

デジタル時代の
リスクと保険 (11)

自動運転事故、自賠責を活用

自動運転車の使用中に事故や違反行為が発生した場合、その責任の所在はどのように整理されるのだろうか。

まず、被害者に与えた損害を賠償する民事責任について説明したい。自動運転車の欠陥によって事故が発生した場合、車両メーカーは被害者に対する製造物責任を問われる可能性がある。法律上、無体物である人工知能(AI)やソフトウェアの開発者には製造物責任が成立しないが、最終製品である車両は有体物であるためだ。

ただ、製造物責任を問うには、被害者側が高度なテクノロジーを搭載した自動運転車の欠陥を立証しなければならない。一般市民には難易度が高く、多くの時間と労力を要することは自明である。

事故の原因究明が重要な一方、迅速な被害者救済もまた肝要である。そこで、国土交通省の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、自動運転車で事故が起きた場合の民事責任に関する方向性が整理された。

日本には被害者を迅速に救済するために民法の特別法「自動車損害賠償保障法(自賠法)」と、それに基づく強制保険の「自賠責保険」が存在する。自賠法は立証責任を被害者ではなく加害者側である「運行供用者(一般には所有者)」に転換した点に特徴があり、運行供用者が自身の無過失を証明できない限り有責となる。この枠組み

を自動運転にも適用する。

具体的には、特定条件下でシステムが全運転を担い緊急時に人に交代する「レベル3」のマイカー通勤者や、特定条件下でシステムが全運転を担う「レベル4」のバスを運行中の交通事業者などは運行供用者に該当すると考えられることから、既存の自賠責保険の枠組みが適用可能と同研究会で判断された。これにより被害者は自身の死亡や傷害など人身傷害に対して迅速に保険金を受け取れる。

被害者の救済を果たした後、原因究明と製造物責任が認められる場合の車両メーカーなどへの求償は損保会社が代わりに行う。20年4月に施行された道路交通法改正により、自動運転車には自動運転機能のON/OFF時刻、運転者への交代要請時刻など法定の6項目を記録する「作動状態記録装置」の搭載が義務付けられた。

こうしたデータを基に事故の原因究明と求償に向けた協力体制を構築すべく、保険業界と自動車業界の間で協議が進められている。

なお、国交省の研究会による一連の整理はレベル0~4の自動車と混在する2025年ごろまでを対象としたもので、技術の発展や自動運転の普及状況に応じて将来的に見直される可能性はある。

では、免許停止や罰金などが科される行政上の責任、刑罰が科される刑事責任についてはどうか。先の道交法改正により、自動運転車機能の使用とメンテナンスに関して「自動運行装置使用条件違反」「作動状態記録装置不備」「自動運行装置の整備不良」の3つの違反が新設され、重大な違反に適用される罰則も定められた。

他の違反行為や事故発生時の責任主体については、運行主体が明確なレベル4の移動サービスを巡る議論が先行しているが、関係主体の役割や義務を整理しながら慎重に継続検討すべき課題とされている。自動運転車の普及に向けた社会受容性の醸成に大きく関わる論点であることから、今後の議論が注視される。

改正道交法の自動運転関連の新ルール
自動運行装置使用条件違反
高速道限定や地域限定などの使用条件から外れた状態で自動運転をすることは禁止
作動状態記録装置不備
自動運転システムの作動状況を正確に記録できない自動運転車の運転を禁止
自動運行装置の整備不良
整備不良車両での自動運転の禁止。警察官は整備不良車両と思われる車を見つけたときは、記録の提示を求められることができる
→違反した人には違反点数と反則金