

自動運転における民事上の責任に関する考察

板垣 太郎¹

概要：本稿は自動運転における民事上の責任について若干の考察を行うものである。今日、自動車の自動運転の議論は、完全自動運転についてまで論じることが一般的となりつつある。また、自動運転車に関する法律問題も同じように活発に議論されている。しかし、自動運転車に対応した法整備はまだ始まったばかりである。そこで、本稿では、自動運転に関する法律問題のうち、現行法の下で採用することが可能または可能となると考えられる自動運転システムをおもな題材として、そうしたシステムが採用される法律上の根拠、事故が生じた場合の民事上の責任について考察する。

キーワード：自動運転，自賠法，製造物責任法，ジュネーブ道路交通条約，ウィーン道路交通条約

A Study on Civil Liability in Autonomous Driving

Taro Itagaki¹

Abstract: This paper will give some consideration on civil liability in autonomous driving. Today, autonomous driving of cars is not uncommonly discussed about fully autonomous operation. Legal issues concerning autonomous driving vehicles are also actively debated. However, the law maintenance corresponding to autonomous driving has just begun. Therefore, in this paper, I focus on the autonomous driving system, which is considered to be possible or possible to be adopted under the current law, consider the legal grounds in which the autonomous driving system was adopted, and the civil liability in the event of an accident.

keywords: autonomous driving, civil liability, products liability, Convention on Road Traffic

2018年5月12日受付，2018年5月25日採択

¹ 長崎県立大学：〒858-8580 長崎県佐世保市川下町 123

¹ University of Nagasaki：123 Kawashimo-cho, Sasebo, Nagasaki 858-8580, Japan

1. 問題の所在

自動車の自動運転について、いわゆる完全自動運転²まで視野に入れて論じることが一般的となりつつある今日では、それに関する法律問題もまた活発に議論されている。自動運転技術が進展する中、たとえば自動運転の一つである衝突被害軽減ブレーキなどはすでに普及しているものと言うことができ、それに関する研究もなされている³。しかしながら、「自動運転技術の進展によって、自動車の運行にかかる既存の法制の見直しが迫られる可能性がある。道路交通法のような行政法規のみならず、刑事責任や民事責任に関するルールについても検討が必要である。しかし…自動運転に対応した法整備の検討は、まだ始まったばかりである⁴」といわれるように、今後現れる

² 自動運転化のレベルとその定義について、わが国では今後 SAE (Society of Automotive Engineers: SAE とは、標準化活動などを行う、米国における自動車に関する技術者団体である) レベルが採用されることになると考えられるが (IT 総合戦略本部新戦略推進専門調査会データ活用基盤・課題解決分科会道路交通ワーキングチーム第 1 回会合議事要旨 8 頁。藤原静雄「自動運転をめぐる議論の現在と法的論点の概観—2017 年 5 月」法律のひろば 70 巻 5 号 (2017 年) 56 頁注 5)、ここではそのレベル 4 以上を指す。

³ これについて論じるものとして、窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任—衝突被害軽減ブレーキを素材とする現在の法律状態の分析と検討課題」ジュリスト 1501 号 (2017 年) 30 頁以下、同「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』(有斐閣、2018 年) 159 頁以下がある。

⁴ 藤田友敬「特集にあたって」前掲ジュリスト 1501 号 14 頁。また、藤田教授が編者として発表された、前掲注 (3)『自動運転と法』は、そうした問題意識から、自動運

であろう自動運転車の自動化のレベルによっては、現行法上の分析だけではなく、さまざまな分野の法的環境を整備する必要があることも予想される。しかし、自動運転に関するそれらの問題について、すべてを一度に論じることはきわめて困難である。そこで、本稿ではそのようなさまざまな問題のうち、現行法の下で採用することが可能または可能となると考えられる自動運転システムについて、そのシステムを使用した自動運転車による事故が生じた場合の民事上の責任について若干の考察を行う。

2. 自動車損害賠償保障法との関係

自動運転に関する法律上の論点整理の方法はいくつかあるが⁵、本稿ではまず、自動運転技術を用いた自動運転車の走行において生じた事故による損害に関する問題を中心に検討を行う。

通常、自動車の運行において事故が発生した場合、そこで生じた損害が他人の生命・身体傷害によるものであれば、不法行為責任ではなく、自動車損害賠償保障法 (以下自賠法という) 3 条に基づいて責任が問われることになる。自賠法 3 条は、「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

転をとりまく法制度についてさまざまな観点からきわめて詳細に検討を行うものである。

⁵ 藤原・前掲注 (2) 54 頁。藤原教授はここで、まず自動運転に係る関係者について述べ、さらに国内法との関係の論点について、これを自動走行に係る刑事責任、行政法規上の義務、民事責任に分類して概観するもの、法律上の論点整理をするものなどがあるとしたうえで、後者の観点から、具体的な法律上の論点を挙げられる。

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」と規定している。この規定によると、自賠法上の損害賠償責任を負う責任主体は「自己のために自動車を運行の用に供する者」（以下運行供用者という）である。また、自賠法 3 条但書では「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」と規定されており、運行供用者がその責任を免れるためには、そのすべての要件（いわゆる免責の 3 要件）を証明することが必要となる。

これに対し、事故による損害が他の車両や建造物等に関する物的損害であれば、また、他人の生命・身体傷害によって生じた損害であっても自賠法 3 条の適用がない場合（「運行」によって死傷させたと評価されない場合や、「他人」が被害者でない場合）であれば、その運転者の責任は民法 709 条に基づいて問われることになる。

以上の法制度のうち、とりわけ自賠法 3 条が自動運転においても同様に適用されるかについては解釈によることになろう。すなわち、自賠法の適用により運行供用者が責任を負うためには、自動運転車においても自賠法が前提とする枠組みを用いることができるかと評価される必要がある。そうした評価を行う前提として、自動運転の自動化のレベルに応じた検討が必要であるが、自動化のレベルとその定義については図表 1 のように整理される。そこで、以下では運行供用者責任における「運行」と「運行供用者」について、自動化のレベルと照ら

し合わせて検討を加える。

図表 1：自動運転レベルの定義概要

レベル	概要	安全運転にかかる監視、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	・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	・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	運転者
SAE レベル 2 部分運転自動化	・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	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	・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	・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

転自動化	・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	
SAE レベル5 完全運転 自動化	・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。(IT 総合戦略本部新戦略推進専門調査会データ活用基盤・課題解決分科会道路交通ワーキングチーム第1回会合資料3、14頁より引用)

2.1 「運行」について

自動運転車による事故について自賠法3条を適用するためには、自動運転車についても「運行」が認められるか、自動運転の場合の「運行供用者」をどのように考えるかなどの問題がある⁶。これらの問題は上述の自動運転レベルに応じて検討されることになる。

まず、「運行」については、自賠法2条2

⁶ 国土交通省自動車局内の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」第2回の資料2、2頁では、主な論点として、「①自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。②所有者等が運転しない自動運転は、「運行」と認められるか。③自賠法の保護の対象である「他人」について、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「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」について、どのように考えるか。」ということが述べられている。

項が「この法律で「運行」とは、人又は物を運送するとしなにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう」と規定しており、SAEレベル3以上において、システムがすべての運転タスクを実施している完全自動運転状態の自動車についてもまた、この定義をみたと解し、まして特定の間が運転に関与する場合にはこれに該当することは疑いがないとする見解がある⁷。自動運転車の走行が「運行」に含まれるかは、走行が自動車の固有装置の操作に該当するかがポイントであると考えられるが⁸、「当該装置の用い方に従い用いる」との文言を考慮すると、場合により遠隔的に操作するようなことがあっても、完全自動運転状態の自動車の走行が「運行」に該当すると考えることに問題はないように思われる。

2.2 「運行供用者」について

運行供用者に該当するか否かは、自動運転車による事故について自賠法上の責任主体を決定するうえできわめて重要である。運行供用者とされる者は、通常は保有者、すなわち、「自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供するもの」（自賠法2条3項）であるが⁹、自賠法3条における運行供用者は、「自己のために自動車を運行の

⁷ 藤田友敬「自動運転と運行供用者の責任」前掲注(3)『自動運転と法』134頁。

⁸ いわゆる固有装置説に立つ場合（「自動運転の法的課題について」（一般社団法人日本損害保険協会ニューリスクPT、2016年6月7頁。なお、ここではGPS等の車外インフラは固有装置に含まれないとしている）。

⁹ 前掲「自動運転の法的課題について」2頁。

用に供する者」であり、保有者よりも広い概念である。それゆえ、運行供用者に該当する者としては、保有者のほかに非保有者が含まれることになる。また、判例は運行供用者を「自動車の使用についての支配権（運行支配）を有し、かつ、その使用により享受する利益（運行利益）が自己に帰属する者」であるとする¹⁰。

自動運転における運行供用者について言えば、そもそも自動車の運行について指示・制禦をなすべき地位にある者がいる場合には、他人が車両を運転する場合にも運行支配と運行利益が帰属すると認める判例がある¹¹。このことから、完全自動運転の場合を含め、自動運転装置を利用して走行させる者に運行支配が認められても何ら不思議ではなく、運行供用者が存在しなくなるということはないとする見解がある¹²。この見解によれば、現行法上も SAE レベル 5 にいたるまでの自動運転車について従来の解釈を適用することが可能であるように思われる。そうであるとすれば、「運転者」（自賠法 2 条 4 項）が存在しない完全自動運転の場合であっても、運行供用者責任については追及しうることになる。運行供用者の責任に関する自賠法上の制度は、運行に際して一定程度は必然的に危険が存在する自動車を支配し、それにより利益を得ている者に責任を負わせるべきことに根拠があると考えられることから¹³、そのように解す

ることは問題がないように思われる。

しかし、現行法においても従来の解釈が可能であると考えられる一方、日本損害保険協会「自動運転の法的課題について」3 頁では、無人運転を含め、加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーが全く関与しないレベルの自動運転車について、「ドライバー」という概念はないことから、このレベルの自動運転車は、従来の自動車とは別のものとして捉えるべきであるとし、損害賠償責任のあり方については、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など、自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえで論議する必要があるとする¹⁴。

2.3 「自動車」について

運行供用者責任が問われるのは、運行供用者とされる者が「自動車」を運行の用に供することが必要であるが、この「自動車」に自動運転車は含まれるだろうか。これについて、自賠法 2 条 1 項は「自動車」の定義として、「道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 2 条第 2 項に規定する自動車（農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車を除く。）及び同条第 3 項に規定する原動機付自転車をいう。」と規定している。道路運送車両法は自

頁。

¹⁴ 藤田教授は自動運転レベルが高度になった場合にも、誰が運行供用者になるか解釈上の問題が生じることはありうるが、運行供用者が存在しないということではなく、自動運転車には自賠法がそもそも適用できないとか、自賠法上の責任主体がなくなることではないとする（藤田・前掲注（7）135-136 頁）。

¹⁰ 最判昭和 43 年 9 月 24 日民集 92 号 369 頁。

¹¹ 最判昭和 45 年 7 月 16 日民集 100 号 197 頁。

¹² 藤田・前掲注（7）134 頁。

¹³ 松坂佐一『民法提要債権各論（第 5 版）』（有斐閣、2001 年（オンデマンド版））324

自動車と原動機付自転車を区別して規定しているところ、自賠法は両者を同様に「自動車」として扱うものであるが、道路運送車両法2条2項の自動車の定義は「原動機により陸上を移動させることを目的として製作した用具で軌条若しくは架線を用いないもの又はこれにより牽引して陸上を移動させることを目的として製作した用具であつて、次項に規定する原動機付自転車以外のものをいう。」としている。運転者が存在するか、また、運転者により実際に操縦されているかなどは定義上要件とされていないため、自動運転車もその自動化のレベルとは無関係に、自賠法2条1項に規定される「自動車」に含まれると考えられる¹⁵。

3. 交通条約との関係

自賠法が自動運転車についても適用されるとしても、そもそも自動運転車はいかなる自動化のレベルにおいて運行することができるのだろうか。この問題を考えるためには、道路交通に関する国内の法規制だけではなく、それが前提とする道路交通に関する国際的合意をもあわせて考察しなければならない。わが国が加盟するジュネーブ道路交通条約は、8条1項において、「一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。」と規定し、また、同条5項において「運転者は、つねに、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない」

¹⁵ 藤田・前掲注(7) 133頁。

と規定する。さらに10条は、「車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない。また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。運転者は、状況により必要とされるとき、特に見とおしがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない」としている。このことからわかるように、ジュネーブ交通条約では、運転者が車両の操作に全く関与しない状態は前提とされていないことが明らかとなる¹⁶。

また、ドイツ等が加盟するウィーン道路交通条約においても、8条1項は「あらゆる走行中の車両か連結車両には、運転者がいなければならない」と規定し、同条5項は「あらゆる運転者は、常に、車両を制御するか、又は動物を誘導しなければならない」と規定している。

以上のことから、ウィーン道路交通条約においても、運転者は車両の操作に関与することが前提となっている。それゆえ、自動運転についても、運転者のコントロール下にあることが必要となる¹⁷。

両条約のうち、ウィーン道路交通条約については、2016年3月に修正条項が発効している¹⁸。この改正案は、8条5項について、

(a)、(b)の条項を追加するものである¹⁹。これらはそれぞれ、「(a) 車両の運転方法に影響する車両システムは、その構造、装着

¹⁶ 藤原・前掲注(2) 52-53頁。

¹⁷ 藤原・前掲注(2) 53頁。

¹⁸ 金岡京子「自動運転と民事責任をめぐるドイツの状況」前掲ジュリスト1501号46頁。同「自動運転をめぐるドイツ法の状況」前掲注(3)『自動運転と法』42頁。

¹⁹ 大羽宏一「自動運転を巡る産業界の動向と今後の社会のあり方」損害保険研究79巻1号(2017年)125頁。

及び使用の条件が、その車両に装着又は使用される可能性のある車両、装置、部品に関する国際法に準拠している場合は、本項及び第13条第1項に適合しているものとみなす。」(b) 車両の運転方法に影響する車両システムであって、構造、装着及び使用の条件が、前述の国際法に準拠していないものは、そのシステムに対し運転者が操作介入またはスイッチオフできる場合は、本項及び第13条第1項に適合しているものとみなす」と規定している²⁰。

以上に述べたウィーン道路交通条約の改正と同様の改正は、ジュネーブ道路交通条約においても検討されている²¹。ただし、上述の改正は、「車両には運転者がいなければならない」および「運転者は車両を制御しなければならない」ということに適合したものである。したがって、SAE レベル 4 以上の自動運転については、条約上は認められないことになる。また、わが国の道路交通法 70 条は、「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」と定めている。この規定をはじめ、道路交通法はジュネーブ道路交通条約を前提にしていると考えられるため、同法にお

²⁰ 内閣官房情報通信技術 (IT) 総合戦略室「官民 ITS 構想・ロードマップの記載事項に係る主な進捗状況 (詳細) (安全運転支援・自動走行システム関連)」平成 27 年 2 月 6 日 14 頁を参照。

²¹ 前掲「官民 ITS 構想・ロードマップの記載事項」14 頁、大羽・前掲注 (19) 126 頁。しかしながら、ジュネーブ道路交通条約は本稿執筆時 (2018 年 4 月) においても改正施行されていない。

いてもまた、SAE レベル 4 以上の自動運転については認められないと考えられる²²。

4. 遠隔型自動走行システムと交通条約

ジュネーブ道路交通条約において、また、わが国の道路交通法が当該条約を前提としている以上、現状では SAE レベル 4 以上の自動運転の実用化はできないことになる。しかし、「車両には運転者がいなければならない」ということは、常に運転者が車両の内部にいなければならないことを意味するものではないとも考えられる。そもそも、ジュネーブ、ウィーンの両道路交通条約ができた時点で、車両の外に運転者がいる、または運転者が不在のまま自動車が走行することなど考えられなかったことから、車両のコントロールが車外から可能であれば、その者が運転者として車両にいると考えてもよいと思われる。そこで、わが国も正式なメンバーとして参加した、国際連合欧州経済委員会 (UNECE) 道路交通安全作業部会 (WP1) が第 72 回会合で、「自動運転車両の実験について、車両のコントロールが可能な能力を有し、それが可能な状態にある者がいれば、その者が車両内にいるかどうかを問わず、現行条約の下で実験が可能」という自動運転に関する非公式作業グループ (IWG-AD) の協議結果が報告され、WP1 として了解された²³。またこれにより、わが国においても遠隔型自動走行システムの公道実証実験を可能とするべく対応がなされ

²² 藤原・前掲注 (2) 53 頁。

²³ 警視庁交通局「自動運転をめぐる最近の動向と警察庁の取組について」平成 28 年 6 月 11 頁。緒方延泰・嶋寺基「自動運転をめぐる規制上の問題」前掲注 (3)『自動運転と法』118 頁。

ることとなった²⁴。

5. 遠隔型自動走行システムの法的問題

ジュネーブ道路交通条約がウィーン道路交通条約と同様に改正されるならば、わが国でもまた、システムによる自動運転時に運転者の操作への介入またはスイッチオフを認めることにより、運転者による操作があったとみなされることになろう。そして、前述のように、遠隔型自動走行システムについては現行条約下での実験が可能であることが確認され、わが国でもそれを受けて、公道実証実験に関する取り組みが始まっている。こうした状況から、SAE レベル 3 にいたる自動運転レベルの自動運転車が存在するものとして、さらにそこに遠隔型の自動走行システムが導入されるという場合²⁵を想定して問題を検討する必要があるように思われる。そこで、以下では SAE レベル

²⁴ 藤原・前掲注 (2) 53 頁。

²⁵ 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「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017～多様な高度自動運転システムの社会実装に向けて～」平成 29 年 5 月 30 日 7 頁では、遠隔型自動運転システムにおいて、車両外に「利用者」（ドライバーに相当する者を含む）が存在する場合の、その役割について、自動運転レベルに応じた説明がなされている。すなわち、「SAE レベル 2 では、「遠隔ドライバー (Remote Driver)」が、遠隔にて、監視・操作。SAE レベル 3 では、遠隔に存在する「作動継続困難な場合の運転者 (DDT Fallbackready User)」が、システムの介入要請時において、遠隔運転者となって監視・操作。SAE レベル 4 では、遠隔に存在する「運行発令者 (Dispatcher)」(仮訳。正式な訳語は今後検討) が、車両が故障した場合など必要に応じ、遠隔ドライバーとなって操作。」としている。

3 を念頭に、通常は運転タスクのすべてに関する自動運転であるが、緊急時やシステムが要求した場合に遠隔による操作またはスイッチオフをする場合について検討する。

5.1 自賠法の適用について

SAE レベル 3 の自動運転では、通常であれば運転タスクはシステムが担うため、運転者は緊急時やシステムが要求した場合のみ、運転タスクを担うことになる。そして、この場合の運転者が車両の外から遠隔的にコントロールするとすれば、走行する自動運転車自体には運転者が存在しない場合がありうることになる。このとき、自賠法 3 条の運行供用者責任については、前述の通り、自動車の運行について指示・制禦をなすべき地位にある者が存在する場合には、他人が車両を運転する場合であってもその者に運行支配と運行利益が認められると考えるならば、そのような場合であっても運行供用者責任は問われうることになる。また、遠隔型自動走行システムを採用する SAE レベル 3 の自動運転車の走行が「運行」に該当するものであると認められるか否かについては、「自動車を当該装置の用い方に従い用いる」という「運行」の定義の文言から、走行が自動車の固有装置の操作に該当するということから認められるということができよう。

5.2 自賠法 3 条但書について

自賠法 3 条の運行供用者責任は、同条但書に規定されるいわゆる免責の 3 要件をすべて立証しなければ免れることはできないとされており、実質的な無過失責任を課すものであるとされるが、その免責の 3 要件

の解釈において、上述のような自動運転車についてはどのように考えられるかが問題となる。

自賠法 3 条但書が規定する免責のための要件は、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つたこと、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、③自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことである。

まず①については、(a) 自動運転装置を利用しつつ安全な自動車運転が行われるように注意する義務と、(b) 自動運転装置を含む自動車の機能を維持するように注意する義務があり、それらの注意義務が尽くされた場合には、自動車の運行に関し注意を怠らなかつたと評価される²⁶。本稿で問題としている遠隔型自動走行システムによる自動運転の場合、(a) については、運行供用者が遠隔操作する運転者と同一人物であるような場合を別とすれば、運行供用者がそのような注意義務を果たすことは難しいため、遠隔操作を行う運転者について判断されることになる。遠隔操作による運転者が、自動運転車の大半の管理を AI に任せ、緊急時などの場合にのみ直接対応するという場合には、その対応にあたっての判断が所与の状況下において適切か否かという点が問題となろう。この場合、どの程度自動運転車の管理を任せきりにし、またそれが許容されるものかということが重要であると思われる。なぜなら、自動運転がなされている間は、運転者はそれが適切になされていると信頼することが通常であると思われる

²⁶ 藤田・前掲注 (7) 137 頁。

からである²⁷。たしかに、SAE レベル 3 においては、運転者は前方注意等、自動運転車の運行に際してさまざまな注意義務を負っていると言えるが、自動運転時は、それを運転者に期待することが困難なことも多いであろう²⁸。また、(b) については、運行供用者が自動車の機能維持について、運行前の整備等（自動運転のためのソフトウェアのアップデート等を含む）に関する注意義務を負うとすることは問題ない。しかし、遠隔操作による運転者においては、もしそれが中央管理的なものであり、個々の自動運転車を直接観察し、機能維持を行うことが困難である場合には、運行時における注意義務の範囲としては、遠隔操作の過程において観察可能な範囲での維持管理に限定されることになろう。

次に③の免責要件について検討する。そもそもこの要件では、構造上の欠陥、ブレーキ故障等の機能障害は、現在の工学技術の水準上不可避のものでないかぎり免責されるものではないとされる²⁹。また、ここでの「欠陥」には指示・警告上の欠陥は含ま

²⁷ 平野晋「AI ネットワーク時代の製造物責任法」福田雅樹・林秀弥・成原慧編『AI がつなげる社会—AI ネットワーク時代の法・政策』（弘文堂、2017 年）285-286 頁は、刑事責任を論ずる場面ではあるが、このことを指摘するものである。

²⁸ 藤田・前掲注 (7) 137 頁では、SAE レベル 3 においては自動運転装置からの要請がないかぎり運転者自らが運転タスクを実行することは予定されておらず、このためにそのような要請がない状態では、自動運転装置に運転を任せていたとしても過失とはされないであろうことが述べられている。

²⁹ 松坂・前掲注 (13) 331 頁。

れないとされる³⁰。自動運転についてみると、もし完全自動運転が実現した場合には、もはや運転者による制動は予定されていないのであるから、自動運転装置だけによって安全な運行ができる状態になっていなければならない、そのような状態になれば、自動車に構造上の欠陥・機能の障害があることになる³¹。それゆえ、欠陥等が技術的に不可避であると言えないかぎり、この要件をみたくことになる。ところで、この免責要件での「欠陥」とは、「製造上の欠陥」と「設計上の欠陥」ということになるが、いわゆる「トロッコ問題」のような場面では、その両者ともに該当しないことがありうる。たとえば、自動車がやっと1台通行できるような幅しかない山道で、路上に突然人が現れたような場合に、それを避けるには右にハンドルを切るしかないが、右はがけになっていて、落ちれば乗員全員無事で済まない場合などがこれにあたる。そのとき、自動運転車が乗員の安全をはかるため、そのまま道を走行して人をはねた場合、その動作は自動運転車のメーカーによる意図的な動作であり、「製造上の欠陥」にあたらぬと言えそうである。他方、乗員の生命の保護を優先してそのような判断をする自動運転車の設計は「設計上の欠陥」とまでは言えないと評価されうるのではないだろうか³²。このように考える場合、③の免責要件は認められることになりうるが、このような結論を直ちに認めることは難しいと思われる。

³⁰ 潮見佳男『基本講義債権各論Ⅱ 不法行為法（第3版）』（新世社、2017年）239頁。

³¹ 藤田・前掲注（7）139頁。

³² 平野・前掲注（27）272-273頁。

これに対し、運転者による制動が一定程度残っているような、完全自動運転にいたらない段階では困難な問題が生じる。自動運転装置が装備されている場合に、それが故障したとしても、自動車としての走行は可能であるため、ただちに自動車に構造上の欠陥・機能の障害があるということは難しいとされる³³。しかし同時に、自動運転装置への運転者の依存が許容される程度により、もしその程度が著しく、自動運転装置が機能しないために自動車としての走行も困難となるような場合には、そのことは構造上の欠陥・機能の障害があると評価される可能性がある。こうしたことを考慮すると、遠隔型自動走行システムにおける運転者であっても、たとえばブレーキなどの自動運転装置が一部故障していたという場合には、ブレーキそのものには問題がなくても、故障により遠隔操作に反応しなくなってしまった場合などでは、運転者はその装置に関係するかぎりでは自動車の操作ができなくなる場合がある。このとき、自動車に構造上の欠陥・機能の障害があると評価される可能性は高いと考えられよう。

5.3 物的損害について

すでに述べたように、自動運転車の事故により発生した損害が他の車両や建造物等に関する物的損害であれば、また、他人の生命・身体傷害によって生じた損害であっても自賠法3条の適用がない場合であれば、その「運転者」の責任は民法709条に基づいて問われることになる。この場合、遠隔操作する運転者の過失については、当該運

³³ 藤田・前掲注（7）140頁。

転者の操作が適切であったかということが問題となる。ただし、前述した自賠法3条但書の「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」について論じたことは、ここでも問題になりうる。過失が認められるために必要な結果発生に対する予見可能性は、自動運転車が自動運転で走行している場合には、運転者にあると言い難い場合が多いのではないだろうか。なお、完全自動運転の場合には、「運転者」がそもそも存在しないことになりうることから、そのかぎりで責任の空白が生じるおそれがある。

6. 製造物責任法との関係

製造物責任法3条は、「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」と規定し、製造物の欠陥により他人に損害を与えた場合の損害賠償責任を定めている。「製造物」とは、「製造又は加工された動産」(2条1項)であり、「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」(2条2項)をいうとされる。このように製造物責任法において「欠陥」が包括的に規定される以前は、「欠陥」は一般的に、①製造物の設計そのものにおける欠陥としての設計上の欠陥、②設計そのものには問題がないが製造工程において設計と異なった

製造物が製造されたという製造上の欠陥、③製造物が適切な指示・警告を伴っていないという指示・警告上の欠陥に分類されてきたが、この分類は現在も有用とされる³⁴。

自賠法3条に基づく責任は、「自動車に欠陥がなかったこと」などの3要件を証明しないかぎり免れることはできない。つまり、自動車に欠陥があったことが明らかであれば、運行供用者が損害賠償責任を負うことになる。自動車の欠陥を原因とする事故の場合に運行供用者の責任を免除し、製造業者の責任とすると、被害者が製造業者の責任であること(自動車に欠陥があったことを)を証明しなければならないため、被害者の負担が大きく、迅速な被害者救済が図れない。したがって、被害者救済の観点から、自賠法においては、自動車の欠陥も含めて運行供用者に損害賠償責任を課しているとされる³⁵。これに対し、あらゆる欠陥や整備修繕ミスなどについても運行供用者が責任を負うということは批判もあるところ、自動運転についても運行供用者責任を第一に考えることは無理があるとして、製造物責任法を基本とする新たな立法的解決の考え方が提唱されている³⁶。

しかし他方では、自賠法3条但書の自動車に欠陥がない場合の免責要件には指示・警告上の欠陥は含まれないため、そのかぎりでは製造物責任法が問題となりうる。また、物損事故の場合には、そもそも自賠法の適用はないため、この場合にも製造物責任法の適用が検討されることになる。

³⁴ 潮見・前掲注(30)168頁。

³⁵ 前掲日本損害保険協会「自動運転の法的課題について」3頁。

³⁶ 大羽・前掲注(19)129頁。

遠隔型自動走行システムを採用する自動運転車との関係ではどうか。SAE レベル 1 から 2 にあたる自動運転車では、たとえば衝突被害軽減ブレーキが機能しないという場合について、ブレーキとしての機能が問題なければ、「欠陥」に関する製造物責任法 2 条 2 項の「当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」の要件をみたすかは必ずしも明らかではない³⁷。これに対し、衝突被害軽減ブレーキが突然誤作動を起こし、急制動がなされ、事故が起きたという場合には、ブレーキの突然の急制動という事態をとらえ、これが自動車として通常有すべき安全性を欠くものであり、ブレーキの欠陥を認めてよいとされる³⁸。

このことから、遠隔自動走行システムを採用する SAE レベル 3 の自動運転車についてみると、自動運転装置の一つとしてのブレーキシステムが機能しないという場合、ブレーキとしての機能が問題なくとも、遠隔操作およびシステムが運転タスクを担っている際に、ブレーキが操作に対して反応しないというようなこともありうる、このような場合、ブレーキの欠陥は認められると思われる。

7. 自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）の適用

自動車による事故を起こした場合、対人事故、対物事故について、適用法令は異なることになる。このうち、対人事故については自賠法による被害者救済が図られている。

るが、加害者の資力を確保することでその救済をより確実なものとするため、こうした事故の損害のてん補を目的とした自動車損害賠償責任保険（以下「自賠責保険」という）の制度が存在する（自賠法 5 条以下）。自賠責保険は、自賠法の整理（運行、運転者、保有者、免責 3 要件等）と連動している。また、そもそも自賠責保険の「自動車」の定義は道路運送車両法に準拠するため（自賠法 2 条 1 項）、対象となる「自動車」に自動運転車が該当するかぎり自賠責保険の対象となる。

したがって、自動運転車の事故による損害についても、自賠法が適用されるかぎり、自賠責保険による補償がなされることになる。しかしながら、SAE レベル 4 以上に該当する自動運転車については、運転者が自動車をコントロールするという前提が崩れることが想定されるため、自賠責保険が本来の目的とする被害者の救済の達成が困難になりうる。

たとえば、自賠法上の責任が認められるためには免責の 3 要件が証明されないことが必要であるが、完全自動運転の場合、むしろ運転者等にはなんら責任がないということがありうるため、運転者等に責任が少しでも認められるような場合にならなければ保険保護が与えられないという事態が発生しうる。

8. おわりに

交通条約の解釈や改正の議論、それを受けた国内法の整備や実際の取り組みから、遠隔型自動走行システムを採用する SAE レベル 3 の自動運転車が、現状では試験としての取り組みに限定されるものの、許容さ

³⁷ 窪田・前掲注 (3)「自動運転と販売店・メーカーの責任」172 頁。

³⁸ 窪田・前掲注 (3)「自動運転と販売店・メーカーの責任」174 頁。

れることになる。たしかに、わが国では現在のところ、自動運転技術レベルは SAE レベル 3 までに限定されるが、遠隔型自動走行システムについても採用しようということは、わが国における自動運転技術の進展に寄与するものとなりうると考えられる。他方で、これまで論じてきたように、SAE レベル 3 といえども、通常はシステムが運転タスクを担い、システムの要求等に応じて遠隔によりコントロールされるというそのしくみを考えると、実態としては SAE レベル 4 以上において問題となる議論がそのまま該当するようにも思われる（たとえば、「運転者」が車両内に一切いないことをどのように考えるかという問題等）。SAE レベル 4 の自動運転車については、従来の自動車とは異なるものとして考えるべきであるとする見解や、自賠法の適用について慎重になるべきだとする見解もある。しかし、そのような考え方は SAE レベル 3 においても、とくに遠隔型自動走行システムを採用して、運転者が車内に存在しないという場合には、なおさらあてはまるように思われる³⁹。

今後考える問題としては、遠隔操作する運転者は法律上いかなる位置づけが与えられるのかということである。たとえば、自賠法 3 条但書の免責の 3 要件のうち、注意を怠らなかつたということについて、そこでの注意義務の内容について明確化する必要がある。遠隔操作する運転者が行う操作は、通常の自動車に乗車して運転する

者とはまったく異なると思われる。とくに、その者が中央管理的な立場において行動するとすれば、自動運転のシステムオフや遠隔運転者として介入することについて、それをどのように考えるべきか検討が必要であろう。

※なお、本稿脱稿後、後藤元「自動運転車と民事責任」弥永真生・宍戸常寿編『ロボット・AI と法』（有斐閣、2018 年）167 頁以下に接した。この論文では、自動運転車に関係する交通事故に関するドライバー・運行供用者と自動運転車メーカーの民事責任について、現行法を前提とした検討だけでなく、将来的な制度設計の可能性についても検討が行われている。

³⁹ 大羽・前掲注（19）127-128 頁では、AI が運転タスクを行う以上、SAE レベル 3 についても、現行の被害者救済策を再構築すべきであるとする。