

自動運転における損害賠償責任と保険

2020年3月4日

目次

- 1 はじめに…p.1
- 2 自動運転レベルとは…p.2
- 3 自動車事故における損害賠償責任と保険…p.3
- 4 自動運転における損害賠償責任と保険…p.5
- 5 まとめ…p.6

【参考】自動運転による死亡事故事例…p.7

※1 自動運転等にかかる日本政府の戦略を示した「官民 ITS・構想ロードマップ」では、自動運転の実現により期待される効用として次のようなものが掲げられています。

- ・交通事故の削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減（道路交通社会の抱える課題の解決）
- ・運転の快適性向上、高齢者等の移動支援（移動にかかる社会課題への新手段提供）
- ・産業競争力の強化、関連産業の生産性向上

※2 生活者アンケート調査

- ・対象年齢：20～60代男女
- ・標本数：1,000
- ・調査実施期間：2016年2月

※3 レベル5の自動運転（レベルの詳細は後掲「自動運転レベルの概要」（p.2））

※4 社会受容性向上策の有効性調査

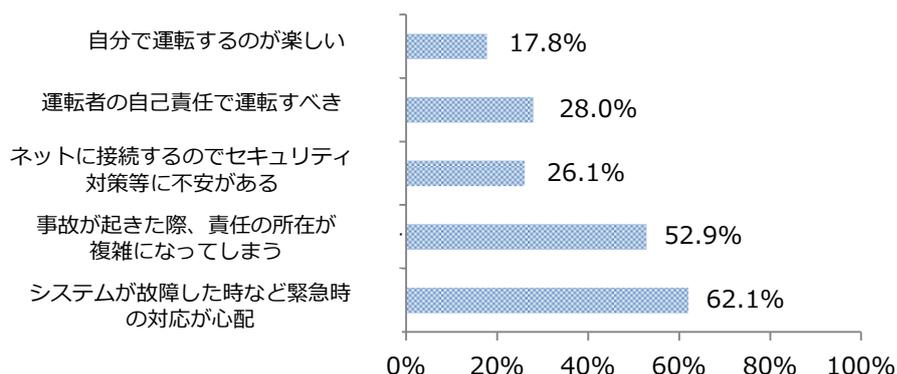
- ・対象年齢：20～70代男女
- ・標本数：900
- ・調査実施期間：2018年3月

1. はじめに

自動運転車の普及は、自動車事故の削減や交通渋滞の緩和等、様々な社会的問題の解決策として期待されています※1。

一方で、自動運転に不安を抱く人も少なくありません。総務省の自動運転に関する意識調査※2によれば、「システムが故障したときなど緊急時の対応が心配」であることや、「事故が起きた際、責任の所在が複雑になってしまう」との意見を半数以上の方が挙げています。

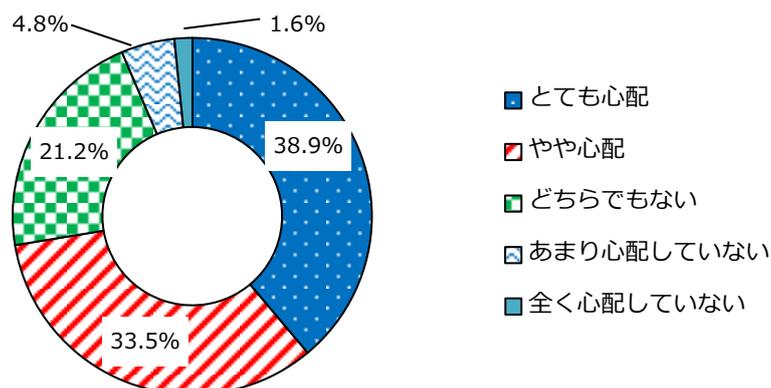
自動運転※3のデメリット・利用しない理由



（出典）総務省 [2016] をもとに作成

このうち、自動運転による事故が発生した場合の責任の所在については、新エネルギー・産業技術総合開発機構が外部委託した意識調査※4において、「とても心配」「やや心配」と不安視する方が7割以上を占めています。

自動運転における責任の所在に関する不安



（出典）新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO) [2018] をもとに作成

そこで、以下ではまず自動運転とは何か、いつ頃どのような技術が国内で実用化される見込みなのかをみていきます。そして、自動車事故に関する現行の「責任の所在」とその損害を補償する「保険」の内容を整理したうえで、それが自動運転の場合にどうなるのかをみていきましょう。

2. 自動運転レベルとは

ひとくちに「自動運転」といっても、技術のレベルによっていくつかの段階に分けられます。日本を含めた多くの国では、自動運転を次の複数のレベルに分類しています。このうち、レベル1・2の「自動運転」技術は、ドライバーが責任をもって安全運転を行うことを前提とした「運転支援」技術に留まることに注意が必要です。

自動運転レベルの概要

レベル	概要
レベル0 運転支援・自動化なし	[対応主体：ドライバー] ・ドライバーがすべての運転に関する動作等を実施
レベル1 運転支援	[対応主体：ドライバー] ・システムが縦・横方向のいずれかの車両制御を限定領域※のもとで実施 (例：追突や衝突するおそれがある場合に自動でブレーキを制御 等)
レベル2 部分運転自動化	[対応主体：ドライバー] ・システムは縦・横方向両方の車両制御を限定領域のもとで実施 (例：車線を維持しながら前を走る自動車を追走 等)
レベル3 条件付運転自動化	[対応主体：システム（状況によりドライバー）] ・限定領域のもとでシステムが運転 ・システム異常時等の緊急時にはシステムからの要請に応じてドライバーが運転を引き継ぐ (例：高速道路に限定した自動運転 等)
レベル4 高度運転自動化	[対応主体：システム] ・限定領域のもとでシステムが運転 ・システム異常時等の緊急時もシステムが対応 (例：高速道路に限定した完全自動運転 等 システム異常時等の緊急時には路肩に自動で停車)
レベル5 完全運転自動化	[対応主体：システム] ・すべての条件のもとでシステムが運転

※ 自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件のことで、「道路の種類（高速道路等）」「速度」「時間帯」等が想定されています。

(出典) 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 [2019] をもとに作成

これまでのところレベル2に該当する機能の一部はすでに実用化されており、政府は今後の自動運転システムの市場化やサービスの実現が期待される時期を次のとおり提示しています。

自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期

	レベル	実現が見込まれる自動運転技術の例	市場化等が期待される時期
※1 高速道路（入口ランプウェイから出口ランプウェイまで）における自動運転モード機能を有するシステム。自動運転モード中もドライバーが安全運転にかかる監視・対応を行う主体となりますが、走行状況等について、システムからの通知機能があります。	レベル2	準自動パイロット※1	2020年まで※2
	レベル3	自動パイロット※3	2020年目途
	レベル4	高速道路での完全自動運転	2025年目途
※2 準自動パイロットを搭載した自動車ですでに複数の自動車メーカーから販売されています。	レベル2以上	高速道路でのトラックの後続車有人隊列走行	2021年まで
		高速道路でのトラックの後続車無人隊列走行	2022年以降
	レベル4	高速道路でのトラックの完全自動運転	2025年以降
※3 高速道路等の限定領域での自動運転モード機能を有するシステム。自動運転モード中はシステムがすべての運転タスクを実施しますが、システムからの要請に応じて、ドライバーが運転タスクを引き継ぎます。	レベル4	限定地域での無人自動運転移動サービス	2020年まで
	レベル2以上	高速道路でのバスの自動運転	2022年以降

(出典) 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 [2019] をもとに作成

3. 自動車事故における損害賠償責任と保険

自動運転を対象とした損害賠償責任等の検討・対応状況をみていく前に、自動車事故が発生した場合の現行の責任の所在や、その損害を補償する保険について紹介します。

(1) 自動車事故における損害賠償責任

自動車事故により他人（ヒト）を死傷させたり、他人のモノを壊した場合、損害賠償責任（民事上の責任）が問われる可能性があります
 ※4. 損害賠償責任は複数の法律に基づき規定されており、「ヒト」に対する賠償と「モノ」に対する賠償とで原則として責任の所在が異なります。

「ヒト」に対する賠償の場合、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」）に基づき、原則として自動車の保有者等の「運行供用者」に損害賠償責任が生じます※5。迅速な被害者救済を目的とする自賠法では、加害者の故意や過失により損害が生じたことを被害者が証明する必要はありません※6。

一方、「モノ」に対する賠償の場合、民法に基づき加害者に損害賠償責任が生じます。また、「ヒト」に対する賠償の場合と異なり、加害者の故意や過失により損害が生じたことを被害者自身が証明しなければなりません。

自動車事故における現行の損害賠償責任等

	ヒトに対する賠償	モノに対する賠償
責任の所在	運行供用者（原則）	加害者
根拠法	自賠法（原則）	民法
被害者による証明	不要	必要

※4 このほか、危険運転致死傷罪等といった「刑事上の責任」や、免許停止等の行政処分といった「行政上の責任」が生じる可能性もあります。

※5 運行供用者の損害賠償責任が免じられるのは、以下のすべてを証明した場合に限られます。

- ・自己および運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと
- ・被害者または運転者以外の第三者に故意または過失があったこと
- ・自動車の構造上の欠陥または機能の障害がなかつたこと

※6 民法上の損害賠償責任については、加害者の故意・過失により損害が生じたことを被害者自身が証明しなければなりません。

※1 国土交通省 [2018] p.4

※2 「ヒト」に対する賠償の場合、自賠法に基づき「運行供用者」にも損害賠償責任が生じ得ます。

リンク先

自賠責保険、自動車保険について詳しく知りたい方は以下のリンク先をご覧ください。

→自動車保険の概況

自賠責保険と損保料率機構

被害者救済を目的とした自賠責保険では、公正かつ適正な保険金の支払を迅速に行うため、当機構が損害調査を行っており、同調査で収集したデータ等を使用して契約者の支払う保険料（基準料率）を算出しています。

政府による被害者救済制度

加害車両が自賠責保険に加入していない「無保険車」である場合や、加害車両が特定できないひき逃げ事故や盗難車による事故の場合、自動車事故の被害者は運行供用者責任に基づく損害賠償を請求することができません。このような被害者を救済するため、政府の自動車損害賠償保障事業により被害者への補償が行われます。なお、盗難車による事故の場合、自動車の管理について保有者の落ち度があるときに、保有者の損害賠償責任が問われます。

※3 自賠責保険では、支払われる保険金の上限額が下表のとおり定められています。

損害の内容	支払限度額
死亡による損害	3,000 万円
後遺障害による損害	後遺障害の程度により 75~4,000 万円
傷害による損害	120 万円

※4 具体的な補償内容は保険会社の商品や契約内容により異なります。一方、加入が強制されている自賠責保険の補償内容は各社とも同一となっています。

※5 損害賠償責任額が自賠責保険の支払限度額を上回る場合のほか、自賠法上の損害賠償責任が認められないものの、民法上の損害賠償責任が認められる場合に保険金が支払われます。

なお、自動車事故はドライバーの不注意に起因するケースが大半とされますが※1、仮にクルマの「構造上の欠陥」による事故が生じた場合には、製造物責任法に基づき自動車メーカー等に損害賠償責任が生じ得ます。この場合、自動車事故の被害者自身がクルマに「構造上の欠陥」があったことを証明する必要があります※2。

(2) クルマに関する保険の補償内容

前述のような自動車事故に関する損害賠償責任に対する備えの一つとして保険があります。

クルマに関する保険は「自賠責保険」と「自動車保険」に大別され、自賠責保険が自賠法に基づき契約が義務付けられている強制保険であるのに対し、自動車保険は任意に契約することができる保険です。



自賠責保険の補償内容

自賠責保険では、自動車事故で他人を死傷させ、損害賠償責任を負う場合に、自賠法に基づき定められた支払基準に則って一定の限度額まで保険金が支払われます※3。

自動車保険の補償内容

自動車保険は、下表のとおり損害の種類に応じた様々な保険で構成されます。これらの保険を組み合わせることで、自賠責保険では補償されない部分を補償することができます※4。例えば、他人を死傷させて損害賠償責任を負った場合、上記のとおり自賠責保険で補償されますが、賠償責任額が自賠責保険の支払限度額を上回る場合、その不足分が対人賠償責任保険で補償されます。そのほか、他人のモノを壊した場合やご自身のクルマが壊れた場合等、自賠責保険では補償されない部分は自動車保険に加入することで補償されます。

補償の対象	ヒト	モノ
他人への損害賠償	他人を死傷させた場合 対人賠償責任保険※5	他人のモノを壊した場合 対物賠償責任保険
ご自身の補償	ご自身や搭乗者が死傷した場合 人身傷害保険 搭乗者傷害保険 等	ご自身のクルマが壊れた場合 車両保険

4. 自動運転における損害賠償責任と保険

現状、多くの自動車事故はドライバーの不注意に起因しており、責任の所在は自賠法等で明確化されています。しかしながら、自動運転技術の高度化に伴いドライバー以外を原因とする事故が増加することで、将来的に責任関係が複雑化する可能性があります※1。

そこで、以下では自動運転による事故が発生した場合の損害賠償責任や、被害者の損害を補償する保険の検討・対応状況を紹介します。

(1) 自賠責保険と運行供用者責任※2

国土交通省に設置された「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」では、従来の自賠法における考え方を踏襲したうえで、レベル0～4の自動車が混在する当面の過渡期（～2025年頃）の対応を次のとおり整理しています※3。

自動運転システムの欠陥を原因とする事故

自動車事故の被害者に対する迅速な救済を引き続き確保するため、自動運転システムを搭載したクルマの構造上の欠陥や機能の障害を原因とした事故についても、自賠法に基づき損害賠償責任を運行供用者に負わせることとし、従来どおり自賠責保険から支払いが行われます※4。

外部情報の誤りを原因とする事故

自動運転システムは、地図情報やインフラ情報等、外部から入手した情報を活用しながらクルマを走行することが想定されています。そのため、外部情報に誤りがあった場合も想定した安全なクルマづくりを促す観点から、このような安全性が確保されていないクルマは「構造上の欠陥または機能の障害」を有する可能性があるとしてされています。この場合、運行供用者が損害賠償責任を負うこととなり、自賠責保険から支払いが行われます。なお、「構造上の欠陥または機能の障害」により損害が生じたことを被害者が証明する必要はありません。

ハッキングを原因とする事故

悪意をもった第三者によるハッキングを原因とした事故については、盗難車による事故と同様に、政府保障事業※5により対応することが妥当とされています。ただし、自動車の保有者がセキュリティ対策に必要なソフトウェアのアップデートを怠っていた場合等は、保有者の損害賠償責任が追及される可能性もあります。

- ※1 レベル3以上の自動運転による事故の場合、事故原因の究明に時間を要することが想定されます。そのため、自動運転車にシステムの作動状態を記録する装置（作動状態記録装置）の搭載を義務付けたうえで、同装置を搭載していない自動運転車の使用を禁じる内容等を盛り込んだ改正道路運送車両法および改正道路交通法が2019年5月に成立しています。
- ※2 本項の内容は国土交通省「2018」を参考にしています。
- ※3 自賠法上の責任に限定した整理であり、任意の自動車保険（対物賠償）の根拠となる民法上の責任や、製造物責任法等は対象に含まれません。
- ※4 このような整理を踏まえ、保険会社から自動車メーカー等に対して事後的に求償を行う仕組みの検討が進められています。

※5 前掲「政府による被害者救済制度」(p.4) 参照

※1 本項の内容は（一社）日本損害保険協会
[2018] を参考にしています。

※2 事故発生後、損害賠償責任が運転者に認められた場合は、対人・対物賠償責任保険での対応となります。

※3 保険会社により名称等は異なりますが、一般的に自動車保険（一部を除く）に自動付帯されます。

※4 このほか、一部の保険会社では、自動運転技術を活用した公道実証実験の事業者向けに、同実験に関するリスクを包括的にカバーする保険も販売しています。

（2）自動運転に対応した自動車保険※1

自動運転システムの欠陥やハッキングにより事故が発生した場合、ドライバー等の責任の有無が判明するまでには時間を要すると想定されることから、これまでの自動車保険では迅速な被害者救済を図ることができません。そのため、多くの保険会社では、事故発生当初に法律上の損害賠償責任が不明※2 または存在しない場合でも、被害者の損害を補償する保険（被害者救済費用等補償特約※3）を販売しています※4。

5. まとめ

以上のとおり、様々なレベルの自動運転技術を搭載したクルマが混在する当面の過渡期においても、被害者保護を目的とした現行自賠法の枠組み等の下、これまで同様の責任関係が引き続き維持される見込みです。また、安心・安全な自動運転社会の実現に向けて、保険会社も自動運転に対応した新たな補償を提供しており、ドライバーは安心して自動運転を利用することができる環境が構築されつつあります。

一方、将来的に完全運転自動化（レベル5）が実現した暁には、自動車の操縦に全く関与しない者に損害賠償責任を求めていくのかといった課題が生じ、現行とは全く異なる法的責任の枠組みが必要になる可能性もあります。自動運転技術の高度化等を踏まえた今後のさらなる検討の進展が望まれます。



自動運転技術の高度化に伴い、自動車事故の減少等が期待されますが、自動車事故が無くなるわけではありません。

自動車保険は、万が一事故が発生した際に事故の相手方や自分自身の被害を補償してくれるものです。必要な補償が得られるよう、適切な補償内容となっているか確認しましょう。

[参考] 自動運転による死亡事故事例

米国では自動運転による下記の死亡事故が発生しています。

米国における自動運転の死亡事故事例

	事故発生年月日	概要
事例①	2016年5月7日	テスラの自動運転車（レベル2）がフロリダ州の幹線道路を走行中に、交差点で大型トレーラーに側面衝突し、自動運転車のドライバーが死亡
事例②	2018年3月18日	ウーバーの自動運転車（レベル不明）がアリゾナ州での公道試験走行中に、車道を横断していた歩行者に衝突し、歩行者が死亡
事例③	2018年3月23日	テスラの自動運転車（レベル2）がカリフォルニア州の高速道路を走行中に中央分離帯に衝突し、自動運転車のドライバーが死亡

仮にこのような事故が日本で発生した場合、その原因に関わらず、原則としてヒトに対する損害賠償責任は運行供用者が負うこととなります。

したがって上記3事例のうち、仮に事例②と同様の事故が日本で発生した場合には、歩行者（被害者）に対して自賠責保険による補償がされる可能性が高いと考えられます。なお、自賠責保険は他人を死傷させた場合の損害賠償責任を補償する保険であるため、ドライバー自身が死亡した事例①および③は自賠責保険の対象とはなりません※1。

このようなドライバー自身の損害を含め、自賠責保険では補償されない損害は自動車保険により補償されます。

※1 このほか、クルマの構造上の欠陥による事故と認められる場合には、製造物責任法に基づき自動車メーカー等に損害賠償責任が生じ得ます。

自動運転による事故へ適用される可能性のある自動車保険

補償の対象	ヒト	モノ
他人への補償※2	他人を死傷させた場合 対人賠償責任保険 被害者救済費用等補償特約	他人のモノを壊した場合 対物賠償責任保険 被害者救済費用等補償特約
ご自身の補償	ご自身や搭乗者が死傷した場合 人身傷害保険 搭乗者傷害保険 等	ご自身のクルマが壊れた場合 車両保険

※2 前掲「4. (2) 自動運転に対応した自動車保険」(p.6) 参照

出典

- (一社) 日本損害保険協会 [2018] 「自動運転に関する損害保険業界の取り組みについて」 2018 年 2 月、
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/detakatsuyokiban/seidoseibi_subwg/dai3/siryu1-3.pdf
- 川北カ (編) [2018] 『これだけは知っておきたい損害保険』 保険毎日新聞社、2019 年 3 月
- 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 [2019] 「官民 ITS 構想・ロードマップ 2019」 2019 年 6 月、
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20190607/siryu9.pdf>
- 国土交通省 [2018] 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」 2018 年 3 月、
<http://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>
- 新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO) [2018] 『『戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 自動走行システム/大規模実証実験/社会の受容性に関する総合調査』平成 29 年度委託業務成果報告書 (本編)』 2018 年 3 月、
http://www.sip-adus.go.jp/file/161_s.pdf
- 損害保険料率算出機構 [2018] 「自動車保険の概況」 2018 年 3 月、
https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2018.pdf
- 総務省 [2016] 『平成 28 年版 情報通信白書』 2016 年 2 月
- National Transportation Safety Board [2017] , “Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida May 7, 2016,” 2017 年 9 月、
<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAR1702.pdf>
- National Transportation Safety Board [2019] , “Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian Tempe, Arizona March 18, 2018 HWY18MH010” 2019 年 11 月、
<https://www.nts.gov/news/events/Documents/2019-HWY18MH010-BMG-abstract.pdf>
- National Transportation Safety Board [2019] , “Safety Recommendation Report Addressing Systemic Problems Related to the Timely Repair of Traffic Safety Hardware in California,” 2019 年 8 月、
<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HSR1901.pdf>