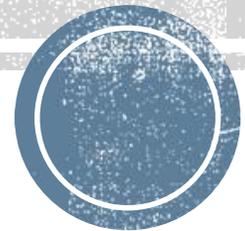
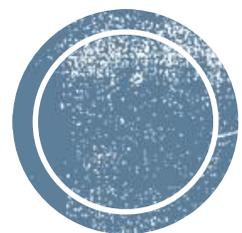


# 自動運転車の事故に関する民事責任 とその帰責原理

2020年2月10日 CASE研究会

名古屋大学法学部 教授 栗田昌裕





# 交通事故の民事責任

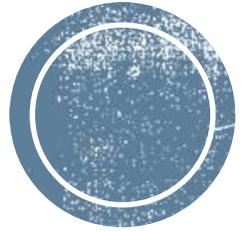


# 法的責任の種類

種類	内容	下位分類	例	根拠法令
行政責任	行政処分を受ける地位	—	免許の取消し	道交法103条2項1号
刑事責任	刑罰を受ける地位	—	過失運転致死傷罪	自動車運転処罰法5条
民事責任	差止めを受ける地位	—	侵害行為の差止め	判例
	損害賠償責任	債務不履行	契約の不履行	民法415条
		不法行為	一般不法行為	民法709条
			特殊不法行為	製造物責任法3条 自賠法3条

# 交通事故の民事責任

責任の種類		法的根拠	責任主体	予想される争点
不法行為	一般不法行為	民法709条	行為者 <ul style="list-style-type: none"> <li>運転者</li> <li>搭乗者</li> <li>保有者</li> <li>製造者</li> <li>開発者</li> <li>販売者</li> </ul>	過失・因果関係
	製造物責任	製造物責任法3条	製造業者等	「製造物」要件 「欠陥要件」
	運行供用者責任	自賠法3条	運行供用者	免責三要件
債務不履行		民法415条	売主	説明義務違反



# 一般不法行為責任

# 一般不法行為責任

## 民法709条（不法行為による損害賠償）

故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

# 一般不法行為責任

民法709条（不法行為による損害賠償）

①故意又は過失によって②他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、  
③これによって生じた④損害を賠償する責任を負う。

# 不法行為責任の成立要件

- ① 行為者の故意又は過失
- ② 権利侵害（違法性）
- ③ ②と④の因果関係
- ④ 損害の発生

- 立証責任は、不法行為の成立を主張する側（被害者）が負担する

# 故意過失（主観的要件）

- 故意
  - 結果の認識と認容
  - 「自分の行為から一定の結果が生じることを知りながら、あえてその行為をすること」（『有斐閣法律学小辞典〔第5版〕）。
- 過失
  - 結果の発生を予見できたのに、不注意で認識しない心理状態（主観的過失説）
  - 結果の発生の予見可能性を前提とした結果回避義務の違反（客観的過失説）

# 過失責任主義

- 損害の発生について故意過失がなければ、損害賠償責任を負わない（消極的側面）
- という原則
  - 刑法では、特別の規定がない限り、故意のない行為は処罰されない（刑法38条1項・過失犯不処罰の原則）。これに対して、民法では、故意と過失を区別する実益に乏しく、故意を含めて「過失」ということがある
- 近代法は、行為の自由を保障するために過失責任主義を採用した
  - 何の落ち度もないのに、たまたま自分の行為が原因となって他人に損害が生じたというだけで損害賠償責任を負うとすれば、行為の自由が制限されてしまう
  - 過失がなければ、他人に損害が発生しても責任を負わないとすることにより、個人の経済的自由や企業の営業の自由を保障した
  - 自由主義の理念と産業の保護や自由市場の育成といった政策目的によって支持された立場

# 過失責任主義

- 消極的側面
  - 損害の発生について故意過失がある場合にしか損害賠償責任を負わないという原則
  - 近代法は、過失がなければ責任を負わないというルールを導入することにより、**行為の自由**を保障しようとした
  - **自由主義の理念と産業の保護**や**自由市場の育成**といった政策目的から支持された立場
- 積極的側面
  - 過失によって他人に損害を与えた者は、その損害を賠償しなければならないという原則
  - 民法は過失責任主義を原則的な**帰責原理**としている

# 過失責任主義の限界

- 現代社会の課題
  - 技術の発展                      過失の証明の困難化
  - 社会の変化                      交渉力や情報の非対称性
- 過失の立証に失敗すれば、被害者は損害賠償を受けられない
  - 被害者の犠牲において産業の保護や自由市場の育成を図るのか
  - 証明が困難なために企業側が責任を免れるのは公平に反しないか
    - 公害訴訟
    - 薬害訴訟
    - 医療事故訴訟
    - .....

# 過失責任主義の修正

- 中間責任
  - 過失の立証責任を転換するもの
  - 被害者は行為者の過失を立証しなくても損害賠償を請求することができ、行為者は無過失を立証できなければ責任を免れない
  - 過失があることは前提とされている
- 代位責任
  - 他人の責任を代わって負担するもの
  - 例えば、使用者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償しなければならない（民法715条1項）
  - 選任監督上の注意を尽くせば免責されるなど（同ただし書）、何らかの過失があることは前提とされている

# 無過失責任（厳格責任）

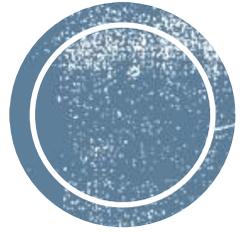
- 故意過失がなくても損害賠償責任を負うもの
- 民法は、**所有者の土地工作物責任**のみを純粹な無過失責任として規定する
  - 土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があることによって他人に損害を生じた場合であって、その工作物の占有者が損害の発生を防止するのに必要な注意をしたときは、所有者がその損害を賠償しなければならない（717条1項）
- 特別法が**特殊の不法行為責任**として無過失責任を規定することがある

# 無過失責任の帰責原理

- 危険責任
  - 社会に対する**危険**を作出する者は、その現実化した損害を賠償しなければならない
  - 危険源を作り出したり、管理している者が責任主体となる
- 報償責任
  - **利益**を上げる過程で他人に損害を与えた者は、その利益から損害を賠償しなければならない
  - 利益あるところに損失もまた帰せしむべし
  - 損害の原因から利益を得ている者が責任主体となる
- 信託責任
  - 信託を裏切った者は、それによって生じた損害を賠償しなければならない
  - 信託に応える義務があることを前提とした帰責原理

# 過失責任主義の修正

種類	名称	根拠法令	帰責原理
中間責任	監督義務者責任	民法714条	危険責任
	使用者責任	民法715条	報償責任
	工作物責任（占有者）	民法717条	危険責任
	動物占有者責任	民法718条	危険責任
	<b>運行供用者責任</b>	自賠法3条	危険責任・報償責任
無過失責任	工作物責任（所有者）	民法717条	危険責任
	<b>製造物責任</b>	製造物責任法3条	危険責任・報償責任・信託責任
	原子力事業者の責任	原賠法3条	危険責任・報償責任
	鉱害賠償責任	鉱業法109条以下	危険責任・報償責任
	大気汚染・水質汚濁の責任	大気汚染25条、 水質汚濁19条	危険責任・報償責任



# 自動運転車と 一般不法行為責任



# SAEレベル

レベル	概要	安全運転に係る監視、対応主体
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 運転自動化なし	◆ 運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
レベル1 運転支援	◆ 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 部分運転自動化	◆ 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 条件付運転自動化	◆ 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 高度運転自動化	◆ 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 完全運転自動化	◆ 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

# 過失

- 客観的過失 予見可能性を前提とした結果回避義務の違反
  - 予見可能性      結果の発生を予見できること
  - 結果回避義務    結果の発生を回避する行為をする注意義務

# SAEレベルと運転者の過失

	SAEレベル		監視対応主体	注意義務の内容
運転支援	SAEレベル1		運転者	安全運転に係る注意義務
	SAEレベル2		運転者	安全運転に係る注意義務
自動運転	SAEレベル3	TOR前	システム	???
		TOR後	運転者	安全運転に係る注意義務
	SAEレベル4		システム	???
	SAEレベル5		システム	???

# SAEレベル1-2

- 安全運転に係る監視対応主体 = 運転者
- 運転者の注意義務 = 安全運転に係る注意義務
  
- 過失の判断基準
  - 従来と同じ
  - 自動運転システムの正常な機能を信頼できる分、運転者の注意義務が軽減されるという主張もあるが（近内京太2016）、疑問がある
- 過失が否定される例
  - ① 予見可能性の不存在                      ブレーキアシストの誤動作による追突事故等
  - ② 回避可能性の不存在                      テイクオーバー操作を受けつけずに発生した事故等

# SAEレベル3 (TOR前)

- 運転者の過失＝安全運転に係る注意義務？
  - 自動運転車の効用を損ねる
  - 事故の程度や発生率がかえって増大するおそれがある
- 運転者は無過失？
  - 事実上、ほとんどの事例で過失が認められないとしても、過失が過失の判断基準そのものは必要になる



# SAEレベル3 (TOR前)

- 安全運転に係る監視対応主体 = システム
- 運転者の注意義務 = 運転交代要請 (TOR) に適切に対応する義務

時期	状況	注意義務	例
TOR前	正常時	TORに適切に対応する注意義務	保持通話及び画像注視の禁止解除 (道交法71条の4の2第2項)
	異常時 (TORを認知できる注意を払っていれば認識し得たであろう明らかな異常)	結果回避義務 (手動制御に切り替える等の適切な対応をとるべき注意義務)	発火発煙 システムの異常終了等

# SAEレベル3 (TOR前)

- TOR前

- 原則

介入要求に適切に対応する義務のみを負う

- 例外

介入要求を認知できる注意を払っていれば認識し得た明らかな異常があれば、  
手動制御に切り替えて、結果の発生を回避する義務を負う

- 過失が肯定される例

- ① 予見可能性の存在

明らかな異常

- ② 回避可能性の存在

手動制御に切り替えれば事故を回避できる

→ 過失の判断基準は変更されていない

(明らかな異常を認識した時点で結果の回避が不可能であれば、過失は否定される)

# SAEレベル3 (TOR後)

- 安全運転に係る監視対応主体 = 運転者
- 運転者の注意義務 = 安全運転に係る注意義務
  
- 過失の判断基準
  - SAEレベル2以下と同じ

# SAEレベル4-5

- 安全運転に係る監視対応主体 = システム
- 搭乗者の注意義務 = なし

- 過失が否定される理由

- ① 予見可能性の不存在                      搭乗者に損害の発生を予見することはできない
- ② 回避可能性の不存在                      搭乗者に損害の発生を回避することはできない

→ 過失の判断基準は変更されていない

(明らかな異常を認識した時点で結果の回避が不可能であれば、過失は否定される)

# SAEレベル4-5

- 過失が肯定される場合

- ① 予見可能性の存在

注意を払わなくても認知できる明らかな異常がある  
車両火災の発生、落雷等（?）

- ② 結果回避義務の違反

搭乗者が損害の発生を回避でき、そうべき義務を負っている  
緊急停車ボタン等の装備＋搭乗者に最低限の安全保持義務を  
設定（?）

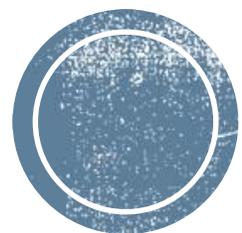
- 自動運行されるバスやトラック等において、遠隔監視も含めて「運転者」を置く義務を設定し、その者に非常時の緊急停車義務を課すことはあり得るかもしれない

# 小括

- 運転者の過失
  - 自動運転システムの高度化にしたがい、運転者の過失が認められる場面が減少していくことが予想される
  - 運転者に過失がなければ、一般不法行為責任は成立しない
- 製造者の過失
  - 車両の製造者や自動運転システムの開発者に過失があれば、これらの者の一般不法行為責任を追及することもできる
  - 車両の製造や自動運転システムの開発に過失があったことや、これらと損害の発生との因果関係を立証することは被害者には困難であり、費用も高くなる

# 小括

- 過失責任の限界
  - 被害者の救済と損害の公平な分配のためには、過失の立証を要しない中間責任や無過失責任の適用を検討する必要がある
  - 運行供用者責任（自賠法）
  - 製造物責任（製造物責任法）



# 運行供用者責任



# 運行供用者責任（自賠法3条）

- 責任主体  
運行供用者（運転者、保有者等）
- 責任要件
  - ① 運行供用者
  - ② 他人の生命又は身体の侵害
  - ③ 運行起因性（運行との因果関係）
- 帰責原理  
危険責任  
（報償責任）
- 賠償範囲  
人身損害
- 保険  
自賠責保険（強制保険）  
自動車保険（任意保険）

# 運行供用者責任（根拠条文）

自動車損害賠償保障法3条（自動車損害賠償責任）

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。

# 運行供用者責任（根拠条文）

自動車損害賠償保障法3条（自動車損害賠償責任）

①自己のために自動車を運行の用に供する者は、②その運行によつて③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、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つたこと並びに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を証明したときは、この限りでない。

# 運行供用者責任の成立要件

- ① 運行供用者性（運行供用者であること）
- ② 他人の生命又は身体の侵害（物損事故の排除）
- ③ 運行起因性（運行との因果関係）

# 運行供用者の定義

- 自己のために自動車を運行の用に供する者（自賠法3条）
  - 保有者 「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」（2条3項）
  - 運転者 「他人のために**自動車の運転又は運転の補助に従事する者**」（2条4項）
- 強制保険
  - **保有者**に運行供用者責任が成立する場合に限り、自賠責保険から支払いを受けられることができる（11条）

# 運行供用者性の判断基準

## 1. 運行支配

- 危険責任
- 「自動車の使用についての支配権」（最判S43-9-24等）、「自動車の運行について指示・制  
禦をなしうべき地位」（最判S45-7-16）
- 運行を容認していれば、自ら運行をしていなくとも、所有者等に運行支配が帰属する

## 2. 運行利益

- 報償責任
- 運行を全体として客観的に観察して所有者のためになされていること

# 運行供用者性の判断基準

- 二元説（判例）
  - 運行支配の帰属と運行利益の有無の両方を要件として運行供用者性を判断する立場
  - 無過失責任の帰責原理として危険責任と報償責任の両方を援用する
- 一元説
  - 運行支配の帰属を要件として運行供用者性を判断する立場
  - 無過失責任の帰責原理として危険責任を重視し、運行利益は運行支配の一徴表に過ぎないとする

# 運行支配の帰属

- 一般的抽象的判断
  - 運行支配・運行利益を権限として有する法的地位を取得した者は原則として運行供用者に当る（抗弁説）
- 「容認」基準
  - 運行を容認していれば、自ら運行をしていなくとも、所有者等に運行支配が帰属する
  - ここでいう容認には、「外形的客観的に見て」「容認の範囲内にあったと見られてもやむを得ない」場合も含まれる（最判H20-9-12）

# 運行支配の帰属（最判H20-9-12）

- 判旨

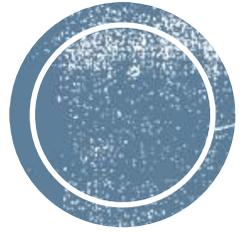
「Xの友人であるAが、深夜、Xが運転するXの父親であるB所有の自動車に同乗してバーに赴き、Xと共に飲酒をした後、バーのカウンター上に置かれていたキーを使用し、泥酔して寝込んでいるXを同自動車に乗せた上、これを運転して追突事故を起こし、Xが傷害を負った場合において、（1）バーに赴いた際のXによる同自動車の運行は、Bの容認するところであり、その運行の後、飲酒したXが友人等に同自動車の運転をゆだねることも、Bの容認の範囲内であったと見られること、（2）Aが帰宅するなどのために上記キーを使用して同自動車を運転することについて、Xの容認があったといえることなど判示の事情の下では、BがAと面識を有していなかったとしても、Aによる同自動車の運行はBの容認の範囲内であったと見られてもやむを得ず、Bは、同運行について、自賠法3条にいう運行供用者に当たる」（集民228-639）

# 運行利益

- 運行利益の帰属は副次的な判断基準であり、運行を全体として客観的に観察して所有者のためになされたものであるといえればよい
- 判例においても、運行利益の有無は副次的な判断基準であり、運行利益の欠缺のみを理由として運行供用者性を否定した例は見当たらない

# 免責三要件（自賠法3条ただし書）

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
  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ったこと
- 免責三要件の立証は極めて困難とされる
  - 自動運転車においても基本的な状況は変わらないものと予想される
    - 自動運転システムや道路管制システムへの外部からのクラッキングによって事故が発生した場合には、免責三要件の適用があり得る
    - この場合には、行為者（クラッカー）について一般不法行為責任を追及すべきことになる



# 自動運転車と 運行供用者責任



# SAEレベル1-3

- 運行支配の帰属
  - 運転者が存在する
  - 所有者等が運転者にその自動車の運行を容認したかどうかによって判断すればよい
  - 自動運転車に固有の問題は生じないものと予想される

# SAEレベル4-5

- 運行支配の帰属
  - 運転者（自賠法2条4項）が存在しない
  - ① 自動運転システムによる運行制御が行われている場合において、運行（自賠法2条2項）の主体は誰なのか
  - ② 自動運転システムによる運行制御が行われているにもかかわらず、運行の容認を基準として、運行支配の帰属を判断して良いのか

# SAEレベル4-5

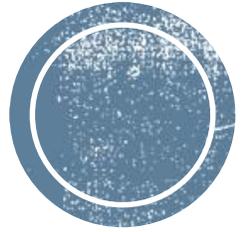
- 自賠償保険との関係
  - 保有者に賠償責任が帰属することを前提とした保険
  - 完全自動運転車と通常の自動車とが混在する過渡期においては、①保有者に賠償責任の成立を認めつつ、②自賠償保険からの給付によって被害者の保護を図るとともに、③損害の発生が自動運転システムに起因する場合には製造業者等への求償を認めることによって調整を図るのが現実的である（国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」（平成30年3月）7頁以下）
- 疑問点
  - SAEレベル4以上の完全自動運転車が十分に普及した社会においても、車両の保有者に無過失責任を課す必要があるのか
  - 危険責任の正当化を担っている運行支配の帰属は、完全自動運転車においても保有者に帰属するのか

# SAEレベル4-5

- 無限定肯定説
  - 「車両の運行を指示・制御すべき立場にあれば、たとえ他人が車両を運転する場合であっても認められる。したがって、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い」（藤田友敬2018）
  - 「会社所有の自動車を従業員が社用で運転する場合に対応する。従業員がAI（自動運転システム）に置き換わったにすぎない」（橋本佳幸2020〔研究会報告〕）

# SAEレベル4-5

- 無限定肯定説への疑問点
  - 他人の運転と自動運転システムによる運行制御の相違
    - ① 所有者には運転者を選任監督する機会はあるが、自動運転システムを選任監督することはできない
    - 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認めなければ、およそ完全自動運転車の便益を享受することができない
    - ③ 自動運転システムを運行を容認された他人とみなすならば、盗難車でも所有者等に運行支配が帰属することになりかねない
  - 自動運転システムのリスクを作出し管理しているのは所有者なのか？
    - A社が開発して提供する自動運転システム a の動作不良によって事故が発生したとき、同じリスクは a を搭載する自動運転車すべてに内在するはずである。それにもかかわらず、たまたま a のリスクが現実化した車両を所有していただけの者に無過失責任を課すべきなのか？
    - 他人に運行を容認していた場合の「事故を起こすような者に運行を容認したのだから仕方がない」「管理が杜撰で誰でも運転できたのだから仕方がない」といった帰責は機能しない



# 製造物責任



# 製造物責任

- 責任主体 製造業者等
- 責任要件
  - ① 製造物
  - ② 引渡し
  - ③ 欠陥
  - ④ 他人の生命、身体又は財産の侵害
  - ⑤ 因果関係
- 帰責原理 危険責任  
報償責任
- 賠償範囲 当該製造物についてのみ生じた損害を除く
- 保険 PL保険（生産物賠償責任保険）（任意保険）

# 製造物責任（根拠条文）

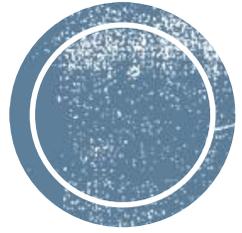
## 製造物責任法3条（製造物責任）

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（根拠条文）

## 製造物責任法3条（製造物責任）

①製造業者等は、②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、③その引き渡したものの④欠陥により⑤他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、⑥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。



# 製造物責任と 自動運転車



# 製造物

- 製造物 「製造又は加工された**動産**」 (法2条1項)
- 動産 「不動産以外の**物**は、すべて動産とする」 (民法86条2項)
- 物 「この法律において『物』とは、**有体物**をいう」 (民法85条)
  
- 自動運転システム (無体物) には製造物責任は成立しない
- 自動運転システムを搭載した車両 (動産) には製造物責任が成立し得る
  - 自動運転システムの欠陥を**自動運転車 (動産) の欠陥**と評価して製造物責任法を適用することは可能と考えられている
  - ただし、責任主体は車両の製造者等であり、自動運転システムの開発には製造物責任は成立し得ない

# 欠陥の種類

## ① 設計上の欠陥

- 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

## ② 製造上の欠陥

- 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
- 自動運転車でも起こり得るが、固有の問題は生じない

## ③ 指示・警告上の欠陥

- 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
- 運行設計領域（ODD）の説明義務違反等は考えられるが、固有の問題は生じない

# 欠陥の判断基準

- 欠陥 「通常有すべき安全性の欠如」 (法2条2項)
- 判断要素
  - ① 製造物の特性
  - ② 通常予見される使用形態
  - ③ 製造物の引渡時期
  - ④ その他当該製造物に係る事情

# 欠陥の判断基準

## ① 自然人基準説

- 事故記録装置（EDR）等を利用して「当該事故時の危険状態の予見能力と回避能力において『平均的な自然人である運転者』と自動走行車の反応時間の優劣を比較する方法」などを採用し、「『平均的運転者よりも安全な運転行動』を満たすか」を一つの基準とすべきである（浦川道太郎2017）
- 交通事故裁判例を欠陥の判断基準として援用できる
- 問題点
  - 自動運転システムの高度化に対応できない
  - 個別の事故に着目すれば「平均的運転者よりも安全な運転行動」を満たしていないことは明白であるが、全体としての事故の程度や事故率は自然人よりも大幅に優れている自動運転システムであっても違法評価を下すことになる

# 欠陥の判断基準

## ② 基準認証説

- 安全基準や安全性評価（基準認証）を基準として欠陥の判断を行うとする立場
- 定式化・数式化しづらい安全性能を斟酌することができる
- 問題点
  - 安全基準や安全性評価（基準認証）は、製造物責任の成否を想定して策定されたものではない。技術の発展を阻害したり、消費者の保護に欠けるおそれは否定できない
  - 工業標準を離れて独自の基準を定立するとなれば、年単位の時間を要することになりかねない

# 欠陥判断の問題点

- 製造物責任法の対象は「動産」（有体物）であり、人工知能やソフトウェアの欠陥は想定していない
  - 過去の裁判例はほとんどが製造物の物的性状又は指示・警告にかかわるもの
  - 周囲の環境と相互作用する自律的なロボットへの適用は想定されていない
- 自動運転システムの欠陥を立証できても、開発者には責任を問えない
  - 車両の製造者等に製造物責任を追及し、車両の製造者等が自動運転システムの開発者に求償し、又は債務不履行責任を追及することになる
  - 危険責任・報償責任による帰責が直接に機能していない
  - 関係者すべてに十分な資力があり、取引費用が十分に低いことを前提とした制度

# 開発危険の抗弁

- 製造業者等が「当該製造物をその製造業者等が引き渡した時における科学又は技術に関する知見によっては、当該製造物にその欠陥があることを認識することができなかったこと」を証明したときは、製造物責任を負わない（製造物責任法4条1号）
- 研究、開発及び技術開発が阻害され、消費者の実質的な利益を損なうことを防ぐ規定だが、ほとんど適用例がない
- 引渡時の科学又は技術に関する知見（最高水準の知識）に照らして欠陥を認識できなかった場合には免責される
  - 引渡後にアップデートが行われるソフトウェアは想定されていない

# 製造物責任の限界

## ① ブラックボックス問題

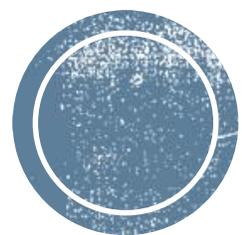
- 第三世代の人工知能は特徴量の獲得が自動化されており、入力と出力の過程が人間には理解できない
- 本来的な欠陥の立証に困難が予想される

## ② 十分に確立されたモデルの不存在

- 自動運転システムの挙動から欠陥の有無を判断するための確立されたモデルが存在しない
- 自然人基準説も基準認証説も限界がある
  - 製造物責任法はソフトウェアの欠陥に適用するように設計されていない

## ③ アップデート

- 引渡時を基準として欠陥の存在を判断すればよい有体物とは異なり、アップデートが行われ、アップデートに起因する事故やアップデートを行わなかったことに起因する事故が生じ得る



おわりに

# 現行不法行為法の限界

- 一般不法行為責任
- 運行供用者責任

過失の認定困難

運行支配の帰属

自動運転システムの高度化に伴い、「自動運転車を所有しているだけで無過失責任を負う」という制度に近似していく

- 製造物責任

欠陥の立証困難

動産（有体物）を対象とする制度設計

# 民事訴訟のデメリット

- 民事訴訟の問題点

1. 加害者（被告）の財産を原資とした損害賠償制度  
→被害者の救済が不十分、不公平になるおそれ
2. 訴訟の長期化、応訴負担の増加
3. 関係者の萎縮により原因究明が十全なものとならないおそれ
4. 過去の損害の補填を目的とし、将来の再発防止を想定していない
5. 法的責任を課される不安から自動運転車の普及を阻害するおそれ

→ 違法評価を前提として特定の者に損害を転嫁するという制度が必ずしも適合的ではない

# 無過失補償制度

- モデル 医薬品副作用被害救済制度、産科医療保障制度
- 方法 補償基金（財団法人）の設立
- 原資 製造業者等の出資
- 補償対象 自動運転システムの運行制御下における事故  
定型的かつ軽微なものに限定すべきか
- 理論的根拠 統計的に一定の割合で不可避免的に生じる事故（外部不経済）を  
無過失補償によって内部化する
- 利点 司法の負担減、紛争の早期解決、迅速な被害救済、情報集約

# 強制保険制度の修正

- 改正点
  - 運行供用者責任の責任主体 →製造者等に拡張
  - 自賠償保険の加入義務者 →製造者等に拡張
- 理論的根拠
  - 運行支配の帰属
- 利点
  - 司法の負担減、迅速な被害救済、情報集約、消費者の不安軽減
- 問題点
  - 過渡期には適合しない（自動化度合いが区々、利用者少数）
  - 継続的な保険料負担に向かない
  - 加入義務者が少数であれば、保険である必要性は乏しい

# 賠償から補償へ

- 賠償                    違法な行為による損害を償うこと
- 補償                    適法な行為による損失を補填すること
  
- 完全自動運転車が十分に普及すれば、避けられない事故は完全自動運転車の普及によって利益を受ける人々全体で負担すべき損失に近くなる
  - 自動運転車の運行を不法行為と評価し、所有者への帰責を原則とすべきなのか
  - 損害の公平な分配という不法行為責任の目的は、一定程度は無過失補償や強制保険によって代替できるし、代替すべきではないか



ご清聴ありがとうございました。

名古屋大学大学院法学研究科  
教授（民法） 栗田昌裕

E-mail: [mkurita@law.nagoya-u.ac.jp](mailto:mkurita@law.nagoya-u.ac.jp)