輸入者以外のメーカー等（部品メーカー、システムを構成する地図データ等のサービス提供者等も含む）からも、関わり方の度合いに応じて出資させることを想定。

○ (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。

⇒ 論点整理で示された以下の2つの見解につき、以下の検討課題が示された²。

【案①】 システムの欠陥による自損事故については、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)での対応が適当である。

(理由)

- ・現在、自損事故による損害は、任意保険である人身傷害保険等によりてん補されており、引き続き任意保険の加入等により対応すればよい。

【案②】 システムの欠陥による自損事故については、現在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である。

(理由)

- ・自賠法を従来の責任保険(被保険者の第三者に対する損害賠償責任をてん補する保険)的に考えるのではなく、事故補償(被保険者の過失の有無を問わず被害者の損害をてん補する保険)的に考えて、システムの欠陥による自損事故についても、運行供用者又は運転者を保護する自賠責保険の仕組みの検討が必要。

(検討課題)

- ・自賠法は自動車運行に無関係な被害者を保護するための民法の特別法であることから、運行支配及び運行利益を有する運行供用者及び運転者を事故補償的な観点から保護することは特別法の趣旨から考えて保護範囲を拡大し過ぎなのではないか。
- ・営利事業として行われている自損事故に関する任意保険を、ノーロス・ノープロフィット原則(自賠法第25条)が適用される自賠法に組み込むことは問題とならないか。

² なお、論点①の案③は、システム供用者責任として、システム供用者以外の全ての者が自賠法の保護の対象となる仕組みを自賠法に規定することを想定していることから、論点①で案③を採用した場合には、本論点③においては、以下の案③を採用することになる。

【案③】 自動運転のシステム作動による事故により、システム供用者以外の全ての者に生じた人身損害については、新たにシステム供用者責任として自動車メーカー等に無過失責任を負担させる。なお、かかる損害は、損害賠償用の基金からてん補される。

なお、上記の案③には、論点①に記載した検討課題に加え、本論点の案②に記載の検討課題も存在する。

○ (論点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。

⇒ 運行供用者の自動車の点検整備に関する注意義務として、自動運転のシステムが故障しないように自動車の機能を維持する注意義務や、ソフトウェアや情報をアップデートする等の注意義務などが考えられる。

現在とは異なる自動運転車に対応した運行に関する注意義務を負担する可能性もあり、今後の自動車技術の進展、道路交通法等の議論の発展に応じて、引き続き内容について十分に吟味していく必要がある。

○ (論点⑤) 地図情報やインフラ情報などの外部データの誤謬、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。

⇒ 外部データの誤謬や通信遮断等の事態を予め想定した上で、これらの事態が発生したとしても安全に運行できるように自動運転のシステムは構築されるべきであることから、かかる安全性を確保することができていないシステムは、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる。

どのようなケースで「構造上の欠陥又は機能の障害」がないとされる場合があるか、自動運転技術の具体的な進展に応じて、検討する必要がある。

○ 今後に向けて

⇒ 今後の実際の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外での議論の状況等によっては、自動車ユーザーの納得感、社会的受容性、適正な責任分担の観点から、さらなる検討が必要となる可能性もあることから、将来的な再検討が必要である。