

# GNSSと民事責任の研究

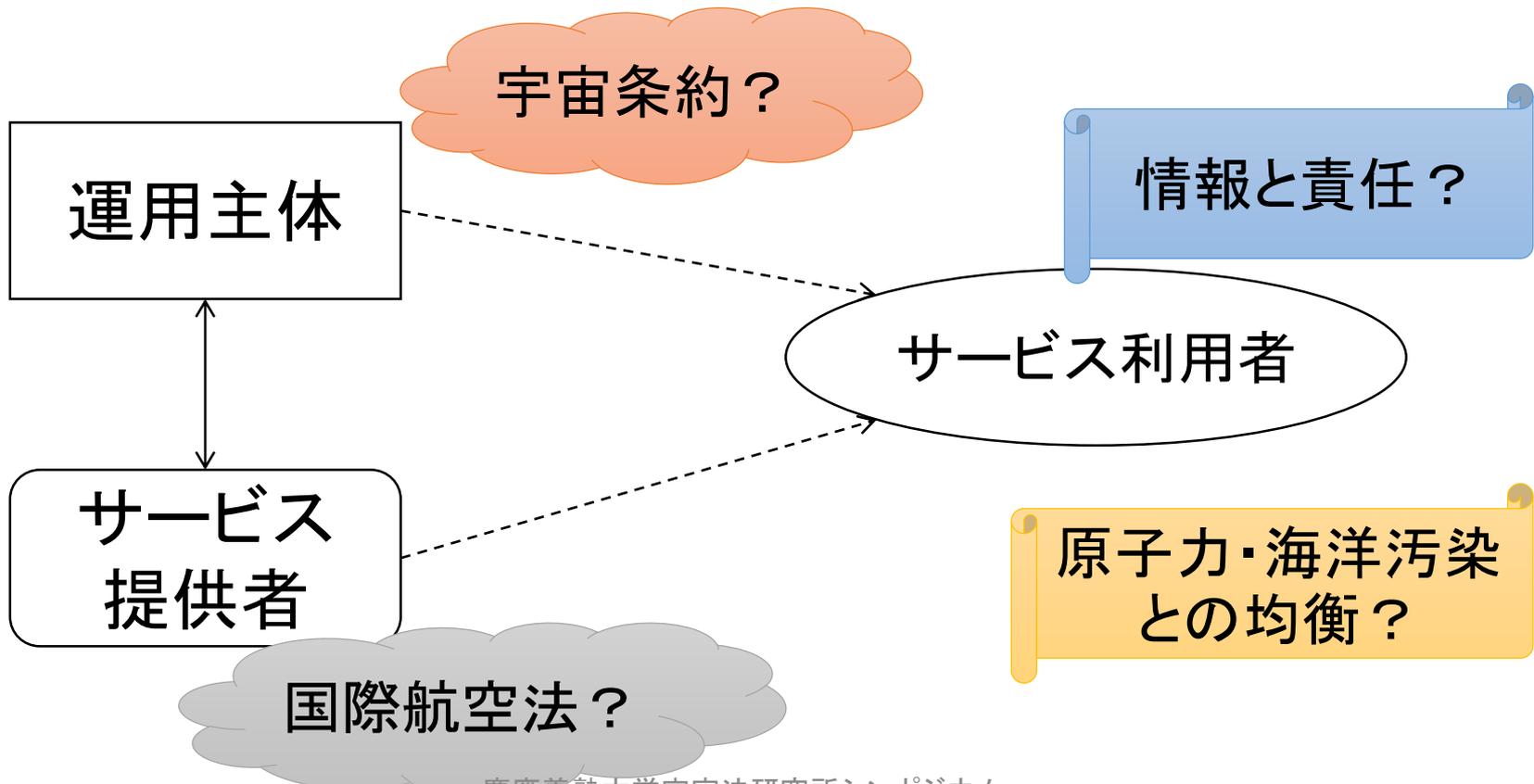
小塚莊一郎  
(学習院大学)

# GNSS運用者の責任

- 二つの典型的な議論
  - 「GNSS情報については、正確性を担保するものではないことを仕様書等に明示しておけば責任の問題は生じないのではないか」
  - 「GNSSの誤作動から航空機の衝突事故などが起こった場合に、衛星メーカーが責任を負わされては大変なので、救済制度を設けるべきだ」
- (現在の法制度の下で)どちらが正しいのか？
- (理論的には)どのような制度が望ましいか？

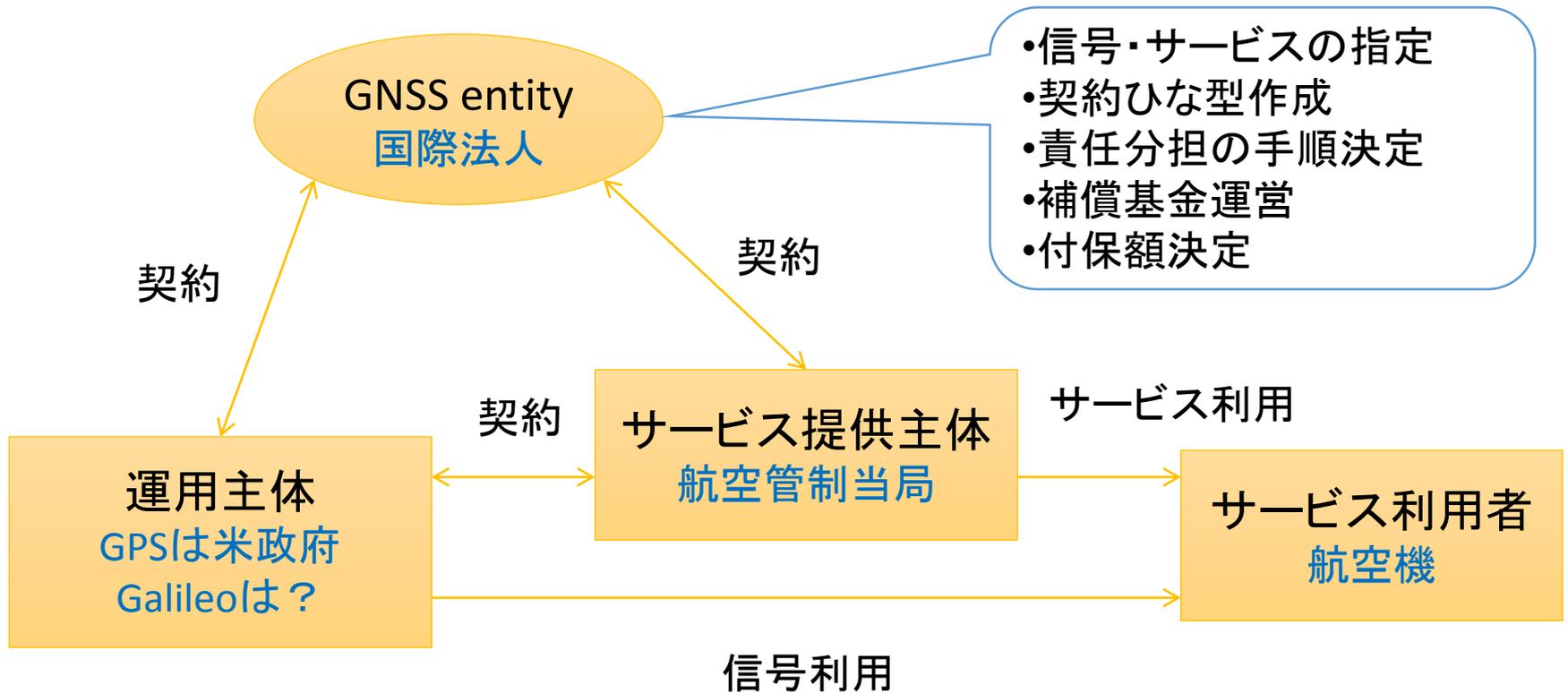
# [2012年シンポジウムから]

- 文献は多いが、関心は相互にズレている



# 事業者の階層構造

## • ICAOでの議論



# 仕様と免責の法的分析

- 被害者との間に直接の法的責任がない場合
  - 「免責文言があるから責任を負わない」とは言えない
  - 不法行為責任——原子力損害、海洋汚染との共通性
- 信号の正確性、完全性が100%ではないとき、
  - フェイルセーフ(冗長性)の確保
  - フェイルセーフを含めたシステム全体としての安全性
  - 高度な安全性が要求される場合(航空管制など)、フェイルセーフの水準も高度に

# 責任と注意水準の経済学

- 「法の経済分析」の理論＝社会的に望ましい責任制度とは
  - 「望ましい」＝社会的に最適な抑止
  - [損害の期待値＋対処するコスト]が最小
- 一当事者の注意のみが問題の場合：
  - 厳格責任(無過失責任)が最適——責任を負わないように、コストをかけて注意を払うインセンティブ
- 2以上の当事者の注意が問題の場合：
  - 双方に注意のインセンティブを与える必要性
  - この場合、責任集中と強制保険の制度は不適合

# 望ましい制度設計

- 多数の関係当事者による責任の分担
  - 受信機の製造者
  - 利用者側のソフトウェア提供者
  - フェイルセーフの提供者
- GNSS運用者に責任が発生する場合
  - 正確性への過剰な信頼の惹起——一般ユーザー向けの説明など
  - 誤作動、異常を一定以上放置していた場合