

特定自動運行装置の製造者の民事責任と保険

東京海洋大学
金岡 京子

1 はじめに

2022年4月、限定地域での遠隔監視のみで、自動運転レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転による移動サービス実現のために改正された道路交通法が公布され、1年以内に施行される予定となっている。改正道路交通法が対象とする無人自動運転移動サービスは、都道府県公安委員会の許可を得た特定自動運行実施者が、遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う特定自動運行主任者を配置し、特定自動運行計画に従って特定運行を実施することとなる¹。

したがって、特定自動運行に用いられる車両を無人で自動運転するためには、レベル4の保安基準を満たす自動運行装置が車両に備わっていること、車両の運行を遠隔で監視する装置が設置されていること、車両登録後も、無線等によるこれらの装置のソフトウェアのアップデートおよびデータの提供が適正に行われ、さらに道路通信インフラが適切に設置運用されていることが前提条件となる。

本報告は、特定自動運行においては、車両製造者および車両にソフトウェア、データを提供する事業者が、運行供用者との協力体制の下で、運行に関与する割合が高くなること、保険者と協力して事故データ収集が可能であること、および最近のEUにおける製造者責任制度の見直し動向を踏まえ、被害者救済および適切な責任配分に応じた保険の在り方について論じることとする。

2 自動運転車両製造者の責任

製造物責任法によれば、製造者は、製造または加工された動産である製造物を引き渡した時期を基準として、その製造物に設計上、製造上、指示警告上の欠陥により、他人の生命、身体又は財産を侵害したとき、これによって生じた損害賠償責任を負うこととなる。したがって、特定自動運行に用いる車両の製造者は、車両の引渡し時に自動運行装置に組み込まれたソフトウェアに係る3つの種類の

¹ 警察庁「特定自動運行に係る許可制度の創設について」[L4-summary.pdf \(npa.go.jp\)](https://www.npa.go.jp/l4-summary.pdf)

欠陥についても、製造物責任法上の責任を負うこととなる。

他方、引渡し後に車両製造者が提供するソフトウェアのアップデート等に起因して自動運行装置に欠陥が生じたことによって、他人に損害が発生した場合、引渡し後に生じた欠陥であるため、製造物責任法の適用はなく、過失責任である不法行為法上の損害賠償責任となる。さらに被害者が、事故原因となった自動運行装置の欠陥を特定して立証することは非常に困難である。

3 自動運転車両の製造者責任についての比較法的検討

約1年前に同様の法改正が行われたドイツでは、特定自動運行における車両製造者の運行への関与を踏まえ、消費者団体を中心として、車両製造者の責任を重くするための制度の構築が主張されている。手法としては、①車両製造者の過失を推定すること、②車両製造者を運転者とみなすこと、③ソフトウェアやデジタルデータおよびそのアップデートも製造物責任の対象とすること、④危険な事故の発生源となり得るAIの操作者に対し、危険責任を負わせること等が検討されている。①は、製造物引渡し後の製造者の製造物監視義務に係る裁判例で確立された立証責任の転換手法であり、②は学説上の主張であり、③および④は、EU指令の改正または新設に関連する主張である。但し②の手法については、製造者が自動車保険の被保険者になることから、自動車保険者が製造者に求償できないこと、製造者でない自動車保有者が全額保険料を負担すること等の問題があるため、実現は困難であると指摘されている。

4 責任分担に応じた保険制度設計

ドイツと同様に特定自動運行主任者を自動車保険の被保険者とし、また自動運行装置のシステム提供者についても自動車保険の被保険者とする手法もあるが、システム提供者への求償の可否、製造者への求償コスト負担の問題がある。

EUで検討されている自動運行装置の製造者責任の厳格化、危険なAIをバックエンドで操作する者の危険責任制度が日本で実現し、かつ、特定自動運行における車両製造者、システム提供者、データ提供者、特定自動運行実施者、自動車保険者、製造者責任保険者の協力体制が確立された場合、製造者が加入する保険から被害者に直接補償する保険制度の設計が可能であると考えられる。