

# 自動運転と被保険者の主観的危険除外

竹 濱 修\*

## 目 次

- I はじめに
- II 自動車保険の場合
  - 1 現行自動車保険約款の規定
  - 2 SAE レベル1～2の段階
  - 3 道路運送車両法・道路交通法の2019年改正
    - (1) 序説
    - (2) 道路運送車両法の改正
    - (3) 道路交通法の改正
  - 4 レベル3の段階
    - (1) 序説
    - (2) 故意の場合
    - (3) 重過失の場合
  - 5 レベル4について
- III おわりに

## I はじめに

自動運転車の事故における民事責任のあり方について、わが国でも、公的、私的にこれまで相当に検討が重ねられている。それは、自動運転になっても人間の何らかの過失等により事故が発生することを想定して、自動車損害賠償保障法3条や製造物責任法3条、民法709条、715条を責任根拠とするものが主流である<sup>1)</sup>。この損害賠償責任は、人身損害など高額に及ぶ

---

\* たけはま・おさむ 立命館大学法学部教授

1) 一般社団法人・日本損害保険協会・ニューリスクPT「自動運転の法的課題」(2016)

ことが考えられ、現在と同様に、自動車保険等の保険制度によってその履行が担保されることが想定される。もちろん、自動運転の技術レベルにもよってその様相は大きく異なる。その技術レベルについては、アメリカ自動車技術会(Society of Automotive Engineers=SAE)のJ3016 Internationalおよびその日本語参考訳であるJASO TP 18004の5段階分類(自動運転化のない段階をレベル0とされているので、これを含めると6段階)が用いられ、検討されることが通例である<sup>2)</sup>。以下、各レベルの概念はこれによる。

本稿は、一般車と自動運転車が両方とも公道上を走行する混在交通において、主として現行の自動車保険により被保険者<sup>3)</sup>の自損事故の補償や損害賠償責任の履行が担保される段階を想定し、保険契約法の観点から、従来、問題になることが多かった被保険者の主観的危険(とくに故意や重過失)およびモラル・ハザード(不正請求事案)が自動運転において相当に減

---

ㄨ年)、平成29年度経済産業省・国土交通省委託事業「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究 報告書」(テクノバ 2018年)18頁以下(これは国家賠償法も含めている)、国土交通省自動車局「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)、藤田友敬編『自動運転と法』(有斐閣 2018年)127頁以下の藤田友敬、窪田充見、佐野誠、小塚荘一郎各氏の論文、後藤元「自動運転車と民事責任」弥永真生・穴戸常寿編『ロボット・AIと法』(有斐閣 2018年)167頁以下、浦川道太郎「自動運転における民事責任のあり方」法律のひろば71巻7号(2018年)21頁以下、窪田充見「自動運転に関する現状と課題①——民事責任の観点から」同誌73巻2号(2020年)18頁以下等。

2) 政府の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「自動運転に係る制度整備大綱」(2018年)6頁(以下、「制度整備大綱」という)、同「官民ITS 構想・ロードマップ2020」(2020年)23頁、国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」(2018年)2頁、池田裕輔「自動運転にかかる法制度の検討の現況」藤田編・前掲注1)書20-22頁等。

3) 被保険者としては、自動車の運行供用者、運転者、搭乗者など現在の自動車損害賠償保障法に基づく自動車損害賠償責任保険(以下、自賠責保険という)や任意自動車保険の被保険者がまず想定されるが、それだけでなく、製造物責任保険では、自動車メーカー等も被保険者となる。今後は、自動運転に関わる関係者でプログラミングをする者など現在よりも広い範囲の関係者が事故の法的責任を負うことがありうるので、それらの者の責任をカバーする保険契約の被保険者もここでいう被保険者に含むことになりうる。しかし、本稿では、当面、現在の自賠責保険・任意自動車保険における被保険者と、その保険者に対して損害賠償請求を行う被害者とを主たる考察対象とする。

少しまたは抑止されることを予想しつつも、なお起こり得るとしたら、どのような形、場合が考えられるのか、その対処の仕方を含め、今後の方向性を考察しようとするものである。保険契約として被保険者の著しい高度の危険、とくに被保険者の故意・重過失はやはり引き受けきれないリスク部分が自動運転の段階にあっても存在しうるのでないかと思われるからである。それは、被保険者にとっては保険保護のない部分である。故意の事故は、保険者側が故意の立証を含んで適切に対応できるかが問題になるが、重過失の事故については被保険者側にとってカバーがない問題になる。本稿は、自動車に乗車している者がおよそ運転者としての機能を持つことがない SAE 5、レベル 5 といわれる完全運転自動化の場合ではなく、個人の自家用車において自動運転装置を利用する高度に自動化された SAE 3～4、レベル 3～4 の場合を対象として、主として任意自動車保険の場合について考察する。製造物責任保険の場合には、被保険者がメーカー等になり、一般の自動車保険によるカバーとは異なる特別の考慮を要する部分があるため、別途の検討を要する。この考察は別の機会を得たい。

## II 自動車保険の場合

### 1 現行自動車保険約款の規定

現行の任意自動車保険の普通保険約款における被保険者の主観的危険に関する典型的な規定は、次のように被保険者の故意または重大な過失による事故損害を保険者免責としている。

#### (1) 対人・対物賠償責任条項（責任保険）

ア) 保険契約者、被保険者またはこれらの者の法定代理人の故意

イ) 保険契約者が法人である場合は、その理事、取締役または法人の業務を執行するその他の機関の故意

(2) 人身傷害条項 (人身傷害保険)

ア) 被保険者の故意または重大な過失によってその本人に発生した傷害による損害

イ) 保険金を受け取るべき者の故意または重大な過失によって発生した傷害による損害についてその者が受け取るべき金額

(3) 車両条項 (車両保険)

次の者の故意または重大な過失による車両損害

ア) 保険契約者、被保険者または保険金額を受け取るべき者 (これらの者が法人である場合は、その理事、取締役または法人の業務を執行するその他の機関)

イ) 所有権留保条項付売買契約に基づく契約車の買主または1年以上を期間とする賃借契約に基づく契約車の借主

ウ) ア) とイ) に定める者の法定代理人

エ) ア) とイ) に定める者の業務に従事中の使用人

オ) ア) とイ) に定める者の父母、配偶者または子

## 2 SAE レベル1～2の段階

運転支援 (レベル1)<sup>4)</sup>ないし部分運転自動化 (レベル2)<sup>5)</sup>は、基本的に運転者が自動車をコントロールしており<sup>6)</sup>、自動運転のシステムに頼ることは多くない。レベル2においても運転者が危険の認知・判断とそれらに対応するための運転環境の監視ならびに危険に対する対応の実施・行動をするので、自動運転システムを監視することが期待されている<sup>7)</sup>。したがって、この技術レベルでは、これまでの被保険者の主観的危険あるいは

---

4) レベル1の運転支援は、「システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行」するものである。

5) レベル2の部分運転自動化は、「システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行」するものである。

6) いずれも、安全運転に係る監視・対応主体は、運転者である。

7) 池田・前掲注2)論文20-21頁参照。

モラル・ハザード事案の減少ないし抑止効果は非常に大きいとまでは考えにくい。もっとも、自動運転技術に伴ってドライブレコーダー等の運転走行記録装置が装備されることを想定すると、これによって不自然な運転走行が確認し易くなることが予想され、この面からモラル・ハザード事案の抑止効果は生じ得るであろう。このレベルでは、法的には、現行の自動車保険約款の従来の解釈適用が概ねそのままの形で妥当するものと考えられるが、SAE 3、レベル 3 相当の自動運転車については、技術的に相当に異なる高い水準になるので、被保険者の主観的危険やモラル・ハザード事案への対応に影響があると思われる。この部分について、レベル 3 の自動運転車を想定した道路運送車両法および道路交通法の 2019 年改正を見ておこう。

### 3 道路運送車両法・道路交通法の 2019 年改正

#### (1) 序説

自動運転における被保険者の主観的危険を検討する前提として、自動運転の法規制において、とくに被保険者の故意・重過失を判断するに当たって、その証拠確保の仕組みや判断基準となる注意義務の内容が重要になる。これに関しては、2019 年の道路運送車両法および道路交通法の改正が当面レベル 3 を想定していることは確認しておく必要がある<sup>8)</sup>。以下では、その内容を概観し、そのうえで、レベル 3 と 4 に分けて考察する。

#### (2) 道路運送車両法の改正<sup>9)</sup>

本改正は、自動運転の実現への対応等を目的として行われたものである

---

8) 政府の方針としては、上記注 2) のロードマップは、2020 年に① 高速道路での自動運転可能な自動車（レベル 3）の市場化、② 限定地域（過疎地等）での無人自動運転移動サービスの提供を実現するとともに、③ 2025 年を目途に高速道路でのレベル 4 の自動運転システムの市場化、物流での自動運転システムの導入普及、限定地域での無人自動運転移動サービスの全国普及等を目指すとしている。

9) 道路運送車両法のこの改正を説明するものとして、佐藤典仁①「自動運転の実現にメ

が<sup>10)</sup>、本稿との関係では、とくに自動運転技術のレベル3以上(ただし、レベル5は改正案の対象外)<sup>11)</sup>に対応するため、その自動運転車の安全性確保に必要な規定の整備が行われた部分が重要である。

同法は、自動運行装置の安全性を確保するため、安全・環境面での最低限度の技術基準である「道路運送車両の保安基準」として41条1項において「自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。」とし、同項20号に「自動運行装置」と定めた。この「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をいう。」(41条2項)

これを受けて、「道路運送車両の保安基準」国土交通省令67号(令和2年同省令78号による改正。令和2年9月25日)の48条(自動運行装置)は、自動車には自動運行装置を備えることができるとし(1項)、同条2項で「自動

---

↘ に向けた道路運送車両法および道路交通法の改正の概要」NBL 1149号(2019年)4頁以下、同②「自動運転の実現に向けた道路運送車両法・道路交通法の改正について」交通法研究48号(2020年)119頁以下、今井猛嘉「自動運転制度実現に向けた動向」法律のひろば73巻2号(2020年)44-45頁、国土交通省自動車局総務課「自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図る 設計・製造から使用の各過程で安全性を一体的に確保」時の法令2098号(2020年)11頁以下、金岡京子「自動運転と対物賠償責任保険——ドイツ法との比較法的研究——」保険学雑誌651号(2020年)28-33頁参照。

10) 本改正案全体の趣旨および内容については、山越伸浩①「自動運転の実現等に向けた道路運送車両法改正案」立法と調査412号(2019年)116頁以下、同②「道路運送車両法改正案の国会論議——自動運転等の実現に向けた施策に関する取組——」同誌414号(2019年)76頁以下を参照。

11) 山越・前掲注10)②論文77頁。

運行装置を備える自動車は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合しなければならない。」とし、3項が「法75条の3第1項の規定によりその型式について指定を受ける自動走行装置は、当該装置を備える自動車を前項の基準に適合させるものでなければならない。」とする。

これを具体化したのが「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」（令和2年（2020年）4月1日。以下、「保安基準告示」という）で、（自動運行装置）72条の2、150条の2が詳細を定める。その大枠は、①「走行環境条件」内で自動運転車の搭乗者、歩行者や他者に危険を及ぼすおそれがないこと、②「走行環境条件」外で自動運転装置が作動しないこと、③「走行環境条件」から外れる場合には運転者に運転引継ぎの警報を発し、引き継がれないときには安全に停止することなどである<sup>12)</sup>。「走行環境条件」とは、自動運転の安全性を担保するため、その性能に応じ、自動運行装置が使用可能となる速度、ルート、天候、時間などのことであり<sup>13)</sup>、これまで運行設計領域または設計限定領域と訳されてきた ODD (Operational Design Domain)<sup>14)</sup>に相当するものである<sup>15)</sup>。

とくに、上記③の走行環境条件から外れる場合など、自動運行装置の作動継続が困難な場合に、レベル3の自動運転車においては運転者が運転を引き継ぐことになる。その際の安全性を担保する基準が、国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」（平成30年（2018年）9月。以下、「安全技術ガイドライン」という）において示されていたが、これが現在は、保安基準告示の内容になっている。具体的には、自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合には、事前に十分な時間的余裕を

---

12) 山越・前掲注10)②論文79頁。

13) 山越・前掲注10)②論文79頁注14。

14) たとえば、国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」（2018年9月）4頁、明治大学自動運転社会総合研究所監修・中山幸二・中林真理子・柳川鋭士・柴山将一編『自動運転と社会変革 法と保険』（商事法務 2019年）5頁〔柴山〕。

15) 今井・前掲注9)44頁。

もって、運転者に対し運転操作を促す警報を発し、その警報は、運転者による引継ぎが行われた場合かまたはリスク最小化制御が作動した場合にのみ終了する。この場合、リスク最小化制御により車両が安全に停止する。自動運行装置またはリスク最小化制御が作動中は、他の交通または障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止するまたは衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動する。自動運行装置の作動中、運転者が警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者がその状態にない場合には、その旨を運転者に警報し、運転者がその警報に従って運転できる状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するなどが基準とされている<sup>16)</sup>。

このような基準通りに自動運転車の装置が機能すれば、被保険者の主観的危険が相当に減少させられると見られる。これに加えて、それでも事故が発生した場合の原因究明および再発防止に資する基準として、自動運行装置の保安基準において自動運行装置の作動状態をデータで記録する装置(走行記録装置)の搭載が義務付けられることから、その記録データが事故原因の究明等に活用される。保安基準告示72条の2第15号、150条の2第1項15号は、自動運行装置に備える作動状態記録装置(自動運行装置の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いう)が別添123「作動状態記録装置の技術基準」に定める基準に適合するものであることを要求している。この基準によれば、作動状態記録装置は、自動運行装置の作動状況が別の状況に変化した時刻、引継ぎ要求が発せられた時刻、リスク最小化制御の開始時刻、運転者が自動運行装置作動状態から自身の操作によ

---

16) 運転が引き継がれるまでシステムが責任をもって縮退運転を継続し、もし引継ぎがなされないときは自力で停止することを要求していることになるので、安全要件として高度な水準であると評価される(中山幸二「車の自動運転をめぐる法整備の動向と課題」自動車技術73巻3号(2019年)51頁)。これに加えて、高速道路等における自動運転に関して、別添122「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」がさらに詳細な基準を定めている。当面、2020年に実用化が目指されていたレベル3の自動運転は高速道路においてである点は、前掲注8)参照。



り車両を制御した時刻、運転者が対応可能でない状態となった時刻、自動運行装置が故障のおそれのある状態となった時刻を記録し、6カ月間または2500回を超えてこれらの情報を記録するまでの間の保存が要求されている。これらのデータは、市販の手段等により衝撃を受けた後でも取得でき、かつ改ざん防止の設計等により保護されていることが求められている。

### （3）道路交通法の改正

道路交通法（以下「道交法」という）の改正もレベル3による自動運転走行を可能にする趣旨である<sup>17)</sup>。同法2条13号の2が自動運行装置につき「道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条第1項第20号に規定する自動運行装置をいう。」と定義し、同項17号が運転の定義として「道路において車両又は路面電車（以下「車両等」という。）をその本来の用い方に従って用いること（自動運行装置を使用する場合を含む。）」と定めた。これにより、自動運行装置を使用する場合が同法にいう「運転」に含まれることとなった。

そのうえで、この自動運行装置を使用する自動運転車を運転する者の義務が整備された。これはレベル3相当の技術による自動運転車において運転者は自然人であるという前提のもとに基本的義務である安全運転義務（70条）が課されているが、その履行態様がレベル3相当の自動運転技術に合わせて修正されている<sup>18)</sup>。

---

17) 佐藤・前掲注9)②論文9頁、佐竹花々実「法令解説 自動運転の実用化に対応した既定の整備」時の法令2098号（2020年）6頁。

18) 今井・前掲注9)論文45頁。佐藤・前掲注9)①論文9頁は、今回の道交法改正がレベル3の自動運転を対象とするものであり、レベル4は対象外であると明確に述べられている。また、佐藤・前掲注9)②論文121頁は、レベル3はあくまでドライバーがいることを前提とした自動運転であるとする。緒方延泰・嶋寺基「自動運転をめぐる規制上の問題」藤田編・前掲注1)書117頁は、システムから急に介入要求がされたとき、運転者は運転から離れた状態であっても状況を即座に把握し、適切な対応をとることが要求され、運転時以上に難しい状況下で危険回避をしなければならず、その安全運転義務等を完全に免除することが適切であるかは疑問であるといわれる。

具体的には、自動運行装置を備えている自動車の運転者は、その装置の使用条件（上述の道路運送車両法41条2項所定の条件＝走行環境条件）を満たさない場合には、その装置を使用して自動車を運転してはならない（道交法71条の4の2第1項。この違反は3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処せられる。道交法119条1項9号の3）が、走行環境条件下で自動運行装置を使用して運転中の運転者の遵守事項が部分的に緩和されている。自動運行装置を使用して運転する場合に、①当該自動車が整備不良車両に該当せず、②当該自動運行装置の使用条件を満たし、かつ③これら①②のいずれかに該当しなくなったときは、直ちにそれを認知するとともに、当該自動運行装置以外の装置を確実に操作できる状態にあることを要件にして、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、または当該自動車に取り付けられもしくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視することの禁止規定（同法71条5号の5）が適用されない（同法71条の4の2第2項）。すなわち、所定条件を満たす自動運転中には携帯電話による通話や自動車内のカーナビなどを注視してもよいことになる。これは、自動運行装置により安全運転が行われている限り、運転者はその注意義務が緩和される趣旨と解される<sup>19)</sup>。

しかし、走行環境条件が満たされなくなったときは、運転者は、自動運行装置から直ちにその運転を引き継ぐことが要求される。したがって、このような即時の引継ぎ運転が困難な状態で自動運行装置を使用することは許されていないと解されよう<sup>20)</sup>。車内での飲酒、睡眠、ゲーム・読書・その他作業等への集中によって運転の引継ぎ警報に気づかない状態になることは禁止されていると解される<sup>21)</sup>。運転者が過失により警報に気づかずにそのまま走行環境条件外で自動運行装置による運転をしたときも、10万円以下の罰金に処せられる（同法119条2項）。

---

19) 佐藤・前掲注9)②論文130頁、今井・前掲注9)論文45頁。

20) 今井・前掲注9)論文45頁、金岡・前掲注9)論文33頁。

21) 佐藤・前掲注9)①論文9-10頁。

このようなルールは、その問題の事態が生じていたかどうかを確認・証明する手段がなければ、およそ観念だけのことになってしまう。また、自動運転車の事故の原因究明のためには、事故前後の自動運行装置の作動状態を解析する必要性が高い<sup>22)</sup>。そこで、今回の改正道交法は、自動運行装置の作動状態の確認に必要な情報の記録および保存を義務づけ（63条の2の2）、警察官は運転者に対して記録の提示を求めることができるとしている（63条1項前段<sup>23)</sup>）。すなわち、「自動車の使用者その他自動車の装置の整備について責任を有する者又は運転者は、自動運行装置を備えている自動車で、作動状態記録装置により道路運送車両法第41条第2項に規定する作動状態の確認に必要な情報を正確に記録することができないものを運転させ、又は運転してはならない。」（63条の2の2第1項）と定める。この作動状態記録装置は、上述の道路運送車両の保安基準の細目を定める告示に合致するものでなければならず、その記録は、別添123「作動状態記録装置の技術基準」3.3.1.に規定する期間（6カ月間または情報記録後2500回を超えて所定の情報を記録するまでの期間）の保存が必要である（道路交通法施行規則9条の2）。

自動運行装置による運転中の運転者の状態については、上記保安基準告示72条の2第11号および150条の2第11号が、自動運行装置について、「自動運行装置の作動中、運転者が第3号の警報（運転者による引継ぎの警報＝筆者注）に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。」を要求している。この点は、前記「自動運転車の安全技術ガイドライン」がヒューマン・マシン・インターフェース（HMI）として要求していたもの<sup>24)</sup>が告示の内容

---

22) 今井・前掲注9)論文45頁。

23) 佐藤・前掲注9)①論文10頁。

24) 同ガイドライン6頁は、「レベル3の自動運転車は、あらかじめ設定されたODDのメ

になっているものと見られる<sup>25)</sup>。この機能が自動運行装置に必須であるとすると、自動運転中も運転者はそれほどリラックスして自動走行装置に信頼して運転を任せていられる状態が継続するわけでもなく、逆に、比較的長い時間、自動運転が継続していた時に、急に引継ぎ運転警報が出たときに、直ちに運転者が対応できるかは、自動走行装置の監視機能がどのように働くかにもよるように思われる。

#### 4 レベル3の段階

##### (1) 序説

レベル3の自動運転は、「条件付運転自動化」であって、走行環境条件に合致する間は、自動運行装置がすべての運転タスクを実施するが、その装置の作動継続が困難な場合には、運転者がその装置の介入要求等に対して適切に応答することが期待される<sup>26)</sup>。道路運送車両法41条2項が定める「自動運行装置」も、これに応じた規定であり、自動運行「装置ごとに国土交通大臣が付する条件（走行環境条件）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」である。これを前提にして被保険者の主観的危険の態様、すなわち故意または重過失による事故招致がどのような形で生じ、対処され得るのかを考察する。

---

▽ 範囲内においてシステムが運転操作を行うことができるが、走行環境の変化等により ODD の範囲外となった場合や自動運転中に障害が発生した場合等、システムによる運転の継続が困難となった場合には、システムからの介入のための警告に応じ、運転者がシステムから運転操作を引き継ぐことが必要となる。このため、例えば運転者が居眠りをしていない等、運転者がシステムから運転操作を引き継ぐことができるドライバーモニタリング等の機能を有する HMI を備えることが必要である。」と述べている。

25) 佐藤・前掲注 9) ②論文126頁参照。

26) 前掲注 2) 制度整備大綱 6 頁参照。

## (2) 故意の場合

レベル3の自動運転車であっても、自動運行装置から運転の引継ぎ警報が出た後の運転は、レベル1～2となることが想定され、これは現在の一般車と大差ない状態である。したがって、この局面は、現状で生じ得る故意の自動車事故事例と同様であると考えられる。もっとも、上述のように、自動運転車には乗車中の運転者のモニタリング機能を持つ装置が装備されており、それが運転者の運転引継ぎ前後を通じて車内を録画等により記録している場合には、その挙動の不自然さや異常性を明らかにすることがあろう。また、現在、多数の一般車もドライブ・レコーダーやイベント・データ・レコーダー（EDR）を装備している。EDRは、エアバックの展開を伴う衝突等の事象の前後の時間において車両速度等の車両状態に係る計測データを時系列で記録する装置である<sup>27)</sup>。これは事故分析に活用されることが目的である。これらに加えて、上述の自動運行装置に含まれる運転者のモニタリング記録が活用できれば、不審な事故に関する証拠は、相当に収集できる可能性がある<sup>28)</sup>（なお、現在の、事故発生時の被保険者の調査協力義務に加えて、約款に上記データ等の提出協力義務を設けることも考えられるし、裁判上は、理由なくそのデータ等の提出を拒むことは、被保険者側の不審度を高め、不利益を生じさせることになろう）。

これに対して、レベル3の自動運行装置による自動運転中は、運転者は自らの意思で運転していないので、故意の事故は想定しにくい。しかし、緊急停止ボタンが装備されている場合、それを誤って押すことにより緊急停車し、後続車との衝突が生じた場合やこれを悪用する場合には、故意・

---

27) 国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課「J-EDRの技術要件」（平成20（2008）年3月28日）参照。これによれば、エアバック等が作動するような事故発生時の数秒前に遡って記録され、その記録される主なデータは、加速度、シートベルトの状態（運転者）、ブレーキのオン/オフ、アクセルの開閉状態などである。また、岩倉正和ほか「座談会 自動運転の現状・課題・展望」Law and Technology 89号（2020年）18頁〔西村正美発言〕参照。

28) 中山ほか編・前掲注14）書42-50頁〔柳川鋭士〕、80頁〔大良美德〕参照。

重過失が認められる場合がありうる<sup>29)</sup>。この場合には、自動運行装置のモニタリング機能による記録があり、故意の立証は容易になりうるのではないかと思われる。このように、自動運転車の側で事故ないし偽装事故を起こそうとする場合は、データ記録装置によりその不正が露見し易く、故意の事故事例を相当に抑止する効果があると思われる。

しかし、車外からの事故作出に対してはどうか。たとえば、意図的な飛び出し事故事例は、自動運転中といえども回避することは容易ではないであろう。被保険者と共謀する偽装被害者からの損害賠償請求訴訟の場面では、自動車損害賠償保障法3条の免責要件の証明問題にもなり、保険者と共同して自動車メーカーが技術的に見て「自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」を証明することになる。保険者と加害企業とされる者は、システムが作動しなかった、または適切なシステム作動がなかったために、事故が生じたという主張に対して、そのシステムが通常の安全基準を満たして作動していたことをドライブ・レコーダーやEDR(イベント・データ・レコーダー)等を含む自動運転装置に組み込まれた記録装置のデータから証明することになる。これらは改ざん防止機能もある。技術的な内容も十分に裁判において説明することになるであろうから、上記の記録データの提出を得られれば、偽装「被害者」に対する関係では、相応の対応が可能ではないかと思われる。もちろん、裁判上は、その記録装置等の企業秘密に関わる部分についてはそれを保護する手続に拠ることが求められる。

自損事故の保険給付請求に対しては、保険者は、自動車メーカーの協力が得られるかどうかの一つの問題になって来る場面が考えられる。技術的な専門的要素が多い分、保険者のみで自動運転の不具合の有無により自損事故が生じたのか否かが容易に判明するとは限らないからである。この場

---

29) 宍戸常寿・大屋雄裕・小塚荘一郎・佐藤一郎編著『AIと社会と法』(有斐閣 2020年) 176頁〔佐藤一郎発言〕によれば、自動運転であっても、緊急停止ボタンが装備されている場合、乗客がそれを押すことを要請される可能性があるという。

面では、保険者がメーカーに求償する場合とは異なり、メーカーとの協力関係が重要になると考えられる。

### （3）重過失の場合

民法法という重過失とは、判例上、一般に、わずかの注意さえ払えば、容易く違法、有害な結果を予見することができたのに、漫然これを見過ごしその結果を回避できなかったようなほとんど故意に近い著しい注意欠如の状態をいう<sup>30)</sup>。保険法においてもとくに別意に解すべき理由はなく、同様に解される<sup>31)</sup>。

自動運転車に関して保険者免責が判断しにくくなるかもしれないのは、被保険者の重過失の有無であろう。レベル3の自動運転装置が作動する自動運転中（走行環境条件を満たしている自動運転中）は、被保険者は、自ら運転している場合と同程度にその運転に常に注意を向けることは求められていないからである。上述のように、道交法71条の4の2第2項が運転者に携帯電話による通話などを認めていることから、そのような行動は、法的に許容されていると解される。

しかし、自動運転状態から運転者に引継ぎ運転するように警告が発せられた場合、運転者が運転を速やかに引き継がなければならないとき、この引継ぎが簡単に行えるかは疑問になることがありうる<sup>32)</sup>。運転に注意を払

---

30) 大判大正2・12・20民録19輯1036頁〔貨物海上保険〕、最判昭和32・7・9民集11巻7号1203頁〔失火ノ責任ニ関スル法律〕、最判昭和51・3・19民集30巻2号128頁〔ワルソー条約25条〕等。判例においては、この概念規定でほぼ固まっていると指摘されている。伊藤瑩子・判例解説・法曹時報38巻10号（1986年）187頁参照。

31) 竹瀆修「損害保険における保険事故招致」竹瀆修・木下孝治・新井修司編『保険法改正の論点 中西正明先生喜寿記念論文集』（法律文化社 2009年）189頁、同「意思能力の減退と被保険者の重過失」立命館法学387・388号（2020年）143-147頁等参照。

32) 今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」研修822号（2016年）6頁（国際的理解では運転引継ぎには最低でも4秒を要すると指摘する）、同「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念(2)」研修840号（2018年）12頁、窪田充見＝今井猛嘉＝肥塚肇雄「座談会・『自動運転』を考える」法学教室463号（2019年）25-27頁〔今井・窪田発言〕。古川伸彦「自動運転車、死傷事故、刑事過失責任」刑法雑誌59巻2号（2020年）316頁は「システムメ

わず、リラックスしてスマートフォンの利用などに気を取られていた場合、急に引継ぎの警告があったとしても、緊急の走行事情・場所などを咄嗟に把握できるとは限らないからである。その運転を適時、適切に引き継げなかったとすれば、そこに民事法上は過失を認めることは考えられるが<sup>33)</sup>、著しい注意欠如の状態である重過失まで認めることは通常は困難であろう。このため、自動運転車は、運転者が自動運転装置から運転操作を引き継ぐことができる状態にあることを監視し、必要に応じ警報を発することができるドライバーモニタリング等の機能が装備されるように求められている<sup>34)</sup>。この警告を無視し、事故を生じさせたときは、運転者に重過失が問われることになる。もっとも、その警告後に適時に運転者による運転引継ぎが行われなときは、リスク最小化制御が作動するはずである。これにより多くの事故は防止されることが期待される。とくに高齢者が運転をしている場合、この点のカバーはいっそう重要である。そもそも自動運転車の導入は、高齢者も安全に運転を続けやすい状況を生み出すことが期待されているからである<sup>35)</sup>。

次に問題になり得るのは、自動運転装置のメンテナンスの懈怠である。プログラムの更新が適時、適切に行われないと、自動運転車はその機能を十分に発揮できないことになり、自動運転装置が適切に作動しない場合が考えられる。しかし、これもメンテナンス、プログラム更新が行われていないときには、自動運転装置が作動しないことになり<sup>36)</sup>、メンテナンス不良による事故発生の可能性は低いと考えられる。プログラムの更新・アッ

---

ゝが介入要求を発し、それを受けて人間が制御を引き継ぐという発想それ自体に、看過できない背理がある。」といわれる。実際の運転者の立場から見れば、レベル3は中途半端の印象が残り、自らが運転しない「運転状態」の集中力が続かず、突然の引継ぎ警報に対応しにくいとすれば、技術的にレベル4に一気に進む方がより安全ではないかとも思われる。

33) 窪田ほか・前掲注32) 座談会27頁〔肥塚発言〕。

34) 「安全技術ガイドライン」6頁、保安基準告示72条の2第11号、150条の2第11号。

35) 前掲注2) 制度整備大綱3頁。

36) 上記告示72条の2第9号口、150条の2第9号口は、自動運行装置が正常に作動しない恐れがある場合には、自動運行装置が作動しないこととしている。



アップデートが自動的に行われる場合には、これを拒絶する措置が講じられていない限りは、この面のメンテナンスは問題を生じさせない<sup>37)</sup>。

問題となりうるのは、ハッキング防止措置を怠る場合であろう。サイバー・セキュリティ問題でもある。基本的なハッキング防止措置を講じていれば、それを超える措置を講じていないとしても、過失の認定はあっても、直ちに重過失になることはないと考えられる<sup>38)</sup>。

総じていえば、自動運行装置にリスク最小化制御など自動運転に伴う事故発生防止機能が技術的に多く備えられ、運転者の主観的危険、とりわけ重過失が生じない技術的工夫が作り込まれるよう要求されているので、自動車保険においては運転者となる被保険者の重過失によって保険者免責が生じることは、少ないように思われる。その意味で、自動運転車は、被保険者には自動車保険のカバーがある限りは、過失による損害賠償責任の発生はありうるが、保険による補償の範囲に収まることが想定されるといえるよう。

## 5 レベル4について

「高度運転自動化」というレベル4は、前述の「自動運転に係る制度整備大綱」および「安全技術ガイドライン」においては、「システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行」するものとされ、安全運転に係る監視、対応主体はシステムであるとされている。

2019年の道交法・道路運送車両法の改正は、レベル3相当を中心にしており、道路運送車両法に基づく「保安基準告示」もレベル3に対応した中身を定めている。したがって、レベル4の自動運転車における被保険者の

---

37) 小塚社一郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」藤田編・前掲注1)書227-229頁参照。

38) 小塚・前掲注37)論文229-232頁参照。中山ほか編・前掲注14)書89頁以下〔肥塚肇雄〕は、新たなサイバーリスクについて懸念を示している。

主観的危険およびモラル・ハザード事案の検討は、法律にレベル4基準を取り込み、その技術的な詳細が決定されてからでなければ、具体的な検討は難しい。しかし、上述のレベル4の基本的な概念(要件)に当てはまる自動走行装置による自動運転が想定されているのであるから、走行環境条件下では被保険者が故意に事故を招致する場合(自動走行装置を壊すなど)の保険者免責は考えられるが、重過失による事故招致は多くは予想しにくい。不具合・問題が生じた場合には、レベル4では、自動的に停車するなど、リスク最小化制御が運転者への運転引継ぎ警報などなく、自動的に作動することが技術的に要求されることとなると解されるからである。敢えて重過失事案を想定すれば、重過失により自動走行装置(またはそのプログラム)を壊して事故を生じさせたという場合であろうか。この場合でも、混在交通がなお一般的な状況下では運転者が無事に運転を引き継げる状況であれば、事故の回避可能性があろうから、被保険者による自動走行装置の棄損が事故原因に直結する場合でないと、重過失が容易に認定されるものでもないように思われる。このような意味では、レベル4段階に至ると、被保険者の重過失による保険事故招致は極めて少なく、保険者免責事由としては故意免責のみが主要な問題になろうか<sup>39)</sup>、それも、先述のように自動走行装置に含まれる諸種の高度な記録装置によるデータ等が提供される限り、相当の範囲で高い証明可能性があり、抑止的効果が高くなると推察される。

### Ⅲ おわりに

本稿は、自動運転技術の進化・発展に沿うように、自動車の自動運転化への法的整備が進むにつれ、被保険者の主観的危険(故意・重過失)による事故招致やモラル・ハザード事案が、かなりの範囲で抑止されることに

---

39) 立法論として、自動車保険約款において重過失免責を残すべきかどうかは、自動運転技術の進化度合いや混在交通の状態、今後の交通政策にもよるであろう。

なるのではないかという、やや楽観的な結論に至っている。レベル3の自動運転車の実用化は、現実のものになりつつある。そこでは、被保険者・被害者の補償は、民事責任根拠の法的検討とともに、やはり保険によることが想定されているのであり、故意事案やモラル・ハザード事案は保険者免責となってもいわば当然視されることが通常であろうが、重過失免責事案は自動運転車においてもその利用者には心配になる場合がある。この点、本稿の考察の範囲では、重過失認定によって保険者免責になる場合は、現状よりは減少すると考えられる。一般車を使った被保険者の故意・重過失による保険事故招致とは、そのあり様はかなり異なるものである。本稿では、その姿が従来の被保険者の主観的危険に関する理論にどれほどの影響がありうるのかという点についての理論的考察は今後の課題として残されたままである。レベル3の自動運転車の実用化の現実の姿を見る中で、さらに検討を深められればと思う。

\* 本稿は、科学研究費助成事業（基盤研究(C)一般）課題番号17K03491「主観的リスクの現代的変容と保険カバーの法的対応」による補助を受けた研究成果の一部である。