

## 8

## 自動運転と損害賠償責任

日本大学危機管理学部長  
福田 弥夫

自動車の自動運転が注目を集め、各メーカーは開発にしのぎを削っているが、技術の発展には目覚ましいものがあるものの、自動運転のもとで交通事故が発生した場合の法的な責任の所在や損害賠償のあり方については必ずしも十分な議論がされているわけではない。完全運転とは言っても、レベル1からレベル4の4段階に分かれ、現在ではレベル3の試行テストが続けられている。レベル1、2そして3の自動運転と、レベル4の自動運転は内容を全く異にする。レベル3までは関与の程度に差異はあるものの、少なくとも運転に関与する者が車内にいるところから、現行の自動車損害賠償保障法の範囲内での処理が可能と思われるが、運転者の存在しない完全自動運転は新たな枠組みでの法的な処理が必要となると思われる

共同研究「自動運転と損害賠償責任」（日交研Aシリーズ A-671）

## 1. 自動運転の現状

### 1) 自動運転のレベル

自動車の自動運転技術の進歩はめざましく、各メーカーはその開発にしのぎを削っている。もっとも、自動運転には各種レベルが存在しており、ここで簡単にそれをまとめてみる。

レベル1 加速、操舵、制動のいずれかの操作を自動運転システム（以下システム）が行う。

レベル2 加速、操舵、制動のうち、複数の操作をシステムが行う。

レベル3 加速、操舵、制動の操作すべてをシステムが行い、システムが運転者に要請したときに運転者が対応する。

レベル4 加速、操舵、制動のすべての操作をシステムが行い、運転に関与する人間が存在しない。このレベル4は、いわゆる無人運転も含む。

### 2) 自動運転の現状

レベル1の技術はすでに普及し、市販の自動車ではレベル2の技術の導入が進んでおり、現在では公道を利用したレベル3の実験が各国で行われている。日本でも2015年から一般道での公道走行実験が行われている。安倍首相は2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに、自動車の自動運転技術の実用化と普及を実現させる方針を明らかにしており、戦略的イノベーション創造プログラムのもとで、「官民ITS構想・ロードマップ2015版」では、レベル3の市場化期待時期を2020年代前半、レベル4については2020年代後半以降と設定しており、技術開発が加速している。

## 2. 自動運転に期待されるもの

### 1) 自動運転のメリット

自動運転に期待されるメリットにはどのようなものがあるか。まず、交通事故の減少が第一に挙げられる。自動運転車には各種のセンサーなどの電子機器が

搭載され、危険性を素早く感知すると同時に、瞬時の回避行動が可能となることから、人間の判断ミスによって生じる事故が発生しなくなると予測されている。さらに、運転者によるわき見運転や乱暴運転等も防ぐことができることから、事故の回避に大きな効果があると考えられている。そのほかには、車間距離を短縮することが可能になり、道路の交通量を増加させることが可能になり、交通量の制御も可能となること、自動車の運転者を運転のストレスなどから解放すること、駐車場不足の解消などが挙げられている。

### 2) 自動運転のデメリット

一番の問題は、トラブルの発生とその対処である。自動車がこれまでの車とは比較できないほど、高度な電子機器を搭載して走行することになるところから、コンピュータソフトウェアの信頼性が不可欠になり、その不具合が事故に直結することから、市場化に際しては一切のミスが許されないことになる。また、車載コンピューターに対する不正アクセスによる事故発生の可能性も十分に考慮しなければならない問題である。さらに、人工知能が導入され、各種の判断を人間に代わって行うことになるため、最終的に衝突が不可避となった場合の価値判断をどのようにプログラム化するという問題もある。その他には、事故が発生した場合の損害賠償責任の枠組みをどう考えるのかといった大きな問題や、天候の影響を受けないシステムの構築が可能か、道路地図のアップデートが適確に行えるかななどの技術的問題も存在している。

## 3. 損害賠償責任と法制度

### 1) 自動車損害賠償保障法

日本において交通事故が発生した場合の損害賠償責任を規律しているのは、民法709条の不法行為責任である。「故意また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」と規定しており、いわゆる

過失責任主義が採用されている。もっとも、自動車損害賠償保障法(以下自賠法)は、この過失責任原則を対人賠償に関して修正している。これは、交通事故被害者の救済を重視する自賠法の立法趣旨に基づくものであり、自賠法3条は、「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する攻めに任ずる」とし、ただし、①自己及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被害者又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又は機能の障害がなかったこと、この三要件をすべて証明した場合は、賠償責任を負わないと規定している。

自賠法は「運行供用者」に事実上の無過失責任を負担させたいという趣旨で、3要件を証明した場合に限って、その賠償責任を否定するという構造を採用している。なお、自賠法が規律するのは対人賠償に限定されるため、対物賠償に関しては不法行為の本則に戻り、加害者の過失責任に基づいて損害賠償が行われる。

## 2) 自賠責保険の構造

自賠法5条は、「自動車は、これについてこの法律で定める自動車損害賠償責任保険(以下「責任保険」という。)又は自動車損害賠償責任共済(以下「責任共済」という。)の契約が締結されているものでなければ、運行の用に供してはならない」と規定し、同法10条が適用除外としている自動車以外のすべての自動車に自賠責保険の契約締結を強制している。

この自賠責保険が提供するものは対人賠償のみであり、提供される保険の内容も法によって画一化されている。たとえば、被害者が死亡した場合には1名について3千万円が上限であり、基本的な保障は提供するものの、完全な賠償に備えるためには任意保険の購入が不可欠である。また、対物賠償は自賠責保険の対象外であり、任意保険によって担保する必要がある。

## 4. 自動運転と賠償責任

### 1) 現行の自賠法と自動運転の関係

現行の自賠法の制度では、自動運転の下で発生した交通事故の損害賠償はどう解決されるのかについては、自賠法が責任の主体としている運行供用者をどう考えるのかという問題点がある。

レベル2では、自動運転中であっても常に運転者が、加速、操舵、制動のうち、複数の操作をシステムが行うが、事故回避などの責任は運転者に帰属するところから、現行の自賠法の体系での処理が可能である。

レベル3の場合は、自動運転のシステムが加速、操

舵、そして制動を常時担当し、システムが運転者に要請したときに、自動運転から手動運転に切り替わるため、自動運転システムの作動中に発生した事故の責任の帰属が問題となる。これには、本来はシステムが運転者に対して手動運転への切り替えを要請すべきであったにもかかわらず、何らかの不具合によってそれが行われず事故が発生した場合も含む。もっとも、対人賠償に限定して考えると、レベル3の場合であっても、運転者や自動車の運行によって運行利益を得ている事業者などが該当すると考えられる。自動運転中であっても、運転者は自己の意思によって手動運転へ切り替えることが可能であり、運行支配も運転者や事業者には帰属すると考えることが可能であろう。

レベル4の場合は状況が異なる。完全自動運転であるこのレベル4では、たとえ運転席に搭乗しているものであっても運転には一切関与しない。つまり、運行支配をしているものが存在しておらず、現行の自賠法の下での運行供用者に対する事故の責任帰属という体系が採用できない。そのため、レベル4においては、これまでの自賠法とは全く異なった賠償責任のあり方を検討する必要がある。

## 5. これからの方向性

自動運転は、レベル1から4へ向かって段階的に進むものと思われていたが、研究会での報告等を検討すると必ずしもそうではないことが明らかになってきた。それは、レベル3が運転者に対して過度の負荷を与える可能性が高いからである。アラーム音等によって、システムが手動運転への切り替えを要請したとしても、果たして人間が十分な対応をすぐに取りれるのかは疑問である。むしろシステムの過信が深刻な事故を生み出す危険性も考えられる。

レベル4の場合であっても、交通事故は不可避免的に発生するであろうが、その事故原因は複雑な要素が絡み合ったものとなることは予想に難くない。そのため、事故原因を正確に解析するシステムの構築が重要となる。しかし、被害者の迅速な救済を考えると、事故原因の究明を待っていることはできない。レベル4に対応する損害賠償体系は、製造物責任などで対応するのではなく、自賠法を基調として、被害者の過失の有無を問わず救済するノーフォルト保険に類似した、交通事故被害者の総合的な救済制度によるべきではないかと思われる。

### 参考文献

- 日本損害保険協会ニューリスクPT「自動運転の法的課題について」2016年6月