

自動運転の法的課題について(概要)

一般社団法人 日本損害保険協会

1. 自動運転への期待と法的課題

- ・自動運転により、事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者の移動手手段の確保といった効果が期待される。
- ・一方で、事故が発生した場合、従来とは異なる責任関係が生じる可能性があり、自動運転に関する法的課題について、事故時の損害賠償責任を中心に検討を行い、その結果を整理した。

2. 自動運転のレベル

- 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ドライバーが対応する。
- レベル4 … 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーが全く関与しない。

3. 現行法における損害賠償責任

(1) 対人事故

- ・自動車損害賠償保障法(自賠法)による運行供用者責任
- ・運行供用者が責任を免れるためには、3要件を立証する必要あり(実質的な無過失責任)

(2) 対物事故

- ・民法による過失責任
- ・加害者に故意・過失がなければ損害賠償義務なし

4. 自動運転と損害賠償責任の考え方

自動運転の各レベル(2~4)における損害賠償責任については、次のとおり考えられる。

○レベル2およびレベル3については、現行法に基づく損害賠償責任の考え方が適用可能

- <対人事故> 自賠法による運行供用者責任
- <対物事故> 民法による過失責任

○レベル4における損害賠償責任については、従来の自動車とは別のものとして捉え、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえでの論議が必要

5. 個別の課題

- (1) ドライブレコーダー、イベント・データ・レコーダー(EDR)の設置、データの保存・提出、事故原因の分析体制の構築
- (2) システムの欠陥による事故の場合は製造物責任の可能性(迅速な被害者救済のためには、まずは自賠法の運行供用者責任の維持が妥当)
- (3) サイバー攻撃による事故の可能性(対物事故の場合は損害賠償の請求先がない可能性)
- (4) 救済すべき「被害者」の範囲(レベル4)
- (5) 過失割合の複雑化による損害保険実務への影響