

第5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：2018年1月26日（金） 13:00～15:00

場 所：NS虎ノ門ビル 11階B会議室

出席者：落合座長、甘利委員、窪田委員、福田委員、藤田委員

1. EDR・CDRの現状について

ボッシュ株式会社より、資料1を用いて説明が行われ、質疑応答が行われた。

2. 研究会報告書（素案）について

事務局より、追加配布資料（非公表）を用いて説明が行われ、その後に論議が行われた。主な論点について、それぞれの方向性については、以下の内容で概ね了承された。

- ・論点①【自動運転システム稼働中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか。】

案①の、「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する」ことが適当である。また、求償の実行性確保のための仕組みとして、リコール等に関する情報の活用のほか、

- ・EDR等の事故原因の解析にも資する装置の設置とその活用のための環境整備
- ・保険会社と自動車メーカー等による円滑な求償に向けた協力体制の構築
- ・自動運転車の安全性の向上等に資するよう、自動運転中の事故の原因調査や自動運転システムの安全性に関する調査等を行う体制整備の検討（当該調査結果については求償のための参考情報としても活用可能）

などの選択肢が示され、これらの有効性や具体的内容等については、国土交通省をはじめとする関係省庁・関係団体等が連携して、引き続き検討していくことが重要である。

- ・論点②【ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保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。】

自動車の保有者等が必要なセキュリティ対策を講じていない場合等を除き、盗難車による事故と同様に政府保障事業で対応することが適当である。

- ・論点③【自動運転システム稼働中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。】

現在と同様に自賠法の保護の対象とせず、任意保険等で対応することが適当である。

- ・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。】

自動運転車に対応した従来と異なる注意義務として、自動運転システムのソフトウェアやデータ等のアップデートをする等の注意義務を負うことも考えられる。

- ・論点⑤【地図情報やインフラ情報等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」があるといえるか。】

外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていない自動運転システムは、「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。

〈研究会における委員等からの主な意見〉

【論点①について】

- リコール制度におけるサービスキャンペーンに関する情報は、安全性の点では問題ないが製品の品質向上のために提供するものであり、この情報を求償する際の参考情報として利用できると報告書に明示的に記載することは、メーカー側がこうした情報を届け出ようとするモチベーションを下げってしまうことになるのではないか。
- 今後も自賠責保険制度の健全な運営を行っていくため、求償の実効性確保のための検討が重要であると考えます。
- 求償の実効性確保のためには、現在の国交省及びメーカーによるリコールへの対応に加えた、原因調査等への取組みが重要となるのではないか。

【論点②について】

- 従来、自動運転車については、インターネットを通じて動かすということを念頭に置いていたと思うが、データ通信速度が遅く対応できないため、自動運転車に搭載されたAIで自律的に動くものになるという話もある。そうであれば、そもそも自動運転車に対するハッキングがあり得るのかという点についても今後検討が必要ではないか。

【今後に向けて】

- 将来、レベル5の自動運転車が普及した段階において現在の運行供用者の概念を維持することが妥当かという点について、「行き先を指示するだけ」であっても自動車をその人が所有している以上は、現在の運行供用者の取扱いと区別する必要はないのではないか。
- 将来、レベル5の自動運転車が普及した段階において運行供用者概念を維持するかどうかなどについて議論をする際、本研究会で出した暫定的な結論も含めて再度検討するという点を明記するのは良いことである。