

新PL研究 7号

The Journal of New Product Liability
No.7 2022

自動車の自動運転化をめぐる PL 法と自賠法の交錯

The Impact of Progress of Autonomous Vehicle on Product Liability
and Automobile Liability

佐野 誠

Sano Makoto

福岡大学名誉教授



一般社団法人 PL研究学会

Association for Product Liability & Consumer Safety Studies
Since April 1st.2015

aplics.org

自動車の自動運転化をめぐる PL 法と自賠法の交錯

佐野 誠

福岡大学名誉教授

概要：本稿は、自動車の自動運転化による現行の損害賠償責任制度や被害者救済制度への影響と、これらの制度の将来的なあり方を検討するものである。自賠法における運行供用者責任制度においては、運行供用者概念や他人概念が自動運転車においても維持できるのか、および、免責要件に対する影響が問題となる。PL 法における製造物責任制度においては、自動運転装置における欠陥の評価と欠陥の立証が問題となる。また、事故の形態が、運転者の過失によるものから、自動車自体に起因するものによって変わることにより、リスクの発生者と事故コストの負担者とが乖離するという問題が発生する。一方、自動運転車における自損事故被害者、被害者としての運行供用者、ハッキング事故被害者、過失相殺減額を適用される被害者などの救済の観点からは、ノーフォルト保険制度を導入することが考えられる。

キーワード：自動運転、運行供用者責任、製造物責任、ノーフォルト保険制度

The Impact of Progress of Autonomous Vehicle on Product Liability and Automobile Liability

Sano Makoto

Abstract : This paper examines the impact of progress of autonomous vehicle on the current liability system and victim relief system, and the future of these systems. In the automobile operator liability system under the Automobile Liability Security Law, whether the concept of 'automobile operator' and the concept of 'other person' can be maintained even in autonomous vehicle, and the impact on the exemption requirement become issues. In the product liability system under the PL Law, the evaluation of defects and the proof of defects in autonomous vehicle equipment are issues. In addition, as the form of the accident changes from the one caused by the driver's negligence to the one caused by the automobile itself, there arises a problem that the person who causes the risk and the person who bears the accident cost are separated from each other. On the other hand, from the viewpoint of relief for self-driving car victims, automobile operators as victims, hacking accident victims, victims to whom the comparative negligence reduction is applied, etc., a no-fault insurance system should be introduced.

Keywords : Autonomous Vehicle, Product Liability, Automobile Liability, No-Fault Insurance

1 はじめに

自動車は自動運転化されることにより、事故の形態が、運転者の過失によるものから、自動車自体に起因するものによって変わることが予想される。このことは、損害賠償責任という面からは、自動車使用者側の責任から自動車供給者側の責任への移行と捉えることができる。本稿の「PL 法と自賠法の交錯¹」というタイトルは、このような問題を表章している。さらに、被害者救済の観点からは、責任制度だけでなく、補償制度・保険制度についても検討する必要がある。

この問題については、東京海上研究所において 2014 年から研究プロジェクトを立ち上げ² 2018 年にその研究成果を出版している³。その後、私自身はノーフォルト制度の視点からあらためてこの問題を考察し、論文を公表した⁴。本稿は、これらの研究成果をもとにして、自動車の

自動運転化による現行の損害賠償責任制度や被害者救済制度への影響と、これらの制度の将来的なあり方を検討するものである。

なお、自動運転化による損害賠償責任制度の変容については、他にも、大学などの研究機関や官庁（国土交通省、経済産業省等）において組織的研究が進められている。

このうち、自賠法を所管する国土交通省における研究会⁵の結論⁶は、今後の立法政策に影響を与える可能性が大きい。

2. 自動運転の内容と実現時期

自動運転化レベルの定義については、現在では SAE International⁷ J3016 によることが一般的である（表 1 参照）。

レベル	概要	操縦の主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行		
SAE レベル 0 運転自動化なし	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
SAE レベル 1 運転支援	システムが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	運転者
SAE レベル 2 部分運転自動化	システムが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	運転者
自動運転システムが（作動中は）全ての動的運転タスクを実行		
SAE レベル 3 条件付運転自動化	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）
SAE レベル 4 高度運転自動化	システムが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	システム
SAE レベル 5 完全運転自動化	システムが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	システム

*ここでの「領域」とは、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件などを含む

表 1 自動運転化のレベル

現在、日本ではレベル 3 の自動車が市販されている（ホンダ・レジェンド等）。また、日本の自動運転については、内閣官房（IT 総合戦略室）が主導して自動運転の普及・進展に向けた国家戦略を立てており、その概略は「官民 ITS⁸ 構想・ロードマップ（2020 年版⁹ が最新である）」に示されている。これによれば、今後数年以内には、少なくとも高速道路や限定地域においてレベル 4 の自動運転自動車が走行を始めることが予測さ

れている（表 2 参照）。一方で、レベル 5 については実現時期の予測はできていない

以上の予測は、自動運転自動車が実現する（市場に登場する）時期についてのものであるが、注意を要するのは、自動運転自動車の登場後も相当長期間にわたり自動運転自動車と非自動運転自動車とが併存することになることである。このことにより、責任問題が複雑になる可能性がある。

	レベル	実現が見込まれる技術（例）	市場化等期待時期
自動運転技術の高度化			
自家用	レベル 3	高速道路での自動運転	2020 年目途→実現
	レベル 4	高速道路での自動運転	2025 年目途
物流サービス		高速道路でのトラックの後続車 有人隊列走行	2021 年まで
		高速道路でのトラックの後続車 無人隊列走行	2022 年以降
	レベル 4	高速道路でのトラックの自動運転	2025 年以降
移動サービス	レベル 4	限定地域での無人自動運転移動サービス	2020 年まで→実現
	レベル 2 以上	高速道路でのバスの運転支援・自動運転	2022 年以降

表 2 自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期¹⁰

3. 自動運転化による現行法制度への影響

自動車の自動運転化の進展により、以下のように種々の分野の法制度に影響が出てくる可能性がある。

（1）行政・刑事法制度

自動車に関連する現行行政・刑事法規を概観すると、以下の通り道路における車両の走行を成り立たせるための構成要素ごとに主務官庁が分けられており、それぞれに別個の法規が設けられている¹¹。

①車両：道路運送車両法（国土交通省）

②人：道路交通法（警察庁）、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（法務省）

③道路：道路法（道路運送法の一部を含む）（国土交通省）

④情報：（道路標識、交通情報等）道路交通法（警察庁）

上記の諸法規のいずれもが自動運転化による影響をまぬかれないと考えられるが、その具体例として以下の点を指摘しておく。

まず問題となるのが、自動車の運転者に対する

法規制である。現行の道路交通法は運転者に対する規制が中心となっているが、たとえば完全自動運転車においては従前のような運転者は存在しない。この場合、道路交通法を改正して運転者不在の車両の運行を認めることになると思われるが¹²、従前の運転者に課されていた種々の義務（道交法 70 条以下等）をどうするのかは大きな問題である。また、完全自動運転車においては乗客が目的地等をインプットすることになると思われるが、この場合のインプットを行なう乗客が運転者に類似の何らかの義務や責任を負うのか、また、そのための何らかの（運転免許証類似の）資格を必要とするのかが問題となる。

刑事法規においては、運転者に対する過失運転致死傷罪が規定されているが（自動車運転処罰法 5 条）、自動運転車においては運転者の過失による事故は考えにくい。それに代わって自動運転装置の欠陥による事故の発生が考えられるが、この場合、自動車製造者に過失があった場合には業務上過失致死傷罪（刑法 211 条）が適用される可能性がある。しかし、過失運転致死傷罪の法定刑が懲役 7 年以下であるのに対して、業務上過失致死傷罪の法定刑は懲役 5 年以下であり、このような差が納得できるものであるのかは検証される必要がでてくるかもしれない。

つぎに、道路交通法における交通ルールへの影響がある。たとえば、信号機のない同幅員の交差点における直進車間では左方から進行してくる車両に優先権がある（道路交通法 36 条 1 項）。このルールは左側通行を前提とした場合の交差点における視認性の違いに基づくものと考えられるが、自動運転化によりレーダーによる接近車両の把握がなされるようになれば、人間の視認性に基づくこのルールの根拠がなくなることになり、ルール内容の再検討が必要とされるかもしれない。

（２）民事法制度

自動車に関する民事法規としては、損害賠償法規が主となっており、具体的には、以下の諸法規が問題となる。

- ①民法（不法行為法）
- ②自動車損害賠償保障法（自賠法）
- ③製造物責任法（PL 法）
- ④国家賠償法

以下では、主に自動運転化による人身事故損害賠償への影響について検討することとし、上記のうちの②自賠法と③ PL 法を取り上げる¹³。

4. 自動車使用者側の責任

自動車使用者側の責任の責任主体としては自動車所有者および自動車運転者¹⁴が存在するが、これらの者の責任の中心は自賠法 3 条による運行供用者責任である¹⁵。自賠法 3 条では以下のように規定されている。

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責に任ずる。

ただし、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、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

この運行供用者責任の特徴は以下の通りである。すなわち、①責任主体を加害行為者ではなく運行供用者としていること、②責任要件に過失を含まないこと、③免責要件を規定しており、その中に自己の無過失や自動車の無欠陥があること、である。

自動運転化の進展により影響を受けると思わ

れる運行供用者責任の要素は、「運行供用者概念」「他人性」および「免責要件」の 3 点である。

(1) 運行供用者概念を維持できるか？

運行供用者とは、最高裁判所の判例によれば、「運行支配」および「運行利益」を有する者とされており（最判昭和 43 年 9 月 24 日判タ 228 号 112 頁）、典型的には、自動車の所有者や、実際にその自動車を運転している者が相当すると解されている¹⁶。そこで問題となるのは、自動運転化が進んだ段階でも責任主体として運行供用者概念を維持できるのかどうかである。

まず、完全自動運転車においても自動車所有者は存在するので、これを運行供用者として責任主体とすることは可能であろう¹⁷。

これに対して、自動車運転者については検討の余地がある。レベル 4 までの自動運転車においては運転者が一応観念できるものの、たとえばレベル 4 の自動運転車が自動運転中に事故を起こした場合、車内で休息中の運転者を運行供用者と評価できるかは微妙であると思われる。

さらに、レベル 5 の自動運転車については運転者が存在せず、運行は AI が支配していると観念できよう。この場合、AI を運行供用者として責任主体とすることができるのか（あるいは、そうすべきか）という問題があるろう¹⁸。現行法制度における会社などの法人制度を考えれば、このような法制度もありえないとはいえないだろうが、会社と違って AI には資力の裏付けがないことから、現実的には資力確保の手段が問題となるろう。

一方、運転者のいない完全自動運転車においては、乗客が目的地等をインプットすることになると思われるが、このインプット行為が運行支配といえるのかという問題もある。このような乗客の行為は、現在のタクシーにおいて運転手に行き先を告げることと同様であるとも考えられるが¹⁹、運転者のいない車両における起

動行為であることからすると運行支配という観点からタクシー乗客と同様であると評価できるのかは微妙であるともいえよう²⁰。仮に、このようなインプット行為を行った乗客が運行供用者と認められたとすると、複数の乗客のうちたまたまこのような行為を行った者が損害賠償責任を負う可能性があるということになる。

(2) 他人性への影響

運行供用者に対して損害賠償を請求できるのは、生命または身体を害された「他人」である。この他人とは、最高裁判例によって運行供用者、運転者以外の者とされている（最判昭和 42 年 9 月 29 日判時 497 号 41 頁）。すなわち、運行供用者と評価された者は、自動車事故によって生命または身体を害されたとしても、他の運行供用者に対して損害賠償を請求することはできないことになる^{21 22}。

このことを前提とすると、上記の完全自動運転車において目的地等をインプットした乗客が運行供用者と認められた場合には、責任主体として損害賠償責任を負うだけでなく、その乗客が事故で傷害を負ったとしても自賠責保険に対する請求はできないということになりそうである。この者は、複数の乗客の中でたまたまインプット行為を行ったために、このような不利な立場になってしまうということになる。

もっとも、現在までの判例法理によると、運行供用者が被害者となった場合であっても他人性が認められる場合があるとされている。すなわち、運行支配が「間接的、潜在的、抽象的」な運行供用者は、「直接的、顕在的、具体的」な運行支配を有する運行供用者に対しては他人性を肯定できるとされている（最判昭和 50 年 11 月 4 日民集 29 巻 10 号 1501 頁）。この基準に従うと²³、完全自動運転車の事故により傷害を被った「インプット行為を行った乗客」は運行供用者であると評価されたとしても、当該車両の所有者（この者も運行供用者である）との比較で、自身の運行支配が「間接的、潜在

的、抽象的」であると評価されれば所有者に対して損害賠償を請求でき、また、自賠責保険に請求できることになる。

(3) 免責要件への影響

自賠法 3 条の免責要件に対する自動運転化の進展による影響については、第 1 要件（運行供用者、運転者の無過失）と第 3 要件（欠陥・機能障害の不在）に対する影響が考えられる。まず、第 1 要件については、自動運転化により運転者の過失による事故が減少するのであれば、この要件が充足しやすくなると思われる。ただし、従来問題となっていたのが自動車の運転上の過失であったのに対して、自動運転ソフトのアップデート義務違反など、自動車の点検整備に関する過失が問題となるなど、過失の対象が広がる可能性がある。

一方で、第 3 要件については充足しにくくなることが考えられる。なぜなら、本要件では自動車の欠陥や機能障害の不在の立証責任を運行供用者側に課しているが、自動運転装置などの高度技術はブラックボックス化することにより、欠陥や機能障害の存否が明確にならない可能性が強くなると思われるからである。

5. 自動車供給者側の責任

自動運転化の進展により自動運転装置の欠陥が事故原因となる可能性が出てくるが、この場合の自動車供給者側の責任としては、自動車メーカー（部品メーカーを含む）の製造物責任や、自動車販売店（ディーラー）の債務不履行責任²⁴が考えられる。このうち、より重要と思われるのが PL 法による製造物責任である。PL 法 3 条の条文規定は以下のとおりである。

製造業者等は、その製造、加工、輸入又は前条第 3 項第 2 号若しくは第 3 号の氏名等の表示をした製造物であって、その引き渡したもの

の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。

ただし、その損害が当該製造物についてのみ生じたときは、この限りでない。

(1) PL 法の適用について

自動運転車の事故においてまず問題となるのは、自動運転システム自体のバグが事故の原因となった場合に PL 法が適用されるのか否かである。PL 法の対象となるのは製造物という有体物²⁵の欠陥であるが、システム自体は有体物ではないからである。しかし、システム自体は製造物には該当しないとしても、当該システムを搭載した自動車本体やその部品は「製造または加工された動産」といえるので、これらを PL 法の対象となる製造物であると解釈することは可能であろう²⁶。

(2) 欠陥の評価の問題

自動運転車の事故においては、自動運転システムの不具合が PL 法にいう欠陥²⁷と評価されるかという問題がありうる。以下の具体例で考えてみる。

具体例

レベル 2 の自動車に搭載されていた自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ）が作動せず、自車が停車中の前車に衝突した。
運転者が注視していれば事故は回避できた。

この具体例において、当該自動ブレーキには PL 法上の欠陥があるといえるであろうか。また、欠陥があったと評価される場合、この事故は当該欠陥によって生じた事故であるといえるであろうか。

卒然と考えると、作動すべき状況において自動ブレーキが作動しなかったのであるから、この自動ブレーキには欠陥があると評価できると思

われる。また、この欠陥がなければ事故が起こらなかったと考えられるところから、当該事故は当該自動ブレーキの欠陥によって生じたものである（すなわち、欠陥と事故との間には因果関係が存在する）といえそうである。

しかし、自動ブレーキを搭載していない車両と比較した場合、自動ブレーキはより安全な走行を実現するためのオプションと位置付けられる。そうであれば、この自動ブレーキが作動しなかったということは、自動ブレーキが目的とする「より高い安全性」を実現することができなかっただけであるという評価も可能であろう。すなわち、基礎となるブレーキ装置自体の機能に欠陥がない以上、自動ブレーキが作動しなかったということは自動ブレーキが搭載されていない車両とおなじレベルになるだけではないかとも考えられるのである。

このように、自動運転装置の不作動が PL 法上の欠陥と評価されるか否かは微妙な判断となる。この点は、自動運転車の普及過程における自動運転装置の位置づけや、自動運転装置に対する信頼度、依存度にかかわってくるものと思われる²⁸。

（3）欠陥の立証の問題

メーカーの製造物責任を追及する場合には、被害者側が欠陥を立証しなければならない。しかし、自動運転装置は高度な技術であり、その内容はブラックボックス化しているところから、被害者側がその欠陥を立証することには相当な困難が伴う²⁹。被害者救済の観点からは、このような立証の困難性を克服することが求められる。

まず考えられるのは、被害者による自動運転装置にかかる技術情報へのアクセスの改善である。具体策としては、EDR（Event Data Recorder）装着の義務化³⁰、解析データ入手の容易化などが考えられる³¹。

一方、損害賠償法制度の問題としては、PL 法において欠陥の推定規定を導入することが考

えられよう。もっとも、欠陥の推定規定については PL 法立法時からの議論が続いているにもかかわらず経済界からの反対論も強く、実現の見通しは立っていない。自動運転車に限定して導入することも考えられるが、この分野のみ特別規定を導入する理由付けはなかなか難しい。

6. 過失相殺

自動運転化の進展により、過失相殺の分野でも影響が出ることが考えられる³²。たとえば、被害者が自動運転装置の機能を信頼したことにより適切な事故回避行動をとらなかった場合に、過失相殺における被害者の過失が阻却されるかという問題が発生する可能性がある。

一方で、自動運転車同士の事故における過失割合の認定で、自動運転車の過失をどのように認定するのも問題となる。考えられる一つの方策としては、自動運転装置の欠陥を過失と評価することであろうが、このような取り扱いをすることが理論的に問題ないのかは必ずしも明確ではない。ただし、現在の自動車事故損害賠償実務では過失割合は客観的に判断している。

たとえば、交差点での直進車と右折車の衝突事故の場合には、直進車の過失割合を 2 割、右折車の過失割合を 8 割とするのが原則とされている³³。したがって、今後ともこれに依拠するのであれば実務上は問題が生じないとも考えられる。もっとも、道路インフラ側の欠陥や GPS のバグなどが関係した場合、責任関係が複雑化することで過失割合の決定が困難になる可能性はある。

7. 求償（事故コスト負担者の問題）

前述のように、自動運転装置の欠陥による事故であっても自賠法 3 条但書が適用されないことから、運行供用者が第一次責任負担者となる可能性が高い。この場合、被害者に対して損

害賠償を行った運行供用者は、当該自動運転車のメーカーに対して求償することとなる。³⁴

この場合、自賠法 3 条但書の「欠陥」と PL 法 3 条の「欠陥」が同じものであるとすれば、この求償は成功するはずである。しかし、自賠法 3 条但書における立証責任、PL 法 3 条における立証責任のいずれも運行供用者側にあることにより、実際にはこの求償は困難である可能性が強い。このことは、リスクはメーカー側にあるにもかかわらず事故コストは自動車所有者側が負うことになり、いわゆるフリーライダー（対価を支払わないで便益を享受する者）問題が発生する。

この問題への対応策としては、運行供用者を第一次的な責任主体とする現行制度の維持を前提とした案と、現状を変更して、自動車メーカーを第一次的な責任主体とする案が考えられる。それぞれの具体策は以下の通りである。

ア 運行供用者を第一次的な責任主体とする場合（現行制度の維持）

- (a) 自動車メーカーに自賠責保険料の一部を負担させる
- (b) 運行供用者に対する責任追及訴訟において、自動車メーカーに一定の情報提供義務を課す
- (c) 自動車メーカーの責任を強化する（欠陥の推定など）ことにより、運行供用者からの求償を容易にする

イ 自動車メーカーを第一次的な責任主体とする場合

- (a) 運行供用者責任を制限する（自賠法の改正）
- (b) 自動運転装置の欠陥の推定規定を入れる（PL 法の改正）
- (c) 自動車メーカーの賠償資力を確保させる（PL 保険の付保強制など）

これらの方策のうち、前述の国土交通省研究会においては、基本的に上記アの「運行供用者

を第一次的な責任主体とする場合（現行制度の維持）」と同様の方向性が示されている³⁵。すなわち、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保の仕組みを検討するとし、その具体策として、①リコール等に関する情報の活用、② EDR 等の事故原因の解析にも資する装置の設置とその活用のための環境整備、③保険会社と自動車メーカー等による円滑な求償に向けた協力体制の構築、④自動運転中の事故の原因調査や自動運転システムの安全性に関する調査等を行う体制整備の検討、を挙げている。もっとも、これらはレベル 4 までの自動運転化を前提としたものであり、レベル 5 の完全自動運転が実現した段階については考えられる論点を指摘するものの明確な方針を示してはいない³⁶。

8. 保険制度

自動車の自動運転化の進展は、保険実務、特に自動車保険金支払い実務にも影響を及ぼす。すなわち、自動運転装置の高度な技術性により、自動車保険における有無責の判断や過失相殺割合の判断に困難が伴うことにより保険金支払いに時間がかかってしまうおそれが生じる。

このような被保険者や被害者の不利益を防止するため、2017 年 4 月以降、損害保険各社は自動車保険約款に新しい特約を附帯してきている。それが「被害者救済費用等補償特約」であり、現在では、ほぼ全社において追加保険料なしに自動附帯している。本特約においては、自動運転装置の欠陥等に起因する事故³⁷において、被保険者が損害賠償責任を負担しない場合でも被害者の損害を補填することとしている³⁸。すなわち、有無責不明の事案や、過失割合がなかなか確定しない事案においても、保険者はとりあえず被害者の損害を填補することで迅速な被害者救済を図ることが可能となる。そしてその後、結果的に被保険者有責であれば通常の

対人賠償責任保険や対物賠償責任保険で支払ったことにし、被保険者免責であれば本特約での支払とする³⁹。なお、自動車メーカーが有責の場合は当該メーカーに求償することになる。

一方で、自動運転化の進展により、自動車事故が自動車使用者側のリスクから自動車提供者側のリスクに移行することが考えられるが、これは、保険種目という観点からは、自動車保険から PL 保険への移行と捉えることができる。しかし、このことは損害保険会社の保険金支払体制に問題を生じる可能性がある。すなわち、現在、損害保険会社の自動車保険金支払部門では、多数クレームの定型的処理が行われており、その拠点も全国ネットワークとなっているが、PL 保険の保険金支払部門では、少数クレームの非定型的処理が行われ、専門家による集中処理体制となっている。その意味で、多数の自動車事故クレームが PL 保険の保険金支払部門の担当となると、現在の保険金支払体制では対応が困難となり、保険金支払体制の再構築が必要となると思われる。

9. ノーフォルト保険制度の導入

上記でみてきたような自動運転化の進展によるさまざまな問題解決の一つの方策として、ノーフォルト保険制度の導入が考えられる。ノーフォルト保険とは、加害者、被害者、双方の過失の状況に関わらず被害者の損害を填補する保険であり、人身損害に対するものは傷害保険の一種、物的損害に対するものは物保険の一種と位置付けられる⁴⁰。ノーフォルト保険には、ファースト・パーティ型（被害者付保）とサード・パーティ型（加害者付保）のものがあり、わが国における自動車保険の人身傷害保険はファースト・パーティ型のノーフォルト保険である。また、ノーフォルト保険を付保強制等の制度化したものがノーフォルト保険制度であり⁴¹、諸外国では主に自動車保険においていくつかの国で導入されている^{42 43}。

ここで検討しようとするのは、自動運転化時代に向けて、わが国の自賠責保険制度に代わってノーフォルト保険制度を導入する案である⁴⁴。

(1) 導入目的

自動運転化の進展を踏まえたノーフォルト保険制度導入の目的は、以下の 4 つの課題の克服である。

ア 自損事故被害者の救済

自損事故によってドライバー自身（運行供用者であると否とを問わない）が負傷した場合、このような被害者は「他人」とはならないので運行供用者責任は発生せず、したがって自賠責保険による救済もない⁴⁵。従来の自損事故の原因はほとんどがドライバーの過失によるものであり、ドライバー自身が傷害を負ったとしてもそれは自己責任であるとみなすことができた（いわゆる自業自得論）。

しかし、自動運転化が進展した段階での自損事故ではドライバーの要素は減少し、自動運転装置（あるいは道路側インフラ）の欠陥等が原因となることが考えられる。この場合には自損事故であっても、いわば「もらい事故」であり、被害者の自己責任ですませることが酷であると考えられる。ノーフォルト保険制度ではこのような被害者を救済することが可能となる⁴⁶。

イ 運行供用者の救済

上記 4 (1)、(2) で検討したように、完全自動運転化の時代においても運行供用者概念を維持しようとする、自動運転車の所有者や自動運転車に対してインプット行為を行った乗客については運行供用者性を認められて被害者救済を受けられなくなる可能性がある。このような被害者を救済するとすれば、ノーフォルト保険制度が最も有効である。

ウ ハッキング事故被害者の救済

自動運転自動車では、ソフトウェアのアップデートのためにネットワークに接続されることにより、悪意のあるサイバー攻撃にさらされハッキング事故の危険性が生じる。このようなハッキング事故では自動車保有者は運行支配を失っていると評価されるので、ハッカーが運行供用者と考え、このようなハッキング事故の被害者は政府保障事業の対象となりうる（自賠法 72 条 1 項後段）。

しかし、これは政府保障事業本来の制度目的（無保険車、泥棒運転による事故被害者の救済）と異なる。また、大規模サイバー攻撃によるハッキング事故が発生すると政府保障事業の財政を圧迫するおそれがある。その意味で、ノーフォルト保険制度によりこのような被害者を救済することが妥当であると考えられる。

エ 過失相殺減額の克服

現行の自賠法や PL 法などの法制度を維持する限り、被害者は過失相殺減額の適用を免れない。しかし、被害者救済の観点からの過失相殺減額の克服は世界的な潮流であり⁴⁷、わが国においても自賠責保険において過失相殺減額を緩和している（重過失減額制度）。

自動運転化の進展により現行の過失相殺減額がどのように変容するのかは明確ではないが、この機会にノーフォルト保険制度によって過失相殺減額を受ける被害者の救済を推進することは意義のあることと思われる。

（２）検討課題

ノーフォルト保険制度の導入に当たっては多くの検討課題があるが⁴⁸、ここでは次のコスト負担者問題についてのみ指摘することとした。すなわち、現行のノーフォルト自動車保険は自動車所有者が付保し、保険料を負担するが、自動運転化によるリスク発生者の変容により、自動車メーカーのリスクにもかかわらず、自動車所有者がそのコストを負担するというコ

スト負担者の問題がここでも発生することになる（責任制度についての上記 7 参照）。

この課題に対する方策としては以下のようなものが考えられるが、基本的には責任制度における検討と同じである⁴⁹。

ア ノーフォルト保険の保険契約者（付保義務者）を自動車所有者としたうえで

- (a) 自動車メーカーにノーフォルト保険料の一部を負担させる
- (b) 自動車メーカーの責任を強化する（欠陥の推定など）ことにより、自動車保険者から自動車メーカーに対する求償を容易にする

イ ノーフォルト保険の保険契約者（付保義務者）を自動車メーカーとする

この場合、「ノーフォルト PL 保険」という新しい保険類型となる^{50 51}。

参考文献

- 今井猛嘉『自動化運転を巡る法的諸問題』IATSS review 40 巻 2 号
- 今井猛嘉『自動走行の実現を阻む法的課題と国内外の制度整備動向』NBL1125 号 (2018 年)
- 今井猛嘉『自動運転制度実現への課題と展望』法律のひろば 71 巻 7 号 (2018 年)
- 浦川道太郎『自動運転における民事責任のあり方』法律のひろば 71 巻 7 号 (2018 年)
- 浦川道太郎『自動走行と民事責任』NBL1099 号 (2017 年)
- 落合誠一『自動運転における損害賠償責任に関する研究会 (国土交通省) 報告書の基本的なポイントについて』損害保険研究 80 巻 2 号 (2018 年)
- 金岡京子『高度自動運転車の運行に係る制度整備課題—ドイツ道路交通法との比較法的検討—』損害保険研究 80 巻 3 号 (2018 年)
- 窪田充見＝今井猛嘉＝肥塚肇雄『「自動運転」を考える』法学教室 463 号 (2019 年)
- 警察庁委託調査研究『自動運転の実現に向けた調査研究報告書 (令和 3 年 3 月)』
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidounten/R02nendo/R02report.pdf>
- 小塚莊一郎『自動走行車のサイバーセキュリティと法律問題』損害保険研究 81 巻 4 号 (2020 年)
- 後藤元『自動運転・ライドシェアと民事責任』損害保険研究 82 巻 1 号 (2020 年)
- 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 (2020 年版)』
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf
- 肥塚肇雄『日本版 MaaS における自動運転事故とサーバーセキュリティ』損害保険研究 82 巻 4 号 (2021 年)
- 肥塚肇雄『自動運転車事故の民事責任と保険会社等のメーカー等に対する求償権行使に係る法的諸問題』保険学雑誌 641 号 (2018 年)
- 藤田友敬『自動運転と運行供用者責任』ジュリスト 1501 号 (2017 年)
- 藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣、2018 年)
- 松尾剛行『自動運転車・ロボットと法的責任』自由と正義 68 巻 9 号 (2017 年)
- 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 年)
- 山野嘉朗『フランス民事責任法改革と交通事故法改正』損害保険研究 79 巻 1 号 (2017 年)
- 柳川範之＝藤田友敬＝佐藤典仁＝杉浦孝明＝戸嶋浩二＝白石和泰『座談会・自動運転社会の法制度設計 (上・下)』ビジネス法務 2017 年 12 月号・2018 年 1 月号

脚注

- 1 ここで「PL 法」とは自動車製造業者の責任のみならず自動車販売者の責任も含めた自動車供給者側の責任を、「自賠法」とは人身事故による責任のみならず物損事故による責任も含めた自動車使用者側の責任を象徴する言葉として使用している。
- 2 研究者メンバーは、藤田友敬東京大学教授、後藤元東京大学教授、窪田充見神戸大学教授、小塚莊一郎学習院大学教授、金岡京子東京海洋大学教授、それに私自身であり、窪田教授を除くと商法学者が中心である。
- 3 藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣 2018) (以下「自動運転と法」として引用する)。なお、東京海上研究所ではその 10 年前にも、当時の段階での自動運転についての研究プロジェクトを立ち上げており、研究成果として山下友信編『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)を刊行している(私はこのプロジェクトのメンバーでもあった)。
- 4 佐野誠「自動運転化と自動車事故被害者救済制度—ノーフォルト自動車保険制度試論—」損害保険研究 80 巻 2 号 29 頁 (2018 年)。
 - 5 メンバーは、落合誠一東京大学名誉教授、藤田友敬東京大学教授、窪田充見神戸大学教授、甘利公人上智大学教授、福田弥夫日本大学教授、藤村和夫日本大学教授、古笛恵子弁護士であり、ここでも商法学者が多い。
 - 6 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)
<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>
 - 7 Society of Automotive Engineers International: 航空機、自動車、商用車業界の関連技術の技術者および専門家を会員とする米国の非営利団体。
 - 8 Intelligent Transport Systems: IT (Information Technology) を利用して交通の輸送効率や快適性の向上に寄与する一連のシステム群を指す総称名。
 - 9 https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf
 - 10 ロードマップ 2020・34 頁。
 - 11 自動運転と法 101 頁。
 - 12 これは国際条約でも問題となる。日本が批准している 1949 年ジュネーブ条約では、自動車の運行については運転者の関与が必要とされている。一方、1968 年ウィーン条約(日本未批准)では、一定の条件下での自動運転を認めている。
 - 13 自賠法は人身事故のみを対象とするので、物損事故については一般法である民法が適用される。一方、PL 法は人身事故のみならず物損事故にも適用される。
 - 14 ここでいう自動車運転者とは、自賠法 2 条 4 項で定義されている運転者(他人のため自動車の運転又は運転の補助に従事する者)ではなく、自動車を運転する者すべてを指す。
 - 15 これらの者には、運行供用者責任のみならず民法上の不法行為責任が重疊的に発生する可能性もある(たとえば、自動車運転者が民法 709 条責任を、自動車所有者が民法 715 条責任を負うようなケース)。しかしこのような場合でも、賠償実務においては、責任要件の立証容易性などから(不法行為責任においては、被害者は責任主体の過失を立証しなければならない)運行供用者責任が追及されることが一般的である。
 - 16 所有者と運転者が別人である場合には、それらのいずれもが運行供用者に該当し、複数運行供用者が観念できる。
 - 17 ただし、レベル 5 の自動運転自動車について、その所有者に運行供用者責任を負わすことが制度設計として妥当であるのかは別問題である。
 - 18 これは、AI に権利能力を認め得るかという問題でもある。
 - 19 現在までの判例においても、タクシーの乗客については、運行支配があることによる運行供用者性を認めたものはない。
 - 20 タクシーではなく、自家用車の場合であって、その車両を所有者から借りた者が、自らは運転せずに知人に運転させて、自分は後部座席に同乗していた場合に、このような借主を運行供用者と認定した最高裁判例がある(最判昭和 50 年 11 月 4 日民集 29 巻 10 号 1501 頁)。
 - 21 自動車所有者である A が友人の B に自動車を貸していた場合、B の運転中の過失により A が傷害を被ったとしても、A は運行供用者であるので、一方の運行供用者である B に対しては他人とはならず、損害賠償請求ができない。
 - 22 実務上は、被害者が自賠責保険に対して請求する場合に、運行供用者であることを理由に支

払を拒絶されるという問題である。

- 23 ただし、自動運転化の進展によりこの基準自体が見直されることは考えられる。
- 24 改正前民法 570 条の瑕疵担保責任は、令和 2 年改正民法 562 条以下によって契約内容不適合責任となり、債務不履行責任であると整理された。
- 25 PL 法 2 条 1 項では、「製造物」を「製造又は加工された動産」と定義している。
- 26 これに対して、システムを提供した者の責任は PL 法の対象ではなく、民法などの一般法で規律される。
- 27 PL 法 2 条 2 項では、「欠陥」を「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係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」と定義している。
- 28 これに対して、販売店の債務不履行責任においては、自動ブレーキの不作動は「契約内容不適合」(改正民法 562 条)と認められやすいと思われる。ただし、現在の取扱説明書では自動ブレーキの不作動可能性(自動ブレーキに頼ってはいけないこと)を記載しており、この場合、この記載が免責文言として有効かどうか問題となる。
- 29 運行供用者責任においては、欠陥の不存在の立証責任を責任主体側に課していることと真逆である。
- 30 EDR とは、車載型の事故記録装置の一種で、事故前後の車両の情報を記録する、航空機に搭載される「ブラックボックス」に近い性格の装置である。
- 31 ドイツでは、2017 年道路交通法改正により、自動運転車両に対する EDR の着装義務、データの保管、データへのアクセス等が規定された(自動運転と法 69 頁)。また、わが国でも、「道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正」により、2022 年 7 月より EDR 装備が義務化されることになった(2021 年 9 月 30 日国土交通省プレスリリース。 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha10_hh_000256.html)
- 32 不法行為責任のみならず運行供用者責任、製造物責任においても過失相殺が行われる(自賠法 4 条、PL 法 6 条、民法 722 条 2 項)。
- 33 東京地裁民事交通訴訟研究会編『民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準・全訂 5 版』別冊判タ 38 号 235 頁(2014)。
- 34 実際には、自賠責保険や任意保険の保険者である保険会社が求償することになる。
- 35 国土交通省自動車局・前掲(注 6)7 頁以下。
- 36 国土交通省自動車局・前掲(注 6)8 頁。
- 37 約款文言上は、「ご契約のお車に存在した欠陥やご契約のお車に行われた電気通信回線を用いた第三者による不正なアクセス等に起因して、本来の仕様とは異なる事象または動作がご契約のお車に生じたことにより、人身事故または物損事故が生じたこと」とされている(東京海上日動社・総合自動車保険約款(2021 年 4 月 1 日)被害者救済費用等補償特約第 2 条(1))。
- 38 これは被保険者が法律上の損害賠償責任を負担しない場合に支払う保険であるので、責任保険ではなく費用保険として構成されている。
- 39 人身事故における運行供用者責任の場合は(欠陥があれば被保険者有責なので)本特約が発動する可能性は少ないが、物損事故などの不法行為責任については有効であろう。
- 40 物損事故に対するノーフォルト自動車保険を実現している国はまだない。
- 41 わが国において 2009 年から開始された産科医療補償制度(医療機関の過失の有無を問わず、分娩に関連して発生した重度脳性麻痺を被った出生児に対して補償が行われる)も、ノーフォ

ルト保険制度である。同制度では保険契約者である（公財）日本医療機能評価機構が保険者に保険料を支払っており、形の上ではサード・パーティ型のノーフォルト保険となっている。しかし、その原資は補償対象者（被保険者）である妊産婦側が「掛金」として拠出しており（さらにその原資は健康保険者から支払われる出産一時金である）、実質的にはファースト・パーティ型のノーフォルト保険制度であるとも評価しうる。なお、同制度の内容については同機構のサイトを参照。<http://www.sanka-hp.jcqhc.or.jp/outline/system.html>

- 42 北米、オセアニア、北欧等において実現されている（佐野誠『ノーフォルト自動車保険論』25 頁（保険毎日新聞社、2016））。
- 43 なお、ニュージーランドでは、自動車事故や PL 事故などを含むすべての事故を対象としたノーフォルト保険制度が存在する（事故補償制度）。このような全ての事故を対象とした制度においては、コスト負担者の問題が特に議論となる。ニュージーランド事故補償制度では PL 事故も補償対象としているが、メーカー等はそのコストを負担しておらず、前述のフリーライダー問題が発生している（佐野・前掲（注 42）160 頁）。
- 44 自賠責保険制度のノーフォルト化については、私は当初、佐野・前掲（注 42）362 頁以下で一般論として検討したが、その後、自動運転化との関係について佐野・前掲（注 4）49 頁以下であらためて検討している。
- 45 このような被害者は、人身傷害保険などの任意保険やその他のファースト・パーティ型制度で自己防衛するしかない。
- 46 国土交通省研究会でも自損事故被害者の救済について検討されたが、結果的には、現行制度の見直しの提案は見送られた（国土交通省自動車局・前掲（注 6）17 頁）。
- 47 ノーフォルト保険制度を採用している国では過失相殺減額が適用されないのはもちろんであるが、それ以外の諸国においても、たとえばフランス交通事故法では過失相殺減額の適用を大幅に制限している（山野嘉朗「フランス民事責任法改革と交通事故法改正」損害保険研究 79 巻 1 号（2017）11 頁）。
- 48 詳細は、佐野・前掲（注 42）362 頁以下参照。
- 49 ただし、ノーフォルト制度においては、保険は責任制度とは切り離されるので、必ずしも責任制度の設計内容と一致させる必要はない。
- 50 在までのところ、諸外国においてもこのような PL リスクに特化したノーフォルト保険制度を採用している国はない。ただし、ニュージーランド事故補償制度では包括的なノーフォルト保険制度の中で PL リスクについてもカバーしていることは前述の通りである。
- 51 肥塚肇雄「自動運転車事故の民事責任と保険会社等のメーカー等に対する求償権行使に係る法的諸問題」保険学雑誌 641 号 87 頁（2018）は、自動運転車事故被害者救済のためにメーカー等が付保する傷害保険（自動運転傷害保険）の開発を提案しているが、方向性は本稿のノーフォルト PL 保険と同様の発想と思われる。もっとも、同保険の付保強制については言及がなく、また自賠責保険制度の継続を前提としているところから同保険は任意保険として考えられているようであり、そうだとすれば自賠責保険の代替として提案している本稿の構想とは異なる。なお、同保険は「First-Party 型の傷害損害保険として構成される」としているが、メーカー等が付保するのであれば、「ファースト・パーティ型」ではなく、「サード・パーティ型」の保険になるはずである。

新 PL 研究

The Journal of New Product Liability

第 7 号 2022 年 7 月 29 日

編集 一般社団法人 PL研究学会 学会誌編集委員会

発行 一般社団法人 PL対策推進協議会

本 部 〒173-0013 東京都板橋区氷川町47-4
アビタシオンK 1F(TDN内)

事務局 〒982-0823 宮城県仙台市太白区恵和町35-28
電話:050-6865-5180 FAX:022-247-8042

©2022 一般社団法人 PL 研究学会

転記転載に際しては事務局にご連絡し正規の手続きをお願いします。