

自動運転の法的課題について

2016年6月

一般社団法人 日本損害保険協会
ニューリスクPT

目 次

1. まえがき	1
2. 自動運転のレベル	1
3. 現行法における損害賠償責任	1
(1) 対人事故の場合	1
(2) 対物事故の場合	2
4. 自動運転と損害賠償責任の考え方	2
(1) レベル2の場合	2
(2) レベル3の場合	2
(3) レベル4の場合	3
5. 個別の課題	3
(1) 事故原因の分析について	3
(2) 製造物責任について	4
(3) サイバーリスクについて	4
(4) 保有者・運転者の補償について	4
(5) 過失割合の複雑化について	5
6. まとめ	5
【参考：自動運転における関係法令調査について】	6
【ニューリスクPTの検討経緯】	8
【参考文献】	9

1. まえがき

自動運転技術は、日々、世界的に開発が進んでおり、日本国内では早ければ 2018 年頃までにレベル 2（下記 2. 参照）が実現すると言われている（一部メーカーからは、既にレベル 2 と同等の自動運転技術を搭載した自動車が発売されている）。自動運転技術の導入によって、事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者等の移動手段の確保といった効果が期待されているが、一方で、事故が発生した場合の損害賠償責任については、従来とは異なる責任関係が生じる可能性があり、現行法との関係を整理しておく必要がある。

こうした問題認識のもと、一般社団法人日本損害保険協会では、2014 年 8 月にニューリスク P T を設置し、政府における検討や国際的な議論の動向を注視しつつ、有識者とも意見交換を行いながら、自動運転に関する法的課題について、事故時の損害賠償責任を中心に検討を行ってきたが、今般、これまでの検討結果を整理した。

2. 自動運転のレベル

本報告において前提とする自動運転のレベルは、以下のとおりとする。

- ・レベル 1 加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う。
- ・レベル 2 加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う。（自動運転中であっても、運転責任（注 1）はドライバーにある。）
- ・レベル 3 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する。（自動運転中の運転責任はシステムにあるが、ドライバーはいつでも運転に介入することができ、ドライバーが介入したときは手動運転に切り替わる。）
- ・レベル 4 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーが全く関与しない。（無人運転を含む。）

（注 1）本報告における「運転責任」とは、安全運転や事故回避など自動車の運転に関する責任（刑事上の責任）を指しており、事故が発生した際の被害者に対する「損害賠償責任」（民事上の責任）とは異なる。

3. 現行法における損害賠償責任

（1）対人事故の場合

我が国における損害賠償制度は、民法第 709 条の「故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う」として過失責任主義を採っているが、自動車の対人事故に関しては、これを修正して、自動車損害賠償保障法（以下、「自賠法」という。）により被害者救済が図られている点が他国と比較しても大きな特徴であり、対人事故を検討する場合には自賠法の存在が前提となる。

具体的には、自賠法第 3 条により、「自己のために自動車を運行の用に供する者」（以下、「運行供用者」という。）は、自動車事故により他人（被害者）を死傷させた場合、被害者に対する損害賠償責任を負う。ただし、次の 3 要件をすべて証明した場合は、その責任を免れる。

- ①自己及び運転者（注 2）が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- ②被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
- ③自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

(以下、それぞれ「免責要件①」「免責要件②」「免責要件③」という。)

自賠法の特徴としては、1つは、運行供用者に損害賠償責任を課していることである。もう1つは、運行供用者に無過失責任に近い形で損害賠償責任を課していることである。例えば、運行供用者や運転者に過失がなかったとしても(免責要件①が証明されたとしても)、免責要件②および免責要件③の証明ができない限りは、運行供用者が損害賠償責任を負うことになる。この3要件を証明することは相当困難であり、事実上の無過失責任主義を採ることで、被害者保護を図っていると言える。

なお、運行供用者とは、通常は、「所有者」すなわち「自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供するもの」(自賠法第2条第3項)であるが、「自動車の使用についての支配権を有し、かつ、その使用により享受する利益が自己に帰属する者を意味する」(最高裁 昭和43年9月24日判決)として、「運行支配」し、かつ、「運行利益」を得ている者と解されている。

(注2) 自賠法における「運転者」とは、「他人のために自動車の運転又は運転の補助に従事する者」(同法第2条第4項)であり、本報告においては、自動車を運転する者である「ドライバー」とは使い分けている。

(2) 対物事故の場合

民法第709条の基本原則が適用され、故意または過失によって第三者に損害を与えた場合には、加害者は損害賠償責任を負う(注3)。

対人事故と異なるのは、過失責任主義が適用されることである。つまり、自動車事故に関してドライバーに故意または過失がない場合は、ドライバーに損害賠償責任は発生しない。

また、対人事故では、自賠法第3条の適用により、運行供用者が損害賠償責任を免れるためには、自らが免責三要件を証明しなければならないことに対し、対物事故では、事故の被害者が損害賠償請求を行うためには、被害者がドライバーの過失を証明する必要がある。

(注3) 同法第715条により、加害者が業務従事中に第三者に損害を与えた場合には、使用者がその責任を負う。

4. 自動運転と損害賠償責任の考え方

自動運転の各レベル(2~4)において、現行法に基づく事故時の損害賠償責任(対人事故・対物事故)については、以下のとおり考えられる。

(1) レベル2の場合

レベル2においては、システムによる運転が実現されるが、自動運転中であってもドライバーには常に運転責任があることから、対人事故・対物事故ともに、現行の考え方(前記3.(1)および(2))を適用することに問題はないと考えられる。

(2) レベル3の場合

レベル3においては、システム責任による自動運転となり、道路交通法上もドライバーの運転責任が一定免除されることも想定される。これが現行と大きく異なる点であり、ドライバーの運転責任が免除されている中で発生した事故の損害賠償責任を誰が負うべきかが論点とな

る。

対人事故について自賠法に基づいて考えると、レベル3における運行供用者（「運行支配」し、かつ、「運行利益」を得ている者）は誰かということになる。まず「運行利益」を得ている者とは、ドライバーや当該自動車を事業のために使用している事業者等であり、現行と同じであると考えられる。一方で、「運行支配」については、システム責任による自動運転であるので、システムが「運行支配」しているとも考えられるが、システムの機能限界時などは、システムからドライバーに運転責任が移譲されること、自動運転中であっても、ドライバーはいつでも運転に介入できることから、ドライバー等が「運行支配」していると解することが可能と考えられる。

したがって、レベル3における対人事故についても、自動運転中の事故か否かを問わず、自賠法の「運行供用者責任」の考え方（前記3.（1））を適用することに問題はないと考えられる。

また、対物事故についても、過失に基づき損害賠償責任を負うとの現行の考え方（前記3.（2））を適用することに問題はないと考えられる。

（3）レベル4の場合

無人運転を含む完全自動運転であるレベル4では、ドライバーは運転に全く関与せず、すべてシステムによって運転される。つまり、レベル4において、「ドライバー」という概念はないことから、レベル4の自動運転車は、従来の自動車とは別のものとして捉えるべきであると考えられる。

したがって、損害賠償責任のあり方については、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など、自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえで論議する必要があると考えられる。

見直しにあたっては、自動運転に関する国際的な議論の動向、レベル4が社会にどのように受け入れられるのか、一般交通下においては、相当長い期間は従来型の自動車と混在すると想像されることから、両者が協調して円滑な交通社会を実現するためにはどのような制度であるべきか、といった観点からの検討が必要であると考えられる。

5. 個別の課題

（1）事故原因の分析について

従来の自動車事故の場合、ほとんどがドライバーの過失や法令違反が原因であるが、自動運転の普及に伴い、ドライバーに起因する事故は減っていくと期待されている。一方で、従来にはない事故として、システムの欠陥・故障を原因とする事故、道路・信号等の交通インフラの欠陥・故障を原因とする事故、サイバー攻撃を原因とする事故などが考えられる。

こうした事故を想定すると、責任の主体や過失割合を明確化するためには、事後的に事故時の自動車の制動状況、交通インフラの状況等を調査し、事故との因果関係を明らかにする必要がある。その方法としては、例えば、ドライブレコーダーやイベント・データ・レコーダー（EDR）等による分析が考えられるが、そのためには、これらの機器の設置、事故時のデータの保存、分析のために必要なデータの警察・保険会社への提出を担保するとともに、事故原因の分析体制を構築するための検討が必要であると考えられる。

(2) 製造物責任について

製造物責任法第3条では、製造業者は、製造物の欠陥により他人に損害を与えた場合には損害賠償責任を負うと規定されている。したがって、自動車の欠陥を原因とする事故により損害が発生した場合には、製造業者が損害賠償責任を負うことも考えられる。

一方で、自賠法に基づき、対人事故については、「自動車に欠陥がなかったこと」（免責要件③）などの3要件を証明しない限り、運行供用者は損害賠償責任を免れない。つまり、自動車に欠陥があったことが明らかであれば、運行供用者が損害賠償責任を負うことになる。

自動車の欠陥を原因とする事故の場合に運行供用者の責任を免除し、製造業者の責任とすると、被害者が製造業者の責任であること（自動車に欠陥があったことを）を証明しなければならないため、被害者の負担が大きく、迅速な被害者救済が図れない。したがって、被害者救済の観点から、自賠法においては、自動車の欠陥も含めて運行供用者に損害賠償責任を課していると言える。自動運転においても、迅速な被害者救済を行うためには、現行のとおり、まずは自賠法による運行供用者責任を維持することが妥当と考えられる。

なお、製造業者への損害賠償請求を行う場合は、被害者が自ら請求する場合と、保険金を支払った保険会社が請求する（求償する）場合が考えられるが、いずれの場合でも、前記（1）の課題がある。

また、有識者からは、適切な責任の分担の観点から、誰が実質的な運行供用者であり得るかという課題のもと、その範囲について検討の余地があるのではないかとの意見もあった。

(3) サイバーリスクについて

自動車の自動運転が進むほどサイバーリスクが高まると考えられる。2015年にある海外メーカー製の自動車が、車外からハッキングされて自動車をコントロールされたとの報道があった。自動車側で一定のサイバー対策は実施されると思われるが、ハッキング技術も日々変化しており、完全に防ぐことは難しいと考えられる。サイバー攻撃により自動車がコントロール不能になり、事故が発生した場合の損害賠償責任についても検討した。

まず対人事故については、自賠法第3条の免責3要件のうち②について、サイバー攻撃により事故が発生したとしても、「誰」が行ったのかを特定することができない場合は、「第三者の故意があったこと」を立証したことにはならないと判断される可能性がある。その場合、免責要件②が成立しないことになり、運行供用者が損害賠償責任を負うことになると考えられる。

次に対物事故については、事故の原因がサイバー攻撃であり、ドライバーに過失がないことが立証されれば、ドライバーに損害賠償責任は生じないと考えられる。この場合、被害者は損害賠償の請求先がない（不明）ということも想定される。

(4) 保有者・運転者の補償について

自賠法では、自動車事故により保有者や運転者がケガをした場合、同法第3条の「他人」に該当しないため、救済対象からは除かれる。

有識者からは、自動運転の場合も、レベル3までは現行と同様に保有者・運転者のケガは対象外とする考え方を適用することに問題はないと考えられるが、レベル4における法的枠組みの検討においては、誰が被害者であるかとの観点から、救済すべき範囲を検討する必要がある

のではないかと意見もあった。

(5) 過失割合の複雑化について

自動車保険の対人・対物賠償責任保険では、被保険者の過失部分が支払い対象となるため、保険金支払いにあたっては、事故の当事者間の過失割合を決定する必要がある。通常は、当事者である2者間の過失を調査して決定するが、自動運転が高度化すると、(1)のとおり、事故の原因として、当事者の過失以外にも、システムの欠陥、道路等インフラの欠陥といったことが関係してくる可能性があり、それらを考慮すると責任関係が複雑化し、過失割合の決定が困難になることも考えられる。

対人事故の場合は、自賠法に基づき運行供用者が広く損害賠償責任を負うことになるため、自賠責保険で過失減額を適用する事例は少なく(注4)、自賠責保険の支払限度額内の事故では大きな影響はないと考えられるが、自賠責保険の支払限度額を超える対人事故の場合や年間238万件(2014年度)もの支払いがある対物事故においては、損害調査実務において大きな影響が出る可能性がある。

こうしたことも、損害保険業界にとっては、自動運転時代の課題として認識しておく必要がある。

(注4) 自賠責保険では、被害者に7割以上の過失があった場合に過失減額が適用されるが、2014年度に過失減額が適用された事例は全体の1.7%である。

6. まとめ

これまで検討してきたとおり、自動運転における損害賠償責任の考え方については、レベル3までは、基本的には現行法の考え方を適用することに問題はないと考えられる。特に対人事故については、その立法目的からも現行の自賠法の枠組みの中で被害者救済が図られると考えられる。しかしながら、自動運転技術の進展に伴い、個別に検討すべき課題もある。

自動運転は、自動車ユーザーの利便性が高まるだけでなく、事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者等の移動手段の確保といった様々な効果が期待される。損害保険業界としては、今後も国内外の検討動向を注視しつつ、必要に応じて検討および意見等の発信をしながら、安全・安心で円滑な道路交通社会の実現に寄与していく。

以上

【参考：自動運転における関係法令調査について】

ニューリスクPTでは、自動運転に関する法的課題の検討にあたり、以下の観点から関係法令とその影響を調査した。

- ・完全自動運転車（無人運転車）が現行法下で走行するために、法的に検討すべき条文は何か。
- ・完全自動運転車（無人運転車）が現行法下で走行し、事故を起こした場合を想定して、法的に検討すべき条文は何か。

以下の表は、上記のポイントをまとめたものである。

法律名	主に関係のある条文	ポイント	備考 (自動車保険との関係等)
1. 道路運送車両法	<ul style="list-style-type: none"> ・第2条（定義）2「自動車」、5「運行」 ・第41条（自動車の装置） 	<ul style="list-style-type: none"> ・「運転操作」が不要な自動車を想定していない。 ・「自動車」、「運行」に該当しない可能性がある。 ・「自動運転」のための「装置」が規定され、当該装置の整備・点検義務が課される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保険の「自動車」の定義は道路運送車両法に準拠するため、対象となる「自動車」に該当するか。 ・完全自動運転の装置が基準に適合していない場合、有無責、過失割合に影響があり、車両管理義務が必要になる可能性がある。
2. 道路交通法	<ul style="list-style-type: none"> ・第2条（定義）9自動車 ・同条17 運転 ・第64条（無免許運転等の禁止） ・第70条（安全運転） 	<ul style="list-style-type: none"> ・「運転操作」が不要な自動車を想定していない。 ・ハンドル、ブレーキその他装置を確実に操作する義務があり、ドライバーが制御可能な状態であることが必須である。 ・同法の「運転」は「車両等をその本来の用い方にしたがって用いること」であり、自動運転中が運転に該当するか明確でない。 ・無人運転が認められる場合は、ドライバーが誰になるのがポイントである（搭乗者、操作者、ソフト開発メーカー、自動車メーカーなど）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保険の「運転」は道路交通法に準拠するため、有無責等に影響する。
3. 民法	<ul style="list-style-type: none"> ・第709条（不法行為による損害賠償） ・第712条（責任能力） ・第719条（共同不法行為） ・第415条（債務不履行による損害賠償） 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転操作が不要な場合、ドライバーの故意・過失は問われず、不法行為による損害賠償責任を負わない可能性がある。 ・システムの欠陥による事故を回避する場合は、正当防衛・緊急避難を主張できる可能性がある。 ・運転操作が不要となり、未成年者、泥酔者、責任無能力者等が乗車した場合、これらの者に不法行為責任を問えない。 ・ドライバーだけでなく製造業者等の第三者も共同不法行為者となる可能性がある。 ・上記のことから、製造業者等がシステム等の性能について、債務不履行責任を負う可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・法律上の賠償責任が発生しない場合は、自動車保険も無責となる。
4. 製造物責任法	<ul style="list-style-type: none"> ・第2条（定義）「製造物」、2「欠陥」 ・第3条（製造物責任） ・第4条（免責事由） ・第5条（期間の制限） 	<ul style="list-style-type: none"> ・車載システム、OS、ソフトウェアも製造物責任法の対象となるか。 ・「当該製造物が通常有すべき安全性」を欠くことを欠陥とするが、自動運転の安全性の要求をどう捕らえるか。 ・製造業者とドライバーの過失割合認定が必要となる。 ・「科学・技術に関する知見により欠陥を認識できない」場合は免責となり、（実験段階では知見が不十分であり）免責に該当した場合の被害者救済の考え方を整理する必要がある。 ・「製造物を引き渡した時から10年」について、どの時点を「引き渡した時」とするか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・責任主体の一部がドライバーであれば、自動車保険の必要性がある。 ・責任主体がドライバーでなくなると、自動車保険の賠償リスクの必要性がなくなる。ただし、被害者救済の観点で、迅速な支払いができる自動車保険の直接請求権は有用である。

法律名	主に関係のある 条文	ポイント	備考 (自動車保険との関係等)
5. 自動車損害賠償保障法	<ul style="list-style-type: none"> 第1条 (この法律の目的) 第2条 (定義) 自動車、運行 第3条 (自動車損害賠償責任) 第14条 (免責) 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転車の走行が「運行」に含まれるかは、走行が自動車の固有装置の操作に該当するかがポイントになると考えられる (固有装置説の場合)。 GPS等の車外インフラは、自賠法の「当該装置」には該当しないと考えられる。 自動運転中は、ドライバー (搭乗者) は自動車を操作することはないが、この場合に自賠法上の「運転者」に該当するか。 免責3要件については、自動運転の注意義務、当該装置による第三者の過失、構造上の欠陥等、検討すべき項目が多く、自動運転車に則した法整備が必要となる可能性がある。 被保険者=保有者および運転者であるため、保有者の定義が大きく影響する (車外装置等の所有者まで含めるかなど)。 	<ul style="list-style-type: none"> 自賠法上の賠償責任を負う場合の損害を填補するため、自賠法の整理 (運行、運転者、保有者、免責3要件等) と連動する。
6. 道路法	<ul style="list-style-type: none"> 第2条 (用語の定義) 自動車 第43条の2 (車両の積載物の落下の予防等の措置) 	<ul style="list-style-type: none"> 当該車両を運転している者を想定した法律であり、「ドライバー」の定義に影響される。 	
7. 刑法 (自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律)	<ul style="list-style-type: none"> 第1条 (定義) 自動車 同条2 無免許運転 第2条 (危険運転致死傷) 第5条 (過失運転致死傷) 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転下の走行に免許が必要か。 無免許で運転した場合に、危険運転致死傷に該当するか。 自動運転車の事故の刑事責任を誰が負うか。第2条等では、「人を負傷させた者」とされており、当事者がドライバー、搭乗者、自動車メーカー、ソフトウェア開発者、道路管理者等が考えられる。 民法上の責任は、自動車保険、製造物責任等で被害者救済は一定可能であると整理できるが、刑法上の責任は整理が困難である。 	
8. 国家賠償法	<ul style="list-style-type: none"> 第1条 第2条 	<ul style="list-style-type: none"> 道路、河川その他の公の営造物の設置または管理の瑕疵による賠償を想定しており、国が整備した自動運転インフラ (GPS、データ通信機器、ITSスポット等) も公の営造物に該当すると考えられる。 インフラの設置業者との責任の整理が必要である。(第三者に原因がある場合は求償権あり。) 	<ul style="list-style-type: none"> インフラの瑕疵に起因する事故は、自動車保険の賠償ではなく、国家賠償法の対象となる可能性あり。
9. ジュネーブ条約	道路交通条約と道路標識議定書の2種類 (日本は道路交通条約のみ加盟)	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーが車両操縦、他の道路使用者等へ安全注意義務等を行わなければならないこと等が規定されており、現行制度下ではドライバーの制御下にあることが条件となる。 高度な運転支援は、現行制度下で対応は可能と考えられているが、運転支援レベルにより、免許、車検、ナンバー、標識制度等の変更が必要になると考えられる。 自動運転にあたっては、「ドライバーに準ずる者」が新たに整理される可能性がある。 	
10. ウィーン条約	道路交通条約と道路標識議定書の2種類 (共に日米は未加盟)	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転の実現にあたってドライバーの制御下にあることが条件となる。 高度な運転支援は、現行制度下で対応は可能と考えられているが、運転支援レベルにより、免許、車検、ナンバー、標識制度等の変更が必要になると考えられる。 自動運転にあたっては、「ドライバーに準ずる者」が新たに整理される可能性がある。 	

【ニューリスクPTの検討経緯】

- 2014年 8月 ニューリスクPTの設置
- 2014年 10月 第1回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する検討動向について
 - ・PTでの検討範囲、成果目標、スケジュール、今後の検討の進め方等について
- 2014年 11月 第2回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する関連法令調査について
- 2014年 12月 第3回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する関連法令調査について
- 2015年 1月 第4回ニューリスクPT
- ・「自動走行ビジネス検討会」について
- 2015年 2月 第5回ニューリスクPT
- ・「自動走行ビジネス検討会」について
- 2015年 10月 第6回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する最近の動向について
 - ・第1回ニューリスク研究会の進め方について
- 2015年 11月 第1回ニューリスク研究会（有識者研究会）（注）
- ・自動運転に関する法的課題について
- 2016年 3月 第7回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する最近の動向について
 - ・第2回ニューリスク研究会の進め方について
- 2016年 3月 第2回ニューリスク研究会（有識者研究会）
- ・自動運転に関する法的課題について
- 2016年 5月 第8回ニューリスクPT
- ・自動運転に関する法的課題について
- 2016年 5月 第3回ニューリスク研究会（有識者研究会）（持回り開催）
- ・自動運転に関する法的課題について

（注）ニューリスク研究会の有識者委員は以下の3名である。（敬称略）

肥塚肇雄（香川大学法学部教授）

古笛恵子（弁護士）

中山幸二（明治大学法科大学院教授）

【参考文献】

- ・「自動走行ビジネス検討会 中間取りまとめ報告書（平成 27 年 6 月 24 日）」（経済産業省・国土交通省）
- ・「自動走行ビジネス検討会 今後の取組方針（平成 28 年 3 月 23 日）」（経済産業省・国土交通省）
- ・「自動走行の制度的課題等に関する調査研究 報告書（平成 28 年 3 月）」（株式会社日本能率協会総合研究所（平成 27 年度警察庁委託事業））
- ・「官民 ITS 構想・ロードマップ 2016 ～2020 年までの高速道路での自動走行及び限定地域での無人自動走行移動サービスの実現に向けて～（平成 28 年 5 月 20 日）」（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部）
- ・「逐条解説 自動車損害賠償保障法」（国土交通省自動車局保障制度参事官室 監修 ぎょうせい）
- ・「高度道路交通システム（ITS）と法 法的責任と保険制度」（山下友信 編 有斐閣）
- ・「自動車技術 第 69 卷（2015 年 12 月）」（自動車技術会）