

「国民生活研究」第 64 巻第 1 号（2024 年 7 月）

〔論 文〕

自動運転と製造物責任法

岩 崎 優 貴*

自動運転車両の不具合による事故が生じた場合、自動運転車両のメーカー等が製造物責任を負う可能性がある。

自動運転車両に関する製造物責任の問題としては、「欠陥」の該当性に関する問題、たとえば、自動運転車両の「通常有すべき安全性」、自動車損害賠償保障法との関係、道路運送車両法の保安基準との関係のほか、自動運転車両が外部から受ける情報が適切なものではない場合の法律関係等の問題があり得る。

また、自動運転車両の引渡し後に行われる自動運転車両のソフトウェアのアップデートに不具合があった場合の法律関係についても、「欠陥」の有無が製造物の引渡しの時点を基準に判断されるものとされていることから、議論がある。

そのほかには、「欠陥」等の立証や、自動運転車両が事故を起こした場合の過失相殺等についての議論がなされている。

- 第 1 はじめに
- 第 2 自動運転について
- 第 3 自動運転車両における「欠陥」について
- 第 4 「欠陥」の判断時期について
- 第 5 「欠陥」等の立証について
- 第 6 過失相殺について
- 第 7 おわりに

*いわさきゆうき（消費者庁消費者安全課 課長補佐）

第1 はじめに

自動運転には、運転操作や安全確認の補助、高齢者にとって安全安心で快適な移動の実現、移動手段不足の解決、運転手不足の解決といったことが期待されており¹⁾、その実現を図るべく、自動運転車両の不具合により事故が生じた場合の法的責任について、これまで議論が重ねられてきた。製造物責任法も民事法の 1 つとして、そうした議論において取り上げられることがあったが、自動運転技術が進展するにつれて、製造物責任に係る議論の内容は今後も少しずつ変化することが予想される。そこで、本稿では、現在までの議論状況を踏まえていくつかの論点について思考実験的な考察を試みることにしたものである。

なお、本稿は、筆者個人の執筆当時の個人的な見解によるものであり、筆者の所属する、ないしは所属した組織の見解ではないことを予めお断りしておく。

第2 自動運転について

1 定義

自動運転という言葉の内容については、論者によって様々に表現されており、例えば「加速、操舵、制動のうち複数又は全ての操作を自動車が行う運転」²⁾や、「広い視野を持ったステレオカメラ、レーザーカメラ、ミリ波レーダーなどにより周囲の状況を観察し、それと全地球測位システム（GPS）による位置情報と地図情報を加味し、人工知能（AI）が運転タスクを実行するというもの」³⁾などといった説明がなされている。自動車の操縦が人ではなく車両に委ねられることから、「自動運転」ではなく、「自動走行」という言葉が用いられることも多いが⁴⁾、どのような表現をするにせよ、その意味するところに大きな違いがあるようには思われない。本稿では、自動運転を人の認知、予測・判断、操作を自動車が代替するものとして捉えておくこととするが、重要なのは自動運転という言葉の定義よりもむしろ、自動運転のレベル（運転自動化のレベル）の定義ないし内容である⁵⁾。

¹⁾ 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「自動運転に係る制度整備大綱」3 頁（2018 年 4 月 17 日）。

²⁾ オートパイロットシステムに関する検討会「オートパイロットシステムの実現に向けて中間とりまとめ」（2013 年 10 月）

³⁾ 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 119 頁

⁴⁾ 山口齊昭「自動走行車における欠陥概念とその責任」松久三四彦ほか『社会の変容と民法の課題（下）瀬川信久先生吉田克己先生古稀記念論文集』334 頁（有斐閣、2018）では、「ドライバーが行ってきた運転や操作の一部または全部を機械や AI などのシステムに行わせ、ドライバーが操作の一部又は全部を行わなくとも自動車の走行を可能とするシステム」などと説明されている。

⁵⁾ 道路運送車両法では「プログラム（…中略…）により自動的に自動車を運行させるために必要な、自動車の運行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー並びに当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置であつて、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、かつ、当該機能の作動状態の確

2 自動運転のレベル

ITS（Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム）・自動運転について我が国の方針を示した国家戦略文書である「官民 ITS 構想・ロードマップ」（2021 年 6 月 15 日）⁶⁾において、運転自動化レベルの定義として、SAE International⁷⁾の J3016（2016 年 9 月）及びその日本語参考訳である JAS0TP18004（2018 年 2 月）の定義が採用されている。これによれば、(図) のとおり、自動運転のレベルは 0 から 5 までの段階があり、レベル 0 から 2 までは「運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行」するものとされ、操縦の主体

(図) 運転自動化レベルの定義、対応する車両の名称

レベル	定義概要	操縦の主体	車両の名称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
1	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	運転支援車両
2	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）全ての運転タスクを実行			
3	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）	条件付 自動運転車両 （限定領域）
4	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	自動運転車両 （限定領域）
5	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	完全 自動運転車両

出典：J3016 および ASV 推進検討会資料（2016）、官民 ITS 構想・ロードマップ（2021）参考資料より
筆者作成

認に必要な情報を記録するための装置を備えるもの」を「自動運行装置」（同法 41 条 20 号）として規定している。

⁶⁾ 官民 ITS 構想・ロードマップは、ITS・自動運転について我が国の方針を示した、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にて決定された国家戦略文書であり、2014 年に初めて策定された後、最新状況を踏まえた形で毎年改定を重ね、現在は、これを発展的に継承した「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」が策定されている（2022 年 8 月 1 日デジタル社会推進会議幹事会決定）。

⁷⁾ SAE は、自動車等に関する技術標準化を目的に活動しているアメリカの民間団体である（浦川道太郎「自動運転における民事責任のあり方」法律のひろば 71 巻 7 号 21 頁（2018））。

は運転者となる。レベル 3 から 5 に関しては「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」するものとされ、操縦の主体は「システム」となる。厳密には、レベル 1・2 はあくまでも運転支援であり、自動運転車両と呼べるのはレベル 3 以上の技術が搭載された自動車ということになる⁸⁾。

本稿では、以下、レベル 1 及び 2 の車両を「運転支援車両」といい、レベル 3 以上の車両を「自動運転車両」ということとする。

第 3 自動運転車両における「欠陥」について

1 製造物責任法

- (1) 製造物責任法は、製造業者等が、その製造、加工、輸入等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に、これによって生じた損害の賠償責任を負うことを定めている（3 条）。

製造物責任の要件である「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」をいい、製造業者等が製造物を引き渡した時点を基準に、社会通念に従って決されるものである。「欠陥」は、一般に、製造上の欠陥、設計上の欠陥、指示警告上の欠陥の 3 つに分類して説明されることが多い。

- (2) 製造上の欠陥

製造上の欠陥とは、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をいう⁹⁾。

自動運転車両についていえば、自動運転技術に係るある製品の部材が仕様を満たしていないのにそのまま使われてしまった場合や、製品自体が設計から逸脱しているのにそのまま自動車に搭載されてしまった場合などが、製造上の欠陥の例として挙げられるが¹⁰⁾、自動運転やソフトウェアに関しては製造上の欠陥が生じにくいとの指摘がある¹¹⁾。

設計・仕様どおりに製造されたか否か、という判断の枠組み自体はシンプルなものといえるが¹²⁾、設計・仕様どおりに製造されたか否かを実際に判断することには困難を伴

⁸⁾ 新添麻衣「迫る自動運転レベル 4 時代の民事責任～EU の AI 規制案に見る日本の残課題への対処法 Ver. 2～」SOMPO Institute Plus Report Vol. 82 21 頁

⁹⁾ 消費者庁消費者安全課編『逐条解説・製造物責任法〔第 2 版〕』58 頁（商事法務、2018）

¹⁰⁾ 佐藤智品「人工知能と法—自動運転技術の利用と法的課題 特に製造物責任に着目して—」青山法学論集 57 巻 3 号 36 頁（2015）

¹¹⁾ 現在の自動車の製造過程では品質管理システムが導入されており、製造上の欠陥は生じにくくなっているとの指摘（佐藤・前掲注 10）36 頁）や、ソフトウェアは完全にコピーされるものであるため製造上の欠陥が生じることは考えにくいとの指摘がなされている（株式会社テクノバ「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究報告書」12 頁（2020 年 3 月））。

¹²⁾ 栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法律時報 91 巻 4 号 31 頁（2019）では、製造業者等の設計・仕様を基準として欠陥の有無を判断すればよく、自動運転車両に固有の問題はないと指摘されている。

う場合もあると思われる¹³⁾。

(3) 設計上の欠陥

ア 設計上の欠陥とは、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をいう¹⁴⁾。

例えば、自動運転システムの想定どおりに作動したが、これにより事故が起こった場合には、設計どおりに車両が作動しているため製造上の欠陥の問題とはならず、事故を起こした自動運転システムの設計上の欠陥の有無が問題となる¹⁵⁾。

製造上の欠陥については、設計・仕様どおりに製造されたか否かという点が重要となるのに対し、設計上の欠陥については、製造者が安全だと判断した設計が「通常有すべき安全性」を満たすか否かという規範的な評価が重要となる¹⁶⁾。

設計上の欠陥の有無の判断基準については、一般に、消費者の期待する基準から逸脱している場合に欠陥を認める考え方（消費者期待基準説）と、当該製品の効用と危険とを比較衡量して、危険が効用を上回る場合に「欠陥」を認める考え方（危険効用基準説）があるといわれている¹⁷⁾。

イ 消費者期待基準説的な視点に立つものとしては、『『平均的運転者よりも安全な運転行動』を満たすか』を基準とする考え方¹⁸⁾や、ドライバーが運転していた場合と同じような安全性を有していれば「通常有すべき安全性」を有するとする考え方¹⁹⁾がある。

ウ 他方、危険効用基準説的な視点に立つものとして、ある個別の場面における自動運転システムによる作動が通常より危険なものであったとしても、あらゆる場面を平均して総合的にみれば、人間のドライバーの運転よりも安全になっている場合には欠陥がないとする考え方がある²⁰⁾。

¹³⁾ 故障と仕様の線引きの難しさを指摘するものとして、山口齊昭「運転者・運行供用者等の人的被害の補償・賠償について」交通法研究 46 号 52 頁（2018）。

¹⁴⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）59 頁

¹⁵⁾ 山口齊昭「自動運転と法的責任」現代消費者法 42 号 55 頁（民事法研究会、2019）

¹⁶⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）59 頁

¹⁷⁾ 山口・前掲注 4）342 頁。設計それ自体が極めて安全性の高いものであれば、設計から多少逸脱してもなお「通常有すべき安全性」が認められる場合もあり得る。このことからすると、消費者期待基準説と危険効用基準説といった安全性の判断基準は、製造上の欠陥の場合にも用いることができるとされる。消費者期待基準説と危険効用基準説の考え方が、製造上の欠陥、設計上の欠陥、指示・警告上の欠陥のいずれの類型についてもかかわりうるものであることを指摘するものとして、伊藤崇『製造物責任における欠陥の主張立証の実務』15 頁（民事法研究会、2015）。

¹⁸⁾ 浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099 号 34 頁（2017）。なお、佐藤・前掲注 10）37 頁は「少なくとも、運転支援技術と比較して安全性と走行性が向上し、合理的な価格にもかかわらず事故の発生確率が減少するのであれば、従来の自動車との比較において設計上の欠陥が認められることは難しい」と述べている。

¹⁹⁾ 山口・前掲注 13）52 頁

²⁰⁾ 山口・前掲注 15）55 頁、栗田・前掲注 12）32 頁、戸嶋浩二ほか編著『自動運転・MaaS ビジネスの法務（第 2 版）』71 頁（中央経済社、2024）。この考え方によれば、自動運転車両が、人間の運転者では防げない多数の事故を防ぐことができるものであれば、人間が運転すれば起こさなような事故を 1 件起こしたとしても、「欠陥」が認められず、製造物責任が認められないことになる。しかし、

エ これらの見解はいずれも、ドライバーの制御を必要としない完全自動運転車両の「通常有すべき安全性」を、ドライバーが運転する自動車との比較により検討するものであるが、ドライバーが運転する自動車との比較によらず、自動運転の技術レベルを踏まえた判断方法を提案するもの²¹⁾もある²²⁾。

(4) 指示警告上の欠陥

指示・警告上の欠陥とは、有用性ないし効用との関係で除去し得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・回避するのに適切な情報を製造者が与えないために、当該製造物が「通常有すべき安全性」を欠くことをいう²³⁾。

レベル 4 や 5 の自動運転車両については、人間のドライバーが運転をして事故を防止・回避することは想定されていないことから、ユーザーに対して、自動運転車両が完全なものではなく、事故を完全に回避し得るものではないことを警告して、自動運転車両を利用するか否かの選択の機会を与えるものが考えられる。

レベル 3 以下の車両については、それらに加えて、レベルに応じた注意（例えば、レベル 3 の車両についていえば、限定領域内であっても突発的に操縦を引き継がなければならない場合があり得ること等）を促す必要があると考えられる。

自動運転車両における指示・警告についての留意事項としては、使用方法やその危険性についてユーザーが正しく理解するために、説明書等による使用上の指示・警告が求められることになり、読み手の読解能力・知識等に配慮した情報提供であるか、正確に製品の特性を伝えているか、安全性・危険性についての正確な情報提供ができていないか、利用者が個々の危険性を判断することを可能にするよう具体的な指示・警告をしているか、指示・警告の目的やそれに違反した行為が招く危険性を示しているか、用いている

自動運転車両は、人間のドライバーによる操作が予定されておらず、人間のドライバーに代わって走行中の安全確保の役割を担うものであるから、被害者救済の観点からは、このような場合には、製造物責任法以外の何らかの補償制度等によって被害者救済が図られているのであれば、「欠陥」が認められるのではないと思われる。

²¹⁾ 窪田充見「自動運転に関する現状と課題①—民事責任の観点から」法律のひろば 73 巻 2 号 24 頁（2020）では、「技術の進展をふまえて、「通常の安全性」が判断されることになるものと思われる。」と述べられているほか、戸嶋ほか・前掲注 20）71 頁では安全技術ガイドラインが 1 つの指標になると指摘されている。

²²⁾ 人間のドライバーによる運転との比較によって「欠陥」の有無を判断する考え方は、「人間のドライバー」の捉え方によって、「欠陥」の有無が左右されることになると考えられる。すなわち、人間のドライバーを「事故を生じさせない者」と捉えれば事故を生じた場合には「欠陥」が認められることになるであろうし、「事故を生じさせてしまうおそれのある者」と捉えれば、事故を生じたことが直ちに「欠陥」ありとの判断に結びつくことにはならないと考えられる。その意味で、この考えに立てば、人間のドライバーとしてどのようなものを想定するかということが、次の問題になると考えられる。筆者は、自動運転車両が人間のドライバーの認知・予測判断・操作を代替するものとして製造・使用されるものであることから、実現されている技術水準にどの程度安全確保を委ねて良いかといった観点から判断すべきものではないかと考えている。

²³⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）59 頁

指示・警告の表示は適切か、といった点が指摘されている²⁴⁾。

2 自動運転車両に組み込まれたソフトウェアの不具合に対する製造物責任の考え方

官民 ITS 構想・ロードマップで設定された自動運転の市場化・サービス化に係る目標実現のために必要となる制度の見直し方針である「自動運転に係る制度整備大綱」（2018 年 4 月 17 日）²⁵⁾においては、組み込まれたソフトウェアの不具合が原因で自動運転車両による事故が発生した場合について、「製造物責任法の現行法の解釈に基づき、自動運転車両の欠陥と評価される限り、自動車製造業者は製造物責任を負う。また、ソフトウェア開発者は、別途、不法行為責任を追及される可能性がある。」と整理されている²⁶⁾。すなわち、ソフトウェアそれ自体は無体物であるから製造物責任法の対象とはならないが、自動運転車両はソフトウェアを搭載した動産であるため、ソフトウェアの不具合が自動運転車両の欠陥と評価される場合には自動運転車両の製造業者に製造物責任が生じる一方、ソフトウェアの開発業者は、動産たる「製造物」を製造したわけではないので製造物責任を負うことはなく、故意又は過失に基づいて不具合のあるソフトウェアを作成・提供した行為について、不法行為責任（民法第 709 条）を負う可能性があるということである。

3 自動車損害賠償保障法との関係

自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）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。」と規定している。

「構造上の欠陥又は機能の障害」とは、裁判例上、運行当時の自動車に関する機械工学上の知識と経験とによって、その発生の可能性が予め検知できないようなものを除く、自動車自体に内在していたものを意味するものとされており²⁷⁾、製造物責任法における「欠陥」と基本的には同内容のものであると考えられている²⁸⁾。

²⁴⁾ 株式会社テクノバ「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究報告書」23 頁（2021 年 3 月）。もっとも、警告を列挙するほど重要な行為についての警告の効果が弱まるとの指摘もあり（佐藤・前掲注 10）38 頁）、メリハリをつけた警告という観点も必要になると思われる。

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の「自動運転に係る制度整備大綱」は、自動運転車両の導入初期段階である 2020 年以降 2025 年頃の、自動運転車両と一般車が混在し、かつ自動運転車両の割合が少ない、いわゆる「過渡期」を想定した法制度の在り方を検討したものである。

²⁶⁾ 学説においてもこのように理解されている。後藤元「自動運転車と民事責任」弥永真生＝宍戸常寿編著『ロボット・AI と法』178～179 頁（有斐閣、2018）、小塚莊一郎「自動走行車のサイバーセキュリティと法律問題」損害保険研究 81 巻 4 号 68-69 頁（2020）、戸嶋ほか・前掲注 20）69 頁。

²⁷⁾ 東京高等裁判所昭和 48 年 5 月 30 日判決

²⁸⁾ 塩崎勤「自賠法三条の運行供用者責任と製造物責任」塩崎勤＝園部秀穂編「新・裁判実務大系交

自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」により他者の生命や身体を害する事故が生じた場合、被害者は、自賠法 3 条に基づいて運行供用者に賠償責任を追及することができるし、製造物責任法に基づいて自動車の製造業者等に責任を追及することもできる。しかし、自賠法 3 条における「構造上の欠陥又は機能の障害」の存在を被害者が証明する必要はないのに対し²⁹⁾、製造物責任法における「欠陥」の存在は、被害者が証明しなければならない。すなわち、被害者にとっては自賠法に則って賠償請求をする方が立証の上で有利である。そのため、自動車の欠陥に起因する事故については、本来自動車の製造業者等が責任を負うべきであるにもかかわらず、運行供用者に対して自賠法に基づく賠償請求がなされることとなるが、実務上、自賠責保険会社から製造業者への求償は殆ど行われておらず³⁰⁾、本来自動車の製造業者等がなすべき賠償が自賠責保険会社によって肩代わりされている状況にあるといわれている（「自賠責の肩代わり現象」）。その点で、自動運転車両の「欠陥」に起因する事故が生じた場合に製造物責任法が適用される場合は限定的であるといえる。しかし、自賠法 3 条は「他人の生命又は身体を害したとき」に賠償責任が生じることを認めた規定であり、いわゆる物損事故や自損事故の場合には適用されないため³¹⁾、自動車の欠陥に起因する物損事故や自損事故については、被害者の救済において製造物責任の有無が重要な問題となる³²⁾。

4 保安基準との関係

運転支援車両や自動運転車両の「欠陥」の有無を判断するうえでは、法令上の定めも考慮されるべきところ、道路運送車両法は、自動車の装置が保安基準に適合するものでなければ、自動車を運行の用に供してはならないものと定めている（同法 41 条 1 項）³³⁾。保安基準は、道路運送車両の運行の安全を確保するとともに、その運行に伴って発生する公害

通損害訴訟法』17 頁（青林書院、2003）、北河隆之ほか『逐条解説自動車損害賠償保障法』（第 2 版）63 頁（弘文堂、2017 年）、古笛恵子「自動走行における事故の法的責任」青山法学論集 61 巻 1 号 212～214 頁等。窪田充見「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』176 頁（有斐閣、2018）では「通常有すべき安全性」が欠陥の判断基準となるという枠組みは、両者において基本的に相違はないものと考えられる」と述べられている。

²⁹⁾ 加害者側に、「構造上の欠陥又は機能の障害」がなかったことの証明責任がある。

³⁰⁾ 山下友信「ITS と運行供用者責任の免責要件」山下友信編『高度道路交通システム（ITS）と法—法的責任と保険制度』139 頁（有斐閣、2005）

³¹⁾ 自損事故を起こした者が人身傷害保険に加入している場合には、保険会社からの保険金で損害をカバーすることになるが、その場合であっても、製造物責任の有無は、自動車の製造業者に対する求償の可否を左右することになる。

³²⁾ 自賠法で責任主体として定められている運行供用者（「自己のために自動車を運行の用に供する者」）とは、自動車の運行についての支配権とそれによる利益が自己に帰属するということ意味するものと理解されているが（国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室監修『三訂 逐条解説自動車損害賠償保障法』83～84 頁）、レベル 5 の自動運転車両については自動車の運行についての支配権を持つ者がおらず、考え方によっては運行供用者が存在しないということにもなる。このような場合にも自賠法の適用はなく、製造物責任の有無が重要な問題となる。

³³⁾ 道路交通法においても、道路運送車両法上の保安基準に適合するものでなければ運転してはならないものとされている（同法 62 条）。

を防止し、環境を保全するためその構造及び装置について最低限度の基準を示すものであるから³⁴⁾、一般論として、保安基準を満たさないものには「欠陥」が認められる場合が多いと考えられる一方、保安基準を満たすからといって必ずしも「欠陥」が否定されるとは限らず、保安基準を満たす場合であっても「欠陥」の認められる場合がある、ということができる³⁵⁾。

「自動運行装置」がドライバーの適切な運転に完全に代替するものとなり、走行中の安全確保をすべて委ねられるものであれば、安全確保の最低基準という保安基準の性質からして、およそ事故を起こさないものとして設計されなければならないはずであり、「自動運行装置」の不具合により事故を生じた場合には、当該装置は保安基準に適合しないものと判断されて「欠陥」が認められることになると考えられる³⁶⁾。仮に保安基準に適合するものと判断されたとしても、前述のとおり、少なくとも自動運転車両については走行中の安全確保がすべて自動運転車両に委ねられることから、他人の生命、身体及び財産に被害をもたらす不具合のある「自動運行装置」に、「通常有すべき安全性」が備わっているとは考え難く、やはり「欠陥」が認められるべきものであると考えられる。

このように考えると、自動運転車両に搭載された「自動運行装置」が保安基準に適合するか否かは、製造物責任法の「欠陥」の有無に、影響を及ぼさないことになる。

5 運転支援車両及び自動運転車両における「欠陥」

(1) 作動すべきであったのに作動しなかった場合

ア 例えば、運転支援車両や自動運転車両が、前方にある障害物を検知せず、あるいは障害物を検知したにもかかわらず警報を発したり緊急制動をしたりすることなく障害物に衝突したような場合に、どのような「欠陥」が認められるであろうか。

イ 当該事故時の状況において前方の障害物を検知することができるものとして、また、障害物を検知した際には警報を発したり緊急制動をしたりするものとして設計されていたにもかかわらず、実際には検知することができず、警報を発することも衝突被害軽減ブレーキが作動することもなかったときには、設計どおりに作動しなかったのであるから、製造上の欠陥が疑われることになる。

ウ 他方、前方の障害物を検知して回避するように設計されていたが、濃霧や逆光等の

³⁴⁾ 国土交通省自動車局監修『道路運送車両法の解説（改訂版）』203～204 頁（株式会社交通総合センター、2023）

³⁵⁾ 戸嶋浩二ほか「IoT 先端技術の法律問題（第 1 回）自動運転をめぐる法制度の現状と今後の方向性」NBL1157 号 48 頁（2019）でも「自動運行装置に係る保安基準等が最低限度の技術基準として一つの指標にはなるが、これを満たしていたことをもって欠陥がなかったということにはならない」と整理されている。

³⁶⁾ 自動運転車両が満たすべき安全性について基本的な考え方を示した「自動運転車の安全技術ガイドライン」では、「自動運転システムが引き起こす人身事故がゼロとなる社会の実現を目指す」ことを目標としており、その目標の達成に向けて自動運転車が満たすべき車両安全の定義を、「許容不可能なリスクがないこと」、すなわち、自動運転車両の運行設計領域において、自動運転システムが引き起こす人身事故であって合理的に予見される防止可能な事故が生じないこと、と定められている。

ために当該事故時の具体的状況の下では障害物を検知することができなかった場合や、歩行者が急に前方に飛び出してきたために、歩行者を検知したときには既に回避が困難であるような場合等、当該事故時の具体的条件下においては事故を回避できないものとして設計されていた場合には設計上の欠陥が疑われることになる。どの程度の濃霧や逆光等であれば検知することができなくてもやむを得ないと評価されるか、衝突回避がどの程度困難な状況であれば回避することができなくてもやむを得ないと評価されるかといった問題については、第3の1(3)で述べた議論によることになる。また、自動運転のレベルが高ければ高いほど、交通の安全確保が車両に委ねられることになり、求められる「通常有すべき安全性」の水準も高くなるものと考えられる。

エ 設計上の欠陥が認められない場合であっても、例えば運転支援車両についていえば、濃霧等の場合には障害物を検知することができない可能性があることや、歩行者が車両の前方に飛び出してきた場合には衝突被害軽減ブレーキが間に合わないおそれがあること等を説明書等で警告していない場合等には、指示警告上の欠陥が疑われることになる。

オ なお、上述の「欠陥」が認められる場合であっても、運転支援車両のドライバーが、事故時に前方注視義務を怠っており、仮に前方を注視していれば事故を防ぎ得たようなときには、「欠陥」と事故との間の相当因果関係が問題となり得る³⁷⁾。

(2) 作動すべきでないのに作動した場合

ア 例えば、前方に障害物がないにもかかわらず、車両が障害物を検知して緊急制動が働いたり、障害物を検知していないのに緊急制動が突如作動したりして、後続車両の追突を招いたような場合に、どのような「欠陥」が認められるであろうか。

イ この場合も、当該事故時の具体的状況の下において、検知機能や制動機能が誤作動しないように設計されていたにもかかわらず誤作動をした場合には、製造上の欠陥が疑われる。

ウ 他方、当該事故時の具体的状況の下においては障害物ではないものを障害物として認識してしまうような設計であった場合³⁸⁾には、設計上の欠陥が疑われる。

設計上の欠陥が疑われる場合も、ドライバーは誤作動を予測して事故を回避することは出来ないため、作動すべきなのに作動しなかった場合と異なり、欠陥が認められやすいと思われる。

エ また、使用者の予想外に検知機能や制御機能が作動して意図しない動きをする可能性があることを警告していなかった場合には指示警告上の欠陥も問題となる。もっとも、検知機能が働くべき状況でないにもかかわらず検知機能が働くような車両は、指示警告上の欠陥の問題以前に、製造上の欠陥ないし設計上の欠陥の問題の方がより大きな問題になると考えられる³⁹⁾。

³⁷⁾ 運転者が製造業者に製造物責任を問う場面では、過失相殺の問題も生じ得る。

³⁸⁾ 例えば、前方から風で飛ばされてきた紙袋を障害物として検知したような場合があり得ようか。

³⁹⁾ 窪田・前掲注 28) 174 頁

6 欠陥該当性が問題となるその他の場合

(1) 自動車としての機能それ自体は有している場合

例えば、運転支援車両に搭載された衝突被害軽減ブレーキが、作動すべき条件を満たしていたにもかかわらず作動せず、運転者の前方不注視と相まって衝突事故を生じさせたが、ブレーキそのものには何らの不具合がなく、運転者が前方注視を怠らず適切なブレーキ操作を行えば事故を防ぐことができた場合に、「通常有すべき安全性」を欠いているといえるかが問題となる⁴⁰⁾。

この点につき、「通常有すべき安全性」の対象を衝突被害軽減ブレーキというシステムの安全性とするのであれば、作動すべき条件を満たしているにもかかわらず作動しなかったのであるから、「通常有すべき安全性」を欠いていることになり、対象をブレーキという自動車の制動装置の安全性とするのであれば、ブレーキそれ自体に不具合はなかったのであるから、「通常有すべき安全性」が認められることになる⁴¹⁾。事故を回避するためのものとして利用される衝突被害軽減ブレーキの特性を踏まえれば、このようなケースでは「通常有すべき安全性」を欠くものと考えるのが自然ではないかと思われる⁴²⁾。

(2) 誤った外部情報等に従って事故が起きた場合の欠陥該当性

ア 自動運転車両は、例えば、センサーで道路の白線を認識し、交通標識や信号を感知しながら走行する等、外部情報を把握しながら走行することが想定されている。また、道路交通情報等や地図データ、さらには、測位衛星等により自動車の現在地を把握する等、外部から提供されるデータを利用することが想定されている⁴³⁾。

そこで、道路の白線が消えていたり、標識が樹木等によって見えなくなっていたりする等、道路環境が整備されていなかったために事故が生じたときや、外部から提供される道路交通情報や地図データ等に誤りがあり、誤った外部データに従ったために事故が生じたときに、自動運転車両に「欠陥」があるか否かが問題となる⁴⁴⁾。

イ 道路環境等の問題により事故が生じた場合については、自動運転システムは完全なインフラ環境を前提として成立するものであるとして自動運転車両の欠陥を否定する考え方⁴⁵⁾や、全国の道路について完全であることを求めるのは不可能であり、道路環境等の不備にシステム側で対応することが必要であると考えて自動運転車両の欠陥を認める考

⁴⁰⁾ 窪田・前掲注 28) 172 頁、山口・前掲注 13) 51 頁

⁴¹⁾ 窪田・前掲注 28) 172 頁。板垣太郎「自動運転における民事上の責任に関する考察」新 P L 研究 3 号 14 頁（2018）は、レベル 3 の自動運転車両について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には、ブレーキとしての機能に問題がなくても、ブレーキの欠陥は認められると思われる、としている。

⁴²⁾ なお、衝突被害軽減ブレーキの搭載義務化が進むことで、ブレーキのシステムと制動装置としてのブレーキはより別個のものと捉えられることになり、ブレーキそれ自体とブレーキシステムの欠陥該当性判断も別個になされるべきことになるとと思われる。

⁴³⁾ 窪田・前掲注 28) 183-185 頁

⁴⁴⁾ 戸嶋ほか・前掲注 20) 76 頁

⁴⁵⁾ 窪田・前掲注 28) 184-185 頁

え方がある⁴⁶⁾。

ウ 外部から提供されるデータの誤り等による事故が生じた場合の欠陥の有無については、交通情報や GPS 信号には一般的に提供されるインフラとしての性格があり、有形無形という点を除けば道路インフラと本質的な違いはないとしたうえで、道路インフラに完全を求める立場に立って欠陥を否定する考え方や、無形データは自動運転システムにおいて直接利用されるものであってシステムとより密接な関係を有していることや当初からの保有データとオンライン等で提供されるデータに違いがないことを強調して、自動運転車両に欠陥を認める考え方がある⁴⁷⁾。

エ 道路インフラや外部提供データといった外部情報に不備や誤りがあって事故が生じた場合には、自動運転車両が外部情報に依拠しながら走行するものとして設計・製造されるものであること、外部情報にも不備や誤り等が生じるおそれがあること⁴⁸⁾等からすれば、少なくとも外部情報の不備や誤りに一切対応できない自動運転車両については「欠陥」が認められるものと思われる⁴⁹⁾。外部情報の不備や誤りにどの程度対応出来なければならないのかについては、今後の技術の進展の度合等によってくるものと思われるが、道路インフラや外部情報の提供者と、自動運転車両の製造業者の双方いずれもが責任を負い、両方で責任を分担するという処理が多くなるのではないかと考えられる。

(3) ハッキングを受けた場合の欠陥該当性

自動運転車両が道路インフラや他の自動車との通信をする際にサイバー攻撃を受けて、車両を無断で操作されてしまう等の可能性がある。サイバー攻撃によって受けた被害が自動運転車両のソフトウェアに存在したバグ（セキュリティホール）を原因とするものであった場合に、自動車メーカーに製造物責任が生じないか、という点が問題とされている⁵⁰⁾。

この問題の回答としては、このセキュリティホールが「欠陥」と評価される限り、自

⁴⁶⁾ 窪田・前掲注 28) 185-186 頁

⁴⁷⁾ 窪田・前掲注 28) 185-186 頁

⁴⁸⁾ 自動運転車両は、私人の管理する私道や私有地等、必ずしも道路インフラが整った場所だけを走行するものとはいえないことや、外部データを送信するためのソフトウェアにもバグの存在する可能性があることからすると、自動運転車両を取り巻く外部環境にも何らかの不具合が生じることは避けられないと思われる。

⁴⁹⁾ 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」では、地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合の、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」（自賠法 3 条但書）の有無について、「外部データの誤謬や通信遮断等の事態をあらかじめ想定した上で、仮にこれらの事態が発生したとしても自動車が安全に運行できるように自動運転システムは構築されるべきであると考えられることから、かかる安全性を確保できていない自動運転システムを搭載した自動運転車については、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる。」と整理されている（同研究会の報告書 22 頁（2018 年 3 月））。なお、外部情報の不備や誤りに一切対応できない自動運転車両に欠陥が認められるとしても、どの程度の不備や誤りにまで対応できなければならないのかについては、さらに検討を要する問題である。

⁵⁰⁾ 小塚・前掲注 26) 68 頁。この問題は、自動運転車両に固有のものではなく、一般的に、IoT 機器全般について生じる問題であると考えられている。

自動運転車両の製造業者は製造物責任を負うことになる、ということになるのであるが⁵¹⁾、問題はむしろ、「ソフトウェアには必ずバグが存在し、バグを完璧に取り除くのは不可能である」⁵²⁾、「事後に発見されたバグはアップデートにより改善するのがソフトウェアの特性である」などといわれている中で、自動運転車両の引渡し時に存在したバグを「欠陥」と捉えることができるのか、という点にある。

この点につき、一定水準までのバグは「通常」の安全性を害するものではないとの考えから⁵³⁾、自動運転車両の引渡し時にバグがあったとしても、バグをアップデートで修正する体制が整備されている場合には、自動運転車両の「欠陥」を否定する考え方があり得る⁵⁴⁾。この考え方に立てば、自動運転車両の引渡し後にバグの存在に気付いたにもかかわらず合理的期間内にアップデートによる改善がなされない場合には、不法行為責任が問われ得る⁵⁵⁾。また、アップデートによりバグを修正することがソフトウェアに求められる「通常有すべき安全性」であるとすれば、アップデートのためのデータを自動受信することができないシステムには設計上の「欠陥」が認められる可能性があり、自動アップデートの設定を解除するとセキュリティ等の面で安全性に問題が生じ得ることをユーザーに対して警告していない場合には、指示警告上の欠陥が認められる可能性があるものと思われる⁵⁶⁾。

また、別の観点からは、そもそも、ハッキング対策の不十分な車両が「通常有すべき安全性」を欠くといえるのか、という点も一応問題となり得るが、ハッキングにより自動運転車両の有する安全プログラムに影響を及ぼすおそれがあることからすれば、「通常有すべき安全性」を欠くと考えるべきであろう。

なお、自動運転車両に対してハッキングが行われ、第三者が車両保有者に無断で自動車を操縦する等の事態が発生した場合には、車両の支配が奪われたといえる点で盗難被

⁵¹⁾ 肥塚肇雄「日本版 MaaS における自動運転事故とサイバーセキュリティ」損害保険研究 82 巻 4 号 27-28 頁（2021）

⁵²⁾ 川和功子「情報と製造物責任法について（二・完）」同志社法学 60 巻 1 号 82 頁（2008）

⁵³⁾ 小塚莊一郎『AI の時代と法』42 頁（岩波新書、2019）。

⁵⁴⁾ 小塚・前掲注 26）69～70 頁では、出荷時のソフトウェアのバグ（セキュリティホール）が出荷後に発見されたときには無線通信等の手段を用いた出荷後のアップデートにより逐次対処されるということを説明したうえで、そうしたアップデートをタイムリーに実行する体制を用意している場合には製造物に「欠陥」を認めないという考え方が示されている。

⁵⁵⁾ 小塚・前掲注 26）70 頁。両者が契約関係にあれば、契約責任を追及されることもあり得る。

⁵⁶⁾ 金子敬行「自動運転による事故の民事責任と被害者補償」東京弁護士会法律研究部 AI 研究部「法律実務研究」第 34 号（東京弁護士会 2019）343 頁以下では、「サイバー攻撃自体も不断に進化・変容していくため、引渡し時に、あらゆるサイバー攻撃を予見して対策を講じることは事実上不可能である。この場合、引渡し時点で欠陥があったとすることは困難である。他方で、継続的なソフトウェア・アップデートが不可欠となるため、そのようなアップデート機能が搭載されていないと、そのこと自体が、通常想定される使用期間、耐用期間内についての安全性が確保されていないものとして、「欠陥」と評価される。」と述べたうえで「車両のハードウェアがソフトウェア・アップデートに技術的・容量的に耐えられなくなりうることに鑑み、合理的な保証期間の設定をすることは許容される」と述べられている。

害に遭った場合と同様の状況にあるといえる。そのため、自賠法上、このような場合には、損害のてん補についても、盗難車による事故の場合と同様に政府保障事業により被害者の救済を図るべきものと考えられている⁵⁷⁾。しかし、「欠陥」の有無を考えるうえでは、ハッキング被害に遭った車両と盗難被害に遭った車両とを平行に考えることは適切ではないように思われる。車両が盗まれた場合には、車両を運転するのは盗取者自身であり、無謀な運転はしないものと考えられるため、第三者に損害を与えるおそれが必ずしも高まるとはいえない。よって、車両の盗難対策が不十分だからといって直ちに「欠陥」があるとはいえない。しかし、ハッキングにより自動運転車両を遠隔操作する場合には、事故が起きても犯人自身の身には何ら被害が生じないため、相対的に見て安全運転をするインセンティブが小さい。その意味で、ハッキング対策が不十分な自動運転車両には、盗難対策の不十分な車両に比べて、「欠陥」の認められる可能性が大きいものと考えられる⁵⁸⁾。

なお、サイバー攻撃については、証拠が残っていない、残っていたとしても、事後的な解明には高度な解析技術が必要となりうること等、サイバー攻撃の事実を立証するには困難を伴うことが指摘されている⁵⁹⁾。

第4 「欠陥」の判断時期について

1 製造物責任法における「欠陥」の判断時期は、製造業者等が当該製造物を引き渡した時点であると解されている⁶⁰⁾。そのため、自動運転車両の引渡し時にはソフトウェアに欠陥はなかったものの、その後の自動運転システムのソフトウェアのアップデートに「通常有すべき安全性」を欠くといえる不具合があった場合には、前述したとおり、「製造物」たる自動運転車両の引渡しに既になされていることから、メーカーは製造物責任を負わず、不法行為責任の有無が問題になるものと理解されている⁶¹⁾。

これに対し、ソフトウェアのアップデートにより欠陥の判断時期の更新を認める考え方もある⁶²⁾。自動運転車両の引渡し時に搭載されていたソフトウェアの不具合は自動運転車

⁵⁷⁾ 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」15 頁（2018）

⁵⁸⁾ 小塚・前掲注 26）68 頁

⁵⁹⁾ 金子・前掲注 56）340 頁

⁶⁰⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）・59 頁

⁶¹⁾ 株式会社テクノバ・前掲注 24）33 頁（2021 年 3 月）では、「自動運転車両等については、ソフトウェアの重要な更新について国土交通大臣の許可が必要であり、OEM 以外の第三者による更新が当面想定されないため、現段階では差し迫った課題になっていないが、将来的に、製造物としてひとたび流通におかれた後にも、ソフトウェアについて非常に重大な改造・改変が行われる可能性や AI による自己学習が大幅に進む可能性もあり、それらが原因で生じる損害等については、製造物責任の枠組みだけで責任関係を考えるのではなく、不法行為責任や契約責任により捕捉すべきものがあることも有識者からは指摘されたところである。」と述べられている。

⁶²⁾ 自動運転ソフトウェアの安全性が自動車の安全性に直結していることを踏まえ、欠陥の判断時点、当該自動車の自動運転ソフトの最終バージョン・アップ時と扱うことで対応するべきであるとする見解がある（浦川・前掲注 18）35 頁）

両の欠陥として製造物責任の対象となるのに、ソフトウェアのアップデートにおける不具合によりソフトウェアの内容が危険なものになっても製造物責任の対象にならないことが、その理由であると考えられる。

2 ソフトウェアのアップデートには、ソフトウェアの内容の回復や維持にとどまらず、より便利な機能を搭載したり、セキュリティを強化したりといった、新しい属性を付加するもの（動産でいえば「加工」に該当するもの）もあると考えられるが、ソフトウェアそれ自体は無体物であるから、こうした内容の改変を「製造物」の「加工」と捉えることはできない。

仮に、アップデートの不具合による損害を製造物責任でカバーさせようとするのであれば、メーカーの工場に自動運転車両を入庫したうえで自動運行装置のソフトウェアに上述のような内容のアップデートをすることを制度化すること等が考えられるが⁶³⁾、自動運転車両が普及して今後より数が増えていくことを考えると、そのような方法は現実には困難であろう。

3 また、アップデートのやり方としては、CD-R にアップデートに必要な情報を格納して、これを読み込むことでアップデートを実施するというやり方も考えられるが、このやり方により自動運転車両が「通常有すべき安全性」を欠くに至った場合に、製造物責任は生じるであろうか。

CD-R と自動運転車両は別個独立の製造物であり、このやり方で自動運転車両が「通常有すべき安全性」を欠く状態になったとしても、既に自動運転車両自体は引き渡されている以上、自動運転車両の「欠陥」を問題とすることはできないと考えられる。他方、CD-R に格納されたデータないし情報が、自動運転車両の「通常有すべき安全性」を欠くものであったとしても、それは CD-R のデータないし情報の危険性の問題であって、このデータないし情報に基づいて CD-R 自体が爆発したり変形したりして利用者に損害を与えるものではないのであるから、CD-R の「欠陥」を問題とすることもできないものと考えられる⁶⁴⁾。したがって、いずれの場合においても、製造物責任は生じないという結論になるも

⁶³⁾ メーカーの工場で、新たな属性を付加する（すなわち「加工」に相当する）アップデートをする場合、車両の使用者は、アップデートの終了後に、新たな属性の付加された（すなわち「加工」された）自動運転車両の引渡しをメーカーの工場から受けることになる。そのため、車両の使用者は、工場から引渡しを受けた時を基準として、アップデート済の自動運転車両について、メーカーに欠陥責任を問い得る可能性がある。仮に、工場でのアップデートを制度化せず、無線によるアップデートを選択する余地を認めると、同じ内容のアップデートがされているにもかかわらず、工場に入庫したか否かによって製造物責任法が適用されるか否かが異なり、不公平感が生じないかという問題がある。しかし、翻って考えてみると、アップデートの不具合について製造物責任を問うことができないことにどのような不都合があるのかについての具体的な検討はあまりなされていないようにも思われるところであり、この問題は、自動運転車両の普及に伴ってより具体的なものになっていくと考えられる。

⁶⁴⁾ この問題は書籍や新聞等の内容に誤りがあり、これに基づいて行動した結果損害を被った場面と

のと考えられる。

第5 「欠陥」等の立証について

自動運転車両には、極めて高度かつ複雑な技術が用いられており、被害者がその欠陥を証明するためには当該自動車に関する技術情報とその分析に必要な高度な技術的知見を要するにもかかわらず、被害者側はそのいずれももちあわせていないのが通常であることから、その立証は非常に困難なものになると考えられている⁶⁵⁾。

この点については、被害者救済の観点から立証の困難性を克服するための検討がなされており、立証を容易化するための試みとして、イベントデータレコーダー装着の義務化や、解析データ入手の容易化、データ解析の協力の義務付けのほか、欠陥の推定規定の導入等が挙げられてきたところである⁶⁶⁾。現在では、「自動運行装置」には「当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置」を備えることが求められているが（道路運送車両法 41 条 2 項）、イベントデータレコーダー等が修理の際にリセットされてしまつてリセット前のデータが保管されていない例が多く、事故データの保存もあわせて義務付けられる必要があるとの指摘がある⁶⁷⁾。

なお、欠陥の推定規定については、製造物責任法の制定時に、個々の製品の特性、事故の態様等、個別の事案ごとの相違を捨象して、法律上一律に特定の事実から法律効果の発生をもたらす事実を推定することは、被害者の証明負担の軽減という本来の目的を超えて、本来責任のないところに責任を創り出してしまうおそれがある、事案ごとの個別性・多様性にかかわらず、一般的に欠陥、因果関係等の存在を推定することを根拠付けるだけの普遍的な経験則は存在せず、推定規定を設けることにより不法行為における立証責任の体系を混乱させることになる、事実上の推定の活用によって適正かつ公平な証明負担の軽減が実務上期待し得るし、現在の裁判実務でも同様の処理がなされている等⁶⁸⁾の理由から導入が見送られた経緯があり、自動運転車両にのみ特別規定を導入する理由づけは難しいと指摘されている⁶⁹⁾。

類似の状況にあるといえるが、そのような場合には製造物責任は生じないことを指摘するものとして升田純『詳解製造物責任法』250 頁以下（商事法務研究会、1997）。

⁶⁵⁾ 近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～〔下〕」国際商事法務 44 巻 11 号 1613 頁（国際商事法研究所、2016）。一方で、今後、運行記録の内容が精緻化、高度化されることで、事故原因の究明や自動運転装置の不具合の有無の判断が容易になる可能性があるとの指摘もある（佐野誠「自動運転化と自動車事故被害者救済制度－ノーフォルト自動車保険制度試論－」損害保険研究 80 巻 2 号 40 頁）。

⁶⁶⁾ 佐野誠「自動車の自動運転化をめぐる PL 法と自賠法の交錯」新 PL 研究 7 号 45 頁（2022）、後藤元「自動運転・ライドシェアと民事責任」損害保険研究 82 巻 1 号 9 頁（2020）、近内・前掲注 65）1616-1617 頁

⁶⁷⁾ 伊藤崇「デジタル社会に対応した製造物責任法へ」現代消費者法 62 号 71 頁（民事法研究会、2024）

⁶⁸⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）102 頁

⁶⁹⁾ 佐野・前掲注 66）45 頁。後藤元・前掲注 66）8 頁（2020）、藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』284 頁（有斐閣、2018）においても、そのような推定

第6 過失相殺について

1 総論

通常、交通事故があった場合には、民法 722 条 2 項に基づき、当事者それぞれの責任割合に応じて過失相殺の処理がなされることになる。

製造物責任法第 6 条は、「製造物の欠陥による製造業者等の損害賠償の責任については、この法律の規定によるほか、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による。」と定めているが、製造物責任における過失相殺の適用については、「責任主体に過失が認定されていないにもかかわらず被害者の「過失」を考慮する場合に、過失責任の場合と同様の運用で良いか」ということが問題とされている⁷⁰⁾。

この点については、過失相殺の場合に考慮される被害者の過失は、過失責任における責任要件としての過失と同じものではなく、広く「被害者側の不注意」と解されており、製造物の欠陥を請求原因とする損害賠償責任においても、過失相殺をすることは妨げられるべきものではないとして、過失相殺の適用を認める考え方が一般的である⁷¹⁾。

2 具体的なケースにおける過失相殺

- (1) 自動運転車両に自動アップデートの機能があったにもかかわらず、ユーザーがこの機能を解除してアップデートを怠っていたがために車両が「通常有すべき安全性」を欠くこととなり、事故を生じさせてしまったような場合には、ユーザーが容易に自動運転車両の自動アップデート機能を解除し得ること自体が自動運転車両としての「欠陥」に該当するとしうえて、ユーザーが自動アップデート機能を解除した行為について過失相殺の処理がなされる可能性がある。
- (2) 自動運転車両の「欠陥」と、交通事故の相手方の不注意が相まって交通事故を生じさせた場合、例えば、一時停止を怠って交差点に進入した相手方車両と、検知機能に欠陥があったために一時停止をせず交差点に進入した自動運転車両が出合い頭に衝突したような場合において、相手方車両の運転者が自動運転車両の製造業者に対して製造物責任を追及するときは、当該運転者の一時停止義務違反について過失相殺の処理がなされる可能性がある。

この場合の過失相殺率が問題となり得るが⁷²⁾、現在の自動車事故損害賠償実務では事

規定を置くことを正当化し得るかどうかが問題として指摘されている。なお、藤田・284 頁は、自動化の進んだ特定車種にのみ製造物責任を強化するような立法は、自動車メーカーが、その適用を避けるためにあえて自動化のレベルを落とした自動運転車両を製造する誘因になる可能性があることを指摘する。

⁷⁰⁾ 米村滋人「製造物責任に関する事故」窪田充美編『新注釈民法(15)債権(8)』677 頁（有斐閣、2017）

⁷¹⁾ 消費者庁消費者安全課編・前掲注 9）137 頁。升田・前掲注 64）1111 頁。裁判例として、東京高判平成 13 年 4 月 12 日等。

⁷²⁾ 佐野・前掲注 66）45 頁、浦川・前掲注 7）29 頁。他に、過失相殺の在り方が問題になり得ることを指摘するものとして、藤田友敬「自動運転と民事責任：自動運転技術の現況」ジュリスト 1501 号 29 頁（2017）。

故類型ごとに過失相殺率の目安が設けられているため、これに依拠することが実務上の混乱を避けるうえで有益であると思われる⁷³⁾。

(3) では、いわゆるレベル 5 の自動運転車両同士の事故が起きた場合にはどのように考えるべきであろうか。

レベル 5 の自動運転車両には、運転者が存在しないものと考えられるため、レベル 5 の自動運転車両同士が事故を生じさせた場合には、いずれの車両についても運転者の過失は存在せず、自賠法を度外視すれば、「欠陥」のある車両を製造した製造業者が責任を負うことになるものと考えられる。

この場合には、いずれの車両に「欠陥」があったのかについても争われると思われるが、その問題はさておき、双方の車両に「欠陥」があると認定された場合にどのように過失相殺をするべきかについて考えてみたい。

結論からいえば、一方当事者が人間のドライバーである先ほどの場合と同様、現在の自動車事故損害賠償実務で用いられている過失相殺率の目安に依拠することが実務上の混乱を避けるうえで有益であると思われる⁷⁴⁾。

この場合には、全損害額を等分する、欠陥の程度に応じて過失割合を分配するといったことが考えられるが、欠陥の程度を無視して全損害額を等分することが果たして本当に公平といえるのかという問題があるし、欠陥の程度に応じて過失割合を分配する考え方については、欠陥の程度を認定することにはかなりの困難を伴うものと思われ、仮にこれが可能だとしても、紛争の長期化は避けられないと思われる。そこで、このような場合であっても、実務上の混乱を避けるという観点からは、交通事故損害賠償実務で用いられている過失相殺率の目安に依拠するのが妥当であると考えられる。

もっとも、現在用いられている過失相殺率の目安も、あらゆる事故類型を網羅したものではなく、これに依拠することのできない場合もあるし、道路インフラ側の欠陥や GPS のバグなどが関係した場合には責任関係が複雑化し、責任割合の決定が困難になる可能性があるとの指摘もあり⁷⁵⁾、過失相殺のあり方についても難しい問題が残されている。

⁷³⁾ 佐野・前掲注 66) 45 頁、浦川・前掲注 7) 29 頁

⁷⁴⁾ 現在実務上採られている過失割合の目安は、事故類型ごとに注意義務違反の程度を表したものであって、注意義務とは無関係に課せられる厳格責任の程度の判断に用いることを想定したものではないと思われるが、双方の自動運転車両の「欠陥」が相まって生じた事故における賠償交渉ないし訴訟において、一方車両の「欠陥」について何ら考慮することができないのでは合理性に欠けるように思われる。

⁷⁵⁾ 佐野・前掲注 66) 45 頁。なお、立法ではなく、裁判実務への働きかけを通して被害者の立証困難の救済を試みるものとして、平野裕之「製造物責任法における「欠陥」とその「証明」の再検討——製造物責任法施行後の判例法を踏まえて——」新 PL 研究 7 号 3 頁、13 頁（2022）。

第7 おわりに

上に述べてきたとおり、自動運転車両と製造物責任の成否の問題は、これまで「欠陥」該当性の問題を中心に議論がなされてきたところであるが、いわゆるレベル5の自動運転が実現するには、未だ時間を要するものと考えられ⁷⁶⁾、本稿のテーマである「自動運転と製造物責任法」をめぐる議論は、自動運転車両の使用中に生じた事故について製造物責任法の枠内で検討することの是非も含めて⁷⁷⁾、今後も先の長いものになることが見込まれる⁷⁸⁾。

⁷⁶⁾ 我が国は、道路交通に関する国際的に統一された規則であるジュネーブ条約（「道路交通に関する条約」昭和39年条約第17号）を批准している。この条約は、4条で「運転者」を「道路において車両……を運転……するものをいう。」と定め、8条1項で「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。」と定め、同条5項前段で「運転者は、常に、車両を適正に操縦……することができなければならない。」と定めているとおり（https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Convention_on_Road_Traffic_of_1949.pdf、外務省ウェブサイト [https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/htmls/B-S39\(2\)-0533.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/htmls/B-S39(2)-0533.html)）、自動運転の実現にあたって運転者のコントロール下にあることが必要条件となる。そのため、自動運転の実現には条約改正が必要であるところ、国連欧州経済委員会（UNECE）の道路交通安全作業部会（WP1）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」との解釈が認められたことから、我が国では、2022年に道交法が改正されて、遠隔型自動走行システムの公道実証実験が可能となっている（日本学術会議 自動車の自動運転の推進と社会的課題に関する委員会（24期）第2回（2018年10月29日）資料4-1-2「自動運転の実現に向けた法的課題—2018年7月」）。このような経緯を踏まえると、今後、レベル5の自動運転車両を実現するには同様に条約改正等の手続が求められるのではないと思われる。

⁷⁷⁾ 自動運転車両の事故を製造物責任法の枠内で取り扱うことの適否を検討すべきであるとの指摘もある（栗田・前掲注12）32頁）。被害者救済の見地から保険での対処を提唱するものとして、福田弥夫「自動運転と損害賠償責任」自動車交通研究37頁（2016）。

⁷⁸⁾ 繰り返しになるが、本稿は、筆者個人の執筆当時の個人的な見解によるものであり、筆者の所属する、ないしは所属した組織の見解ではないことに留意されたい。