

自動運転と保険システム

加瀬 幸喜

1. はじめに
2. 官民 ITS 構想と自動車の自動運転化
3. 自動運転中の人身事故の賠償責任
4. 自動運転中の人身事故と保険システム
5. むすび

1. はじめに

近年、新聞、テレビなどは、「自動車の自動運転化」を報じているが、本稿では、「自動運転自動車」が人身事故を引き起こした場合の賠償責任およびそれを担保する保険システムについて考察する。まず、自動車の自動運転化の社会的背景を瞥見し、次に、自動運転自動車が人身事故を引き起こした場合の賠償責任を検討する。最後に、その賠償責任を担保する保険システムを考察する。

2. 官民 ITS 構想と自動車の自動運転化

(1) 官民 ITS 構想

「ITS (Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム) とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術を用い、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称」である(「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」(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、2020 年 7 月発行) 1 頁)。

日本では、1995 年 2 月に「高度情報通信社会推進本部」(本部長：内閣総理大臣)が策定した「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」において ITS の推進が政府の政策として位置付けられ、1996 年 7 月に、当時の 5 省庁が協力し、「高度道路交通システム (ITS) 推進に関する全体構想」が策定された。この構想は、ITS の構築が、利用者の視点に立って、体系的、効率的に推進されるよう、目標となる機能、開発・展開の長期ビジョンを明らかにした日本の ITS に関するマスタープランである。その後、2005 年には、IT 革命を推進する

「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT 戦略本部）」（2001 年 1 月設置、本部長：内閣総理大臣）が決定した「ITS 政策パッケージ 2005」に ITS の推進があらためて盛り込まれ、ITS は、国土交通省、警察庁、総務省および経済産業省の 4 省庁が連携して国家的プロジェクトとして推進されている。また、4 省庁は、産業界と学界で構成される、民間団体の特定非営利活動法人「ITSJapan」と連携しその推進を図っている。

他方、2013 年に、「世界最先端 IT 国家創造宣言」が閣議決定され、上記の IT 戦略本部は、同年 6 月に「世界最先端 IT 国家創造宣言工程表」を決定した。そして、同工程表には、「10～20 年程度の目標を設定した官民 ITS 構想・ロードマップの検討を行い、官民 ITS 構想・ロードマップを策定する。また、官民連携推進母体を設置するとともに、官民 ITS 構想・ロードマップに基づき、官民で取り組んでいる安全運転支援システムの早期実用化のより一層の加速化を推進する」と記されている。

官民 ITS 構想・ロードマップは、「世界一安全で円滑な道路交通社会構築に向けた自動走行システムと交通データ活用に係る戦略」とのテーマが掲記され、2014 年 6 月に決定された。その後、毎年、同ロードマップは改訂され、最新版は「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」である。

(2) 自動運転のレベルとその達成時期

(ア) 自動運転の定義とそのレベル

自動運転のレベルは、次の 5 段階に分かれている（「JASO テクニカルペーパー 自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義 SAE J3016」（（公益社団法人）自動車技術会企画会議、2018 年）19 頁）。

①レベル 1（運転支援）：運転自動化システムが動的運転タスクの縦方向又は横方向のいずれか（両方同時でない）の車両運動制御のサブタスクを特定の限定領域において持続的に実行。この際、運転者は残りの動的運転タスクを実行することが期待される。

②レベル 2（部分運転自動化）：運転自動化システムが動的運転タスクの縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを特定の限定領域において持続的に実行。この際、運転者は動的運転タスクのサブタスクである対象物・事象の検知及び応答を完了し、システムを監督することが期待される。

③レベル 3（条件付運転自動化）：運転自動化システムがすべての動的運転タスクを限定領域において持続的に実行。この際、作動継続が困難な場合への応答準備ができていない利用者は、他の車両のシステムにおける動的運転タスク実行システムに関連するシステム故障だけでなく、自動運転システムが出した介入の要求を受け容れ、適切に応答することが期待される。

④レベル4（高度運転自動化）：運転自動化システムがすべ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持続的に実行。作動継続が困難な場合、利用者が介入の要求に応答することは期待されない。

⑤レベル5（完全自動運転化）：運転自動化システムがすべ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持続的かつ無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行。作動継続が困難な場合、利用者が介入の要求に応答することは期待されない。

レベル3以上の自動運転では、システムが自動車操作の主体である。ただし、レベル3では、動的運動タスクの作動継続が困難な場合に限り、運転者が自動車操作の主体である。

（イ）自動運転の達成時期

自動運転システムの市場化等が期待される時期は、次の通りである（前掲「官民 ITS 構想・ロードマップ2020」34頁）。

①自家用自動車

レベル3：高速道路での自動運転⇒2020年を目途とする。

レベル4：高速道路での自動運転⇒2025年を目途とする。

②物流サービス

レベル表示なし：高速道路でのトラックの後続車有人隊列走行⇒2021年まで

レベル表示なし：高速道路でのトラックの後続車無人隊列走行⇒2022年度以降

③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

3. 自動運転中の人身事故の賠償責任

自動運転中の人身事故については、運行供用者責任及び製造物責任が問われる可能性がある。

（1）運行供用者責任

①責任主体 自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という）3条によれば、「自己のために自動車を運行の用に供する者（以下、「運行供用者」という）」が自動車事故（人身事故）の賠償責任の主体である。運行供用者を定義する規定は定められていないが、判例によれば、運行供用者は、運行支配及び運行利益の帰属する者をいう。運行支配は、これを事実として捉えるのではなく規範的に捉えられており、「加害車両の運行を指示・制御すべき立場（地位）」と解されている（最判昭和47・10・5民集26巻8号1367頁など）。そして、例えば、加害自動車の所有者が運行を容認していれば運行支配の帰属が認められ、その容認は、外形的客観的に見て容認の範囲内にあったと見られてもやむを得ない場合も含まれると解さ

れている（最判平成 20・9・12 判時 2021 号 38 頁）。運行利益も、同様に抽象的に捉えられている。無断私用運転中の事故であっても、無断運転者の運行を全体として客観的に観察するときは、運行利益は所有者に帰属している旨を判示する判例がある（最判昭和 46・7・1 民集 25 卷 5 号 727 頁）。

②運行供用者責任 自賠法 3 条本文は、「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責に任ずる」と規定し、被害者は、運行供用者の故意・過失を証明しなくとも、賠償責任を請求することができる。ただし、運行供用者は、自賠法 3 条但書きに定める要件を証明した場合には、賠償責任を免れることができる。したがって、運行供用者責任は完全な無過失責任ではないが、運行供用者は、それに極めて近い厳格な責任（条件付無過失責任、相対的無過失責任）を負っている。

③免責事由 自賠法 3 条但書きは、「自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、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」と規定する。運行供用者は、これら 3 つの要件を証明しない限り、賠償責任を免れることはできない。

運行供用者は、「自動車に構造上の欠陥」の存否に関し、二面的な立場に立つ。被害者から運行供用者責任を追及されたときは、賠償責任を免れるためには、自動車に構造上の欠陥がないことを証明する必要がある。他方、自動車メーカーに製造物責任を追及するときは、自動車に構造上の欠陥があることを証明しなければならない。

③責任保険 自賠法 5 条は、自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済（以下、両者をまとめて「自賠責保険」という）契約の締結を自動車の保有者に義務づけている。自賠責保険は、運行供用者責任が成立した場合に、加害自動車の保有者および運転者の賠償責任を担保する責任保険である（自賠法 11 条）。

(2) 製造物責任

①責任主体 製造物責任法 3 条によれば、製造物責任を負うのは、「製造業者等」である。同法 2 条 3 項 1 号によれば、製造業者とは「当該製造物を業として製造、加工又は輸入した者」である。

②無過失責任 同法 3 条は、製造業者の過失の有無を問わずに、製品の客観的性状である「欠陥」を要件として、製造業者に損害賠償責任を課している。したがって、無過失責任の一種と解することができる（消費者庁消費者安全課編『逐条解説製造物責任法第 2 版』（商事法務、2018 年）6 頁）。

「欠陥」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その他その製造物に係

る事情を考慮して、その製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう（同法2条2項）。製品の欠陥が製造業者の帰責事由とされていることから、「欠陥責任」ともよばれる。

欠陥の存否を判断する基準時は、当該製造物を引き渡した時点である。この時の社会通念に照らし、その製造物に欠陥と判断される性状が存したか否かにより判断される。

③免責事由 同法4条によれば、製造業者は、開発危険の抗弁（当該製造物を引き渡した時における科学又は技術に関する知見によっては、当該製造物に欠陥があることを認識することができなかったこと）を証明したときは、同法3条に定める賠償責任を免れることができる。

④証明責任 同法3条に基づき損害賠償を請求する者は、同条に定める製造物の「欠陥」を証明しなければならない。民法709条に基づき損害賠償を請求する場合には、それを請求する者が過失、損害の発生及び過失と損害との間の因果関係を証明しなければならないが、製造物責任の場合には、その要件の1つが「過失」から「欠陥」に変更されているだけで、証明責任の原則は変更されていない（前掲『逐条解説製造物責任法第2版』101頁）。

⑤責任保険 一般に「PL保険」と呼ばれている「生産物賠償責任保険」が製造業者の製造物責任を担保する。生産物賠償責任保険は、被保険者が製造又は販売した「生産物」又は被保険者が行った「仕事」の結果に起因して発生した対人又は対物事故により、損害賠償責任を負担することによって被る損害に対して保険金を支払う。この保険の対象は、製造物責任法の対象となる製造物に限らない。自然産品や不動産、工事やサービスなどの仕事もその対象とすることができる（生産物特別約款1条1項及び2条）。

生産物賠償責任保険を締結するか否かは、任意である。その約款構成は、各種の賠償責任保険に共通して適用される「賠償責任保険普通保険約款」に「生産物特別約款」を附帯したものである。

(3) 自動運転レベルの進展と賠償責任の主体

(ア) レベル1からレベル3の自動運転

自動運転車は、レベル1（運転支援）からレベル3（条件付運転自動化）までの段階では、ドライバーと自動運転システムとが、自動車の制御を担当する。したがって、このレベルの自動運転車が事故を引き起こしたときは、運行供用者責任と自動車メーカーの製造物責任とが競合すると捉えることが可能である。そして、図式的に言えば、自動運転レベルが進展するに依りて、製造物責任の占める割合が大きくなるといえる。

(a) 製造物責任証明の困難性

①「欠陥」の要件 製造物の欠陥とは、「通常有すべき安全性を欠いていること」をいう（製造物責任法2条2項）、それは、一般に、製造上の欠陥、設計上の欠陥及び指示・警

告上の欠陥の3つに分類されている（前掲『逐条解説製造物責任法第2版』58頁）。これらの3種類のうち、自動運転自動車については、設計上の欠陥が問題になるものと考えられる。通常有すべき安全性の判断は、『『平均的運転者よりも安全な運転行動』を満たすか』を基準として判断すべきであると解する説がある（浦川道太郎「自動走行と民事責任」NBL1099号（2017年）33頁）。しかし、例えば、衝突被害軽減ブレーキが作動しなかった場合、通常有すべき安全性を判定する対象を自動車であると解するときは、その自動車の安全性は、（軽減ブレーキを搭載していない自動車を含む）自動車一般と比べ、下回るとは当然にはいえないであろう（窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018年）173頁）。

②専門性による困難性 製造物責任を追及する者は、製造物の欠陥を証明しなければならないが、自動車の衝突事故の場合は、ドライバーの自動車操作の問題があるから、事故が生じたというだけでは、自動車に欠陥があったということはできない。平成6年以降の自動車に関する製造物責任訴訟を考察する研究によれば、欠陥の証明はかなり困難である。自動車の衝突事故について製造物責任が争点となった裁判例は、12件あるが、そのうちで欠陥を認めた事例は2件のみで、他の10件はいずれもドライバーの操作ミスと認定されている。しかも、欠陥を認めた2件の裁判例は、いずれもメーカーが欠陥を認めていたものである（田島純蔵「第4章製造物責任」藤村和夫ほか編『実務交通事故訴訟大系第2巻責任と保険』（ぎょうせい、2017年）223頁）。自動運転自動車は、複雑なシステムにより運転操作が行われるから、自動車の衝突事故について欠陥を証明することは一層困難なものとなると予測される。

(b) 求償

①求償費用の増加 自動運転自動車によってその自動車の搭乗していない第三者が人身損害を被った場合、その第三者は、一般に、自賠法3条に基づき運行供用者に対し損害賠償を請求するであろう。その損害を賠償した運行供用者（または自賠責保険者）は、損害額の一部を自動車メーカーに求償する。この社会的費用は多額なものになると予測される。

②求償割合算定の困難 自動車メーカーの製造物責任が認められたとしても、その負担割合（求償の範囲）を算定することは困難であり、そのことが求償費用の増加に拍車をかけると考えられる。

(イ) レベル4及びレベル5の自動運転

(a) 自動運転機能 レベル4の自動運転では、動的運転タスクはもちろん動的運転タスクの作動継続が困難な場合への応答も、自動運転システムが行う。ただし、限定領域に限られる。限定領域とは、例えば構内専用シャトル車のように、自動運転システムが全行程を通じ

て車両を操作するように設計される場合、及び例えば自動車専用道路での高速走行機能のように、自動運転システムが限定領域に限り車両を操作し、行程の一部区間はドライバーが車両を操作するように設計される場合がある。後者の場合には、自動車専用道路進入前及び退出後は、動的運転タスクを実行できる利用者が運転席にすることが想定される。

レベル5の自動運転では、自動運転システム搭載車は、行き先を設定したら、運行開始及び終了の地点又は道路、交通及び天候条件にかかわらず、公道における全行程について自動運転システムが車両を操作する（前掲「JASO テクニカルペーパー」25頁－26頁）。

(b) 国交省研究会 国土交通省は、2016年11月、自動車局に「自動運転における損害賠償に関する研究会（座長：落合誠一東京大学名誉教授）」を設置した。同研究会は、2018年3月「自動運転における損害賠償に関する研究会報告書」（以下、「国交省報告書」という）を公表した。

①議論の前提・論点 国交省研究会は、2020年から2025年ころまでの過渡期を想定した法制度のあり方を検討し、中心となる検討対象は、レベル3及びレベル4の自動運転中の事故についてである。レベル5の自動運転については、議論の対象外である。そして、検討された論点は、自動運転中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどう考えるか、ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の所有者が運行供用者責任を負わない場合）についてどのように考えるかなど、6点である。

②レベル3及びレベル4の自動運転中の人身事故の賠償責任 国交省研究会は、次の3案を検討した。

【案①】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ための仕組みを検討。

【案②】従来の運行供用者責任を維持しつつ、新たに自動車メーカー等に、自賠責保険料としてあらかじめ一定の負担を求める仕組みを検討。

【案③】従来の運行供用者責任を維持しつつ、自動運転システム利用中の事故については、新たにシステム供用者責任という概念を設け自動車メーカー等に無過失責任を負担させることを検討（すべてのレベルの自動運転に自賠法を適用することを前提とする）。

そして、結論として上記の【案①】を採用する。その理由は、①自動運転でも自動車所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、②迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと、③【案①】とすることに違和感はないとする委員が多い一方、【案②】及び【案③】には、一定の課題がある旨の指摘があり、そのすべてを解消することが容

易でないこと、⑩主要国においても、自動車メーカー等にあらかじめ一定の負担を求める方向の制度改正は検討されていないこと、及び⑨検討対象は、当面の「過渡期」を想定したものであり、レベル0から4までの自動車が増加する中で、迅速な被害者救済を実現するとともに、自賠責保険制度の安定的な運営を実現する必要があるからである（前掲「報告書」7頁）。

③検討 レベル4の自動運転車が限定領域を走行中に事故が生じた場合には、自動車メーカーが製造物責任を負うべきである。この場合は、自動運転システムが自動車を操作しているからである。たしかに、運行支配及び運行利益は、規範的・抽象的に捉えられているから、限定領域以外においてその自動車を操作する者を運行供用者と捉えることが可能である。しかし、限定領域走行中の事故は、自動運転システムに起因するものであるから、メーカーが責任を負うのが自然であろう。

(c) 製造物責任 自動運転システムが高次なものとなり、自律性が高いものとなるときは、基本的に自動車メーカーの責任をより拡張することになる（窪田・前掲182頁）。したがって、限定領域を走行中のレベル4の自動車及びレベル5の自動車を引き起こした事故は、メーカーが製造物責任を負う可能性が高い。

4. 自動運転中の人身事故と保険システム

(1) 現行の自動車保険制度

現在販売されている自動車保険（物的損害を担保する保険を除く）は、①自賠責保険、②対人賠償保険、③人身傷害（補償）保険、④搭乗者傷害保険、⑤自損事故保険および⑥無保険車傷害保険である。これらの保険のうち、①のみが自賠法5条により加入が強制される義務保険であり、それ以外の保険はそれに加入するか否かは自由な任意保険である。①および②は、加害者の賠償責任を担保する責任保険である。②は、被保険者および保険事故などが自賠責保険と多少異なるが、一口で言えば、賠償責任額が自賠責保険の保険金額を超える場合に適用される「上積み保険」である。

③から⑥までの保険は傷害保険である。傷害保険は、保険契約に定める被保険者が身体に傷害を被った場合に保険給付がなされる保険であるが、③から⑥までの傷害保険は、いずれも、任意自動車保険の加入者が自分自身または任意自動車保険の被保険自動車に搭乗中の者の死亡・傷害に備える保険である。④および⑤の保険は、約定の金額を給付する定額給付型の傷害保険であるが（保険法2条9号及び4章）、③および⑥の保険は、損害填補（不定額給付）型の傷害保険である（同法2条7号）。

責任保険と傷害保険との違いは、前者は、被保険者の賠償責任が成立したときにそれを担

保する保険であるが、後者は、賠償責任の成否に関係なく、被保険者が身体に傷害を被ったときに保険給付が行われる保険である。

(2) 責任保険

従来 of 運行供用者責任を維持し、その責任を責任保険によって担保する方式である。

(ア) 事後求償型

国交省研究会は、現行の自賠責保険制度の維持を提案する。そして、自動車メーカーに対して事後的に求償し、その行使の実効性確保のための仕組みについては、リコール等に関する情報を求償時の参考資料として用いるほか、次のように提案する。

① EDR（イベントデータレコーダー）等の事故原因の解析にも資する装置を自動運転車に装備し、市場で入手可能な読取装置により、当該情報を読み取ることができるような環境整備を実施すること、

②自動運転中の事故に際し、保険会社と自動車メーカー等が協力して、円滑に求償を行うために必要な協力体制の構築を検討すること、

③自動運転中の事故及び自動運転システムの安全性を損なうおそれのある事象の原因調査、安全性確保・向上に向けた検討等を行う体制整備を検討すること（前掲『国交省報告書』8頁）。

(イ) 被保険者型

被保険者型は、自賠責保険の被保険者に自動車メーカーを加え、自動車メーカーに自賠責保険の保険料の一部を負担させる方式である。この方式には、次のような問題点が指摘されている（前掲『国交省報告書』11頁－12頁）。

①車両のコントロールにおいて自動運転システムが支配している割合に従って自動車メーカー等が負担する保険料率を公平に算出することは困難ではないか。

②自動車メーカー等から確実に保険料を徴収する仕組みを作ることは困難ではないか。

③自動車の自動運転レベルによって適用する制度が異なることになると、自賠責保険制度に混乱をもたらす可能性がある。

④自動車メーカーは、PL保険に加入することによって製造物責任に関するリスクをカバーしているが、今後、自動車メーカーが自賠責保険料を負担することになれば、上記リスクを回避するための保険料を二重に支払うことになる。

(3) 費用保険：被害者救済費用等補償特約

被害者救済費用等補償特約は、損害保険各社が対人賠償保険に自動付帯する特約として提供する保険である。この特約を付帯する場合でも、追加保険料を支払う必要はない。

(ア) 費用保険の意義

被害者救済費用等補償特約は、費用保険である。費用保険とは、なんらかの原因・理由により費用を支出しなければならない場合にその費用を担保する保険である。例えば、自動車保険の特約である弁護士費用特約（自動車事故型）は、自動車事故の被害者になった場合に加害者との交渉を弁護士に依頼する費用を担保する保険である。

被害者救済費用等補償特約は、被保険者に法律上の賠償責任がないことが認められた場合に、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（被害者救済費用）を保険会社が支払う保険である。

(イ) 被保険者

被保険者は、①記名被保険者（保険証券記載の被保険者）、②記名被保険者の配偶者、③記名被保険者又はその配偶者の同居の親族、④記名被保険者又はその配偶者の別居の未婚の子が被保険自動車を運転している場合及び⑤これら以外の者が記名被保険者の承諾を得てそれを運転している場合である（同特約3条）。

(ウ) 保険事故

保険事故は、①被保険自動車に存在した欠陥や被保険自動車に行われた電気通信回路を用いた第三者による不正なアクセスなどに起因して、本来の仕様とは異なる事象又は動作が被保険自動車に生じたことにより人身事故又は物損事故が生じたこと、②被保険自動車に生じた本来の仕様とは異なる事象又は動作の原因となる事実が存在していたことがリコール等、警察、検察、消防その他の公の機関の捜査又は調査、これらと同等のその他の客観的な事実により明らかであること、及び③保険会社が、法令及び判例等に照らして被保険者に法律上の賠償責任がなかったと認めること、の3つの要件を具備する場合である（同特約2条）。

(エ) 支払保険金

保険会社は、被保険者が被害者等に対して負担する「被害者救済費用」を、人身事故のときは人身救済費用保険金として支払う。また、被害者が死亡したときは、1名につき15万円を人身救済臨時費用保険金として支払う。「被害者救済費用」とは、①人身事故又は物損事故によって被害者などに生じた損害（賠償義務者が被害者に賠償するとした場合に賠償義務者が支払うべき賠償額として算定される金額であって、それを保険会社が認めたもの）の額であり、②その損害について、被害者などが賠償義務者に対し損害賠償請求権を有するときは、被保険者がその損害賠償請求権を取得する（被保険者が負担する額を上限として）こと、および③それらについて、保険会社の承諾を得て被保険者が委任する弁護士が被害者との間で書面により合意が成立した場合に、被保険者が支出する費用をいう（同特約4条）。

(オ) 評価

①損害保険には、被保険利益の存在が不可欠であるが（保険法3条）、被保険者が本来支払う必要がない（賠償義務を負わない）費用を被保険利益として構成することに無理がある。例えば、自動車保険の特約である弁護士費用特約（自動車事故型）も費用保険であるが、この特約においては被保険者に弁護士を依頼するニーズ・実態がある。

しかし、被害者救済費用にこれと同程度のニーズがあるとは思われない。池田氏は、東京海上社が行った「消費者アンケート」によれば、自動運転システムの不具合により事故が生じた場合、65%の運転者は、自分に法的責任がない場合でも自分の加入する保険を利用し被害者の請求に応じるとの回答結果であり、これを「社会通念」と捉え、それにより被保険利益が存在すると解する（池田裕輔「自動運転と保険」藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018年）265頁）。しかし、レベル4またはレベル5の自動運転車の事故についても、同様であるかは疑問である。

②迅速な保険給付（被害者の救済）が困難である。本特約には、保険事故および支払保険金額の算定について厳格な要件及び手続きが定められている。これは、本来支払う必要がない損害を費用として保険金を支払う以上、当然の要件・手続きであるが、その反面、被害者の迅速な救済は困難なものとなっている。

(4) 傷害保険

傷害保険は、加害者の賠償責任の有無および被害者の過失割合にかかわらず、被保険者に傷害が生じたときに保険金が給付される保険である。傷害保険には、約定の保険金を給付する定額保険型の傷害保険（保険法2条9号及び66条以下）と損害填補（不定額給付）型の傷害保険（保険法2条7号、34条及び35条）があるが、次に検討する傷害保険は後者の傷害保険である。

(ア) ノーフォルト自動車保険制度：佐野教授の提案

ノーフォルト自動車保険（No-Fault Automobile Insurance）には、加害者の賠償責任を完全に無過失責任にした上で、その賠償責任を担保する責任保険型の制度（デンマーク、台湾）もあるが、一般には、損害填補（不定額給付）型の傷害保険である（佐野誠『ノーフォルト自動車保険論』保険毎日新聞社、2016年）26頁）。また、被害者自身が保険契約者となるファースト・パーティ型が一般的であるが、加害者が保険契約者となり被害者を被保険者とするサード・パーティ型のノーフォルト自動車保険もある（佐野誠「自動運転化と自動車事故被害者救済制度」損保研究80巻2号（2018年）50頁）。

(a) 佐野提案の概要

①二元制の維持 現行の強制保険（自賠責保険）と任意保険（対人賠償保険）との二元制

を維持し、前者にノーフォルト自動車保険制度を導入する。つまり、自賠責保険の保険金額（死亡：3000万円、後遺障害：3000万円又は4000万円、傷害：120万円）を超える損害が生じたときは、任意保険の対人賠償保険がその部分を担保する。

②保険担保の構成 被保険自動車に搭乗する者が被害者となった場合に備えるファースト・パーティ型を基本とし、これに、被保険自動車の搭乗者以外の者（歩行者など）が被害者となる場合に備えるサード・パーティ型を付加する。

③保険契約者 自動車の所有者に付保義務を課し、この者が保険契約者となる。

④保険金の支払い 支払保険金額は、約定の「損害額基準」に基づき算定される（現行の人身傷害保険と同様の方式）。被害者は、このノーフォルト保険制度に保険金を請求するか又は加害者に損害賠償を請求するか、いずれかの方法を選択することができる。ただし、いずれかの請求により全部の損害が填補されたときは、他の請求権を行使することはできない。ノーフォルト保険制度から給付を行ったときは、保険者は、被害者が加害者に対して有する賠償請求権に代位する。

⑤保険料の一部負担 自動車メーカーにノーフォルト自動車保険の保険料の一部を負担させる（佐野・前掲「損保研究」57頁－63頁）。

(b) 評価 運行供用者も保険給付の対象に含まれるが、これは積極的に評価することができる。レベル4やレベル5の自動運転では、運行供用者といっても、運行支配・運行利益は、他の同乗者と同程度のものでしかないからである。しかし、自動車メーカーに保険料の一部を負担させることについては、自賠責保険の保険料の一部を自動車メーカーに負担させる場合と同様の困難が生ずると解される（前記4（2）責任保険（イ）被保険者型を参照）。

(イ) 自動運転傷害保険：肥塚教授の提案

(a) 肥塚教授は、自動運転自動車の人身事故について、「自動運転傷害保険」構想を提案する。この傷害保険は、傷害損害保険（保険法2条7号、34条及び35条）を「第三者のためにする傷害保険」形式で、自動車メーカーが保険契約者となり、自動運転中の事故の被害者を被保険者とするものである。自動車メーカーが保険料を負担する理由は、肥塚構想によれば、自動車メーカーは製造物責任を免責されるからである。自動車メーカーは、製造物責任の免責を受ける代わりに、この傷害保険契約を締結し、その保険料を負担しなければならない。この傷害保険では、自動車メーカーに対する保険代位は行われない（肥塚肇雄「自動運転車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）87頁－89頁）。

(b) 評価 ①肥塚構想によれば、自動車メーカーは、製造物責任を免責されるが、その理由が不明確である。②肥塚構想には、まだ検討中の論点が残されているから、それを評価

することは困難だが、既存の自賠責保険などとの接続・調整（保険代位、損益相殺）をどのように処理するかが重要な論点であろう。

(5) 自動運転車事故被害者救済基金制度の創設：私の提案

(a) 趣旨 医薬品副作用救済制度（独立行政法人医薬品医療機器総合機構法 15 条 1 項、16 条～19 条、創設：昭和 55 年 5 月 1 日）を参考にして、レベル 4（限定領域を走行中に限る）およびレベル 5 の自動運転自動車が引き起こした人身事故の被害者を救済するために、法律に基づく「自動運転車事故被害者救済基金」（以下、「基金」という）を創設する。基金の目的は、①運行供用者責任及び製造物責任が認定されないために、損害の回復を受けることができない被害者を救済すること、及び②短期間に製造物責任の成否を判定することは困難であると予測されるから、被害者を迅速に救済することにある。②についていうと、製造物責任若しくは運行供用責任又は両者の責任が認められるときは、その責任主体が損害を賠償するから、基金は、「一時的・暫定的な」救済である。

基金は、現行の自賠責保険制度及び自動車保険制度（任意保険）の外に創設する。自動運転システムに起因する事故が一定の割合で不可避免的に生ずるものだとすると、現行の運行供用者責任及び製造物責任の外に、無過失補償制度を創設する必要があるからである（栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法時 91 巻 4 号（2019 年）33 頁）。

(b) 制度の概要

①基金への拠出：自動車メーカー及び自賠責保険の保険契約者（自賠責保険料の一部）が基金に救済資金を拠出する。また、基金運営費用の一部を政府が負担する。政府が負担する理由は、自動運転自動車は高齢化が進む過疎地方では、社会的インフラとして必要なものであるからである（前掲「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」14 頁～15 頁）。

②給付の中止および代位 自動運転自動車が引き起こした人身事故について、賠償責任を負う者が明らかとなった場合には、以後救済給付は行わない。また、基金は、その賠償責任を負う者に対し、すでに行った給付の価額の限度において救済を受けた者がその者に対して有する損害賠償請求権を取得する。

自賠法 3 条の運行供用者責任が明らかになった場合には、基金は、すでに行った給付の価額の限度において運行供用者に対し損害賠償を請求する。そして、自賠責保険者がそれを支払う。また、運行供用者が対人賠償保険に加入しているときは、対人賠償保険の保険者が自賠責保険の保険金額を超える損害賠償について支払う。

他方、製造物責任が明らかになった場合には、基金は、すでに行った給付の価額の限度において自動車メーカーに対し損害賠償を請求する。自動車メーカーが PL 保険に加入しているときは、PL 保険の保険者がそれを支払う。

③給付の種類・給付金額 給付の種類およびその金額は、労働者災害補償保険法を参考に
して、法定する。

④賠償責任の判定 基金は、レベル4（限定領域を走行中に限る）およびレベル5の自動
運転自動車を引き起こした人身事故の被害者から救済請求を受けたときは、遅滞なく給付を
行うが、その事故の賠償責任を、運行供用者若しくは自動車メーカーのいずれが負うか又は
いずれにも賠償責任がないかについては、自動車メーカー及び保険会社の代表と法律専門家
の3者によって構成される機関が判定する。これら3者の専門知識なしに、賠償責任の有無
を判定することは不可能であるからである。

5. むすび

レベル4及びレベル5の自動運転車は、従来の自動車とは別のものとして捉えるべきであ
る（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」（日本損害保険協会、
2016年）3頁）。そうだとすると、そのリスクに対応する保険も従来の自動車保険とは別の
ものを構想する必要があるだろう。本稿では、従来型の保険である、責任保険、費用保険及び傷
害保険を検討したうえで、従来の自動車保険とは別のものである「自動運転車事故被害者救
済基金」構想を提案した。今後、この構想が自動運転車事故の救済システムの検討に資する
ことができれば幸いである。

*本稿は、2020年12月16日に行った法学研究所研究会報告を要約したものである。これ
に加筆し、堀田一吉・山野嘉朗編『デジタル時代の自動車保険』の「第4章自動運転と保険
システム」として、2021年8月に慶応義塾大学出版会から刊行する予定である。