

先進自動車技術検討 PT 報告書

「自動運転(レベル 4)に対する法的・実務的論点」

2024 年 6 月

一般社団法人 日本損害保険協会

先進自動車技術検討 PT

目次

1. はじめに	- 1 -
2. 本研究の目的・背景	- 1 -
3. 自動運転を取り巻く環境とこれまでの損害保険業界の取組	- 2 -
(1) 政府の検討状況および自動運転レベルの考え方	- 2 -
(2) 実用化・市場化の状況	- 5 -
(3) 損保業界の取組状況	- 6 -
4. 法的・実務的論点	- 8 -
(1) 運行供用者責任に関する論点	- 9 -
(2) その他の法的責任に関する論点	- 9 -
(3) 人損事故・物損事故の取扱い	- 9 -
5. 法的・実務的論点に関する調査結果	- 10 -
(1) 自動運転における法的責任、判断要件	- 10 -
(2) 民事責任主体およびその根拠法	- 12 -
(3) 責任割合の考え方	- 15 -
(4) 国際的な責任分担の動向（海外調査結果まとめ）	- 16 -
6. 論点ごとの整理と今後の課題	- 17 -
(1) 自賠法における運行供用者となる者の明確化	- 17 -
(2) その他法的責任に関する整理	- 17 -
(3) 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	- 19 -
7. おわりに	- 20 -
【参考文献】	- 22 -

1. はじめに

自動運転社会の実現に向けて政府が取組を進める中、それに伴い発生し得る法的・実務的課題について検討を行うため、一般社団法人 日本損害保険協会（以下「損保協会」）では、2014年8月にニューリスクPT（現：先進自動車技術検討PT）を設置した。

当PTでは、自動運転に関する政府の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、2016年6月に事故発生時の賠償責任や実務に関する課題について整理した「[自動運転に関する法的課題について](#)」を公表した。

2016年報告書では自動運転に関する法的課題について、事故発生時の損害賠償責任を中心に、以下の個別の課題を挙げ、当PTとしての考え方を整理した。

- ①従来の自動車事故にはない、システムや交通インフラ等の欠陥・故障を原因とした事故やサイバー攻撃を原因とする事故等を想定し、イベント・データ・レコーダー（EDR）等の自動車の制動状況等のデータの取得および分析体制を構築する必要があること。
- ②自動車の欠陥・故障を原因とする事故やサイバー攻撃を原因とする事故等の場合に運行供用者責任を免除し、製造業者の責任とすると、迅速な被害者救済が維持されない懸念があること。
- ③自動車や交通インフラ等にも事故原因があるケースにおいては責任関係が複雑となり責任割合の決定が困難となる懸念があること。

課題の解決を図るため、損保協会はこの考え方を関係機関等に説明するとともに、継続して政府の検討や国際的な動向について情報収集している。

2. 本研究の目的・背景

自動運転車の実用化に向けて規制法の整備は進んだが、事故が発生した場合の賠償責任の在り方や実務に関しては、明確な整理がされていない状況と料する。

このため、当PTにおいて2016年報告書以降の各種検討や環境整備を踏まえ、改めて自動運転に関する法的・実務的論点に関し調査・研究を行い、課題を取りまとめることにより、自動運転が普及した社会においても、引き続き安心・安全を提供でき、納得感のある実務、および迅速な被害者救済が可能な体制の整備に貢献していきたい。

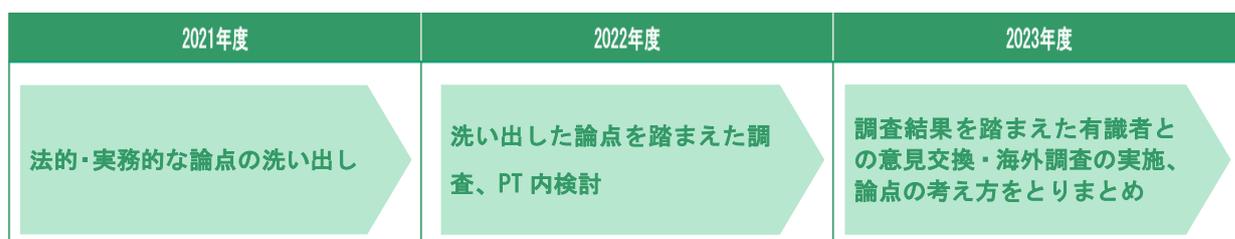
具体的な内容としては、自動運転中の事故に対する民事責任の検討が今後具体化することを見据え、運転者を必要としないレベル4の自動運転車による事故が発生したときの実務について、以下の観点から研究に取り組んだ。

- ①レベル4の自動運転車の実用化・市場化後、レベル4の自動運転車による事故が発生した場合における法的・実務的論点を整理する。
- ②上記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、迅速な被害者救済や適切な損害サービス対応をお客様に提供することを目指す。

研究の手順は以下のとおり。法的な論点を専門家に洗い出していただくとともに、当PT

において関心の高い論点（実務的論点）を中心に、各種調査を行い、考え方や対応策を検討した。そのうえで有識者と意見交換することにより、各論点に関する考え方および制度設計に関する課題を整理した。併せて、関係者の対応状況も整理した。

【実施手順】



3. 自動運転を取り巻く環境とこれまでの損害保険業界の取組

(1) 政府の検討状況および自動運転レベルの考え方

ア. 自動運転のレベルについて

2016年9月に、NHTSA（National Highway Traffic Safety Administration：米国運輸省道路交通安全局）が自動運転レベルを5段階の分類（米国に拠点を置く自動車技術者協議会（SAE）によるレベル分け）を採用したことから、日本国内でも同じ分類が採用されている。

レベル分けがされた当初は、自動運転のレベルは4段階に設定されていたものの、前述のとおり、現在は5段階の分類となっているが、これは4段階に設定された際のレベル4において「ODD（限定領域）で実施されるか否か」により2段階に細分化されたにすぎない。そのため、2016年6月に当PTがとりまとめた報告書にて整理した法的責任の考え方に大きな変更は生じないとする。

自動運転に係る制度整備大綱(概要)

■ 自動運転レベルの定義

我が国における自動運転レベルの定義として、SAE^{※1}International の J3016 (2016年9月) 及びその日本語参考訳である JASO^{※2} TP 18004 (2018年2月) を採用。

※1: Society of Automotive Engineers

※2: Japanese Automotive Standards Organization (日本自動車技術会)

自動運転レベルの定義の概要(JASO TP 18004の一部を引用)

レベル	名称	定義概要	安全運転に係る監視、対応主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転自動化なし	・運転者が全ての動的運転タスクを実施	運転者
1	運転支援	・システムが <u>縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行</u>	運転者
2	部分運転自動化	・システムが <u>縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行</u>	運転者
自動運転システムが(作動時は)全ての動的運転タスクを実行			
3	条件付運転自動化	・システムが <u>全ての動的運転タスクを限定領域において実行</u> ・ <u>作動継続が困難な場合は、運転者がシステムの介入要求等に適切に応答</u>	システム (作動継続が困難な場合は運転者)
4	高度運転自動化	・システムが <u>全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行</u>	システム
5	完全運転自動化	・システムが <u>全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に(すなわち、限定領域内ではない)実行</u>	システム

(参考) 2016年6月報告書で示した自動運転レベル

レベル	説明
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。
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運転者が対応する。
レベル4	加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、運転者が全く関与しない。

イ. 政府の検討状況

自動運転社会の実現に向けて、世界的に様々な取組が進められているが、日本政府においては、取組指針として策定された「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」にて、2030 年までに「世界一安全で円滑な道路交通社会」を構築するという目標を設定し、各省庁において実現に向けた検討を進めている。

自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）における損害賠償責任については、国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」（2018 年 3 月）において、レベル 4 までの自動運転については、従来の運行供用者責任は維持することと整理された。

その後、デジタル庁の発足を契機に、「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」を引き継ぐ「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」が策定され、新たに目指すべき自動運転社会の姿が整理された。「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」では、人口減少期における自動運転等のデジタル技術の発展は、需要が供給に合わせる経済から供給が需要に合わせる経済へのシフトを可能にするものであり、暮らしのサービス設計を支える技術や仕組みを実現するための手段として整理されている。

「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」では、自動運転に期待される効果として「移動サービス」、「物流サービス」、「自家用車」の共通部分である「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」のレイヤーをまとめており、関連する官民の取組が整理されている。

2023 年 12 月には、政府に「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」が設置された。本サブワーキングでは、被害者の迅速な救済を前提としつつ、自動運転車の事故に伴う責任の在り方を明確にし、イノベーションを通じて利便性向上と同時に従来よりも高い安全性の担保が可能となる自動運転システムの実現を目指し、望ましいインセンティブが働くよう環境整備を行うことが目的とされた。「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について検討を行うこととされた。

ウ. 主な法改正の動向

(ア) 道路交通法

2019 年 5 月、2022 年 4 月の 2 回にわたり道路交通法が改正された。

2019 年 5 月の改正では、自動車の自動運転の技術の実用化に対応するための規定が以下のとおり整備された。

- ①自動運行装置の定義等に関する規定の整備（道路運送車両法に規定される自動運行装置を「自動運行装置」として定義、同装置を使用して自動車をを用いる行為は「運転」に含まれる旨規定）

- ②自動運行装置を使用する運転者の義務に関する規定の整備（自動運行装置が使用される条件（国土交通大臣が付する走行環境条件付与）を満たさない場合の使用禁止、条件外となった場合に直ちに適切に対処できる状態であるなどの場合に限り携帯電話使用等禁止規定の適用除外）
- ③作動状態記録装置による記録等に関する規定の整備（作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置による記録及び保存を義務付ける等）

2022年4月の改正では、特定自動運行にかかる許可制度が以下のとおり創設された。

- ①レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運行（特定自動運行）を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要
- ②特定自動運行の経路を含む市町村の長等から意見を聴取
- ③特定自動運行計画に従って特定自動運行を実施しなければならないなど、許可を受けた者の遵守事項や交通事故の場合等には特定自動運行主任者等による対応を義務付け

（イ）道路運送車両法

道路運送車両法は2019年5月に改正されている。同改正により、①保安基準対象装置への自動運行装置の追加（対象装置に自動運行装置を追加、同装置が使用される条件（走行環境基準）を国土交通大臣が付す旨規定）、②自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理（基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を自動車技術総合機構にて対応）、③分解整備の範囲の拡大および点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け（「分解整備」の範囲を対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正、自動車作製者から特定整備を行う事業者に対して点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け）、④自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等にかかる許可制度の創設等（プログラム改変による改造で保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等にかかる許可制度を創設）が行われた。

（2）実用化・市場化の状況

日本では、2021年3月に世界で初めてレベル3の自動車としてホンダ社のレジェンドが市場化されることになり世界をリードした。

レベル4においては、前述（3.（1）ウ.）のとおり法改正が行われ、レベル4の自動運転が可能となり、福井県永平寺町ではレベル4の無人自動運転移動サービスが展開され、全国各地で様々な実証事業も行われており、他にも茨城県日立市の自動運転バスや新東名高速道路での自動運転トラックでも実証実験が計画・開始されている。

自家用車では、2025年度を目途に高速道路でのレベル4の実現、移動サービスでは限定

地域における無人自動運転移動サービスの実現として多様なエリアや車両に自動運転を拡大し、2025年度を目途に50か所程度、2027年度を目途に100か所以上で展開することなどを目標に掲げている。また、物流サービスにおいては2025年度以降、高速道路でのレベル4の実現が目標とされている。

一般道においても、通年運行事業を20か所以上とするとともに、自動運転のすそ野を拡大するため、2025年度には全都道府県で1か所以上の計画・運行を目指すとされている（2024年5月1日の時点で、16か所で一般道での通年運行事業を実施）。

特定自動運行に関する運用ルールが細かに整備されたことで今後はレベル4の実現、普及拡大がさらに進められ、社会実装が進むと考える。

（3）損保業界の取組状況

ア。「被害者救済費用等補償特約」等（特約名称は各社異なる）の開発

自動運転技術の進展は、交通事故の削減や交通渋滞の緩和、環境負荷の低減といった大きな付加価値を社会全体にもたらすことが期待される。一方、自動運転車で事故が発生した場合、従来の運転者（加害者）・被害者といった事故当事者に加え、製造業者やソフトウェア事業者など賠償義務者が多岐に亘るケースが生じ、責任関係が複雑化する可能性がある。この結果、事故原因の究明や各関係者の責任の有無および割合の確定などに一定の時間を要する可能性も想定される。

損保業界としては、被害者救済の重要性は不変と考えており、このような環境下でも、自動車事故が発生した際には引き続き迅速な被害者救済が図れるよう「被害者救済費用等補償特約」を開発しており、多くの会員会社において自動車保険に自動付帯して販売している。

本特約は、欠陥やハッキング等に起因して契約車両に想定していない動作が生じたことにより事故が発生し、運転者等（被保険者）に法律上の損害賠償責任がないことが認められた場合、被害者に生じた損害を被保険者が負担するために支出する費用を補償するものである。これにより、運転者に責任がないケースはもとより、既存の対人（または対物）賠償責任保険と組み合わせることで、事故発生当初に「誰が責任を負うべきなのか分からない」といったケースや、運転者に責任がないケースでも、運転者の意思があれば保険金支払いに向けた対応を進めることができ、迅速な被害者救済を引き続き担保することで、安心・安全なクルマ社会の実現に寄与しているものとする。

また、レベル3の自動運転車では、一定の条件下では自動運転中の運転操作が不要となり、レベル4の自動運転車では、運転者自体が不在となる。従来の自動車保険では、このような自動運転中の事故で保険金を支払ったときには、保険料の割増引率を左右するノンフリート等級が下がるため、更新契約の保険料負担が増えてしまい、契約者側の納得感を得ることが難しい状況であった。このような状況を踏まえ、レベル3以上の自動運転中に発生した事故であれば、保険金を支払った場合でも原則ノンフリート等級が下がらないと

する対応を一部の会員会社で実施している。これにより、自動運転中に事故が発生した場合でも、契約者は翌年の保険料負担を気にすることなく保険金を請求することが可能となり契約者の納得感が向上した。

被害者に対する迅速な救済を目的とした「被害者救済費用等補償特約」だけでなく、事故のもう一方の当事者である運転者（加害者）の負担軽減を図ることで、自動運転技術が進展した社会においても、事故に関係するすべての当事者にとって自動車保険がより有効なインフラとして機能するよう取り組んでいる。

イ. 政府の検討会への参加

損保協会は2023年12月に設置された「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」に参画し、特に「民事責任と被害の回復」に関して、損保業界の取組の情報発信および課題を提起している。

(ア) 損保業界の取組

前述の「被害者救済費用等補償特約」により、現在多くの保険会社が提供している自動車保険において、自動運転車による事故の際に被害者に対して迅速に保険金を通じて救済を図る体制が一定構築できていると考える。

また、自動車ごとの特性（形状・構造・装備・性能）や、その自動車のユーザー層によって、個々の自動車ごとにリスクに差が見られるため、自動車保険では型式別料率制度により、そうしたリスク較差を型式単位で評価してクラスを適用し、保険料に反映している。適用するクラスは自家用乗用車と自家用軽四輪乗用車を対象に、対人賠償・対物賠償・人身傷害・車両ごとに定めている。リスクが低い型式には安い保険料を、リスクの高い型式には高い保険料を適用し、契約者間の保険料負担の公平性を担保している。そのため、自動運転車の場合においても、リスク実態に応じて型式毎に適切な保険料を設定することができる。

以上を踏まえると、自動運転車が普及する社会においても自動車保険は引き続きインフラとして有効に機能するものと考えている。

(イ) 漏れの無い保障・補償体制の構築の必要性

自動運転車において車両制御等を司る自動運転プログラムについては、少なくとも平均的な人間の運転者による運行よりも安全であることが要求されると想定されるが、全ての事故を防止できるものではないと考える。そのような防止できない事故において、自動運転車が保安基準や安全技術ガイドライン等に適合する性能を発揮している場合、自賠法における欠陥（自動車の構造上の欠陥又は機能の障害）や製造物責任法における欠陥（通常有すべき安全性を欠いている状態）がないと判断されるケースも生じ得る。このようなケースにおいては、責任主体が不明瞭で、被害者が誰にも責任追及できなくなることも想定される。

また、このようなケースにおいては、同じ事故の態様でも事故の原因となった車両制御について人間が運転していたのであれば「過失」が認定され責任が生じるにも関わらず、車両制御を自動運転プログラムが行っていた場合には責任が生じないこととなる。このように車両制御の主体によって責任有無が異なる場合、車両制御の主体が自動運転プログラムのときについて、車両制御の主体が人間のときに比して被害者救済が後退する（なお、自動運転車に付保された自動車保険に「被害者救済費用等補償特約」が付帯されており、その要件を満たしている場合には、保険による被害者救済は一定可能である）。関係者が誰も責任を負わないようなケースについても被害者救済の観点で漏れの無い保障・補償体制を構築しておく必要があると考える。

(ウ) データ提供のスキーム構築の必要性

手動運転の場合は、運転者が存在しているため、事故状況（いつ相手を発見し、どのような操作をしたか等）を運転者から聴取することが可能である。他方、自動運転の場合は、運転者が存在していないため、自動運転車から事故状況を把握する情報が得られないと責任の所在を特定することができず、保険金支払いができない、もしくは遅延する可能性がある（「被害者救済費用等補償特約」が付帯されていない場合、その要件を満たさない場合、自賠責保険のみ付保している場合等を想定）。事故状況を確認し、漏れの無い被害者救済を担保するためにも、自動運転車に記録されたデータの確認が必要となるケースもあると考える。

現在、レベル3では自賠責保険において、事故状況の把握を目的として自動車メーカーから自動運転車に記録されたデータを保険会社に提供するスキームの構築を検討している。対象とするケースや具体的なデータの内容等は十分にすり合わせていく必要があるが、レベル4以上においても事故状況の把握を目的としたデータ提供を自動車メーカーから受けられる協力体制を構築できれば、より漏れの無い被害者救済の確保が可能になるものと考ええる。

なお、今後の政府による事故原因の調査に関する検討結果にもよるが、仮に全ての事故に対して第三者機関等による事故原因の詳細調査を実施しないと自動運転車の欠陥の有無を判断できない場合、当該調査に要する時間だけ被害者救済が遅れることにもつながりかねない。そのため、欠陥の有無について簡易的に判断できるガイドラインの作成に加え、判断が難しいもののみ詳細調査を行う等、事故原因の詳細調査の対象を絞り込む必要があると考える。

4. 法的・実務的論点

対人賠償や対物賠償のうち本研究で洗い出した主な論点は以下のとおり。

挙げた論点は、いずれも実務を法的・制度的に正しく運営するうえで、明確にすることが望まれる論点である。現状レベル4までの自動運転では自賠法の運行供用者責任が維持さ

れると整理されているため、対人賠償については自賠責保険で補償される。また、対人賠償のうち自賠責保険で補償される額を超過した部分および対物賠償については、通常過失に基づき加害者が損害賠償責任を負うこととなるが、自動運転の場合、過失のある者の特定が困難となることが想定される。この前提で、挙げた論点に関する情報をそれぞれ整理する。

(1) 運行供用者責任に関する論点

運行供用者責任に関する点では、完全自動運転の場合に運転に関与する者がその場にはいないケースで誰が責任を負うことになるのか、欠陥がないことの証明（免責3要件（※）の1つ）の取扱い、ソフトウェアのアップデート等により自動運転レベルが変化した場合の扱いに関する論点が挙げられた。

※運行供用者責任を免れるために立証しなければならない、以下の3要件。

- ①自己および運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
 - ②被害者または運転者以外の第三者に故意または過失があったこと
 - ③自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったこと
- ・完全自動運転の場合、運行供用者は誰になるのか。
 - ・自動運転車による事故が発生した場合、免責3要件をどのように証明することが考えられるか。
 - ・レベル0～4までの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」において従来の運行供用者責任を維持、としているが、過渡期後を見据え、運行供用者責任の考え方に変化は生じているか。
 - ・国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」において運行供用者の注意義務は、関係法令の遵守義務、自動車の運転における注意義務、点検整備であるとされている。一方、自動運転車ではソフトウェアのアップデートやシステム要求に応じて自動車を修理すること等の注意義務を負うと考えられる、とされているが、今日的に追加で想定される義務はあるか。

(2) その他の法的責任に関する論点

自動車の構造の複雑化・高度化に伴って自動車側として責任が求められる場面が多くなるため、運行供用者責任以外の法的責任についても、以下のとおり論点として挙げた。

- ・主に自賠法の運行供用者責任に基づく人損と主に民法の不法行為責任に基づく物損における責任にどういった差分が生じるか。
- ・自動運転車の安全性を問う場合、製造物責任を踏まえどう考えるか。また、かかる安全性はどのように判断すべきか。

(3) 人損事故・物損事故の取扱い

自動運転中に発生した、人損事故・物損事故（対物事故・車両事故）では、運転者が存在しないため、事故状況を把握することが手動運転よりも困難である。特に物損事故（対物事故・車両事故）の場合、自賠法の適用はなく、責任主体となり得る者が、故障や欠陥の有無等を特定・証明する必要があるが、専門的な知識を持たない者がデータの特定を行うことは難しい。そのため、事故状況調査および原因究明を実務上どのように行うかという点を論点として挙げた。

5. 法的・実務的論点に関する調査結果

賠償責任保険では、被保険者が法律上の損害賠償責任を負うことによって被る損害に対して保険金を支払う。このため、本研究では、法的・実務的な論点を洗い出すにあたり、4. で洗い出した法的論点について、「民事責任主体およびその根拠法（どのような責任を負う可能性があるか）」、「責任割合の在り方」に関して、調査を行った。

自動運転車で事故が発生した場合、各法で要求される立証を要する要件（立証要件）の該非を検討する必要がある。それぞれの責任¹について、責任の有無を確認するための現行法において求められる立証要件は以下のとおり。

（1）自動運転における法的責任、判断要件

ア. 運行供用者責任（自賠法第3条）²

請求原因として、原告は以下の主張立証が必要となる。

- ①当該自動車の運行により原告の生命または身体が害されたこと
- ②被告が事故を防止すべき責任を負う者（事故を抑止すべき立場を有する者）であったこと
- ③損害の発生および額
- ④運行による生命侵害または身体侵害と損害の因果関係

イ. 不法行為責任（民法709条）³

不法行為責任の要件は以下のとおりだが、原告は①、③～⑤を立証する必要がある（②、⑥は被告側の抗弁事由）。

- ①加害者に故意・過失があること
- ②加害者に責任能力があること
- ③他人の権利・利益を侵害していること
- ④損害が発生していること
- ⑤加害行為と損害との間に因果関係があること（①により④がもたらされたこと）

¹ 内田貴「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(東京大学出版、2011) 505頁～

² 北河隆之ほか「逐条解説 自動車損害賠償保障法 [第2版]」(弘文堂、2017) 25頁

³ 内田貴「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(東京大学出版、2011) 331頁

⑥違法性阻却事由のないこと

ウ. 製造物責任（製造物責任法第3条）⁴

製造物責任法第3条において「欠陥により他人の生命、身体又は財産を侵害したときは、これによって生じた損害を賠償する責めに任ずる」と定められているとおり、製造物責任は過失を要件としていない（無過失責任）。

民法第709条の「過失」は客観化された注意義務違反と解されており、製品により極めて高度な注意義務が課されている。

なお、「欠陥」とは、製造物責任法第2条において「当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物にかかる事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう」と定義されている。このため、安全性とは無関係な品質や性能の瑕疵は含まれない。

エ. 使用者責任（民法第715条）⁵

使用者責任を問うために被害者が立証しなければならない要件は以下のとおり。

- ①使用者と直接の加害者との間に使用者・被用者の関係（雇用関係）があること
- ②被用者が「事業の執行について」
- ③被用者が第三者に不法行為を行ったこと

これに対して、使用者は以下①または②を立証することにより免責されるとしている。

- ①被用者の選任およびその事業の監督について相当の注意をしたこと
- ②相当の注意をしても損害が生ずべきであったこと

オ. 土地工作物責任（民法第717条）⁶

民法第717条第1項では、「土地の工作物」の「設置又は保存に瑕疵」があり、これによって「他人に損害を生じたときは」、工作物の「占有者」は損害賠償の責任を負うと規定している。

「土地の工作物」とは、人工的作業によって土地に接着して設置されたものとされている。

同条で想定する「瑕疵」は、本来の安全性を欠くという点に重点が置かれる。

求められる因果関係は不法行為責任と同様だが、賠償義務者に加害行為は存在せず、瑕疵と評価される事実と損害との因果関係を証明することになる。

⁴ 内田貴「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(東京大学出版、2011) 523頁

⁵ 内田貴「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(東京大学出版、2011) 483頁

⁶ 内田貴「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(東京大学出版、2011) 512頁

カ. 営造物責任（国家賠償法第2条）⁷

国家賠償法第2条では、「道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる」と定められている。

(2) 民事責任主体およびその根拠法

自動運転における法的な責任を踏まえ、考え得る民事責任主体およびその根拠法（責任法）を下表のとおり整理した。なお、自動運転の実用化形態によっては、本整理以外の責任主体が生じる可能性がある。

1	車両所有者・使用者	
	主体の想定	自動運転車を所有する者、使用する者。
	問われる責任	<u>運行供用者責任</u> （人損）・ <u>不法行為責任</u> （人損・物損）
	補足	2018年の国土交通省検討会報告書において、自動運転（レベル3、4）の場合にも、当面の過渡期（自動運転システムの導入初期をいい、レベル0～4までの自動車と混在する状況）においては、運行供用者責任を維持することが妥当と整理されている。 不法行為責任（人損・物損）については、車両所有者・使用者に過失があることが必要。
2	遠隔に配置される特定自動運行主任者（遠隔監視者）	
	主体の想定	<ul style="list-style-type: none"> 特定自動運行の終了時に直ちに特定自動運行使用自動車の周囲の道路および交通の状況等を確認する者。 遠隔監視者は遠隔監視装置の作動状態を監視し、正常に作動していない場合には直ちに当該自動運転を終了させる者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
	補足	遠隔監視装置の作動状態を監視し、正常に作動していない場合には直ちに当該自動運転を終了させる義務（道路交通法75条の21第1項）に違反して、結果として事故が発生したようなケースにおいて責任を負う可能性がある。 ただし、レベル4自動運転は、ODD（限定領域）内での完全自動運転であるため、かかる遠隔監視者の遠隔監視装置の作動状態についての監視義務違反にかかる過失により事故が発生したと認められるようなケースは限定的であると考えられる。 このほか、遠隔に配置される特定自動運行主任者は、特定自動運行が終了した場合の措置として、直ちに、警察官の現場における指示に従って自動車を移動させる、緊急自動車の通行を妨げな

⁷ 内田貴「民法Ⅱ〔第3版〕債権各論」（東京大学出版、2011）520頁

		いように必要な措置（道路交通法 75 条の 22 第 1 項・第 2 項）、交通事故があった場合の措置として、直ちに最寄りの消防機関に通報し、現場措置業務実施者を現場に向かわせる措置（道路交通法 75 条の 23 第 1 項前段）を講ずる義務を負うところ、かかる義務違反にかかる過失により二次的事故が発生したといえるような場合にも責任を負う可能性がある。
3	車内に配置される特定自動運行主任者	
	主体の想定	特定自動運行の終了時に直ちに特定自動運行使用自動車の周囲の道路および交通の状況等を確認する者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
補足	車内に配置される特定自動運行主任者は、特定自動運行が終了した場合の措置として、直ちに、警察官の現場における指示に従って自動車を移動させる、緊急自動車の通行を妨げないように必要な措置（道路交通法 75 条の 22 第 1 項・第 2 項）、交通事故があった場合の措置として、直ちに負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置（同法 75 条の 23 第 3 項前段）を講ずる義務を負うところ、かかる義務違反にかかる過失により二次的事故が発生したといえるような場合に責任を負う可能性がある。	
4	現場措置業務実施者	
	主体の想定	特定自動運行主任者の指示を受け、交通事故の現場措置を行う者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
補足	現場措置業務実施者は、現場において、道路における危険を防止するため必要な措置を講じる等の義務を負うところ（道路交通法 75 条の 23 第 2 項）、かかる義務違反にかかる過失により二次的事故が発生したといえるような場合に責任を負う。	
5	整備事業者	
	主体の想定	自動運転車の整備を行う者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
補足	整備事業者の整備不良が原因で自動車が故障し事故が発生したような場合に責任を負う可能性がある。	
6	車両・部品メーカー	
	主体の想定	自動運転車にかかる車両・部品の設計または製造を行う者。
	問われる責任	<u>製造物責任</u>
補足	車両・部品の引渡時に「欠陥」があったことにより損害が生じたような場合に責任を負う可能性がある。	

		ただし、保安基準等に適合する性能を発揮していたという事実は、実務上、自動運転車の設計又は製造にかかる車両・部品の欠陥認定において重視されることが多い。
7	ソフトウェア事業者	
	主体の想定	「自動運転車の安全技術ガイドライン」が定める自動運転車の安全性に関する要件を満たすような自動運転システムを開発する者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
	補足	ソフトウェアの不具合により事故が発生したような場合に責任を負う可能性がある。
8	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	
	主体の想定	インテグレーション (ハードウェアとソフトウェアの統合)、アダプテーション (現地での調律対応) 等を行う者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
	補足	レベル 4 において車両を ODD (限定領域) に合わせてチューニング・セットアップする事業者の作業不良が原因で損害が生じた場合に責任を負う可能性がある。
9	誘導員	
	主体の想定	警備業法上、人若しくは車両の雑踏する場所又はこれらの通行に危険のある場所における負傷等の事故の発生を警戒し、防止する者。
	問われる責任	<u>不法行為責任</u>
	補足	不適切な交通誘導業務により事故が発生したような場合に責任を負う可能性がある。
10	運行主体	
	主体の想定	運転者、遠隔監視者、誘導員等の雇用主である会社等をいい、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、上記 1. ～9. の全部または一部を提供する者。
	問われる責任	<u>運行供用者責任</u> ・ <u>不法行為責任</u> ・ <u>使用者責任</u>
	補足	自動車事故において、運行主体 (運転者、遠隔監視者、誘導員等の雇用主である会社) は、被害者に対して運行供用者責任・不法行為責任・使用者責任を負う可能性がある。
11	インフラ所有者	
	主体の想定	道路、信号機、磁気マーカー等のインフラ整備を管轄する者。
	問われる責任	<u>土地工作物責任</u> ・ <u>営造物責任</u>
	補足	インフラ設備 (道路、信号機、磁気マーカー等) が通常予想される危険に対して、通常備えているべき安全性を欠いている場合、

		<p>当該設備の所有者は土地工作物責任・営造物責任を負う可能性がある。</p> <p>なお、土地工作物責任・営造物責任を負わない場合であっても、民法 709 条の不法行為責任や使用者責任を負う可能性がある。</p>
12	自動運転システムに含まれる AI の学習データ提供者	
	主体の想定	自動運行装置が適切に作動するために必要な AI の学習データを提供する者。
	問われる責任	不法行為責任
	補足	<p>AI の学習データ提供者は、学習データの質・量等が契約に定める条件を充たしておらず、そのことを原因として事故が発生したような場合には、学習データ提供先との契約上の債務不履行責任を負う可能性や、不法行為責任（人損・物損）を負う可能性がある。</p> <p>ただし、学習データの十分性や、学習をさせたソフトウェアの安全性については、ソフトウェア事業者が一次的に責任を有するのが通常であるため、学習データ提供者の過失が事故の原因であると認定される可能性は低く、被害者に対する直接の責任が認められる場合は限定的であると考えられる。</p>
13	外部データ提供事業者	
	主体の想定	自動運行装置が適切に作動するために必要な地図情報やインフラ情報等の外部データを提供する者。
	問われる責任	不法行為責任
	補足	<p>地図情報やインフラ情報等の外部データの誤りによって事故が発生した場合</p> <p>ただし、2018 年の国土交通省検討会報告書によれば、自動運転システムは、外部データの誤りや通信遮断等の事態をあらかじめ想定した上で、仮にこれらの事態が発生したとしても自動車が安全に運行できるように構築されるべきであるとし、このような安全性を確保できていない自動運転システムを搭載した自動運転車については「欠陥」があるとされる可能性がある。そのため、外部データの誤りによって事故が発生した場合には、自動運転システムの欠陥により事故が発生したとして、完成車メーカー等は製造物責任を負う可能性があるとされている。</p>

(3) 責任割合の考え方

責任割合の考え方は、判例に基づくものである。交通事故の過失判断は、加害者と被害者の責任割合と整理されているが、加害者＝運転者となるケースが一般的である。自動運転の場合も、従来と同様に証明が容易である運行供用者責任を最初に追及することになると想定される。

なお、保険金支払い後の他の責任主体への求償（不真正連帯債務（※））として、運行供

用者が賠償した後に求償が可能となる)をどのように分担するかは、判例の蓄積等を踏まえる必要がある。

※加害者が複数いる場合の不法行為の加害者同士が連帯して債務を負うこと。

(4) 国際的な責任分担の動向 (海外調査結果まとめ)

自動運転レベル4の実装に向け法整備が進められていると想定されるドイツ・中国について海外調査を実施した。以降それぞれの概要について紹介する。

なお、イギリスでは2023年11月8日に、公道および他の公共場所における自動運転車両の使用を規制し、車両自動化に関連する他の条項を規定するために、新法(「Automated Vehicles Bill」)が国会に提出され、現在審議中であるため状況を注視していく。

ア. ドイツ

ドイツでは、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、損害が発生したのは車両運行が原因であると推定される。

EUではAIを包括的に規制する規則案を採択し、製造物責任指令の改正についても審議中である。製造物責任指令も改正されることになれば、被害者は損害賠償を受けやすくなることが想定されている。

レベル3の自動運転車は道路交通法により技術的な欠陥が発生した場合、位置や時刻のデータの提供が一定義務付けられており、当局はデータの共有の要請、事故調査のための第三者への送信が可能である。

レベル4の自動運転車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ている。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ず、連邦自動車交通局は事故調査のために第三者へ転送することも可能とされている。

イ. 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(レベル3以上の場合は安全員等)・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特殊不法行為責任である「自動車交通事故責任」を負う可能性があるほか、自動運転に関する自動車交通事故責任上の特別なルールも適用される可能性がある。

中国では地方レベルの規定が存在するが、国レベルの法令では、レベル3、4の試験的な道路運行に関してルールが定められており、自動運転システム稼働中は一義的に使用者(安全員)が責任を負う。その後システム開発企業等に事故の発生に過失がある場合に限り求償することになるが、これは製造物責任を問うよりハードルは高い。また、交通事故発生後、迅速な関連動画情報の提供が義務付けられており、違反した場合提供しない側が事故責任を負うこととなる。

事故原因を究明するためには、原則としては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する。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。ただ、こうした専門人員等は公安機関（警察）の委託先という位置づけであり、事故原因の究明に関して警察以外の第三者機関が関与することはあまり想定されない。

6. 論点ごとの整理と今後の課題

各論点を調査・検討した結果、今後、保険会社が、自動運転車による事故の原因分析や事故の責任主体を確認するにあたり、考えを深めるべき事項や論点について以下のとおり整理した。

レベル 4 以降も迅速な被害者救済確保のため、被害者が不利になることのないような枠組みを維持しつつ、よりよい方策を検討することが最低限必要であり、運行供用者責任を維持すべきである。

また、現行の事故対応を後退させないためには、事故の原因・責任主体が明らかになっている必要があると考える。

(1) 自賠法における運行供用者となる者の明確化

自賠法に基づく考え方では「運行支配」「運行利益」の観点を考慮し、運行供用者が決まる。自動運転車では認知・予測・判断・操作を自動運行装置が行うため人間が行うタスクは減るが、自賠法上運行供用者責任を負う者は「所有者」とされており、所有者と使用者には引き続き「運行支配」「運行利益」が残ることが想定される。

他方で、自動運転車が走行するにあたり、特定自動運行主任者（遠隔操作者、車内における特定自動運行主任者）の概念が新たに設置されたが、特定自動運行主任者は運行供用者の主体となり得るのか判然としない。

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、自動運転車の走行に関与する者の属性（所有者・使用者など）により具体的内容が変わる可能性がある。自動運転に関する規制やガイドラインは一定程度示されているが、従来求めていた注意義務が人間に適用されない可能性があるため、注意義務違反を主張する材料となる情報が明確に示されたものは無い。併せて、道路交通法等の規制法が適時改正されており、自動運転車の態様（自家用車、移動サービス）により、関係法令の遵守義務の具体的内容が異なる可能性がある。

引き続き、法令の改正動向を情報収集し、注意義務の変容を確認・検討することが必要になると考える。

(2) その他法的責任に関する整理

ア. 不法行為責任

自動運転車による事故の場合、人損事故と物損事故で責任の有無、有責・無責の判断に差が生じやすくなることが想定される。

現行制度においても、人損事故では運行供用者責任に基づいて加害者が実質的な無過失責任を負うため被害者救済が図られているが、物損事故では不法行為責任に基づいて被害者が加害者の過失を立証することで被害者への補償が図られている。このため、必ずしも有無責の判断に差が生じないというわけではないが、多くは運転者の注意義務違反等に帰着するため、有無責の判断で差が生じるケースはほぼ生じていない状況である。

ところが、自動運転車実装された社会においては、自動運転車により運転者が存在しない状態が発生するので、責任主体となる者（過失のある者）が不明確となる。このため、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。

加えて、自動運転車による物損事故の場合、責任主体となる者が不明確となることが考えられる。手動運転でも被保険者の過失有無を特定できなければ、保険会社も当事者性の判断ができないため、保険会社は示談代行できないが、自動運転の場合、この判断がより難しくなることが考えられる。

手動運転による事故では、人損と物損で有責・無責が分かれることは基本的には無いと思われるが、自動運転による事故の場合上述したような差分が生じるため、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、少なくとも物損事故についても責任の在り方について整理しておくことが肝要である。

イ．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

自動運転車による事故の原因を調べるにあたり、運転者が存在しないことで自動運転車の安全性が問われる可能性がある。

自動運転車による事故において、製造物責任（欠陥）を立証する場合、「通常有すべき安全性」を満たしていたかを追及することになる。欠陥は結果を見て評価するため予見可能性は求めるものではなく、合理的に予期される使用等を想定し、安全措置を講じていたかを問うものになる。

製造物責任（欠陥）を追及する場合、引渡時に欠陥があるかを判断することになるが、自動運転車の利用者が引渡時に欠陥があることを証明するのは至難だと思われる。よって当面の軸は欠陥推定で請求を立て、どのような要件が揃えば欠陥推定が認められるか判例を積み重ねていくことになるとと思われる。

一方で、自動運転車は「事故を起こさない車」ではないが、自動運転車が備えるべき安全性を定めるものとして、「自動運転車の安全技術ガイドライン」が2018年9月に公表された。同ガイドラインは、自動運転車でどういった事故が回避可能であるかがわかる基準となり得ると思料する。

このガイドラインを実効性のあるものとするため、安全性の確認において問題ないものであったかを簡易に検証できるようにする必要があると考えており、より具体的なガイドラインとなることが期待される。

安全性の基準は相対的な概念であり、何らかの基準が示されても十分であるとは言い切れないものの、最低限の安全性を守るための基準としてガイドラインの精緻化は迅速な実務運営のためにも必要である。

<参考>要件の立証に関する判例

運行供用者責任を負った被保険者による事故の損害賠償額を負担した保険会社が、他の責任を負うべき主体に求償する場合、(1)で示した責任を問うための要件を立証する必要がある。自動運転車や道路に関わる責任は、求められる安全性の程度、注意義務の範囲が必ずしも明確になっておらず、立証が困難と思われるが、走行中の自動車（自動運転車ではない）のエンジンから発生した車両火災についての製造物責任訴訟に関する判決（大阪高判令和3年4月28日（判例時報2517号23頁））は、求償者の立証責任の範囲を軽減した事例として注目するところである。

同判例では、製造物の欠陥の部位や態様等を特定した上で、事故が発生するに至った科学的機序まで主張立証する必要はないとし、被害者の主張・立証の負担を軽減している。具体的には、被害者側が、車両の納車から事故の発生までの間、通常予想される形態で本件車両を使用しており、また、その間の本件車両の点検整備にも、本件事故の原因となる程度のオイルの不足・劣化が生じるような不備がなかったことを主張・立証した場合には、本件車両に欠陥があったものと推定され、それ以上に、被害者側において本件エンジンの中の欠陥の部位やその態様等を特定した上で、事故が発生するに至った科学的機序まで主張立証する必要はないと判断している。

この判断枠組みによれば、「所有者による通常の用法に従った使用形態や点検整備状況」と「自動運転中に事故が引き起こされたこと」が認定されれば欠陥が事実上推定されることも考えられる。

もっとも、自動運転車といえども全ての事故を防止できるわけではない以上、自動運転システムにより回避すべき事故であったかが重要な争点となり、被害者はこの点を立証しなければならないとする考えもある⁸。

(3) 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

事故の状況が明らかでない場合、自賠責保険では因果関係の判断が困難であることを理由に保険金が支払われない可能性がある（自賠責保険のみ付保している場合等を想定）。

⁸ 藤田友敬「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018）279頁

また、自賠法の適用外の物損事故では、事故状況が明らかでなければ、被害者は誰に責任を追及すべきか把握・判断できない可能性がある（「被害者救済費用等補償特約」が付帯されている場合は一旦の救済は図られる）。

被害者がデータを特定できれば、裁判所を介し、文書提出命令を用いることができるが、特定は容易ではない。仮に特定できた場合は、データを出さないことをもって提出命令を出した側の主張を認めたことになるという裁判上の効果が生じ得るので、一定の強制力を持って提出を促すことはできると考える。

前述のとおり、被害者によるデータの特定はハードルが高く、かつ運転者が存在しない自動運転では事故状況を把握することが手動運転の事故よりも困難である。保険会社の保険金支払いにおいて事故状況を確認することは必須であり、事故時の自動運転システムの作動状況の情報が重要である。本データは、保険会社の保険金支払い、被害者が事故の原因を知るなど事故状況の把握の意味合いもあるが、車の性能面で今後同様の事故が起こらないようにするといった事故防止の観点もある。

保険会社としては、自動運転車の事故率が低下すれば、型式別料率クラス（自動車の型式ごとに保険料率を区分）により、当該型式の保険料に反映されるため、手動運転よりも低廉な保険料となることが期待できる。このように、自動運転車においてもリスクに応じた適切な保険料となる仕組みが既に存在しているため適切な責任分担を図ることも重要である。適切な責任分担がなされない場合、自動運転車の事故率が低下しないことで、低廉な保険料の実現が叶わないこととなれば、ひいては自動運転車の普及阻害にもなりかねない。よって、仮に自動運転システムの作動状況の情報を確認した結果、製造物責任等が生じると考えられる場合は、適切に求償権を行使することも必要であると考ええる。

現在、レベル3の自動運転車に関して、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いるが、レベル4も見据え、対象とするケースやデータの範囲をすり合わせながら協力を受けられる範囲を拡大していくことが必要と考える。なお、政府の検討においても事故時の原因究明にむけた調査やデータの開示スキームについて論議されていくことが想定されるため、引き続き動向を確認していく必要がある。

7. おわりに

自動運転の普及に伴い発生し得る法的・実務的論点に関し検討してきたが、自動運転社会の実現に向けては、解決すべき課題が存在する。特に、自動運転中の事故について、業界の垣根を越えて原因分析・責任主体を確認する体制を構築し、迅速で漏れのない被害者救済を図っていくことが重要となる。また、被害者だけでなく加害者の負担軽減も図ることにより、自動運転車に関わる全ての当事者にとって保険が有効なインフラとして機能することも重要である。

自動運転車には、ユーザーの利便性向上だけでなく、事故の削減や環境負荷の軽減、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ている。損害保険業界としては、今後も政府の検討、海外の動向を注視しつつ、必要に応じて意見等を発信しながら、安心・安全な自動運転社会の実現に寄与していく。

以 上

【参考文献】

- ・「民法Ⅱ [第3版] 債権各論」(内田貴 東京大学出版 2011)
- ・「逐条解説 自動車損害賠償保障法 [第2版]」(北河隆之ほか 弘文堂 2017)
- ・「自動運転をめぐる民事責任法制の将来像」藤田友敬編『自動運転と法』(藤田友敬 有斐閣 2018)

(注) 本報告書の作成にあたり、意見交換した有識者は以下の3名である。(敬称略)

伊藤崇 (弁護士 東京国際パートナーズ法律事務所)

肥塚肇雄 (早稲田大学法学学術院教授)

古笛恵子 (弁護士 コブエ法律事務所)

また、当PTでの課題整理、海外調査等で協力を受けた者は以下の3名である。(敬称略)

秋田 顕精 (弁護士 森・濱田松本法律事務所)

佐藤 典仁 (弁護士 森・濱田松本法律事務所)

森 規光 (弁護士 森・濱田松本法律事務所)