

日交研シリーズ A-744
平成 29 年度共同研究プロジェクト
「レベル 4 の完全自動運転と自賠償保険のノーフォルト化」
刊行：2022 年 12 月

レベル 4 の完全自動運転と自賠償保険のノーフォルト化

Level 5 Autonomous Vehicle and Introducing No Fault System into Compulsory Automobile Liability Insurance

主査：福田弥夫（日本大学危機管理学部教授）
Yasuo Fukuda

要 旨

自動運転に関する議論は、技術の発展に伴い新たな論点が提示されるという状況が続いており、レベル 4 及びレベル 5 の実用化に向けて各国において自動車メーカーを中心とする開発競争が続いている。レベル 4 については、2022 年に道路交通法の改正が行われ、2023 年には限定領域における限定された運行方法による自動運転車の走行が可能とされる。運転する者による過失（ヒューマンエラー）が死亡事故原因の 9 割以上を占めるとされる日本の交通事故の状況であるが、完全自動運転車（レベル 5）の実現によって交通事故死ゼロの夢が到達される可能性はある。しかし、一般道路や高速道路の区別なく完全に自動で運転されるレベル 5 が市場に導入され始めたとしても、人間が運転タスクを行うレベル 0 からレベル 3 の車両との共存する状況は当分の間続く。そのため、仮に自動運転車の側に何らの問題がなかったとしても、人間が運転する車両の側に過失があり、自動車事故が発生することが考えられる。

さらに、完全自動運転車は高度な電子機器を搭載しており、それらの故障等が事故の原因になることも容易に予測される。また、天候による影響に加え、相手車両や歩行者などの予想できない行動による事故の発生も十分に考えられ、どのような状況でも安全にかつ完全に自動運転が可能な技術の到来には、まだ時間がかかるとの指摘もされている。自動車事故の発生に伴い問題となるのが責任の所在である。例えば、A と B の車両が衝突して A が負傷した場合を考えると、その事故の原因がどちらにあり、どれだけの損害を賠償するのかを判断するのは原則として不法行為（民法 709 条）の問題となる。

日本の自動車損害賠償保障法は、被害者救済の観点から、その 3 条において加害者側に立証責任の転換を行っており、実質的な無過失責任化とも評価されている。しかし、加害者が自賠 3 条の立証に成功した場合は、被害者に対する賠償責任は発生しない。加害者の賠償責任を担保するのが自動車保険であり、どのような制度を採用するかは国によって異なる。日本のような制度とは全く別に、事故当事者の過失の有無を問わず、保険給付を行うノーフォルト保険は、主に北米を中心に普及している。日本の自賠償保険は不法行為を基調とした保険制度となっているが、その責任主体としての「運行供用者概念」を導入している。しかし、レベル 4・5 の場合、運転タスクを担うのはシステムであり、「運行供用者概念」がそこには妥当し難い。また、完全自動運転車とそうでない車両の共存状態の下では、かなり複雑な事故形態や事故原因の競合が考えられ、その責任の所在を明らかにするための時間が異常に長期化し、被害者救済が大幅に遅れるのではないかと懸念もある。本研究では、このような点に注目し、レベル 4・5 の自動運転車につき自賠償保険のノーフォルト化の必要性を検討する。

キーワード：レベル 4&5 自動運転車、自賠償保険、ノーフォルト保険、製造物責任、不法行為責任

Keywords: Level4& 5 Autonomous Vehicle, Compulsory Automobile Liability Insurance, No-Fault Insurance, Products Liability, Torts Liability

目 次

1. はじめに.....	1
2. 自動運転とノーフォルト保険の現状と課題.....	12
3. 自動運転車の賠償責任概念にノーフォルト保険は有効か（翻訳）	25

研究メンバー（敬称略・順不同）

福田 弥夫	プロジェクトリーダー日本大学危機管理学部長・教授（保険法）
甘利 公人	上智大学法学部教授（保険法）
石坂 哲弘	日本大学理工学部准教授（交通システム）
梅村 悠	上智大学法学部教授（商法）
江澤 雅彦	早稲田大学商学学術院教授（保険論）
小野寺千世	東海大学法学部教授（商法）
加瀬 幸喜	大東文化大学法学部教授（保険法）
工藤 聡一	日本大学法学部教授（交通法）
小向 太郎	日本大学危機管理学部教授（情報法）
清水 恵介	日本大学法学部教授（民法）
高橋 雅夫	日本大学法学部教授（行政法）
田中 夏樹	日本大法学部助教（民法）
遠山 聡	熊本大学法学部教授（商法）
中村 良	日本大学危機管理学部教授
藤村 和夫	日本大学法学部教授（民法）
南 健悟	日本大学法学部准教授（商法）
山野 嘉朗	愛知学院大学法学部教授（商法）
天野 康弘	弁護士
大井 暁	弁護士
松居 英二	弁護士
大坪 護	日本損害保険協会
金泉 浩二	日本損害保険協会
和路 昌明	日本損害保険協会
北村 憲康	東京海上日動リスクコンサルティング

（平成 30 年 3 月現在）

執筆者

福田 弥夫	（第 1 章、第 2 章、第 3 章、第 4 章監訳）
黒田 佳祐	（第 4 章 訳）

1. はじめに

1. 自賠責保険の仕組みと背景

本研究は、自動運転技術の進歩に伴い、変革を余儀なくされる自動車保険の中でも、自賠責保険のノーフォルト化について検討を加えるものである。

日本における自動車保険は、自動車損害賠償保障法によって強制される自動車損害賠償責任保険（以下、自賠責保険）と、加入が任意とされる任意自動車保険によって構成されている。このような二段階的構成は、比較法的に見ても珍しいものであるが、自賠責保険が対人賠償に限定しながら、保険金額に制限を設けた基本保障を提供するのに対し、任意自動車保険は、自賠責保険が提供する対人賠償の上限額を超えた部分の保障を提供し、同時に自賠責保険が提供していない対物賠償や車両保険などを提供している。いわば自賠責保険と任意自動車保険は相互補完の関係に立っている¹。

自賠責保険が保険金支払いの対象とするのは、あくまでも加害者による被害者に対する賠償責任であり、自賠法3条による運行供用者以外の者であり、たとえば運転者が自損事故で死亡または負傷した場合には、自賠責保険は支払いの対象とはならない。また、被害者の過失の度合いが保険金の支払いに際して考慮され、重過失減額制度が採用されている²。これは、後遺障害または死亡に係る損害額については、被害者側の過失が7割未満の場合には保険金の減額は一切ないが、7割以上8割未満の場合には20%が、8割以上9割未満の場合には30%が、そして9割以上10割未満の場合には50%が削減される。そして被害者側の過失が10割の場合には、保険金は支払われない。なお、傷害による損害額については、7割未満については保険金額の減額を行わず、7割以上10割未満の場合には20%の減額が行われ、損害額が20万円未満の場合には減額が行われず、減額により20万円未満となる場合には、20万円が支払われる。

自賠責保険の運用がスタートした時点（昭和31年2月）では、民法722条2項と同じ厳格な過失相殺制度が導入されていた。しかし、この過失相殺制度の下では、被害者側の

¹ 自賠責保険の仕組みについては、丸山一朗「自賠責保険の仕組みと問題点」『人身損害賠償法の理論と実際』所収、（保険毎日新聞社、2018年）353頁以下参照

² 重過失減額制度は、自賠責保険の支払い基準に規定されている。「自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準」（令和元年金融庁・国土交通省・金融庁告示第三号、以下「支払基準」という）における「第6 減額」の項参照。

過失の判断などのために、保険金額の確定に時間がかかりすぎ、迅速な被害者救済という自賠責保険の目的を果たすことができなくなることや、自動車の台数の増加と共に、交通事故件数も増加の一途をたどり、それに伴い保険金の請求事案も増加し、その処理事務処理が遅延を生じるという問題が生じた。そのために、昭和 39 年 2 月に 20%減額の規定が設けられ、昭和 42 年には 30%減額の規定が、そして昭和 44 年 11 月には 50%減額の規定が導入された。

2. 自損事故と自賠責保険

自賠責保険の成立の経緯は、第二次世界大戦後の経済復興の中で、自動車数の増加に伴い交通事故の発生が増加し、強制保険制度が採用されていなかったために、加害者側に賠償資力が確保されておらず、泣き寝入りをせざるを得ない被害者が続出したことによる。

このような経緯から、自賠責保険は加害者の被害者に対する賠償責任を提供するのであり、また基本的な保障を提供するところから、保険金額にも上限が設定され、それを超える部分については、自動車の所有者などが任意に加入することができる任意自動車保険によることとなっている。

被害者側の過失の取り扱いについては、重過失減額制度が採用されているが、自賠法が運行供用者を責任主体として位置付けているために、運行供用者が事故によって死亡ないしは傷害を被った場合には、保険による保護は受けられないということになる。従って、運転者の単独事故（いわゆる自損事故）によって運転者が死亡した場合には、その運転者は自賠責保険による保護の対象とはならないことになる。また、加害者に賠償責任が発生しない、いわゆる加害者無責の場合には、賠償責任を負担する者が存在しないために、被害者は事故により発生した損害の填補を受けることができない。以下では、加害者無責と自損事故の被害者の両者を合わせて「自損事故惹起者」と表現する。これは、自らの自動車の運行に起因する急激かつ偶然な外来の事故により身体に傷害を被り、かつそれによって生じた損害について、自賠法 3 条に基づく損害賠償請求権が発生しない者をいうものとし、相手方のいないいわゆる車両単独の事故（自損事故）を惹起した者と、相手方のある事故で相手方に全く責任の無い事故を惹起した者の両者を含むこととする³。

³ 自動車事故対策センター「自動車自損事故惹起者に対する調査・研究報告書」（交通事故対策センター、1983 年）2 頁、福田弥夫「自賠責保険のノー・フォルト化とその課題－自損事故惹起者の救済スキームの在り方を中心に」『変革期の自動車保険研究』（鈴木辰紀主査所収）、日本交通政策研究会平成 11 年度研究プロジェクト「自動車保険」、2-3（平成 12 年、日本交通政策研究会）

自己が惹起した自動車事故によって死亡した者にも自賠責保険による保護を与えるべきであるとの指摘は、交通戦争とまで表現された昭和40年代半ばにすでに行われている。金澤理博士は強制保険の諸問題の中で、以下のように指摘される「自損事故の保険保護への拡大」その第二は、保険保護の拡大、具体的には自動車損害の被害者たる運転者自身に対しても補償を行うべきか否かの問題である。自賠法においては、自賠責保険の給付を受ける範囲は「他人」に限られており、自動車保有者及び運転者は除外されている。しかし、昭和45年の統計によると、車を運転中に死亡した者の数は全死亡者の35%（前年同期比17%増）を占め、事故の先進国型への転換の傾向、すなわち車が「走る凶器」から「走る棺桶」への性格を強めつつあることを明確にうかがうことができる。このような事情からみて、たとえ一方に、自己の惹起した事故による被害者が賠償をうけないことは正義であり、道徳に一致し、事故防止の観点から必要であるとする見解があるとしても、補償の範囲を運転者にも拡張することは、これらの者も同じく自動車事故の被害者であり、本人はもちろん、その背後にある親族や遺族の保障の必要性を考慮すべきであるという点からいっても適切であるといえよう。そうすれば、運転者が車道に飛び出した幼児を避けるために自らは電柱に衝突して起こした自損行為についても救済が受けられるという、極めて妥当な解決が与えられることにもなる。もっとも、この場合においては、保険者は運転者の傷害保険ともいべき新たな危険を引き受けることになるのであるから、これに対応する保険料の拠出が必要となるが、この場合にも歩行者などと同一方式によって算定された補償が実施されることになるから、所得に応じた拠出が必要であり、したがって運転者単位又は家族単位（所得のもっとも多い者が代表する）に算出されるべきである。また、運転者は、他の者と異なり、危険を統御するという特殊な地位にあるから、運転者に対しては特に慎重な行動が要求されることになり、自動車事故について刑罰法規の違反により一定の処罰を受けた運転者については、その補償額の削減を行うなどの制裁が必要になるう⁴。

このような動きを受けて、自損事故惹起者の救済の方策が検討されたが、自賠責保険の仕組みそのものに変更を加えることは行わず、任意自動車保険の商品内容の改訂で対応されている。昭和51年（1976年）に、自損事故保険と無保険車傷害保険が創設されたのがこれである。このうち自損事故保険は、自賠責保険の対象外である自損事故被害者の救済を目的としている。この自損事故保険が対象とするリスクは、搭乗者傷害保険のリスクと競合するが、搭乗者傷害保険の付保率は低く、保険金額も低額であったことから、あらた

⁴ 金澤理『交通事故と責任保険』173頁以下（成文堂、1974年）

に自損事故保険を創設し、対人賠償責任保険に自動付帯するようにしたという⁵。導入当時の自損事故保険の保険金額の上限は 1,500 万円となっているが、現在でもこの上限は変更されていない。ところで、平成 10 年の人身傷害保険の発売に伴い⁶、この自損事故保険は影響を受けることになる。すなわち、自損事故保険の定額給付とは異なり、約款に設けられた保険金支払の基準にしたがって保険金額が算定されるため、自損事故惹起者に対して手厚い保険保護が提供されるためである。現在、この人身傷害保険は任意自動車保険の中でも一般的なものとなり、提供される内容も保険会社に異なり、保険金の上限に制限を加えることも、無制限とすることも可能となっている。なお、保険会社によっては、人身傷害保険のみを提供し、自損事故保険を提供しないところが多いが、自損事故保険と人身傷害保険の両者を同時に提供している保険会社もある⁷。

このように、自損事故保険と人身傷害保険によって、自損事故惹起者の救済は可能になったが、任意保険による保護によらず、自賠責保険で救済すべきであるという議論は残されている。自動車損害賠償保障法の第1条は、「この法律は、自動車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資することを目的とする。」と述べているが、これまでの自賠責保険と自損事故惹起者をめぐる議論に際しては、「損害賠償を保障する制度の確立」と「被害者の保護」の二つの関係の議論が中心に展開されてきた。自損事故惹起者の保護を自賠責保険の枠組みで行うべきとの主張は、あくまでも賠償責任制度であるとしてこれに反対する見解と、被害者の保護を重視して、これを肯定する見解と

⁵ 自損事故保険の保険金額の上限は 1500 万円であったが、当時の自賠責保険の死亡保険金の上限は同じく 1500 万円に設定されていた。自損事故保険の導入については、佐野誠「自動車保険の未来・過去・現在」保険学雑誌第 648 号 22 頁（日本保険学会、令和 2 年（2020 年）3 月）、自損事故保険の創設の経緯については、東京海上火災保険(株)編・損害保険実務講座第 6 巻自動車保険・277 頁以下及び 289 頁以下参照（有斐閣、1990）。

⁶ この保険は、当時の東京海上火災保険が発売を開始した。当初は人身傷害補償保険（条項）と称していた。その間の経緯については、星野明雄「新型自動車保険TAP 開発について」損害保険研究61巻1号99頁（1999）。

⁷ 各保険会社のホームページで確認したところ、人身傷害保険を特約で選択しない場合に、自動付帯されているところが多いが、中にはこの両者を同時に提供する保険会社も存在している。この両者の関係につき、SBI 損保のホームページでは、「自損事故保険と人身傷害補償保険の両方の補償対象に該当する場合は、人身傷害補償保険から保険金をお支払いします。（お客さまが設定した人身傷害補償保険の保険金額が上限となります。）とし、非常にレアなケースとして、人身傷害補償保険では保険金のお支払対象とならず、自損事故保険のお支払対象となる場合があります。」、以上のように説明している。

に分かれた⁸。また、任意自動車保険によって既に自損事故惹起者に対する一定の保障が行われていることも、自賠償保険への組み入れを主張する論拠ともなっていた。

このような議論は行われてきたものの、自賠償保険に自損事故惹起者の保護を加えるべきとの主張は受け入れられておらず、現在の加害者の賠償資力を確保する制度としての自賠償保険の枠組みが維持されている。

3. 自賠償保険のノーフォルト化の議論

自賠償保険をノーフォルト化するという議論は、必ずしも新しいものではない。アメリカのノーフォルト保険制度が日本に紹介され始めてから、この主張は提起されているが、特に重要なのは、小暮一郎氏による「アメリカにおけるノーフォルト自動車保険」によるノーフォルト保険の分析と日本の自賠償保険のノーフォルト化の提言である⁹。小暮氏は、同論文の「むすびに代えて」において次のように主張されている¹⁰。

「最後に、わが国の自動車保険制度へのノーフォルト法導入の可否を検討する。アメリカのノーフォルト制度は、一定限度額を無過失責任としてすべての被害者に救済を与えるとともに、限度額以上の損害を受けた被害者には過失責任に基づく不法行為責任の追及を認める二重構造をもつ。わが国の対人賠償保険も、強制保険である自賠償保険と任意保険の二重構造をなすことに着目して、自賠償保険部分につきノーフォルト保険とする改革案を考えてみよう。自動車損害賠償保障法第3条の保有者責任が無限責任であるところから、制度及び商品内容を異にする任意保険・自賠償保険の一本化の問題が生じるのである。したがって、自賠償保険について完全に過失を払拭すれば、任意保険における責任の確定は別個のものになり、自賠償保険と任意賠償保険の一本化の必要性が解消されるわけである。また、自賠法3条は、自動車保有者に対し、極めて厳しい免責要件を伴った過失推定を行うものではあるが、その免責3要件が具備されるかぎり、依然として救済されない被害者が出るのは当然である。さらに、本来自賠償保険の守備範囲たるべき自損事故が、任意保険によって肩代わりされている現状であり、任意保険の中で自損事故保険が機能するには、自賠法3条の責任が発生しないことを条件とするので、その確定に問題が残る。このよう

⁸ この点に関しては、福田弥夫・前掲(注3)、2-5以下、自動車事故対策センター・前掲(注3)5頁以下参照。

⁹ 小暮一郎「アメリカにおけるノーフォルト自動車保険」日交研シリーズ A-46、(日本交通政策研究会、1978年)

¹⁰ 小暮一郎・前掲(注9)44頁以下。

な切り張式保険制度は、長期的視野から体系的に整備して行く必要がある。その方策として、すべての被害者を救済するため、基本補償部分の自賠償保険から過失概念を払拭し、合わせてこれを第1当事者保険とすることで自損事故までカバーできるのである。ノーフォルト化が実施されると、加害者、被害者という対立当事者間の相互関係を前提とする精神的損害に対する慰謝料については、任意保険の守備範囲とすることが妥当に思われる。したがって、自賠償保険部分は、まず、医療費・葬儀費などの積極的損害の実損額を補償し、次いで財源的に許される範囲で所得損失、労働能力の喪失（将来うべかりし利益）、死者の逸失利益などの消極的損害まで補償の対象とすべきである。後者については、長期にわたる定期給付を行うため、一定の限度内（月額基準）で実損額を補償することになる。自賠償保険には財源的制約があるため、その限度額を超える積極・消極損害と慰謝料については、加害者の有責が確定したとき、その任意の対人賠償責任保険から給付を受けることになる。わが国においては、慰謝料の定額化もすすみ、実質的には積極・消極損害の賠償を補完する役割を果たすともいわれるため、アメリカのように慰謝料を廃止して、現状より給付内容を押さえるべきではない。このようなノーフォルト制度を採用すれば、現在のような自賠償保険の大幅限度額アップによる任意保険の圧迫もなくなるわけである。また、自賠償保険のノーフォルト化は、損害賠償における完全賠償原則と矛盾する制度ではないから、かなりの実効性があるといえよう」。

小暮論文が公刊されたのは1978年（昭和53年）であるが、執筆された当時の自賠償保険の死亡保険金の上限は1,500万円であり、重過失減額制度はすでに導入されていた。交通事故の状況はどうであったかという点、発生は460,649件であり、死者は8,945人、負傷者は593,211人であった1977年に交通事故死者数が1万人を割り、1970年の16,765人をピークとした交通事故死者数はなだらかな減少に転じていたが、交通事故発生件数は1977年に底を打ったが、1978年には464,037件と増加に転じ、死者数も1979年に8,466人と底を打ったが、翌1980年には8,760人と増加に転じ、第二次交通へと向かっているときである¹¹。交通事故形態の変化と自賠償保険では保護されない自損事故惹起者への対応が問題とされ始めた時期であった。

自損事故惹起者の救済については、1983年（昭和58年）に公刊された自動車事故対策センターの「自動車自損事故惹起者対策に関する調査・研究」の報告書¹²においても詳細な検討が加えられている。この報告書では、自賠法の枠組内で、自損事故惹起者の救済する必要性が肯定されたとして、どのような方法が考えられるかについて論じている。

¹¹ 政府統計の総合窓口・交通事故発生状況の数値

<https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003281493>

¹² 自動車事故対策センター・前掲（注3）

第1案は、第一当事者型傷害保険へ移行する方法である。これは、現行の責任保険としての自賠責保険を全面的に改革して、ファースト・パーティー保険（第一当事者型保険）である傷害保険に再構成する方式である。この案については、理論的に最も自然な形で自損事故惹起者を救済できることになることが利点であるが、不法行為法体系との関係が最大の問題点であると指摘されている¹³。

第2案は部分的第一当事者型傷害保険へ移行する方法である。これは、現行の自賠責保険制度をそのままにし、さらに、それに加えて自損事故惹起者を救済するための傷害保険契約を保有者に締結強制する規定を自賠法に新設する方式である。この案については、事実上ノーフォルト化されているといわれる現行の自賠責保険によって救済されない自損事故惹起者の救済が図られ、制度全体としてみた場合ファースト・パーティー保険に近づくことになるのが利点であるが、責任保険体系の自賠法に傷害保険を結合することになる点が問題となると指摘されている。また、傷害保険を締結強制とすることへの問題と、任意の自損事故保険との間での守備範囲の調整が問題とも指摘されている¹⁴。

第3案は、自損事故惹起者救済を政府保障事業で救済する規定を自賠法へ新設する方式である。この案については、自損事故惹起者の救済について、既存の政府保障事業の中へ補完部分として新事業を追加するという位置づけが、保有者等に理解されやすいという利点があるとされる。しかし、政府保障事業は賠償責任の肩代りの機能を有しており、事後的に加害者に求償することとなっているが、自損事故について求償は考えられず、異質の給付を同一の財源を基とする同一のシステムの中で実施することをどう考えるかという問題と、新たに徴収する財源については、実質的には保有者のためにする傷害保険になり、任意自動車保険との合理的な調整が課題となるとされる¹⁵。

第4案については、自動車事故対策センターが自動車損害賠償責任再保険特別会計からの資金によって、自損事故惹起者に対して給付を行う方式である。自賠法自体の改正は行わず、自動車事故対策センターの業務の一環として、自損事故惹起者に対して何らかの給付を行う方式である。自賠責保険の責任保険としての建前を崩すことなく自損事故惹起者の救済が可能となる利点があるが、原資は自賠責保険の再保険料の運用益であり、結局は自動車の保有者の負担によるものであるから、新たな救済対象者について保有者に対して十分な理解が得られるようにする必要があると指摘されている¹⁶。

第二次交通戦争の最中に提起された自損事故惹起者への保護策の検討であったが、残念

¹³ 自動車事故対策センター・前掲（注3）7頁、8頁

¹⁴ 自動車事故対策センター・前掲（注3）8頁、9頁

¹⁵ 自動車事故対策センター・前掲（注3）9頁、10頁

¹⁶ 自動車事故対策センター・前掲（注3）10頁

ながら実現には至らなかった。

自賠責保険のノーフォルト化については、政府再保険の廃止の際にやはり自損事故惹起者の救済が課題となり、再び議論されることになる。その際に検討されたのは、政府保障事業の活用であり、交通事故対策センターが提示している第3案の採用であった¹⁷。この案は、限度額を750万円とし、給付の内容としては慰謝料を含まないことや、さらには他の社会保障システムから給付を受けている場合には、その給付金額の限度において填補を行わないことなどが考えられた。また、任意自動車保険から給付を受ける者に対してもこれを給付するのかが等の問題点も指摘された。再保険制度の廃止という自賠法の大改正であったが、この自賠法のノーフォルト化も残念ながら実行には移されなかった。

4. 自動運転と自賠責保険のノーフォルト化

これまでの自賠責保険のノーフォルト化の議論は、自損事故惹起者の救済に焦点が当てられていたといえる。小暮論文が指摘していたように、アメリカにおいてノーフォルト保険が採用されるに至った歴史的経緯とわが国の交通事故被害者を救済するための自動車保険の状況は全く異なる。また、ノーロス・ノープロフィットの下で運用され、政府保障事業によるひき逃げや、無保険車による事故に対する被害者の救済は、自賠責保険の仕組みの中で実施しており、その原資は自賠責保険料である。さらには、政府再保険を行っていた期間に生じた運用益を活用し、現在の自動車事故対策機構を通じて実施している交通事故被害者のための療護センターの運用や介護費用の支給などの自動車事故被害者への支援事業は、自賠責保険を柱とする日本の自動車事故被害者救済のシステムであって、おそらくは世界に例を見ない充実したものであるといえる。

そのような中で、日本の自賠責保険をノーフォルト化する検討する必要があるが、自動運転との関係でどこにあるのかと言えば、自損事故惹起者については、自賠法3条が発生した事故の賠償責任の主体として位置付ける「運行供用者」がその自損事故惹起者であり、「他人性」の要件を満たさないところにある。換言すれば、自賠法が賠償責任保険であるところから、自ら事故を引き起こした者はその保護の対象とならないことがその理由であった。

自動運転との関係からは、この自損事故惹起者の救済は、すべてがレベル5の完全自動運転車となった場合には発生せず、従来型の自動車やレベルの異なる自動運転車の混合状

¹⁷ 詳細については、福田・前掲（注3）2-11頁以下参照

況での過渡的な課題であると指摘されている¹⁸。自動運転車の新たな課題は、発生した事故の責任を負う主体としての「運行供用者」の問題となる。国土交通省の研究会では、レベル4までは現行の「運行供用者」が維持できるとしたが、レベル5についてはさらなる検討の課題となっている¹⁹。諸外国における議論を見ると、レベル3までの自動運転車については、「運転者」が賠償責任の主体となることについての違いはないが、レベル4については、これを「運転者」の責任と考える国は見出し難いように思われる。もともと、日本の自賠法は、「運行供用者」の概念を取り入れているところから、その点に違いが出てくるようにも思われるが、実質的な「運転者」が同乗していないレベル4の自動運転については、やはり再考の余地があるように思われる。

迅速な被害者の救済については、現在の自賠責保険は一定の成果を見せている。それは、重過失減額制度の導入に始まり、仮払い制度や被害者の直接請求権など、他の不法行為体系の国にはない特色を有しているからである。その点は、裁判制度を経由するという迂遠な方法をとることなく、被害者の救済が図られるという、ノーフォルト保険と実質的に同じ体制が整っているといえよう。また、保険料の多くが保険会社の業務的コストやあるいは保険金の一定部分が被害者を代理した弁護士の報酬のために費消されているという点も、ノーロス・ノープロフィット原則の下で運用され、自賠責保険金の支払いには弁護士の関与を原則として必要としない現在の自賠責保険は、ノーフォルト保険の第2の利点も兼ね備えているといえる。現行の自賠責保険の課題は、自損事故惹起者の救済であるが、この点はさらなる検討が必要な部分である。

自動運転車の公道上での走行と、レベル3以下の自動車との共存は、問題を複雑化する。自動運転車とこれまでのレベル3以下の車が発生させる事故を考えてみる（レベル4については見解の分かれる可能性があり、レベル3以下及びレベル5のいずれにも当てはまる可能性があるとする）。対歩行者の問題では、レベル3以下の車に関しては従来ルールが適用されるが、レベル5の場合には原則として歩行者との衝突を避けることのできなかつた自動運転車側に過失がある。もともと、歩行者の飛び出しの場合には、それを避けることができなかつた理由が、どこにあったのかを検証する必要があるが、自動運転車側の過失を前提とした処理が行われなければならない。レベル3以下とレベル5の自損事故の場合には、レベル3以下のについては現行ルールが適用されるが、自損事故惹起者の保護

¹⁸ 佐野誠・前掲（注5）32頁。佐野博士は、自動運転化が最終段階（レベル5の完全自動運転車）まで至れば、そもそも運転者の存在が否定されることにより、このような自損事故被害者もいなくなるであろう。問題は、それまでの過程における事故である。と指摘されている。

¹⁹ 国土交通省自動車局「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書・平成30年3月」7頁、8頁。 <https://www.mlit.go.jp/common/001226365.pdf>

の問題が存在していることはすでに述べた。レベル3以下とレベル3以下の衝突の場合は、従来のルールが適用される。慎重な検討が必要なのは、レベル3以下とレベル5の衝突およびレベル5同士の衝突である。

この問題は、レベル3を現行の自賠責保険制度のままにしておくと、レベル5側の損害については現行の制度の適用となるが、レベル3側の損害については、レベル5側に運行供用者が存在しないのであるから、現行法とは異なった処理が必要であり、しかもレベル3側の損害を補償するシステムが必要になる。レベル5同士の場合には、それぞれの損害をどのように補償するかが問題となる。

ここで、レベル5をノーフォルト型の保険とした場合、レベル5同士の問題は解決できるが、レベル3とレベル5の問題は解決ができない。この場合の示唆となるのが、不法行為型とノーフォルト型の保険選択を認める、いわゆる選択ノーフォルト保険における処理方法である²⁰。選択ノーフォルト保険の提唱者であるオCONNELLとジョーストによれば、次のような処理が可能だとしている²¹。

ノーフォルト保険の購入者は、自己の保険から給付を受けることができるが、不法行為制度の保険を購入した者は、ノーフォルト保険購入者を訴えることも、自己の保険から損害の填補を受けることができない不法行為制度の保険の購入者に全く過失がなかったとしても、ノーフォルト保険の購入者に対する訴訟提起が認められない限り、救済の方法は見つからない。しかし、この訴訟提起を認めてしまうと、ノーフォルト制度の利点が奪われ、保険料も高額となる。そうすると、ノーフォルト保険を購入する意味が薄れてしまい、逆に不法行為制度の保険の保険料が下げられることになる²²。

この解決のためには、不法行為制度とノーフォルト制度の間に横たわるギャップを埋めるための両者を結びつける役割を果たすコネクタを設ける必要があり、無保険車条項を修正したものがこのコネクタになりうるとしている²³。アメリカにおける無保険車条項は、①事故の相手方が無保険車である場合、②当て逃げ等で加害者が特定できない場合に、保険購入者がその損害の填補を受けることができるものであり、その給付額については、自己が加害者となった場合に、相手方に対して支払われる内容及び保険金の範囲に制限されている。わが国の場合、政府保障事業がこれと同じ役割を果たしているが、この政府保

²⁰ 選択ノーフォルトについては、福田弥夫「アメリカ自動車保険の改革-選択ノーフォルト制度の行方-」石田満先生還暦記念『商法・保険法の現代的課題』所収、315頁以下（文真堂、1992年）参照。

²¹ O'Connell & Joost, *Giving Motorist a Choice Between Fault and No-Fault*, 72 VA L. REV. 79 (1986).

²² 福田・前掲（注20）327頁

²³ O'Connell & Joost, *supra* note 21 at 79.

障事業の活用が、自賠責保険においてレベル5をノーフォルト保険とした場合、可能であるかの慎重な検討が必要である。

このように、レベル5の自動車保険をどのように構成し、仮に異なる保険制度を導入した場合、異なるレベル間での事故の発生をどのように処理するかという問題が存在している。アメリカにおける選択ノーフォルトの議論が有益な示唆を与えてくれるように思われるが、損害賠償をめぐる訴訟の実際や医療制度なども根本的に異なるアメリカでの議論がどこまでわが国の状況に妥当するかはさらなる検討が必要であると思われる。

2. 自動運転とノーフォルト保険の現状と課題 ー自賠償保険のノーフォルト化に向けてー

1 はじめに

- 1) 自動運転車におけるノーフォルト保険制度採用の必要性
- 2) 本稿の目的

2 ノーフォルト保険制度の成立史

- 1) ノーフォルト保険制度の導入
- 2) ノーフォルト保険制度の類型

3 ノーフォルト保険制度の運用

- 1) ノーフォルト保険制度に求められる利点
- 2) ノーフォルト保険制度運用における問題点
- 3) 日本へのノーフォルト保険制度の導入
- 4) 自動運転車に起因する交通事故におけるノーフォルト保険制度の採用

4 むすびにかえて

1 はじめに

1) 自動運転車におけるノーフォルト保険制度採用の必要性

自動運転車は、レーダーやGPS、カメラ等の機器によって周囲の環境を認識して、運転者の運転操作を支援し、あるいは人間の運転操作なしで走行できる自動車をいう。

自動運転技術の発展には、ヒューマンエラーが96%を占めるといわれている交通事故の減少などが期待されている¹。他方で、自動運転レベルには段階があり、システムの支援は受け

¹ 黒木智光「ITSの概説と分類」山下友信編『高度道路交通システム(ITS)と法—法的責任と保険制度—』(有斐閣, 2005) 3頁, 池田裕輔「自動運転技術等の現況」ジュリ 1501号(2017)16頁, 清水和夫「『自動走行技術』の社会導入の嬉しさと導入のロードマップ」NBL1099号(2017)5頁, 高畑敬信「『社会受容性』の意味, 本事業の目的, 体制, 活動成果」NBL1099号(2017)13頁, James M. Anderson et al, Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers(2016), at 9, available at (http://www.rand.org/pubs/research_reports/RR443-2.html), Eugensson. Anderson et al, Environmental, Safety, Legal and Societal Implications of Autonomous Driving Systems(2013), at 1, available at

つつも、運転者が運転を行う段階も存在する。アメリカ合衆国の運輸道路交通安全局（以下「NHTSA」）が、SAE J3016 のレベル 0 からレベル 5 までの 6 段階の定義を採用しており、具体的な内容は次の図のとおりとなっている²。

レベル 0	レベル 1	レベル 2	レベル 3	レベル 4	レベル 5
手動運転	運転支援	部分自動運転	条件付き自動運転	高度な自動運転	完全自動運転
警報や介入システムによるサポートはあるものの、人間の運転者が、全てを行う。	運転環境情報を解析し、ステアリング操作、あるいは、加減速のうちいずれかを運転支援システムで実施し、その他の運転操作は運転者が行なう。	運転環境情報を解析し、ステアリング操作、あるいは、加減速の単数もしくは複数の操作を運転支援システムで実施し、その他の運転操作は運転者が行なう。	すべての運転操作をシステムが実施するが、システムが運転者に介入要求をした時には適切な対応が必要。	限定された領域内において、システムが運転者へ介入要求した時に、運転者が適切に対応することができなくても、システムがすべての運転操作を行なう。	運転者が運転可能なあらゆる道路や環境条件において、システムがすべての運転操作を行なう。

上記図の各レベルのうち、レベル 0 からレベル 2 までは、人間の運転者が一部あるいは全部の運転操作を行うことが求められており、併せて運転環境の監視についても行うことが求められている。

レベル 3 以上では、運転者の介入が求められる場面が存在するものの、運転操作及び運転環境の監視をシステムが行うことが前提となっている。

このように、レベル 2 までの自動運転レベルでは、人間の運転者の過失が介入して交通事故が生じる恐れが存在することになるが、その場合には、運転者の過失とシステム上の不具合が合わさって事故が発生することも起こりえる。また、レベル 3 やレベル 4 でも、条件次第では運転者自ら運転操作を行うことが可能であり、この場合でも運転者の過失とシステム上の不具合が競合して事故が発生することも起こりえる。

運転者の過失とシステム上の不具合とが競合して事故が発生した場合には、例えばアメリ

(<https://trid.trb.org/view.aspx?id=1362102>) .

² 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017～多様な高度自動運転システムの社会実装に向けて～」(平成 29 年 5 月 30 日)、清水・前掲注(1)10 頁等参照。

カでは、過失責任、製造物責任の成立が議論され³、日本では、これに加えて運行供用者責任（自動車損害賠償保障法3条）の成立が議論されている状態である。運行供用者責任と製造物責任とが競合する場合も想定されており⁴、各責任主体の責任割合を明らかにするのは非常に困難であると想定される。各責任主体が責任を押し付けあうことによって、最終的に被害者に賠償金が支払われるのが著しく遅滞することも生じうる。また、この他にも製造物責任が肯定されることにより、自動運転技術の開発に消極的になることが懸念され、これを防ぐためにノーフォルト保険制度の採用が提唱されている⁵。

ノーフォルト保険制度は、「伝統的な損害賠償制度とは異なり、事故によって損害を被った者が、過失の有無を問わず、自己の保険会社から損害の填補を受ける制度である」⁶。この保険制度は、「事故によって損害を被った者が、その過失の有無を問わず」損害の填補を受けることを目的として提唱されており⁷、運転者の過失とシステム上の不具合が競合して事故が発生した場合などの困難な過失割合の認定をせずに、迅速な被害者の救済が期待できる制度である。

ノーフォルト保険制度に期待できる利点として、過失割合の認定をせずに迅速に被害者の救済を図ることや、製造業者が技術開発に消極的になることを防止することがあるとすれば、ノーフォルト保険制度は自動運転車に起因する交通事故の問題点を解決する一つの選択肢となるのではないかと考えられる。

2) 本稿の目的

本稿では、このような自動運転車に起因する交通事故が今後発生することに備え、その問題点解決方法の一つの選択肢と考えられるノーフォルト保険制度の現状を簡単に素描するこ

³ アメリカ合衆国での議論については、Restatement(Third)of Torts: Liability for Physical and Emotional Harm, §4 and §6(2010). Jeffrey K. Gurney, Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles (2013), at 257, available at https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2352108&rec=1&srcabs=2379697&alg=1&pos=1 . 等を参照。

⁴ 浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099号(2017)36頁、戸嶋浩二「自動走行車(自動運転)の実現に向けた法制度の現状と課題(下)」NBL1074号(2016)52頁。

⁵ INSURANCE INFORMATION INSTITUTE, "Self-driving cars and insurance" (平成28年7月)、後藤元「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」ジュリ1501号(2017)54頁、福田弥夫「アメリカ自動車保険の改革—選択ノー・フォルト制度の行方—」石田満先生還暦記念論文集『商法・保険法の現代的課題』(文真堂, 1992)315頁。

⁶ 福田・前掲注(5)318頁。佐野誠『ノーフォルト自動車保険論』保険毎日新聞社(2016)19頁に詳しい。

⁷ 福田弥夫「自賠償保険のノー・フォルト化とその課題—自損事故惹起者の救済スキームのあり方を中心に—」日交研シリーズA-296(2001)2-7頁

とを目的とする。

はじめにノーフォルト保険制度の成立史について検討し、ノーフォルト保険制度が実際に運用されているアメリカやカナダの州において、ノーフォルト保険制度がどのように機能し、どのような問題点が生じているかについて検討する。

2 ノーフォルト保険制度の成立史

1) ノーフォルト保険制度の導入

ノーフォルト保険制度の原点は、コロンビア大学の研究所から 1932 年に公表された自動車事故の損失保証に関する報告書⁸であるとされ、この報告書では、「不法行為を基礎とする責任保険形態ではなく、車両登録者が購入し、事故の被害者、傷害を被りあるいは死亡した者の過失の程度に関係なく、一定額がその保険から給付されるシステムの導入を提唱し」⁹たとされる。もっとも、このコロンビアレポートが提唱するシステムは、「ノーフォルト保険というよりは厳格責任化した責任保険制度とも評価できる」¹⁰との指摘がされている。

1946 年にはカナダ・サスカチュワン州においてコロンビアレポートに基づいてサスカチュワン自動車保険法¹¹が成立したが、アメリカにおける自動車保険改革にはあまり影響を与えなかったようである¹²。その後、自動車保険改革のために複数の制度が提案¹³され、1965 年に自動車保険制度へのノーフォルト保険制度導入を提唱したキートンとオコンネルの「自動車事故被害者のための基本補償」¹⁴が発表されている。

キートンとオコンネルが提唱したノーフォルト保険制度の導入目的は、①従来の制度では救済されなかった者を救済する ②損害賠償額の不公平を解消する ③訴訟に関連する費用

⁸ Columbia University Council for Research in the Social Sciences, *Report by the Committee to Study Compensation for Automobile Accidents* (1932) Columbia University

⁹ 福田・前掲注(7)2-6

¹⁰ 福田・前掲注(7)2-7

¹¹ Saskatchewan Automobile Insurance Act of 1946

¹² WOODROOF, FONSECA & SQUILLANTE, *supra* note 18 at 321

¹³ EHRENZWEIG, "FULL AID" INSURANCE FOR THE TRAFFIC VICTIM-A VOLUNTARY COMPENSATION PLAN (1954), FREEN, TRAFFIC VICTIMS TORT LAW AND INSURANCE (1958), Morris and Paul, "The Financial Impact of Automobile Accidents," 110 U.P.A.L.REV.913(1962)

¹⁴ KEETON & O'CONNELL, BASIC PROTECTION FOR THE TRAFIFIC VICTIM (1965)

を削減し、効率化を図る ④被害者の迅速な救済の実現する 以上の4点にあるとされる¹⁵。

このノーフォルト保険制度は、1971年にマサチューセッツ州で初めて導入されたのを皮切りに複数の州で採用された。もっとも、各州で採用されたノーフォルト保険制度は、キートンとオコンネルが提唱したものから大きく変容しており、従来の不法行為制度とノーフォルト保険制度とが併存している状況である。

このほか、北欧諸国やオセアニア諸国においてノーフォルト保険制度が導入されており¹⁶、ノーフォルト保険制度を導入する国や州は徐々に増加しており、近年では、1998年より、台湾でノーフォルト保険制度が開始された¹⁷。

複数の国や州で採用されているノーフォルト保険制度も一様ではなく、いくつかの類型に分類することができる。次にこれを検討する。

2) ノーフォルト保険制度の類型

ノーフォルト保険制度は一般に以下の4つに分類される¹⁸。

(1) 純粋型ノーフォルト(Pure No-Fault)。純粋型ノーフォルトは、従来の不法行為制度との併存を認めず、被害者は不法行為に基づく損害賠償請求の行為が一切認められない。被害者は、不法行為に基づく損害賠償請求の代わりに自己が購入したノーフォルト保険から損害の補填となる給付を受けるが、この給付には通常慰謝料のような非財産的損害は含まれない。

アメリカでは、この純粋型ノーフォルトを採用している州はないが、カナダのケベック州、マニトバ州、サスカチュワン州が純粋型ノーフォルトを採用している。

(2) 修正型ノーフォルト(Modified No-Fault¹⁹)

被害者の損害が一定の訴訟開始要件を満たした場合に、不法行為に基づく損害賠償の行使を認めるもので、不法行為に基づく損害賠償が認められる場合には慰謝料のような非財産的損害の賠償請求も認められる。訴訟開始点の定め方については、文言による制限の場合と金額による制限の場合とに分かれる。

文言による制限とは、被害者が死亡もしくは重大な障害を負ったことを要件とするもの

¹⁵ 福田・前掲注(7)2-7

¹⁶ 佐野・前掲注(6)35頁以下に詳しい。

¹⁷ 佐野・前掲注(6)24頁

¹⁸ 福田・前掲注(7)2-7以下、小暮一郎「アメリカにおけるノーフォルト自動車保険」日交研シリーズA-46(1978)17頁以下等。このほか、法的構成や給付内容との関係において分類するものとして佐野・前掲注(6)26頁以下。

¹⁹ もっとも、True No-Faultと表現する場合もある。JERRY, UNDERSTANDING INSURANCE LAW(2d.ed)1996 at 850

であり、金額による制限とは、損害額が一定の金額を超えることを要件とするものである。

文言による制限を導入しているのは、フロリダ州、ミシガン州、ニューヨーク州などであり、金額による制限を導入しているのは、マサチューセッツ州、カンザス州などである。

(3) 付加型ノーフォルト(Add on No-Fault)

付加型ノーフォルトは、不法行為に基づく損害賠償請求の行使には一切制限を加えず、一定の医療費や逸失利益などがノーフォルト保険から給付されることになる。

(4) 選択型ノーフォルト(Choice No-Fault)

選択型ノーフォルトは、契約者に対して修正型ノーフォルトあるいは付加型ノーフォルトのいずれかを選択させるものであり、ケンタッキー州やニュージャージー州などが採用していたものである。

(5) 小括

以上にあげたように、ノーフォルト保険制度は、純粹型ノーフォルト以外にも形を変えて多くのアメリカの州に導入されている。それぞれのノーフォルト保険制度は、従来の不法行為制度との関係において運用が若干異なっているようである。

すなわち、純粹型ノーフォルトは、不法行為に基づく損害賠償請求を否定し、付加型ノーフォルトは、一定の条件下で不法行為に基づく損害賠償請求を肯定している。また、付加型ノーフォルトは、不法行為に基づく損害賠償請求の行使は認めつつ、損害項目についてノーフォルト保険を適用していることから、純粹型ノーフォルト以外はどのように不法行為制度とノーフォルト保険制度を共存させていくかの観点が異なっているといえる。

このような観点の違いから、異なる運用が想定されたノーフォルト保険制度がどのように機能したか、また、当初の導入目的を達することができたのかを明らかにすることは、自動運転車に起因する交通事故の発生を踏まえたノーフォルト保険制度の導入検討において非常に有益であると思われる。

3 ノーフォルト保険制度の運用

それでは、導入されたノーフォルト保険制度は、当初の導入目的を達することができたのか、アメリカでの運用実績と問題点を述べることにしたい。

1) ノーフォルト保険制度に求められる利点

ノーフォルト保険制度導入の主たる目的とされたのは、①従来の制度では救済されなかった者を救済する ②損害賠償額の不公平を解消する ③訴訟に関連する費用を削減し、効率

化を図る ④被害者の迅速な救済を実現する、以上の4点である。それぞれの導入目的がなぜ必要とされたのかをまず検討する²⁰。

(1) ①についてであるが、当時のアメリカの社会状況下では、自動車事故の死亡者・重症者のうち約55%は責任保険から損害の補填となる給付を受けられず、死亡・重症者の10%はいずれの補償制度からも補償の対象となっていなかったとの指摘がある²¹。

ノーフォルト保険制度の目的である、①従来の制度では救済されなかった者を救済するという目的は、交通事故の被害者の損害のうち、慰謝料のような非財産的損害を除外する代わりに、現実の経済的損失を一定限度額まで補償することによって、すべての事故被害者を救済することにあるとする。

(2) ②については、従来の不法行為制度の下では、高額な訴訟費用の支払いを回避するために、訴訟費用額を下回る場合には、たとえ被害者の請求が根拠に乏しくても額を上乗せして支払うという運用がなされていた。

これに対して、高額な賠償請求に対しては、徹底して被害者の過失を争う等の対応により、25,000ドル以上の経済的損害を受けた者は、平均して3分の1しか賠償を受けられなかったにもかかわらず、500ドル未満の損害にとどまる被害者には現実の経済的損害の平均4.5倍の支払いがなされていたとされている²²。

ノーフォルト保険制度の②損害賠償額の不公平を解消する、という目的は、慰謝料のような非財産的損害の請求を認めず、訴訟を制限することに表れている。これによって、軽微な損害を被った被害者への過払いを是正し、重大な経済的損害を被った被害者への十分な補償を実現することが期待されているのである。

(3) ③については、保険契約者から徴収した保険料に対する、損害の填補として被害者に支払われる給付金の割合を向上させることを指している。

すなわち、従来の不法行為制度では、徴収した保険料の56%が保険会社の運用経費（営業費・査定調査費・訴訟費用）及び弁護士報酬に充当され、残りの44%が被害者に支払われるに過ぎず、さらに被害者に支払われる44%のうち被害者の積極損害に支払われる額は慰謝料のような非財産的損害に支払われる額を下回っていた²³。

また、訴訟提起を受ける裁判所側の負担についても、ノーフォルト法施行前のアメリカで

²⁰ 小暮・前掲注(18)15頁以下に詳しい。

²¹ 藤倉皓一郎「アメリカにおける自動車事故による損害の補償」損害保険双書(2)自動車保険 342頁

²² 藤倉・前掲注(21)343頁。

²³ 藤倉皓一郎「著書照会—Jeffrey O'Connell, The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Insurance(1971)」アメリカ法(1974-2)375頁。

は、民事事件の 50%から 80%が自動車事故に関連した訴訟に占められていた²⁴。この点について、例えばマサチューセッツ州では、ノーフォルト法施行後 9 カ月の調査によって、地方裁判所の人身傷害による損害賠償受理件数は 75%から 95%が減少し、自動車事故損害賠償事件の約 80%が減少するとの予測がなされていた²⁵。このように、ノーフォルト保険制度が訴訟提起を制限することによって、③訴訟に関連する費用を削減し、効率化を図ることが期待されたのである。

(4) ④については、従来の不法行為制度では、過失割合に関する争いなどによって、事故時から保険金の受領まで非常に長い期間が費やされ、被害者の救済が遅れてしまうことが問題であった²⁶。

ノーフォルト保険制度では、被害者の過失の有無にかかわらず支払いがなされることや、訴訟提起を制限することによって、過失割合に関する争いに費やされる時間が短縮されることにより④被害者の迅速な救済の実現が期待されるのである。

(5) また、上記の主要な 4 点に関連して、自動車保険料の低額化ないし安心化も期待され、保険料の低額化を実現できる根拠として、慰謝料の廃止があげられている²⁷。先に述べた通り、慰謝料のような非財産的損害への支払い額は、積極的損害への支払いを上回っており、慰謝料を廃止することによって、保険料の低額化あるいは安定化を求めることができるのである。

2) ノーフォルト保険制度運用における問題点

以上のような導入目的を持っていたノーフォルト保険制度であるが、実際に運用されていく中でどのような問題点が浮かび上がったのか、そのような問題点を明らかにすることは、今後の自動運転車の導入に伴い、ノーフォルト保険制度の採用を検討するうえで重要な意義があると考えられる。

(1) ノーフォルト保険制度に求められた利点は上記のとおりであるが、このうち①の従来の制度では救済されなかった者を救済することと、④の被害者の迅速な救済の実現については、どの種類のノーフォルト保険制度であっても一定の成果が出ているとされる²⁸。そして、

²⁴ O'Connell, Operation of No-Fault Auto Laws: A Survey of the Surveys, March 1977, *Insurance:Law Journal* 154.

²⁵ 生田典久「米国における無過失自動車保険—ニューヨークの Comprehensive Automobile Insurance Reparations Act を中心に」*ジュリ* 564 号 99 頁。

²⁶ O'Connell, *supra* note (24) at 152.

²⁷ 小暮・前掲注(18)16 頁。

²⁸ 福田・前掲注(7)2-8

③の訴訟に関連する費用を削減し、効率化を図る目的については、いずれの類型を採用するかによって異なり、付加型ノーフォルトでは、不法行為に基づく損害賠償請求権の行使には制限を加えないことから、訴訟に関連する費用の削減は期待できない。

(2) 純粋型ノーフォルトを採用すれば、不法行為に基づく損害賠償請求権の行使が否定されることから、被害者の迅速な救済の実現や訴訟費用の削減を期待できる。しかし、少なくともアメリカでは、純粋型ノーフォルトの採用は非常に困難であると考えられている。それは、交通事故損害賠償請求訴訟を受任する原告側弁護士の立場からすれば、一切の不法行為に基づく損害賠償請求権の行使が制限されてしまうという、純粋型ノーフォルト保険制度が導入されると、収入源が揺らいでしまうために、導入に対して消極的であることがあげられる²⁹。

これは、純粋型ノーフォルトそのものの論理的な問題点ではないが、日本でも同様の反対が行われる可能性は存在すると思われる。

(3) 次に修正型ノーフォルトは、訴訟開始要件について批判が存在する。

修正型ノーフォルトは、不法行為に基づく損害賠償請求権の行使を一切制限するのではなく、訴訟開始要件を満たした場合には、訴訟提起を認めている。訴訟開始要件として文言による制限を加えている場合には、その制限は、被害者の死亡あるいは重傷を条件としている。

他方で、金額による制限を加えている場合には、被害者の被った損害額によって訴訟提起を認めるものであり、定められた損害額を超えた損害を被ったときに訴訟提起が認められている。

まず文言による制限については、文言の解釈が問題になることが生じうる。金額による制限については、基準となる損害額の設定がノーフォルト保険制度の目的の実現に影響し得る問題がある。すなわち、設定金額を低くすると容易に訴訟提起が可能となり、訴訟費用の削減の効果はほとんど見込めなくなってしまう。反対に、設定金額をある程度高く設定したとしても、被害者にとってはこの設定金額を超えた場合に訴訟提起が可能であることから、不必要に長く入院するなどによって水増し請求が行われ³⁰、かえって医療費等が高騰する可能性が存在することになる。

(4) 加えて、付加型ノーフォルトの場合には、そもそも不法行為に基づく損害賠償請求権に制限を加えておらず、訴訟費用の削減の効果は疑わしい。

(5) 結局のところ、純粋型ノーフォルトは、制度そのものの論理的な問題以外の点に導入の困難さが存在し、修正型ノーフォルトは、運用面で損害額の水増しのために本来は不要で

²⁹ 福田・前掲注(7)2-8

³⁰ この点の指摘として、Gary Schwartz, *Auto No-Fault and First-Party Insurance: Advantages and Problems*, 73S.CAL L.REV at 611,633-634.

あったはずの医療費が費やされるという問題点が存在することになる。このような問題は、必ずしもアメリカ特有の問題ではなく、日本での導入を検討する際にも生じる問題であると思われる。

もともと、日本の保険制度は、アメリカと異なり、自賠責保険への加入が強制されているという特徴がある。日本でのノーフォルト保険制度の導入を検討するうえでは、自賠責保険との関係をどのように設定するかの検討は避けられないものであると考えられる。

3) 日本へのノーフォルト保険制度の導入

(1) 自賠責保険とノーフォルト保険制度との関係については、既に自賠責保険をノーフォルト化することが議論されている³¹。

しかし、日本にノーフォルト保険制度を導入するにあたっては、先のアメリカでの問題点を含め検討されるべき点が多く存在する³²。

すなわち、①どの種類のノーフォルト保険制度を導入するのか ②給付内容と金額をどのように設定するか ③自賠責保険をノーフォルト化した場合に、任意保険のノーフォルト化を行うのかなどである³³。

(2) ①については、アメリカやカナダで既に導入が実行されている、純粋型ノーフォルト、修正型ノーフォルト、付加型ノーフォルトそして選択型ノーフォルトのいずれを導入するのか、あるいはこれらとは異なったノーフォルトの導入を目指すのかの検討が必要となる。

②については、アメリカで導入されているノーフォルト保険制度は、慰謝料のような非財産的損害の給付を認めないことに特徴があり、また、付加型ノーフォルトでは一定の医療費や逸失利益などがノーフォルト給付の内容とされている。このことから、損害項目のうちいずれを給付内容とするべきかという点も問題となる。さらに、死亡事故や後遺障害を負ってしまった場合には、逸失利益をどのように算出するべきかという点も問題とされる。

③については、自賠責保険と任意保険はそれぞれ運用が異なっており、一律にノーフォルト化を検討するのではなく、それぞれについて検討を加えることが必要となる。また、そもそも自動運転車に起因する交通事故に関しては、運行供用者責任がどのように扱われるのかが必ずしも明らかではなく、自賠責保険のノーフォルト化が自動運転車に起因する交通事故の解決につながるかは明らかであるとは言えない。

今後ノーフォルト保険制度の導入を検討するにあたっては、上記のような点を日本法にお

³¹ 小暮・前掲注(18)。佐野・前掲注(6)362頁以下。

³² わが国でのノーフォルト自動車保険制度提案の系譜をまとめたものとして佐野・前掲注(6)332頁以下。

³³ 福田・前掲注(7)2-10

いて検討する必要があるとともに、自動運転車に起因する交通事故の場合には従来の自賠責保険と任意保険とがそのまま運用できるものであるかも加味して検討する必要があることは確かである。

4) 自動運転車に起因する交通事故におけるノーフォルト保険制度の採用

最後に、自動運転車に起因する交通事故において、先にあげたノーフォルト保険制度がどのような利点ないし問題解決に資するかを考えてみたい。

(1) 被害者の迅速な救済の実現

自動運転車に起因する交通事故において、ノーフォルト保険制度を導入した場合に、被害者の迅速な救済の実現は最も期待される利点の一つであろう。

自動運転車に起因する交通事故が発生した場合、運転者の運転操作が期待される場合には、運転者の過失が認定され得るが、その交通事故がシステム上の不具合にも起因するとき、損害賠償責任を負う主体としては、運転者とシステムの製造業者が想定される³⁴。さらに、運行供用者責任の成立が肯定される場合には、さらに責任主体が増えることになる。このような場合に、はたして誰がどの割合で損害賠償責任を負うのかが激しく争われる可能性が高い³⁵。

そのため、責任の所在が責任主体間で争われることによって、被害者が損害を被っているのは明らかであるにもかかわらず、被害者の迅速な救済が実現しないことの懸念が存在する。被害者にも過失が認められ得る場合には、さらに認定が困難であることは想像に難くない。また、自動運転車には高度なシステムが搭載されている反面、多数の製造業者が関与している場合には、責任を負う製造業者を特定すること³⁶や、欠陥を立証することに多くの時間が必要となり、被害者の迅速な救済が困難になることが想定される。

この他にも、製造物責任法2条1項は製造物を「製造又は加工がされた動産」と定義しており、ソフトウェアそのものに欠陥が存在していた場合には、製造物責任法の適用外となってしまうおそれがあり、ソフトウェアと車体とが一体化されている点を捉えて、ソフトウェ

³⁴ この点に関する議論については、金岡京子「自動運転と民事責任をめぐるドイツの状況」ジュリ 1501号(2017)44頁、後藤元「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」ジュリ 1501号(2017)50頁、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任—米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価—(上)」国際商事法務 44巻10号1449頁、池田・前掲注(1)参照。

³⁵ たとえ各責任主体が連帯債務となったとしても、示談や裁判上の和解ではそれぞれの責任割合を明らかにする必要があることがある。

³⁶ 小塚荘一郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」ジュリ 1501号40頁によれば、複数の業者が責任を負うことが示されている。

アの欠陥は自動車自体の欠陥であると解釈する必要があるといわれている³⁷。そのため、ソフトウェアに欠陥が存在していた場合には、製造物責任を問うことは当然には肯定できない³⁸とされていることも、訴訟での争点が増えることによって迅速な被害者の救済を困難とする要因となりえる。

ノーフォルト保険制度が過失の有無にかかわらず、一定の給付を行う点は、自動運転車に起因する交通事故にこそ重要な利点となると思われる。

(2) 訴訟費用の削減

過失の認定が困難になるほど、最終的には裁判上で争われることになる。ノーフォルト保険制度の導入によって、訴訟提起が制限されることによって、弁護士に支払われる報酬を含めた訴訟に関連する費用の削減が期待できる。また、裁判所側の負担の軽減にも繋がることになる。

(3) これらに加えて、①従来の制度では救済されなかった者を救済する ②損害賠償額の不公平を解消する、といったノーフォルト保険制度導入の目的は、自動運転車に起因する交通事故においても同様に期待することができると考えられる。

4 むすびにかえて

本稿では、今後自動運転車に起因する交通事故が発生、増加していくことを見据え、そうした交通事故において、これまでよりも困難になると想定されている過失割合の認定や、それに伴う被害者の迅速な救済の困難さに対する一つの解答が、ノーフォルト保険制度の導入にあることを想定して、まずノーフォルト保険制度の現状と課題の要約を試みた。

もともとノーフォルト保険制度は、カナダ・アメリカで導入されたものであるが、アメリカでは弁護士の報酬が減少することに対する反対などもあり、純粹型ノーフォルトの導入は見送られていた。

アメリカでは、従来の不法行為制度との併存を認めた修正型ノーフォルトや付加型ノーフォルト、あるいは選択型ノーフォルトが導入された州が多いが、これらのノーフォルト保険制度も当初の導入目的からすれば批判の余地がないものではない。

日本には、いまだアメリカで導入されてきたノーフォルト保険制度は導入されていない。しかし、今後自動運転車に起因する交通事故が多発するようになった場合、そのシステムの

³⁷ 小塚・前掲注(36)39頁、山本庸幸『注釈製造物責任法』(ぎょうせい、1994)29頁、経済企画庁国民生活局消費者行政第一課編『逐条解説製造物責任法』(商事法研究会、1994)59頁等

³⁸ 今井猛嘉「自動化運転を巡る法的諸問題」国際交通安全学会誌 40 卷 2 号 61 頁。

複雑さや責任主体の多さからして、過失割合の認定は従来に比べてより困難になることが容易に想定される。そのような社会状況を目前にして、今一度ノーフォルト保険制度の導入を検討することが必要となるのではなかろうか。

今後、ノーフォルト保険制度の導入を検討するうえでは、自動運転車に起因する交通事故が従来の交通事故との形態にどのような違いが生じ、現行の制度の下においてこれまでの自賠責保険が果たしてきた迅速な被害者救済に影響を生じないかを検討しなければならない。ノーフォルト保険制度の導入目的である、①従来の制度では救済されなかった者を救済する ②損害賠償額の不公平を解消する ③訴訟に関連する費用を削減し、効率化を図る ④被害者の迅速な救済の実現の4点において、アメリカやカナダの状況との間にどのような相違があるかを踏まえた慎重な検討が必要になると考えられる。

3. 自動運転車の賠償責任概念にノーフォルト保険は有効か(翻訳)

Is No-Fault Auto Insurance the Answer to Liability Concerns of Autonomous Vehicles?

Alan D. Eastman アラン D. イーストマン

Indiana University of Pennsylvania, PA

ペンシルバニア州立インディアナ大学、ペンシルバニア

技術の進歩により、ドライバーの機能の多くがコンピュータやカメラ、センサーに移行すると、自動車による移動は劇的に変化する。最終的には、ドライバーは過去のものとなり、すべてのアメリカの人々が完全な自動運転車の乗客となるだろう。自動運転車を利用したライドシェアサービスが普及することで、自動車の保有台数は減少する可能性がある。アメリカの人々の移動手段が根本的に変わることで、自動車事故の際の責任の取り方や損害賠償の仕方も変わってくる。もはや自動車事故の多くはヒューマンエラー（ドライバーの過失）が原因ではない。誰が損害賠償責任を負うべきかを決定するための複雑さとコストは、規制当局、保険会社、そして消費者にノーフォルト自動車保険の利点を再考させるかもしれない。改訂されたノーフォルト自動車保険は、賠償責任の不確実性が自動運転技術の進歩と導入を妨げることなく、公正な補償を提供することができる。

キーワード：ノーフォルト 完全自動運転車 規制 賠償責任 保険

イントロダクション

新技術の導入により、完全自動運転車や自動運転車の実現が現実味を帯びてきており、自動車による移動が劇的に変化しようとしている。安全性の向上、交通の流れの改善、渋滞の緩和、より効果的で効率的な交通手段の提供など、様々なメリットが期待されている。しかし、自動運転機能の導入には課題がないわけではない。自動車事故の法的責任については、現在、自動車事故の90%以上の原因とされているドライバーの過失（ヒューマンエラー）から、機器や運行管理システムの欠陥、誤作動、設計不良へと変化していく必要がある¹。自動運転技術は、その設計だけでなく、技術が互いに、あるいは人間とどのように相互作用する

かなど、複雑な性質を持っているため、現在の不法行為制度では、費用対効果の高い方法で責任の所在を明らかにすることができない可能性がある。さらに、潜在的な責任問題や、誰が責任を負うかという不確実性は、社会に多くの利益をもたらす自動運転技術の開発と採用を遅らせる可能性がある。自動車事故の損害賠償にノーフォルト制度を採用することで、責任の所在を明らかにすることに関連する懸念を軽減し、自動運転技術への移行を促進することができる。

技術的変化の種類とそれに伴う責任問題

米国土道交通安全局（NHTSA）は、車両の自動化について、「何もない状態（レベル 0）」から「完全な自動運転状態（レベル 4）」までの 5 つのレベルを定義している²。現在、ドライバーと車両の関係や賠償責任が懸念されているのは、レベル 2 からレベル 3 への移行に伴うものである³。レベル 3 の自動運転でも、ドライバーは車両の運行状況を監視し、必要に応じて運転を再開する準備をしておくことが求められる⁴。自動車メーカーは、自動運転技術が作動しているかどうか、また、自動運転機能が解除されたり無効になったりした場合に、人間のドライバーが車両のコントロールを再開する必要があるかどうかをドライバーに知らせることができる通信システムを設計している。そのためには、ドライバーが自動運転技術に精通し、システムを監視し、必要に応じてコントロールを取り戻す能力が必要となる。

では、自動車事故が発生した場合、誰が責任を負うのだろうか。一部の法学者は、製造物責任の原則を用い、ドライバーの自動運転車への依存度に着目して責任を評価することを提案している。

- ・純粋な自動運転モードであれば、製造上の欠陥や設計上の欠陥に基づき、おそらくメーカーが責任を負うと思われる⁵。
- ・自動運転モードが解除されている場合は、ドライバーの過失による責任があると思われる。
- ・自動運転モードへの切り替え時には、おそらくドライバーが責任を負うが、製造者の警告不履行や警告の欠陥によるドライバーの過失の場合には、製造者の責任が拡大される可能性がある（Swanson, 2014; Gurney, 2013）。

ドライバーの自動運転機能への依存度を判断することは、特に自動運転機能の作動・解除の判断の妥当性を議論する場合、問題となることがある。もうひとつ複雑なのは、警告義務違反に起因するもので、メーカーは製品の安全な使用方法に関する指示を提供し、潜在的な危険性について消費者に警告する義務がある。ドライバーの過失と思われる状況でも、メーカーのトレーニングプログラムが一般のドライバーに対して不適切であったことが証明されれば、メーカー責任に転じる可能性がある。

自動運転がレベル 4「完全自動運転」に移行しても、複雑な責任評価は続く。自動車に乗車している者は、自動車の運行を制御できないのであれば、事故に対して責任を負うべきでない。しかし、自動車に乗車している者の乗り降りの遅れが事故発生の一因となった場合はどうであろうか。自動車の所有者は、自動運転システムの適切なメンテナンスについてどのような責任を負うのであろうか。責任を負うべきメーカーは、おそらく 1 社ではないだろう。

「責任を負う可能性のある潜在的な当事者のリストには、車両メーカー、自動運転システムに使用されるコンポーネントのメーカー、車両の自動運転動作のためのコードをプログラムしたソフトウェア・エンジニア、車両の制御を助けるインテリジェント道路システムの場合には、道路設計者が含まれる。⁶」。カリフォルニア州の弁護士は、車両のソフトウェアにどのような倫理指針が盛り込まれていたかを検証する必要があるか出てくるかもしれないとさえ言っている⁷。

ノーフォルト自動車保険:新たな始まり

ノーフォルト自動車保険の概念は、1960 年代に導入され、1970 年代に実施された⁸。ノーフォルト自動車保険の目的は、事故の際に誰に過失があるのかを判断するための不法行為責任制度で費消される、行政費用や弁護士費用を削減（または排除）することである。その代わりに、その費用を自動車事故で発生した実際の損害の支払いに充てることができ、その結果、支払った経済的損失に対してより公平な補償がなされ、補償はよりタイムリーに行われるようになる。ノーフォルト自動車制度には、2 つの要素が必要である。(1) 無過失責任の第一当事者給付金 (personal injury protection または PIP と呼ばれる) の支払い、(2) 訴訟を起こす権利の制限、または不法行為の選択肢の制限である。ノーフォルト法を採用している州は、どのような状況下で負傷者が非財産的損害（しばしば痛みや苦しみと呼ばれる）を訴えることができるかを決定する、文言による訴訟開始点（通常、訴訟は深刻かつ重篤な後遺障害が生じた場合に限定される）、または金額による訴訟開始点（訴訟は損害額が特定の金額を超える場合に限定される）を利用している。1970 年代初頭に各州がノーフォルト法を導入した後、ノーフォルト自動車保険の採用は減少している。ノーフォルト自動車保険制度が普及しなかった理由としては、弁護士による反対やノーフォルト制度による保険料の引き下げができなかったことなどが挙げられる⁹。

なぜ、ノーフォルト自動車保険は、そのあまり芳しくないと思われる過去を考慮してでも、再検討されるべきなのであろうか。(O'Connell, Kinzler, and Miller, 2011)は、ノーフォルト保険の欠点は、州議会議員によるノーフォルト法の構成に関係があり、概念自体にはあまり関係がない、という優れた議論を示している。州法で義務付けられている PIP の給付は、文言や

金額による十分厳しい訴訟開始点とバランスが取れていない。訴訟開始点が低額に設定されているため、PIP 給付を相殺するほど不法行為請求が減少しないのである。このような不均衡があったとしても、40 年にわたる各州のノーフォルト保険に関する実験の結果、「ノーフォルトは不法行為よりもはるかに優れた補償制度であるという考えをデータが裏付けている：それは、より早く、より多くの人々に経済的ニーズに沿った形で支払うことに成功している」(O'Connell, Kinzler, and Miller, 2011p.13) ことを示している。彼らの分析によれば、すべてのドライバーが痛みと苦しみに対する訴訟を見送った場合、300 億ドル以上の節約になると試算している¹⁰。

責任問題の変化に対応するための選択肢

ドライバーの過失による不法行為責任と製造物責任の融合

本稿の冒頭で述べたように（技術的変化の種類とそれに伴う責任問題）、自動運転車の導入によって生じる責任の性質の変化に対応するには、既存の責任に関する法理論、すなわち過失責任と製造物責任で十分であるという議論がある。（例えば、Swanson, 2014; Gurney, 2013 参照）このアプローチでは、特に完全なドライバー制御から完全な自動制御への移行期において、自動車事故に対する責任評価をめぐる複雑化により、クレームコストが爆発的に増加する可能性がある。さらに、不確実で潜在的に高額な製造物責任の賠償請求により、自動運転技術の導入が遅れる可能性もある¹¹。

自動車事故に起因する請求を支払うための基金による連邦介入

責任追及が自動運転技術の開発と導入を遅らせるという懸念から、自動車事故の負傷者に補償するための、連邦政府が定めた請求基金を利用して、この技術のメーカーを保護することが提案されている。（Turner, 2013）は、ワクチンによる傷害に起因する請求の評価、処理、支払いを行うワクチン傷害補償プログラム（National Vaccine Injury Compensation Program）に類似したシステムの使用を提案している。このプログラムは、保健社会福祉省と司法省によって運営されている。保険金請求基金は、ワクチンに対する 1 回当たり 0.75 ドルの消費税で賄われている。ワクチンの開発と使用に関連する社会的利益は、ワクチン製造業者の責任保護を正当化するものである。Turner 氏は、クレームファンドの資金調達の方法について詳細を述べていない。自動運転車の場合、誰が危険にさらされ、誰が保険金支払いの恩恵を受けるかを判断するのは、ワクチンの場合よりも複雑な作業となる。ワクチン使用者の集団は簡単に特定でき、各投与の価格にほとんど気づかないうちに費用が上乗せされている。ワクチンを受けていない人たちが、ワクチンを受けている人たちを補助しているわけではない。メ

メーカーの責任を免除することは、メーカーが過度のリスクを取り、競争上の優位性を求めて製品を早期に市場に投入するインセンティブを生み出すことにもなる。

同様に、Schroll, (2015)は、完全自動運転車の事故に対する賠償責任の撤廃と、すべての損害賠償を支払うための自動車保険基金（National Car Insurance Fund）の創設を提唱している。この提案では、懲罰的損害賠償を排除し、基金がカバーする損害（経済的および非経済的）を決定する作業を議会に委ねている。保険金請求の手続きと支払いは、政府機関が担当する。Schroll氏は、この仕組みによって、現在の陪審員による損害賠償額よりも賠償額が均一化され、過大にならずに済むと考えている。基金の財源は、自動車メーカーが1年間に生産する自動運転車の台数に応じて、ライドシェアリング企業が自動運転車の保有台数に応じて、そして利用者が利用頻度に応じて拠出するもので、結果として、基金から補償を受ける可能性が最も高い人々が基金に最も多くの税金の形で拠出金を支払うことになる¹²。メーカーとライドシェアリング企業の自動車1台あたりの拠出率は、当初はすべての企業で同じにすることができ、将来的には実際の損失経験に基づいて調整することができる。このレベルの引受は、メーカーには安全性向上のためのインセンティブを、ライドシェアリング企業にはサービス用に最も安全な自動運転車を購入するインセンティブを与える可能性がある。シュローラの自動車保険基金の仕組みは、将来、すべての自動車が自動運転となったときを想定して設計されている。

ノーフォルトの改訂：最良の選択

Schroll, (2015)は、自動車保険基金の仕組みを、社会保障の障害保険や、全国民に健康保険を義務づける Affordable Care Act の規定になぞらえている。彼女は、プールが大きければ大きいほど、各被保険者の保険料支払額は低くなると指摘している。おそらく、連邦政府が運営する自動車保険基金を提唱する際に、これらの比較は最良の選択ではないだろう。社会保障障害者基金（Social Security Disability Trust Fund）は、間もなく約束された保険金の支払いに不足する¹³。一方、大手保険会社は、若くて健康な加入者の数が足りないために大きな損失を出し、医療保険制度改革法（Affordable Care Act）の医療保険取引所（Health Insurance Exchange）から撤退している。リスクの低い人がリスクの高い人を補助するのは利他的かもしれないが、アメリカでは実現不可能かもしれない。特に、今後数十年間は自動運転車が普及すると思われるが、その間も従来の自動車が道路を走ることになるため、この傾向は顕著である。社会保障制度は、参加者が同じようなリスクに直面し、同じような報酬を期待することに依存している。完全自動運転車はかなり高価になることが予想され、おそらく多くの人が富裕層だけのものだと考えるであろう。多くの人が未来のある時点においてのみ有益であると考え

可能性の高い技術を導入し、メーカーを不確実な責任コストから守るために、現在の国民の大部分の支持を得ることは、難しいことである。Schroll 自身も、彼女が提案するような大規模な政府プログラムを新たに作るには多くの障壁が存在し、すべての自動車が自動運転により走行するようになれば、より実現性が高くなると述べている。

民間の保険会社が運営するノーフォルト保険制度の改訂は、同様の利点を提供し、いくつかの潜在的な問題を回避することができる。しかし、既存のノーフォルト法の改訂には、自動運転技術がもたらす恩恵の普及に対する国民の見方を変えることが必要である。消費者は、自動車事故の際に訴える権利が制限されることを進んで受け入れる必要がある。不法行為責任訴訟に関する費用を節約するために、文言による訴訟開始点を十分に厳しくすれば、保険料が安くなる可能性を強調するための消費者教育が必要である。約束された PIP 給付と不法行為制限の間のバランスを達成しなければならない。

民間保険会社によるノーフォルト保険は、連邦政府が運営する保険基金に存在するであろう多くの政治的、観念的問題を回避することができる。現在の政府に対する不信感や巨額の国家債務から、連邦政府の保険基金計画が可決される可能性は低い。有権者は、政府機関がどれほど効果的かつ効率的に自動車保険の請求を管理できるか、また、給付水準が政治化される可能性があるかどうか、疑念を抱くだろう。民主党政権は給付を増やそうとし、共和党政権は赤字を減らすために給付を制限しようとするだろう。政府が運営するプログラムで一貫性を保つことができるのか。

民間の保険会社の方が、リスクを評価し、保険料水準を決定する能力が高い。自動運転車と従来型車両の混在は、国内各地や地方と都市部で異なる可能性が高い。ライドシェアサービスの利用も、人口密度によって大きく異なる可能性が高い。保険の顧客は、自分が望む PIP 給付のレベルや自分が保有するリスクの大きさを決めることができるはずである。保険会社は、画一的な政府プログラムよりも多様な選択肢を提供することが可能である。保険会社はすでに、ライドシェアリングサービスに参加した場合、マイル単位で保険料を支払うという実験を行っている¹⁴。このようなイノベーションは、自動運転車が増えた世界でもうまく機能するだろう。

結論

自動運転車の技術は急速に進歩しており、完全な自動運転車の実現は必然である。この高度な交通技術が社会にもたらす潜在的なメリットは、特に自動車事故を減らし、毎年何千人もの命を救うという点で、非常に大きなものがある。しかし、どんなに優れた技術ができて、事故は起こる。そして、新しい機器、ソフトウェア、インテリジェント交通システムの

開発、試験、そして配備される従来型車両から自動運転車両への移行期初期には、より多くの事故が発生するであろう。アメリカの高速道路では、自動運転車が従来型車両と混在することになる。自動運転システムに対するドライバーの認識、トレーニング、洗練度は、数十年続く可能性のある導入期間中に様々に変化するであろう。しかし、自動運転車が関与する自動車事故から生じる損害賠償責任に関する不確実性は、メーカーの意欲をそぎ、この分野の進歩を遅らせる可能性がある。遅れを回避し、また、ドライバーの過失から製品の誤作動、欠陥、設計上の欠陥へと移行する新しい世界において、事故被害者に公平に補償するためにも、自動車損害賠償責任制度の改革が必要である。

賠償責任問題に対するさまざまなアプローチが提案されているが、民間で維持されている改正ノーフォルト自動車保険が最もメリットがあり、実現する可能性が高い。改正ノーフォルト保険の採用には、州議会と州の保険監督局の行動が必要で、PIP 給付と不法行為責任の制限のバランスを含む法律を通過させる必要がある。統一自動車事故賠償法で最初に概説された原則を遵守し、ノーフォルトの利点がすべての法域で提供されることを保証することが必要である¹⁵。自動運転車への移行を促進し、なおかつ事故被害者に公平に補償できるノーフォルト制度の利点をアメリカの人々に納得させるためには、消費者教育プログラムが必要であろう。アメリカは訴訟社会であり、過失のある側が支払いを要求される社会である。誰が悪いかの判断が難しくなり、コストもかかるため、アメリカの人々はノーフォルトの解決策を受け入れる必要がある。

監訳者あとがき

この論文は、2016年に *American Journal of Business and Management* Vol.5, No.3 2016, 85-90 に掲載されたものである。著者のアラン D. イーストマン教授は、ペンシルバニア州立インディアナ大学のファイナンス及び経済学の学部に所属している。専攻はファイナンスであり、健康保険や自動車保険の規制に関する論文を複数執筆されている。この論文は、自動運転車と保険の関係について簡潔にまとめた内容であり、何らかの形で紹介したいと考えていた。著者のイーストマン教授に直接連絡を取ったところ、全文翻訳につき承諾が得られたので、本報告書に掲載することとした。なお、いくつかの注記が必要であると思われるので、以下に記載する。執筆時点の関係で、NHTSAによる自動運転のレベルは、2016年9月に改定されたレベル0からレベル5とは異なっており、それ以前のレベル0からレベル4となっている。2016年9月の改訂により、従前のレベル4（完全自動走行）が、レベル4（高度運転自動化・限定条件下でシステムが全ての運転タスクを実施）とレベル5（完全運転自動化）に分けられた。次に、訳語についてだが、No-Fault Auto Insurance は、ノーフォルト自動車保険

と訳してある。Self-driving と Autonomous については、前者はドライバーの全く存在しない、完全な自動運転車を意味し、後者はそれ以外の自動運転車ということ、イーストマン博士との通信で確認できたため、そのように分けて翻訳してある。また、イーストマン博士は法律系の研究者ではないため、論文の注については、法学雑誌のそれとはかなり形態が違うことをおことわりしておく。また、人名については、著者であるアラン D.イーストマン教授を除き、英文のまま表記することとした。なお、本論文の翻訳は、日本大学大学院博士後期課程在学中の黒田佳祐君が翻訳したものを、私が監訳したものである。仮に思わぬ誤解等による翻訳の誤りが存在している場合には、その責任は全て福田にある。

-
- ¹ (Schroll, 2015, p.805): "...AV の利用は、最低限、人間による事故の割合を減少させる一方で、製品の欠陥や故障による事故の割合を増加させることになる。現在のシステムでは、事故の約 94% がヒューマンエラーによるもので、製品の欠陥によるものは 6% 未満だが、AV が支配する新しいシステムでは、この数字は逆転する可能性が高い。"
- ² 注：このレベル分類は、2016 年 9 月の NHTSA による改正前のものである。(NHTSA, 2013, pp.4-5)。自動運転なし (レベル 0)。ドライバーは、ブレーキ、ステアリング、スロットル、動力といった車両の主要な制御を常に完全かつ単独で制御している。機能別自動制御 (レベル 1)。エレクトロニックスタビリティコントロールやプリチャージドブレーキなど、1 つまたは複数の特定の自動制御機能。複合機能自動制御 (レベル 2)。少なくとも 2 つの主要制御機能の自動化で、これらの機能の制御をドライバーから解放するために一体となって機能するように設計されたもの。例えば、車線中央維持と組み合わせたアダプティブクルーズコントロールなど。限定的な自動運転 (レベル 3)。特定の交通または環境条件下で、すべてのセーフティクリティカルな機能の完全な制御を譲り受け、その条件の変化を監視してドライバーの制御に戻すための自動化。ドライバーは時折コントロールできることが期待されるが、移行時間には十分な余裕がある。完全自動運転 (レベル 4)。この車両は、安全上重要な運転機能をすべて実行し、全行程の道路状況を監視するように設計されている。ドライバーは目的地やナビゲーションの情報を提供するが、走行中いつでも操作できるわけではない。
- ³ 現在、道路を走るほぼ全ての自動車は、レベル 0、1、2 に分類され、事故の大半はヒューマンエラーによって引き起こされている。したがって、現行の不法行為責任制度を利用して、過失のあるドライバーに責任を負わせることができる。
- ⁴ 専門家は、半自動運転車の全体的な安全運行には、今後もドライバーが不可欠だと考えている。適切なセンサーを搭載した自動車は、外界を監視することに実際に優れてきており、人間よりも応答時間が早い...不確実な状況下で決断することは人間の方がはるかに優れている (Pritchard, 2015, p.4)。技術が故障したとき、あるいは外界の状況によって技術が設計通りに動作しないとき、車両の制御を人間のドライバーに戻すことができるような、技術と人間の間の効率的かつ効果的なインターフェースが必要である。自動車製造業者連盟のダン・ゲイジは、「業界として...私たちのほとんどは、その運転席には常に誰かがいると考えています」と述べている (Turner, 2013, p.2)。自動運転車のテストを許可している 4 つの州の州規制では、「テストドライバーは、AV の故障や緊急事態が発生した場合、いつでもすぐにコントロールを再開できるようにしなければならず、それには、ハンドルとペダルのある運転席があること、ドライバーが運転席に座って常に安全運転を監視していなければ

ばならないこと、の2点が必要である」(Technology Law and Clinic, 2015、4 ページ)。

- ⁵ たとえ望ましい技術革新であっても、設計上の欠陥を理由に訴訟を起こされる可能性があり、その結果、有益な技術の採用が妨げられることになる。(Nidhi and Wachs, 2009, p30)は次の例を示している。“設計上の欠陥に関する現行の責任法は、自動運転車技術の効率的な採用を阻害する可能性がある。ある種の衝突回避技術‘オートブレーキ’が80パーセントの確率で衝突を防ぐとする。しかし、残りの20パーセントの確率では、その技術は機能せず、その技術がない場合と同じように衝突が発生する。このような事故の被害者は、製造業者を訴え、自分の事故では適切に作動しなかったので、製品に欠陥があったと主張することができる。現行の責任法理では、このような主張は可能である。その製品は設計通り(製造上の欠陥)、広告通り(不法かつ不当な表示)、保証通り(商品性の黙示保証の違反)には動作しなかったのである。このような技術を自動車に採用するかどうかという決断に迫られたメーカーは、純粋に予想される賠償コストを考慮して採用しないことを決定する可能性が非常に高い。”
- ⁶ Marchant and Lindor, 2012, p. 1328
- ⁷ Legal Resource Association. 2015年、3頁：“コンピュータのソフトウェアにどのような倫理的指針が盛り込まれているかを判断する必要が出てくるかもしれない。子供が道路に飛び出した場合、自動運転車のコンピュータは、子供の歩行者の怪我を避けるために、車の乗員を危険にさらすだろうか？もし、他の車が邪魔をしていたらどうであろうか。自動運転車のコンピュータは、その車の乗員にも怪我をさせるリスクや、複数台の事故を引き起こすリスクを冒してまで、路上にいる子供の命を救おうとするであろうか。”
- ⁸ (O'Connell, Kinzler and Miller, 2011, p.3)：“現代のノーフォルトの概念は、交通被害者のための基本的保障：自動車保険改革の青写真という、Robert E Keaton 教授と Jeffrey O'Connell が執筆し、1965年に出版された本に端を発している。1971年から1975年にかけて、16の州とコロンビア特別区でノーフォルト法が制定された。”
- ⁹ ノーフォルト自動車保険の歴史に関する優れたレビューとして (O'Connell, Kinzler and Miller, 2011) を参照されたい。“しかし、1975年以降、どの州も無過失責任法を採用していない。これは、原告弁護士の反対と、ノーフォルトによる保険料引き下げの失敗が主な原因である。4つの州とコロンビア特別区がその法律を廃止した。今日、この考えはほとんど忘れられているようだ”(p.1)。また、(Insurance Information Institute, 2014年2月、p.1) 参照。“現在、12の州とプエルトリコがノーフォルト自動車保険法を制定している。フロリダ、ミシガン、ニュージャージー、ニューヨーク、ペンシルバニアは文言による訴訟開始点がある。他の7州、ハワイ、カンザス、ケンタッキー、マサチューセッツ、ミネソタ、ノースダコタ、ユタは、金額による訴訟開始点を使用している。3つの州では、選択ノーフォルト法を採用しており、ニュージャージー、ペンシルバニア、ケンタッキーでは、自動車ドライバーは訴権の制限を排除することができ、自動車に関連するあらゆる傷害に対して訴訟を起こす権利を保持することができる”。
- ¹⁰ (O'Connell, Kinzler and Miller, 2011), p.17. 保険料の引き下げと引き換えに、ドライバーが苦痛を訴える権利を放棄するかどうかは、厳格な訴訟開始点の採用において常に障害となってきた。しかし、ニュージャージー州の証拠によれば、保険料の恩恵が十分に高く、かつ、損害賠償請求権の放棄を既定の選択肢とするような表現がなされていれば、ドライバーは訴訟を起こさないことに同意する可能性がある。「このような損害賠償請求の放棄を既定の選択肢とした場合(つまり、特別な選択をしなかった人に適用)、ほぼすべてのドライバー(94.6%)が、保険料を安くする代わりに、それほど深刻ではない損害賠償請求を見送るという選択をしている。ペンシルバニア州では、デフォルト

で不法行為の権利が維持されているが、1992年に法律が制定されて以来、訴訟開始点以下の苦痛に対する請求を放棄するドライバーの割合は毎年上昇しており、2010年には州全体で57%、フィラデルフィアではより高い割合となっている”（そうでなければ、保険料が非常に高くなる傾向がある）。（O'Connell, Kinzler, and Miller, 2011, p. 15）。

- ¹¹ (Marchant and Lindor, 2012, pp.1329-30) は、自動車メーカーが自動運転車によって訴訟の件数が大幅に増加する可能性があることを説明している。“自動運転車の衝突で異なる可能性があるもう1つの動きは、複数車両の衝突の中で、“誰が責任を負うか”というカテゴリーである。従来の車両事故では、負傷者は通常、衝突に耐える車両を提供しなかったとして自分の車両の製造業者を訴える。...2台以上の車両間の衝突では、少なくとも1台が自動運転車で、その車両による誤作動や不用意な操縦が事故の一因になったとされる場合、事故のすべての負傷者が自動運転車の製造業者を訴える可能性が高いと述べている。”
- ¹² NHTSA (米国運輸省道路交通安全局) が、プログラムの運営と基金の拠出金率の決定に責任を負う。
- ¹³ 2015年7月22日付の「連邦老齢生存保険および連邦障害保険信託基金の評議員会の2015年年次報告書」では、次のような結論が出されている。“DI信託基金の積立金は2016年第4四半期に枯渇し、その時、DI信託基金への継続収入はDI給付の81%を支払うのに十分である。したがって、DIプログラムの財政的不均衡を解消するために、できるだけ早く立法措置が必要である。”
- ¹⁴ (Taylor, 2016, p.7) : Uberドライバーの個人向けと商用向けの両方の保険のニーズに対応するため、Metromileという自動車保険のスタートアップは、利用ベースの商品を導入した。“カリフォルニア州、イリノイ州、ワシントン州（ライドシェア法を制定している州）で利用ベースの保険を提供している。Metromileは、車にデバイスを搭載し、走行距離を追跡する。走行距離が多ければ多いほど、その分保険料が多く支払われる。MetromileはUberと提携し、ユニークな保険を提供する。デバイスとUberのアプリを照合することで、Metromileはどのマイルが個人的なもので、どのマイルが営業のものであったかを判断することができる。”
- ¹⁵ (O'Connell, Kinzler, and Miller, 2011, p.3) は、1972年8月に全米統一州法委員会により策定された統一自動車事故賠償法(UMVARA)の基本条項を述べている。金額による訴訟開始点は更新される必要があるが、UMVARAの主要な考え方は今日でも適用可能である。“UMVARAは、ノーフォルトの2つの重要な要素、つまり過失に関係なく負傷者が受けることのできるPIP給付の水準と、自動車保険の保険料を不法行為制度のコストと一致させるために必要な、不法行為訴訟の制限に関する勧告を含んでいた。UMVARAは、‘すべての医療とリハビリテーションのための‘合理的に必要な製品、サービス、宿泊施設に発生した合理的な料金’すべての支払いを求め、...経済的損害が5千ドルを超えた場合のみ非経済的損害に対する訴訟を認め、‘事故により死亡、重大な後障害、重度の後障害、6ヶ月以上負傷者が職業に従事できない場合のみとする訴訟開始点を要求している。’”

References

- Board of Trustees, Federal Old-Age and Survivors Insurance and Federal Disability Insurance Trust Funds (July 22, 2015). The 2015 Annual Report of the Board of Trustees of the Federal Old-Age and Survivors Insurance and Federal Disability Insurance Trust Funds. Retrieved from <https://www.ssa.gov/OACT/TR/2015/tr2015.pdf>
- Gurney, J. (2013). Sue My Car, Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles. University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy, Fall 2013, 247 – 276.
- Insurance Information Institute. (2014, February). No-Fault Auto Insurance. Retrieved from

-
- <https://www.iii.org/issue-update/no-fault-auto-insurance>. (注) 現在では最新版 (2018 年 11 月 日) が以下の URL で入手できる。 <https://www.iii.org/article/background-on-no-fault-auto-insurance>
- Legal Resources Association. (2015, March 31). How California Lawyers Will Assess Autonomous Self-Driving Vehicle Accident Liability. Retrieved from <http://www.hg.org/article.asp?id=34960>.
- Marchant, G. and R. Lindor. (2012). The Coming Collision Between Autonomous Vehicles and The Liability System. *Santa Clara Law Review*, 52 *Santa Clara L. Rev.* 1321.
- National Traffic Highway Safety Administration. (2013). Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles. Retrieved from <https://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/U.S.+Department+of+Transportation+Releases+Policy+on+Automated+Vehicle+Development>.
- Nidhi, K., J. Anderson, and M. Wachs. (2009). Liability and Regulation of Autonomous Vehicle Technologies. RAND Corporation, Report UCB-ITS-PRR-2009-28.
- O'Connell, J. and P. Kinzler and D. Miller. (2011). No-Fault at 40: Dusting Off an Old Idea to Help Consumers Save Money in an Age of Austerity. National Association of Mutual Insurance Companies. Retrieved from www.namic.org.
- Pritchard, J. (2015). How can people safely take control from a self-driving car? Retrieved from <https://bigstory.ap.org/article/1e3838756bf14c579db18154cd66dafd/new-auto-safety-technologies-leave-some-drivers-bewildered>.
- Schroll, C. (2015). Splitting The Bill: Creating A National Car Insurance Fund To Pay For Accidents In Autonomous Vehicles. *Northwestern University Law Review*, 109:803.
- Swanson, A. (2014). Somebody Grab the Wheel! State Autonomous Vehicle Legislation and the Road to a National Regime. *Marquette Law Review*, Summer 2014, 1085-1131.
- Taylor, J. (2016). Insurance Facts for Uber, Lyft & Sidecar Drivers. Retrieved from <https://wallethub.com/edu/ridesharing-insurance/13884/>.
- Technology Law and Policy Clinic. (2015). Autonomous Vehicle Law Report and Recommendations to the ULC. University of Washington School of Law. Retrieved from <https://www.law.washington.edu/clinics/technology/Reports/AutonomousVehicle.pdf>.
- Turner, C. (2013). If A Driverless Car Crashes, Who's Liable? Retrieved from <https://www.npr.org/sections/money/2013/03/08/173766352/if-a-driverlesscar-crashes-whos-liable>.