



自動運転車の事故の法的責任に関する
シンポジウム

協調型自動運転 ～技術と法的課題～

CooL4におけるデータ連携プラットフォームの法的検討課題



松田綜合法律事務所 パートナー弁護士
名古屋大学未来社会創造機構 客員准教授

森田 岳人

東京都千代田区大手町2-1-1 大手町野村ビル10階
代表電話 03-3272-0101
メールアドレス morita@jmatsuda-law.com

東大法卒。2004年松田綜合法律事務所入所、2016年より同事務所パートナー。
2021年より名古屋大学未来社会創造機構客員准教授（法制度ユニット）

東京弁護士会弁護士活動領域拡大推進本部リーガルサービスジョイントセンター（AI部会）所属
東京弁護士会AI研究部所属、AI法研究会所属、人工知能学会会員

国土交通省 第7期先進安全自動車（ASV）推進検討会 協調型技術検討WG委員
経済産業省 自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト（RoAD to the L4） テーマ4参加メンバー

1. データ連携プラットフォームにおける法的検討課題
2. 個人情報・プライバシー・肖像権
3. 車両の位置情報
4. 協調型路側機のカメラ画像・動画
5. データ連携プラットフォームにおける交通事故の法的責任

Cool4におけるデータ連携プラットフォームの概要

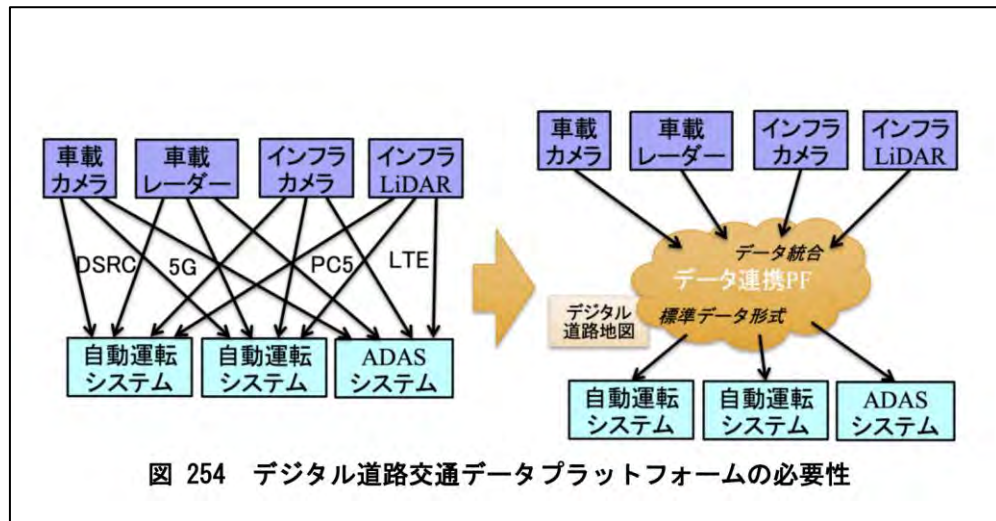


図 254 デジタル道路交通データプラットフォームの必要性

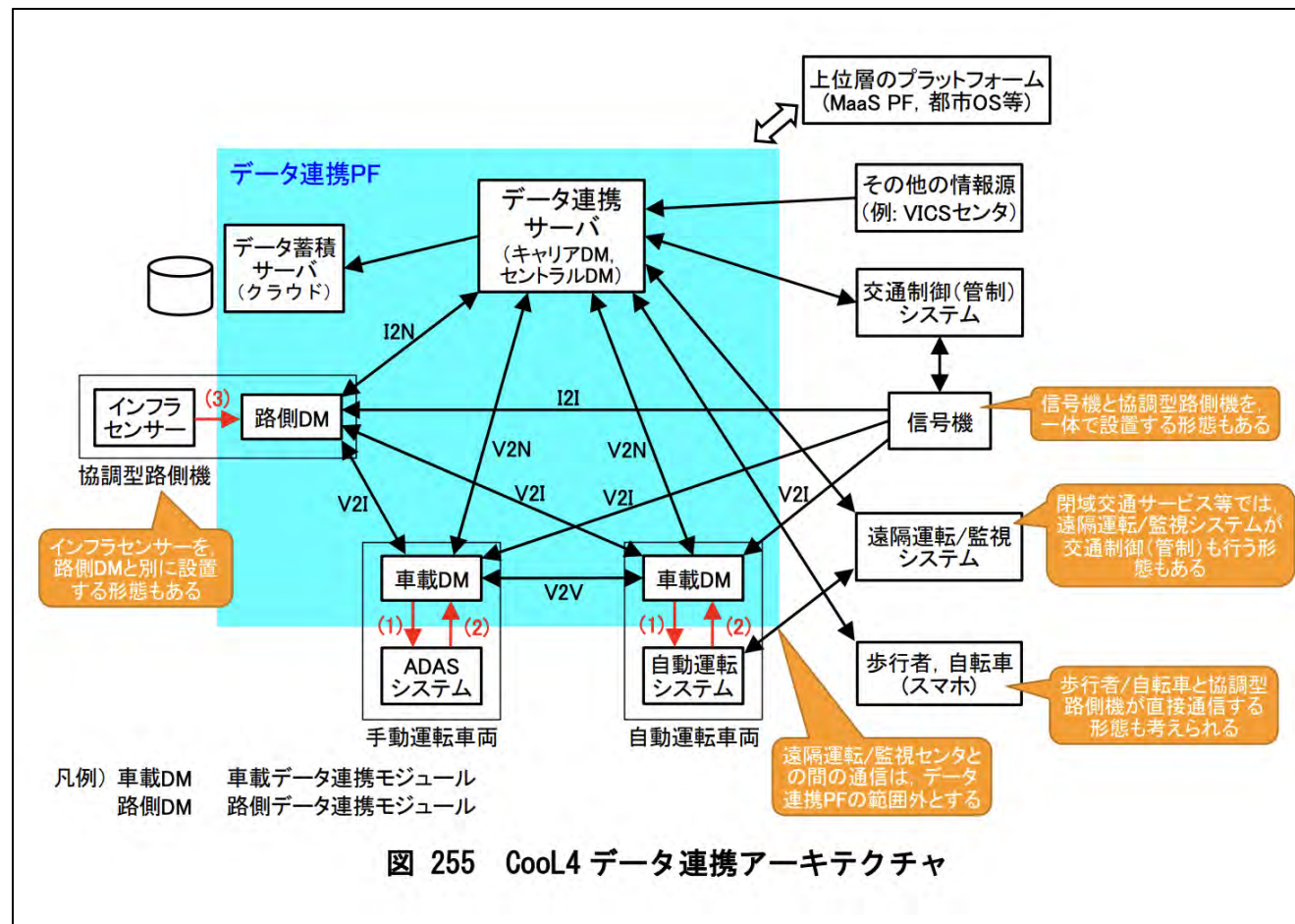


図 255 Cool4 データ連携アーキテクチャ

引用：令和3年度 無人自動運転等の先進MaaS実装加速化推進事業（自動運転レベル4等先進モビリティサービス 研究開発・社会実証プロジェクト（テーマ4））報告書

○名古屋大学未来社会創造機構法制度ユニットのCool4における役割

データ連携プラットフォームを社会実装する際の法的課題を抽出し、法制度や法解釈を研究・報告
データ連携プラットフォームの研究・開発段階から、技術と法制度の両面から検討を重ねていく
(Privacy by Designやアジャイルガバナンスを意識)

○データ連携プラットフォームの社会実装における法的検討課題

- ① データを取り扱う際の個人情報・プライバシー関連
→令和4年度の検討対象
- ② 各種データの提供・利用の際のルールや権利関係
→次年度以降
- ③ データ連携プラットフォーム関係者の法的義務・責任
→次年度以降

検討の前提 データの利用方法からの整理

視点	内容	ポイント
①誰が	データを利用する法的主体が誰か	<ul style="list-style-type: none"> ・法人格ベースで絞り込む ・個人、民間企業、官公庁、研究機関か ・単数か、複数か
②何のために	データの利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的次第で、欲しいデータ、方法、適用法令が異なる ・例 <ul style="list-style-type: none"> 安全に走行するため 自動運転システムを開発するため センサーの精度をあげるため 刑事責任の追及のため 民事責任の追及のため 行政処分の追及のため 交通政策を検討するため

検討の前提 データの利用方法からの整理

視点	内容	ポイント
③どこで	データを利用する国・地域はどこか	<ul style="list-style-type: none"> ・法令は国・地域によって異なる ・特にデータが越境するときに問題が生じやすい
④何を	データの種類	<ul style="list-style-type: none"> ・目的を達成するために必要なデータは何か。本当に欲しいデータは何か。 ・パーソナルデータか、非パーソナルデータか ・構造化データか、非構造化データか ・意味のある情報か、符号・信号か
⑤どのように利用	データをどのように利用するか	<ul style="list-style-type: none"> ・生成（作成、取得） ・利用（加工、編集、複製、参照、提供） ・保存（場所、方法、期限） ・廃棄（方法、期限）

法制度ユニットの令和4年度の検討対象

データ連携プラットフォームでは個人情報・プライバシーが問題となる場面は多岐にわたる
 →スキームが確定していないため、代表的な**2つの場面（AとB）に絞って検討**

視点	内容	A	B
①誰が	データを利用する法的主体が誰か	データ連携プラットフォームの運用者 ※民間事業者	協調型路側機の運用者 ※民間事業者
②何のために	データの利用目的	車両や歩行者の状態を把握し周辺の車両に伝えることで、自動運転を円滑かつ安全に実施する	
③どこで	データを利用する国・地域はどこか	日本国内	
④何を	データの種類	車両の位置情報 ※「仮名ID」を利用 ※サービスカー・オーナーカー	協調型路側機のカメラ画像・動画 (自動車登録番号、運転者・同乗者・歩行者の顔の映り込み)
⑤どのよう に利用	データをどのように利用するか	取得、利用（加工・第三者提供） 保存、廃棄	取得、利用（加工） 保存、廃棄 ※第三者提供はしない

○個人情報保護法

個人情報取扱事業者に対する行為規制が中心

個人情報の利用目的を特定する義務（法17条1項）

利用目的の範囲内で個人情報を利用する義務（法18条1項）

個人情報の不適正利用の禁止（法19条）

個人データの安全管理措置（法23条）

個人データ漏洩時の報告義務（法26条）

個人データの第三者提供の制限（法27条等）

保有個人データに関する事項の公表、開示・訂正等・利用停止等（同法32条ないし39条）

○ガイドライン等

個人情報の保護に関する法律についてのガイドライン（通則編）ほか 個人情報保護委員会
電気通信事業における個人情報保護に関するガイドラインほか 総務省・個人情報保護委員会

個人情報の保護

○ 「個人情報」とは？（法第2条第1項第1号）

「生存する**個人に関する情報**」

+

「当該情報に含まれる**氏名、生年月日その他の記述等により特定の個人を識別することができるもの**（他の情報と容易に照合することができ、それにより特定の個人を識別することができるものを含む。）」

OR

「**個人識別符号が含まれるもの**」（法第2条第1項第1号、第2号）

例 車両の位置情報 → ×
自動車登録番号 → ×
顔画像・動画 → ○

※ 類似用語に留意。
「個人データ」「匿名加工情報」「仮名加工情報」
「個人関連情報」

○ 「プライバシー」とは？

他人に知られたくない私生活上の事実又は情報をみだりに開示されない権利（諸説あり）
法令上の明確な定義はないが、判例上認められている
侵害すれば、損害賠償、差し止め（民事責任）、社会的非難

○ 「肖像権」とは？

みだりに自己の容ぼう等を撮影・公表されない権利
法令上の明確な定義はないが、判例上認められている
侵害すれば、損害賠償、差し止め（民事責任）、社会的非難

○様々な判例（最高裁、下級審）

- ・GPS捜査とプライバシー（最大判平成29年（2017年）3月15日判タ1437号78頁）

「GPS捜査は、対象車両の時々刻々の位置情報を検索し、把握すべく行われるものであるが、その性質上、公道上のもののみならず、個人のプライバシーが強く保護されるべき場所や空間に関わるものも含めて、対象車両及びその使用者の所在と移動状況を逐一把握することを可能にする。

このような捜査手法は、**個人の行動を継続的、網羅的に把握することを必然的に伴うから、個人のプライバシーを侵害し得るもの**であり、また、**そのような侵害を可能とする機器を個人の所持品に秘かに装着することによって行う点において**、公道上の所在を肉眼で把握したりカメラで撮影したりするような手法とは異なり、**公権力による私的領域への侵入を伴うもの**というべきである。」

- ・GPSによる従業員の所在確認とプライバシー（東京地判平成24年（2012年）5月31日労判1056号19頁）

本件では、会社の取締役が従業員に対し、早朝、深夜、休日、退職後に、携帯電話のGPSを利用して居場所確認を行ったことについて、プライバシー侵害による違法性が認められるかが争点となり、裁判所は、「早朝、深夜、休日、退職後のように、**従業員に労務提供義務がない時間帯、期間において**本件ナビシステムを利用して原告の居場所確認をすることは、**特段の必要性のない限り、許されない**というべき」と判示して、会社に対し損害賠償を命じた。

○様々な判例（最高裁、下級審）

- ・週刊誌による被疑者の写真撮影といわゆる肖像権（最一判平成17年（2005年）11月10日判タ1203号74頁）

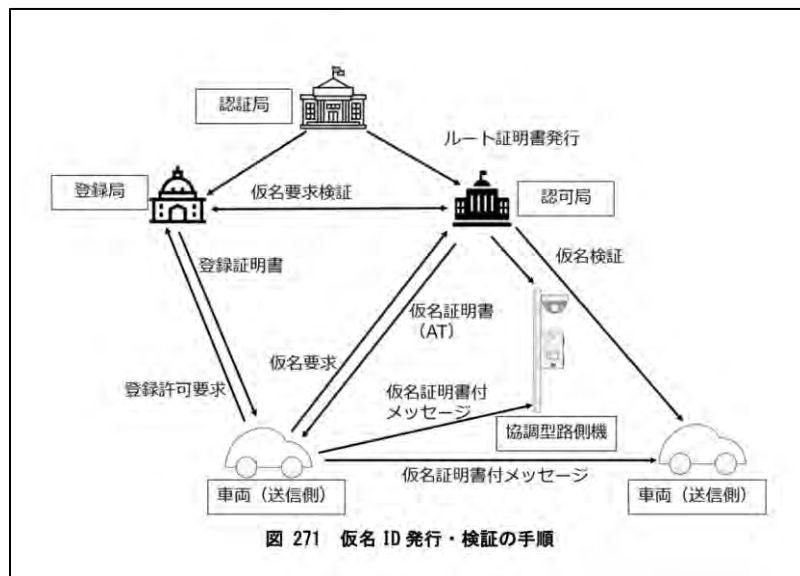
「人は、**みだりに自己の容ぼう等を撮影されないということについて法律上保護されるべき人格的利益**を有する」「もっとも、人の容ぼう等の撮影が正当な取材行為等として許されるべき場合もあるのであって、ある者の容ぼう等をその承諾なく撮影することが不法行為法上違法となるかどうかは、被撮影者の社会的地位、撮影された被撮影者の活動内容、撮影の場所、撮影の目的、撮影の態様、撮影の必要性等を**総合考慮して、被撮影者の上記人格的利益の侵害が社会生活上受忍の限度を超えるものといえるかどうかを判断して決すべき**である。」

- ・ストリートビューとプライバシー（福岡高判平成24年（2012年）7月13日判時2234号44頁）
本件は、インターネット上で提供されている「ストリートビュー」と題するサービスにより、ベランダに干していた洗濯物を撮影・公表されたため強迫神経症及び知的障害が悪化した上、転居を余儀なくされたとして、控訴人（第一審の原告）が、プライバシー侵害等を理由に損害賠償を請求した事案。
本件では、ベランダを撮影対象にしたものではなく、ベランダの画像の割合は小さく、また写った物も判然としないなどから、**受忍限度の範囲内であり**、プライバシー侵害は認められないと判断した。

○様々なガイドライン

- ・位置情報プライバシーレポート（平成26年（2014年）7月 緊急時等における位置情報の取扱いに関する検討会）
- ・スマートフォン プライバシー イニシアティブⅢ（平成29年（2017年）7月10日 スマートフォンアプリケーションプライバシーポリシー 普及・検証推進タスクフォース）
- ・利用者視点を踏まえた I C Tサービスに係る諸問題に関する研究会 第一次提言（平成21年（2009年）8月 利用者視点を踏まえた I C Tサービスに係る諸問題に関する研究会）
- ・カメラ画像利活用ガイドブックver3.0（令和4年（2022年）3月 IoT 推進コンソーシアム・総務省・経済産業省）
- ・「ドローン」による撮影映像等のインターネット上での取扱いに係るガイドライン（平成27年（2015年）9月 総務省）

「仮名ID」の利用



仮名 ID (仮名証明書) 発行および検証の一連の手順を図 271 に示す。車両の秘密鍵および車両の公開鍵を証明するための認証局 (CA) による証明書を事前に車両に保持しておく。仮名のメッセージを送信するために、まず、登録局 (EA) に対して車両の公開鍵証明書を利用して登録許可要求を送信し、登録証明書 (EC) を返送する。次に、登録証明書を利用して認可局に仮名証明書を要求し、認可局は複数の仮名証明書 (AT) を車両に対して発行する。この仮名証明書を付けてメッセージを協調型路側機に送信する。協調型路側機は車両から送信されてきたメッセージの真正性・完全性を検証する。

車両から車両に対してメッセージを送信する場合、送信側車両が仮名証明書付きのメッセージを送信するも協調型路側機宛ての場合と同様である。

プライバシー保護の観点からロケーショントラッキングを回避するために、仮名 ID を一定時間経過あるいは特定距離走行の後に変更する必要がある。車両から協調型路側機あるいは車両から車両への通信の負荷軽減のため、仮名証明書の送信を毎回行うのではなく、一定時間ごとに送信する手法もある。また、車両増加に伴う認可局の負荷軽減のために、機能を分散させることもある。

引用：令和3年度 無人自動運転等の先進MaaS実装加速化推進事業（自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実証プロジェクト（テーマ4））報告書

○個人情報保護法

データ連携プラットフォーム運用者が取得するのは「車両の位置情報」のみ
他の個人情報と紐づけされない

→ **「個人情報」に該当しない**

※ 電気通信事業法や「電気通信事業における個人情報保護に関するガイドライン」に留意（位置情報に関する慎重な取り扱い等）

○プライバシー

本来「車両の位置情報」はプライバシー性の高い情報
しかし、「仮名ID」を利用することで特定の車両を継続的にトラッキングすることが著しく困難

→ **プライバシー侵害のリスク低い**

○個人情報

協調型路側機が取得する顔画像・動画は「**個人情報**」。ただし「個人データ」ではない

→個人情報保護法上の一定の義務（利用目的の特定、不適正利用の禁止等）は生じる

○プライバシー・肖像権

取得・利用される情報の性質と、情報の取得・利用の目的、取得・利用の態様が適切か等を総合的に判断して、生活者が社会生活を営む上での受忍限度の範囲内かどうかにより、事案ごとに個別具体的に判断される

→適正な目的、第三者提供はない、十分な安全管理措置等により**受忍限度の範囲内と評価可能**

→**各種ガイドラインを参考に慎重な設計・運用**が望ましい（例 責任主体の明確化、リスク分析、ルール整備、運用体制構築、事前告知、監査）

交通事故が生じた場合の法的責任

データ連携プラットフォームにおけるデータの問題に起因して交通事故が発生した場合に、関係者にどのような法的責任が発生しうるか？

人の運転 → 主として**運転者**の法的責任が問題

自律型自動運転 → 主として**自動車・部品メーカー**の法的責任が問題

協調型自動運転 → **関係者多数。誰の法的責任？**



データ連携プラットフォームの交通事故における法的責任は次年度以降の検討課題

法的責任の種類及び契約との関係

○民事責任

- ・ 被害者への損害賠償責任

故意・過失により他人に損害を与えた者は損害賠償責任を負う（不法行為。民法709条）
さらに、使用者責任（民法715条）、製造物責任法により責任の範囲が拡大



関係者間の契約では**回避できない**

- ・ 関係者間での求償

被害者へ損害賠償をした後の関係者間での責任分担は、関係者間での取り決め可能



関係者間の契約で**コントロール可能**

○刑事責任

過失により他人を死傷させた者は（業務上）過失致死傷罪（刑法209条、210条、211条）



関係者間の契約では**回避できない**

法的責任検討のために特定が必要な要素

○問題があったデータは何か？

- ・現在の信号灯火情報
- ・信号予定情報
- ・現時点での車両等の位置情報
- ・その後の衝突予測情報
- ・現場のセンサーで収集した情報 など

○データの経由方法は？

- ・車両や路側インフラからデータ連携プラットフォームを経由 (V2N)
- ・車両同士の直接通信 (V2V)
- ・路側インフラから車両への直接通信 (V2I)
- ・車両や路側インフラから携帯電話網やインターネットを経由 (V2N) など

法的責任検討のために特定が必要な要素

○データを管理する主体は誰か？

- ・データ連携プラットフォームの運用主体（公的組織 OR 民間業者）
- ・信号情報管理主体（都道府県警察、民間企業など）
- ・信号メーカー
- ・センサーメーカー
- ・インフラメーカー
- ・車両メーカー
- ・通信事業者 など

○事故の直接的な原因は？

- ・データの誤り（発生・処理・発信・受信）
- ・通信の遅延・遮断
- ・自動運行システム（予測システム） など

※ 技術的に原因を特定することは可能なのか？

※ 原因特定のための技術を、誰に、どの程度、どのように実装させるのか？



ご清聴ありがとうございました