

自動運転車普及のための法整備 ～自動運転車が事故を起こした際の責任の所在～

3年1組18番 内田実李

I はじめに

世界中で、自動運転車実用化のための様々な動きがある。自動運転の実現により期待される効果は、交通事故の低減、渋滞の解消・緩和などたくさんある。さらに日本で高齢者が増え人口が減少したことにより、事業用自動車の運転手不足が問題となっていて、それらを解決するためとしても自動運転技術は期待されている。しかし、自動運転技術の開発だけを行っていても、実用化はなかなか難しいという現状がある。それは自動運転車実用化のための法整備が追い付いていないからだ。本論文では、自動運転に関する法律の現状を述べ（II）、自動車損害賠償保障法が自動運転車実用化のためどうあるべきかを示し（III）、自賠法の問題点を解決する可能性のある、製造物責任法に基づく新たな制度について示す（IV）。そしてそれらに基づき、自動運転車普及のための法整備について考察していきたい（V）。

II 自動運転に関する法律の現状

自動運転システムは自動化されている機能によってレベル0からレベル5までの6段階で定義されている。これは SAE International というモビリティ専門家を中心とするアメリカの非営利団体が2016年9月に定めたものだ。レベル1から徐々に自動運転システムが運転に関与するようになっており、レベル1とされるのは自動運転システムによる運転支援、レベル2は部分運転の自動化を可能にした車両だ。レベル3となるのは条件付き運転自動化が可能な車両で、安全運転の監視・対応主体をシステムとする。レベル4には高度運転自動化、レベル5には完全運転自動化を可能とした車両が分類され、いずれも、安全運転の監視・対応主体はシステムだ¹。

2014年には、ジュネーブ交通条約にレベル2までの自動運転を認める規定を加えることが採択された。改正案は以下の通りである。

第8条第6項第2文

車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、国際基準に適合していない場合であっても、運転者によるオーバーライド又はスイッチオフが可能であるときは、第8条第5項及び第10条に適合するものとみなす。²

これは自動運転システムがオーバーライド³か電源切断が可能な場合は、道路交通条約上実用化が許容されるというものだ。だがこれは、未だ施行には至っていない。つまり、自動運転車の走行を現段階では認めることのできない理由があるということである。

このように自動運転に関する法律の改正が、今世界規模で起こっている。そのような状況のなかで、自動運転車の走行を認めることのできない理由の一つとして、自動運転車が事故をおこした際の責任の所在に関する法律が整備されていないという問題がある。この問題を解決するためには自動車損害賠償保障法（以下自賠法）について考えなければならない。自動車の対人事故が起きた場合について、自賠法第3条は次のように定めている。「自己のために自動車を運行の用

¹ 内閣府 戦略的イノベーション想像プログラム（SIP）（2018）「自動走行システム 研究開発計画」
https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/keikaku/6_jidousoukou.pdf（2019年8月27日閲覧）

² 中川由賀（2017）「運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の現状～実験段階から実用段階へ～」
file:///C:/Users/minor/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/141010260104_Nakagawai@R（1）.pdf（2019年8月27日閲覧）

³ 手動運転から自動運転、または自動運転から手動運転への切り替えのこと

に供する者」は、自動車事故により他人を死傷させた場合、被害者に対する損害賠償責任を負わなければならない⁴。しかし自動運転車の場合「自己のために自動車を運行の用に供する者」が一体誰なのかという問題が生じてくる。運転席に座っている人間なのか、自動運転システムなのか、あるいはそれを開発した人間なのかという問題である。事故を起こした際の責任の所在についてこの法律をもとに考えていくことにしたい。

Ⅲ 自賠法のあるべき姿

(1) 自賠法とは

この法律は交通事故の被害者救済を目的として制定された法律である。特に自動運転における課題となるのは自賠法の第3条だ。自賠法第3条は次のように規定している。

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。

これは運行供用者である自動車所有者、自動車運送事業者などに事実上の無過失責任⁵を負担させる法律である。さらに自動車の「構造上の欠陥または機能の障害」による事故についても、運行供用者が責任を負担しなければならない。ただし、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つたこと、②被害者または運転者以外の第三者に被害または過失があったこと、③自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかつたこと、この三要件をすべて証明した場合は、賠償責任を負わないと規定している。

もともとこの自賠法第3条は、ドイツ法をモデルにしている。そのドイツでは2017年3月30日に道路交通法改正案が可決された⁶。同改正法案はレベル3の自動運転車の今後の普及をにらんだもので、ドライバーと車両メーカーの法的責任を明確化した。ドイツにはそれまで、レベル3を想定した自動運転に関する法的な規定がなかつたのだ。このため事故の際の責任の所在は明らかでなく、メーカーが高度な自動運転車を開発しても販売できない懸念があった。事故が起きた際の責任の所在を明確化するため、車両には航空機の「ブラックボックス」⁷に相当する機能の搭載が義務づけられる。これにより運転データを解析し事故がドライバーに起因するのか、それともシステムに起因するのかを判断しやすくなる。システムが原因の場合は製造元が責任を負うことになるという。

このようにドイツでは自動運転車普及に向けて、少しずつではあるが法整備を進めている。やはり自動運転車が事故を起こした際の責任の所在が大きな問題で、その問題を解決するためには必ず自賠法の改正が必要になるのだ。これを受けて、国土交通省自動車局は「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を6回開催した⁸。これにより、日本でも法整備に関する議論は進んでいるが、実際に法改正するまでには至っていない。

現在、ほとんどの自動車事故は運行供用者または運転者のミスに起因しているが、運行供用者または運転者の運転への関与度合いが減少することとなる自動運転においては、運行供用者または運転者のミス以外が原因の事故が増える可能性も考えられる。そこで具体的な自賠法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題はどのようなものであろうか。

⁴ 一般社団法人 日本損害保険協会 ニューリスクP T (2016)「自動運転の法的課題について」(2019年8月27日閲覧) www.sonpo.or.jp/news/file/jidou_houkoku.pdf

⁵ 損害が発生した際に、加害者の過失の有無にかかわらず損害賠償責任を負わせること

⁶ FBC ドイツ経済ニュース (2017)「自動運転の普及にらみ法改正、自動走行時のメール作成などが可能に」(2019年8月27日閲覧) <https://fbc.de/sc/sc39508/>

⁷ これには事故の際に運転していたのがシステムなのか運転手なのか、車両に故障が発生していなかったか、車両がいつどこにあったかという計3種類のデータが記録される。保存期間は原則6ヶ月で、事故後は3年に延長される。

⁸ 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 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000048.html

(2) 自動運転の実用化に向けた自賠法の問題点

現在、自賠法の大きな課題はレベル3及びレベル4の自動運転システム利用中の事故における損害賠償責任をだれが負うかという点だ。レベル2では、加速・操舵・制動のうち、複数の操作をシステムが行うが、事故回避などの責任は運転者に帰属するところから、現行の自賠法の体系での処理が可能である⁹。一方で、ハンドル操作などに加え走行環境のモニタリングまでも自動運転システムに任せていた際の、自動運転システムの欠陥により発生した事故については、従来通り運行供用者が責任を負担することが妥当かという観点から検討しなければならない。このため、中心的に検討すべき対象は、レベル3以上の自動運転システム利用中の事故となるのだ。

そこで国土交通省自動車局の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において以下の問題点が指摘された。

- ① 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。
- ② ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の所有者が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。
- ③ 自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。
- ④ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」について、どのように考えるか。
- ⑤ 地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬、通信遮断等により自己が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥または機能の障害」があるといえるか。¹⁰

①は自動運転システムの欠陥が事故の原因となった場合、自動車所有者、自動車運送業者等が責任を負担することに自動車ユーザーの納得が得られるかということだ。②は自動運転車に対してハッキングが行われ、保有者とは無関係な第三者が事故を起こした場合に誰がどのような責任を負うかということだ。しかし②のような状況には、保有者と無関係な第三者が自動車を窃盗して起こした盗難車による事故の場合のように、「政府保険事業として国の特別会計から被害者の損害を補填する方向だ」ということを政府が示しているため、大きな問題ではない¹¹。③は通常の自損事故の場合、運行供用者または運転者は損害の填補を受けることはできない。しかし運行供用者または運転者の関与度合いが少ない自動運転においては、自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象になるかどうかということである。④は自賠法第3条の免責要件の一つで、「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」とあるが、これが自動運転車の場合は運行供用者の注意義務はどうするのかというものだ。そして⑤は外部データの誤謬、通信遮断等により自動運転システムが誤った判断をして、その結果起こった事故について自賠法第3条の免責要件の一つである「構造上の欠陥または機能の障害」となるかということである。

国土交通省自動車局は主にこれら5つの課題があると指摘した。これらを解決しなければ、自動運転車の普及というのはまだまだ難しいのだ。その中でも「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」で最も多くの議論が行われたのが①についてであった。そこでここでは、特に①の問題について考えてみたい。①の問題を解決するためには自賠法を整備しなければならないが、自動運転車が事故を起こした場合のことを考えると、自賠法を整備しただけでは運行供用者が運行供用者責任を負うだけでなく、製造者が製造物責任を負う可能性もある。なぜなら、その事故の原因が自動運転車の製造過程にあることも考えられるからだ。すると責任関係がより複雑にな

⁹ 福田弥生（2016）「自動運転と損害賠償責任」（2019年8月28閲覧）

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jrctptpj/2016/0/2016_36/_pdf/-char/ja

¹⁰ 国土交通省自動車局（2018）「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」（2019年8月29日閲覧）

<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>

¹¹ 産経ニュース（2017）「自動運転、ハッキング事故は政府保障で 盗難車と同じ扱いで調整」（2019年8月29日閲覧）

<https://www.sankei.com/economy/news/171230/ecn1712300004-n1.html>

り、最終的に誰が責任を負担するのかが問題となるのだ。そこでこの問題を解決するために、自賠法の改正だけでなく、新たな制度を作るということにも目を向ける必要がある。

IV 自賠法の改正で問題は解決するのか

(1) 製造物責任法の重要性

Ⅲ章の(2)で出てきた「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」という問題を解決する一つ的手段として、製造物責任法に基づいた新たな制度を作るというものがある。「製造物責任法とは1994年に制定された法律で、製品使用に伴う被害について、製造者の賠償責任を明確化したもの」¹²である。その中の製造物責任法第3条は、以下のように規定している。

製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第三項第二号若しくは第三号の氏名等の表示をした製造物であつて、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。

したがって、自動車の欠陥を原因とする事故によって損害が発生した場合は、製造業者が損害賠償責任を負うことが考えられるのだ。

そこで、経済産業省・国土交通省は製造物責任法を根拠法とした2つの模擬裁判を実施した¹³。この裁判の争点となったのは、「製造物責任法上の『欠陥』＝『通常有すべき安全性』とは何か」¹⁴であった。この「通常有すべき安全性」とはどんなものなのか、例を紹介する。

常時コンセントに電源プラグを差し込み、主電源を切ることなくリモコンで使用していたテレビがあった。使用頻度はたまに使用する程度であった。このテレビから突然出火した。(中略) 裁判所は最終的に、このテレビには流通時点において「欠陥」があったと確認した。¹⁵

この件では、通常の用法に従い使用しているにもかかわらず、製品の使用に伴って損が生じたということで、当該製品が通常有すべき安全性を欠いていると判断されたのだ。これが通常の自動車だった場合、製造上の欠陥や設計上の欠陥などによって自動車に不備が起きると、その自動車は通常有すべき安全性を欠いていたといえる。さらに「通常有すべき安全性」には、消費者がその製品に対してどんな働きを期待しているかというのも重要になる。

しかしこれを受けてわかる通り、自動運転車に求められる「通常有すべき安全性」が、通常の自動車に対するものとどう違うのかというのが明確でないのだ。これが明確にならなければ、製造者に賠償責任を負わせることは難しい。そのため現行の製造物責任法でも「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」という問題には対処しきれないのだ。そこで、製造物責任法に基づいた新たな制度を作ることについて検討してみたい。

(2) 自動運転普及に向けた新たな制度

これまで述べてきたように、通常の自動車と自動運転車では事故を起こしたときの対応が全く異なってくる。レベル4、レベル5では、運転を主にAIが行うことになる。これでは、自動車の

¹² 製品安全・製造物責任研究会 (2013)

『知っておきたい製品安全・製造物責任の最新動向－製品事故を起こさないために－』(日本規格協会 p.17)

¹³ 経済産業省・国土交通省 (2017)「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」(2019年8月29日閲覧)
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/detakatsuyokiban/dorokotsu_dai4/siryou2-1-1.pdf

¹⁴ 製造物責任法第2条での「欠陥」の定義

条文 ・この法律において「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。

¹⁵ 12に同じ

保有者が事故を回避することは不可能だといえる。そこで、自動運転システムの欠陥による事故が発生してしまった際の迅速な対応のため、大羽宏一は製造物責任法に基づいた制度として以下のものを提案する。

自動車メーカーやソフトウェアメーカーなどの事業者に財源拠出を求め、製造物責任法による欠陥があったものとみなし、定められた額の給付を行うことによって迅速に被害者救済を図ろうとするものである。¹⁶

これは「医薬品副作用被害救済制度」をモデルにしたものだ。「医薬品副作用被害救済制度」とは次のような制度である。

医薬品において、「有効性」と「副作用」とは不可分の関係にあることを踏まえ、医薬品の使用に伴い生じる副作用被害について、民事責任とは切り離し、医薬品の製造業者等の社会的責任に基づく共同事業として、迅速かつ簡便な救済給付を行うものである。¹⁷

この「医薬品副作用被害救済制度」は、医薬品が適正に使用されたにも関わらず副作用が発生し、それによる健康被害を受けた人を迅速に救済することを目的として創設された。実際にこの制度が使われた例として「X線造影剤によりアナフィラキシーショックが生じ、医療費・医療手当・遺族一時金¹⁸・葬祭料が給付された」¹⁹ というものがある。これは50代男性が「イオパミロン注」という造影剤を使用後、アナフィラキシーショックが生じ、死亡に至ったため、医療費などが給付されたという事例だ。さらに、「月経困難症治療剤により深部静脈血栓が生じ、医療費・医療手当が給付された」²⁰ というものもある。これは20代女性が月経困難症治療剤である「ヤーズ配合錠」を使用後に深部静脈血栓症を発症し、入院して治療を行った際の医療費などが支給されたという事例である。

しかしこの制度が創設されたのは1980年だが、2017年度一般国民における認知率は「知っている」10.3%、「名前は聞いたことがある」22.3%、合計32.6%で、医薬品の副作用による被害を受けながらも本救済制度の存在を知らないために請求に至らないケースがあることも考えられている²¹。だが「医薬品副作用被害救済制度」はこのような課題を抱えているものの、確実に医薬品による健康被害を受けた人々を救っている制度といえるだろう。この「医薬品被害副作用救済制度」をモデルにして、被害者の速やかな救済のために可能な限り定額の保障を行うことが望ましいと大羽は言うのだ。

すでにこれに類似した新たな制度を作ることを、2018年に国土交通省自動車局は提示している。それは「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」²² だ。この制度の考え方は、自動運転システムの欠陥による事故が起こった際に、その賠償責任を負担しなければならない可能性のある、自動車メーカーなどに対し保険料を負担させるというものだ。事故が起こったときのために、あらかじめ一定の負担をしておく。そうすることで、実際に事故が起こった際の負担が軽減するのではないかという考え方である。

このどちらの制度も、従来の運行供用者責任は維持しつつ新たに製造物責任法に基づいた制度

¹⁶ 大羽宏一（2017）「自動運転を巡る産業界の動向と今後の社会のあり方」（2019年8月30日閲覧）

https://www.jstage.jst.go.jp/article/giij/79/1/79_105/_pdf/-char/ja

¹⁷ 国税庁「医薬品副作用被害救済 趣旨」（2019年8月30日閲覧）

<https://www.nta.go.jp/law/bunshokaito/hojin/040616-2/03.htm>

¹⁸ 生計維持者以外の方が副作用により死亡した場合に、その遺族に対する見舞等を目的として給付されるもの

¹⁹ 厚生労働省 医薬品・医療機器等安全性情報（2018）「医薬品副作用被害救済制度の概要と制度への協力をお願いについて」（2019年10月5日閲覧） <https://www.mhlw.go.jp/content/11120000/000366075.pdf>

²⁰ 19に同じ

²¹ 19に同じ

²² 10に同じ

を作ろうというものだ。これまで述べてきたように、自動運転車による事故が起きた際の責任関係はとても複雑である。それによって自動運転車が普及するためには、現行の自賠法では対応しきれないことが明らかなのだ。そこで自賠法を改正してしまうのではなく、自動運転車にも対応できるような損害保証制度を作っていこうという考えなのである。

V 自動運転車普及のためにできること

普及することによるさまざまな効果が期待されている自動運転車だが、多くの人が安心して乗れるようになるためには、未だにたくさんの課題が残っている。本稿で主に取り上げた「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」というのも、その課題の一つだ。自動運転中の事故における賠償責任については、運転者、自動車メーカー、システム製造者などの多くの人が不安視しているのだ。これに対し政府は、2018年3月に以下のような方針を発表した。

自動運転中の事故の賠償責任は自動車損害賠償責任保険（自賠責）では原則、所有者にあると確認した。一般の自動車と同じ扱いだ。メーカーの責任は車のシステムに明確な欠陥がある場合のみとする。自賠責に関する方針が定まったことで、民間の任意保険の設計も進む見通した。²³

しかしこれを見ると、前述したように「明確な欠陥」とは何か曖昧なため、やはり所有者の負担が大きすぎるのではないかと推測される。自動運転車の欠陥による事故の賠償責任を原則、所有者が負担すると定めただけでは、自動運転車の普及にはつながらない。そこで、だれもが安心して自動運転車に乗るためには、自動運転中の事故に迅速に対応できる新たな制度を作ることが必要だと考えられるのである。

(7215文字 原稿用紙18.0枚相当)

²³ 日本経済新聞（2018）「自動運転中の事故、車の所有者に賠償責任 政府方針」（2019年8月31日閲覧）
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO28805990Q8A330C1MM8000/>

【参考文献及び関連URL】

- ◆製品安全・製造物責任研究会（2013）『知っておきたい製品安全・製造物責任の最新動向』日本規格協会
- ◆鶴原吉郎（2018）『EVと自動運転 クルマをどう変えるか』岩波新書
- ◆桃田健史（2014）『アップル、グーグルが自動車産業を乗っ取る日』洋泉社
- ◆一般社団法人 日本損害保険協会 ニューリスクPT（2016）「自動運転の法的課題について」
(http://www.sonpo.or.jp/news/file/jidou_houkoku.pdf)
- ◆大羽宏一（2017）「自動運転を巡る産業界の動向と今後の社会のあり方」
(https://www.jstage.jst.go.jp/article/giij/79/1/79_105/_pdf/-char/ja)
- ◆経済産業省・国土交通省（2017）「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」
(https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/detakatsuyokiban/dorokotsu_dai4/siryou2-1-1.pdf)
- ◆厚生労働省 医薬品・医療機器等安全性情報「医薬品副作用被害救済制度の概要と制度への協力をお願いについて（2018年）」
(<https://www.mhlw.go.jp/content/11120000/000366075.pdf>)
- ◆国税庁 「医薬品副作用被害救済 趣旨」
(<https://www.nta.go.jp/law/bunshokaito/hojin/040616-2/03.htm>)
- ◆国土交通省自動車局（2018）「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)
- ◆内閣府 戦略的イノベーション想像プログラム（SIP）（2018）「自動走行システム 研究開発計画」
(https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/keikaku/6_jidousoukou.pdf)
- ◆中川由賀（2017）「運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の現状～実験段階から実用段階へ～」
([file:///C:/Users/minor/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/141010260104_Nakagawai@Rêj%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/minor/AppData/Local/Packages/Microsoft.MicrosoftEdge_8wekyb3d8bbwe/TempState/Downloads/141010260104_Nakagawai@Rêj%20(1).pdf))
- ◆福田弥生（2016）「自動運転と損害賠償責任」
(https://www.jstage.jst.go.jp/article/jrctptpj/2016/0/2016_36/_pdf/-char/ja)
- ◆FBC ドイツ経済ニュース（2017）「自動運転の普及にらみ法改正、自動走行時のメール作成などが可能に」
(<https://fbc.de/sc/sc39508/>)
- ◆産経ニュース（2017）「自動運転、ハッキング事故は政府保障で 盗難車と同じ扱いで調整」
(<https://www.sankei.com/economy/news/171230/ecn1712300004-n1.html>)
- ◆日本経済新聞（2018）「自動運転中の事故、車の所有者に賠償責任 政府方針」
(<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO28805990Q8A330C1MM8000/>)