

## 自動運転と対物責任保険—ドイツ法との比較法的検討

東京海洋大学 金岡 京子

### 1. はじめに

現在日本においては、自動運転車の市場化へ向けた官民 ITS 構想・ロードマップに基づき、2020 年に高速道路で自動パイロットによるレベル3の高度自動運転が可能な自家用自動車の市場化に向けた技術開発、制度整備、実証実験、国際基準調和へ向けた取組などが着々と進められている<sup>1</sup>。2019年5月には、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度、および自動運転技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定を整備するために、道路車両運送法および道路交通法が改正された。

自動運転車の市場化に応じて、交通事故原因の9割以上を占めている運転者の過失による事故件数は減少すると予測されるが、自動運転特有の従来とは異なった運転者の過失による交通事故が発生する可能性はある。自動車保険の事故類型別支払統計表<sup>2</sup>によれば、2017年度の対物賠償保険金支払件数は、対人賠償の約5.4倍の225万5357件であり、支払保険金額は、合計6909億4794万1千円であった。上記の統計的傾向を鑑みると、自動運転中の事故においても、対物事故は、対人事故を上回る発生件数となることが予測され得る。

自賠法3条の免責要件に該当しない限り運行供用者が損害賠償責任を負う対人賠償とは異なり、対物賠償については、民法の不法行為責任が適用されるが、自動運転中の事故においては、被害者が、運転者の過失を証明することが困難な場合もある。現在、日本の保険市場には、自動運転による事故の被害者に生じた損害を迅速に補償することを目的とする、被害者救済費用等補償特約が提供されている<sup>3</sup>。今後、レベル3の自動運転中の事故における運転者の過失がある程度類型化されるならば、保険者は、対物責任保険で事故対応すべきか、あるいは、上記特約により被害者へ保険金を支払ったうえで、真の加害者に求償すべきかについて、迅速かつ安定的に判断することができるようになると思われる。

そこで本報告においては、対応する法改正を踏まえたドイツ法との比較法的考察を通して、2020年に高速道路での実用化が予定されているレベル3の自動運転中の事故における対物賠償責任を基礎づける運転者の過失について検討することとする。

### 2. 日本の法改正

道路車両運送法は、保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加した(41条1項20号)<sup>4</sup>。道路交通法は、道路運送車両法の「自動運行装置」の定義によるものとし(2条1項13

---

<sup>1</sup> 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2019」2019年6月7日。以下、「ロードマップ」という。レベル3の条件付運転自動化を可能にする自動パイロットは、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するが、作動継続が困難な場合は、運転者がシステムの介入要求等に適切に応答する必要がある。ロードマップ12頁、15頁。

<sup>2</sup> 損害保険料率算出機構『2018年度自動車保険の概況(2017年度統計)』2019年4月128頁。

<sup>3</sup> 池田裕輔「自動運転が保険業界に与える影響」保険学雑誌641号(2018)60頁。

<sup>4</sup> 自動運行装置とは、「プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な、自動車の運行時の

の2号)、自動運行装置を使用する場合も運転に含むこととした(2条1項17号)。また、自動運行装置を備えている自動車の運転者は、当該自動運行装置に係る使用条件を満たさない場合に、当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転してはならず(71条の四の2の1項)、(1)当該自動車が整備不良に該当せず、(2)使用条件を満たし、かつ、(3)前2号のいずれにも該当しなくなった場合において、直ちにそのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあるとき、71条5号の5の携帯電話使用禁止等の規定は適用されない(71条の四の2の2項)。その他に、作動記録装置による記録等に関する規定も道路交通法に整備された(63条の2の2)。

### 3. 自動運転に対応したドイツの法改正

ドイツにおいては、自動運転による対物賠償責任についても自動車保有者が、法律に定める上限金額(StVG12条<sup>5</sup>)まで危険責任を負い(StVG7条)、対物賠償責任強制保険に加入する義務がある。責任限度額を超える対物賠償については、過失に基づく不法行為責任となる。運転者の過失は、18条1項2文により推定されており、思慮深くて誠実な運転者を基準とした注意義務(BGB276条2項)が求められている<sup>6</sup>。運転者が自動運転システムの使用条件(StVG1a条)を習熟することなく、システムを作動させたことにより事故が発生したとき、運転者がシステムの使用条件に反した使用をしたとき、運転席を離れた運転者が、時間的余裕をもって行われたシステムの要求(StVG1a条2項1文5号)に応じることができないため、または、システム使用条件を満たさなくなったことを認識していたにもかかわらず、遅滞なく(BGB121条1項1文「責めに帰すべき遅れなく」)運転引継ぎをしなかったとき(StVG1b条2項)、運転者に過失がある。他方、他車の警笛等、明白な事情により、システムが使用条件を満たさなくなったことを認識すべきであった場合(StVG1b条2項2号)については、運転者に求められる注意義務の水準は、BGB276条2項に比べ低くなると解されている。

### 4. 比較法的検討

使用条件を満たさない自動運行装置の使用に係る運転者の過失については、ドイツと同様の基準で判断することが可能であると思われる。自動運行装置の使用条件に従った自動運転中に、運転者が携帯電話の使用等運転操作以外の行為をしていたときの運転者の過失については、改正道路交通法71条の四の2の2項で求められる運転者の注意義務が、ドイツ道路交通法1b条2項よりも厳しいものであると解されるならば、レベル3の自動運転中の事故において運転者の過失が認められる場合が、ドイツに比して多くなる可能性がある。もっとも国際基準に基づき同一のHMI等が使用される場合には、運転操作以外の行為をする運転者の注意義務の水準についても、ドイツと同様になる可能性もあると思われる。

---

状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー並びに当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、かつ、当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えるもの」と定義された(41条2項)。

<sup>5</sup> 自動運転による事故については上限額を倍に引き上げた。

<sup>6</sup> Buck-Heeb, NZV2019, S. 115.