

第4回サブワーキング 損保協会意見

2024年3月29日

一般社団法人 日本損害保険協会

先進自動車技術検討PTリーダー 横田 知大

民事責任と被害の迅速な回復に向けた損保協会意見

■自動運転に関する検討の経緯

	案①	案②	案③
内容	<ul style="list-style-type: none">従来¹の運行供用者責任を維持<u>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ための実効性確保のための仕組みを検討</u>	<ul style="list-style-type: none">従来¹の運行供用者責任を維持<u>自動車メーカー等に自賠償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</u>	<ul style="list-style-type: none">従来¹の運行供用者責任を維持<u>自動車メーカー等にシステム供用者責任（無過失責任）を負担させることを検討</u>

<国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の報告（2018年3月）サマリー>

- 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
- 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
- 案①とすることに違和感はないとする委員が多い一方で、案②及び案③には一定の課題がある旨の指摘があり、その全てを解消することが容易ではないこと
- 主要国（ドイツ、アメリカ合衆国及び英国）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
- 本研究会における議論の対象は、当面の「過渡期」を想定したものであり、レベル0から4までの自動車が混在する中で、迅速な被害者救済を実現するとともに、自賠償保険制度の安定した運用を実現する必要があること

これらの観点を踏まえ、自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、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すること（案①）が適当であると考えられる。

求償権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情報として用いるほか、下記のような選択肢が考えられる。

- ・EDR等の事故原因分析に資する装置の設置やその読み取りの仕組み等の環境整備
- ・保険会社と自動車メーカー等の間における解析や協議を行う協力体制の構築
- ・安全性の向上に資するよう、自動運転中の事故およ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・向上の検討

民事責任と被害の迅速な回復に向けた損保協会意見

■前回までのSWGでの議論を踏まえた損保協会の課題認識

①補償主体の明確化（漏れの無い補償体制の構築）

- ・ 事前的・一般的アプローチにより欠陥を評価するアプローチを採用した場合、人間の運転者なら過失ありとして責任を負う態様の運行によって被害を被った者が、誰にも責任追及できなくなるときが生じうる旨理解した。
- ・ 限定的な事象との前提ではあるが、漏れの無い補償体制の構築の観点からこの場合の補償主体について明確にしておく必要がある。補償主体としては、①国、②自動運転車（自動運転サービス）の提供者、③自動運転車（自動運転サービス）利用者が候補として考えられる。

②迅速な被害者救済の確保

- ・ 手動運転の場合は、運転者が存在しているため、事故状況（いつ相手を発見し、どのような操作をしたか等）を聴取することが可能である。他方、自動運転の場合は、運転者が存在していないため、事故状況を把握する情報がないと責任の所在を特定することができず、保険金の支払いが実施できないもしくは遅延する可能性がある。事故状況を確認し、迅速な被害者救済を担保するためにも、自動運転車に記録されたデータが一定必要となる。
- ・ 現在、レベル3では自賠責保険において、事故原因の究明を目的として自動車メーカーから自動運転車に記録されたデータを保険会社に提供してもらうスキームの構築を進めている。事故状況を把握するためのデータ提供を受けられる協力体制がレベル4以上でも構築できれば、迅速な保険金支払い（迅速な被害者救済の確保）が可能と考える。
- ・ 全件事故に関する調査を実施しないと欠陥の有無を判断できない場合には、その分被害者救済に時間を要することになる。欠陥の有無を一定のガイドラインにより簡易的に判断ができ、判断が悩ましいもののみ事故に関する調査を行う等軽重をつけないと、迅速な被害者救済に向けた保険金支払いの実務も回らないのではないかと。
- ・ なお、任意自動車保険会社における従来の対人賠償・対物賠償責任保険は、被保険者に法律上の損害賠償責任が生じた場合を補償対象としていたが、近年は「被害者救済費用特約（特約名称は会社により差異あり）」を提供しており、自動運転時の事故で被保険者（自動運転車両の所有者等）に法律上の損害賠償責任がなかったと認められた場合に、被害者に生じた損害の額を費用保険として補償対象とすることで、迅速な被害者救済に寄与している。

民事責任と被害の迅速な回復に向けた損保協会意見

■迅速な被害者補償を実現するためのアイデアに関する評価

・提示された案に関する損保協会の理解や疑問点、被害者救済の観点から見た評価は以下のとおり。

案	案の理解・疑問点	被害者救済の観点での評価
①運行供用者責任を廃止または過失責任化し、その代わりに製造物責任の欠陥の証明責任を転換	<ul style="list-style-type: none">・一次的な責任主体を従来の運行供用者からメーカーに移行し、立証責任をメーカーに課すことで自賠同様の被害者保護を図る案と理解。* 自動運転のレベルで責任の整理が変わるよう自賠法、PL法を改正するのか	<ul style="list-style-type: none">×従来の自動車保険によるきめ細やかな対応（示談代行サービス・病院への連絡等）ができなくなるため、被害者側の事故時の対応に現行対比で負担が増える可能性あり。×欠陥有無の判断に時間がかかり、迅速性が担保されない可能性がある。
②運行供用者・メーカーのいずれも免責し、メーカー拠出による公的補償基金制度を導入	<ul style="list-style-type: none">・自動運転車が与えた損害は、一律で公的補償基金制度で救済するというのか。（過失無し/欠陥無しのケースのみ？）以下が疑問点。* 定額か実損か。実損の場合、損害査定をどのように実施するか* 損害を受けた場合、被害者側の落ち度は考慮しないか* メーカーが出資する額をどのように決めるのか	<ul style="list-style-type: none">×支払いの時期に遅れが生じる。（保険会社は加害者側の立場で、被害者への迅速な保険金支払いを提供）△制度内容により、現行の被害者救済が後退する可能性がある。（自賠責を超えた範囲の補償でなければ、被害者救済は後退すると思われる）
③現行法を維持した上で、運行供用者→メーカーの求償の実効性を確保するための方策を導入	<ul style="list-style-type: none">・国土交通省の整理と同様の案と理解。・運行供用者の納得感だが、運行供用者には運転者の選任監督義務がある。所有者・使用者には運行利益・運行支配があり、運行供用者責任は生じると考えられるため、納得を得られないことは無い想定。・また、自動運転の効果として事故減少が想定されるとともに、自動車メーカーと保険会社の協力体制が構築されることで、保険料負担は減少し、より適正化する想定。	<ul style="list-style-type: none">○現行から後退感はない。★事前的・一般的アプローチを採った場合、人間の運転者なら過失ありとして責任を負う態様の運行によって被害を被った者が、誰にも責任追及できなくなるときの保障の検討が必要。★注意義務含む免責3要件の具体的なケースを踏まえた詳細な検討が必要。

■物損は、被害者側の損害保険加入に期待するか

- ・現行でも、加害者不明の損害に対して、被害者側は車両保険などで一定の自衛策を講じられている。
- ・人損と物損の法的な整理が現状異なる状況であることも踏まえ、物損に関する法的な責任を明確にしつつ、加害者側の保険で対応することも考えられる。なお、これまでの整理との整合も踏まえ、慎重に検討していく必要がある。

民事責任と被害の迅速な回復に向けた損保協会意見

■（参考）被害者救済費用特約（特約名称は会社により差異あり）について

- ・ 自動運転中のドライバーに法律上の責任がない場合においては本特約により補償可能。

区分	保険種目	従来	被害者救済費用特約
他人の損害	対人賠償責任保険	×	○
	対物賠償責任保険	×	○
自身の損害	人身傷害保険	○	
	車両保険	○	

<被害者救済費用特約における関係図>

