

自動走行と民事責任

早稲田大学名誉教授
浦川道太郎

平成28年度経済産業省・国土交通省委託事業
「自動走行の民事上の責任及び
社会受容性に関する研究」シンポジウム
(開催：2017年3月7日 東京)

自動走行レベル0～レベル5 民事責任・事故補償はどう変化するか？

レベル	概要	安全運転に係る 監視、対応主体
運転者が全てあるいは一部の運転タスクを実施		
SAE レベル0 運転自動化なし	<ul style="list-style-type: none"> 運転者が全ての運転タスクを実施 	運転者
SAE レベル1 運転支援	<ul style="list-style-type: none"> システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施 (例：自動ブレーキ、前方車追従、車線維持の機能を1つ有する) 	運転者
SAE レベル2 部分運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施 (例：前方車追従＋車線維持) 	運転者
自動運転システムが全ての運転タスクを実施		
SAE レベル3 条件付運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての運転タスクを実施（領域※限定的） システムの介入要求等に対して、予備対応時利用者は、適切に応答することを期待 	システム (フォールバック中は運転者)
SAE レベル4 高度運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての運転タスクを実施（領域※限定的） 予備対応時において、利用者が応答することは期待されない 	システム
SAE レベル5 完全運転自動化	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての運転タスクを実施（領域※限定的ではない） 予備対応時において、利用者が応答することは期待されない 	システム

※ここでの「領域」は、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件などを含む。

自動運転レベルの定義(SAE J3016™SEP2016)概要

本内容はあくまで概要であり、詳細はSAE J3016™SEP2016本文を参照する必要があります。

I. 自動車走行に関する責任

自動車損害賠償保障法（自賠法）3条

（自動車損害賠償責任）

第3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。

自賠法3条のルーツ

ドイツ自動車交通法(1909年制定)7条の考え方

「1)自動車の運行に際して人を死亡させ、人の身体若しくは健康を毀損させ、又は物が損傷された場合には、自動車の保有者はこれによって生じた損害を被害者に対して賠償する義務を負う。

2)事故が自動車の性状における欠陥又は機能の障害に基づかない不可避の事変に起因する場合には、賠償義務は免除される。被害者、運行に関与していない第三者又は動物の行為に原因があり、かつ、自動車の保有者も運転者も状況に応じて必要とされる注意を尽くしていた場合には、とりわけ不可避の事変であると認められる。」

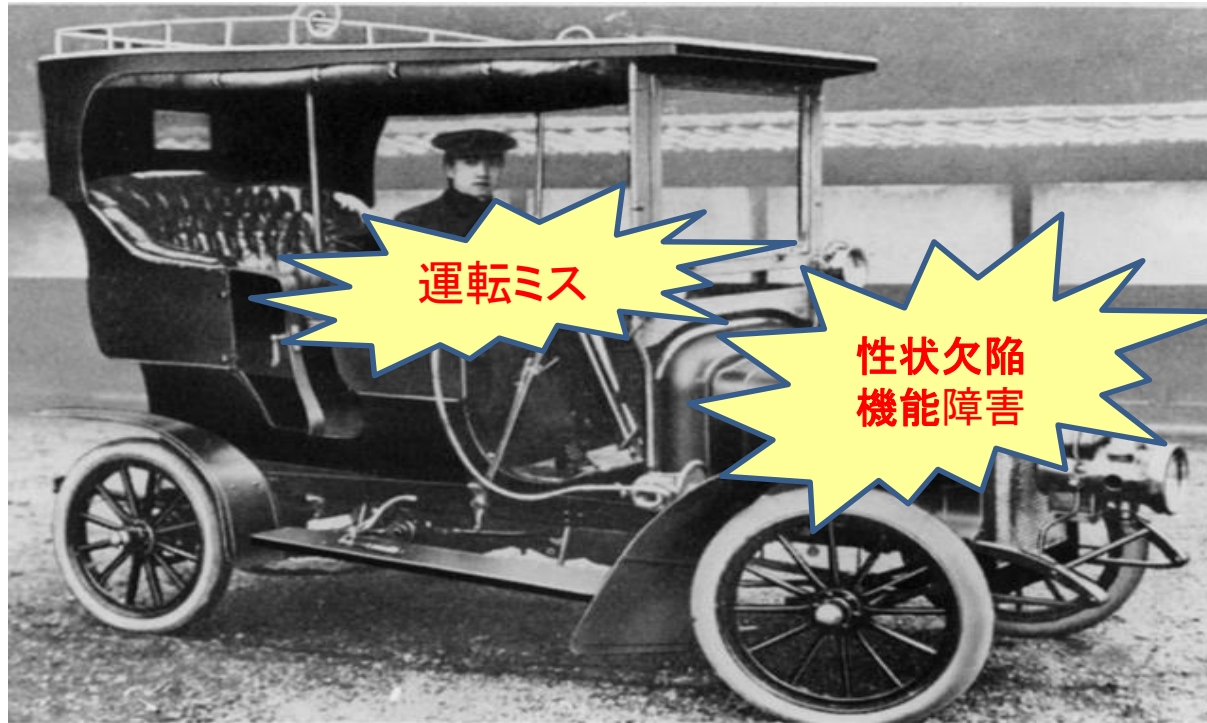
自動車(危険物)のリスク→無過失責任

保有者(運行供用者)の責任

↑
自動車の危険
(人と機械の
複合的な危険)

運転手の運転ミス

自動車の爆発・炎上(性状欠陥・機能障害)



自動走行と対人事故の責任

運転者の状態・システム監視義務
運転者の過失責任(709条)

特定状況下
運転者の責任

運転者の
過失責任なし

運転のリスク

運転者の運転過誤
(民法709条)

レベル1~3

レベル4

レベル5

システムのリスク

構造上の欠陥又は機能上の障害
(自動走行装置の欠陥・故障)
(製造物責任法3条)

自賠法3条による運行供用者(自動車保有者)の責任

自動車(危険物)のリスク↓運行供用者の責任

レベル5における民事責任

- 運転者の過失責任→0 ∵運転者不在
- 運行供用者(自動車保有者)の責任→残存する
 - 運行供用者の定義＝運行支配＋運行利益
 - 運行支配→目的地を定めて自動車の走行を開始
(交通の危険の作出)
 - 運行利益→自動車使用による目的地への到達
自動車の保守・管理上の義務を負担
事故危険の減少・自動車保険料の低減の利益
- 自動車製造者の製造物責任(製造物責任法3条)
→増大する

民事責任と保険(現在＝レベル0)

1. 対第三者事故

人損事故(家族以外の同乗者を含む)

責任根拠 自動車保有者の責任→自賠法3条(条件付無過失・危険責任)

自動車運転者の責任→民法709条

●自賠責保険(自賠法11条[保有者+運転者の賠償責任を填補])

自動車保険(対人賠償保険)(自賠責を補強)

同乗者(家族等)の人損事故

責任根拠 自動車保有者の責任→自賠法3条(条件付無過失・危険責任)

自動車運転者の責任→民法709条

●自賠責保険+自動車保険(人身傷害保険(旧:搭乗者傷害保険))

物損事故

責任根拠 自動車保有者・運転者の責任→民法709条など

●自動車保険(対物賠償保険)

2. 自損事故

人損事故 ●自動車保険(人身傷害保険(旧:自損事故保険)など)

物損事故 ●自動車保険(車両保険)

民事責任と保険(レベル5)

1. 対第三者事故

人損事故(家族以外の同乗者を含む)

責任根拠 自動車保有者の責任→自賠法3条(条件付無過失・危険責任)

~~自動車運転者の責任→民法709条~~

- 自賠責保険(自賠法11条[保有者+運転者の賠償責任を填補])

自動車保険(対人賠償保険)(自賠責を補強)

同乗者(家族等)の人損事故

責任根拠 自動車保有者の責任→自賠法3条(条件付無過失・危険責任)

~~自動車運転者の責任→民法709条~~

- 自賠責保険+自動車保険(人身傷害保険(旧:搭乗者傷害保険))

物損事故

責任根拠 自動車保有者・~~運転者の責任~~→民法709条など

- 自動車保険(対物賠償保険)→?

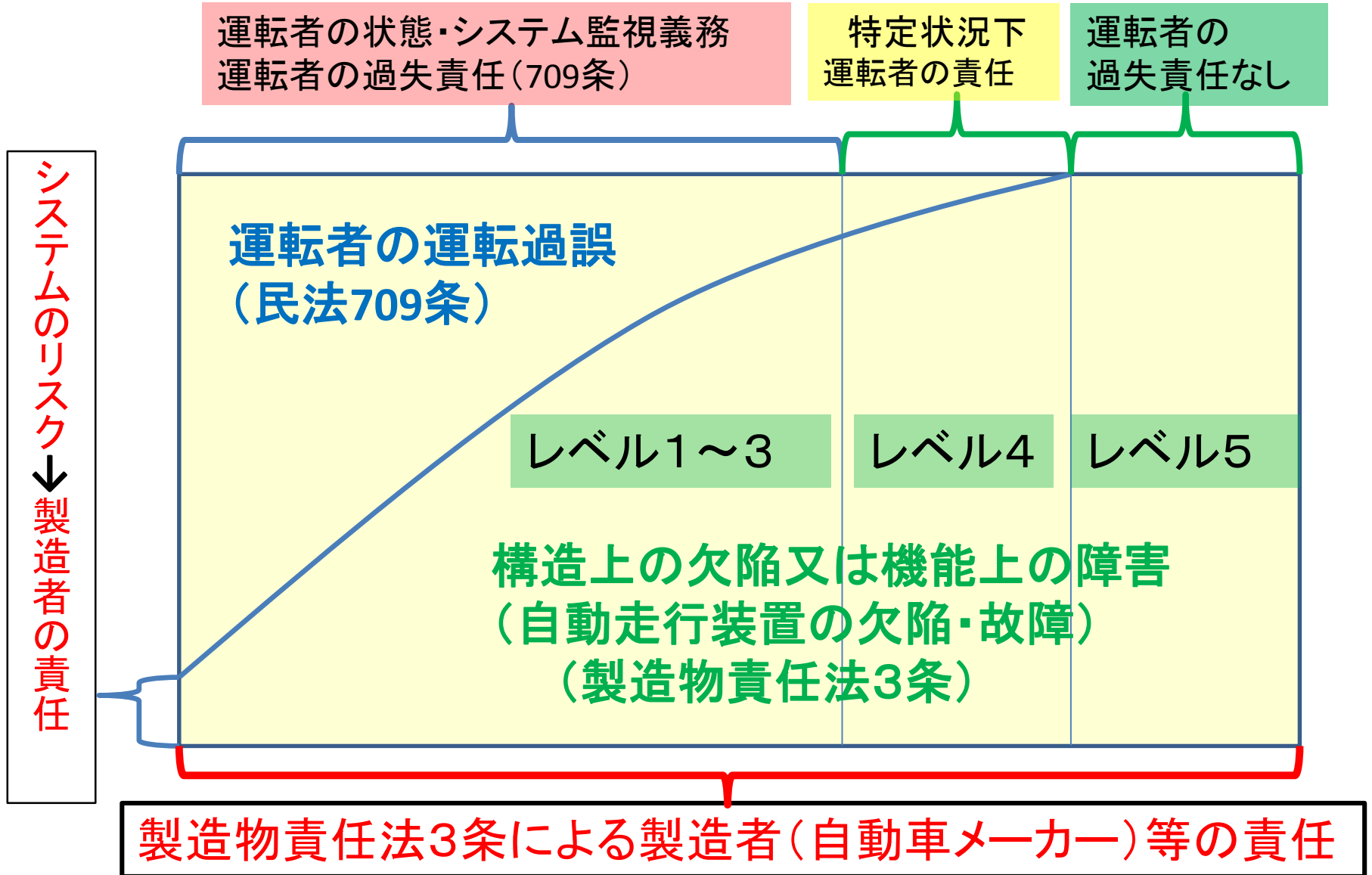
2. 自損事故

人損事故 ●自動車保険(人身傷害保険(旧:自損事故保険)など)

物損事故 ●自動車保険(車両保険)

II. 製造物責任

自動走行と事故の責任



製造物責任法3条

(製造物責任)

第3条 製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第3項第2号若しくは第3号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したものの欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる。ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

製造物責任の問題点(1)

- 自動走行車の欠陥→運転ソフトの欠陥が原因
ソフトの欠陥を製造物責任法(PL法)
の対象範囲に含めることが可能か？
製造物の定義＝製造又は加工された**動産**
(PL法2条1項)
製造物(自動車)と一体化したソフトの欠陥は
自動車(動産)の欠陥？

製造物責任の問題点(2)

欠陥類型と製造物責任の責任主体

●製造物責任法による責任

設計上の欠陥

製造上の欠陥

指示・警告上の欠陥

自動車メーカー・輸入業者の責任

●民法(契約責任[415条]不法行為責任[709条])による責任 (安全配慮義務?)

※運転者に対する指示・警告＝説明義務(レベル1～3)

販売業者・レンタカー業者の責任

製造物責任の問題点(3)

欠陥自動車事故による保護範囲(PL法3条)

人的損害

欠陥車の同乗者(運行供用者を含む)と
車外の第三者(PL法3条本文)

物的損害

拡大損害(損害が欠陥車のみには生じたときは
賠償範囲に含まれない)(PL法3条但書)

製造物責任の問題点(4)

- 設計上の欠陥の判断基準→通常有すべき安全性[PL法2条2項]としてどの程度が要求されるか

平均的運転者よりも安全な運転行動

危険状態の予見能力

危険状態の回避能力

平均的運転者の反応時間と
システムの反応時間との比較

EDR等の利用



製造物責任の問題点(5)

設計上の欠陥の判断時点→「当該製造物を引き渡した時期」(PL法2条2項)？

自動走行車の「製造物の特性」(PL法2条2項)として
要求される運転ソフトのバージョン・アップ

最終バージョン・アップ時における欠陥判断

Ⅲ. 自動走行車の民事責任 と事故補償（保険）

自動走行車の民事責任の構造

(潜在的に)危険な製品を製造

+

危険物である自動車を
公共交通に置く

自動車交通事故



自動車メーカー

製造物責任
(PL法3条)

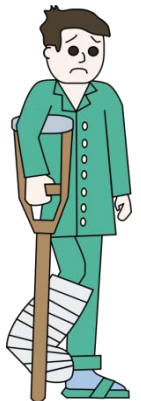
欠陥が証明できれば

運行供用者

運行供用者責任
(自賠法3条)

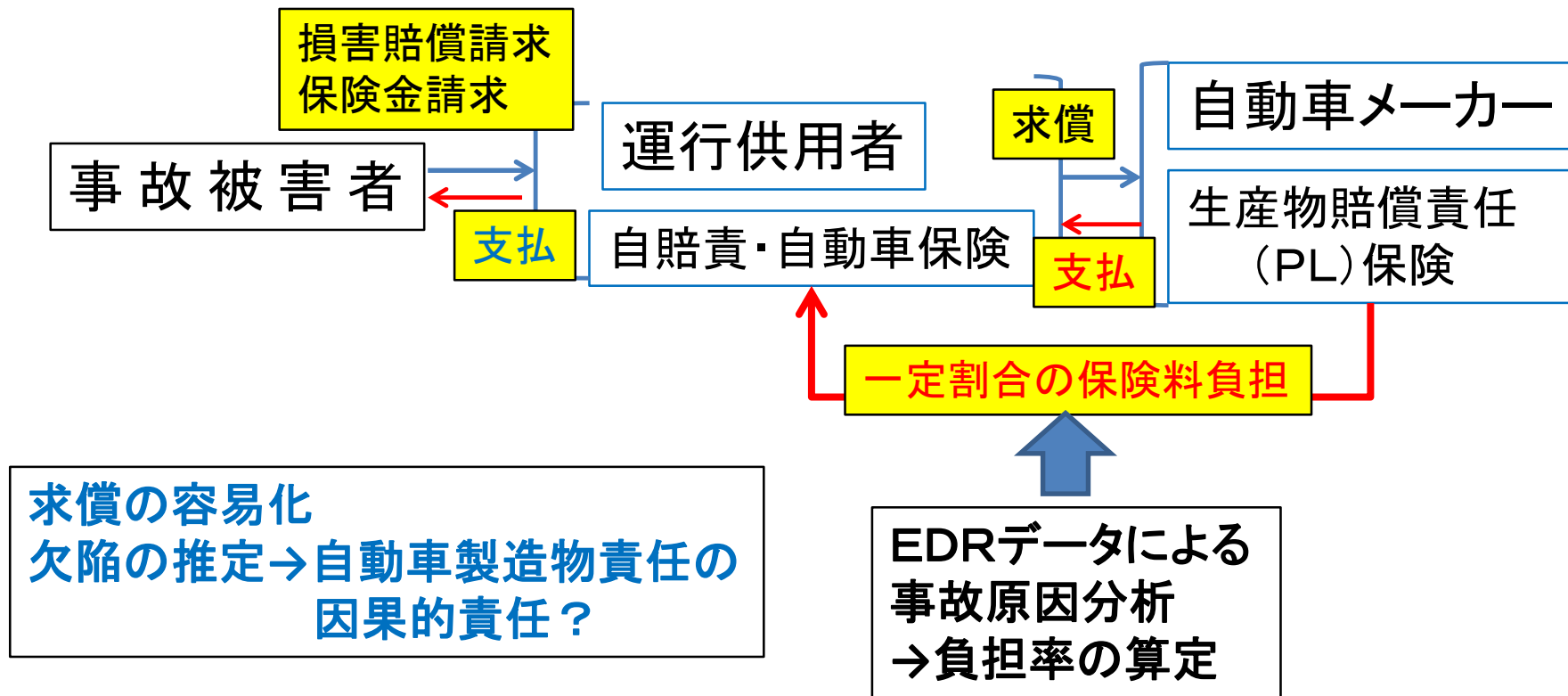
損害賠償請求権

事故被害者



運行供用者責任と製造物責任との関係

事故原因が自動車の欠陥にありながら、欠陥の立証が困難なために、運行供用者責任が製造物責任の肩代わりをする問題(レベル5に向かって問題が拡大)



物損事故の問題

レベル4～5における運転者の過失を想定し難い状況
→人身事故を対象にした自賠法の限界→対物賠償保険の保護がなくなる問題

考えられる解決法

- 1) 自賠法の改正 → 「運行によって他人の生命、身体又は物を害したとき」(運行供用者責任の拡張)
- 2) 現行法の枠内での解決 → 被害者となる者の車両保険による対応(被害者側の自衛の拡張)
- 3) 欠陥の証明責任の軽減による製造物責任追及の途
(EDRデータの利用?)

ハッキング等走行支援システム の妨害・錯乱と事故損害の補償

レベル4～5における運行供用者責任・運転者責任を
問えない問題

一義的には、ハッカー等システム錯乱者の民法709条
責任

上記責任追及ができない場合

- 1) 政府保障事業(自賠法72条)
- 2) 製造物責任法3条の責任(ソフトの欠陥→ハッキング
等システム錯乱に安全を確保できなかったソフトの欠
陥)