

「自動運転(レベル4)に対する法的・実務的論点」概要

- ・自動運転車による事故が生じた際の課題は、国土交通省の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の報告(2018年3月)を基に各種検討が進められている。損保協会では、2016年6月の報告書からの状況変化およびデジタル庁検討会への参画なども踏まえ、改めて法令上・実務上の課題を確認した。
- ・自動運転車による事故が発生した場合、自賠責保険(自賠法における運行供用者責任)および任意保険(被害者救済費用等補償特約)による迅速な被害者救済は図られているが、その後の事故原因の究明や適切な責任分担を行う観点で、課題を整理した。

今回の研究・調査の趣旨・目的

- 自動運転車(レベル4)の実用化・市場化後、自動運転車(レベル4)による事故が生じた場合における法的・実務的論点を整理する。
- 整理内容を各省庁や自動車メーカー等との対話の基礎とし、引き続き迅速な被害者救済や損害サービス対応をお客様に提供することを目指す。

情報のアップデート、最近の情報収集・整理

国内		・「デジタルを活用した交通社会の未来2022」が策定され、自動運転に期待される効果として「①ルール」、「②利活用環境/連携基盤・データ/データ標準」、「③インフラ・アセット」のレイヤーがまとめられ、関連する官民の取組が整理された。 ・「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」では「民事責任と被害の回復」、「行政上の責任」、「刑事責任」、「事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止」の整理及び目指すべき方向性が示された。 ・規制法(道路交通法・道路運送車両法)の整備は進み、2023年度からは自動運転「レベル4」の自動運転車(運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行う自動車)による公道での走行が可能となった。 ・レベル4の無人自動運転移動サービスの展開(福井県永平寺町)、茨城県日立市での自動運転バス・新東名高速道路での自動運転トラックの実証実験が計画・開始された。
	ドイツ	・自動運転レベルにかかわらず、日本の運行供用者責任と同様、所有者に過失がなくても適用され、損害は車両運行が原因で発生するものであると推定される。 ・レベル4では、道路交通法により走行データ等の特定データの記録が所有者に義務付けられ、事故が発生した場合、所有者は当該データを連邦自動車交通局へ提出しなければならない。
海外	中国	・レベル3以上の自動運転車では、民事上の責任として、自動運転車の使用者・所有者・管理者等の「自動車側」が民法典および道路交通安全法上の「自動車交通事故責任」を負う可能性がある。 ・事故原因の究明では原則、道路交通事故の調査および処理を、公安機関交通管理部門が担当し、追加検証が必要な場合、公安機関交通管理部門は、専門知識を持つ人員や検証、鑑定資格を有する機構に委託することが求められている。

自動運転車による事故の際に検討する責任の洗い出し

※2022年度時点の法令を基に整理

- ・自動運転車による事故の際、問われ得る6種類の法的責任を挙げ、責任の有無を確認するために立証が必要となる要件を、責任ごとに整理した。
(運行供用者責任(自賠法第3条)／不法行為責任(民法709条)／製造物責任(製造物責任法第3条)／使用者責任(民法第715条)／土地工作物責任(民法第717条)／営造物責任(国家賠償法第2条))
- ・法的責任を整理のうえ、責任主体となり得る者も以下のとおり洗い出した。
車両所有者・使用者／遠隔に配置される特定自動運行主任者(遠隔監視者)／車内に配置される特定自動運行主任者／現場措置業務実施者／整備事業者／車両・部品メーカー／ソフトウェア事業者／現地ODD(限定領域)に合わせて車両をチューニング・セットアップする事業者／誘導員／運行主体(レベル4無人自動運転移動サービスにおいては、特定自動運行実施者に相当し、上述の全部または一部を提供する者)／インフラ所有者／自動運転システムに含まれるAIの学習データ提供者／外部データ提供事業者)

適切な責任分担の実現に向けた課題

○自賠法における運行供用者となる者の明確化

- ・自動運転における民事責任主体として、新たに「特定自動運行実施者」等が想定される。責任主体となるかについては、自賠法に基づく運行支配、運行利益の観点を考慮する必要がある、これらの者が運行供用者の主体となるかは判断としないといった課題がある。
- ・規制法(道路交通法・道路運送車両法)で要求される注意義務は民事責任主体や自動運転車の態様により求められる対応が異なる可能性があるため、法改正による義務の変容を注視する必要がある。

○不法行為責任(人損事故と物損事故の差異)

- ・人損事故では、基本的には運行供用者が責任を負う現行制度を維持することで、被害者救済が図られるが、物損事故の場合、不法行為に基づいて被害者への補償が図られる。自動運転の場合、責任主体が不明確となることで、加害者が自身に過失がないことを証明しなければ免責されないアプローチと、被害者が加害者に過失があることを証明するアプローチで、結論に差が生じやすくなるため、物損事故をどの程度救済すべきかの制度設計、物損事故の責任を負う者をわかりやすくするなど、責任の在り方について整理が必要である。

○製造物責任の考え方、自動運転車の安全技術ガイドラインの具体化

- ・自動運転では運転者が存在しないため、自動運転車の安全性が問われる可能性がある。
- ・製造物責任(欠陥)の立証では、引渡し時に安全措置を講じていたかどうかが問われるが、現状充分に定めるガイドラインは存在せず、最低限の安全性の基準としてガイドラインの精緻化が必要である。

○自動運転中の事故における事故状況調査および原因究明

- ・運転者が存在しない自動運転では、事故状況の把握のため自動運転データが必要となる。
- ・レベル3の自動運転車では、自動車メーカーから事故時の自動運転システムの作動状況のデータ提供を受けられるよう協力体制を構築しており、レベル4以上の自動運転車までその範囲を拡大していく必要がある。