

自動運転に関する損害賠償責任

——運行供用者責任と製造物責任の交錯領域における問題——

船見菜々子

(法学専攻 法政リサーチ・コース)

目 次

はじめに

第1章 運行供用者責任と製造物責任の交錯に係る学説状況

第1節 運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」

第2節 原始的欠陥による事故について運行供用者責任を負わせることに消極的な学説

第3節 運行供用者責任の厳格性を貫徹する学説

第4節 小 括

第2章 自動運転技術に係る学説状況

第1節 運行支配の帰属・運行供用者の存在の有無

第2節 製造物責任法上の欠陥

第1項 製造物責任法の適用

第2項 欠陥判断の基準

第3項 欠陥判断の基準時

第3節 製造物責任と運行供用者責任における欠陥判断の関係性

第4節 小 括

第3章 制度の検討

第1節 論点の整理と検討

第2節 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度

第3節 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度

第4節 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度

おわりに

はじめに

昨今、自動車の技術発展は目覚ましく、「自動運転」についてニュースで取り上げられることも多い。もっとも、ひとくちに「自動運転」と言っ

ても一義的ではなく、そこでは実行可能な運転タスクによって分類がなされている。その分類について、SAE International (Society of Automotive Engineers) によるレベル0からレベル5までの6段階の分類が我が国を含め各国の議論の場で広く用いられている¹⁾。本稿でも、その分類による定義を用いる。また、レベル1以上のシステムを搭載する自動車を「自動運転車」と呼称し、レベル3の自動運転システムを搭載する自動車のことを「レベル3の自動運転車」と表現する。これまで、官民連携の下、自動運転車の実用化に向けた技術的な議論だけでなく、法的な議論も行われてきた。以下で政府による法的整理の一部を確認する。

まず、内閣に設置された高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 (IT 総合戦略本部) により2014年6月に策定された「官民 ITS 構想・ロードマップ」は、ITS・自動運転を巡る最近の情勢変化等を踏まえ、毎年改定されており、最新版の「官民 ITS 構想・ロードマップ2020」では、2020年を目途に高速道路でのレベル3の自家用車の自動運転を、2025年を目途に高速道路でのレベル4の自家用車の自動運転を実用化すること等を目標として掲げている²⁾。この政府目標の実現のために、「道路運送車両法の一部を改正する法律」(令和元年法律第14号)及び「道路交通法の一部を改正する法律」(令和元年法律第20号)が2019年5月に成立した。前者は同年5月24日に公布され、2020年4月1日に施行された。後者は2019年6月5日に公布され、同年12月1日(携帯電話使用等対策の推進に関する規定等)と2020年4月1日(自動車の自動運転の技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定)に施行された。これによって、少なくともレベル3の自動運転車の公道走行が可能となった。

また、2018年4月に高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部により策定された「自動運転に係る制度整備大綱」(以下「制度整備大綱」とする)では、自動運転車を導入する目的や事故時の刑事責任及び民事責任を含めた基本的な施策の方向性が示されている³⁾。

さらに、国土交通省では、「自動運転における損害賠償責任に関する研

研究会」（以下「研究会」とする）が立ち上げられた。研究会発足の趣旨としては、「自動運転では、システムの欠陥・障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想されるため、事故時の責任関係に係る制度面での取組みが必要」となることが挙げられている⁴⁾。メンバーは交通法、不法行為法、保険法等の分野において著名な実績を持つ研究者及び弁護士によって構成されている。なお、メンバーの一部は、この研究会以外にも、民間の研究機関である、東京海上研究所における自動運転に関する研究プロジェクト⁵⁾にも参加している。研究会では、2016年11月から2018年3月まで全6回にわたって自動運転に係る損害賠償責任についての検討が行われ、その研究結果は報告書にまとめられた⁶⁾。研究会は、高度自動運転システムの導入初期である2020年から2025年頃の「過渡期」を想定し、レベル1から4までの自動運転システム利用中の事故を検討対象とした。研究会において示された論点の一つに、「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」というものがある。これについては、「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」という結論が出された⁷⁾。これは、今後も、従前の自賠法3条の枠組みによって運行供用者の責任が維持されるということである。

自賠法3条によると、運行供用者が免責されるには、原則として三つの免責事由を全て充足することを証明する必要がある⁸⁾。その免責事由のうち、特に問題となるのが、「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」である（同条ただし書）。運行供用者が免責されるためには、これを証明する必要がある。したがって、現行法上、運行供用者は、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」（以下「欠陥」とする）について責任を負うことになる⁹⁾。そして、ここでの欠陥には、運行供用者が自動車を取得した後に発生した欠陥のほか、運行供用者の関与できない製造工程で生じた欠陥、いわゆる「原始的欠陥」も含まれると解されている。

この原始的欠陥による事故が生じた場合、運行供用者責任（自賠法3条）と製造物責任（製造物責任法3条）が成立し、被害者はどちらの責任を追及することも可能であるが、損害賠償実務上、運行供用者責任を追及することが一般的になっている。この場合、運行供用者は製造業者等に求償を行うことが可能であるが、製造物責任の追及では証明責任が原告側にあるため、求償を行うことは困難である。このように、自動車の欠陥によって生じた損害につき、本来責任を負うべき製造業者ではなく、運行供用者が、第一次的かつ最終的な責任負担者となっていることについては、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」¹⁰⁾と呼ばれ、一部では批判的な見解も示されていた。しかし、原始的欠陥について運行供用者が免責されるとすれば、裁判において、当該事故は、自らの過失ではなく、自動車の欠陥に起因すると主張することが可能となり、迅速な被害者救済に支障が生じることとなる。そうしたことから、多くの論者は、現行法の立場に一定の合理性があると考えてきた。

ところで、高レベルの自動運転車が普及すると、事故が発生した場合、その原因のほとんどは、運転行為の「過失」ではなく、自動車の「欠陥」になることが予想される。研究会では現行の運行供用者責任の維持が示されているが、こうしたことを踏まえると、自動車の欠陥によって生じた損害について、運行供用者が引き続き第一次的な責任主体となることの当否は、慎重に検討する必要があるように思われる。

以上の問題意識の下、本稿では、自動車の欠陥によって生じた人身損害を念頭に置きつつ、高レベルの自動運転車が普及した社会を見据え、運行供用者責任と製造物責任の関係を考察することを目的とする¹¹⁾。

叙述の順序は以下の通りである。まず、運行供用者責任と製造物責任の交錯領域におけるこれまでの議論を整理する（第1章）。続いて、自動運転車が普及した社会で、現行法の適用が可能であるかということと、可能であった場合に生じることが予想される問題を抽出する（第2章）。最後に、以上の議論を踏まえて自動運転車が普及した社会において、両者の責

任関係はどのようにあるべきか、制度の検討を行う（第3章）。

第1章 運行供用者責任と製造物責任の交錯に係る学説状況

本章では、まず、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」が生じる仕組みについて確認する。そして、「肩代わり」が生じるような両責任の関係性について、自動運転車が現れる以前の学説ではどのような議論がなされていたのかを確認する。

第1節 運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」

自賠法3条は、その本文において、運行供用者責任について「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」と規定しており、ただし書において、運行供用者側に故意・過失の証明責任を転換させつつ、例外的にその免責を認めている（いわゆる中間責任¹²⁾。同条ただし書に規定されている免責要件とは、①自己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（以下「第1要件」とする）、②被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと（以下「第2要件」とする）、③自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと（以下「第3要件」とする）である。運行供用者側は、被害者側からの賠償請求に対し、原則として、これら三つの免責事由を全て充足することを証明しなければ責任を免れない¹³⁾。

これに対し、製造物責任法3条は、「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」と規定しており、製品の「欠陥」を製造業者等の「過失」に代わる要件とした、無過失責任を採用している。

上記の運行供用者責任と製造物責任は、自動車の「欠陥」に起因する事故における、生命・身体侵害による損害の領域で交錯関係がある¹⁴⁾。なお、

運行供用者の点検整備義務違反による後発的瑕疵については、運行供用者のみに責任が発生する¹⁵⁾。つまり、問題となるのは「原始的欠陥」による事故についての両者の責任関係である。以下で、自賠法3条と、製造物責任法3条についてそれぞれ詳しく確認する。

まず、自賠法3条においては、「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」が免責事由となる。判例はこの第3要件について、「保有者や運転者が日常の整備に相当の注意を払うことによって発見されることが期待されたか否かとはかかわりなく、およそ現在の工学技術の水準上不可避のものでない限りは、その欠陥ないし障害を云々しうるものと解すべき」としている¹⁶⁾。このような判例の見解がその後の下級審によって踏襲され、確立されたものとなり、原始的欠陥による事故についても運行供用者が免責されないことに至った¹⁷⁾。

次に、製造物責任法3条では、「欠陥」は成立要件であり、証明責任は原告側にある。また、前述したように同条の責任は無過失責任であり、製造業者側にとって厳格な責任が課されているようにも思われるが、同条の導入はそれまでの法状況に劇的な変化をもたらすものではないことが指摘されている¹⁸⁾。それには以下のような事情がある。

1960年代に製造物責任が確立したアメリカでは、訴訟件数の増加、賠償金額の高騰、訴訟結果の不確実性が問題となり、1970年代と1980年代の二度に渡り、「製造物責任危機（保険危機）」と呼ばれる、保険料の急騰や、保険の引受拒否が発生している¹⁹⁾。我が国では1972年に製造物責任研究会が発足し、1975年に同研究会から「製造物責任要綱試案」が発表された。アメリカの製造物責任訴訟では、厳格責任法理の確立が製造物責任の追求を容易にしたが、この「製造物責任要綱試案」でも欠陥の存在と因果関係の推定規定が置かれており、被害者の立証負担が軽減されるものであった²⁰⁾。しかし、国民生活審議会等では「推定規定を採用することには問題が多い」とされ²¹⁾、推定規定が採用されることはなく、我が国の製造物責任法は1994年に制定、1995年に施行された。

製造物責任法に推定規定の採用はなされなかったが、国会の審議の中では、「事実上の推定」を積極的かつ柔軟に活用することが論じられてきた²²⁾。しかし、自動車事故による裁判においては、その活用が十分ではないことが問題視されている²³⁾。また、衝突事故の場合は運転操作の問題が入るため、自動車の欠陥とはなかなか認められないのではないかという指摘もなされている²⁴⁾。

以上のように、自賠法3条によって、証明責任が転換され、「原始的欠陥」による事故も含めた欠陥車事故について無過失責任を課されている運行供用者には被害者からの責任追及が容易である。さらに、責任保険制度が発達しており、被害者は訴訟によらずとも賠償を受けることができる仕組みが確立している。これに対し、製造物責任法に推定規定が存在しないことや、自動車事故においては事実上の推定の活用が不十分であることから、被害者が製造業者に対して製造物責任を追及することは困難である。

このような事情から、自動車の「原始的欠陥」による損害という、本来製造業者が負うべき責任を運行供用者が第一次的に負担することが多くなっている。さらに、運行供用者から製造業者に対する求償も証明責任の関係から容易ではないため、事実上、運行供用者が最終的な責任を負っている。

以上のことによって、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」が生じている。

第2節 原始的欠陥による事故について運行供用者責任を負わせることに消極的な学説

自動車の「原始的欠陥」に起因する事故による責任については、運行供用者責任と製造物責任の交錯領域であることから、その関係性について、先駆的な議論も行われていた。その議論について、まずは原始的欠陥による事故について運行供用者責任を負わせることに消極的な学説を確認する。

製造物責任法成立以前は、「運行供用者に対して欠陥についての無過失

責任が自賠法3条で課せられている結果、事実上ではなく法的建前としても、消費者責任という形での紛争解決のみが可能であって、メーカー等に対する製造物責任の追及が不可能な事態が一部出現している」とされてきている²⁵⁾。ただし製造物責任法成立以前にも運行供用者と製造業者を共同被告として認めた事例も存在する²⁶⁾。これらの判決では、両者の責任は不真正連帯の関係にあるということが前提とされているが、学説上も一般的にはそのような見解が採られてきた²⁷⁾。ただし、欠陥車事故の責任について、運行供用者は第3要件により無過失責任が課されているのに対し、製造業者の責任については明文規定が存在せず、過失責任が課されているにすぎなかった。

我妻榮や森島昭夫はこのような両者の責任の不平等性についていち早く指摘している²⁸⁾。これに続き、製造業者の責任について無過失責任化を支持する見解が現れた²⁹⁾。

そして、製造物責任の確立や影響可能性を考慮し、運行供用者に原始的欠陥による事故の責任を負わせることについて消極的な見解が示されている。

まず、運行供用者が製造工程に生じた原始的欠陥について無過失責任が課されているのは、「交通事故の責任はすべて、自動車のユーザーに負わせるべきだ、という当時の思想を背景」にしているからであり³⁰⁾、「メーカーの製造者(物)責任までユーザーに肩替わりさせている点は、立法論としても改善の余地があり、また解釈論としても工夫が必要であろう」という見解である³¹⁾。この見解は原始的欠陥による事故について運行供用者に責任を課すことに否定的である。

次に、「自動車の原始的欠陥から発生した二種の責任相互の関係は、製造者の責任が一次的であって、自動車保有者の責任は二次的なものにすぎない」とし、自動車保有者(運行供用者)に催告の抗弁権と検索の抗弁権を認めるべきであるとする見解である³²⁾。この見解は、原始的欠陥について、運行供用者に責任を負わせることは否定しないが、被害者に対す

る責任関係においては、製造業者の責任が第一次的で、運行供用者の責任は第二次的なものにすぎないというものである。ただし、この見解に対して、理論的にはうなずけるとしつつも、保険が発達している運行供用者責任の領域と、未発達な製造物責任の領域では、被害者の受ける機会が不平等であり、このような解決を行うためには製造物責任法の発達を持つ必要があるとの指摘もなされている³³⁾。

1994年に製造物責任法が成立すると、欠陥車事故の被害者に対する運行供用者責任と製造物責任の両責任は、別個、独立のものとして併存しうることは明確となった。つまり被害者は、両責任主体に同時に責任を追究することも、どちらか一方に責任を追究することも可能であることが法律上明文化された。しかし、被害者側にとっても運行供用者側にとっても訴訟に製造業者を引き込むことが自己に不利な結果をもたらす可能性が以下のように指摘されている³⁴⁾。

被害者は運行供用者と製造業者を共同被告として訴えると、製造業者によって欠陥はなかったとの積極的な反証を受け、訴訟が長引くだけでなく、欠陥の存在が否定されることで運行供用者への責任も問えなくなる危険を引き込むことになる。また、運行供用者は訴訟で欠陥がなかったことの立証をする必要があるが、これが真偽不明に終わると、運行供用者は証明ができなかったとして責任を負うのに対し、製造業者は証明がなかったものとして責任を負わないことになる。そして、運行供用者は欠陥がないことを積極的に主張、立証したことにより製造業者への求償が困難となる。

このような問題が生じる要因の一つは、運行供用者が責任を負う欠陥の範囲の中に「運行供用者や運転者が発見できない原始的な瑕疵、欠陥を含めることにより、自動車の構造上の欠陥についても、運行供用者がこれが存しなかったことを積極的に立証しなければ免責されないとされるに至ったこと」にあるとされている³⁵⁾。

第3節 運行供用者責任の厳格性を貫徹する学説

次に、運行供用者責任の厳格性を貫徹する学説を確認する。

ここでは、「運行供用者責任は危険責任であること、メーカーに対する製造物責任追及の困難なことに鑑み、欠陥・障害が製造工程に帰因する場合でも、工学技術の水準に照らし不可避のものでない限り、運行供用者は免責されないものと解すべきである」との見解や³⁶⁾、「事故発生と因果関係ある自動車の構造・機能の欠陥・障害は、それがもつばら事故直前の被害者・第三者もしくは(中略)狭義の不可抗力にのみ基づくものでないかぎりはずべて、運行供用者ないし運転者の注意義務がおおう範囲に属すると否とにかかわらず、自動車としての原始的瑕疵と後発的瑕疵とのいずれによるかを問わず車両圏内の要因として運行供用者責任の帰責事由となるものである」との見解が示されている³⁷⁾。

ただし、このような見解を示すものも、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」を真正面から肯定しているものばかりではない。運行供用者が一部無過失責任を含む責任を負うことについて、自動車交通の危険性、製造物責任追及の困難さ、強制保険制度を軸とした自動車事故責任の構造としてやむを得ないと説明するものや³⁸⁾、原始的欠陥に起因する事故については「本来的には製造物責任の問題」であり、車の欠陥を抗弁とする運行供用者の免責事由を一切認めない裁判例の態度は、「欠陥車問題の本質からすればまことに奇妙な解決方法である」が、「自賠法が目的とした被害者保護の法意にかんがみ、運行供用者の犠牲において、すなわち本来の製造物責任を運行供用者に転嫁することによって被害者を保護しようとする法政策的解釈方法として是認されるべき」と説明するものもある³⁹⁾。

また、運行供用者責任の厳格性は貫徹するが、運行供用者と製造業者の内部の負担割合において解釈の工夫を試みるものもある。それは、両者は被害者に対してはそれぞれ100パーセントの責任を負うが、内部的な負担割合の判断は、「事故の発生が自動車の購入直後であったのか、あるいはかなりの年月を経た後であったのか」というような時間的経過に関する点、

走行距離、通常の使用形態・使用頻度、整備点検の内容・程度、改造の有無等、さらには、運転上の過失の有無といった多様な要素」を考慮すべきというものである⁴⁰⁾。この内部的な負担割合について、欠陥のうち、「運行供用者が全く関与できないと考えられる、いわば関与の埒外にあるものについては、運行供用者の無責を認める」べきだとするものや⁴¹⁾、買受直後の事故については、運行供用者の負担部分をゼロとし、運行供用者から製造業者への全額の求償が成立するとするものもある⁴²⁾。

第4節 小 括

自動車の欠陥によって生じた人身損害による責任について、運行供用者責任と製造物責任には交錯領域が存在する。そのような損害を受けた被害者は運行供用者と製造業者のどちらにも責任追及が可能だが、実務上被害者は運行供用者に責任を追及することが多い。

運行供用者は、自賠法3条によって、証明責任が転換されており、「原始的欠陥」も含めた欠陥車事故について無過失責任を課されている。これに対し、製造物責任法に推定規定が存在しないことや、自動車事故では事実上の推定の活用が不十分であることから、被害者から製造業者への責任追及は事実上困難となっている。また、運行供用者から製造業者への求償も証明責任の関係からハードルが高い。このようなことから、運行供用者が「原始的欠陥」による損害という本来製造業者が負うべき責任を第一次的かつ最終的に負担しており、責任を「肩代わり」している。

このような運行供用者責任と製造物責任の交錯領域における関係性については、従前から議論があった。学説上、原始的欠陥による事故について運行供用者責任を負担させることに消極的な見解が存在した。そのような見解を示すものは、製造物責任の無過失責任化やその浸透を前提に、運行供用者責任の厳格性を修正しようと試みていた。これに対し、運行供用者責任の厳格性を貫徹する見解も存在した。ただし、そのような見解を採る論者においても、運行供用者による製造物責任の「肩代わり」を真正面か

ら肯定するものばかりでなく、奇妙な解決方法であるとか、本来は望ましくないと解しながらも、被害者保護のために容認すべきものとしていた。

第2章 自動運転技術に係る学説状況

本章では、自動運転という、自賠法と製造物責任法の成立当時は想定されていなかったであろう新しい技術が登場することによって、これらの法律を適用することは可能なのか、可能であるならば「肩代わり」以外にどのような問題が生じる可能性があるのかについて以下で考察する。

第1節 運行支配の帰属・運行供用者の存在の有無

自賠法上の責任主体である運行供用者とは、運行支配と運行利益が帰属するものと解されている⁴³⁾。ところで、自動運転のレベルが4以上に到達すると、運転はシステムが行うことになり、「ドライバー」という概念がなくなる。そのような状況下においては、運行利益はともかく、運行支配を認めることはできるのかということが問題となり、これは研究会でも議論の対象となっている。

研究会では、自動運転導入の過渡期が想定され、レベル4までの自動運転を対象とした研究が行われているが、報告書においては、自動運転であっても自動車保有者や自動車運送業者等に運行支配及び運行利益を認めることができるとの見解が示されている⁴⁴⁾。この問題について、第3回の研究会の「関係者、関係団体からのヒアリング結果」の中でも、自動運転においても、運行供用者概念は維持できるとする意見が多く、「レベル5では運転者が不在となるが、自動運転装置を始動させて目的地を定めて走行させることで、運行供用者は、運行を支配して」いるとの見解が示されている⁴⁵⁾。また、第4回の研究会の中でも、「運行支配や運行利益を厳格に考える必要はなく、システムも含めて欠陥のある自動車を運行することによって運行供用者責任を負うとしたほうが良」く、「最高裁判例を踏ま

えても、厳格に考える必要はなく、運行支配は物理的な概念である必要はない」ため、レベル5の車両であっても、運行供用者は存在するとの見解も示されている⁴⁶⁾。以上のように、研究会の結論は、自動運転車（レベル4まで）の所有者等であっても運行支配の帰属は認められ、運行供用者は存在するというものである。研究会の議論の中では、レベル5であっても、運行供用者は存在するとの考えも示されていた（結論としては、レベル5は今後の検討課題⁴⁷⁾）。

これに対し、レベル4以上の自動運転車においては運行支配を認めることに疑問を呈する見解もある⁴⁸⁾。搭乗者による運行制御が想定されていない状況で、既存の判例法理に従って所有者等を運行供用者と評価できるかは問題があり、他人の運転と自動運転制御には三つの看過しがたい相違があるというのである⁴⁹⁾。その相違とは、①所有者等は運転者を選任監督する機会を有していたといえるが、自動運転システムを選任監督する余地はないこと、②所有者等は他人の運行を容認しなくても自動車の便益を享受できるが、自動運転システムによる運行制御を容認しなければ、完全自動運転の便益を享受することはできないこと、③自動運転システムの運行制御を容認したことに着目して所有者等への運行支配の帰属を認めるならば、盗難車であっても所有者等に運行支配が帰属することになってしまうことである⁵⁰⁾。また、「完全自動運転車の自動運転システムに起因する事故は、同種の自動運転システムに共通する危険が現実化したのであって、搭乗者や車両に固有の危険が現実化したわけではない」ため、「所有者等に運行支配の帰属を認めることは、危険責任の原理からは十分に正当化できないおそれがある」と指摘されている⁵¹⁾。

また、レベル4以上の自動運転車に対しては運行供用者責任を適用するかは今後の議論を必要とするとして、結論を保留する見解もある⁵²⁾。

レベル4以上の自動運転車の実用化はこれからであり、問題が現実化していない現状で、運行支配の帰属の有無を判断することは非常に難しいが、研究会の立場から、当面の間は運行支配の帰属、運行供用者の存在が認め

られ、運行供用者責任が適用されることがうかがえる。

第2節 製造物責任法上の欠陥

第1項 製造物責任法の適用

製造物責任法2条1項は、対象となる製造物を「製造又は加工された動産」としており、無体物であるソフトウェア（以下「ソフト」とする）は製造物にあたらぬ。自動運転車による事故では、ソフトに起因する事故が増えることが予想されるが、その場合、製造物責任法の適用があるのかということが問題となる。これについては、従来からソフトが組み込まれた動産の誤作動による損害についても、当該動産の製造物責任を問い得るとの理解が採られてきた⁵³⁾。自動運転車についても、製造物責任法下で帰責可能とするには、運転ソフトが自動車の車体と一体化されている点を捉え、ソフトの欠陥は自動車自体の欠陥であるとの解釈を採用しなければならないと指摘されている⁵⁴⁾。なお、制度整備大綱では、ソフトの不具合で事故が起きたとしても、製造物責任法の現行の解釈に基づき、自動運転車の車両としての欠陥と評価される限り、製造業者たる自動車メーカーは製造物責任を負うとされており、政府の方針としては製造物責任法の適用が可能であることが示されている⁵⁵⁾。一部では、自動運転車の関係では従来の製造物責任法の根本的な見直しが必要との見解もあるが、ここでは詳しく扱わない⁵⁶⁾。

第2項 欠陥判断の基準

自動運転車のソフトに起因する事故に対しても製造物責任法を適用することが可能であるとしても、どのような場合に当該自動運転車が「通常有すべき安全性」を欠くことになり、欠陥があるとの判断がなされるかが問題となる。一般に欠陥とは、①製造上の欠陥、②設計上の欠陥、③指示・警告上の欠陥に分類される⁵⁷⁾。①製造上の欠陥とは、「製造物が設計・仕様どおりにつくられず安全性を欠く場合」の欠陥であり、②設計上

の欠陥とは、「製造物の設計段階で十分に安全性に配慮しなかったために、製造物が安全性に欠ける結果となった場合」の欠陥であり、③指示・警告上の欠陥とは、「有用性ないし効用との関係で除去しえない危険性が存在する製造物について、その危険性の発現による事故を消費者側で防止・回避するに適切な情報を製造者が与えなかった場合」の欠陥である⁵⁸⁾。以下で、この3種類の欠陥について、それぞれの議論状況を確認する。

まず、①製造上の欠陥についてであるが、自動運転車において想定される製造上の欠陥としては、システムの故障があり、これは当該自動運転システムが設計や仕様通り作動しないことを指す。この判断について、自動運行装置に係る保安基準等が最低限の技術基準として一つの指標になるであろうが、これが満たされているからといって欠陥がなかったということにはならず、製造業者が一定の整理をした上で「通常有すべき安全性」を有していると判断し、販売すべきであるとされている⁵⁹⁾。また、製造業者が自ら定めた設計を逸脱したかが基準となるということは、自動運転車特有の問題として、製造上の欠陥が大きな問題になることはないとの見解もある⁶⁰⁾。ただし、何を対象として欠陥を判断するかという問題は残る⁶¹⁾。例えば、レベル3以下の自動運転車において、自動ブレーキは設計通り作動しなかったが、ブレーキとしては何も問題がなかった場合に製造上の欠陥は認められるのかといった問題である。この場合、自動運転システムを欠陥判断の対象とすれば、欠陥は認められるだろうが、ブレーキや自動車自体を対象とすれば欠陥と認められない可能性もある。また、技術の発展段階においては製造上の欠陥（システムの故障）と設計上の欠陥（システムの制約）を線引きする困難性も指摘されている⁶²⁾。

次に、②設計上の欠陥であるが、自動運転車において想定されるものとして、自動運転システムの制約がある。これは、悪天候や前車に太陽光が乱反射した場合など、一定の条件下ではシステムが通常通り作動しないというようなものである。自動運転のレベルや、自動ブレーキなどの具体的なシステムがどのように作動したか、あるいは作動しなかったかによって

詳細な分類を行い、判断基準を模索するような研究もあるが、ここでは、どのような基準に基づき「通常有すべき安全性」を判断するかのみに焦点を当てて、議論状況を確認していく。

設計上の欠陥の伝統的な判断基準としては、消費者期待基準説と危険効用基準説がある。消費者期待基準説とは、消費者が製品に対して正当に期待する安全性を備えているか否かで欠陥の存否を判断する基準で、危険効用基準説とは、製品の危険と効用とを比較し、危険が効用を上回っていれば欠陥があるとする基準である⁶³⁾。自動運転車に関する議論の中で示されている基準についてもこの二つの基準に分類が可能であると考えられる⁶⁴⁾。

第1に、消費者期待基準説に分類される基準として、「平均的運転者よりも安全な運転行動」を充たすかを基準とするものがある⁶⁵⁾。なお、これを「今の車」の安全性を基準にすると表現するものもある⁶⁶⁾。消費者期待基準説の「消費者」とは合理的な一般人としての消費者であり、具体的消費者の個人的・主観的期待は問題とされない⁶⁷⁾。この基準では、合理的な一般人が期待するのは「今の車」の安全性を充たすことであるという考えが前提にあると考えられる。なお、具体的な欠陥判断の方法としては、EDR (Event Drive Recorder) の記録などを利用して、事故時の危険状態の予見能力と回避能力において、平均的なドライバーと自動運転車の反応時間の優劣を比較する方法が挙げられおり⁶⁸⁾、自動運転車の反応時間が、平均的なドライバーよりも遅い場合は欠陥の存在が認められることになるであろう。

しかし、ドライバーの制御を不要とする自動運転車に乗っている者は、ドライバーというよりもパッセンジャー (乗客) であり、当該自動運転車に抱く期待も、パッセンジャーとしての期待になるということが指摘されている⁶⁹⁾。レベル4以上の自動運転車では車両の走行を開始させた後は、走行をコントロールする義務はない (例えば、緊急停止ボタンを押すことは可能でも、押す義務はない)。このことから、当該自然人の地位はドライバーよりもパッセンジャーに近く、車両の発進ボタンを押す必要もない

ようなサービス類型（バス等）では、明確にパッセンジャーであるとの評価もなされている⁷⁰⁾。

第2に、危険効用基準説に分類される基準として、自動運転システムによる動作自体は通常より危険なものであったとしても、平均して見れば、事故の防止・損害の軽減の効果が大きく、通常の人間のドライバーよりも安全になっている場合には欠陥がないとする基準がある⁷¹⁾。具体的な判断方法としては、以下のものが挙げられている。例えば、「①100万回に1回程度減速・停車すべきでない状況で急停止する可能性がある」自動運転車において、「②99万9999回の急停止の中には、人間の力では防止できない衝突回避や損害の軽減につながるケースが少なからず含まれて」おり、「③①のような可能性を排除したいのであればおおよそ急停止はしないという設計にするしかない（その結果②のメリットは犠牲になる）」といった場合には⁷²⁾、利益がリスクを上回っていると評価され、欠陥が認められない余地がある。

なお、従来の危険効用衡量では、ユーザー自身の利益とリスクを判断するのが学説の立場である⁷³⁾。これに対して、ここでの基準においては、ユーザー自身の利益だけではなく、社会的な利益が重要視されていると考えられる。そのような社会的効用を考慮した危険効用衡量が行われる場合、製造物責任が成立しない領域が広く生じることが予想される。また、自動運転技術の発展のためには、現実の運用による経験が必要であり、その過程で生じる事故は不可避のものとして判断するような場合、将来の効用と現在の被害等を比較衡量するという倫理的問題も生じさせ、今後の技術発展のために、現在の個々の重大な被害を社会は容認することになるという指摘がなされている⁷⁴⁾。

また、ドライバーの制御がない自動運転車においては、「通常の人間のドライバーよりも安全になっているか」、つまり「今の車」を基準にした危険効用衡量を行うべきではなく、当該自動運転車は「今の車」とは全く別物であるとした上で危険効用衡量を行うべきであるとの指摘もある⁷⁵⁾。

最後に、③指示・警告上の欠陥についてであるが、メーカーは製造物の危険性を評価し、その危険性を防止するために適切な警告を行うことで、製造物責任の発生を一定程度防止できるとされている⁷⁶⁾。しかし、指示・警告さえすれば欠陥が否定されるかは問題であり、警告は列挙すればするほど、重要な行為についての警告の効果が弱まることも指摘されている⁷⁷⁾。また、医薬品などのように、あらかじめリスクを示し、それを納得の上で使用を求めるというインフォームド・コンセント的な「警告」が入るのかという問題もある⁷⁸⁾。自動運転車がどれだけ安全でも、全く事故を起こさないということは考えにくく、そのようなリスクについても、自己決定の前提として指示・警告がなされ、それをドライバーが引き受けたとされれば欠陥の存在が否定される領域が広く生じるであろう。

第3項 欠陥判断の基準時

製造物責任法2条2項は、欠陥の判断において、「製造業者等が当該製造物を引き渡した時期」を基準の一つとしているが、これは一般的に、出荷時点ないし製品を流通に置いた時点のことであると解されている⁷⁹⁾（なお、以下で「引渡し」については、製造物責任法における解釈に基づき、自賠法においてもこの意味で用いる）。そして、この時点での「社会通念に基づいて要請される安全性の程度等の事情」や「技術水準を踏まえ合理的なコストアップの範囲内で安全性を高める代替設計、代替構造等が実現できるかという事情」が考慮され欠陥の有無が判断される⁸⁰⁾。この製造物責任法における欠陥判断の基準時について、自動運転車の場合に、単純に製造業者が自動運転車を流通に置いた時点で欠陥判断の基準時を固定していいかが問題となる。

自動運転車では、運転ソフトのバージョンアップが頻繁に行われると想定されており、そのソフトの安全性が自動車の安全性に直結していることから、欠陥の判断基準時は、当該自動運転車の運転ソフトの最終アップデート時に設定すべきとする見解がある⁸¹⁾。

制度整備大綱では、販売後にソフトのアップデートが想定される自動運転車に対する製造物責任法の適用についても、引渡し時点が欠陥を判断する基準になるとされているが、アップデートに係る問題は技術的動向を踏まえた継続的課題でもあるとされている⁸²⁾。

第3節 製造物責任と運行供用者責任における欠陥判断の関係性

前節で確認した通り、自動運転車においては製造物責任法上の欠陥の判断基準が明確ではない。これによつては、「欠陥がないが不完全である」⁸³⁾との評価がなされ、製造物責任が成立しない領域が生じる可能性がある。ここで、製造物責任と運行供用者責任の欠陥判断の関係性が重要になる。製造物責任法上は「欠陥がないが不完全である」が、自賠法上は「欠陥」と評価され、被害者の救済が図られるということはあるのであろうか。現状、両者の欠陥判断が連動し、一方で欠陥が認められれば、もう一方でも欠陥が認められるのかということについては議論の蓄積もなく、明確ではない⁸⁴⁾。「通常有すべき安全性」の有無が欠陥の判断基準になるという点は共通しているが⁸⁵⁾、その判断基準及び判断基準時が一致するのかは明確ではない。

まず、判断基準についてであるが、製造物責任においては、たとえ自動運転システムに起因する事故が生じて、それは「欠陥がないが不完全である」システムによるものと評価され、責任が成立しない場合がある。特に、自動運転車はシステムに不完全性があっても通常の自動車よりも性能が高く、社会的効用も高いことから、事故が生じて責任の成立しない「欠陥がないが不完全である」領域が広く生じる可能性がある。このような領域が運行供用者責任にも存在するのかは明らかではない。

次に判断基準時については、前節で述べたように、製造物責任法では「引き渡した時期」とであるとされている（製造物責任法2条2項）。例えば、2年前に引き渡された時点では、当該自動運転車は悪天候の際に通常通りシステムが作動しないという仕様があったが、現在の技術ではそのような

仕様はなく、悪天候下でも通常通りシステムが作動するという場合は、悪天候下のシステムの制約で事故が起きたとしても、現在の技術は判断対象ではないため、欠陥が認められず、製造物責任が成立しない余地がある。つまり、製造物責任には、「現在の技術を考慮すれば欠陥となるが、考慮しないため欠陥でない」という「欠陥がないが不完全である」領域が生じる可能性がある。自動運転車については技術の発展が目覚ましく、判断基準時により欠陥の有無が左右されるケースが従前の自動車よりも高くなる可能性がある。このような判断基準時が運行供用者責任でも適用されるのかは明らかではない。なお、判例は「およそ現在の工学技術の水準上不可避のものでない限りは、その欠陥ないし障害を云々しうるものと解すべき」としている⁸⁶⁾。この文言によれば運行供用者責任における欠陥は製造物責任法における欠陥よりも広い範囲で成立することも考えられる。

これまでこのような議論の蓄積がなかったわけであるが、運行供用者に対して欠陥に対する責任を幅広く負わせてきたため、被害者救済が滞ることはなく、議論をする必要がなかったという可能性もある。また、研究会は現行法を維持し、レベル4の過渡期までは厳格な運行供用者責任を維持するという方向性を示しているが、これで当面の間は被害者救済が図れるというならば、やはり、製造物責任法上は欠陥とは評価されないものについても、自賠法上は欠陥と評価される可能性がある。仮にそうであるとすれば、「欠陥がないが不完全である」領域では、製造業者等は免責されるが、運行供用者は責任を負うことになる。

つまり、両者の欠陥判断が連動すれば被害者が泣き寝入りする領域が生じ、連動しなければ運行供用者責任のみが成立する領域が生じることになる。

第4節 小 括

自動運転車という新しい技術の登場に際し、今後も自賠法や製造物責任法を適用することは可能なのか、可能であるならば「肩代わり」以外にど

のような問題が生じる可能性があるのかについて考察した。

まず、政府の方針として、両法の適用は今後も可能であることが示されており、当面の間は現行法が維持されることがうかがえる。

次に「肩代わり」以外の問題として、「欠陥がないが不完全である」領域での問題があった。製造物責任においては、欠陥判断の基準や基準時によっては「欠陥がないが不完全である」領域が生じる可能性がある。そして、自動運転車においてはこの領域が広く生じる可能性もある。なお、運行供用者責任においては、この領域が存在するのかが明確ではない。仮に、製造物責任と運行供用者責任の欠陥判断が連動するならば、「欠陥がないが不完全である」領域では被害者が救済されないことになり、連動しなければ、この領域では運行供用者が製造業者等は負わない責任を一方的に負うことになる。

このような問題意識の下、今後自動運転車が普及した場合に、どのような制度を採るべきか、次章で考察する。

第3章 制度の検討

本章ではまず、これまでの議論をもとに、運行供用者責任と製造物責任の交錯領域における論点を整理する。次に、その論点整理に基づき、自動運転車が普及した社会を見据え、自動車事故の損害賠償をめぐる法制度の検討を行う。具体的には、近時の学説において提案されている制度として、「運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度」、「自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度」、「運行供用者と自動車メーカー等により自賠償保険料の分担を行う制度」の三つを取り上げ、それぞれの制度のメリットと課題を抽出し、そうした中から、合理性の高い制度はどれかについて考察を行う。

第1節 論点の整理と検討

制度の考察を行うにあたり、まずは、運行供用者責任と製造物責任のあるべき関係性を検討することが重要であると考ええる。よって本節では、これまでの議論をもとに、両責任の関係性について三つの論点を整理した上で検討を行いたい。

第1に、欠陥の発生時期についてである。運行供用者は自動車の点検整備義務違反による当該自動車の「引渡し」後に生じた欠陥（後発的瑕疵）について自賠法3条の責任を負う。さらに、自己にコントロールできない、「引渡し」時まで生じた欠陥（原始的瑕疵）についても責任を負うことになっている。これに対し、製造業者等が製造物責任法3条の責任を負うのは、「引渡し」時まで欠陥が生じていた場合に限定されている（製造物責任法2条2項）。

まず、「引渡し」後に生じた欠陥について、自賠法3条の責任のみが成立することに問題はない。それが法律の定めであるし、後発的瑕疵を予防できるのは運行供用者のみだからである。次に、「引渡し」時まで生じた欠陥についてであるが、これに対し自賠法3条が成立することで、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」が生じ、従前から問題視する見解も存在した。

第2に、欠陥判断の基準についてである。両責任において、「通常有すべき安全性」が欠陥判断の基準となることは共通しているものの、「通常有すべき安全性」の具体的な内容は明確ではない。この基準に関しては、自動運転車特有の問題が存在する。第2章第2節で確認したように、製造物責任法上、人の運転行為が介在せず、システムによる走行が行われていた状況で事故が生じたからといって、必ずしも欠陥の存在が認められるわけではない。特に自動運転車については性能の高さや、社会的な効用の大きさから「欠陥がないが不完全である」自動運転車によって引き起こされた事故として、製造物責任法3条が成立しない領域が広く生じる可能性がある。この可能性が現実となれば、運行供用者責任と製造物責任の欠陥判

断が連動する場合、被害者はどちらにも責任を追及することができず、泣き寝入りを余儀なくされる領域が広く生じることになる。両責任の欠陥判断が連動せず、自賠法3条には「欠陥がないが不完全である」という領域が存在せず、システムの故障や制約で起きた全ての事故で欠陥の存在が認められる場合、運行供用者責任のみが成立する領域が広く生じることになる。

第3に、欠陥判断の基準時についてである。これは、いつの時点の科学技術を基準として欠陥判断を行うかということである。製造物責任では「引渡し」時が基準であり（製造物責任法2条2項）、「引渡し」後に明らかになった研究結果は考慮されない⁸⁷⁾。ここでも、現在の科学技術を考慮すれば欠陥となるようなシステムの制約について、「引渡し」時には明らかではなかった科学技術だったため、欠陥とならないような「欠陥がないが不完全である」領域が生じることになる。運行供用者責任にこのような基準時の制約が存在するのかは明確ではないが、製造物責任と同様に存在するのだとしたら、被害者救済に問題が生じ、存在しなければ運行供用者責任のみが成立する領域が生じることになる。そして、自動運転車という技術発展の目覚ましい製品の場合、欠陥判断における基準時が重要な意味をもつことが多くなる可能性がある。

以上、三つの論点について整理を行った。以下で検討を行う。

まず、第1の欠陥の発生時期について、運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」は是正すべきであると考えられる。運行供用者にコントロールできない危険に対して責任を負わせるのではなく、本来責任を負うべき製造業者等にも責任を負わせるべきである。また、従前の事故原因の大半は運転行為の過失であったため、ごく一部でしか生じていなかったであろう「肩代わり」を是正するために制度の見直しを図ることは現実的ではなかったかもしれないが、今後自動運転車が普及し、事故原因の大半を自動車の欠陥が占めることになることが予想される中で、この問題を放置することは望ましくない。

次に、第2の欠陥判断の基準と第3の欠陥判断の基準時については、仮に、これらにおいて運行供用者責任と製造物責任の欠陥判断が連動せずに、製造物責任法上は「欠陥がないが不完全である」と評価され、製造業者等が免責され、運行供用者のみが自賠法3条の責任を負うとしても、それは「肩代わり」ではないと考える。なぜなら、「欠陥がないが不完全である」ならば、製造業者等にとっては責任を負うべき領域ではないからである。また、運行供用者にとっても責任を負うべき領域ではないといえる。この問題に対しては、両責任主体に被害者を加えた三当事者間において最も合理的な責任判断の在り方を模索する必要がある。

以上のような問題意識の下、三つの制度を検討する。

第2節 運行供用者を第一次的な責任主体として維持する制度

第1に、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を確保する制度について検討する⁸⁸⁾。これは研究会で採用された制度である⁸⁹⁾。

この制度のメリットとしては以下のことが挙げられている。まず、民事責任にかかる法制度に大きな修正を加える必要はなく、また、賠償資力を確保するための強制保険制度もそのまま維持できることが挙げられている⁹⁰⁾。さらに、「国際性を有する道路交通の観点から注視する必要がある欧米の民事責任の動向とも一致して」いることも挙げられている⁹¹⁾。

この制度の問題点としては、以下のことが指摘されている。まず、「求償の仕組みを如何に形成するか」についてである⁹²⁾。ここでは、そもそも求償の前提の負担部分をどのように決めるのかという問題があり、特に、レベル3までの段階ではドライバーの過失が観念できるが、一般的な交通事故における過失相殺のように定型化された処理ではなく、個別な検討が不可欠であるため、基準提示の困難性が指摘されている⁹³⁾。また、レベル4以上ではドライバーの過失を観念することができない以上、全額の求償を可能とするのか、自動運転車という危険なものから運行利益を受けて

いる以上、求償について一定の制約がかかるのかといった問題も残る⁹⁴⁾。求償の有無や範囲が明確でなければ、メーカーが負担すべきコストが不透明となり、そのこと自体が一つのコストになる可能性も指摘されている⁹⁵⁾。

また、今後、事故原因の大半は運転行為の「過失」から自動車の「欠陥」になることから、ほとんどのケースで、運行供用者から自動車メーカー等に求償を求めることができることになるのだが、これによって二つの問題が生じる可能性が指摘されている。第1に、求償に伴う無駄な費用が生じることが指摘されている⁹⁶⁾。「最終的な責任主体とは異なる者が第1次的責任主体とされる場合が多くなる制度設計は、1回の事故に対して必要以上の責任追及手続（訴訟を含め）が必要となり、それが事故の社会的費用を増大させることにつながる」というのである⁹⁷⁾。第2に「運行供用者が自己のコントロールできないリスクを負担させられるケースが増加する可能性がある」ことが指摘されている⁹⁸⁾。仮に、求償が行われず、本来責任を負担すべき自動車メーカーが事実上免責されれば、不公平に感じられるにとどまらず、関係者間での適切なインセンティブが与えられないことになり、最終的には交通事故の社会的費用が最小化されないことにつながる⁹⁹⁾とされている。

以上のように、この制度のメリットとしては、現行制度の維持が可能で、被害者救済が後退しないことや、欧米諸国と動向が一致していることが挙げられている。問題点としては、求償の仕組みを構築する困難性、求償に伴う無駄なコストが生じること、運行供用者に自己に支配できない原始的欠陥という領域でも責任を負わせること、事故を防止できる者に適切なインセンティブが与えられないことが指摘されている。

この制度では、求償が確実に行われない場合、「肩代わり」を今後も容認してしまうことになるが、従前、この「肩代わり」を容認すべき理由として強く主張されていたのは、迅速かつ適切な被害者救済であった。しかし、自動運転車の登場により事故原因のほとんどが欠陥となった場合に、この理由のみをもって「肩代わり」を容認することは困難であると思われる。

第3節 自動車メーカー等を第一次的な責任主体とする制度

第2に、自動車メーカー等のシステムを提供する者を第一次的な責任主体とする制度である¹⁰⁰⁾。これに関しては、次の二つの制度が問題となる。

まず一つ目は、研究会で提案されたものとして、「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¹⁰¹⁾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」(案③)というものである¹⁰²⁾。これは、自賠法の中にシステム供用者責任という新しい概念を設けるものである。ここでは、システム供用者側で欠陥がないことを証明できない限り責任を負うという提案がなされている¹⁰³⁾。この制度の下では、運行供用者とシステム供用者の責任は不真正連帯債務の関係に立ち、被害者はどちらにも責任を追及することが可能であると考えられているが、その一方で、「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」とされている¹⁰⁴⁾。このことから、低レベルの自動運転システム利用中の事故については両者の責任は併存するものの、高レベルのシステム利用中の事故については、システム供用者のみが第一次かつ最終的な責任主体となるものと考えられる。なお、システム供用者の中でも、自動運転車の走行に関するシステムのうち主たる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を収斂させるという考え方が、この制度では示されている¹⁰⁵⁾。

次に二つ目は、自動運転システム利用中の事故については、運行供用者の責任を制限し、製造物責任法に欠陥推定の特則を設けるか新たな立法を行うことで、被害者から自動車メーカー¹⁰⁶⁾に証明責任の転換を行うという制度である¹⁰⁷⁾。前述の一つ目の制度が「システム供用者責任」という新たな責任を導入するのに対し、この制度は、既存の製造物責任を前提としつつ、証明責任の転換によって自動車メーカーに重い責任負担を課す点に特徴がある。

これらの制度のメリットとしては、以下のことが挙げられている。まず、

前節の制度で指摘された、求償コストの問題や、運行供用者が自己がコントロールできない自動車の欠陥のリスクを負担させられるという問題を回避できることが挙げられている¹⁰⁸⁾。また、事故の危険について最も容易にコントロールすることが可能な自動車メーカー等が、欠陥のない車を作ろうという高いインセンティブを持ち、より安全な自動運転車が製造されることも挙げられている¹⁰⁹⁾。

一方これらの制度の問題点として、以下のことが指摘されている。

まず、一つ目の制度の問題点としては、各種製造物のうち自動運転車のみ、システム供用者責任を課すことの合理的な説明が困難であることが指摘されている¹¹⁰⁾。また、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ことになり、責任が過大になるとされている¹¹¹⁾。さらに、製造物責任とシステム供用者責任を別の概念と整理した場合、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それぞれの責任に係る二つの保険に加入することになること¹¹²⁾や、資金プールへの拠出者の範囲及び拠出金額を一義的に決定することの困難性も指摘されている¹¹³⁾。

次に、二つ目の制度の問題点としては、自動車以外の製造物においても被害者と製造業者の間の情報の偏在は存在するのに、自動車、それも特定の車種についてのみ、製造物責任法上の「欠陥」の証明責任の転換を行うことは、理論的な説明が困難であることが指摘されている¹¹⁴⁾。また、自動化が高度に進んだ車種についてのみ製造物責任を強化するような立法をすると、その適用を避けようとして、技術発展の阻害をまねくということ¹¹⁵⁾や、賠償の実効性に関する問題として、この制度では、自動車メーカーの賠償資力を担保する新たな仕組みを設ける必要があることも指摘されている¹¹⁶⁾。

さらに、これらの制度に共通する問題として、搭載している自動運転システムのレベルによって、賠償請求の相手方が異なるというのは制度設計上望ましくないことが指摘されている¹¹⁷⁾。また、経済的な観点から、日

本の自動車メーカーにこのような責任を負わせたときに、自動車の価格が高騰し、メーカーの世界における競争力に影響をもたらすおそれがあるとの指摘もなされている¹¹⁸⁾。

以上のように、自動車メーカー等の責任を前面に出すこの制度のメリットとしては、求償コストが抑えられることや、欠陥車事故という危険について責任を負うべき者が責任を負うことで、損害回避への適切なインセンティブが働くことが挙げられている。一方で問題点としては、数ある製造物の中で自動運転車に係る領域でのみ自動車メーカーの責任を強化することの不合理性や、技術発展の阻害を招く可能性、さらには、適切な賠償資力の確保や保険制度構築の困難性、責任追及の複雑化が指摘されている。

また、以上で述べたことのほか、これらの制度に共通する問題点として、「欠陥がないが不完全である」領域において被害者が保護されなくなるという問題がある。すなわち、前述の一つ目の制度では、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、運行供用者は免責され、自動車メーカー等も欠陥の不存在を証明できた場合には免責されることになる。つまり、自動運転システム利用中の事故が第2章第3節で指摘したような「欠陥がないが不完全である」システムによるものと評価されれば、被害者は運行供用者からも自動車メーカー等からも賠償を受けることができなくなる可能性がある。また、前述の二つ目の制度においても、運行供用者責任が制限された場合、同様の問題が生じることが想定される。本章第1節で述べたように、自動車メーカー等は、「欠陥がないが不完全である」領域においては、被害者に対して責任を負うべきではない。これらの制度を提案する者が、この領域における自動車メーカー等の責任についてどのように考えているのかは定かではないが、仮に被害者救済のため、この領域でも責任を成立させるとするならば、自動車メーカー等にとって過大な負担となるだろう。

第4節 運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度

第3に、運転の自動化が高度化した状態でも、運行供用者を第一次的な責任主体とすることは維持しつつ、運転の自動化が進んだ特定の車種に関して、あらかじめ自動車メーカー等に一定の自賠責保険料の負担を求め、これを被害者救済にあてる制度である¹¹⁹⁾。この制度は研究会でも提案されていた¹²⁰⁾。

この制度のメリットとしては、以下のことが挙げられている。まず、自賠法及び製造物責任法における責任をそのまま維持できることが挙げられている¹²¹⁾。次に、自己の拠出する保険料で賠償がなされるとすれば、自動車メーカーは、被害者からの運行供用者に対する責任追及に際して、問題の自動運転車には欠陥がない旨を主張する機会を求める可能性があることも挙げられている¹²²⁾。仮にこのようなメカニズムを構築できれば、自動運転システムが十分な安全性を備えている場合に、運行供用者が被害者に対して責任を負い、メーカーに求償できないということが減少し、また、メーカーが関与・協力した訴訟において自動車の欠陥が認められれば、運行供用者の求償の際の証明が事実上容易になるとされている¹²³⁾。また、自賠責保険の支払いの上限額を引き上げることで、大半の人身損害のカバーを可能にできたのならば、メーカーは自賠責保険の拠出が義務づけられるとしても、その後の賠償義務からは解消されることになり、運行供用者からメーカーへの求償も必要なくなるので紛争処理コストが軽減することも挙げられている¹²⁴⁾。このほか、自動車メーカーに保険料の高騰を抑えようというインセンティブが働き、より安全な自動運転車が作られるということも挙げられている¹²⁵⁾。

一方で問題点としては、以下のことが指摘されている。まず、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よって自動車メーカー及び輸入業者の保険料率を公平に算出することや、これらの者から保険料を確実に徴収する仕組みを作ることが困難であることが指摘され

ている¹²⁶⁾。また、自動車メーカーは自賠責保険料を負担することになれば、製造物責任に関する賠償責任保険と二重の保険料を支払わなければならないことも指摘されている¹²⁷⁾。さらに、運行供用者が自己のコントロールできないリスクを負担させられるという問題は一部緩和されるが、あくまで部分的な解決に過ぎず、運行供用者の負う損害賠償額が保険金額を超える部分については問題が解決しないことも指摘されている¹²⁸⁾。また、自動車メーカーの責任について、ユーザーの付保する保険で補償するという外形的構図が社会的に受容されるかという問題も指摘されている¹²⁹⁾。

以上のように、この制度のメリットとしては、現行法の維持が可能であること、責任関係の適切化、紛争処理コストの軽減、自動車メーカーに欠陥車事故を防ぐ適切なインセンティブが働くことが挙げられている。問題点としては、適切で公平な賠償資力の確保の困難性、自動車メーカーが二重の保険料を支払う可能性、保険金の限度額を超える部分については運行供用者が引き続き自己にコントロールできない危険についても責任を負うことになること、保険制度の外形的構図に対する社会的受容性が指摘されている。

以上の問題に加え、経済的観点から、自動車メーカー等の国際的な競争力のため、自賠責保険料を抛出させずに、本章第2節の運行供用者を第一次的な責任主体として維持することが妥当であるとも考えることもできるかもしれない。しかし、本章第2節の制度でも、求償権行使の実効性を確保することが挙げられており、自動車メーカー等は第一次的な責任負担者とはならなくても、最終的には責任を負担することになっている。

また、上記の問題点のうち、自動車メーカーの保険料の二重支払いと、限度額を超える部分の運行供用者の責任については、自賠責保険の支払額が増額され、人身損害についての賠償の全てをまかなえとなれば、自動車メーカー等は個別の製造物責任から解放されるし、求償も必要なくなることから解決が図れるとされている¹³⁰⁾。

さらに、外形的には運行供用者が第一次的な責任主体となっていることも指摘されていたが、予め自動車メーカー等に保険料を拠出させることで、実質的に「肩代わり」の是正を図ることはできる。この点から、これまでの制度に比べてユーザーや社会からの納得感も増すのではないかと考えられる。

なお、蓄積のある自賠償保険制度を維持することが可能になるわけであるが、仮にこれまで自賠償保険が、製造物責任法上は「欠陥がないが不完全である」領域においても被害者への救済を果たしてきたならば（おそらく果たしてきたと考えられるが）、自動運転車を前提としても、今後も救済を果たすべきであると考ええる。なぜなら、本来、「欠陥がないが不完全である」領域においては、自動車メーカー等も運行供用者も責任を負う必要はないと考えるが、両者ともに免責されると、被害者が泣き寝入りすることになってしまうからである。両者は自動運転車の普及と使用により危険を作り出すことに関与することになる。このことから、どちらか一方の責任のみを前面に出すのではなく、両者の拠出した保険料から賠償がなされるべきであると考えられる。

以上のように、この制度は「肩代わり」の是正と、「欠陥がないが不完全である」領域において被害者救済と公平な責任の分担を行うことが可能である。両者の保険料の拠出額の算定については課題が残るものの、今後一つの選択肢として検討されるべき制度であると考えられる。

おわりに

自動車の欠陥によって生じた人身損害を念頭に置きつつ、高レベルの自動運転車が普及した社会を見据え、運行供用者責任と製造物責任のあるべき関係性について考察を行ってきた。運行供用者と製造業者の責任は、欠陥車事故により生じた人身損害につき、交錯領域が存在する。しかし、製造工程で生じたような原始的欠陥については本来製造業者が負うべき責任

であると考えられる。しかし、この原始的欠陥について、運行供用者が第一次的かつ最終的な責任負担者となってしまっているという現状があった。

従前から、そのような運行供用者責任による製造物責任の「肩代わり」には消極的な見解も示されていた。これを肯定する見解でも原始的欠陥による事故の責任は、本来的には製造業者等が負うべきであるが、被害者保護のために容認するしかないという見解を示すものもあった。

以上は従前の自動車を前提とした問題であるが、自動運転車を前提とした場合、以下のような問題があった。まず、現行法の適用が可能かということである。これについては、政府の方針から、自動運転技術が発展しても、現行の自賠法と製造物責任法の適用は当面の間は可能ということになりそうである。

ただし、現行法の適用が可能であるとしても、製造物責任における欠陥の有無は何を基準に判断するかという問題は残る。どのような基準が採用されるか、現段階では明確ではないが、基準によっては製造物責任の成立しない「欠陥がないが不完全である」領域が広く生じることになる。そして、自賠法にもこのような領域が存在するのかという問題もある。製造物責任と運行供用者責任の欠陥判断が連動し、運行供用者責任にもこのような領域が存在するならば、被害者が救済されない領域が生じることになり、存在しないならば運行供用者のみが責任を負う領域が生じることになる。

以上の議論をもとに、自動運転技術の発展を見据え、制度を検討した。検討の前提として、従前から問題とされてきた「肩代わり」は是正されるべきであると考えた。「欠陥がないが不完全である」領域では本来、運行供用者も製造業者等も責任を負う必要はないが、被害者を救済するためには、両者は免責されるべきではなく、また、どちらか一方の責任を前面に出すのではなく、公平な負担を行う必要があると考えた。このような観点から、「運行供用者と自動車メーカー等により自賠責保険料の分担を行う制度」は今後も選択肢の一つとして検討されるべき制度であると考えられる。

なお、これまでの議論はあくまで自動運転車の走行が社会的に受容されることを前提として行ってきた。この点について、自動運転車という、何が「欠陥」であるか不明確で、事故を起こす可能性のある危険を孕んだものを、そもそも社会に導入することを許して良いのかという批判が生じるかもしれない。これについては、危険に対する効用を何と考えるかが重要であるように思われる。危険に対する効用を安全な運転の実現とそれに伴う事故の防止と考えるならば、例え全体的な事故数が減少するとしても、少数でも自動運転システムの誤作動や制約による事故の可能性があるなら、これを看過すべきでないとも考えられる。しかし、自動運転車を導入することの効用は多岐に渡る。制度整備大綱では、自動運転車の導入の目的として、以下の課題解決が可能であることが挙げられている¹³¹⁾。まず、高齢化の進展に伴い、高齢者が引き起こす事故率が高まっているという課題の解決である。次に、過疎化が進む地域での移手段不足の解決である。最後に、物流サービス等における運転手不足の課題の解決である。このように、自動運転車の導入の効用は事故の減少に留まらず、我が国の将来にとって必要不可欠であるものと思われる。

ただし、レベル5の完全自動運転車の実現には、数十年かかるとの見解もある¹³²⁾。そうすると、レベル5の自動運転車が普及し、レベル4以上の自動運転車のみが公道を走行するようになるのはかなり先のことになるかもしれない。この先、そのような状況が実現した場合に運行供用者責任の適用を維持できるかは引き続き検討が必要であると考ええる。

1) 官民 ITS 構想・ロードマップでもこの基準が採用されており、「運転自動化レベルの定義の概要」と題して以下のような表が示されている（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT 総合戦略本部）「官民 ITS 構想・ロードマップ2020」（『政府 CIO ポータル』内閣官房 情報通信技術（IT）総合戦略室、2020年7月15日）23頁（http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf））。

レベル	概要	操縦 [※] の主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
レベル 0	<ul style="list-style-type: none"> 運転者が全ての動的運転タスクを実行 	運転者
レベル 1	<ul style="list-style-type: none"> システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 	運転者
レベル 2	<ul style="list-style-type: none"> システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行 	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行		
レベル 3	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答 	システム (作動継続が困難な場合は運転者)
レベル 4	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行 	システム
レベル 5	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行 	システム

※ 認知, 予測, 判断及び操作の行為を行うこと

- 2) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 (IT 総合戦略本部)・前掲注 1) 34頁。
- 3) 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「自動運転に係る制度整備大綱」(『政府 CIO ポータル』内閣官房 情報通信技術 (IT) 総合戦略室, 2018年 4月17日) (http://www.kantei.go.jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf)。
- 4) 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」(『国土交通省ホームページ』国土交通省, 2020年12月24日閲覧) (https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000048.html)。
- 5) 同研究所の成果として, 山下友信編『高度道路交通システム (ITS) と法——法的責任と保険制度』(有斐閣, 2005年), 「特集 自動運転と民事責任」ジュリ1501号 (2017年) 14頁以下, 藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣, 2018年)がある。
- 6) 国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」(『国土交通省ホームページ』国土交通省, 2018年 3月) (https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf)。
- 7) 国土交通省自動車局 (報告書)・前掲注 6) 7-14頁。
- 8) 三つの免責事由とは, 「自己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」, 「被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと」, 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」である (自賠法 3条ただし書)。

自動運転に関する損害賠償責任（松見）

- 9) 「構造上の欠陥とは、自動車或いはその部品の構造又は製造過程に帰因する欠陥であり、機能の障害とは、各装置が作動しないか又は規定どおりに作動しないことである」とされているが（篠田省二「自賠法における免責」吉岡進編『現代損害賠償法講座3』160頁（日本評論社、1972年））、本稿では「構造上の欠陥」と「機能の障害」をあわせて「欠陥」と表現する。
- 10) 田島純藏「製造物責任」藤村和夫ほか編『実務 交通事故訴訟大系 第2巻 責任と保険』186頁（ぎょうせい、2017年）、浦川道太郎「自賠法と製造物責任の関係」（公財）交通事故紛争処理センター編『交通事故紛争処理の法理（公財）交通事故紛争処理センター創立40周年記念論文集』44頁（ぎょうせい、2014年）など。
- 11) なお、本稿ではレベル0の通常の自動車を含めた多様なレベルの自動運転車が混在している時期を想定しており、レベル4以上の自動運転車のみが公道を走行するような状況は想定しない。
- 12) 窪田充見は、自賠法3条の責任は中間責任として説明されることもあるが、中間責任は証明責任の転換による責任の事実的加重であると解するならば、その観点から免責事由の内、① 運行供用者ならびに運転者の無過失については説明できても、② 第三者が被害者自身の故意・過失、③ 自動車の無欠陥については説明が困難であると指摘し、自賠法3条の責任は、「免責のために無過失は不可欠であるが、それだけでは免責を得るのには十分ではなく、過失を要件としない責任である」と解している（窪田充見『不法行為法〔第2版〕』258頁（有斐閣、2018年））。
- 13) しかし、必ずしも免責事由の全てを主張・立証する必要があるわけではなく、運行供用者が免責要件事実の内、ある要件事実が当該事故と無関係である旨を証明できれば、ほかの要件事実の主張・立証で足りるとされている（最判昭和45年1月22日民集24巻1号40頁）。また、自賠法3条ただし書の免責要件によるほか、① 不可抗力によって損害が発生した場合、② 正当防衛によってやむを得ず人を傷つけた場合（民法720条1項）、③ 責任を弁識する能力のない未成年者や心神喪失者のような責任能力者（民法712条、713条）には責任が発生しない（自動車保障研究会編『新版 逐条解説 自動車損害賠償保障法』82-83頁（ぎょうせい、2012年））。
- 14) ただし、製造物責任法3条の責任は自賠法3条の責任とは異なり、人身損害のみが賠償の対象ではないが、当該製造物についてのみ損害が生じたような場合には、責任が成立しない。
- 15) 免責事由の内、第1要件に規定される注意義務とは、関係法令の遵守を始めとして、運転者及び運行供用者に対して社会的に要求される通常の注意義務を指し（自動車保障研究会・前掲注13）81頁）、自動車運転中の注意義務のほか、自動車の点検整備に関する注意義務も含まれる（北河隆之「自動車損害賠償責任」北河隆之ほか編『逐条解説 自動車損害賠償保障法〔第2版〕』62頁（弘文堂、2017年））。なお、「点検整備義務違反により発生した欠陥」については、「点検整備義務違反」という行為に着目すれば、第1要件の充足性を失い、「欠陥」という事実に着目すれば、第3要件の充足性を失うと考えられる。
- 16) 東京地判昭和42年9月27日下民集18巻9・10号941頁。
- 17) 田島純藏「自動車事故と製造物責任との交錯」判タ943号（1997年）166頁。

- 18) 加藤雅信「新『製造物責任法』概説」加藤雅信編『製造物責任法総覧』6頁(商事法務、1994年)。
- 19) 消費者庁消費者安全課編『逐条解説 製造物責任法〔第2版〕』15-16頁参照(商事法務、2018年)。
- 20) 製造物責任研究会「製造物責任法要綱試案」ジュリ597号(1975年)16-17頁。
- 21) 加藤・前掲注18)21頁参照。
- 22) 消費者庁消費者安全課・前掲注19)34-35頁参照。
- 23) 田島・前掲注10)183頁以下参照。
- 24) 田島・前掲注10)223頁。
- 25) 加藤雅信「製造物責任規範とその問題点(5)——カネミ、スモン判決を契機として——」判タ388号(1979年)7頁。
- 26) 横浜地判昭和50年2月4日交通民集8巻1号218頁、およびその控訴審である東京高判昭和52年7月4日交通民集10巻4号929頁など。
- 27) 淡路剛久「自動車の製造物責任」判タ673号(1988年)15頁。
- 28) 樋口健治ほか「欠陥車問題をめぐって(1)」ジュリ432号(1969年)22-23頁。
- 29) 加藤・前掲注25)7頁、淡路・前掲注27)14-15頁。
- 30) 野村好弘「運行供用者責任についての一考察」ジュリ432号(1969年)131頁。これに対し、原始的欠陥による事故が立法当時は認識されていなかったと指摘するものとして、北川善太郎=植木哲「製造物責任の諸問題(1)——責任の性質——不法行為か債務不履行か——」叟孝一=有泉亨編『現代損害賠償法講座4』300頁(日本評論社、1974年)、藤村和夫『交通事故賠償理論の新展開』75頁(日本評論社、1998年)。
- 31) 野村・前掲注30)131頁。同旨の見解として、椿寿夫は、製造物責任論の浸透が進めば、「運行供用者・製造物両責任の峻別論ないし無関係論」も再検討の対象となる可能性に触れ、「構造欠陥・機能障害をめぐる自賠法の解釈も、製造物責任に関する“法の欠缺”が存ずるとして、改められるべき」としている(椿寿夫『民法研究I』313頁(第一法規、1983年))。
- 32) 加藤・前掲注25)10頁。
- 33) 淡路・前掲注27)15頁。
- 34) 田島・前掲注17)167頁。
- 35) 田島・前掲注17)167頁。
- 36) 篠田・前掲注9)160-161頁。
- 37) 舟本信光「欠陥車事故訴訟の問題点」ジュリ432号(1969年)45頁。
- 38) 舟本・前掲注37)45頁。
- 39) 北川=植木・前掲注30)300-301頁。
- 40) 藤村・前掲注30)77頁。同旨のものとして、舟本・前掲注37)48頁、塩崎勤「自賠法3条の運行供用者責任と製造物責任」塩崎勤=園部秀穂編『新・裁判実務大系 交通損害訴訟法』24-25頁(青林書院、2003年)。
- 41) 藤村・前掲注30)77頁。これは運行供用者と製造業者の間の内部的な負担割合において運行供用者の負担をゼロにすべきという見解であると思われる。また、藤村和夫は、どの

自動運転に関する損害賠償責任（松見）

ような欠陥がこれに該当するかはさらなる検討の必要があるともしているが原始的欠陥と重なり合う領域が存在することが推測できる。

- 42) 舟本・前掲注 37) 48頁。
- 43) 最判昭和43年9月24日民集92号369頁。
- 44) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注 6) 7頁。
- 45) 国土交通省自動車局「関係者、関係団体からのヒアリング結果（概要）について」（『国土交通省ホームページ』国土交通省，2017年4月）3頁（有識者C発言）（<https://www.mlit.go.jp/common/001183094.pdf>）。同旨の見解として、浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099号（2017年）32頁。池田裕輔「自動運転が保険業界に与える影響」保険学雑誌641号（2018年）57頁。
- 46) 国土交通省自動車局「第4回『自動運転における損害賠償責任に関する研究会』議事要旨」（『国土交通省ホームページ』国土交通省，2017年9月）（<https://www.mlit.go.jp/common/001207005.pdf>）。同旨の見解として、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任——米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価(下)——」国際商事法務44巻11号（2016年）1612頁，藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」藤田友敬編『自動運転と法』134頁（有斐閣，2018年）。
- 47) ただし、制度整備大綱では、「限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）については、車両の保有者である自動車運送業者を運行供用者として、高速道路での隊列走行トラックについては、走行形態に応じて運行供用者を特定する」とされており、乗客として自動運転移動サービスを利用する者は運行供用者にあたらないとされている（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（制度整備大綱）・前掲注 3) 18頁）。同旨の見解として、今井猛嘉「自動運転制度実現への課題と展望」法律のひろば71巻7号（2018年）46-47頁。
- 48) 栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法律時報91巻4号（2019年）29-31頁。福田弥夫「自動運転と損害賠償責任」自動車交通研究2016（2016年）37頁（https://www.jstage.jst.go.jp/article/jrctptj/2016/0/2016_36/_pdf/-char/ja）。
- 49) 栗田・前掲注 48) 30頁。
- 50) 栗田・前掲注 48) 30頁。
- 51) 栗田・前掲注 48) 30-31頁。
- 52) 松尾剛行「自動運転車・ロボットと法的責任」自由と正義68巻9号（2017年）60頁，窪田充見「自動運転に関する現状と課題①——民事責任の観点から」法律のひろば73巻2号（2020年）23頁。
- 53) 経済企画庁消費者行政第一課編『逐条解説 製造物責任法』58-59頁（商事法務，1994年），潮見佳男『不法行為法』472頁（信山社，1999年）。
- 54) 浦川・前掲注 45) 33頁。
- 55) 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（制度整備大綱）・前掲注 3) 18-19頁。
- 56) 今井猛嘉は、従来の見解は、プログラムが動産に組み込まれ、動産として引き渡された後も、その機能を大きく変えないことが前提であったのに対し、自動運転を可能とするソ

フトは自律的に機能を拡大させ得るものであるものであり、これまでとは前提条件が異なっていることを指摘している(今井・前掲注47)48頁)。栗田昌裕は「実質的には自動運転システムという無体物の『欠陥』が問題となっているにもかかわらず、自動運転車の事故を製造物責任法の枠内で取り扱うことが適格的であるのかを再検討すべきだろう」として(栗田・前掲注48)32頁)。

- 57) 経済企画庁消費者行政第一課・前掲注53)65頁。
- 58) 経済企画庁消費者行政第一課・前掲注53)65-66頁。
- 59) 佐藤典仁=芳川雄磨「IoT 先端技術の法律問題(第1回)自動運転をめぐる法制度の現状と今後の方向性」NBL1157号(2019年)48頁。
- 60) 佐藤智晶「人工知能と法——自動運転技術の利用と法的課題、特に製造物責任に着目して——」青山法学57巻3号(2015年)36頁、栗田・前掲注48)31頁。
- 61) 窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」藤田友敬編『自動運転と法』172-175頁参照(有斐閣、2018年)。
- 62) 山口齊昭「運転者・運行供用者等の人的被害の補償・賠償について」交通法研究46号(2018年)51-52頁。
- 63) 鎌田薫=山口齊昭「製造上の欠陥、設計上の欠陥、警告上の欠陥」升田純編『現代裁判法大系⑧〔製造物責任〕』129頁(新日本法規、1998年)。
- 64) 同様の分類を行うものとして、山口齊昭「自動運転と法的責任」現代消費者法42号(2019年)55頁。
- 65) 浦川・前掲注45)34頁。
- 66) 山口・前掲注62)52頁。
- 67) 鎌田=山口・前掲注63)129頁。
- 68) 浦川・前掲注45)34頁。
- 69) 山口・前掲注62)54頁。
- 70) 今井・前掲注47)46頁。
- 71) 藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」ジュリ1501号(2017年)29頁。
- 72) 藤田・前掲注71)29頁。
- 73) 瀬川信久「消費社会の構造と製造物責任法」岩村正彦ほか編『岩波講座 現代の法13 消費生活と法』204-205頁(岩波書店、1997年)。
- 74) 山口・前掲注64)58頁。
- 75) 山口・前掲注62)54頁。
- 76) 近内・前掲注46)1613頁。
- 77) 佐藤・前掲注60)38頁。
- 78) 山口・前掲注62)53頁。
- 79) 窪田・前掲注12)270頁。
- 80) 経済企画庁消費者行政第一課・前掲注53)70-71頁。
- 81) 浦川・前掲注45)34-35頁。また、古笛恵子は、浦川のように断定的な表現はしていないが、自動運転車のソフトがアップデートされることから、当該ソフトがいつのレベルの時点を基準として欠陥の有無を判断すべきか難しいとしている(古笛恵子「講演会 2018

自動運転に関する損害賠償責任（松見）

- 年10月18日・於青山キャンパス 自動走行における事故の法的責任」青山法学61巻1号（2019年）218-219頁）。
- 82) 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（制度整備大綱）・前掲注3）19頁。
- 83) 山口齊昭は、完全自動運転車が社会的に広く受容された場合、そのような完全自動運転システムはそもそも欠陥のないもので、だからこそ広く受容されることから、そのような「欠陥がないが不完全である」システムから被害が生じても賠償が認められない可能性があるという論述の中でこれを用いている（山口・前掲注64）59頁）。ただし、本稿では、全てのレベルの自動運転車において、システムの故障や制約で事故が生じた場合でも、欠陥判断の基準や基準時によって「欠陥」と評価されないものという意味でこれを用いる。
- 84) 窪田・前掲注61）176-177頁。
- 85) 窪田・前掲注61）176頁。
- 86) 東京地判昭和42年9月27日下民集18巻9・10号941頁。
- 87) ただし、自動運転車に関しては、ソフトの最新のアップデート時を基準とすべきとの見解も示されていた（浦川・前掲注45）34-35頁）。
- 88) この制度を支持するものとして、戸嶋浩二「自動走行車（自動運転）の実現に向けた法制度の現状と課題(下)」NBL1074号（2016年）53頁、浦川・前掲注45）36頁、浦川道太郎「自動運転における民事責任のあり方」法律のひろば71巻7号（2018年）28頁、池田・前掲注45）59頁。
- 89) 「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」（案①）（国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）7-10頁）。
- 90) 藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』277頁（有斐閣、2018年）。
- 91) 浦川・前掲注88）28頁。
- 92) 浦川・前掲注88）29頁、国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）10頁。
- 93) 窪田・前掲注61）192頁。
- 94) 窪田・前掲注61）192頁。
- 95) 窪田・前掲注61）192頁。
- 96) 藤田・前掲注90）278頁。
- 97) 藤田・前掲注90）278頁。
- 98) 藤田・前掲注90）278頁。
- 99) 藤田・前掲注90）278-279頁。
- 100) 自動運転技術の発展を前提に、製造物責任を前面に出すことを支持するものとして、高橋郁夫＝有本真由「自動車システムの法律問題——自動運転を中心に」情報ネットワーク・ローレビュー14巻（2016年）113頁。
- 101) 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が難しいことから、システム供用者責任というものが提案されている。システム供用者とは、自動運転システムを提供するもののことである。「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」とされている。なお、システム供用者責任は「危険責任」に基づく責任であると考えられている（国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12-13頁）。

- 102) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12-14頁。
- 103) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12頁。
- 104) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12-13頁。
- 105) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12頁。なお、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）からも資金プール用のファンドに出資させるという考えも示されている（国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）13頁）。
- 106) 藤田友敬は、自動運転システムの供給者として、自動車メーカーを想定しているが、将来的には自動運転システムの供給者が多様化する可能性にも触れており、「自動車に組み入れる自動運転装置と自動車本体が一体不可分な形で販売される限りは自動車メーカー＝自動運転システムの供給者と考えられるが、そのような製造・販売形態に変化がしない保証はない」と述べている（藤田・前掲注90）282頁）。
- 107) 藤田・前掲注90）281-284頁。前述したように、現行の製造物責任法では製造業者等に対して責任を追及することは困難であり、運行供用者の責任を制限しただけでは製造業者等の責任が前面に出ることはなく、被害者の救済が後退するだけになってしまう。よって、このように自動車メーカーを第一次的な責任主体とするには、運行供用者責任の制限と製造業者等への証明責任の転換がセットで必要になる。
- 108) 藤田・前掲注90）283頁。
- 109) なお、落合誠一は、「運行供用者責任という自賠法三条はもうやめて、自動車の製造者に責任を集中させ」る制度におけるメリットとして主張する（落合誠一「自動運転における損害賠償責任に関する研究会（国土交通省）報告書の基本的なポイントについて」損害保険研究80巻2号（2018年）26頁）。
- 110) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）13頁。
- 111) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）13頁。
- 112) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）14頁。
- 113) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）14頁。
- 114) 藤田・前掲注90）283-284頁。
- 115) 藤田・前掲注90）284頁。技術発展の阻害をまねくとまではいえないとするものとして、近内・前掲注46）1617頁。この点における米国での議論状況について、後藤「自動運転をめぐるアメリカ法の状況」藤田友敬編『自動運転と法』96-97頁参照（有斐閣、2018年）。
- 116) 藤田・前掲注90）284頁。ただし、藤田友敬は、「運行供用者が責任主体となる場合とは異なり、自動運転車を開発・製造できるような自動車メーカーが責任主体となる限り、賠償資力の問題についてはさほど深刻ではなく、法律的な手当ては必要ではないという政

自動運転に関する損害賠償責任（松見）

策判断もあり得る」としている（藤田・前掲注90）284頁）。

- 117) 窪田・前掲注61）191頁，国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）14頁。
- 118) 落合・前掲注109）26頁。
- 119) この制度を支持するものとして，窪田・前掲注52）26-27頁，窪田・前掲注61）193-194頁。
- 120) 「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」（案②）（国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）10-12頁）。
- 121) 藤田・前掲注90）285頁。「ただし自賠責保険料の抛出との関係で，自賠法の改正は避けられない」（藤田・前掲注90）285頁）。
- 122) 藤田・前掲注90）285頁。
- 123) 藤田友敬は，自動車メーカーに自賠責保険料の全部あるいは一部を負担させるという前提でこのような見解を述べている（藤田・前掲注90）285-286頁）。
- 124) 窪田・前掲注61）193頁。
- 125) 落合・前掲注109）22頁。
- 126) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）11-12頁，落合・前掲注109）24頁。池田裕輔「自動運転と保険」藤田友敬編『自動運転と法』260頁（有斐閣，2018年）。
- 127) 国土交通省自動車局（報告書）・前掲注6）12頁，落合・前掲注109）22頁。
- 128) 藤田・前掲注90）286頁。
- 129) なお，池田裕輔は，任意保険の賠償責任条項の被保険者に自動車メーカー等を追加する場合の問題点として指摘する（池田・前掲注126）264頁）。
- 130) 窪田・前掲注61）193頁。しかし，ノン・プロフィット保険とされている現在の自賠責保険の拡張が，そのままでは保険業界に受け入れられないという可能性は残る（窪田・前掲注52）26-27頁）。また，たとえ自賠責保険の保険金の限度額を引き上げても，自動車が停車中に発火し人身損害を与えたような交通事故以外の事故と物損事故については，自賠責保険の対象とはならないので，今後も自動車メーカー等は製造物責任に対する任意保険に加入する必要があるであろう。
- 131) 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（制度整備大綱）・前掲注3）3頁。
- 132) 秋田顕精ほか「〔座談会〕自動運転の現状・課題・展望」Law&Technology 89号（2020年）8頁参照。