

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5回研究会議事概要

1. **日時：**平成 15 年 2 月 24 日(月)10:00 ～ 12:00

2. **場所：**ルポール麴町 ルビーの間

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

4. **議題**

報告書(素案)について

5. **議事**

(資料のうち 2－1－1 まで説明 省略)

A 委員：2－1－1 について、注力するところは(3)のポイントだと思う。維持管理するという条件が付いているが、こういう先端の技術を使ったセンシングの場合はその技術的要素が日々どんどん進んでいくので、現状の維持だけではなくて、最新のものも取り入れながら常によい状態を保つというところを考慮するような表現が若干あったほうがよいのではないかと考える。11 ページの(3)で、措置として次のものが考えられるという中。維持運営の話をしてきたから、13 ページに出ているような表現がいちばん大事だと思っている。走行支援システムに関して言えば、例えば路側システムの適切な維持管理と、(3)に示すような安全性向上。この適切な維持管理の表現が、現状維持ではなくて常に最新のものを取り入れながらいい状態を保つという表現が必要かということ。

座長：いったん設けたならば、その水準、最高レベルの水準を維持すべきである、と。

A 委員：極端にレベルを上げるのではなくて、十分安定した状態、今現在では一番よいとされるところに常に維持していく。

事務局：2 点ある。今の解釈として、維持管理というのは、一回設置したらそれをそのままという意味ではなくて、「管理」という言葉そのものには定義上は設置したものを替えることも含めて管理行為ということだから、常に新しいものに替えるということはこの言葉で読めるつ

もりでいた。わかりにくいという話があるなら、表現上の問題はあがあるが。

そして2点目、一方で10ページを見ていただくと、前提条件として、2－1－1の(1)で関連する可能性のある要因と書いている。ここでは「設計技術上の性能限界や設置後の要因」ということで、議論するのはどういう場合か、最初の議論の前提をはっきりしておかないと議論が混乱してしまうので、このように書いている。設計技術上の性能限界、簡単に言うと、今あるレベルのものを設置した場合にその性能限界を下げないことが一つ議論として重要かと思ったので、ここでこのような書き方をして、とりあえずスタティック、静的にものと考えていくようにしている。始めから議論としてダイナミック、動的に考えてしまうとグルグル回ってわからなくなるから、とりあえずは、設置したものを最高水準で使うというほうが議論がわかりやすいので、10ページではこのような表現をさせていただいている。ただ一方で、13ページの表現では、維持管理の「管理」という言葉の中で、設置したものをもちろん替えるということも読めるとしたつもりである。ただ、表現上わかりにくいということなら、工夫する必要があるかとは思う。

B委員：よくできているのではないかと私は思う。法律問題というのは断言できないところがあるものだから、どうしても終わりの部分が「考えられる」など、あいまいになってしまうのはやむを得ないと思うので、全体としては判例も適切なものが引用されていると思うし、いい内容、妥当な内容で書かれているのではないかという感想をもっている。

座長：表現の仕方が弾力的になっているので、あいまいさという点は問題かもしれないが、特に異論が出ない書き方になっている。

事務局：最初に話をしなければいけなかったが、3月11日にもう一度研究会を開きたいと思っている。その議論の中で、こちらから言うのも変な話かもしれないが、12ページ、13ページで予見可能性、結果回避可能性、期待可能性の議論をしていて、15ページ以下に相当因果関係の話が出ている。15、16ページの相当因果関係のところで、特に16ページの上のほうで「加害者が予見できる損害について相当因果関係ありと判断されている」と書かれている。また、その判例の引き方で、判例では道路にハード面の危険があったとしても事故原因はもっぱらドライバーの不適切な運転方法にあるとして相当因果関係なしと判断しているものもある。これらの内容を見ると、予見可能性ということと13ページの期待可能性と非常に類似の表現になっている。この点についてはまだよくわからないのでこれからご相談をさせていただかないといけないと思うが、瑕疵の判断のところに相当因果関係の判断が入り込んでいて、わかったようなわからないようなかたちになっていて、ここの整理ができていないのではないかという感じがある。きょうはその点をご議論、あるいはヒントをいただくなりして、また残る時間で整理させていただければという希望をもっている。また、3月11日の最終回以降も若干お時間をいただけるならば個別に関係する先生ともご相談させていただいて最終的に詰めたいと思うが、まだいくつか残っている点もあるので、その点についてヒントをいただくなり、あるいはご検討、ご示唆をいただければと考えている。

B委員：相当因果関係論の問題も、どういう内容かということだけでけっこう議論があったりして、なかなか定義が難しいし、予見可能性の問題と重なったりするというのはおっしゃるとおりだと思う。実は 13 ページに出てくる「期待可能性」という言葉について、確かに法律学では「期待可能性」という概念があるが、これとは少し別の意味に使われているので、こういう意味で使われるというのはあまり耳慣れない。これはこの前お聞きしたことによるとこういう使い方をしている教科書があって、私はそのところをよく勉強していないので「期待可能性」という言葉を使うのが適当なのかどうか、もっと別の表現にすべきなのではないかという気が少ししている。

座長：その教科書とは何か。

事務局：東大の宇賀先生の教科書で、有斐閣から出ている。

座長：昔、刑法ではよく議論された。これについて、C先生にお願いしたい。

C委員：おそらく、それは行政法で国家賠償法について用いている言葉である。国賠法というのはもちろん民法の不法行為と兄弟なのだが、民法でいくと 717 条との関係、あるいは 709 条との関係。両方とも国賠法 2 条をこちらでは使っていて、公物みたいなものを考えたときに、公物の利用者に対してどのくらいのものを通常有すべき安全性として用意すればいいか、そういう観点からものを見ようという発想である。民法の不法行為論では耳慣れないのかもしれない。これは国賠法 2 条と製造物責任と両方議論されているので、特に国賠法 2 条の部分については私もいろいろ説明に来ていただいて行ったり来たり議論はしたが、いずれにしてもこれは裁判にいくものだから、最終的に何か事故が起きたときに裁判所がどう言うか、皆さんおわかりのように、それはわからない。ただ、これが死亡事故などになってくるとバイアスが裁判官にかかるので、それは民法のほうでも不法行為をやっている方が皆さんおっしゃっていることだから、重大事故であれば一般理論で全部クリアに説明できない部分も出てくるし、これはどうしようもない話であるということ。例えば、重大な死亡事故が出てくると国賠法 2 条は突如危険責任、無過失責任と、要するに何も帰責事由がなくても責任があるという判例が現にあるわけである。そうなってくると、ここであまりそういう議論してもどうしようもなくなるので、報告書としては、おそらく、このようになることが考えられる、と書くぐらいしかないのではないかと私も考えている。それは本当に国賠法の無過失責任だと書いてしまうと、製造物責任とのバランスもあるだろうし、判例の振れはひょっとしたら事実としてあるかもしれないが、それはそれということをやむを得ないのではないかと思う。

国賠法のほうは、因果関係の話と確かにくっついてくる。例えば、道路の防護柵で子どもが遊んでいて校庭のほうに転落した。最高裁も瑕疵なしという話にしたが、例えば過失相殺 9 割となる可能性もあるわけで、そこでは実際上瑕疵なしということで、けっこう因果関係で切れてしまう。国賠法の世界ではわりとそういうものだ。つまり、どこまで予想して通常有すべき安全性を保持すべきか。その防護柵は子どもが座っても大丈夫かどうか、そういう期待可能性があるのかという議論をして、そこまではないということそれは瑕疵なしとなるの

だが、そこは非常に因果関係と似ているというのはある意味では確かである。我々の議論では、ぎりぎりいっても過失相殺9割5分。実際、瑕疵否定でも因果関係で切ってもどちらでもよいのだが、そこはかなり相対的な連続性の中に現実にはあるというのが国賠法をやっている者では常識的なのではないかと思う。

D委員：11 ページ(3)の関連する措置の④で、情報不提供の可能性に関して、ドライバーに慎重運転を促す表示という措置が書いてあるが、これは、これをやれば法律的にみて効果があるという意味で書かれているのか。前回と2回目ぐらいのときに、慎重運転を促す表示をしても100回に1回ぐらいしか嘘をつかないわけだからそれは危険なしと人は思うのではないかという質問に対してこの答えが書いてあるということは、そうではないという意味で書いてあるのか。法律的看着て、どのようになっているのだろうか。というのは、この情報不提供の場合というのは、危険があっても「ない」という場合。だから、通常の場合は危険などはないわけだから、この措置をそのまま理解すれば、ほとんどの場合「慎重運転をしてください」という表示になる。それでたまに本当に慎重運転しなければいけない障害物がある場合がある、というケースだと思う。そういうケースでも、こういう措置をしておけば法律的には効果があるという理解でいいのか。

E委員：この部分について、私が勝手に読み込んだのは、1 回私が質問した、情報の精度が下がる可能性が考えられる場合、機械のことはよくわからないが、霧が出たとか、いろいろなケースで、精度が下がっている時にはやはり精度が下がっているという表示をしたほうがいいのではないか。ただ、「慎重に」という普段の表示で、「障害物なし」や「慎重に運転してください」のようなこと以上に精度が下がっていることを特別に示したほうがいいのではないかということを質問したと思う。それで、「必要な場合には」というのは、そういう場合を想定していると私は読んできたのだが、その点について私も質問しようと思っていたので、それも含めてお願いしたい。

事務局：D委員のご質問の、効果の点については、もしどなたか先生がいらっしゃればと思う。

E委員の質問については、性能が低くなってきている、要するに感度が悪くなってきていることを機械が自分である程度わかれば悪くなっているというのは理論的にある話だと思う。ただ逆に、D委員、そのへんの仕組みはどうなのか、委員同士の質問でもあるのではないかと思うが、いかがだろうか。そういう議論もこれまでも出ていたが。

B委員：今、D先生からご質問があった法律的に効果があるのかというのは、よくわからないというのが正直なのではないか。ただ、ないよりはあったほうがよいだろうという感じがする。そこが法律の議論の難しい、あいまいなところだが、このような警告表示、注意表示があるからといってどれだけ責任の軽減になるのかと問われてしまうと回答に窮してしまうが、法律論としてはないよりはあったほうがよいだろうという程度の感じではないかと思う。

D委員：一ドライバーが運転しているケースを考えると、いちいち慎重運転、慎重運転と出てくると煩わしいという話が出てくる。何にもないところで「慎重運転してください」では、注意

義務を負っているのが当たり前だ。こういうドライバーがほとんどなので、そういう人たちがたくさんいる中で、こういう表示を出す意味が法律的にきちんと担保されているのであればそれは考えないでもないが、担保されていないとするとあまり意味がないのではないかと、反感を買うだけではないかという感じがしてお聞きしている。というのは、ふつうのドライバーというのは安全運転していると皆さん思っているわけである。だから、何かあった時には教えてもらいたい。今回の走行支援システムもそういう装置だから価値があるのではないかと考えているわけである。何かあった時に教えてくれる、だから価値がある、そういうシステムならば、たぶん売れるのではないかと思う。しかし、いつも慎重運転してくれ、私は慎重運転しているのに慎重運転してくれと言われると、カチンとくる人がけっこう多い。

B委員：ドライバーの側からは煩わしいということであれば、もう取ってしまうというのも一つの判断だと思う。この④は、基本的には①に含まれているのではないかと。だから、①は最初にイメージとして出てくると思う。そうすると、もうひとつ④を出さなくてよいというののひとつの判断ではないかと思う。

事務局：E委員からのご質問は、④のような措置よりも、機械の性能が落ちていることが自分でわかる状況になった場合には、自ら限定をしてしまう仕組みを取ったかどうかというご質問だが、D委員からその技術的な可能性、展望についてお話しできるようなことがあればお願いしたい。

D委員：これは私よりも、インフラのほうに答えてもらわなければいけないと思う。というのは、車側ではわからないので、インフラ側がその状況を見ているわけだから、インフラで判断して信号をもらうということなら車は対応できる。要するに、どういう状態が精度が落ちるのかというのは、インフラの検出のセンサーを開発するにあたって当然のことながらきちっと押さえられているはずである。そういうケースがわかっているのなら、これは誤情報が多くなったらサービスをやめるなり、何かすべきものだとも車側は思う。できるのかできないのかという話は、インフラ側に聞いてもらわないと、よくわからない。

F委員：今の開発においては、センサーのほうの検出の確かさみたいなものをある程度自分自身で判断する要素が入っている。「確信度」と呼んでいるが、例えば天候状態が悪くて見ているものがぼやけてくる、はっきり見えないと自分自身で判断できた場合には、「ただいま確信度が低下しております」ということをシステムとして判断して、それを伝えるようなことができるようになっている。ただ、それを最終的に確信度という判断として独立して伝えるのか、それともシステムとしてもうそこでサービスを自分自身の判断でやめてしまって「ただいまサービスを提供しておりません」と申し上げるか、そのへんは車のほうと相談をしながら、どれが一番いいのか考えている。だから、もし法律的にそこが非常に大事であるということであれば、それはそれで独立して提供するし、そうではなくてあいまいな場合にはサービスをやめてしまってサービスしていないことがユーザに伝わればいいのであれば、他の原因も含めて「ただいまサービスをしておりません」ということでお伝えすることもできると

思う。

G委員：情報自体が自分で信用できないというか確信度が落ちていることを認識できる、技術的な面でそういうことを自ら判断できるのであれば「慎重運転を促す」というのはドライバーに責任を押しつけている表示で、そういうことではなくて自分の出す情報が信用できない、必ずしも十分な精度を持っていないと自ら判断できる以上、情報提供をやめるべき。「慎重運転を促す」というのは、適正な表示ではないと考える。

F委員：今の話は2件の話が混在している。私が申し上げたのは、雨や霧など環境が明らかに悪くなっていて、システムがそれを認識できるケース。それから、そうではなくて別な事情でセンサーが検出できない。天気が良くても検出できないようなケースがあって、そういうケースがゼロではないので、そういうことを踏まえて何らかの対策を打つべきではないかという話と、2つ別な話がある。前者のほうも、すべての性能悪化条件が完全に把握できて自分自身で正確に判断できるのではなくて判断できるケースもあるということなので、すべての性能低下が自分自身で判断できるわけではない。これは客観的に技術的な関係からいえば、自分自身で判断できることはかなり限られていると思う。

A委員：今、F委員からお話があったように、慎重に運転するという表現のところは、おそらくサービス停止中、それが外部環境によってサービス停止中なのか、あるいはシステム全体に機能が何か低下する要因が別にある、停止するなら停止するの理由があっても、どちらにしるサービス低下であって、慎重運転を促すこの④の説明ではないのかもしれない。確かに、危険箇所というのは前提条件のサービスが三つある。もともと前方が非常に見えづらいところ、あるいは運転が非常に厳しいところ、また路面の凍結などが先に見えるものということで、もともとその先は危険になる可能性がある場所であることを前提に話をしているので、慎重運転は確かにする。しかし、そこはサービスは提供しているところなのだが、今現在はサービスは提供できていないということを明確にしてあげなければいけない場所なのではないか。そういう情報のやりとりが存在してもよいのではないか。だから、④の表現のところは、「慎重運転を促す」ではなくて、先ほど言った「サービス停止中」のような表現が本来 的確なのではないかという気がしている。

F委員：もう一つ申し上げたいことがある。例えば霧が濃くて見えにくい場合に「サービスを停止しています」という情報がよいのか、それとも「よりもっと慎重に運転してください」という情報というか、お願いをしたらよいのかというところは、安全性やそういう面から必ずしも一律的に停止してしまうほうがよいというわけではないのではないかという意見もある。

C委員：私の理解では、霧や外部環境によってこれはサービスを提供できないとシステムのほうが明確に認識した場合と、あるいは大型車が通って隠れてしまって、センサーが何とかという場合がある。前者のほうは、システム自身が自分の有効な、そこは100%か20%か、どのあたりでサービスをしていないということにするか、そこは割り切りの問題で、一応働く可能性がある程度ある以上はどこまでかはサービスを提供し続ける。そこは技術の問題で、

まだこれから検討すればよいと思うが、不測の事態、環境、霧などではない場合は、システム自身が停止できないのではないのか。法律的な観点からいうと、要するにだめな場合があるとドライバーに事前に説明しておくわけだが、さらに④にあるように、であるから常に慎重運転していなければいけないと言って表示しておく。事前にだめな場合があるから、常に慎重でなければいけないとある意味では効果を発揮させようと法律家的な考えとしてはどうしてもそうなるが、ドライバーとしてこんなことを表示されても、という点もわかる。これはある意味で一般的な話で、道路で走行している以上は常に慎重に走行しなさいというだけの例文的な話であるというD委員の意見は、感覚的にユーザーでこれを購入しようという人の立場からすると確かにどんな意味があるのかと思われてもやむを得ない部分はあると思う。ただ、それでも法律家的に言うと、何かしら必ず 100 %ではないというところの表現が④になってしまうと思う。だから、少なくとも今までお話で④の情報不提供の可能性が確実に、もう少しはっきりしている場合には、完ぺきに黒くなって「ただいまサービスはしておりません」という表示に切り替えるという段階もある。それでさらに不測の事態で、システム側も予測できないようなものがある。そのためにずっとこの慎重運転の表示という話ではないか。確かにユーザーからすると、では何のためにこの機械を買うのかと言われるのではないか。消費者的な心理、その辺りをどうするか。

H委員：先ほど、この点についてA委員がおっしゃったように、はじめからこの部分が全部の路線について出れば別だが、はじめから危険な部分と限定しておくならば、いまC先生がおっしゃったように、例えば今回の場合なら「情報の提供がありません」と表示するか、または慎重運転でも私は構わないと思う。はじめからこの場所自体が危険だと認識させておく、それであつたときに慎重運転といえば、通常の場合の慎重運転とは違ってくと私は考えている。

事務局：100km/h を超えたときに警告音が鳴るとというのが過去にあった。あれは高速道路を走るとほとんどの人が鳴るというので、もういいかげんにしろ、となるが、場所自身が相当人間の知覚でできないような場所を選んでやるわけだから、現実にはそれほどない。だから、そういう場所に行くところある意味ではそこは通信ではなくて路側側にここは危険だ、よく事故も起こるし見えないと、たぶんそのような場所。それに対して、路側側だけで見ているだけではわからないので、情報板だけではわからないとドライバーに伝える。そういう場所だと思っていただいたほうがよいと思う。

C委員：この「必要な場合には」というのは、限定されているということか。常に慎重運転しろと言っているわけではない。表示が出るわけではない。

E委員：慎重運転というのは、具体的に急カーブ注意など、そのように出るのか。「この先急カーブ注意」というように。

事務局：表現は個々にまた検討すると思うが、そのサービスの区間だけで慎重運転というわけである。だから、それもそんなにあるわけではない。

C委員：なかったら、何も出ないということか。

事務局：もちろん出ない。サービスをしていないということ。

とりあえずこちらで整理させていただいて、またご相談させていただきたいと思う。

(資料 2－1－2 概略説明 省略)

H委員：1点だけお聞きしたいのだが、この話だと、車載機を持っている人が車載機について何か手を加えた時はどうなのか。自動車だと、自動車に関しては車検システムその他で安全管理を事業者が当然負っている。あともう一つ、パソコンなどはご承知のとおり自分で手を加えると保証を外す。これは形としてはカーナビに付けるというお話だが、カーナビを加工するとか、そういう話は全然考えなくてよかったか。自動車の場合は、先ほど申したように法律の車検制度で消費者に対して一定の義務付けをしている。今回はそれをしないと思うが、あとは何もしないでよいのだろうか。マニアがよくこういうのを改造しているが、どうだろうか。

事務局：もちろん、そういうことをしたら、事故が起こったときに自分に責任がくるというのはあるが、直接的にそういうことをしてはいけない義務がかかっているかどうかということか。

H委員：答えとして、そういったことは当然考えませんよというのは入っているだろうというだけの話。今お話ししたように、この文章には入っていないが、「入っているのですね」ということ。

事務局：直接的な義務はかけていないが、そういうことをした場合には、何かあったときに自分にくるという意味で、ここに一応包括的には書き込んでいるということになるだろうと思う。こども、欠陥の判断と相当因果関係と同じような話があるかと思うので、先ほどの議論も踏まえて同様に整理できればと思う。

D委員：19 ページの(3)の⑤。①や②など、我々としてはドライバーに事前説明や表示、警告などいろいろなことをやらなければいけないと思っているが、その他に⑤がいるということか。この⑤の意味がよくわからない。

事務局：その他に、ということではない。同じ内容になるかと思う。なぜわざわざ入れたかということ、18 ページの(1)の1行目で、どういう場合の要因を議論の前提としているかということで、「車載機の設計技術上の性能限界や引渡後の要因により」としているが、引渡後の要因というのは、本人の扱い方がまずかったということかと思うが、この前提を置いているので、理屈的に⑤を置かないといけない。それが路側システムの議論と少し違うところだということを入れてある。だから、特段に何かことさら別なということではない。あくまでも、この世界の議論として、つじつまが合うかたちにしておかないといけないので、こういう形になっている。

J委員：先ほどの(3)の話と同じだが、急ブレーキによらずに対応が可能だと言い切っているのだろうか。つまり、いろいろなケースがあり得るわけで、急ブレーキが必要なケースもあるわ

けが、急ブレーキが要らないというから急ブレーキを踏まなかったら事故になったというのも当然あるので、このようなものはあまり要らないような気もする。あるいは、表現にそれなりに気をつける必要があるような感じがする。

座長：何ページか。

J委員：19 ページの③。急ブレーキはいらないと書いてある。

事務局：そういう議論はあって、またご相談させていただいた上で、表現を工夫したい。内容として、誤情報提供がどういう事態かという、18 ページの(2)の 2)にあるが、実際は何も危険事象がないにもかかわらずその表示が出た。出たが故にあわててそこで急ブレーキなどを踏むことによって事故が発生してしまう場合がこの誤情報提供の場合は想定されているから、それについてそうあわててことはないという意味合いである。だから、急ブレーキを踏まなくてよいということではないのだが、おっしゃられたように表現に工夫がいるところかもしれないので、また検討させていただきたい。

D委員：メーカーとしては、これは書いていても全然問題ないと思っている。と言うのは、通常急ブレーキを踏む場合は、0.5kgf くらいの減速度になるようにやる。通常の減速の場合は、0.2kgf、0.3kgf など、その半分ぐらいの減速度になり、マックスの減速度は 1kgf 近くになる。そうした場合、情報提供の設計の思想としては、情報提供する地点は、そこから 0.2kgf ぐらいでブレーキを踏んで間に合うような距離に情報提供するわけなので、急ブレーキを踏んで後ろから追突されるよりもよほどよいということで、こういう表現になったのだと思う。

(資料 最終まで 概略説明 省略)

G委員：26 ページの車載機に要因がない場合でも車載機に欠陥ありとされる可能性があるかというところで、あるやの結論になっている。裁判上の問題としていえば、車載機には欠陥がなく、情報に欠陥があったことが立証された場合という前提で申し上げるが、車載機側に責任があるとは考えられないと思っている。と言うのは、車載機というのは単に情報の受信機で、ラジオやテレビなど、ああいうものと全く同じである。したがって、例えば嘘の情報がラジオやテレビを通じて流されてきて、その情報によって混乱が起きて損害が起きた場合に、嘘の情報を流したほうにはもちろん責任はあるが、単なる受信機であるテレビ、ラジオの販売店、あるいはメーカーに損害賠償責任が発生することは考えられない。だから、路側システムにだけ責任があるということが裁判上立証された場合には、車載機メーカーには何ら責任はないと考える。

事務局：先ほど強調が足りなかったかもしれない。1)のところは入口の議論で、製造物責任法第 3 条を読むと、欠陥の原因が誰にあるかないかということは特段書いてないので、ここだけを見ると、否定はできない。ただ、欠陥そのものがあるかないかという議論をしていくときに、結局真の原因というか、相当因果関係のところはまだ議論が不十分だと言ったが、相当因果

関係の話もあるし、欠陥の有無も実質を今度は判断することになるので、結局そこで責任が成立するような真の原因がない場合には難しいかとは思う。ただ、製造物責任法の第 3 条を読んだ場合に、そこで否定することができないということを、1)に書いた。入口のところなので、連帯債務の可能性もあるということである。若干読みにくいところもあるかもしれないが、解釈としてはそういうことである。

K委員：結論的に責任がない場合がほとんどだというのは皆さん一致するところだと思うが、たぶんこの点についてメンションしてある理由は、ラジオ、テレビとこのシステム自体はあまり類似性がない、つまり、受ける電波の送り手は一つであるし、言ってみれば情報自体は製造物の一種の部品に近いという位置づけが裁判上され得るのではないか。そういう観点から、製造物責任法は部品に欠陥があるから製造メーカーは責任を負わないという構成は取っていないので、第一義的には製造者が責任を負わなければいけないという構成を取っているの、それとの関連からいうと、ここで一応議論しておいたほうがよいだろうということではないかと私は理解した。実際は、この場合、例えば関連共同性、共同不法行為が成立するかどうかという第 1 の縛り、関連共同性があるかどうかというところでまず切れるだろうし、もし関連共同性がないとなれば独立に因果関係が事故との間に必要になってくるので、そこでの関係でも実質判断としては切れる可能性があるし、最終的には責任はないという結論になるのではないか。そういうことを事務局として言いたかったわけだが、ただ論理的整理からすると一応引っ掛かり得るところかと思う。ただ、そういう論理的整理であって、もしご不安であるならばそれぞれ落ちる場所を少しずつ書いていくという方法があるかと思う。つまり、関連共同性はこういうケースではあり得ないとか、こういうケースでは車載機側と事故との間に因果関係が存在しないという説明の仕方が可能なのではないかと思う。

G委員：製造物責任法でいう欠陥のある製造物を販売する販売者の責任という問題があるが、本件では少し違って、これは車載機メーカーは情報を売っているのではなくて、受信機を売っているわけである。だから、情報そのものに欠陥があったからといってそれを販売しているから有責と見るのは、少し責任範囲を広げすぎているのではないかと思う。

D委員：先ほどの件に関連してだが、これはたぶんタイトルの書き方が間違っているのではないかと思う。タイトルには「路側システムに要因が存在した場合」で「車載機に要因がない場合」と書いてある。それで、なぜ車載機に欠陥ありとされるというのはよくわからないという話にたぶんなってくると思う。だから、このタイトルの書き方がおかしいのではないかと思うが、法律的に見ると、そうでもないのだろうか。

H委員：たぶんこの場合、説明としては両方どちらかが立証できない場合というか、立証がまだわからない場合、不明の場合、つまり請求する側からすると、被害者としては原因が路側にあったのかそれとも車載機にあったかわからないわけだから、その段階で考えた場合と考えていたのではないかと思う。はっきり、例えば路側にあるとかないか立証できれば、あとは前に記述があった場合で処理できるし、あとできなかった場合はどうするかという話だと思

うが、そのような整理ではないだろうかと思う。

D委員：そのような注釈があればたぶん理解されやすいので、そういう前段階を置くのは全然問題ないと思うが、このタイトルを素直に読んでしまうと、原因が明らかになっているにもかかわらず、と理解してしまう。

K委員：いや、そういうことではないと思う。訴訟上の当事者として引き込む入口として、ということだと思う。はじめは事実関係がわからないから、そのための整理だと思う。

事務局：検討させていただく。

F委員：30 ページの 2 - 1 - 5、HMI のところで 1 点考えなければいけないと思っていることがある。情報提供する場所を、すべてのドライバーが満足するような場所を選ぶのがよいのかどうか。例えば事故が起こって車両が止まっていますという情報を提供する。もちろんどこでも任意に提供できれば別だが、今はアンテナが 1 ヶ所や、またはある数しかできない場合に、できるだけ大勢のことを考えて手前で提供するのが望ましいというのがここで書いてあることだと思う。ただ、ここを通ったときにはまだこの障害物は存在しない、あとからここに出てきたというときに、近くで提供されれば助かるかもしれない。そういう可能性もある。そうすると、もっと事象に近いところで提供してあげたほうが効果があるかもしれない。実はそういうトレードオフの関係がある。ある視点から見れば確かにこっちにあるほうが望ましいということがあり、効果を高めるという観点からいえばもっと近くに置いたほうがよいかもしれないというトレードオフの関係があって、それにどう適応したらいいかということについて少し研究側というか開発側では悩んでいるところがある。リソースが一つというか、限られている場合にということ。

事務局：ご指摘の意味合いはよくわかるが、ここでは迷われているようななどの幅でやっても、結論的にはそれほど問題にならないのではないか。今言われたように、置く場所を何十メートルずれるかわからないが、障害物がある地点と比較した場合に、近くなる場合と遠くなる場合がある。それで、いま迷われているような、どこに置いたとしても基本的には問題がないのではないかとここでは表現しようと思っている。そのように表現としては読めないかもしれないが、そこは工夫の余地があるかもしれない。HMI については、余程の特殊事情でない限り問題になることはないのではないかという考え方を取っている。この点については、まだ議論していないのでもう少し議論させていただいたほうがよいと思うが、基本的に問題がないだろうとここで言っている。

A委員：今のF委員の話は、おそらくスポットで特定のポイントという考え方。それに対して、連続的に情報を提供できるとしたら、そのぎりぎり。例えば停止車両が急に発生した。そこで急減速した車が見えないところにいたという時に、情報提供するタイミングが遅くなればなるほど、確実に抑えられる。例えば、高齢者の人が十分時間的タイミングで情報提供されるならば、だいぶ手前に情報提供しているが、その時はまだそういう車がいなかった。急ブレーキをかけなければいけないところまで来て、はじめてそれがわかったとして、それは情報

を伝えるかどうかという論点だと思っている。だから、それについてここで十分タイミングという、一連の今までの流れを踏襲してしまうと、今のところ見落とすがそれでよいのかということだと思っているが、いかがか。

F委員：連続通信でいつでもタイミングが取れるのであれば、今みたいな問題は全然出てこなくて、1ヶ所でしか提供できないというときに、どちらを優先するのかという課題を実際開発する側では抱えている。それに対して、法的な解釈はどう考えたらいいか。例えば、ここに「タイミングの設定値とその意味をドライバーに事前説明する措置を十分に実施してあれば」問題ないとするが、たぶん結論はそういうことなのだろうが、どういう考え方で設置してある、ということを明記すればそれでよいのかという確認をしたい。あるいは、考えなければいけないことがあるのかどうかということになると思うが、いずれにしても最悪のケースを考えればとんでもない上流に設置しなければいけないということになって、そうすると効果が非常に低下する。そういうトレードオフの関係は、どちらかを選択せざるを得ないところはあると思う。

事務局：この場合は基本的には問題にならないのではないかとということを申し上げたい。どこに置いたにしても、基本的には法的に問題になるようなことはないのではないかと。だから、具体的に分析していないのはそういう意味合いである。そこで左右するようであったら、もっと細かく分析しているわけだが、いちばん手前に置いたとしてもそれは基本的には問題にはならないのではないかとこの文章では申し上げている。

座長：なかなか面白い問題提起だったと思う。なお、個別のヒアリングを通して、よくお聞きし、報告書を充実させていただきたいと思う。