

C211001

模擬裁判：自動運転車による死亡事故

近藤 恵嗣^{*1}

Mock Trial: Death Accident Involving Self-Driving Cars

Keiji KONDO^{*1}

^{*1}Fukuda & Kondo
Ginza Madison Bldg., 5-4, Ginza 8-chome, Chuo-ku, Tokyo, 104-0061 Japan

Legal issues relating to self-driving cars are presented and discussed through a mock trial. An accident that occurred some years ago has been modified to present issues that might be tried before a court in the future. Two important laws that are relevant to traffic accidents and defective products are discussed. One is the Act on Compensation of Damages Caused by Car Accidents and the other is the Act on Product Liability. To simplify the issues the mock trial is focused especially on the product liability. Expert witnesses are examined and the court decides whether the accident has been inevitable or caused by either malfunction or defective design.

Key Words : Mock Trial, Self-Driving Car, Compensation of Damages, Product Liability, Defective Design, Malfunction

1. 緒 言

自動運転車による交通事故はどのように裁かれるのだろうか。本企画は、模擬裁判という手法を使って、自動運転車をめぐる法律問題を概観しようとするものである。アメリカでは、早くも、2000年8月にこのような試みが行われている。⁽¹⁾

現在、わが国では、交通事故に関する民事訴訟のほとんどは自動車損害賠償保障法（自賠法）に基づいて処理されている。この法律は、交通事故が主として運転者の過失によって引き起こされることを前提としている。

しかし、自動運転のレベルが上がってくると、自動運転車の設計、製造における欠陥が原因で事故が起きることも想定される。その場合には、自賠法よりも製造物責任法が重要な役割を演じるかもしれない。

この模擬裁判では、人が運転している自動車によって現実にかきた交通事故⁽²⁾を下敷きにして作成した仮想の事故において死亡者の遺族が自動運転車のメーカーを訴えることを想定している。人間が事故を起こした場合と、自動運転車が事故を起こした場合とでは争点が異なるのだろうか。人の過失と機械の欠陥とは並列に取り扱えるのだろうか。

損害賠償を請求する遺族は何を裁判所に対して訴えればよいのだろうか。反対に、メーカーは何を主張、立証すれば、事故が不可避であったことを認められるのであろうか。模擬裁判では、技術者と弁護士がペアになって原告側、被告側に分かれ、本稿で述べる共通認識の範囲内で、それぞれの攻防を行い、元裁判官、弁護士、法学者の3名からなる合議体が責任の所在についての結論を下すことになる。現実の裁判に近い手続を踏むことにより、自動運転車による交通事故の民事責任に関わる法律問題を提示することが本企画の目的である。

^{*1} 正員、福田・近藤法律事務所（〒104-0061 東京都中央区銀座 8-5-4 銀座マジソンビル）
E-mail: kkondo@tokyo.email.ne.jp

2. 事故の概要

最初に事故の概要について説明しておく。

本件事故は、片側2車線の国道XX号線において起きた。センターライン寄りの車線を走行していたワゴン車が急に左に車線変更したために左車線を走行していたダンプカーに追突され、後部座席に乗っていた乗客が死亡したというものである。

事故の経緯を図示すると図1のようになる。事故の原因は、渋滞中の反対車線に停止していた車両の間から自転車が飛び出したことにあった。ワゴン車はこの自転車を避けようとして左にハンドルを切ったところ、ダンプカーに追突されたのである。ダンプカーがワゴン車を避けられなかった理由は、左車線の幅がダンプカーの車幅と大差なかったことに加えて、左側の歩道上に歩行者がいたために歩道に乗り上げてワゴン車を避けることもできなかったことにある。

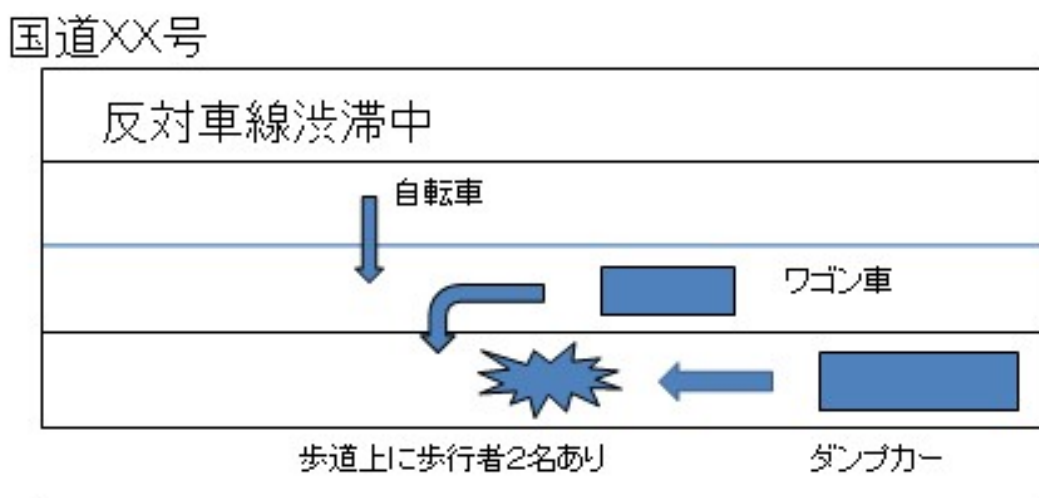


図1 事故の経緯

3. 交通事故の民事責任

3・1 自動車損害賠償保障法

自賠法は、自動車事故に関して過失の立証責任を転換することにより、加害車両の運行供用者に無過失責任に近い責任を負わせている。運行供用者とは、車両の運行によって利益を得ている者であり、通常、自家用車ならば所有者であり、レンタカーであれば、レンタカー業者である。

運行供用者の責任は自賠法第3条に規定されている。同条の条文は次のとおりである。

第3条 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。

この条文は、「他人の生命又は身体を害したとき」に適用されるから、いわゆる物損事故には適用されない。しかし、軽傷であっても、人身事故であれば適用される。運行供用者の賠償責任は、ただし書きに記載された要件がすべて充足されない限り免れない。すなわち、

ア 運行供用者側の要件として、

アー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

アー2 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと

イ 被害者又は運転者以外の第三者側の要件として、故意又は過失があつたこと

のすべてを運行供用者側で立証しなければ賠償責任を免れないのである。

不法行為（民法709条）に基づく損害賠償請求の場合、請求者側が加害者の過失を立証しなければならない。しかし、自賠法3条では、加害者が無過失を立証しなければ賠償責任を負う。これが「立証責任の転換」の意味である。

運行供用者の定義と立証責任の転換を組み合わせることにより、交通事故の民事訴訟において常識とは異なる結論が出る場合がある。その一例は、福井地裁平成27年4月13日判決⁽³⁾である。この事件の概要を図2に示す。

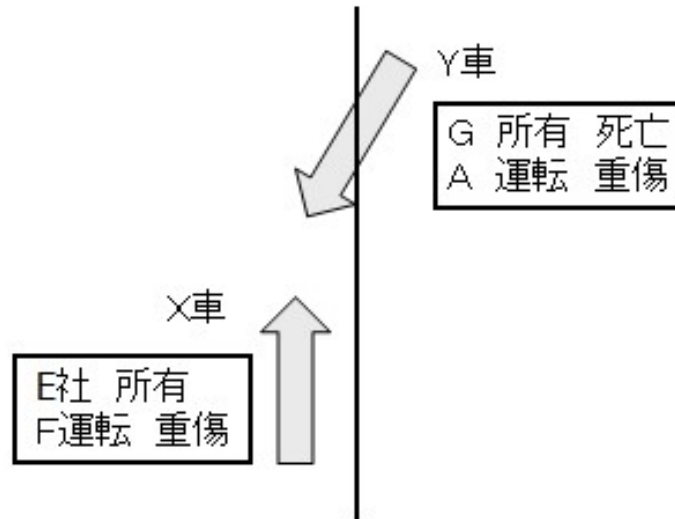


図2 福井地裁判決の事故の概要

X車は、E社の所有であり、E社の社長であるFが運転していた。Y車は、Gの所有であり、Gの知人であるAが運転していた。Gには、妻B、両親C及びDがいたが、子供はなかった。Aの居眠り運転によりY車がセンターラインをオーバーし、X車と正面衝突したことにより、Gは死亡し、AとFは重傷を負った。

Gの遺族であるB、C、Dは、X車の運行供用者であるE社に対してGの死亡に対する損害賠償を請求した。これに対して、FはY車の運行供用者であるGの責任に基づき、Gを相続したB、C、Dに対してFの傷害に対する損害賠償を請求した。

ここで、FからGの相続人に対する請求については、Aの居眠りが原因であることから、前記ア－1の要件が存在しないことが明らかである。したがって、Fの請求が認められることに異論はないであろう。

問題は、Gの遺族のE社に対する請求が認められるか否かである。E社がX車の運行供用者であることは争いが無い。X車がY車と衝突したことによりGが死亡したのであるから、X車の運行によってGの生命を害したときに該当することも明らかである。したがって、E社は自賠法3条のただし書きの要件を立証しない限り、賠償責任を免れないことになる。

Aに過失があることは明らかであるから、前記イの要件は存在する。また、X車の欠陥又は機能の障害については争点になっていないから、前記ア－2の要件も存在する。問題は、前記ア－1の要件である。

Gの遺族は、FがY車のセンターラインオーバーに早く気づけば正面衝突は避けられたと主張して、Fには過失があると主張した。これに対して、E社は、Fが左側にいた歩行者に注意を払っていたことなども指摘して、正面衝突を避けることは不可能であったと主張した。しかし、裁判所は、Fが正面衝突を避ける可能性がなかったという証明はないとして、E社の主張を認めなかった。

このように、自賠法3条は、加害車両の運行供用者に無過失の立証責任を負わせることにより、事実上、無過失責任を負わせている。Y車がセンターラインオーバーしてきて正面衝突になったにもかかわらず、X車の運行供用者であるE社が損害賠償責任を負うことは常識的には納得できないかもしれないが、自動車損害賠償責任保険と組み合わせることによって被害者救済を優先させる自賠法の趣旨にはなっているのである。

3・2 製造物責任法

自動運転車による交通事故の民事責任については、製造物責任法が重要な役割を果たすことになると考えられる。交通事故は、人の過失ではなく、自動運転装置の誤作動や欠陥によって生ずることになるからである。

製造物責任法3条及び4条は次のとおり規定している。

第3条 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。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。

第4条 前条の場合において、製造業者等は、次の各号に掲げる事項を証明したときは、同条に規定する賠償の責めに任じない。

- 一 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つては、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。
- 二 当該製造物が他の製造物の部品又は原材料として使用された場合において、その欠陥が専ら当該他の製造物の製造業者が行った設計に関する指示に従ったことにより生じ、かつ、その欠陥が生じたことにつき過失がないこと。

なお、「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う。」と定義されている。

自動運転車が事故を起こしたからといって、直ちに自動運転車に欠陥があったことにはならないが、「通常有すべき安全性」という概念は絶対的な概念ではなく、社会が自動運転車に期待する性能などに関わる相対的なものである。そして、自動運転車の欠陥は人間の過失よりも厳しい基準で判断されることが考えられる。

人間の五感に比べると自動運転車のカメラやセンサーははるかに性能がよい。また、危険を認識してから反応時間も機械の方が人間よりも何桁も短いだろう。人間ならばとっさの出来事にパニックになるが、機械にはそんなこともない。したがって、人間であれば、不可避とされた事故も自動運転車であれば避けられたとされることが多くなるだろう。

また、前述した福井地裁の判決のような事例においても、X車の運転者であるFの過失の有無に代わってX車の自動運転装置の性能が問われることになる。人間であるFと異なり、自動運転車であれば、左側の歩行者と対向車線の車両とに同時に注意を払うことなど容易である。また、ドライブレコーダーや自動運転のログという証拠があるために、事故回避の可能性は詳細に認定できるだろうし、証拠がないこと自体が、欠陥の存在の状況証拠として認識される可能性もあるだろう。

3・3 模擬裁判への適用

模擬裁判では、ワゴン車を加害車両とする自賠法に基づく運行供用者責任を審理対象からはずすために、死亡した被害者自身がワゴン車の所有者であるという設定にした。したがって、自賠法に基づく責任は、追突したダンプカーの運行供用者の責任のみになる。

ダンプカーの運行供用者が賠償責任を免れるためには、前述の要件を本件事故にあてはめると、

- 1) ダンプカーの運転者の無過失
- 2) ダンプカーの欠陥又は故障の不存在
- 3) ワゴン車の運転者の故意又は過失

を立証しなければならない。しかし、レベル4の自動運転を想定する場合には、第1要件はダンプカーの自動運転装置の正常な作動、第3要件はワゴン車の自動運転装置の故障又は不適切な作動と読み替えられることになるだろう。そして、第2要件は、現在と同様に、ブレーキ、ハンドル、車輪等の故障の不存在を主張立証することになる。

このような読み替えの結果、裁判における争点がどのように争われるかという点は、それ自体が興味のあることではある。しかし、今回の模擬裁判では時間的、人的な制約から、この点を十分に取り扱うことはできない。そこで、ワゴン車のメーカーの製造物責任に審理を集中するために、遺族とダンプカーの運行供用者の間では示

談が成立したことにした。そして、遺族は、ダンプカーの運行供用者との示談のみでは十分な救済を得られなかったと判断して、ワゴン車のメーカーに対して、自動運転装置の欠陥を理由として製造物責任法に基づく損害賠償請求訴訟を提起したというのが、この模擬裁判の前提である。したがって、本件で問われるのは、渋滞によって反対車線に停車している車両の間から自転車飛び出したという状況においてワゴン車の自動運転装置が「通常有すべき安全性」と何かという点である。

4. 結 語

自動運転やロボットの事故については、法的責任が明らかではないとか、法整備が遅れているというような批判がある。確かに、自賠法3条のただし書きについて述べたとおり、レベル4の自動運転を想定すると読み替えが必要だと思われるような条文もある。しかし、本稿で述べた程度の読み替えであれば、新規立法がなければ対応できないというほどのことではない。

今回は、自賠法と製造物責任法という現行法の枠組みに基づいて模擬裁判を行い、少なくとも事故の民事責任という観点からは、現行法で自動運転による事故に対応できることを示したい。しかし、この試みが成功するかどうかは、実際に模擬裁判を行ってみなければ分からない。どのような結果になるか、期待してご覧いただきたい。

文 献

- (1) 保坂明夫, “ACCの模擬裁判”, 自動車技術, Vol. 55, No. 11 (2001), pp. 59-60
- (2) 大阪地判平成23年11月28日, 判タ1373号250ページ
- (3) 福井地判平成27年4月13日, www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/058/085058_hanrei.pdf