

令和11年7月21日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

令和11年(ワ)第1022号 損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 令和11年6月16日

判 決

東京都中野区東中野4-1丁目8番35号サンコート東中野208号

原 告 古 畑 智 子

同訴訟代理人弁護士 小 杉 武 蔵

同弁護士 聖 蹟 光

愛知県名古屋市南区三吉町1丁目525番地3号

被 告 東 京 子

同訴訟代理人弁護士 愛 媛 伊 代

同弁護士 今 泉 慎 太 郎

主 文

- 1 被告は原告に対し、3754万9922円及びこれに対する令和10年7月26日から支払済みまで年3分の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを4分し、その1を被告の負担としその余を原告の負担とする。
- 4 この判決は、第1項に限り仮に執行することができる。

事実及び理由

第1 請求

被告は、原告に対し、1億3108万3049円及びこれに対する令和10年7月26日から支払済みまで年3分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要等

1 事案の概要

本件は、被告が自己所有のレベル3自動運転車 AURA ONE（以下本件自動車）を運行していたことが原因で、訴外又三郎と衝突し、死亡させたとして、自動車損害賠償保障法第3条に基づき、損害賠償金1億3108万3049円及びこれに対する令和10年7月26日から支払済みまで年

3分の割合による遅延損害金を求めた事案である。

2 争いのない事実

- (1) 原告は、昭和62年2月12日生まれの女性であり、本件交通事故により死亡した訴外又三郎の母である。
- (2) 被告は、平成7年12月4日生まれの女性であり、本件交通事故発生時に自動運転車に乗車していた。
- (3) 本件自動車は被告が令和7年1月10日に購入したレベル3の自動運転システムを搭載した AURA ONE と呼ばれるステーションワゴンである。
- (4) 訴外又三郎は、令和10年7月26日午後5時20分ごろ、中野にある自宅を出てW大学までランニングをしたのち、帰宅するために引き返して午後5時50分ごろ本件事故現場である東京都新宿区西早稲田1丁目の馬場下町交差点にさしかかったところ、本件自動車と衝突した。
- (5) 本件交通事故により、訴外又三郎は令和10年7月26日に死亡した。

3 争点

- (1) 本件被告は自動車損害賠償保障法第3条の運行供用者にあたるか
- (2) 本件被告は自動運転システム使用中に自動車損害賠償保障法3条但し書の要件である注意義務に違反していたか
- (3) 本件自動車は自動車損害賠償保障法第3条但し書きの要件である欠陥がなかったか
- (4) 過失相殺の割合
- (5) 損害の発生及び額

4 争点に対する当事者の主張

- (1) 争点(1)(本件被告は自動車損害賠償保障法第3条の運行供用者にあたるか。)について

(原告の主張)

被告は以下の理由から、自動車損害賠償保障法第3条(以下、「自賠法」という。)における運行供用者に当たる。

ア 民法の特別法である自賠法は迅速な被害者救済を目的として保有者に運行供用者責任を課している。よって自動車の所有者でありさえすれば、例え自動運転中で実質的な制御ができなかったにせよ、運行供用者

にあたる。

イ 判例上自動車の所有者は、被用者や家族に運転させている場合でも運行供用者に当たり、運行代行を依頼した所有者に関しても運行供用者性を失っていないと考えられている。所有者本人が運行をしていないという点で自動運転と共通しており、このことから、自動運転システム使用時でも運行供用者性が認められる。

ウ 被告は本件自動車の保有者であり、事故当時本件自動車に乗っていた。

エ よって被告は運行供用者にあたる。

(被告の主張)

被告は以下の理由から、自賠法における運行供用者にあたらない。

ア 原告は被告が加害車両の保有者であり、自己のために自動車を運行の用に供していた者であるから、自賠法第3条の運行供用者にあたると主張する。自動車の所有者であれば機械的に運行供用者に当たるという解釈だが、それでは過剰に運行供用者責任を課す範囲が広がり、基準としての意味をなさないので不適當である。そこで運行供用者とは、運行支配と運行利益が帰属している主体であると解する。そして所有者に運行供用者の要件の1つである運行支配が認められるのは、所有者という形式的地位ではなく、所有者のもつ「事故を防ぐことができる立場、具体的には自動車を①制御②管理できる立場」による。つまり自動運転システム使用中において運転者はたとえ所有者であったとしても、自動車を制御できる立場にあるとは言えないため、運行支配が認められない。

イ 本件において被告は友人宅を出発後走行環境条件を満たすとすぐに本件システムを使用し、事故発生時までこれを継続しており、自動車を制御できる立場にはない。

ウ よって被告の運行支配は認められず、運行供用者にはあたらないため、運行供用者責任は課されない。

(2) 争点 (2) (本件被告は自動運転システム使用中に自賠法第3条但し書きの要件である注意義務に違反していたか) について

(被告の主張)

被告は以下の理由から、自動運転システム使用中に自賠法第3条但し書きの要件である注意義務に違反しなかった。

ア 道路交通法71条の4の2第2項第3号では、運転者は自動運行装置に係る使用条件を満たさなくなった場合には直ちに、そのことを認知し、操作できる状態にあることを求めている。ここにおいて「使用条件」とは走行環境条件のことであると解される。レベル3自動運転においては走行環境条件を満たさなくなる前にオーバーライド要請が出される。オーバーライド要請が出る前は運転者はスマートフォン操作などが可能であり、周辺を注視する義務がないことがレベル3自動運転の特徴である。これより自動運転使用中において、運転者はオーバーライド要請に適切に対応する義務を負っていると解される。オーバーライド要請後においても、運転者が実際に運転を引き継ぐまでは自動運転システムが自動車を制御しているため、実際に運転者が運転を引き継ぐ、又は要請に応答するための制限時間を経過するまでは運転者はオーバーライド要請に適切に対応する義務のみを負っている状態のままである。

イ 本件において、被告はオーバーライド要請が出てから約5秒後にハンドルに手をかけている。オーバーライドの制限時間は20秒であり、緊急時という事情があったとはいえ、これは非常に短い時間においての対応であった。また、訴外古畑又三郎（以下訴外又三郎）は歩行者信号が赤信号であるにもかかわらず横断歩道を渡ったことは事実上予見不可能であった。さらに被告は事故約1秒前にはクラクションを鳴らしてゐる。

ウ 訴外又三郎の飛び出しという事情や被告が取った行動を踏まえると、被告は約6秒間という限られた時間内でできる最善の行動を取っていたといえる。以上より、被告はオーバーライド要請に対して適切に対応すべき義務を果たしていたといえる。

エ したがって、被告は自動運転システム使用中において「注意を怠らなかった」ため、自賠法第3条但し書きの要件である注意義務に違反しなかった。

(原告の主張)

被告は以下の理由から、自動運転システム使用中に自賠法第3条但し書きの要件である注意義務に違反していた。

ア 被告は自動運転システムを使用中に課される義務を定めた法律として、

道路交通法第71条の4の2第2項第3号を挙げている。同号では、自動運行装置が使用条件を満たしていないときには直ちにそのことを認知し、操作できる状態にあることを求めている。この解釈として、被告は、運行供用者がレベル3自動運転ではオーバーライド要請に適切に対応する義務を負っていると主張している。しかし、この解釈は自動運転中に負う責任を非常に軽く解しているが、同項3号では「直ちに」認知し操作できる状態にあることを求めていることがわかる。したがって、オーバーライド要請前に関しては、特に要請が出される蓋然性が高い際、要請により速やかに運転を引き継ぐよう準備をする注意義務を負うと解される。また、オーバーライド要請後に関しては、レベル3自動運転の設計上その後走行環境条件を満たさなくなることが想定されているため、人間が責任を負うべきである。よって、運行供用者は普通自動車を運転する時と同じ程度の注意義務を負い、周辺環境を注視し、自動車を操作して事故を防ぐ義務を負う。

イ オーバーライド要請前に関して、今回は自動運転開始時に雷注意報の警告が自動運転車から出されている。また自動運転車の進行方向には入道雲があり、さらに事故約1分前には雨が降り始めて急激に強まっていた。一方被告は説明書、ディーラーによる説明、車検証により走行環境条件が降雨量30ミリメートル以下であることを把握しているはずであり、これにより、実際にオーバーライド要請が出る前に、雨を原因として要請が出ることは容易に予見できた。それにも関わらず、被告は要請が出る直前までスマートフォンを使用していた。

ウ オーバーライド要請後に関して、先方に設置されたカメラセンサーが訴外又三郎を捉えたのが事故前約2秒前であるのに対し、被告が前方を注視しハンドルに手をかけようとしたのは約1秒前であった。間髪入れずに被告はクラクションを鳴らしているが、カメラの設置位置から言って被告は約2秒前時点で訴外又三郎を認識できたはずであり、そこには約1秒間のタイムラグがある。この間被告は一度スマートフォンを横に置こうと横に視線をそらし、その後再度、目線を前に戻している。すなわち被告が前方を注視したのは約1秒前であり、それまでの約5秒間は、前方を注視していなかった。またクラクションを鳴らしたのが約1秒前であったのに対し、ブレーキは最後まで踏まれていなかった。すなわち

被告は約1秒前時点でブレーキペダルに足をかけていなかったと考えられる。

エ 人間が約2秒前に訴外又三郎を見た場合事故を防ぐことができたかを計算する。自動ブレーキをかけた時の速度は約35キロメートル毎時であり、この場合に本件自動車が約2秒で進む距離は約19.44メートルである。これに対し、人が運転をしているときの停止距離を計算して比較する。障害物を認識してからブレーキがかかり始めるまでの時間である反応時間を人間の平均とされる0.75秒とする。人間は視界にものが入ってから認識するまでの時間が著しく短いため、その時間を計算で考慮しないことに問題はない。摩擦係数を雨天であり路面がぬれているため0.5と仮定する。これに基づき計算すると、停止距離は約14.18メートルである。自動車が進む距離よりも停止距離の方がかなり短いため、人が約2秒前に被害者を認識してブレーキをかければ事故を防ぐ、もしくは被害を抑えることができた可能性が高いと解される。

オ したがってオーバーライド要請前に関しては、雨を原因として要請が出される蓋然性が高かったのにも関わらず、被告はスマートフォンを操作することで要請に対応するための準備を怠っていた。さらに要請後に関しては、約5秒間前方を注視せず、ブレーキを踏む準備をすることもなかった。結果的に事故を防ぐことができなかった。よって被告には過失がある。

(3) 争点(3)(本件自動車が自動車損害賠償保障法第3条但し書きの要件である欠陥がなかったか)について

(被告の主張)

以下の理由から本件交通事故の状況を鑑み、本件車両がブレーキを作動させたタイミングは人による手動運転よりもむしろ早いといえるため、本件自動車は欠陥がない。

ア 「欠陥」とは、自賠法3条では立証責任が被告に転嫁されていることを考慮して、現在の工学水準上不可避と認められる欠陥を除く、全ての瑕疵を指し、原始的欠陥及び後発的欠陥を含むと解される。このうち前者については自動車の流通時に存在した欠陥も含むと解される。また後

者については自動運転システムは人間の運転者の代替手段として作られているため、走行環境条件内では自動運転車は人による手動運転と同等の運転能力が必要とされ、それを満たさなければ欠陥であると解される。つまり人による手動運転で回避可能、予見可能な事故を自動運転車が回避又は予見できずに引き起こした場合において、本件システムに欠陥が認められるのである。そうすると、自動運転システムがセンサー等により人による手動運転を超える特別の能力を有している必要はないと解する。

イ

- (ア) 本件車両には、自動車検査登録制度及び被告による日常点検において欠陥は見つかっていない。さらに、同時期に出荷された同型式の AURA ONE についても欠陥は報告されておらず、AURA ONE の製造には現在の工学水準上最高レベルの技術が使用されている。
- (イ) 本件車両が歩道上をランニングする訴外又三郎をカメラセンサーで捉えていたのが事故の約 2 秒前、実際に訴外又三郎が赤信号の横断歩道に飛び出してきたのは事故の約 1 秒前、それを本件システムが人の飛び出しとして認知したのは事故の約 0.6 秒前である。そして認知したのち約 0.1 秒で、つまり事故の約 0.5 秒前に自動ブレーキが作動したが、訴外又三郎と衝突した。当時は激しい雨が降っており、視認性が低下していた。

ウ

- (ア) 人による手動運転中において、運転者は歩行者信号が赤の場合に歩行者が横断してくることは予見困難であるため、何の前触れもなく突然歩行者信号が赤の横断歩道に飛び出した人を回避することは非常に難しい。さらに本件では激しい雨が降っており、視認性が低下していた。そのため、人であっても約 0.6 秒前に被害者を認知することは遅いとは言えない。これを踏まえて本件車両の挙動が人に劣るか検討する。人による手動運転の場合、認知してから反応するまで、つまりブレーキを踏むまで一般的に約 0.75 秒かかるとされている。それを前提にすると、約 0.6 秒前に人が訴外又三郎

を認知したとして、事故の発生までにブレーキを踏むことができる可能性は低い。これから分かるように本件自動車がブレーキを作動させたタイミングは人による手動運転でブレーキを踏めると予想されるよりもむしろ早いといえる。人による運転能力以上の能力を有していることになるため本件車両の欠陥は認められない。

(イ) たとえ降雨により本件車両の能力が低下しており、そのために本件車両が赤信号横断中の訴外又三郎を認識するのが遅れたとしても欠陥があるとはいえない。レベル3の本件システムがオーバーライドを予定している時点で、レベル3自動運転が完全なるシステムであることは必要とされていない。また、レベル3自動運転が一般道での走行を認められている時点で社会がレベル3自動運転の不完全性を容認していると言わざるをえない。本件では突然の降雨によって確かに、降雨のないときよりは視認性が落ちていたかもしれない。しかし、上で述べたように本件車両は同じ状況下における人による手動運転よりも早い速度で反応したのであって、視認性はなんら本件車両の欠陥の認定に影響を及ぼさない。

エ よって本件車両に欠陥は認められない。

(原告の主張)

走行環境条件内にも関わらず人間よりも認知時間が著しく遅れて事故を起こしてしまった自動運転システムを搭載した本件自動車は、以下の理由から欠陥がある

ア レベル3自動運転の限界は走行環境条件を定めることで補われており、同条件を満たしていると自動車が判断している間は、自動運転システムによる運転の安全が確保されていなければならない。そうでなければ、人間が安心してレベル3自動運転を利用することができないからであり、安全が確保されていないと「欠陥」に当たる。手動運転の場合は、注意深く能力が備わったドライバーによる制御により「安全」が保たれている。これを確保するためには、走行環境条件内でも、自動運転システムに対して少なくとも安全な運転を確実に行う人間と同等の能力（C&Cドライバー）が社会的に要求されているといえる。これにより、自動運転車は注意深く有能なドライバーによる手動運転と同等の運転能力が必要であり、それを満たさなければ欠陥であると解する。

イ 本件において、本件自動車の自動運転システムは事故当時は走行環境条件内であると判断していた。そして事故の約30秒前に雨が降り始め、急激に強まった。その後カメラセンサーの記録には訴外又三郎が事故約2秒前に映っていた。これに基づいて、人間が約2秒前に訴外又三郎を見た場合事故を防ぐことができたかを計算すると、先述したように35キロメートル毎時で2秒で進む距離は約19.44メートルであることに對し、停止距離が約14.18メートルであり、車が停止できる可能性が高い。したがって、通常人が約2秒前に被害者を認識してブレーキをかけて事故を防ぐ、もしくは被害を抑えることができた可能性が高いといえる。

ウ 一方本件自動車は、又三郎が飛び出していると認知したのが事故約0.6秒前であった。カメラセンサーに人が映ってからブレーキが作動するまでに約1.5秒のタイムラグがある。通常人ならば反応時間が約0.75秒とされているため、それと比べて明らかに遅い。これにより、結局停止しきれず事故が発生している。また本件自動車は事故発生時点で走行環境条件内であるという判断を下しており、安全は確保されているべき状況であった。

エ 被告は赤信号の飛び出しによって自動運転システムの作動が遅れた旨を主張するが、例え赤信号であろうとも飛び出してくる人を認識すれば優先して自動車を停車させるはずであり、少なくとも約1.5秒遅れるとは考えられない。また被告は雨によってカメラセンサー・LIDARセンサーの精度が落ちた旨主張するが、走行環境条件内で、センサーの精度が事故を起こすほど機能が低下するならばそれらに欠陥があるといえる。

オ よって本件自動運転システムは、走行環境条件内にも関わらず人間よりも認知時間が著しく遅れて事故を起こしてしまうという点で、欠陥があったといえる。

(4) 争点 (4) (過失相殺の割合) について

(被告の主張)

以下の理由から、原告対被告の過失割合は8対2とすべきである。

- ア 訴外又三郎は、赤信号にも関わらず横断歩道を渡っている。さらに、訴外又三郎は横断時、ノイズキャンセリング機能を有したイヤホンを着用し、当該機能を有効にした状態で音楽を聴いていた。加えて、スマートフォンの画面を注視していたため、それらが相まって被告が鳴らしたクラクションの音、また衝突直前まで自己に危険が迫っていることに気がつかなかった。これらは、いずれも重大な過失と認められる。一方、被告は、オーバーライド要請に対して適切に対応している上、車道側の信号は青であった。
- イ したがって、過失割合は7対3（歩行者対自動車）を修正して、8対2とすべきである。

(原告の主張)

以下の理由から、原告対被告の過失割合は6対4（歩行者対自動車）とすべきである。

- ア 被告は被害者が赤信号を横断し、被告が青信号で侵入したことを根拠に基本の訴外又三郎の過失率を70%とし、そのうえで修正要素を踏まえて80%と結論付けている。基本が70%であることに関しては争わないが、被告の提示する修正要素については反対する。
- イ 被告は訴外又三郎がヘッドフォンをつけて音楽を聴き、画面を見ていたことを理由に訴外又三郎の過失割合の加算を主張する。しかし、そもそも基本の過失率が70%としているのは赤信号を訴外又三郎が横断するという状況を踏まえたものであり、客観的には訴外又三郎がヘッドフォンをつけてスマートフォンを注視していたかどうかに関わらず、訴外又三郎が赤信号を横断した状況自体には変わりがないため、さらに加算される余地はない。そもそも70%の過失率は赤信号横断という事情があるとはいえ極めて高いものであり、これ以上加えるべきではない。したがって訴外又三郎がヘッドフォンをつけて音楽を聴いていたこと及びスマートフォンの画面を見ていたことを理由に70%という高い過失率をさらに加算することは不適當である。
- ウ そのうえで、被告には大きな過失があった。まず、事故発生現場は駅に近く、さらに夕方であったため頻繁な人通りも考えるべき場所であった。それを全く考慮せず自動車を運行させた被告には過失がある。さらに、今

回の事件で被告は事故時点でオーバーライド要請が出されており、本件自動車を直接制御していなかったが、オーバーライド要請への対応に際し、適切な注意義務を果たしていればもっと早く自動車を制御することができ、それにより十分に衝突を回避できるものであった。その注意義務を怠っていたという点で被告には重過失がある。

エ 以上二つの事由により、過失割合は7対3（歩行者対自動車）に被告の過失が10%加算され、6対4とするべきである。

（5）争点（5）（損害の発生及び額）について

（原告の主張）

原告に生じた損害額は、以下のとおり5243万3220円である。

ア 訴外古畑又三郎の損害額 1億1416万6409円

（ア）死亡慰謝料 2400万円

被告は通夜、葬式に来ず、香典も送らない上、被告は示談に全く応じない。また本件事故の被害者やその遺族を批判していると推定される書き込みを被告がSNS上で行っていた。以上の被告の不誠実な態度が訴外又三郎及び遺族である原告の精神的苦痛を増大させたため、これを増額事由とする。

（イ）逸失利益 8912万1409円

640万2700円（基礎収入）×0.6（1－0.4（生活費控除率））×23.1112（労働喪失期間45年に対応するライプニッツ係数）

（ウ）葬儀費 104万5000円

イ 原告古畑智子の損害額 1億3108万3049円

（ア）固有慰謝料 500万円

訴外古畑又三郎の死亡慰謝料の増額事由と同じ。

（イ）相続額 1億1416万6409円

（ウ）弁護士費用 1191万6640円

（被告の主張）

否認し争う。

第3 当裁判所の判断

1 争点（１）（本件被告は自動車損害賠償保障法第３条の運行供用者にあたるか）について

（１）被告は自身が運行供用者に当たらない旨主張するため、これについて検討する。

（２）運行供用者とは「自己のために自動車を運行の用に供する者」（自動車損害賠償保障法３条）をいい、運行支配と運行利益が帰属している者と解されるところ、自動車を所有していれば原則運行供用者であると言えることができる。

（３）被告は、運行支配の内容が制御と管理であり、自動運転システムの使用中は自動運転車が運行を制御しているから、被告は運行供用者に当たらない旨主張する。しかし、運行支配は社会通念上、自動車の運行に対し支配を及ぼすことのできる立場のことであり、直接的・具体的な支配の存在を要件とするものではない。そうすると、自動車を所有し、利用する立場にあれば、上記の立場を満たしていると解され、被告の上記主張は合理性を書く。したがって、自動運転システムを使用していても、所有者に対して運行支配は認められるということができる。

（４）甲第一号証、甲第二号証、乙一号証、被告本人尋問によれば、次の事実を認めることができる。

ア 被告は事故当時自動車を所有していた。（甲第一号証、甲第二号証、乙一号証、被告本人尋問）

イ 被告は事故当時自動車に乗車し利用していた。（甲第一号証、甲第二号証、乙一号証、被告本人尋問）

（５）これらの事実によれば、被告は事故当時当該車両を所有しかつ自ら利用していたことが認められる。

（６）したがって、被告には運行支配が認められる。被告が運行供用者に当たらないということとはできない。

2 争点（２）（本件被告は自動運転システム使用中に自動車損害賠償保障法３条但し書の要件である注意義務に違反していたか）について

（１）被告は自動車損害賠償保障法３条但し書きの要件である注意義務違反がないと主張するため、この点について検討する。

(2) 自動車損害賠償保障法3条但し書きでは「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」を要件の一つとしているが、これは運行供用者に注意義務違反がないこと、言い換えれば無過失が要求されている。

(3) ここで、レベル3自動運転時に課される義務が問題となる。道路交通法第71条の4の2第二項第三号では当該自動運行装置に関わる使用条件を満たさなくなった場合において、直ちに、そのことを認知し、当該自動車の装置を確実に操作することを求めている。これを基にレベル3自動運転について考えると、レベル3自動運転ではスマートフォンの使用が許される程度に注意義務が緩和されており、そのような注意義務の緩和がレベル3自動運転についての社会的効用であると解されることから、オーバーライド要請前に関しては、運行供用者はオーバーライド要請に対応する義務を負っているが、周辺環境を注視して要請に備える義務までは負っていないと解される。一方、オーバーライド要請後に関しては、レベル3自動運転の構造上速やかに運転を引き継ぐことが求められているため、原則手動運転の普通自動車と同等の注意義務を負うことから、運行供用者は周囲を注視し、事故を回避する義務を負っており、その上でオーバーライド要請から経った時間を例外的な考慮要素として検討するべきであると解する。

(4) 乙2号証、乙3号証の1、乙3号証の2、乙4号証の1、乙4号証の2、乙5号証、証人大村礼の証言、被告人尋問によれば、次の事実を認めることができる。

ア 事故発生の約6秒前にオーバーライド要請が出された。(乙4号証の1、乙4号証の2、被告人尋問)

イ 被告はオーバーライド要請後、スマートフォンを置くために目をそらし前方を注視していなかった。(乙2号証、被告人尋問)

ウ 訴外又三郎は事故発生約2秒前時点でカメラセンサーに映りこんでおり、自動車内から視認できる領域に現れていた。(乙2号証)

エ 被告はオーバーライド要請が出てから事故の発生時に至るまでブレーキを踏んでいなかった。(乙3号証の1、乙3号証の2、乙4号証の1、乙4号証の2、乙5号証、被告人尋問)

オ オーバーライド要請は走行環境条件を外れる十分前に出される

ものである。(証人大村礼)

(5) そうすると、オーバーライド要請前についてその後被告は要請を認識し対応を始めているため、注意義務違反があるとは言えない。一方、オーバーライド要請後については、被告はすぐに前方を注視せず目線をそらし、その結果訴外又三郎の認知が遅れたと解される上、被告を認識したのちもブレーキを踏んでいないなど明らかな注意義務違反が見られる。前方のカメラセンサーには約2秒前に訴外又三郎が映りこんでおり、速やかにそれを認識し、ブレーキを踏んでいれば、減速して衝突を防ぐ、もしくは減速して損害を減らすことは十分可能であった。

(6) 被告は運転の引継ぎを急ぐとミスが生じる恐れがあるとして、オーバーライド要請後にも要請に対応する義務以上は課されないとしている。しかし、オーバーライド要請は走行環境条件を外れることを前提としてその前に出されるものであり、安全性の観点から人が運転を引き継ぐ必要性が高いと解される。また被告は制限時間は20秒であり、その内6秒でクラクションを鳴らしたことが十分な措置であった旨主張する。しかし、要請後前方を注視し、ブレーキに足をかけてハンドルを握ることは運転席に座っている限り瞬時にできることであり、著しく短いとは言えない6秒後にブレーキを踏む準備ができていないことは、十分な措置をしたとは言えない。さらに被告は20秒の制限時間内に引き継げばよい旨主張するが、あくまでもこの秒数は経過するとリスク最小化制御が発動することを示すものであり、運行供用者は直ちに操作を引き継ぎ事故を防ぐ義務を常に負っている。仮に20秒間で引継ぐまではオーバーライド要請に対応する義務のみを負っているとする、運転者が事故を目前にしたときに、責任を逃れるために運転をわざと引き継がない行動をとる動機になりかねないため不適當である。よって、制限時間内に運転を引き継げばいつでも良いという旨の被告の主張は当たらない。

(7) また原告はオーバーライド要請前にも要請が出される蓋然性が高いときは運転者は要請時速やかに運転を引き継ぐよう準備をする注意義務を負うと主張する。しかし、そうするとレベル3自動運転の利用者に過剰な責任を負わせることとなり、安心して自動運転を利用できなくなるため、これは当たらない。

(8) したがってオーバーライド要請後の被告の行動には事故を回避する

ための適切な処置を取らなかったという点で過失があったと言えるため、被告には注意義務違反がある。

3 争点（３）（本件自動車は自動車損害賠償保障法第３条但し書きの要件である欠陥がなかったか）

（１）被告は自動車損害賠償法３条但し書きの要件である自動車の欠陥がなかったと主張するため、これについて検討する。

（２）自動車損害賠償保障法３条但し書きは「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」を要件の一つとし、その証明責任を被告に転換している。

（３）ここで、自動運転システムの欠陥について、どの程度の技術レベルを要求するかが問題となる。一般の人間程度という考え方もあるかもしれないが、少なくともレベル３自動運転システムにおける走行環境条件内では人間に代わって安全な運転を常に行うことが要求されている。ここで言われる「安全な運転」の基準は人によって異なりうるが、社会的に要求されている安全な運転とは、無謀な運転などを行わず適宜状況に対応する、注意深く能力が備わったドライバーによるものと解される。よって、レベル３の自動運転システムは走行環境条件内では注意深く有能なドライバーによる手動運転と同等の運転能力が必要であり、それを満たさなければ欠陥があると解する。

（４）乙２号証、乙３号証の１、乙３号証の２、乙４号証の１、乙４号証の２、乙５号証、証人大村礼の証言、被告本人尋問によれば、次の事実を認めることができる。

ア 本件自動車のカメラセンサーには事故約２秒前時点で訴外又郎が映りこんでいた。（乙２号証）

イ 本件自動運転システムが訴外又三郎の飛び出しを認知したのは事故約０．６秒前であった。（乙３号証の１、乙３号証の２、乙４号証の１、乙４号証の２）

ウ 自動運転システムがブレーキを発動したのは事故約０．５秒前であった。（乙４号証の１、乙４号証の２、被告側本人尋問）

エ 自動運転システムは事故当時の状況を走行環境条件内であると認識していた。(乙4号証の1、乙4号証の2、証人大村礼)

(5) 本件自動車はカメラセンサーが事故発生約2秒前時点で訴外又三郎を捉えていたのにもかかわらず、それを認知したのは約1.4秒後の事故発生前約0.6秒時点であり、結果的にブレーキの発動が約0.5秒前となって衝突を防げなかったと解される。仮に約2秒前時点で速やかに被告を認知した場合、事故を防ぐことができる蓋然性が高い。また人が約2秒前時点で訴外又三郎を視界にとらえた場合、ブレーキを発動する直前の自動車の速度は35キロメートル毎秒であり、反応速度を人間の平均である0.75秒、摩擦係数を0.5として停止距離意を計算しても、衝突を防ぐことができた、または被害を抑えることができた可能性は極めて高いと考えられる。よって本件の自動運転システムの制御は、人間による手動操作に劣っているものであると解される。

(6) 被告は赤信号で被告が飛び出してきたために反応が遅れた旨主張するが、そもそもどのような飛び出しでも急なものであり、赤信号であったとしてもそれだけで訴外又三郎の認知が約1.4秒遅れたことは説明できない。またレベル3自動運転システムの構造上センサーが雨によって遅れる旨主張するが、本件は走行環境条件内であると自動車が判断している間の出来事であり、それで事故が発生したほどの認知の遅れが生じた場合それ自体欠陥であると言わざるを得ない。さらに人間も上記の事情があれば同様に遅れる旨主張するが、その根拠に乏しく、1.4秒反応が遅れるということの説明はできない。

(7) よって本件自動運転システムは走行環境条件内で注意深く有能なドライバーによる手動運転と同等の運転能力を持たなかったため、欠陥がある。

4 争点(4)(過失相殺の割合)

(1) 原告対被告の過失割合は、被告が赤信号で飛び出していることから7:3とする。(乙2、証人烏山千歳)

(2) 原告は事故現場付近の人通りが多かったこと、オーバーライド要請後に注意義務違反があったことを主張する。しかし、事故現場は駅に比較

的に近い場所にあるものの、事故当時人が多くいたわけではない。また被告に注意義務違反があったとしても、その違反は著しいものではないため、過失相殺に変更はない。(証人烏山千歳)

(3) 一方被告は訴外又三郎がヘッドフォンをつけて音楽を聴き、更にスマートフォンを注視していたことを主張する。これらの事実は認められ、訴外又三郎の過失もうかがえるが、過失の程度は著しいものではないため、過失相殺に変更はない。(乙2、証人烏山千歳、被告本人尋問)

(4) 以上を踏まえると、結果的には変わらず、当初の7:3を過失割合とするのが相当である。

5 争点(5)(損害の発生及び額)について

(1) 訴外古畑又三郎の損害額 3304万9922円

ア死亡慰謝料 2000万円

被告が通夜、葬式に来ず、香典も送らない上、示談に全く応じず、本件事故の被害者やその遺族を批判していると推定される書き込みを被告がSNS上で行っていたという具体的な事情を考慮してもなお、以上の被告の不誠実な態度が訴外又三郎や遺族である原告の精神的苦痛を増大させたとはいえず、その他損害賠償項目を補完するような事情も見受けられないため、死亡慰謝料の増額は認められない。(原告本人尋問、被告本人尋問)

イ逸失利益 8912万1409円

640万2700円(基礎収入)×0.6(1-0.4(生活費控除率))×23.1112(労働喪失期間45年に対応するライプニッツ係数)

ウ葬儀費 104万5000円

エ過失相殺後 3304万9922円

アないしウの合計額に70%の過失相殺をした額

(2) 原告古畑智子の損害額 3754万9922万円

ア固有慰謝料 400万円

訴外古畑又三郎の死亡慰謝料と同様の理由により、原告の固有慰謝料の増額事由は認められない。

イ過失相殺後 120万円

アの額に70%の過失相殺をした額
ウ相続額 3304万9922円
エ弁護士費用 330万円

第4 結論

よって、原告の請求は、3754万9922円及びこれに対する令和10年7月26日から支払済みまで年3分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるから、その限度で認容し、その余は理由がないからこれを棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第27部

裁判長裁判官 今泉慎太郎 裁判官 御徒町子 裁判官 新川咲