

デジタル時代の リスクと保険 (13)

自動車は今後、ネットワーク端末として機能するようになり、通信の遮断やソフトウェア更新の不具合など様々なリスクを抱えることになる。ここで注目したいのがコネクテッドカー（つながる車）は単にネットワークに接続するだけではないことだ。今後、道路上の信号や標識、歩行者、住宅、同じ道を走る自動車など様々なものと直接データをリアルタイムでやり取りするようになる。こうした仕組みを「V2X」と呼び、世界では既にこうした機能を一部搭載した車が発売されている。

V2Xはトンネルなど電波が届かない、つながる車にとっての死角を解消する技術でもあるが、接続先が増えれば、それだけ新たなリスクになる恐れもある。

では、どんなリスクが具体的に考えられるのであろうか。例えば、外部事業者から受信した情報などに誤りがあったことにより、あるいは通信が途絶えたことにより、自動車が事故を起こした場合などである。その損害に対しては誰がどのように責任を負うべきなのだろうか。自動車のコネクテッドサービスに関連する責任問題について整理してみたい。

民法の特別法であるPL法（製造物責任法）に基づく製造物責任は、無体物であるソフトウェアの開発者やデータの提供者には適用されない。よって、こうした事業者の過失などによる事故には民法上の不法行為責任が適用される。車（V）とつながるV2Xの「X」

についても同様で、動産である有体物の欠陥については製造物責任が適用されるが、ソフトウェアや通信するデータは無体物であり不法行為責任が適用される。

では、事業者が法的責任を負う場合に備える保険にはどんなものがあるだろうか。実はPL保険の射程はPL法よりも広く設定されている。有体物に限定しておらず、さらに製造物責任だけでなく不法行為責任も補償対象に含む。

ネットワークやシステムの不具合による中断やデータの損壊、情報漏えいを補償する保険にはサイバー保険もあるが、システムの不具合により生じた対人・対物事故は一般には補償されない。ソフトウェア事業者などは自らの業務が製造物責任を負うものでないとしても、ソフトウェアの欠陥による対人・対物事故が補償されるPL保険を活用し、作動・処理の不確実性に備えることも有用だろう。

なお、道路に設置される機器の所有者・管理者の責任については施設所有管理者賠償責任保険が対応している。ただし、V2Xでは「V」と「X」のどちらに事故の原因があったのか、その責任の所在を明らかにするのに時間を要するケースが起きることも想定される。

自動車を動かす基幹ソフトウェアを更新する際のリスクもある。道路運送車両法の改正で2020年11月から無線を通じたソフトウェア更新「OTA」の場合、国土交通相の許可が必要になった。その際「適切なソフトウェア更新とサイバーセキュリティを確保するために必要な業務管理能力」「更新に起因した不具合の是正を的確に

つながる車、製造物責任も

実施する体制」「ソフトウェアが更新された自動車が保安基準に適合すること」を条件としている。更新の結果、保安基準に適合しなくなった（おそれがある場合を含む）場合には、従来型車両と同様にリコール制度の対象となり、是正措置が図られる。

