

自動運転における損害賠償責任
に関する研究会

報告書

平成30年3月
国土交通省自動車局

目次

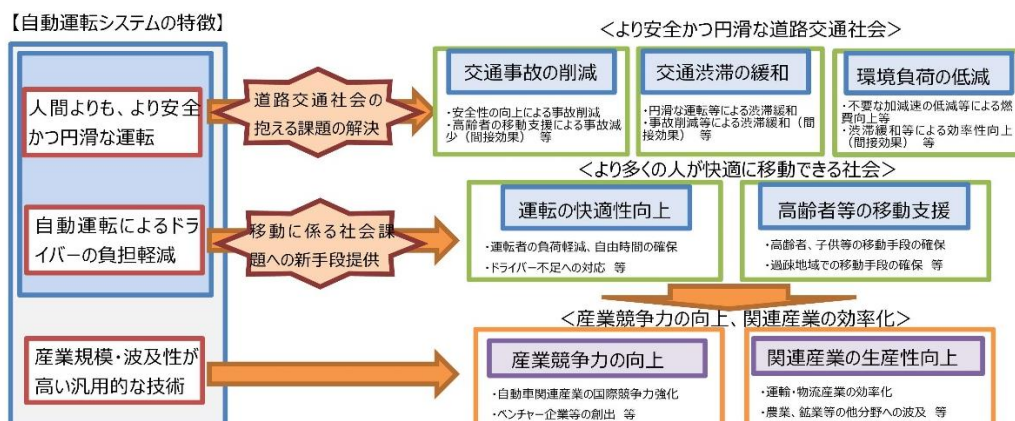
1. 自動運転と自動車損害賠償保障法	1
1-1 自動運転を巡る状況と自動運転における損害賠償責任に関する研究会.....	1
1-2 本研究会における議論の概要.....	3
1-3 自賠法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題.....	4
2. 論点整理	5
2-0 本研究会における議論の前提について.....	5
2-1 (論点①) 自動運転システム利用中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか.....	7
2-2 (論点②) ハッキングにより引き起こされた事故の損害(自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合)について、どのように考えるか.....	15
2-3 (論点③) 自動運転システム利用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.....	17
2-4 (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.....	21
2-5 (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.....	22
3. 今後に向けて	23

1. 自動運転と自動車損害賠償保障法

1-1 自動運転を巡る状況と自動運転における損害賠償責任に関する研究会

- 自動運転については、国内外の多くのメーカーが自動運転システムに係る技術開発や公道実証実験を行うとともに、各国において自動運転に係る政策が次々に発表される等、世界的にその実用化・普及に向けた取組が進められている。特にドイツは、平成 29 年 6 月に自動運転に対応するための法改正を実施する等の自動運転の普及に向けた環境整備を進めている。また、アメリカ合衆国や英国をはじめとする諸外国も、法整備や指針の策定等を進めているところである。
- 我が国においても、平成 26 年 6 月に政府により策定されて以来、改定が重ねられている官民 ITS 構想・ロードマップにおいて、自動運転の実現に向けたシナリオが示されており、官民共同の研究開発及び実証実験、各府省における各種制度整備に向けた検討等、自動運転の実用化に向けた取組が進められている。
- このように、世界的に導入に向けた取組が進む自動運転については、一般的に人間のみが行う運転よりも安全かつ円滑な運転を可能とされていることから、自動車事故の削減に加え、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減等、従来の道路交通社会の抱える課題の解決に大きく寄与すると考えられる。また、運転手の運転時の負担を大幅に軽減するとともに、高齢者等の移動手段の確保に資する等、移動に係るこれまでの社会的課題に対しても新たな解決手段を提供する可能性がある。
- 自動運転に関して、こうした大きな期待が寄せられる一方で、自動運転システムを搭載した自動運転車の構造上の欠陥及び機能の障害（以下「自動運転システムの欠陥」という。）が原因の事故が相対的に増える可能性も考えられることや、データの誤謬、通信遮断、ハッキング等の今までとは異なる原因による事故も想定されることから、事故時における責任関係について検討を行う必要がある。

(図表 1) 自動運転システムによる社会的期待 (例) (官民 ITS 構想・ロードマップ 2017 (平成 29 年 5 月 30 日・高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定) より)



- ・ このため、自動運転システム利用中の事故に関し、自動車事故の被害者保護を目的として制定された自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号。以下「自賠法」という。）に基づく損害賠償責任の在り方について検討を行うこととし、平成 28 年 11 月に国土交通省自動車局に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」（以下「本研究会」という。）を設け、検討を開始した。なお、本研究会の委員については、「(別添 1) 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 委員等一覧」を参照されたい。

1-2 本研究会における議論の概要

- ・ 本研究会においては、自動運転における損害賠償責任に関し、下記1-3の留意点を踏まえ、議論を重ねてきた。本研究会の各回の議題については、「(別添2)自動運転における損害賠償責任に関する研究会の各回の議題」を参照されたい。
- ・ 第3回本研究会において、以下のとおり論点整理を行い、第4回本研究会以降は、これらの論点に関して更なる検討を行った。そして、これらの検討の結果を第6回本研究会(持ち回り開催)において、報告書(以下「本報告書」という。)としてとりまとめた。

【第3回本研究会において示された各論点】

- (論点①) 自動運転システム利用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。
- (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。
- (論点③) 自動運転システム利用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。
- (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。
- (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。

- ・ なお、平成29年5月に改定された官民ITS構想・ロードマップ2017においては、自動運転の実現のため、自動運転の導入初期である2020~2025年頃のいわゆる「過渡期」(自動運転車と自動運転でない自動車が混在する時期)を想定した法制度の在り方を検討し、2017年度中を目途に高度自動運転システム¹実現に向けた政府全体の制度整備に係る方針(以下「制度整備大綱」という。)を策定することとされた。
- ・ 制度整備大綱の策定に向けては、安全基準の在り方や交通ルール等の在り方に加え、責任関係の在り方についても検討を行うこととされており、本報告書の内容については、制度整備大綱に反映される見込みである。

¹ SAE (Society of Automotive Engineers) レベル3以上の自動運転システムをいう(官民ITS構想・ロードマップ2017)。なお、本報告書においては、自動運転レベルの定義として、SAE International J3016(2016年9月)の定義を採用し、自動運転レベルにつき、単に「レベル〇」と記載している。

1-3 自賠法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題

- ・ 民法（明治 29 年法律第 89 号）の特別法である自賠法は、迅速な被害者救済を図るため、自動車の運行により「他人」の生命又は身体を害したときは、「自己のために自動車を運行の用に供する者」（運行供用者）である自動車所有者、自動車運送事業者等に、事実上の無過失責任を負担させている（自賠法第 3 条）。自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」による事故についても、運行供用者が責任を負担する。また、賠償を受ける者は「他人」であり、「他人」とは、運行供用者及び当該自動車の運転者を除く、それ以外の者をいうと解される²ことから、自損事故の場合には、運行供用者又は運転者は、自賠責保険による損害のてん補を受けることができない。
- ・ 現在、ほとんどの自動車事故は運行供用者又は運転者のミスに起因しているが、運行供用者又は運転者の運転への関与度合いが減少することとなる自動運転においては、運行供用者又は運転者のミス以外が原因の事故が増える可能性も考えられる。そこで、自動運転における課題として、（1）自動運転の場合に従来の運行供用者概念を維持することは妥当か、すなわち、自動車の所有者等が従来どおり運行供用者として責任を負担することが妥当か、（2）自動車メーカー等は、自動運転システム利用中の事故の損害について、どのような責任を負担すべきか、（3）データの誤謬、通信遮断、ハッキング等が原因で生じる自動車事故について、どのように考えるか、（4）自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象とする必要があるか等が挙げられる。
- ・ なお、検討に当たっては、①迅速な被害者救済の観点から、自賠法が責任主体として運行供用者概念を創設し、挙証責任の転換を図った趣旨を踏まえること、②自動車ユーザーの納得感の醸成及び社会受容性の確保のため、刑事上の責任及び行政法規（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）等）上の義務に関する議論等を踏まえること、③自動車メーカーの自動運転技術の開発動向や、自動車の安全基準に関する検討、国際的議論の状況等を踏まえ、具体的なケースを想定した検討を行うこと、④自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」につき、運行供用者が、発生原因・時期を問わず責任を負う現行実務の取扱い、⑤保険会社等が自動車メーカー等に対して自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」により発生した損害に係る求償権を行使することが実務上困難であり、自動運転車においては更に困難となる可能性も考えられること等が留意点として挙げられる。

² 最二判昭和 37・12・14 民集 16 卷 12 号 2407 頁、最二判昭和 42・9・29 裁判集民 88 号 629 頁。

2. 論点整理

2-0 本研究会における議論の前提について

- ・ 上記1-2のとおり、内閣官房 IT 総合戦略本部が、2017 年度中を目途に策定することが予定されている制度整備大綱においては、高度自動運転システムの導入初期である 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こととされている。そこで、本報告書においては、(図表 2) の市場化等期待時期も参考に、レベル 1 から 4 までの自動運転につき整理する。なお、レベル 5 の自動運転については、整理の対象外とする。
- ・ ドライバーが自動車の運転に関する注意義務を負い、運転に関与する場合については、現在の自賠法の枠組みを変える必要はなく、従来どおり、運行供用者が責任負担をする(レベル 1 及びレベル 2 の自動運転車の運転中³、並びにレベル 3 の自動運転システムの介入要求へのドライバーによる応答後及び応答期限の経過後の事故⁴等)。
- ・ 他方で、一定の操作を完全に自動運転システムに委ねてよいとされていたにもかかわらず、自動運転システムの欠陥により発生した事故については、従来どおり運行供用者が責任を負担することが妥当か等の観点からの検討が必要である。したがって、中心的に検討すべき対象は、レベル 3 及び 4 の自動運転システム利用中の事故となる⁵。
- ・ 現在開発が進められている自動運転車は、車両に設置したレーダー、カメラ等を通じて障害物の状況を認識する方法(自律型)を中心としていることから、かかる「自律型」の自動運転車を念頭に置いて以下の検討を行う。なお、「自律型」で用いる車両に設置したレーダー等で収集する情報に加え、「モバイル型」の技術を用いてクラウド上のダイナミック・マップ等の各種情報を収集することで制御を行うような自動

³ レベル 1 及びレベル 2 の自動運転システムが正常に機能しなかったことによる事故の場合には、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる場合があり、その場合には運行供用者が責任負担をする。

⁴ 自動運転システムの介入要求は、当該自動車に乗車するドライバーに求められる水準の応答の準備ができていないドライバーであれば客観的に応答可能であること及びドライバーに介入義務があることを前提とする。したがって、かかる介入要求の応答期限の経過前の事故及び介入要求に対する応答が客観的に不可能な場合の事故は、レベル 3 の自動運転システム利用中の事故に含めて考えることになる。

⁵ 同じレベルに分類される技術であっても、その技術水準は非常に多岐にわたるが、レベル 2 の場合には特にそれが顕著である。例えば、本研究会においては、技術的にはレベル 2 でありレベル 3 又は 4 には分類されないが、他の法令等が許容すれば、特定の運転タスクに関する限り自動運転システムに依存することが許容される状態が生じることは理論的にはあり得るとの意見や、レベル 2 にもかかわらずドライバーが一定の操作を完全に自動運転システムに委ねてよいと誤認するような自動運転システムは、(製品の使用説明書や警告表示が適切であったとしても)設計上の欠陥があると判断され得るとの意見も示された。

運転システムや、いわゆる「路車間通信型」・「車車間通信型」を活用する自動運転システムが開発されつつあることから（図表3）、このような今後の自動運転技術の進展にも留意する必要がある。

- また、今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等によっては、自動車ユーザーの納得感、社会受容性、適正な責任分担等の観点から、更なる検討が必要となる可能性もあることから、これらの状況を勘案しつつ、2020年代前半を目途に自賠法に基づく損害賠償責任の在り方について、本研究会で整理された各論点も含めて検証することが必要である。

（図表2）市場化等期待時期（官民 ITS 構想・ロードマップ 2017 より）

レベル	実現が見込まれる技術	市場化等期待時期
レベル3	自家用	2020年目途
レベル4	限定地域での無人自動運転サービス	2020年まで
レベル4	自家用車の高速道路での完全自動運転	2025年目途
レベル4	高速道路でのトラックの完全自動運転	2025年以降

（図表3）安全運転支援システム・自動運転システムの情報収集技術の種類（官民 ITS 構想・ロードマップ 2017 より）

情報収集技術の種類		技術の内容（情報入力的手法）
自律型		自動車に設置したレーダー、カメラ等を通じて障害物等の情報を認識
協調型 （広義）	モバイル型	GPSを通じた位置情報の収集、携帯ネットワーク網を通じてクラウド上にある各種情報（地図情報を含む）を収集
	路車間通信型	路側インフラに設置された機器との通信により、道路交通に係る周辺情報等を収集
	車車間通信型	他の自動車に設置された機器との通信により、当該自動車の位置・速度情報等を収集

2-1 (論点①) 自動運転システム利用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。

- ・ 運行供用者とは、自己のために自動車を運行の用に供する者をいい、自動車の運行についての支配権（運行支配）とそれによる利益（運行利益）が自己に帰属する者をいうと解されている。自動運転システムを利用して自動車を運行する場合にも、自動車所有者、自動車運送事業者等に運行利益は認められると考えられる一方、運行支配を認めることができるか検討する必要がある。
- ・ 本論点は、自動運転システムの欠陥が事故の原因となる場合に、運行供用者である自動車所有者、自動車運送事業者等が責任を負担することに自動車ユーザーの納得が得られるか、自動車メーカー等はどのような責任を負担すべきか、という点からの検討も必要となる。
- ・ 第3回本研究会においては、自動運転システム利用中の事故により生じた損害賠償責任を誰が負担すべきかについて、以下の3つの案に整理したところである。
 - 【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。
 - 【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あらかじめ一定の負担を求める仕組みを検討。
 - 【案③】 従来の運行供用者責任を維持しつつ、自動運転システム利用中の事故については、新たにシステム供用者責任という概念を設け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（全てのレベルの自動運転に自賠法を適用することを前提とする。）。
- ・ これまでの本研究会における上記【案①】から【案③】に関する議論の詳細、課題等については、(参考1)に記載のとおりであるが、(i)自動運転でも自動車所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、(ii)迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと、(iii)【案①】とすることに違和感はないとする委員が多い一方で、【案②】及び【案③】には、後述のとおり、一定の課題がある旨の指摘があり、その全てを解消することが容易ではないこと、(iv)主要国（ドイツ、アメリカ合衆国及び英国）においても、自動車メーカー等にあらかじめ一定の負担を求める方向の制度改正は検討されていないこと、(v)本研究会における議論の対象は、上記2-0のとおり、当面の「過渡期」を想定したものであり、レベル0から4までの自動車が混在する中で、迅速な被害者救済を実現するとともに、自賠責保険制度の安定した運用を実現する必要があること等から、自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、
 - 【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することが適当であると考えられる。

- ・ 求償権行使の実効性確保のための仕組みについては、自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、適正な責任分担の在り方等も勘案しながら必要な措置を検討することが重要であるが、例えば、リコール等に関する情報を求償時の参考情報として用いるほか、
 - ① 関係省庁における各種検討会等における検討状況を勘案しつつ、EDR（イベントデータレコーダー）等の事故原因の解析にも資する装置を自動運転車に設置し、市場で入手可能な読取装置により、当該情報を読み取ることができるような環境整備を実施すること、
 - ② 自動運転中の事故に際し、保険会社と自動車メーカー等が協力して、円滑に求償を行うために必要な事項に関する解析や協議を行う協力体制の構築を検討すること、
 - ③ 自動運転車の安全性の向上等に資するよう、自動運転中の事故及び自動運転システムの安全性を損なうおそれのある事象の原因調査、安全性確保・向上に向けた検討等を行う体制整備を検討すること（当該調査結果は、求償のための参考情報としても活用可能）、
 等も選択肢として考えられる。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。
- ・ なお、上記の方向性については、「過渡期」以降、レベル5も含めた自動運転車がより普及した際には、例えば、自動車の操縦には関与せず、行き先を指示するだけの者に運行支配が帰属すると認めるべきか⁶、かかる者を運行供用者として第一次的な責任主体とし、事実上の無過失責任を負わせることは妥当かといった議論が顕在化する可能性がある。その際、現在の運行支配と運行利益が帰属する者を指すとされる運行供用者の考え方についても、維持することが妥当か等の議論もあり得る。
- ・ 加えて、官民 ITS 構想・ロードマップ 2017 において、本研究会の検討対象である「過渡期」に実現が期待されている限定地域での無人自動運転サービス（レベル4）及び高速道路での後続無人隊列走行トラックに係る運行供用者の考え方に関しては、以下のとおり整理される⁷。
 - ① 限定地域での無人自動運転サービス（レベル4）については、運送サービスを顧客に対して提供する車両の保有者である自動車運送事業者を運行供用者として、また、かかる自動車運送事業者のために限定領域外等において遠隔監視・操作を行う者がいれば、かかる遠隔監視・運転者を運転者（自賠法第2条第4

⁶ 本研究会においては「行き先を指示するだけ」の者であっても、自動車の所有者である以上は、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、との意見も示された。

⁷ 今後の自動運転技術の進展等にも留意する必要がある。

項)として、それぞれ観念することができる⁸。

- ② 高速道路での後続無人隊列走行トラック⁹については、後続車両の電子連結につき、関連法規において牽引に準じたものとして取り扱うことができ¹⁰、先頭車両の保有者のみに運行支配が認められるのであれば¹¹、先頭車両の保有者である自動車運送事業者が運行供用者となる。

(参照条文)

○自賠法(抄)

(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。

⁸ 他の自動車、陸上交通、歩行者等と混在しない専用空間において当該サービスを提供する場合には、別途の検討が必要となる。また、道路に埋設された電磁誘導線等が用いられる場合には、営造物責任(国家賠償法(昭和22年法律第25号)第2条第1項)や土地工作物責任(民法第717条)も問題となり得る。

⁹ 後続車両が有人でレベル2又は3の場合もあり得るが、その場合には、後続車両については、それぞれの車両の保有者である自動車運送事業者が運行供用者となる。他方で、後続車が有人でも、後続無人隊列走行の技術を用いており、隊列走行中に後続車のドライバーが操縦しながら走行することが想定されていないのであれば、後続無人の場合と同様の整理となる。

¹⁰ 今後、この点に関して異なる整理がなされるのであれば、別途の検討が必要となる。

¹¹ 後続車に操縦の自由がないことを前提としている。

(参考1)

論点①に関する本研究会の結論は上記2-1のとおりであるが、同論点の【案①】から【案③】に関する議論の過程で、本研究会において、委員から提示された意見について、各案を支持する「理由」並びに各案の「制度の考え方」及び「課題」に分けて記載する。

【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)

- ・ 運行供用者責任とは、危険物を保持する者はその危険がもたらす損害について賠償責任を負わなければならないという「危険責任」（運転に由来する危険と機器（自動車）本体に由来する危険が不可分一体となったものが対象）と利益の存するところに損失も帰せしめるべきとする「報償責任」に基づく責任であり、自動運転であっても運行供用に係る責任は変わらない¹²。
- ・ 運行供用者責任は、自動運転システムを前提としても、かなり幅広い射程を有していると考えられ、自動運転車を保有者や運転者に代わって自動運転システムが操作するとしても運行供用者責任は問うことができると考えられる。
- ・ 迅速な被害者救済の観点からは、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あり、自動運転の場合においても、被害者の救済が後退してはならない。

(課題)

- ・ 自動車ユーザーや自動車メーカー等の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である。

【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あらかじめ一定の負担を求める仕組みを検討。

(理由)

- ・ 運行供用者は自賠法に基づく運行供用者責任、製造者は製造物責任法（平成6年法律第85号）に基づく製造物責任及び民法に基づく不法行為責任、販売者は民法に基づく債務不履行責任等をそれぞれ負う可能性があり、これらの者の間では、責任関係が

¹² 本研究会においては、自動運転においても運行支配が認められるのかという点に関し、近時の判例等を踏まえると、必ずしも物理的な支配は必要ではないのではないか等の意見が示された。

より複雑となり、最終的に誰が責任を負担するのかが問題となり得る。

- ・従来、自動車の欠陥による事故はかなり例外的なものであったが、自動運転車は、高度化した自動運転システムにより走行することとなり、様々な形のトラブルが発生する可能性も考えられるため、自動車メーカー等の責任がある程度前面に出てくるのが適当ではないか。
- ・事後的に、保険会社等が自動車メーカー等に求償する仕組みは、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と思われる。高度の自動運転システムにより走行する自動車においては、自動車メーカー等に求償責任が生じ得る可能性があることを前提として、あらかじめ自賠責保険の仕組みの中に自動車メーカー等を組み込むことができないかという観点から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。

(制度の考え方)

- ・自動運転システムの欠陥による事故に係る損害賠償責任に関し、それを負担する可能性がある者としては、自動車メーカー及び輸入者だけではなく部品業者等を含めた多数の当事者が考えられるが、主として責任を負う可能性のある自動車メーカー及び輸入者を保険契約者として保険料負担者に追加する。また、自動車メーカー及び輸入者を被保険者に追加する。
- ・車種ごとに、その事故率等を用いて適正な保険料率を算出する。その上で、自動車ユーザーに代わり自動車メーカー及び輸入者が保険料を負担する割合については、車両のコントロールにおいて、どれだけ自動運転システムが支配しているかを基に算出して決める。例えば、自動車ユーザー並びに自動車メーカー及び輸入者に一定の負担割合を設定した上で、事故による保険金の支払いが少ない車種は自動車メーカー及び輸入者の保険料負担を減らしていくこととすれば、当該自動運転車の販売価格が事実上安くなったということもでき、結果的に、自動車ユーザー並びに自動車メーカー及び輸入者のいずれにもメリットになる。
- ・自動車メーカー及び輸入者は、自賠責保険の限度額を超える損害が生じた場合、製造物責任等を負担する可能性があるが、例えば、自賠責保険の限度額を引き上げ、人身損害に際して生じた損害賠償額をカバーすることができるようにすれば、自動車メーカー及び輸入者が製造物責任を負う可能性が低くなり、これらの者が自賠責保険料を拠出するメリットを見出すことができるのではないか。

(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保険料率を公平に算出することは困難ではないか。
- ・現在は、新規検査に基づく自動車検査証の交付（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第60条第1項）、継続検査に基づく自動車検査証の有効期間の記入及び返付（同法第62条第2項）その他の同法に定める各種処分の際に、自賠責保険付保の有

無を確認することで、自賠責保険料を確実に徴収している（自賠法第9条）。このような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は困難ではないか。

- 自動車の自動運転レベルによって適用する制度が異なることになると、自賠責保険制度に混乱をもたらす可能性がある。
- 自動車メーカーは、自動車から生じ得る責任である製造物責任に関して、生産物賠償責任保険に入ることによってそのリスクをカバーしているが、今後、自動車メーカーが自賠責保険料を負担することとなれば、上記リスク回避のための保険料を二重に支払うこととなる。
- 自賠責保険の限度額を超える損害が発生した場合に備え、【案①】のような保険会社等から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である。

【案③】従来の運行供用者責任を維持しつつ、自動運転システム利用中の事故については、新たにシステム供用者責任という概念を設け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（全てのレベル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自動運転システムの欠陥による事故については、運行供用者の免責を認めるべきである。
- 自動車メーカー等は、自動運転システム利用中の事故については、自動運転システムの欠陥がなかったことを証明しない限り、免責されるべきでない。
- 事故を最もよく抑止し得る者は誰かという観点からも、自動車メーカー等に対して被害者が責任を直接追及できるような仕組みを構築すべきである。
- IT等を活用した自動運転システム自体を「製造物」として位置付けることは難しく、システム供用者責任として追及することが妥当ではないか。

（制度の考え方）

- 自動運転システム利用中の事故の全ての被害者のうちシステム供用者以外の者（運行供用者を含む。）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。
- 自動運転車の走行に関するシステムのうち主たる自動運転システムを提供している自動車メーカー等に政策的な観点から責任（システム供用者責任）を収れんさせる。なお、ここでいうシステムとは、自動車を実際に運転する者（ドライバー）に対置する概念で、従来、ドライバーが行ってきた操作を、ドライバーに代わって行うものを意味し、当該自動車単体で完結するもののみならず、当該自動車の運行・制御に係る周辺システムも含むものをいう。

- ・システム供用者責任は、「危険責任」に基づく責任であるとする。
- ・原告（自動車事故の被害者）が、①被告（自動車メーカー等）が自動運転システムを供用している、すなわち社会に送り出しているという事実、②当該自動運転車の運行により原告の生命・身体が害された事実、③損害の発生及びその額、④自動運転システムによる運行と当該損害の因果関係を証明すれば、被告に対してシステム供用者責任を追及でき、自動運転システムの欠陥の存在は原告側で証明する必要がない（挙証責任を転換し、かかる欠陥の不存在は被告が立証する）とすることが考えられるのではないか。
- ・自動車事故の被害者は、運行供用者責任とシステム供用者責任のいずれも追及可能であり、両者は不真正連帯債務の関係に立つ。なお、システム供用者責任は、理論上は、製造物責任とも不真正連帯債務の関係に立つ。
- ・運行供用者責任と同様に、システム供用者責任についても、自動運転レベルにかかわらず、すべからく適用することとしてはどうか。なお、その場合においても、自賠法の範囲内でシステム供用者責任を規定することから、保険金の支払い対象となる保険事故は人身損害のみとする。
- ・この制度設計を行う場合、例えば、資金プール用のファンドを作り、システム供用者責任を負う自動車メーカー等以外のメーカー等（自動運転車の部品を提供するメーカー、自動運転システムが用いる地図データのサービス提供者等も含む）からも、自動運転への関わり方の度合い等に応じて出資させることが考えられるのではないか。資金プールへの拠出金額については、例えば、自動車メーカー等が自動運転車の販売価格を決定する際の各種要素を基礎に算定することが考えられるのではないか。
- ・また、上記資金プールへの拠出については、例えば、自動運転車の新規検査に基づく自動車検査証の交付時（道路運送車両法第 60 条第 1 項）に拠出を確認することが考えられる。
- ・運行供用者又はシステム供用者から自動車事故に対する損害のてん補がなされた後、両者の事故への寄与度に応じ、自賠責保険及び上記資金プールの間で求償及び支払がなされる。

（課題）

- ・自動車メーカー等に対して、自動運転車の販売後に事実上の無過失責任を無期限に負わせ続けるのは、過大な負担となるのではないか。
- ・このシステム供用者責任の考え方については、製造物責任法に基づく製造物責任の考え方そのものと考えられないだろうか。
- ・システム供用者責任に関し、各種製造物のうち自動運転車のみを対象とすることに對し、合理的な説明は困難ではないか。
- ・現行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創設することに對し、合理的な説明は困難ではないか。
- ・他にも部品メーカー等の関係者がいる中で、自動車メーカー等にのみ責任集中させる

根拠が不明確ではないか。

- 被害者が主張・立証すべき「因果関係」及びシステム供用者が主張・立証すべき自動運転システムの「欠陥の不存在」が不明確ではないか。
- 運行供用者とシステム供用者がそれぞれに対して求償する際の負担割合の算定は困難ではないか。
- 製造物責任とシステム供用者責任とを別の概念と整理した場合、システム供用者（自動車メーカー等）は、自賠責保険の限度額を超えた損害につき、システム供用者責任に係る任意保険に加入することが想定される。その場合、システム供用者は、自動運転車による事故という一つの損害に対して、製造物責任に係る任意保険及びシステム供用者責任に係る任意保険という二つの保険に加入することとなり、補償の重複が生じるのではないか。
- そもそも、資金プールへの拠出者の範囲及び拠出金額が一義的に決定できないのではないか。また、仮にこうした運用をする場合、実際の自動運転車の使用年数等を考慮せずに拠出金額が決定されることになるが、それでは、公平な拠出金額を決定することができなくなるのではないか。
- 自動運転車とそれ以外の自動車で適用する制度が異なることになると、自賠責保険制度を運用する際に混乱が生じる可能性がある。

2-2 (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。

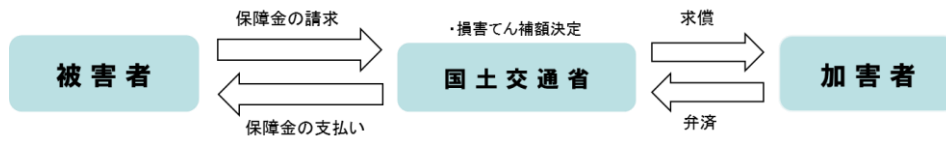
- ・ 保有者と全く無関係な第三者が自動車を窃取して起こした盗難車による事故の場合、運行供用者が自動車の管理責任を尽くしていた場合には、自動車を窃取された時点で、保有者の運行支配及び運行利益は原則として失われるため、被保険者である保有者に運行供用者責任は発生しない。この場合、被害者に対しては、盗難車による事故に関して当該盗難車の保有者が契約する自賠責保険による損害のてん補はなされないが、被害者の迅速な救済の観点から自賠法に規定する政府保障事業により損害のてん補を受ける(自賠法第72条第1項後段)。
- ・ 自動運転車に対してハッキングが行われ、保有者とは全く無関係な第三者が保有者に無断で自動車を操縦する等の事態が発生した場合、原則として保有者の運行支配及び運行利益が失われるという性質から、上記の盗難が行われた場合と同様の状況となると考えられる。この場合の損害のてん補についても、盗難車による事故と同様に他の手段では救済を受けることができない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妥当であると考えられる。また、自動運転システムの欠陥が原因でハッキングされたといえる場合には、政府は、損害のてん補後、自動車メーカー等に対して求償することが考えられる。
- ・ 他方で、盗難車による事故の場合であっても、例えば、路上や第三者が自由に立ち入ることが可能な場所に長時間にわたってエンジンキーを差し込んだまま駐車していた等の場合には、第三者による運転についての保有者の客観的容認又は保有者の管理責任違反があったと認められ、保有者が運行供用者責任を負う¹³。この点、ハッキングに関しても、例えば、自動車の保有者等が必要なセキュリティ上の対策を講じておらず、保守点検義務違反が認められる場合¹⁴には、盗難車による事故の場合にも保有者の運行供用者責任が認められる上記の場合と同様に、保有者の運行供用者責任が認められることになる可能性がある。

※ 政府保障事業とは、ひき逃げ事故並びに無保険車及び盗難車による事故等の被害者に対する損害のてん補を、自動車損害賠償保障事業賦課金を財源として、国土交通大臣が管掌して行う政府による自動車損害賠償保障事業をいう(自賠法第4章)。

¹³ 最二判昭和57・4・2裁判集民135号641頁、大阪地判平成13・1・19交民集34巻1号31頁等。

¹⁴ どのような場合に保守点検義務違反が認められるかについては、今後の自動運転技術の進展等に併せて変容していく可能性もあり、道路交通法等の議論の状況も踏まえつつ、引き続き十分に吟味していく必要がある(下記2-4(21頁)参照)。

(図表4) 政府保障事業の流れ



2-3 (論点③) 自動運転システム利用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。

- ・ 自賠法上の「他人」とは、運行供用者及び運転者以外の者と解されており、自損事故の場合には、運行供用者又は運転者は損害のてん補を受けることができないが、運行供用者又は運転者の運転への関与度合いが減少することとなる自動運転においては、自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象と考えるべきかどうか検討する必要がある。
- ・ 第3回本研究会における論点整理では、自動運転システム利用中の自損事故について、以下の2つの見解に整理されている。
 - 【案①】 自動運転システム利用中の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販売者の「契約の内容に適合しない」目的物を給付したことによる民法上の債務不履行責任¹⁵等の追及、並びに任意保険(人身傷害保険¹⁶)を活用した対応が適当である。
 - 【案②】 自動運転システム利用中の自損事故については、現在の自賠責保険を見直し、自賠法の保護の対象とする仕組みの検討が必要である。
- ・ 【案①】及び【案②】の詳細、課題等については、(参考2)に記載のとおりであるが¹⁷、(i)自動車の運行に無関係な被害者を保護するという自賠法の立法趣旨、(ii)現在、自損事故による損害は任意保険(人身傷害保険)等によりてん補されていること、(iii)本研究会における議論の対象は、上記2-0のとおり、当面の「過渡期」を想定したものであり、レベル0から4までの自動車が混在する状況下で、迅速な被害者救済を実現するとともに、自賠責保険制度の安定した運用を実現する必

¹⁵ 民法の一部を改正する法律(平成29年法律第44号)による改正後の民法第415条第1項、第562条から第564条まで等。

¹⁶ 記名被保険者、その家族又は保険証券記載の自動車に搭乗中の者が、事故で死傷した場合に、過失割合にかかわらず、死傷した者が被る損害について、実損害額(治療費、休業損害、精神的損害、逸失利益等を含む。)の全額が限度額の範囲で補償される任意保険をいう。任意保険加入者のうち約9割が加入している(損害保険料率算出機構『2016年度自動車保険の概況』から算出)。

¹⁷ なお、論点①の【案③】は、システム供用者責任を設け、自動運転システム利用中の事故の全ての被害者のうちシステム供用者以外の者(運行供用者を含む。)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の【案③】の考え方からは、本論点③においては、以下の【案③】の考え方を採ることが考えられる。

【案③】自動運転システム利用中の事故により、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、損害賠償用の資金プールからてん補される。

なお、上記の【案③】には、論点①の【案③】に記載した課題に加え、本論点の【案②】に関する課題も存在する。

要があること等から、【案①】が適当であると考えられる¹⁸。

¹⁸ なお、運転代行における運転代行業者と依頼者のように、運行供用者が複数存在する場合に、依頼者の運行支配が運転代行業者のそれに比べて間接的、補助的なものにとどまっているとして、依頼者である運行供用者が「他人」と認められる場合があるが（最二判平成9・10・31民集51巻9号3962頁）、自動運転の場合には、自動運転システムが運転代行業者のような別途の運行供用者となることとはならず、運行供用者を「他人」として自賠法の保護の対象と考えるべきとの結論を直ちには導けない。

(参考2)

論点③に関する本研究会の結論としては上記2-3のとおりであるが、同論点の【案①】及び【案②】に関する議論の過程で、本研究会において、委員から提示された意見について、各案を支持する「理由」、各案の「制度の考え方」及び「課題」に分けて記載する。

【案①】自動運転システム利用中の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販売者の「契約の内容に適合しない」目的物を給付したことによる民法上の債務不履行責任等の追及、並びに任意保険（人身傷害保険）を活用した対応が適当である。

(理由)

- ・ 現在、自損事故により生じる損害については、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】自動運転システム利用中の自損事故については、現在の自賠責保険を見直し、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）的観点から考えるのではなく、事故補償（被保険者の責任の有無を問わず被害者の損害をてん補する保険）的観点から捉え直し、自動運転システム利用中の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構築に向けた検討が必要である。

(制度の考え方)

- ・ 論点①の【案②】を前提とした場合には、自動運転システム利用中の自損事故の補償の財源として、新たに自動車メーカー及び輸入者が負担する自賠責保険料相当分を充当する。

(課題)

- ・ 自賠法はそもそも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については、同法の趣旨から考えたときに、その保護範囲を拡大し過ぎであると考えられる。
- ・ 自賠責保険の保険料率につき、論点①の【案②】と同様の問題（自動車ユーザー並びに自動車メーカー及び輸入者の負担割合等に係る議論）が考えられる。

- 自損事故も自賠責保険の保護対象とすることで、被害者の迅速な救済を図ることを主目的とした強制保険である自賠責保険の制度が複雑化することとなる。また、自動運転システム利用中の自損事故のみを対象とすることは、自動車の自動運転レベルによって適用する制度が異なることとなり、自賠責保険制度に混乱をもたらす可能性がある。
- 現在、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の仕組みを、ノーロス・ノープロフィット原則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。

2-4 (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。

- ・ 現在、自賠法第3条ただし書の免責要件の一つとして、運行供用者及び運転者が「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」があるが、運行供用者等の注意義務の内容として、関係法令の遵守義務、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、運転者の選任監督に関する注意義務等が含まれるが、自動運転における運行供用者等の注意義務につき、どのように考えるか検討する必要がある。
- ・ 運行供用者等は、自動運転システムが全ての運転タスクを実施することができるとされる間は、同システムに自動車の運行を委ねることが可能となり、自動車の運転に関しては、現在と同等の注意義務は負わなくなると考えられるが、自動車の点検整備に関する注意義務等は引き続き負うと考えられる。この点検整備に関する義務として、従来の点検整備に加え、例えば、自動運転システムのソフトウェアやデータ等をアップデートすることや、自動運転システムの要求に応じて自動車を修理すること等が含まれることも考えられる。
- ・ 今後の自動運転技術の進展に併せ、運行供用者等の注意義務の内容も変容していく可能性があり、道路交通法等の関係法令に関する議論の進展等を踏まえつつ、検討していく必要がある。

2-5 (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。

- ・ 自動運転システムは、地図情報やインフラ情報等の外部データを前提として自動車を運行することが考えられるが、外部データの誤謬や通信遮断等により自動運転システムが誤った判断をした結果として事故が発生した場合に、これらの誤謬等について、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」(自賠法第3条ただし書)となるか検討する必要がある。
- ・ 「構造上の欠陥又は機能の障害」とは、保有者等にとって日常の整備点検によって発見することが不可能なものも含み¹⁹、運行当時の自動車に関する機械工学上の知識及び経験によって、その発生の可能性があらかじ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をいうと解されている²⁰。この点、外部データの誤謬や通信遮断等の事態をあらかじめ想定した上で、仮にこれらの事態が発生したとしても自動車が安全に運行²¹できるように自動運転システムは構築されるべきであると考えられることから、かかる安全性を確保できていない自動運転システムを搭載した自動運転車については、「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。
- ・ なお、どのようなケースにおいて「構造上の欠陥又は機能の障害」がないとされるのかについては、今後の自動運転技術の進展等を踏まえつつ、検討していく必要がある。

¹⁹ 大分地判昭和47・3・2交通民集5巻2号321頁。

²⁰ 東京高判昭和48・5・30判時707号59頁。

²¹ 安全な運行には、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際に自動的に路肩で安全に停止すること等も含まれ得るが、車両が満たすべき安全性の基準については、今後の自動運転技術の進展等による。

3. 今後に向けて

- ・ 上記2. の論点整理については、上記2-0のとおり、自動運転の導入初期である2020~2025年頃の当面の「過渡期」を想定したものであり、レベル0から4までの自動車が混在する中で確実に保険料を徴収し、迅速な被害者救済を実現することに主眼を置き、検討を行ったものである。
- ・ しかし、今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等によっては、自動車ユーザーの納得感、社会受容性、適正な責任分担等の観点から、自賠法における損害賠償責任に関して更なる検討が必要となる可能性もあることから、これらの状況を勘案しつつ、2020年代前半を目途に検証することが必要である。
- ・ また、再検討の際には、レベル5の自動運転車の普及を見据えて検討することも想定されるが、今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等も踏まえ、レベル3及び4に関する上記2. の論点整理についても改めて検討する必要があると想定される。特に、論点①については、上記の各観点、とりわけ、運行供用者が第一次的に責任を負担し、自動運転システムの欠陥があれば自動車メーカーに対して求償するという構造を引き続き維持することが妥当か、という観点から、【案①】から【案③】までの考え方に加え、例えば、自動車メーカーに第一次的に責任を負担させること等も視野に再検討することが考えられる。
- ・ さらに、レベル5も含めた再検討の際には、そもそも、運行供用者概念を維持することが妥当か等の議論もあり得る。例えば、レベル5の自動運転では、自動車の操縦には関与せず、行き先を指示するだけの者に運行支配を認め、運行供用者責任を負わせることができるのかといった議論も顕在化する可能性がある。
- ・ 加えて、現在、レンタカーに関しては、レンタカー会社及び自動車を賃借した者全てが共同運行供用者となるケースがある一方で、タクシーに関しては、タクシー事業者が運行供用者となり、乗客は運行供用者とはならない。レベル5の自動運転車が普及した場合、ドライバーの存在しないいわゆる無人タクシー等によるサービスが提供されることも想定されるが、この場合、レベル5の自動車の賃借人と、レベル5の無人タクシーの乗客とで、有意な差があるのか等の議論があり得る。
- ・ 将来の再検討の際には、このような課題とこれらに係る社会受容性等に鑑み、慎重に議論を重ねていくことが重要になるであろう。

(別添 1)

自動運転における損害賠償責任に関する研究会
委員等一覧

【委員】

落合 誠一	東京大学名誉教授 <座長>
甘利 公人	上智大学法学部教授
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
福田 弥夫	日本大学危機管理学部長
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
一般社団法人 日本自動車会議所
一般財団法人 日本自動車研究所
一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車連盟
株式会社 三菱総合研究所
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
経済産業省製造産業局自動車課

(別添2)

自動運転における損害賠償責任に関する研究会の各回の議題

- 第1回(平成28年11月2日)
 - (1) 研究会の設置等について
 - (2) 自動運転を巡る国内・国際動向について
 - (3) 自賠法における検討事項

- 第2回(平成29年2月28日)
 - (1) 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
 - (2) 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)
 - (1) 自動運転を巡る国内動向について
 - (2) 関係者、関係団体からのヒアリング結果(概要)について
 - (3) 論点整理(案)について

- 第4回(平成29年9月27日)
 - (1) 第3回研究会で示された論点について
 - (2) 海外における動向について

- 第5回(平成30年1月26日)
 - (1) EDR/CDRの現状について
 - (2) 研究会報告書(素案)について

- 第6回(平成30年3月20日)(持ち回り開催)
 - (1) 研究会報告書(案)について