自動運転における交通事故の法的責任

―とくに損害賠償と保険のあり方―

第13回　ITSシンポジウム2015
2015.12.3. 首都大学東京

明治大学法科大学院教授
中山幸二

１．自動車の運転をめぐる現行法の構造

(1) 自動車の運転と交通に関する法規制
(2) 自動車の交通事故に関する法的責任
(3) 損害賠償請求と紛争処理の方法

・・・＜一部省略＞・・・

自動車の交通事故に関する法的責任

・刑事法　　・・・刑罰

刑法211条2項、208条の2：自動車運転過失致死傷罪、危険運転致死傷罪⇒
自動車運転（死傷行為）処罰法　（2014年5月施行）

・民事法　　・・・損害賠償

人身事故、物損事故に共通して適用される法律は、民法709条（一般不法行為）
同法715条（使用者責任）であり、とくに自動車で惹起された人身事故に限り
適用される法律が自動車損害賠償保障法3条（運行供用者責任）である。
このほか、自動車の欠陥により、人の生命,身体または財産に被害が発生した場
合は、製造物責任法の適用可能性がある（製造物責任）。
また、道路等の公の営造物の設置または管理の瑕疵により事故が発生した場合は、
国家賠償法2条（営造物責任）が適用される民営道路の場合は、民法717条（土地
工作物責任）の問題となる。

・行政法　　・・・免許停止

交通事故には道路交通法違反を伴うのが一般的であり、公安委員会から運転
免許の停止や取消しが行われうる（同法103条以下）。

交通事故に基づく紛争処理：損害賠償の現実（典型例）

交通事故トラブル

↓

被害者と加害者の示談交渉／保険会社による示談代行

↓

示談による解決→和解契約（民法695条）

↓

ADR等による和解斡旋・裁定

↓

（責任や過失割合、損害額等につき争いあるとき） 治療費・逸失利益・慰謝料なども

↓

民事訴訟：訴え－口頭弁論→判決

人身被害につき、自賠法に基づく請求が通常（過失の証明責任転換）

・原告：被害者→被告：加害者

保険会社：補助参加人として被告側に訴訟参加（防御）も有り

※被害者から保険会社に直接請求も可

△ 自動車の「欠陥」：保険会社からメーカーへの求償請求は稀有

▲ 被害者からメーカーへの製造物責任訴訟は稀有

２．運転支援・自動運転の進化と法的構造の変容可能性

運転支援・自動運転と法規制の変容可能性1

【道路交通に関する法規制の変容】
- 道路法：車線・信号機の機能変化
- 道路交通法：運転者責任から、システム責任へ
- 道路運送車両法：標準化・保安基準の高度化

運転支援・自動運転の発展過程において最も大きく変革を求められるのは、道路交通法である。今後、各種の走行支援システムにより、認知・判断・操縦にかかる運転者の責任領域が大きく変容し、機械ないしシステムが代替する範囲が拡大する。

完全自動化となれば、運転者責任からシステム責任へと移行せざるを得ないから、現在の運転免許制度はまったく別の制度に様変わりせざるを得ない。

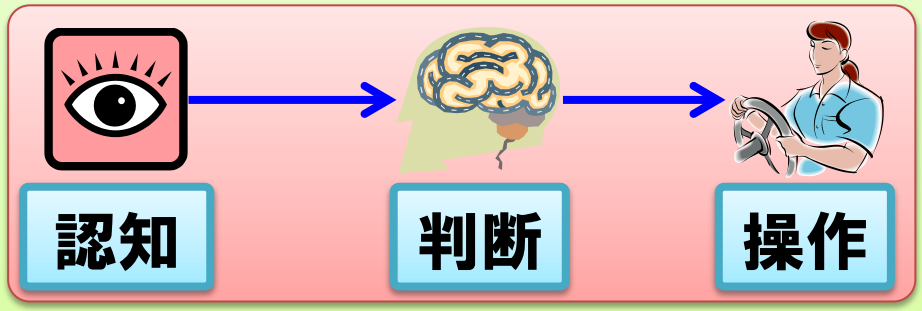
道路交通法の改正ないし解釈基準の変更

第70条（安全運転の義務）

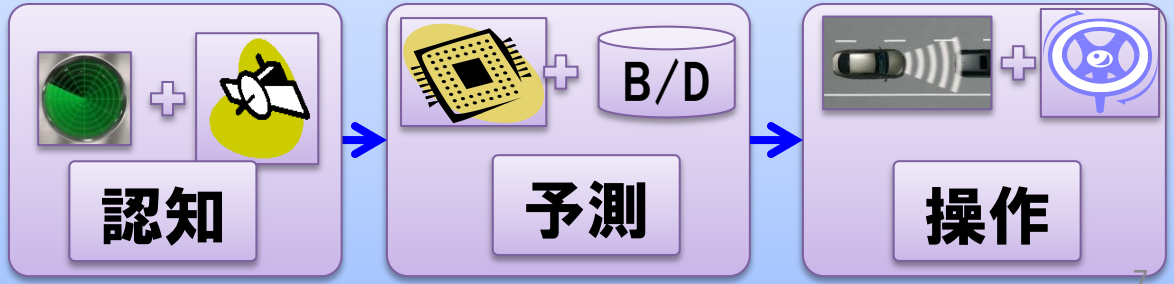
車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

※　本条違反⇒3月以下の懲役又は5万円以下の罰金（第119条）

運転者
- **安全操作履行義務**
- **安全状態確認義務**



◆手動運転を前提→今や運転支援システム装着→急激に高度化→将来的には、完全自動運転へ。
ドライバー主権（責任）から、システム主権（責任）へ



運転支援・自動運転と法規制の変容可能性2

【交通事故をめぐる法的責任の変容】
- 刑事責任：縮小⇒手動運転・整備不良放置・薬物運転等に限定
- 行政法上の責任：高齢者の免許返上⇒自動運転にシフト
- 民事責任：運転者の過失責任から、ITSのシステム責任へ

民事責任

民事法の領域でも、自動車事故における「過失」概念が変容する可能性がある。従来、過失の中身である注意義務違反につき、予見義務と結果回避義務を前提に理解されてきたが、運転支援機能により運転者の予見可能性と結果回避可能性自体がすでに大きく変容しつつある。将来は、運転者の過失責任から、ITSのシステム責任へと段階的に移行するものと予測される。

・自賠法に与える影響　・・・被害者保護のため、すでに「過失」の証明責任を転換
・製造物責任に与える影響・・・「欠陥」概念：「通常有すべき安全性」の高度化
・営造物責任に与える影響・・・営造物の「瑕疵」：路車間通信における責任拡大
・情報提供事業者の責任　・・・通信妨害やハッカー対策、脆弱性放置責任

運転支援の進化と責任分配の基本イメージ（運転責任と製造者責任）

従来 個人の能力に 頼った運転	現状 支援装置の助 けに頼った運転	将来 人に頼らない 完全自動運転
全て自立運転 責任：個人	自立運転と支援 運転の混在 責任：個人／メーカー	全て完全自動 運転 責任：メーカー？

上記は自立型を前提。
◆インフラ協調型の場合は道路や通信なども責任を負う。（連携システム全体）

★ 現在位置

電子機器の誤作動・
バグはなくならない？

自動運転における「責任」概念の多義性

1．自動車工学における「責任」
レベル1～2ではドライバーが運転の責任主体だが、
レベル3～4で自動モードに委ねた場合にはドライバー責任ではなく、システムの責任。

2．刑事法学における「責任」
自動車運転処罰法における責任主体は、あくまでも運転者（人間）。
システムは刑事責任の主体とはならない。製造者メーカーも「運転者」ではない。
（故意または重過失で欠陥プログラムの車両を市販したときは、業務上過失致死傷か）

3．民事法学における「責任」
損害賠償義務を負う（お金を支払う）のは、運転者でなくても可。
民法715条の使用者責任：運転者を雇用する会社
自賠法3条の運行供用者：運転者とは別に自動車の保有者（強制保険）
製造物責任法3条：事故原因が自動車の欠陥であれば、メーカーや輸入業者

4．倫理的責任・社会的責任
上記のほかに、甚大な交通事故を起こしたときは、企業が社会的責任を問われることがある。（例：日航機墜落事故、JR福知山線脱線事故、笹子トンネル崩落事故など）

未来の法構造

未来の法(例えば): システム責任の未来形(1つの仮想モデル)
人工知能の進化と第三の法的主体の可能性

人工知能の進化
⇒ロボット・自動車の学習機能の進展
情報を収集・分析して、自分で判断(意思決定)
⇒ロボットの擬似人格化が進む

法律上の「人格」=法的責任主体(権利・義務を負う)
民事法上の「人」
1. 自然人
2. 法人 (財団法人・社団法人)・・・法律上の人工的な「人」
3. 人工的な第三の主体も? ・・・ロボット法学の生成(学会設立準備中)

↓

自動運転車を認可登記し、責任財産を付ける(基金←システム関与者)
事故が起きたときは、責任財産から損害を賠償するシステム
現在の自賠責で除外されている運転席の人身被害も補償する
※ 現在の自賠法:運転者の過失の推定は、前提を欠き、適合しない。

３．過渡期の法的規律、
とくに責任問題はどうなるか

自動車の普及とこれを側面支援するシステム・社会的受容性

【交通戦争の時代】

日清戦争を上回る交通事故による「戦死者」の数（日清戦争2年で17,282人）

・昭和30年代～40年代

・昭和45年（1970年）ピーク時:　年間16,765人

※とくに幼児・児童の死傷事故多発、社会的悲劇の蔓延

【**自賠責制度**による被害者救済・損害賠償】　・・・昭和30年（1955年）制定

・自動車の普及と自動車事故の増加の必然

・被害者の迅速な「救済」・・・**強制保険**による損害「賠償」システムの構築

・交通の発達のためのセーフティネット（事故の予防自体ではない）（死亡3000万円まで）

（傷害含め）年間116万件、保険金支払額8000億円

【安全運転支援・自動運転システムによる死亡事故の減少】

・2014年4113人の死者⇒2018年には、2,500に削減目標

（高齢化社会・半数が高齢者→対策著効→社会的認知）

【過疎化の進行に対する地域支援】

・人口過疎と公共交通の採算性

・高齢者の生活支援と移動手段の必要性

想定される事故の例

１） 現在の速度でも自動ブレーキがかかると過信し、衝突した場合

２） 先行車に追従走行の途上、カーブで隣接先行車に追従し、先行車に接近、急ブレーキで後続車に追突された場合

３） 自動制御の限界からドライバーに権限委譲したが、ドライバーが即座に反応できず、衝突事故が生じた場合（危惧あり）

４） 白線認識機能が、道路工事中のため、誤認識して事故になった場合
白線上に鉄の落下物があった場合や、交差点で白線が消えている場合

５）ドライバー異常時対応システムが作動し、緊急停止した車に他車が追突した場合、または交差点に停止して青信号の進入車が横突した場合

６） 想定外の誤作動・バグが生じ、暴走または急停車して衝突した場合

７） 異常高温または寒冷地、あるいは多湿状況で、誤作動した場合

８） サイバー攻撃により、自動車の制御がきかず、暴走衝突した場合（危惧あり）

既に発生している苦情・紛争の例（PL相談センター）

オートクルーズ
高速走行中、オートクルーズを車速115Km/hでセット。エンジンが吹き上がり、車速がどんどん加速していった。エンジンSWを切り、サイドブレーキで路肩に止めた。販社に持ち込んだが履歴が残っておらず、オートクルーズには問題ないという。現在、調査中。車両交換したいがどう進めたらよいか。

ナビゲーション
2年半前に新車で購入したクルマの純正ナビ兼空調操作液晶パネルに不具合が発生している。納車当初から、急に電源がオフになり再起動しようとするが起動に至らないという状況。ナビが使えないだけでなく、エアコンの設定ができず、ETC機能が使えなくなるため高速道路では割引料金が適用されない。

プリクラッシュセーフティーシステム
急停車時プリクラッシュセーフティーシステムが作動しベルトが締まり、腹腔内出血を負った。

＊自動運転に必要となる装置類は既に社会に存在。
＊今後これら装置類に関する苦情、紛争が増加/高度化。

運転支援装置のトラブルをめぐるADR紛争処理上の問題点

1．誤作動の証明
誤作動により「怖い思いをした」「再発したらと思うと怖くて乗れない」「実際に損害が発生した」等の申出につき調査をした場合、故障箇所が見あたらず、「そのような事象が発生したとは思えない」等の結果が出ることがある。誤作動は生じたのか、生じなかったのか。証明が困難。

2．誤作動の原因究明
具体的な事故が生じ、損害が発生した場合等、誤作動の発生がほぼ確実な場合、消費者はまず、原因究明を求めてくる。これをどのような体制で、どのように対応するか？（どのように説明し、納得させるか）

3．正常に作動して損害が発生した場合の賠償責任
正常に機能したにもかかわらず損害が生じた場合の賠償責任についてはどう考えれば良いか。ソフトウエアの欠陥を争うケースにどのように対応するか？
現行PL法の対象は「動産」に限る（第2条1項）－ソフトウエアは対象外。
PL法を改正（ソフトウエア含むと）すれば…→　製造業者の厳格責任

＊電装、ECU等のトラブル対応が重要

損害賠償をめぐる今後の予測と課題

・レベル3（運転支援）の段階までは、現行自賠法で被害者の救済（対人賠償）は可能・・・**事故原因の証明責任**は被害者でなく、自動車の運行供用者

・問題は、運転者の死傷と、保険会社（傷害保険）からの**求償**―**PL訴訟の比重増**

・日本の特殊性：自賠法と自動車保険による損害填補・責任の吸収
（現状は求償請求なし）

・リコール制度の拡大（無償修理・回収）と自動車保険の普及
←→ メーカーへのPL訴訟の責任追及

▲ しかし、今後は、

・環境変化（弁護士の増加と変質）と意識変化（訴訟文化）によるPL訴訟の増加？

・**ユーザーの責任保険**から、**メーカー等**の**訴訟リスク保険**・**PL訴訟保険**にシフト？

【課題】

・「欠陥」＝「通常有すべき安全性」の基準： 明確化の要請大きい
保安基準と標準（安全性能評価の意義拡大）、ガイドラインの策定は可能か

・事故原因の究明：デジタル証拠の活用、ドライブレコーダの義務化と提出義務
EDR（衝突前後のデータ記録）、 OBD（自己診断機能） の活用（開示義務？）

補足（１） 交通事故の損害

【民事の損害賠償責任】

基本：民法709条
「故意又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。」

加害者の過失・被侵害利益・損害・因果関係につき、被害者が立証責任を追う。

【損害：判決による認定損害額の例】
対人賠償：被害者・洋画家57歳、死亡、3億8719万円（昭和51年9月13日）
被害者・小学生11歳、後遺症、2億303万円（平成5年12月3日）
対物損害：被害物・大型貨物、高速で割込み、1434万円（昭和63年3月17日）

死亡事故：葬儀費用・逸失利益・死亡慰謝料
傷害事故：治療費・入院費・付添看護費・通院交通費・休業補償・傷害慰謝料
後遺障害：症状固定までの治療関係費・後遺障害による逸失利益・後遺障害慰謝料

※　自賠責の保険金：上限（死亡3000万円、後遺障害4000万円、傷害120万円）

補足（２） 自賠法の構造

自動車損害賠償保障法（1955年制定）　　・・・今年で60年

目的：自動車の運行によって、人の生命または身体が害された場合に、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。（強制保険制度）

第３条：「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。」

免責要件：運行供用者は以下の３要件をすべて立証しないかぎり免責されない。
①自己又は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自動車に構造上の欠陥又は機能の障害が無かったこと
③被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと

⇒立証責任の転換（事故あれば、運転ミスか自動車の欠陥と推定）

運行供用者：「運行支配」と「運行利益」を享受する者
「危険責任」と「報償責任」の思想に基づく、無過失責任に接近

※運行供用者は自動車の欠陥を立証しても免責されない。（メーカーの責任もひっかぶる）

補足（３） 製造物責任の構造

製造物責任法（PL法：1995年施行）　　・・・今年で20年

自動車の「欠陥」により被害が生じたときは、人身被害と物的被害を問わず、製造物責任法により、製造業者（製造・加工・輸入）に損害賠償を求めることができる。

「過失責任」に代わる「欠陥責任」：責任の客観化＝より厳しい責任（厳格化）

「欠陥」＝「通常有すべき安全性」を欠いていること （立法者：裁判例の蓄積を待つ）
- ・設計上の欠陥
- ・製造上の欠陥
- ・指示・警告上の欠陥

▲自動運転との関係で、「通常有すべき安全性」の基準は？　保安基準？　標準？　普及度？（安全性能評価の意義増大）
消費者期待水準か、技術開発側から見た一般に普及している技術水準か、最先端の世界最高水準か？

- ガイドラインの設定＝PLの免責基準、は可能か？

補足(４) 自賠法の適用と限界、自賠責保険と自動車保険

1. 自動車損害賠償保障法の適用対象
自動車の運行によって、他人の生命又は身体を害した場合に限る。
　⇒①保有者と運転者の死傷(損害)には適用されない。
　　②人損以外の物損には適用されない。

2. 製造物責任法
自動車の欠陥が原因であれば、①②の損害につき製造物責任を追及できる。
（例えば、自動車の暴走によって運転者自身が死亡した場合）
　ただし、「欠陥」の証明は往々にして容易ではない。
・・
保険の役割
A. 自賠責保険(強制保険)
　人身被害者の迅速な救済(死亡3000万円、傷害120万・後遺症4000万円まで)

B. 自動車保険(任意保険)
　責任保険:上記Aの上限を超える人損を填補、上記の②をカバー
　傷害保険:上記の①をカバー

△保険会社は保険金を支払った後、事故原因者に求償請求できる(保険代位)。

（補足５）自動車製造物責任訴訟の現状：日米比較

米国

自動車製造物責任訴訟が頻発（規模・人数・金額も甚大）

構造的要因：

①多数当事者の糾合：クラス・アクション

②証拠収集の徹底：ディスカバリーの発達

③証明責任の証明度：優越証拠で認定

④膨大な損害賠償：懲罰的損害賠償の許容

⑤弁護士の行動規範：ビジネスとしての訴訟

日本

自動車製造物責任訴訟は稀有（規模も金額も比較的小さい）

①クラス・アクションの導入否定（cf.消費者裁判手続特例法の集合訴訟）

②被害者にとって証拠収集の困難

③証明責任：裁判官の確信に至る証明度

④損害賠償の厳格性（民事と刑事の峻別、懲罰的賠償の否定）

※　ただし、今後、日本でも、自損事故の場合や、保険会社からメーカーへの求償請求が増加する可能性は有り。