

想定される交通事故のケーススタディ（5～9）

5. 車載器の故障による情報の不提供……………	1
車の制御支援システムの故障による操作支援の不提供……	5
6. 車両借用者による誤操作……………	8
7. HMI の問題……………	11
8. 証拠の不十分……………	14
9. 第三者による誤情報の発信……………	17

ケーススタディ（５－１）

－ 車載器の故障による情報の不提供 －

1. 事案の概要

平成 15 年 8 月 1 日午後 6 時 30 分頃、X（男性 運転暦 15 年 75 歳）は自己の所有する普通自動車で Y 1 の管理する一般国道○号（片側 2 車線）の第二車線を走行中、トンネル出口直後の A カーブ部分を超えたところで渋滞最後尾の車両（ドライバー Z）に追突した。その結果、X の車両、被追突車両に物的被害が発生するとともに、X、Z に身体的被害が発生した。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。Y 1 は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。X によれば、X は平成 15 年 5 月 1 日に Y 2 が製造した走行支援システム用車載器を購入し、利用してきたが、当該事故現場で利用するのは、はじめてであった。

車載器は、カーブ先に停止車両・低速車両がない場合は何も表示しない。カーブ先に停止車両・低速車両がある場合は、「○○m 先渋滞注意」と表示し、速度が十分に減速されていない場合は「速度を十分落として下さい」と表示する。速度が十分に減速されている場合は、「○○m 先渋滞注意」と表示するのみで、「速度を十分落として下さい」の表示はしない。

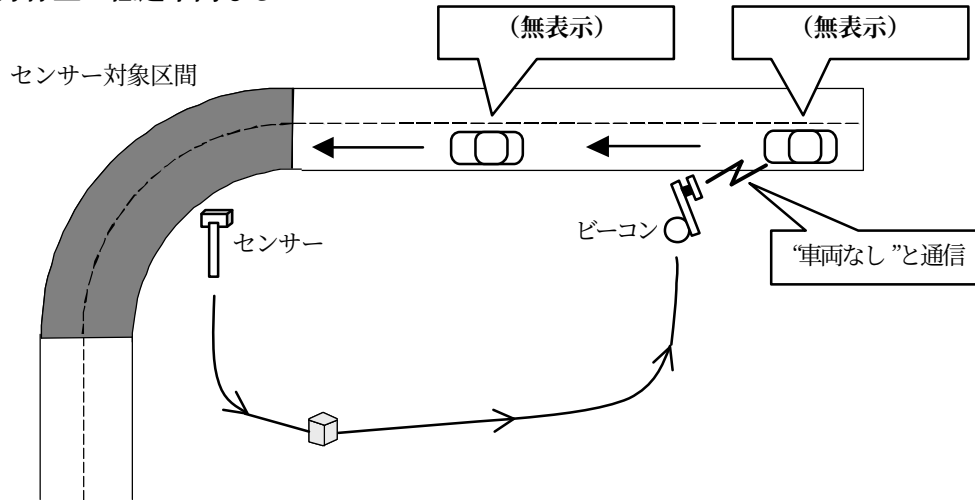
X の主張によれば、本事案においては、車載器に「300m 先渋滞注意」と表示されたが、「速度を十分落として下さい」の表示は出なかったため、減速する必要はないと考え、速度を緩めることなく、A カーブを旋回していたが、その途上で渋滞最後尾車両を発見し、直ちに急ブレーキを踏んだが間に合わず追突したとのことである。

事故発生後、道路管理者 Y 1 は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる路面状態の検知結果データを調べたところ、センサーシステムは前方停止車両・低速車両ありと判断していることが判明した。また、道路管理者により一日一回行われていた走行支援システム対応車両による巡回や、事故直後の確認により、ビーコンは検知結果データを車載器に発信していたことが推定された。X が規制速度（50km/h）を大幅に超え、停止車両の手前で停止できない速度で走行していたにもかかわらず、「速度を十分落として下さい」の表示が出なかった原因として、車載器が車両の走行速度や位置の計測を誤った可能性、又は路側システムから発信された情報と車両の走行速度・位置情報とのつき合わせに失敗していた可能性がある。

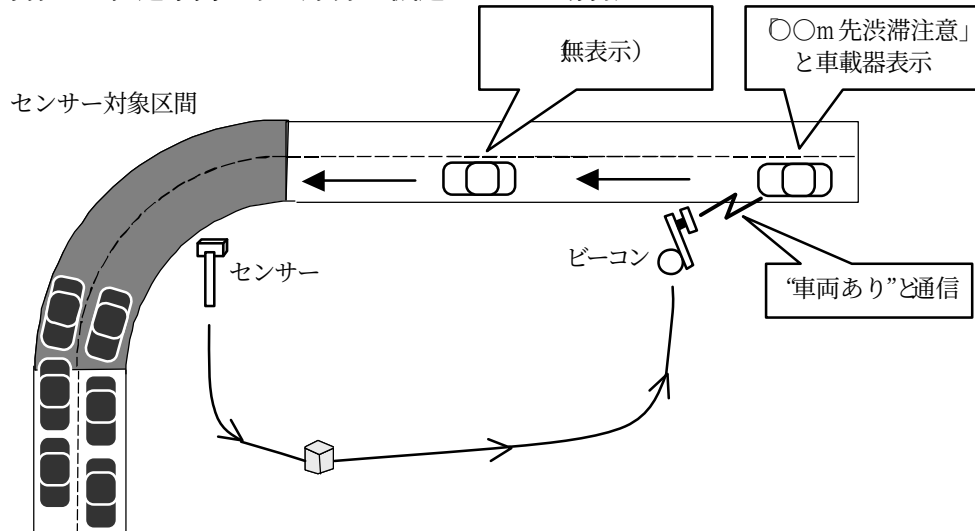
X は、①車載器に欠陥がある、②車載器の欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y 2 に対して製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

前提とした車載器の表示方法（イメージ）

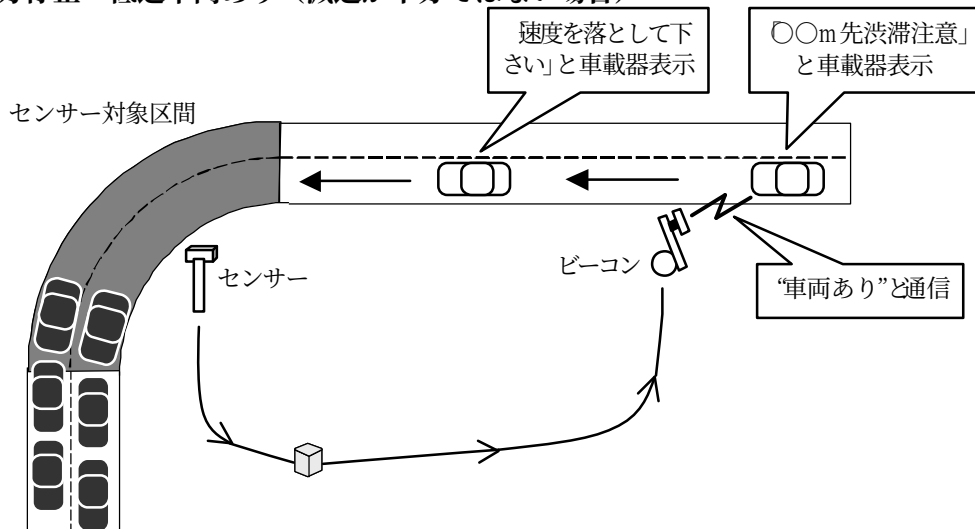
① 前方停止・低速車両なし



② 前方停止・低速車両あり（十分に減速している場合）



③ 前方停止・低速車両あり（減速が十分ではない場合）



2. 原告の主張

(1) 車載器に欠陥がある。

- ①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するシステムであると説明を受けた。
- ②車載器の故障により、「〇〇m 先渋滞注意」の表示は出ても、「速度を十分落として下さい」の表示が出ない場合があるという説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。
- ③「速度を十分落として下さい」の情報提供がされず、そのことについての事前説明もない車載器は通常有すべき安全性を欠いている。

(2) 車載器の欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①車載器から「速度を十分落として下さい」の情報が提供されれば、十分減速してカーブ進入し、渋滞最後尾発見後のブレーキ操作により事故を回避し得た。言い換えれば、車載器から情報提供されなかったために事故が発生した。
- ②「300m 先渋滞注意」の情報は提供されていたが、減速が不十分であれば「速度を十分落として下さい」と再表示がされる設計になっている以上、「速度を十分落として下さい」の表示が出るまではブレーキ操作を行う必要がないとする判断・利用は、通常想定される使用方法である。

3. 論点整理

(1) 車載器の故障可能性の事前説明

- ①走行支援システムの利用者に対して、同システムはあくまで走行支援情報の提供であり安全運転を保証するものではないこと、車載器は故障する可能性があるため、提供すべき情報を提供しない可能性があること等について、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

(2) ドライバーの注意義務

- ①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか（本事案では、車載器から「300m 先渋滞注意」の表示は出されている）

ケーススタディ（５－２）

－ 車の制御支援システムの故障による操作支援の不提供－

1. 事案の概要

平成 15 年 8 月 1 日午後 6 時 30 分頃、X（男性 運転暦 15 年 75 歳）は自己の所有する普通自動車で Y 1 の管理する一般国道○号（片側 2 車線）の第二車線を走行中、トンネル出口直後の A カーブ部分を超えたところで渋滞最後尾の車両（ドライバー Z）に追突した。その結果、X の車両、被追突車両に物的被害が発生するとともに、X、Z に身体的被害が発生した。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。Y 1 は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車両システム、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、操作支援レベル）の供用を開始した。X によれば、X は平成 15 年 5 月 1 日に Y 2 が製造した走行支援システム機能付き車両を購入し、利用してきたが、当該事故現場で利用するのは、はじめてであった。

X の主張によれば、カーブ先に停止車両・低速車両があるときは情報提供の後自動的に減速してくれるシステムであると理解して購入し、今までの 3 ヶ月の利用の中でカーブ先に停止車両・低速車両が発生していたケースは 5、6 回あったが、全て本システムにより安全に減速することができ、システムの性能に万全の信頼をおいていた、とのことである。本事案においては、車載器から「300m 先渋滞注意」、その後「速度を十分落として下さい」の情報提供がなされ、その後自動的に減速してくれるものと期待し自らブレーキ操作は行わないでいたが、渋滞最後尾車両に接近しても全く減速しないので慌てて自ら急ブレーキをかけたが、減速が間に合わず、渋滞最後尾の車両に追突したとのことである。

事故発生後、道路管理者 Y 1 は事故発生推定時間帯における、センサーシステムによる路面状態の検知結果データを調べたところ、センサーシステムは前方停止車両・低速車両ありと判断していることが判明した。また、道路管理者により一日一回行われていた走行支援システム対応車両による巡回や、事故直後の確認により、ビーコンは検知結果データを車載器に発信していたことが推定された。X が規制速度（50km/h）を大幅に超え、停止車両の手前で停止できない速度で走行していたにもかかわらず、車載器による情報提供は行われたが、操作支援は行われなかった原因として、車両の制御にかかる部分が故障していた可能性がある。

X は、①車載器に欠陥がある、②車載器の欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y 2 に対して製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

2. 原告の主張

(1) 車両システムに欠陥がある。

- ①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するとともに、追突しないように自動的に減速するシステムであると説明を受けた。
- ②車両システムの故障により、情報提供機能は作動しても操作支援機能が作動しない場合がある、という説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。
- ③操作支援機能が作動せず、そのことについての事前説明もない車両システムは通常有すべき安全性を欠いている。

(2) 車両システムの欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①走行支援システムの操作支援機能が正常に作動していれば、渋滞最後尾車両と追突することはなかった。言い換えれば、走行支援システムの操作支援機能が正常に作動しなかったために事故が発生した。

3. 論点整理

(1) 車載器の故障可能性の事前説明

- ①走行支援システムの利用者に対して、同システムはあくまで操作支援の提供であり安全運転を保証するものではないこと、自動減速システムは「速度を十分落として下さい」の情報提供を受けたにも関わらずブレーキ操作を怠った利用者に対して補助的に行うものにすぎないこと、車両システムは故障する可能性があるため、提供すべき操作支援を提供しない可能性があること等について、取扱説明書等による事前説明が必要ではないか

(2) ドライバーの注意義務

- ①走行支援システム（操作支援レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか（本事案では、車載器から「300m 先渋滞注意」「速度を十分落として下さい」の表示は出されている）

ケーススタディ（６）

－車両借用者による誤操作－

１．事案の概要

平成 15 年 9 月 15 日午前 10 時 15 分頃、X（男性 運転歴 1 年 20 歳）は、友人 Z から借り受けた普通乗用車で Y 1 の管理する首都高速道路○号線（片側 2 車線）の第一車線を走行中、A 急カーブに進入したところで運転操作を誤り側壁に衝突した。その結果、Z の車両に物的被害が発生するとともに、X に身体的被害が生じた。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年で○件）。Y 1 は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。X によれば、X は本件事故当日に友人 Z より Y 2 が製造した走行支援システム用車載器付き車両を借り受け、走行支援システムの使用は本件事故発生日当日が初めてであった。

X の主張によれば、A 急カーブ進入前に車載器から「300m 先渋滞注意」と表示されたので、カーブを逸脱しない程度のスピードで A 急カーブを旋回していたところ、突然、警報音とともに「速度を十分落として下さい」と表示されたため、これに驚き動転した X は、誤ってブレーキではなくアクセルを踏み込んでしまい、側壁に衝突したとのことである。事故発生直後に、X が A 急カーブ先を確認したところ、実際に車両は存在していた。

X の主張によれば、X は走行支援システムについて何も知らず、Z から乗車前に本件システムについては何の説明も受けていなかったとのことであった。

また、X は、「速度を十分落として下さい」と表示されるまでは、規制速度（50km/h）以下の速度で A 急カーブを走行していたと推定される。

X は、①走行支援システムに瑕疵、欠陥がある、②走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y 1 に対しては国家賠償法 2 条第 1 項に基づき、Y 2 に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

2. 原告の主張

(1) 走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

- ①走行支援システム用車載器付き車両に初めて乗車した人でも、サービス内容を理解でき誤操作を生じさせないための説明を車載器に表示する等の措置を講じていないのは、指示・警告の欠陥が存在し、製品の通常有すべき安全性を欠いている。
- ②走行支援システム用車載器付き車両を第三者に貸す場合には走行支援システムのサービス内容を説明する必要があることを、販売者は走行支援システム所有者に説明していない。

(3) 走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①本件走行支援システムがどのような情報提供を行うシステムであるかを認知していれば、運転操作を誤り側壁に衝突することはなかった。言い換えれば、運転に及ぶ前に、このシステムがどういう場合にどういう情報提供を行うかを知り得なかったので事故が発生した。
- ②購入者ではないドライバーが、走行支援システム用車載器付き車両を借り受け運転することは、通常予想される使用の範囲内であり、走行支援システムのサービス内容を正確に理解していない場合には事故が発生する可能性も予見しえるものである。

3. 論点整理

(1) 車載器の表示設計

- | |
|---|
| ①車載器の起動時に走行支援システムがどういう場合にどういう情報提供を行うものを表示することが必要ではないか |
|---|

(2) 購入者ではないドライバーへの説明方法

- | |
|--|
| ①走行支援システム購入者に対して、購入者ではないドライバーに貸すときにはシステムの説明をしてもらえるように取扱説明書等で事前説明が必要ではないか |
| ②この場合、説明を行わなかった走行支援システム所有者には借主に説明を行わなかったことについて法的責任が及ぶのか |

(3) ドライバーの注意義務

- | |
|---|
| ①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか |
|---|

ケーススタディ（７）

－HMI の問題－

1. 事案の概要

平成 16 年 7 月 1 日午後 9 時 30 分頃、X（女性 運転暦 3 年 60 歳）は自己の所有する普通自動車で Y 1 の管理する首都高速道路〇号線（片側 2 車線）の第一車線を走行中、A 急カーブ部分を走行中走行車線を逸脱し、併進車両（ドライバー Z）に衝突した。その結果、X の車両、被衝突車両に物的被害が発生するとともに、X、Z に身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は、近傍の観測所において、曇天であり、風速は 3m/s、気温は 23 度であった。

本件事故現場は、急カーブで、従前から、車線を逸脱する事故が多発している（平成 14 年度で〇件）。Y 1 は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、カーブ進入危険防止支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。X によれば、X は平成 16 年 6 月 28 日に Y 2 が製造した走行支援システム用車載器を購入し、使用は、本件事故発生日当日が初めてであった。

車載器の表示は、カーブに近づいたところで「この先カーブ、速度注意」、さらにカーブに接近し速度が十分に減速されていない場合「速度落とせ」との表示を行うが、それらの表示を出すタイミングは各メーカーによって異なっている。Y 2 の車載器では規制速度 50km/h のカーブを安全に走行するための減速目標速度を 50km/h、車載器の表示からドライバーがブレーキ操作を開始し制動が立ち上がるまでの時間（以下「反応時間」という）を 3.15 秒、ドライバーによるブレーキ操作能力を 3m/s^2 を前提として「速度落とせ」の表示タイミングが設計されていた。Y 2 によれば前提とした反応時間等は全体年齢分布の 90%（高齢者の 70%）をカバーする設計値であるとのことである。

X の主張によれば、販売店から「速度落とせ」の表示が出た後ブレーキ操作を行えば、カーブ進入時は十分減速されるので、カーブを安全に曲がれるとの説明を受けたとのことだった。本事案においては、A 急カーブ手前直線部分で「速度落とせ」の表示を確認した後ブレーキ操作を行ったが、十分減速しないうちに A 急カーブに入り、ハンドル操作に失敗して、車線を逸脱し併進車に衝突したとのことである。

原因として、X の反応時間が車載器の表示タイミング設計において前提としたものよりも長かったこと、又は X のブレーキ操作能力が車載器の表示タイミング設計において前提としたものよりも小さかったことが推定される。

また、X は規制速度（50km/h）を超える速度で A 急カーブを走行していたと推定される。

X は、①車載器に欠陥がある、②車載器の設計に関与しなかったことについて国に過失がある、③車載器の欠陥、国の過失と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y 2 に対して製造物責任法第 3 条に基づき、Y 1 に対して国家賠償法第 1 条に基づき本件事故によりこ

うむった損害〇〇〇〇〇万円の賠償を請求した。

2. 原告の主張

(1) 走行支援システムに瑕疵、欠陥がある。

- ①車載器購入時、走行支援システムは、急カーブを安全に走行するための情報を提供するシステムであると説明を受けた。
- ②車載器の表示タイミングが自分の能力（反応時間、ブレーキ操作能力等）に適合したものかどうかの判断に資する説明は受けていない。取扱説明書にも書いていない。
- ③走行支援システムは路側システムと車載器が協調して初めて機能するにもかかわらず、車載器の表示タイミングの設計又はそれに関するドライバーへの説明について、メーカーに対して何ら措置を講じなかった国にも過失がある。

(2) 走行支援システムに瑕疵、欠陥と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①もっと早いタイミングで情報提供がなされれば十分減速しカーブを安全に走行できた。言い換えれば、情報提供のタイミングが遅かったために事故が生じた。
- ②反応時間、ブレーキ操作能力等の説明があれば、より早いタイミングでブレーキ操作を行うよう注意する、または他の車載器を選択するなどにより事故を回避しえた。

3. 論点整理

(1) 車載器の表示タイミングに関する事前説明

- | |
|--|
| ①走行支援システム利用者に対して、同システムはあくまで走行支援情報の提供であり安全運転を保証するものではないこと、車載器の表示タイミング設計の前提とした減速目標速度、反応時間、ブレーキ操作能力の値、及びそれらの値がどの程度ドライバーの能力を前提としたものであるかについて取扱説明書等による事前説明が必要ではないか |
|--|

(2) 国（道路管理者）との関係

- | |
|---|
| ①路側システムの性能限界等とは直接関係のない、車載器の表示タイミングや車載器の使用方法等についても、国（道路管理者）が何らかの措置を講ずる必要があるか |
|---|

(3) ドライバーの注意義務

- | |
|---|
| ①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか |
|---|

ケーススタディ（８）

－証拠の不十分－

1. 事実の概要

平成 16 年 5 月 15 日午後 2 時 10 分頃、X（男性 運転歴 6 年 26 歳）は自己の所有する普通乗用車で Y1 の管理する首都高速○号線（片側 2 車線）の第 1 車線を走行中、A 急カーブ部分を越えたところで渋滞最後尾車両（ドライバー Z）に追突した。その結果、X の車両、Z の被追突車両に物的被害が発生するとともに、X 及び Z に身体的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故当日は、近傍の観測所において、午前 7 時から正午ごろまで時間雨量 3mm/h の弱い雨が降ったため、路面は湿潤状態であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。道路管理者 Y1 は、注意喚起を促す標識や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。X によれば、X は平成 15 年 8 月 3 日に Y2 の製造した走行支援システム用車載器を購入し、本件事故現場においては通勤のためほぼ毎日利用してきた。

X の主張によれば、前回本件事故現場を通過した際には、A 急カーブ進入前に車載器から「○○m 先渋滞あり 注意」と表示された、とのことである。本事案においては、A 急カーブ手前で車載器に何も表示はでなかったもので、減速せず A 急カーブに進入し旋回していたところ、その途中で渋滞最後尾車両を発見し、直ちに急ブレーキを踏んだが間に合わず追突したとのことである。

事故発生後、道路管理者 Y1 が路側システム（センサー・ビーコン等）を点検したところ、当該路側システムには異常はなく正常に機能していたため、本件事故車両にも情報が適切に提供されたと推定される。そのため、Y1 は、事故原因として X が何らかの原因で車載器の情報を見落とした等の可能性があるとして主張した。また X は規制速度（50km/h）を超える速度で A 急カーブを走行していたと推定される。

これに対して、X は実際に情報は提供されておらず、提供情報の見落としもなかったと主張した。また、X は本訴訟を提起する前に車載器メーカー Y2 に本件車載器を持ち込み調べてみたところ車載器自体は正常に作動することが確認されていた。

X は、①走行支援システムに瑕疵がある、②走行支援システムの瑕疵と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y1 に対して国家賠償法第 2 条第 1 項に基づき、本件事故によりこうむった損害○○○○万円の賠償を請求した。

2. 原告の主張

(1) 走行支援システムに瑕疵がある。

- ①車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するシステムであると説明を受けた。
- ②提供されるべき情報が提供されないのは、通常有すべき安全性を欠いており、走行支援システムに瑕疵があると言わざるをえない。
- ③道路管理者の主張は、現場調査による状況証拠に過ぎず、情報提供が的確になされたかの根拠にはなり得ない。

(2) 走行支援システムの瑕疵と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①走行支援システムから情報が提供されれば、十分減速してカーブに進入し、渋滞最後尾発見後のブレーキ操作により事故を回避し得た。言い換えれば、走行支援システムから情報提供されなかったために事故が発生した。

3. 論点整理

(1) 路側システムの情報発信記録の保存

- | |
|--|
| ①事故の事実を明らかにし事案の早期解決を図るため、また、立証責任の転嫁がなされた可能性に備えて、いつ、どのような情報を路側システムから車載器へ発信したかという記録を一定期間保存することが必要ではないか |
|--|

(2) ドライバーの注意義務

- | |
|---|
| ①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか |
|---|

ケーススタディ（９）

－ 第三者による誤情報の発信 －

1. 事案の概要

平成 16 年 3 月 20 日午前 2 時 30 分頃、X（男性 運転暦 27 年 47 歳）は自己の所有する普通自動車で Y 1 の管理する一般国道○号（片側 2 車線）の第一車線を走行中、A 急カーブ手前○m をあたりで急減速を行った。X の後ろを走行していた大型貨物車の運転手 Z（男性 運転暦 20 年 44 歳）は X 車両の急減速の後、同様に急減速したが X に追突した。その結果、X、Z の車両と Z の積荷に物的被害が発生した。

気象庁のデータによると、事故時は曇りであったが、前日午後 8 時頃までの雨により路面は湿潤状態であった。

本件事故現場は、カーブの見通しが悪く、従前から、カーブの先に発生する渋滞最後尾への追突が多発している（平成 14 年度で○件）。Y 1 は、注意喚起を促す表示板や路面表示による対策を講じてきたが、平成 15 年 4 月 1 日より走行支援システム（路側システム＋車載器、前方停止車両・低速車両情報支援サービス、情報提供レベル）の供用を開始した。X によれば、X は平成 15 年 5 月 1 日に Y 2 が製造した走行支援システム用車載器を購入し、以来日常的に当該現場において帰宅途中の午後 6 時半を中心とした混雑時間帯に使用し、渋滞発生時には確実に情報が提供されていたことを経験していたが、当日は残業のため帰宅が遅くなり、本件事故発生時間帯の通行は初めてであった。

X の主張によれば、A 急カーブ進入前に車載器から「この先危険あり急ブレーキ！」と突然に表示（音声なし）されたので、通常経験する「○○m 先渋滞注意」とはかなり違う表示に驚き、是非の判断をする間もなく咄嗟に急ブレーキを踏んだとのことである。しかし、事故発生直後に、X が A 急カーブ先を確認したところ、実際には停止車両等危険要素の存在はなく、そもそも事故発生直前に表示された内容は、設計上ありえないものである。

事故発生後、道路管理者 Y 1 は当該箇所のシステム運用を一時休止した上で、システム全体について点検・調査したところ、特段に異常はなかったものの、事故後の警察調査の中で事故当日午前 2 時頃、他の通行者から、現場付近の空き地に不審な車両がアイドリング状態で駐車しており、その窓から数十センチのアンテナ状のものが出ていたという目撃情報が寄せられた。これから推察するに、当該不審者が当該アンテナから AHS 車載器に向けてニセ情報を発信したと考えられ、また技術的にもこれは可能ということが判明した。

また、X と Z は事故発生直前は規制速度（50km/h）以下で走行していたと推定される。

X と Z は共同して、①違法な第三者からの誤情報を制御する設計となっていない走行支援システムに瑕疵、欠陥がある、②走行支援システムの瑕疵、欠陥と本件事故には相当因果関係があると主張し、Y 1 に対しては国家賠償法第 2 条第 1 項に基づき、Y 2 に対しては製造物責任法第 3 条に基づき、本件事故により発生した損害額○○○○万円の賠償を請求した。

なお、本件違法情報機器を設置した第三者は本件事故発生後1年以上経過した現在でも、警察の捜査にもかかわらず全く判明していない。

一般道の同一車線内における追突事故の場合、保険会社の実務では、前方車両（X）の過失0%、後方車両（Z）の過失100%を原則として処理されるが、前方車両（X）が理由のない急ブレーキをかけるという事情があると、前方車両（X）の過失30%、後方車両（Z）の過失70%として処理される。

2. 原告の主張

（1）走行支援システムに瑕疵がある。

- ①不法電波の発信には相当に高度なIT関連の知識と技術が必要で、安易にいたずら等により遂行されるものではないものの、現に違法に発信された電波により危険な内容が車載器に表示されたものであり、自動車交通の安全確保を目的とするAHSに相応しいレベルでのセキュリティ対策が行われていない。
- ②車載器購入時、走行支援システムは、見通しの悪いカーブ等の先にある停止車両・低速車両の情報を提供するシステムであると説明を受けたが、事故直前に表示されたような内容は出ないという旨の説明は受けておらず、取扱説明書にも書いていない。

（2）走行支援システムの瑕疵と本件事故との間には、相当因果関係がある。

- ①専門的知識を有する第三者は、AHSシステムのセキュリティ上の欠陥をつく形で違法電波を車載器に発信し、ニセ情報を提供した。これは、システム設計において電波情報の暗号化や不当な電波情報を表示させない等の対策を図れば回避できたものであり、第三者の不法行為責任に係る危険負担の一切は、システム設計上の責任を有する道路管理者とニセ情報が表示される危険な車載器を作成したメーカーが負うべきである。
- ②走行支援システムから誤った情報が提供されなければ、Xは不要な急ブレーキを踏むこともなく、XとZの双方に損害は発生しなかった。すなわち見通しの悪いカーブ先に、突然急ブレーキを促す旨の情報提供された場合に、反射的に追突を回避するために急減速するのは運転者にとって緊急避難的な正当な行動である。よって、このような危険な不法表示が出たことが事故の原因であり、これを回避する責任の全ては道路管理者及び車載器メーカーが負うべきである。

3. 論点整理

(1) AHSのセキュリティ対策

- ①運転者への情報提供による走行支援に留まる AHS - i の性格を前提にしつつも、違法電波による誤情報は交通に危険を及ぼしうるという可能性は考えられる以上、電波信号の暗号化等によるセキュリティ対策は必要でないか

(2) 路側システムの表示内容等の事前説明

- ①走行支援システム利用者に対して、同システムはあくまで走行支援情報の提供であり安全運転を保証するものではない旨の説明及び道路状況別に車載器に表示される個別具体的内容を取扱説明書に明示しておくべきだろうか

(3) ドライバーの注意義務等

- ①走行支援システム（情報提供レベル）を利用している場合であっても、ドライバーの安全運転のための注意義務は変わらないのではないか
- ②本件パニックブレーキは「危険を避けるためにやむをえない場合」にあたるか