

自動運転と民事責任の在り方

AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討SWG
第4回 2024年3月29日

東京大学 後藤 元

民事責任制度（損害賠償法）の目的

- 民事責任制度の目的
 - 加害者による損害の内部化を通じた事故・違法行為の抑止
 - 被害者の損害の回復
- 他の手段との補完関係
 - 事故の抑止
 - 刑事罰
 - 行政による安全規制
 - 自動運転車の普及による事故の減少
 - 被害者の損害の補償
 - 社会保障（cf. 予防接種健康被害救済制度）
 - 強制責任保険（cf. 自賠責保険）
 - 任意責任保険
 - 被害者側の損害保険
- 制度設計に際しての課題
 - 自動運転車の開発とその安全性確保・向上のインセンティブを与えるためにはどうすれば良いか
 - 事故総数の減少が期待される中で、それでも発生した事故の被害者の損害をどのように補償するか

自動運転と民事責任：現行法

• 人損

- 自賠法3条の運行供用者責任：厳格責任、免責3要件の証明責任は運行供用者
 - 「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。」
- 自賠責保険（死亡の場合は3000万円）の強制
- 任意自動車保険：対人賠償加入率75.4%（共済含むと88.7%）、無制限が99.6%
- 製造物責任：厳格責任、欠陥の立証責任は被害者側

• 物損

- 民法709条の不法行為責任：過失責任、過失の証明責任は被害者側
 - 自賠法上の運行供用者責任は適用されない
- 自賠責保険なし
- 任意自動車保険（対物賠償加入率75.5%、無制限が96.2%）
- 製造物責任：厳格責任、欠陥の立証責任は被害者側

検討の前提

- レベル4以上の自動運転車を想定
- 利用形態
 - オーナーカー
 - ビジネス利用（タクシー、バス、トラック）
 - 遠隔監視による介入の可能性
 - 十分な付保の義務付けの可能性
 - いずれの場合も運行供用者は存在する
- 自動運転車の利用者に車両メンテナンス・ソフトウェアアップデートの懈怠はない
- 自動運転車の誤作動・機能不発揮の態様
 - プログラム作成時に発見し得た原因による誤作動・機能不発揮
 - ただし、それが事故原因であったことがすぐ判明するわけではない
 - プログラム作成時には発見することが難しかった原因による誤作動・機能不発揮
 - ディープラーニングの結果としての想定外の誤作動・機能不発揮 など

考えられる選択肢と考慮要素

- 考えられる選択肢
 - ① 運行供用者責任を廃止または過失責任化し、その代わりに製造物責任の欠陥の証明責任を転換
 - ② 運行供用者・メーカーのいずれも免責し、メーカー拠出による公的補償基金制度を導入
 - ③ 現行法を維持した上で、運行供用者→メーカーの求償の実効性を確保するための方策を導入
 - 国交省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」報告書(2018)：レベル4までの車両について暫定的に③を採用
- 事故の抑止
 - ①：メーカーによるコストの内部化は実現
 - ②：行政規制の内容次第（事前規制が厳しすぎると開発・実装が阻害される恐れ）
 - ③：求償の実効性次第（運行供用者とメーカーの関係も影響）、行政規制の内容次第
- 被害者の損害の補償：③ ≒ ① > ②
 - ①：欠陥不存在とされる可能性は③よりも高い？
 - ②：自賠償+任意保険の現状と比べて被害者の損害回復の水準が事実上低下する可能性
- ③の場合の運行供用者の納得感
 - 対人・対物無制限の任意保険に加入しても、事故全体が減少するのであれば保険料も減少する？
- 自動運転車の利用形態による違いを設けるか？
- 海外メーカーや輸入者へのエンフォースメント：①②③のどれでも問題に
- 物損については被害者側の損害保険加入に期待？