

**走行支援システムに係る交通事故における責任関係等に関する研究会**  
**第4回研究会議事概要**

1. **日時**：平成14年11月12日(火)17:00～19:00

2. **場所**：東海大学校友会館 朝日・東海の間

3. **出席委員**：野村座長、石田委員、江里口委員、大杉委員、小幡委員、川嶋委員、北河委員、  
杉浦委員、中山委員、林田委員、三嶋委員  
(欠席：阿部委員、今井委員、荏原委員、茅根委員、西島委員、信澤委員、保坂委員)

**4. 議題**

- ① 走行支援システムに係る交通事故における責任関係について
- ② AHS 利用者に対する AHS システム理解促進策について

**5. 議事**

(資料1 説明 省略)

(資料2のうち「前提及び路側システム」説明 省略)

A委員：要するに、サービスを提供しているところではサービスがされているけれども信用できない場合もあるから十分注意してください、と、そういう情報を提供すればいいわけか。しかし、そういったものを誰が買うのか。

事務局：この研究会は責任関係からの検討なので、端的にそのようにはなかなか言えないかと思うが、カーナビを例にあげればもう少しわかりやすいかと思う。カーナビでは、一方通行で進入禁止になっているようなところについても案内してしまう場合があると現に書かれている。ただ、それについても交通規制などは実際よく変わるので、自分の判断でやってくださいということである。一般的な安全運転義務がベースにあった上で、ご自分でやっていただきたい。ただその上で、むしろほとんどの場合はこのシステムが役に立つ、本人をアシストすることがたぶんできるかと思うが、法的な整理としてはそういうことをきちんと言っておかないと作ったほうなり供給したほうなりが責任を問われるということ。

A委員：それはどういう状況できちんと言っておくべきなのか。たとえば、購入していただくときに、たいていは大丈夫だけれども、たまにか万が一か知らないが、そういうこともあり得ます

ということをご承知おきください、という程度でいいのか。そういう一般的なものでいいのか。あるいは、サービス個所で具体的、個別的にそういう注意を与えないといけないのか。どちらなのか。

事務局：それは前者のほう、それをまたさらにより充実したかたちというか、要するに相手にきちんとそのことがわかるようにということである。これは後で、理解促進策のところでは別の資料も用意しているが、誤解がないようにということがいちばん基本かと思う。本人がそれを過信しすぎて、任しておけばこの機械はよくやってくれるのだということで、本人が慢心になってはいけないというのが基本である。そのためにきちんとした情報提供を、現状のほかの例で行われている点では、あらゆる段階でそれがわかるようなかたちにできるだけしたほうがいいのではないかということである。もちろん、あまり無理を言ってもしょうがないが、できる限りそのようにお知らせするのが重要だろうということだ。

B委員：万能ではなくて、あくまでも補的なものであるという意味か。

事務局：そうである。

C委員：前回、ケーススタディのときにも質問したが、答えがはっきりしなかったのもう一度確認したい。(2)の2つ目だが、情報不提供の可能性に対して路側システムが危険事象なしと判断した場合であっても、車載器ではドライバーに慎重運転を促す表示をするというのが措置になっている。こう考えた場合、通常の渋滞や障害物があるというのは、頻度としてはかなり少ない。ということは、必ず慎重運転してくださいというのが毎回出る。こうした場合、通常の人は慎重運転をなさないと出れば、これは障害物がないのだと理解すると思うが、それでこの瑕疵責任はなくなるのかどうか、そのへんのところを伺いたい。

事務局：AHS サービスをするという前提に、もともと路側、道路管理者側、あるいは交通管理者でも同様だが、その人たちがいる程度危ない、ここは危険性が高い、そして自分の目と耳だけの判断ではわかりにくいがあるから、それは機械でもう少し情報を集めて渡してあげます、それによって、注意を促して安全運転をしてくださいという場所である。だから、やみくもに真っ直ぐな道で、どんどん見えるようなところにずっと付けるわけではないから、それはある限定した場所にそういう情報は出ると思う。

C委員：私が言っているのは、AHS サービスをしている場所というところは、いわゆる危険箇所から優先的に入ってくるが、前方障害物を見た場合、前方障害物がそんなにコロコロあるというのはあまり多く発生しない。そういうときに、必ず、ここで言う慎重運転を促す表示をするということになる。

事務局：法的な関係でいうと、そこがまさに安全運転義務で本人に基本的に判断をしていただき、何かあったときは、基本的には本人に責任の第一が来るということである。従って、いちばん重要なのは、ドライバーが過信せずに、自らがこの機械を使ってより良い運転をしていこうという意識があるときに手助けになるというかたちかと思う。

C委員：そういうことではなくて、慎重運転をなさないとというのは、たとえば前方障害物でいうとこういう表示が出た場合は障害物がないということとイコールにならないかと私は言っている

わけである。要するに、障害物があれば障害物ありと表示する。そうすると、障害物というのはそんなにないわけだから、慎重運転をしなさいという表示のときは、けっこう障害物がないときにそういう表示するわけであるから、通常 2、3 回やれば、ないものだと思う。そういうことを聞いているわけだが、その点について法律的に見ておかしいことはないのか。

事務局：おかしい点はそんなにないと思う。おっしゃる趣旨はわかるが、逆に何も出ない場合のこともまた考えていただければと思うが、何も出なかったときに実際何かがあったというのと、オオカミ少年的という話かもしれないが、基本的にはこの機械を使って本人の責任でもってうまくこれを利用してより良いドライブをしてくださいということである。注意喚起でそういう場所にあたったときには走行注意なりの表示が出るほうが、制度的法的な意味合いにおいては、何も出ないよりもずっといいと我々は考えている。

C委員：私は法律的な面はよくわからないので、法律的に見てそういうことだとおっしゃるのであれば、いいのではないかなと思う。要するに、何度も同じようなケースでそれをやってしまうと人間というのはそう考えてしまう。その点について法律的に見て問題はないということであればそれはよろしいのではないかなと思うが、その点についての経過を聞きたかっただけである。

D委員：やはりよろしくないのではないかなという感じがする。A委員もそういうのは誰が買うだろうかとおっしゃったが、そもそもそういう可能性があります、そういう場合も一応注意してという表示だけは出ます、という説明では、それで責任を果たしたことになるのか。結局、最初から申し上げているが、どのくらいの可能性の間違いや情報不提供、(2)の誤りの情報提供の急ブレーキの話、後続車に追突される場合、因果関係の問題、車間距離の問題、後続車の問題があるから、少なくとも情報不提供の場合、あるのに表示されないというのは信頼性を著しく欠いていて、そういう場合、しょうがないでしょう、補助的に使いましょうという精度でユーザーに対してもつかないということだと思う。ユーザーは買うときには、やはりある程度の信頼感がないと買わないから、万が一のことがあったときにどちらが責任を負うかという話であるから、信頼性が高いものであればあるほど自分のリスクにはならないということになるだろうし、これをほんとうの意味で普及させていこうというのであれば、非常にわずかな可能性でそういう情報不提供の場合にはあり得るけれども、その場合はあなたの責任ですと言ったら売れないのではないかなというのが私の正直な気持ちである。だから、実際に損害賠償の訴訟になったときに、あるいは過失相殺の問題が出てきたりということはそのせめぎあいにあると思うが、極端に言ってしまうと、そこらへんの責任はこちらが負うとまで書いて商品化するという可能性はある。これは車載器の話でも出てくるだろうが、こちらが負うというのは、結局、路側システムを信用していいですということである。万が一のことがあれば、それはユーザーには負わせないという約束をして商品化をするという可能性もあるわけだから、そこは必ずしもそれで済むとも思えないかなと私は思うが、ほかの法律の先生方はいかがだろうか。

B委員：難しい問題である。D委員に伺いたいですが、実際に売れるかどうかは別として、法的に見て先ほどご説明あったようなインフォームド・コンセントといいますか、十分説明したうえでの利用というやり方は法的に有効と言えるのか。

D委員：しかし、アメリカなどの判例でも非常に厳しく消費者に対して有利に扱うということで行くならば、説明の仕方、誤作動するかもしれません、その場合は自分のリスクですと、それで大丈夫だろうか。少なくとも、法的な問題と商品化するときの売れるかどうかという問題は別だと思うが、後者のほうで言えば、たいへん難しいかなというのが感想だ。法的に言えば、そこは裁判所の問題になるからどの程度理解を厚くしたか。それから、説明文書で書かれる程度ではだめと言われるかもしれないし、それで完璧に納得をされているかということあたりが争点になってくるのかもしれない。

B委員：消費者契約法適用範囲の問題でもあるということか。

事務局：今回の資料では準備できていなかったが、この制度を導入することによって多少の誤作動のようなものもあるが、一方で制度導入によって社会全体なり、そういう交通環境全体でどのくらいの効果があるのか。この外側の部分のメリットも考えてみたらいかかかのご指摘もあった。実は我々はケーススタディでもそうであったが、ちょっとミクロのところばかり見ていた面もあるので、導入したときにどういう責任関係かということであったが、導入することそのものも大きくマクロで見たらまた少し違う観点もあるだろうとのご指摘をいただいて、これは今回の研究会には間に合わないので、次にまた考えさせていただきたいと思っている。まさに、今の議論がそういうところにも関係してくる点かと思うので、そんな点も含めて、またこちらのほうでも検討させていただきたい。

A委員：そういう計算をするのは非常に合理的な判断だと思うが、プレゼンテーションに気がつけないと、軽微な損害ぐらいだったら十分認めていただけると思うが、亡くなったというときに、日本的な文化のなかでは問題の質が変わってしまう可能性がある。

事務局：それも踏まえて、また検討させていただきたい。

(資料2のうち「車載器」説明 省略)

E委員：車載器については製造物責任法が適用されるということだが、路側システムについては、製造物責任法は適用されるのか。というのは、ユーザーは車載器を通してこのシステムを利用することになって、結果的に車載器に製造物責任法が適用されるということで、たとえば路側システムが十分でない場合においても、車載器の問題だと捉えられる可能性もある。ものをつくるという意味で、設計し、評価するという意味では、車載器も路側システムも同じである。そういう意味では製造物責任法という考え方は路側システムにも適用されるのではないか。

事務局：厳密に言うと、今のPL法はインフラには適用されない。というのは、国賠法そのものが、客観的に瑕疵があった場合には瑕疵責任というか、客観性をもって責任を問われるという構成になっているので、メーカーから買ってきて設置した時点でその設置した方の責任になってしまうのである。その点もよく点検しなければいけないという意味である。それともう一つは、実はPL法そのものが国賠法をまねてというか、製造したときの客観的な欠陥について、PL法ができるまでは過失があるかないかで責任がどうなるかということだったが、それをある意

味では類似というかまねをして、その客観的な位置づけで責任を判定する。PL 法は国賠法をやまねしたかたちでできたという面もあるので、そういう意味ではご指摘のようなことは、むしろ制度全体で見たら同じことになっている。

E委員：当然 PL 法上の考え方は路側システムにも適用されるということでもいいのか。

事務局：もともとそちらのほうがそういう考え方だったと、大ざっぱに言うということになる。

B委員：路側システムそのものは、道路そのものであるという理解でいいか。

事務局：はい。

D委員：当然、道路自身には製造物責任法の適用はないが、問題は車載器の欠陥であるという言い方をしたときに、車載器自身の性能不良。センサーが正常に働いていたのに、車載器自身が壊れていて感知しなかったというのは、ここでは一応お考えなのだろうと思うが、路側システムとリンクしたかたちで車載器が働くことになっているのだから、路側システム、つまりセンサーのほうがおかしくて、したがって車載器が正常に表示できないという場合も製造物責任法でいうところのどうしても除去できない危険に入るのではないか。被害者が、道路管理者と車載器メーカーと両方を訴えた場合には、原因究明がどのくらいできるのかわからないが、これは車載器自身の本物の故障であるとすれば、それはまさに製造者のほうの責任になるのだろう。しかし、仮に道路管理者が訴えられないで、路側のシステム異常の結果が車載器に出て、車載器のほうだけが訴えられるという可能性がある。その場合はどうかという問題が残るかなという感じが私はしている。両方訴える場合は、これは道路側という話になるだろう。難しいとは思いますが。結局、両方あり得るのではないかということである。

事務局：民事訴訟法の細かい話まではわからないところがあるが、基本的には資料 1 の破線を見ていただくと「システム」と書いてある。路側システムと車載器が実線で書いてあって、その間を結ぶのが電波遮断なり、あるいはD委員から言っていた、電波遮断以外にもこの両方の結び目で何かあるかもしれないが、こういう構成である。破線のほうのシステム全体という話になると、若干インフラ側のほう。制度を導入するという最初のステップもあるし、そういう意味ではシステム全体というとらえ方をするのではないか。その場合には、インフラ側が車載器側よりも前のほうに出てくるのではないかという感じがしている。ただD委員がおっしゃったように、メーカーだけが訴えられたときはどうなるかというのはちょっと検討していないが、考え方としては全体として考えていくことになるのかなと思う。

F委員：最初にD委員がおっしゃったケースで、センサーが危険でないと判断して、そして車載器は危険でないと判断しているのであれば、車載器には欠陥はないと思う。その場合に車載器メーカーが訴えられた場合には、結局訴える人が間違っているというケースだと思う。それはいまの民事訴訟の状況でいけば、裁判所が「あなたは国を訴えるべきなのです」とサジェスチョンして、あらためて国を訴えて、そして手続き的には弁論の併合を求めるとか、そういうことになると思う。

B委員：ただ、共同不法行為の成立が認められると、一方がゼロというわけにはいかないという理解でいいか。

F委員：併合されてしまえば共同で審議できるので。ただ、それが今の民訴法では裁判所の裁量にかかっているが、現実的な選択肢としてはそういう選択肢になるかと思う。

D委員：そうなればいいが、車載器を売るメーカーさんの立場で言うとなかなか難しいのではないかな。原因究明もはっきりわかればいいだろうが、はっきりしない場合もあるし、これは商品開発に関してだが、訴えられるときのリスクはある程度はっきりしておいてあげないと、難しいのかなという感じがする。非常に明確に原因が判明する場合にはそうなるのかなと思うが、その場合は車載器のメーカーとしてはセンサーと連動しているという理屈が成り立つ。しかし、センサーが働かないとそもそもうまく機能しない。そのような車載器を開発したメーカーの製造物責任というのは大丈夫だろうか。

C委員：たぶんなのだが、車載器メーカーも自分が訴えられたときに証明できるように、きちんと対応は取ると思う。それでインフラ側と車載器側と分離するということになると思う。

F委員：どちらかわからなければ、これは両方訴えるしかないのではないかな。そこから先は、共同不法行為の考えでいけるのでその選択をすべきで、そういった選択をしなかった原告は間違いだったということになるのではないだろうか。

G委員：0の前提のところがいまおっしゃったところで、最後のところで「道路として整備し」「メーカーが製造し」だが、車載器メーカーのほうとしては何か一言入れたいのではないかな。このへんが独立して実際には開発はできないし、上には無線で情報発信されと書いてあるが、その下はまた分けて整備しますというような読み方に取り立てられるのかなと思う。今のご議論もそうであるし、私なりに見てもそれぞれ関係ないのだと言いたそうなかたちに書いてあるのが少し誤解を生むのかなと思っている。上では関連しているが下では別々だというようにも取れてしまうのではないかなと思う。ただ、どのように書くのがベストなのかはよくわからないが。

B委員：先ほどの資料1の図による、実線を取るのか、点線を取るのかということか。

G委員：そういうこと。だから、点線というものがここであまり生かされた書き方になっていないような気がする。そのへんを少し工夫されると、もう少し誤解が少なくなるのかなと思っている。実際の裁判とかそういうことはよくわからないが、前提の部分がかなり最後のほうで今のご指摘があったときには分けてしまうと取られてしまうような書き方をしているのかなと思う。

事務局：ご指摘を踏まえて、また考えさせていただく。

(資料2のうち「ドライバー～第三者による情報提供の妨害」説明 省略)

G委員：最後の情報提供の妨害で、この文章を見るとどちらとも取れるが、おそらく車載器に通信をするときに妨害をするということはやればできないことはないが、なかなかできにくいのではないかな。そういうケースと、それからもう一つは道路管理者の使っているシステムにネットワークを通じていわゆるハッカーみたいに入り込んで情報を製造して、あとは通常のセキュリティのパスを通して車に送られるケースと、二つあるのではないかなと思う。どちらも可能性は

少ないが、多少そのへん書きっぷりを考えていただいたほうが広い網が張れるのではないかと  
思う。たとえば道路公団にはいくつか管理事務所があるからその間をネットワーク通信してい  
るし、あるいは一般道との情報交換もしている。専用回線を相当使っているので、安全だと思  
うが、これから公衆回線を使うことになるとうつうの我々が使っている電話とそう変わらない  
状態で大事な情報をやりとりする可能性はかなりあるわけで、ハッカーがそういうところを狙  
ってネットワーク経由で道路管理者のシステムに直接入る。そして、ニセの情報をそこでつく  
ってしまって送るという可能性もあるのではないかと思う。それがいちばん怖いのではないかと  
思う。そして車載器のところで変えてしまうのは発生源と違うことが出てくるからある意味  
でわかりやすいと思うが、元に入ってしまうとだいたい調べないとわからない。それがいちばん  
テロ対策というか、テロとかそういうのはそちらのほうではないかと予想しているので、そ  
ういふ点もどういうシステムかによって全然違うからはっきりしたことはわからないが、そ  
ういふ可能性もあるのではないかと思っている。この文章ではどちらとも取れるが。

事務局：工夫させていただきたい。

H委員：質問というか、教えていただきたいのだが、資料 2 の 10 ページのところで情報提供され  
る道路交通事象情報の定義を認識させるかどうかというところの問題で、実際に説明をする  
ときに具体的にこういう情報は提供されます、こういう情報は提供されませんといった説明をす  
るのかということ。たとえば、シカのような動物が路上に出てきてそれで事故が発生するとい  
うことが死亡まで至らなくても年に数件ほどある。山の中でしか起こらないのかと思ったら、  
この前は市内でそういう事故が起こったというケースがあった、そういう場合の情報提供はど  
うなるのか、ちょっと教えていただきたい。それともう一つ、11 ページの高齢者のところだが、  
高齢者の方に事前説明をする場合、高齢者側の理解能力という問題がどうしても出てくると思  
う。たとえば、車載器を売るときに従業員の方はきちんと説明をしたがあまり理解されなかつ  
たために事故が発生した場合、従業員がきちんと説明できなかったということで何か責任を問  
われることがあるのかどうか。この点について教えていただければと思う。

事務局：最初に、10 ページのほうで念頭に置いて言っているのが、定義という若干抽象的な書  
き方ではあるがケーススタディの中にあつたように角材だと反応しないとか段ボールだと反応  
しないとか、要するに大きさがこういう場合には反応しないとか、あるいはきわめて悪天候の  
ときはだめだとか、そのようなサービス内容なのかと思う。動物の場合は、大きい場合は反応  
するかもしれないが、定義としてはこういう動物だからというよりも、おそらく大きさなどで  
表示するかたちになるのかと思う。それから後者のご質問はたしかに難しい問題で、理解促進  
策の本質のところとも関係してくる話かと思うのだが、理解していただくのをどこまでやっ  
ておけばいいか。先ほどの PL 法の話で申し上げると、たとえば、化粧水でまれに肌の荒れる方、  
アレルギーの方がいるということ。化粧水というと化学薬品を当然使うので、現在の技術では  
あらゆる人に対してまったくアレルギーが起こらないようなものをつくるのはそもそも不可能  
であり、それは、判例でも仕方がないとされている。やはり理解能力の程度かと思う。ほん  
とにどの程度の理解能力があるか。難しい問題はどこで線を引くかということで、そもそもあ

まり理解能力のない場合には免許そのものも保持できるかという話の線までいくのかということである。そこをどのへんの線で切るかによって、若干違ってくるかと思う。ただ、いま我々が勉強した範囲では、通常の範囲できちんと説明していれば、それを理解できない場合、責任を問われない特殊な場合に当たるのではないかと今のところは考えている。

I 委員：私が誤解していたのかもしれないが、今のやりとりを聞いていると販売店で車載器を売るときに販売員が対面販売みたいに具体的に説明するということか。私は、説明とは言ってもきちんと取扱説明書に書いておくとか、あるいはパンフレットに書いておくとか、あるいは車載器の起動時にそういう表示が出る。そういうことを前提にずっと考えてきたのだが、具体的に説明するという前提なのか。そこがわからなくなってしまったのだが、どういう前提なのだろうか。

事務局：このあとに性能限界の周知例ということで説明があるが、現行の類似の商品について実態を調べたらやっているとところもあるので、それそのものは義務にはなっていないがそういう例もあるということでお話をしている。先ほどの資料 1 のところでも矢印を両方向に出していたが、責任関係から、逆にここはやったほうがいいのではないかとということならば、理解促進策として一つ何かのかたちはあるかもしれないが、調べてみたらやっているとところもあるということである。

C 委員：これに関連して勉強会なので教えていただきたいのだが、ここで車載器の起動時に取扱説明書をよく読むように車載器に表示するとある。そういう措置が書いてあるのだが、安全支援システムはこれ一つではなくて自立型も含めてたくさんある。その中の一つだけこういう表示をするということで、ほかのシステムは影響を受けるのか。というのは、今後安全運転支援システムというのはけっこう出てくる。そうすると、こういう表示をいちいちしていた場合、エンジンをかけてから 5 分間ぐらい待つ、こういうことになりかねないのだが、そのへんを教えていただきたいと思う。自立システムでもけっこうやっているが、こういう表示はしていないものが多い。それで逆に訴えられると困ってしまうので、そのへんの法律적인見解を教えてください。

事務局：比較されているのは、ACC とか ABS とか、そういう車体に入っているものか。

C 委員：そう。そういう安全運転支援システムもけっこう売っている。ACC もそうであるしナイトビジョンとかいろいろなものを売っているが、そのようなものもこういうことを全部表示するとなると表示器は一つなのでたぶん順番に紙芝居みたいに出てくるということになる。そうすると、エンジンをかけてもしばらく動けないということになるのだが、どうだろうか。

事務局：事務局の感触としては、ACC とか ABS は少々性格の違うシステムかなと思う。やはり本人が一回咀嚼してくれということで、情報提供するということなので。ABS などはまさにタイヤがロックしないようにということで作動するわけである。そういう意味では、ちょっと性格が違う。よりお知らせを事前にしておいたほうがいいのではないか。もちろん、ここでこう書いているのはカーナビなどと同様に画面に出ることがあるので、ここはこのように注意喚起をしておいたほうがいいのではないかとということで、理解促進策をやや前面に出してでき

るだけ知らせたほうが良いという意味でここではこのようになっている。ただ、おっしゃるようにもう少し委員方とも個別にやりとりしながら詰めさせていただいたほうが良いかなと思う。

C委員：PL で車メーカーを訴えるというのは、こういう安全システムについてはあるシステムを高級車にだけ入れたということを訴えられてしまうのである。そんなに安全に効くのであれば全車種に展開すべきだということで訴えられてしまうので、システムをこのようにしますということになると、裏を返せば他のシステムはやっていないのだから注意を払わなくていいということになりかねないので先ほど言ったように載せてシステムを全部出すのかということになってくると大変だなという話になって、そのへんも含めて PL に詳しい方に教えていただけるとありがたい。

事務局：ご趣旨はわかるが、ここでは画面に出てくるのは特に重要なものと、あとは取扱説明書をよく読んでくださいというイメージで、カーナビがほとんど出てきているということで、そういう扱いである。車体に入っているものと若干違うのではないかという感じがする。

J委員：微妙なところである。論理的に言ったら、おっしゃったとおりである。今の話等々を考えると、やはりそういうことになるのではないかという感じがする。何の差があるのかなという感じがする。そこをクリアにさせていただきたいという気がする。それから先ほどインフラ側と端末側で事故が起きたときに区別がつくのかというご質問があったが、実は ETC で似たようなことはたくさんある。現実には、お客さんは売ったところにクレームをつける。現実問題窓口でいろいろやっているのは、道路管理者の各公団の方だとかメーカーの人間である。現実問題で、たとえば ETC だと出荷台数が 50 万台を超えたので、そうとう起きてきているということが言えるのではないかと思う。

### (資料 3 説明 省略)

I 委員：私はこの「車載器の販売員が口頭で説明」というのは議論の念頭に置いていなかったのですが、表示されるか、もしくは取扱説明書でどう説明するかということしか思っていなかったのだが、実際にはここでも△が付いているようにかなり難しいのではないかと。特に販売店が説明する。また、お客さんもそんなに聞いていないのではないかと。聞いてくれるお客さんは少ないのではないかという気がする。実施の確実性はかなり低いのではないかと。そうすると、やはり車載器にどれだけ表示するかということと、取扱説明書でどれだけ書いておけばいいかという観点から検討していく以外にないのではないかという感じがしている。また、もしそういう説明がなされない時との比較でいうと、説明がされなかったということで文句を付けられる可能性があるのではないかと、逆の心配もあるのではないかという気がする。

D委員：ただ、車載器メーカーや車屋は売り込みをする。そして、こういうものを購入するときにはどのくらい大丈夫かと、消費者は安全性について質問をし、ほとんど大丈夫ですとか。だから、どういう場合はだめですと。では、もしだめだったらどうなるのですかと、そこまで突っ込む人がいるかどうか分からないが。取り付けは自分でやるということはあるのか。それとも

車屋さんだけなのか。

J 委員：セットアップ業者とか、どういう形態になるのかわからないが。

D 委員：このごろはいろいろな販売のやり方があるからわからないのだが、たぶん私がユーザーであれば、どのくらい信用性があるかというのは確認して買うような気はする。大型車がいたらだめだとか、要するに販売のときに真実を述べよという話である。信頼性があまり確保できないのに、ほとんど大丈夫だと言ったら、それはまずいという問題になる。そういうレベルでは周知というか、何らかの説明を販売員がするときに、どういう説明の仕方をするかということぐらいは決める必要があるのかなという感じがする。

B 委員：通信販売もあり得るでしょう。世の中には新しいものが好きだという人はたくさんいて、使うかどうかは別として。

I 委員：ナビゲーションシステムでも、自分で取り付ける人はいる。

J 委員：思った以上にいるという言い方が正しい。

I 委員：実は私もナビゲーションシステムをこの前通販で買って、私は取り付けはできないので業者の人に付けてもらったが、そういうケースも絶対に増えてくると思う。そうすると、対面説明というのはそういう意味では難しいという気がする。

J 委員：それから現実の世界で言うと、販売員はやはり売りたいので、やはりネガティブなことは言いづらい。どうしても、みんな現場で売り上げを持っている。そうなってくると、先ほどおっしゃっていたが、そういうことの前提に何らかの対抗措置というか、防御のことをしておかないと危ない可能性があると思う。