

第21回弁護士業務改革シンポジウム【第3分科会】

自動運転の普及と 弁護士費用保険の拡大

第1	スウェーデンにおける訴訟費用保険と自動走行技術の進展の影響による日本の権利保護保険制度への示唆	65
第2	スウェーデン及びドイツにおける自動運転とそれをめぐる法整備に関する報告	79
第3	これからの弁護士費用保険の課題と展望	85
第4	信頼される弁護士紹介制度確立のために	90

資料編（付属のDVD-ROMに収録）

資料3-1	ルンド大学における調査報告書
資料3-2	スウェーデンの自動運転法規制に係る研究者との会合における調査報告書
資料3-3	Drive Swedenにおける調査報告書
資料3-4	訴訟費用保険問題に関する委員会における調査報告書
資料3-5	スウェーデン消費者保険事務局における調査報告書
資料3-6	スウェーデン弁護士会における調査報告書
資料3-7	Hestra 弁護士事務所における調査報告書
資料3-8	スウェーデンの法律家との会合における調査報告書
資料3-9	セーデルトーン地方裁判所における司法制度に関する調査報告書
資料3-10	BMW社における調査報告書
資料3-11	権利保護保険（LEI）に関するCCBEの立場 （「CCBE Position on Legal Expenses Insurance」試訳）
資料3-12	訴訟費用保険約款（抜粋）（試訳）
資料3-13	訪問先への質問事項一覧（2018年9月海外調査）
資料3-14	スウェーデン消費者保険事務局保険商品比較表（試訳）
資料3-15	スウェーデンの訴訟費用及び保障保険制度（法律扶助、法的保護及びスウェーデンの弁護士についての保険保護） （「The Swedish system of Legal Expense/Protection Insurances」試訳）

資料 3-16	Hestra 法律事務所からの回答書（試訳）
資料 3-17	自動車業界の現状（三菱自動車工業株式会社 山根義則弁護士）
資料 3-18	AI 開発者の責任と倫理（株式会社メルカリ 齊藤友紀弁護士）

第1 スウェーデンにおける訴訟費用保険と自動走行技術の進展の影響による日本の権利保護保険制度への示唆

1 スウェーデンの概要と主要産業としてのIT産業

(1) スウェーデンの国制と社会保障

スウェーデン王国は、日本の約1.2倍の面積の国土に約1,000万人の人口を擁する立憲君主制の国である。訪問した2018年は、日本との外交関係樹立から150周年に当たるものであった。公用語はスウェーデン語である。

同国は、社会保障制度が充実していることでも知られ、社会保障給付と国民負担の水準は世界最高水準である。また、同国では女性の社会進出がめざましく、男女共同参画の先進国とも呼ばれ、男女ともに働くことを前提とした社会の仕組みを形成しており、専業主婦は女性の労働人口のわずか2%とされる¹。

(2) スウェーデンにおけるIT産業とイノベーション・デジタルリテラシー

同国の主要産業は、自動車を含む機械工業やITとされ、自動車の自動走行システム運転の推進やその法規制の進展につき、国を挙げて取り組んでいるとされる。また、同国の国民も、ITを活用した問題解決能力が高いものとされている²。

WEF イノベーションランキング 2017～2018年版

	イノベーション ランキング	イノベーション 能力	科学技術研究 機関の質	企業の研究 開発投資	研究開発にお ける産学連携	先進技術に対 する政府調達	科学者・技術 者の有用性	特許協力条約 に基づいた特 許申請
スイス	1	1	1	1	1	37	12	3
アメリカ	2	2	5	2	2	2	2	10
イスラエル	3	3	3	3	3	11	6	6
フィンランド	4	7	8	7	4	20	1	4
ドイツ	5	5	11	4	7	6	11	7
オランダ	6	6	4	8	5	18	18	9
スウェーデン	7	4	13	6	10	17	20	2
日本	8	21	14	5	23	23	8	1
シンガポール	9	20	12	17	8	5	9	12
デンマーク	10	16	16	16	21	39	44	8

上記の表記載の通り、イノベーションに係る代表的な機関が提示している各

¹ 以上の内容につき、外務省資料参照。

(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol135/index.html>)

(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol169/index.html>)

(Web上の資料については、2019年6月1日時点。以下本分科会報告において同じ。)

² OECD国際成人力調査(PIAAC)結果概要(平成29年1月25日付け「2030年展望と改革 タスクフォース報告書」(参考資料集)

(<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/2030tf/report/reference.pdf>)によれば、ITを活用した問題解決能力が所定レベルに達する成人の割合は、スウェーデンが44%で最も多く、日本は、読解力や数的思考力ではトップであるが、IT活用の当該能力では35%で、OECDでは9位である。

国の総合ランキング³によれば、スウェーデンは、イノベーション能力や研究開発における産学連携に非常に優れていると評価されている。

また、スウェーデンは、デジタル競争力は 2018 年世界 3 位（前年世界 2 位。日本 27 位。）とされ、特に、技術面や将来に向けた準備度では世界 5 位で、バランスの良い競争力であることが評価されている⁴。

各分野	各要素	スウェーデン	日本
総合的なデジタル競争力		3 位	27 位
知識		7 位	18 位
	能力/研修と教育/科学の集結	10 位/5 位/3 位	36 位/14 位/12 位
技術		5 位	23 位
	規制上の枠組/資本/技術的な枠組	12 位/10 位/7 位	40 位/33 位/4 位
将来に向けた準備度		5 位	25 位
	適応力/ビジネスの臨機応変/ IT 利活用	9 位/10 位/11 位	13 位/55 位/15 位

(3) スウェーデンにおける自動走行に係る法規制改正の動き

スウェーデンでは、2018 年 3 月 7 日に、自動走行に係る法改正に関する政府委員会調査報告書（SOU 2018:16）⁵が公表された。同書では、公道での自動走行の導入に関するより良い法的枠組みを作り出す観点で検討された建設的な提言がなされている。提言によれば、複数段階での規制の改正が必要であり、かかる法改正が、交通・運輸政策の目標到達への新規の解決に支障を来さないことを要するものとされている。

同提案の内容としては、①自動走行試験に関する規則（2017:309）の改正（運行手段ごとに区分したうえで、例えば「運転者」の定義を変更するなど）により、より高度な自動走行の運行試験を容易にすること ②新しい定義を導入する（例えば「道路使用者」に、乗物を遠隔から操縦する運転手を含めるなど）こと ③自動走行に関する新しい法令を提案（「運転者」の新しい定義や、その義務内容の新たな規制、自動走行車の要件の新たな規制、所有者責任の導入、新たな犯罪

³ 内閣府「平成 30 年度 年次経済財政報告」第 3 章「Society 5.0」に向けた行動変化（https://www5.cao.go.jp/j-j/wp/wp-je18/pdf/all_03.pdf）271 頁記載の、WEF（世界経済フォーラム）イノベーションランキング 2017～2018 年版からの抜粋。

⁴ スイスのビジネススクールである International Institute for Management Development：IMD（国際経営開発研究所）デジタル競争力ランキング 2018 年版（<https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-digital-competitiveness-rankings-2018/>）からの抜粋。

⁵ “Vägen till självkörande fordon”（SOU 2018:16）（英語版要約版（<https://www.government.se/497e60/contentassets/31cf2d8c8df1465da086e2390028d1cb/summary-sou2018-16.pdf>））なお、SOU（Statens offentliga utredningar）は、スウェーデン政府が政策を立案する段階で設置する、専門家によって構成される委員会による報告書で、同国の政策立案の背景となる議論が紹介されている第一級の資料で、日本国の立法上でも参考になるものとされている。（国会図書館：<https://rnavi.ndl.go.jp/politics/entry/Sweden.php>）

類型の導入、データ保存要件等を内容とする法令) すること ④自動走行のインフラ整備 ⑤道路交通法規制や、道路標識規制、監視カメラ法を自動走行向けに改正すること等が挙げられている。

なお、自動車保険に関して、同提言によれば、同国では自動車所有者の責任により強制保険が付保され、長期的には同保険のモデルや概念は変更を要するであろうが、自動走行のいずれのレベルであろうと全ての乗物に適用することが期待されている。そこで、現段階ではこの分野の規制の変更は提案されていないが、自動走行の推進に関する利益の検討のために、より一般的なレベルで議論されるべき分野であり、その進展を監視する必要があるかもしれないと言及されている。

2 スウェーデンにおける裁判・訴訟制度と法的費用保険の概要

(1) スウェーデンの司法制度・裁判手続の概要

同国の司法制度としては、それぞれ三審制の通常裁判所と行政裁判所が存し、その他、労働裁判所や市場裁判所等の特別裁判所が存する⁶。また、出版の自由に関する裁判においては、憲法上、陪審制度が導入されているが、他には陪審制は採られず、参審制が存する。正式な審理手続では、職業裁判官ではない参審員の参加する伝統的な参審制が採用されている。参審員は、通常、地方議会の各政党から、当該政党の議員数に比例して推薦されて選ばれる。

裁判官は、請求内容とその争点を明らかにして当事者双方に伝える義務と、仲裁的な役割により和解を試みる義務を負うことが法定されている。準備手続では、裁判官が当事者に釈明を求めて争点整理や和解勧告を試み、また、正式な審理前に再度、和解についての打診を行う。和解しない場合、正式な審理に移行し、和解せずに審理を続けると訴訟費用が非常に高額になる。民事事件では、半数以上の事件は和解により解決している。

(2) スウェーデンにおける訴訟費用と法律扶助

スウェーデンには、経済的な問題で法律サービスを受けられない者のために、法律扶助制度が設けられている。経済不況に伴う国の財政負担の軽減の必要から、1996年に法律扶助法が改正(1996:1619)され、以降はその利用資格につき大幅な制限が設けられた。現在、年収26万スウェーデンクローナ(以下「SEK」と表記する。約325万円⁷)以下でないと公的扶助が利用できず、法改正前は約80%の国民が公的扶助を利用できたが、現在は逆に約80%の国民はこの年収制限により、公的扶助を利用できない。具体的な件数では、法改正前は、公的扶助は年間2万5,000件ほどだったが、現在は年間2,000件程度である。

法律扶助を受ける資格の有無については、行政機関である法律扶助行政局⁸に

⁶ 国立国会図書館調査及び立法考査局「各国憲法集(1)スウェーデン憲法」(2012)
(<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/3382167>)

⁷ 2018年9月の訪問当時の換算レートから、1SEK=12.5円、1ユーロ=130円で換算する。以下、本分科会の基調報告書において同じ。

⁸ 法律扶助行政局 Rättshjälpsmyndigheten (<http://www.rattshjalp.se/>)

より、上記の年間所得以下である点と、訴訟費用保険に入る余裕がないという点の審査を経て決定される。法律扶助は、保険による法的保護がある場合や保険に加入しているべき経済的状况である場合、及び物価基準額の半額（約 2.3 万 SEK（約 28 万 7,500 円））以下の少額案件等では、受けられない。その申請は、その法律扶助により職務を遂行する弁護士と共に申請することを要し、当該弁護士は、法律扶助の申請前にその被扶助者に対して 1 時間以上 2 時間以内の法律相談を規定の料金（1 時間当たり税込み 1,699SEK（約 2 万 1,000 円）、税抜きで 1,359 SEK（約 1 万 7,000 円））で提供しなければならない。

スウェーデンの訴訟手続法典（1942:740）上、各当事者は自らの弁護士を選任し、民事裁判費用は原則的に敗訴者負担⁹である。なお、訴訟費用保険を利用する場合であっても、当事者による弁護士選択の自由は確保されるべきものであり、保険会社による弁護士選任は同国では禁じられている¹⁰。

弁護士の時間当たりの報酬額は、原則として、裁判所が法律扶助のタイムチャージ単価を定める制度に準拠する。もっとも、弁護士は、その依頼者と協議して自由に単価を決定することができ、ストックホルムでは、企業向け事案の時間単価が 300 ユーロから 500 ユーロ（約 3 万 9,000 円から 6 万 5,000 円）程度が多いようであり、訴訟費用保険の保険金における補償内容は、弁護士の時間単価を下回ることが多い。その差額は依頼者の負担となるため、委任を受ける際にこの点を弁護士が依頼者に説明する必要がある。

これらのことから、敗訴の場合の経済的不利益を恐れ、消費者は、訴訟を提起しにくい状況となっており、安価で簡便な紛争解決を裁判外紛争解決手続（AD

⁹ 審理終結時の判決前に、各弁護士が、当該事件に費やした時間数を裁判所に申告し、当事者は、反対当事者の費用請求額に関する資料を閲覧し得る。裁判所は両当事者に相手側弁護士の費用請求額の妥当性につき意見を聴き、当事者は、費用額の合理性の審査を裁判所に要求し得る。なお、少額事件や子に関する家事事件などでは、この敗訴者負担の原則は採用されていない。

¹⁰ C C B E（Council of Bars and Law Societies of Europe 欧州弁護士会評議会）による訴訟費用保険に関する見解書（“CCBE Position on Legal Expenses Insurance”）

https://www.ccbe.eu/fileadmin/speciality_distribution/public/documents/INSURANCE/INS_Position_papers/EN_INS_20170331_CCBE-Position-on-legal-expenses-insurance.pdf）によれば、スウェーデンは、訴訟費用保険の普及につき最も成功しており、そのような国では、保険会社の関与の度合いが比較的 low、また、弁護士選択の自由の原則を厳格に尊重していると評価されている。なお、同書での提言として、刑事法・家族法分野の紛争を EU 加盟国ではほぼ補償対象外としているが、オプションとして拡大することで、法的扶助での補償を要しなくなるという補完性原則が効果的に実施できると提言されている。また、訴訟費用保険では、保険会社の利益と、弁護士や依頼者の利益は対立せず、むしろ、C C B E の提言する弁護士選択の自由の尊重や、弁護士報酬や事案処理、補償範囲の拡大等の提言に最も対応した保険会社は、最も多く加入者を得て成功していることが明らかになったとされている。なお、同書の試訳は、【資料 3-11】（文責：日弁連リーガル・アクセス・センター委員沼澤 佳枝）のとおりである。

R) に求め、訴訟提起はほぼ皆無となったと評されている¹¹。

(3) スウェーデンにおける訴訟費用保険

① 訴訟費用保険の普及

訴訟費用保険 (L E I) は、スウェーデンでは1970年代頃から徐々に普及し始め、上記の法律扶助法の改正に伴い、訴訟費用に係る公的扶助が制限されたことにより、保険による費用負担が中心となった。同保険は、国民の96%が加入している家財保険等に自動的に付帯されていることから、非常に普及している。なお、同国の同保険は、法的保護保険 (Legal Protection Insurance) とされることも多いが、本稿では訴訟費用保険と統一する。

火災保険や家財保険には、必ず、この訴訟費用保険が付保されており、消費者は、これらの保険に加入する際に、訴訟費用保険部分のみを排除した保険に加入することはできない。自動車関係の保険や企業保険では、当該保険の付保を選択することができる。

訴訟費用保険に関しては、多くの保険会社に取り扱っており、Trygg Hansa, IF や Folksam という保険会社はその例である。Folksam に加入する契約者は現在約400万人で、その多くは訴訟費用保険に入っている。各保険会社は、テレビでも新聞等でも非常によく訴訟費用保険を宣伝している。

② 訴訟費用保険の対象となる範囲

訴訟費用保険の対象分野や利用される範囲は限定されている。例えば、同保険は、法律相談費用が補償されないこと、また離婚事案、行政事件、刑事事件、労働事件などが保険対象外であること、原則として保険加入後 2 年以上であることが保険金支払要件であることなどが挙げられる。

訴訟費用保険の約款¹²の一例によれば、同保険の適用される争訟は、民事訴訟の他、環境被害や収容補償等限定的に列挙されている。他方、適用されない争訟として、遺言や法定相続分の侵害等の相続争い、夫婦間での訴訟、集団訴訟、少額訴訟等も、別途列挙されている。

訴訟費用保険で賄われる代理人は弁護士に限定されず、その報酬・費用につき、最大 100 時間までの作業相当額等について適用される。

なお、保険商品の多様化により、ある保険では付保されている分野が他の保険では付保されないなどの現象も起こっている。

③ 訴訟費用保険の保険金上限額と自己負担となる控除額

保険金支払限度額は 1.3 万から 3 万ユーロ (約 170 万円から 390 万円) 程度である。この上限額では、第一審の費用で上限に達することが多く、控訴等を行う場合には不足する。なお、スウェーデンの個人向けの訴訟費用保険は、かつては、各社ほぼ同一の約款で、保険金額の上限が 7,500 ユーロ (約 97 万

¹¹ 井樋三枝子「立法情報【スウェーデン】消費者訴訟に関する制度改正」外国の立法 250-2 号 16 頁 (2012 年)

(<http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/legis/pdf/02500208.pdf>)

¹² 以下 3(3) 記載の消費者保険事務局から受領した典型的な訴訟費用保険の約款の和訳は、【資料 3-12】のとおりである。

5,000円)だった。その後の競争法に係る行政指導により、現在では、各社の保険金上限額も統一されておらず、保険で填補されない自己負担額も20%から25%である(企業向けの訴訟費用保険については、上限額が2.5万から5万ユーロ(約325万円から650万円)の幅があり、自己負担額は20%である。)。この自己負担額が高額であるため、特に低所得者層では、訴訟をためらう一要因となっている。

④ 訴訟費用保険の利用状況

訴訟費用保険の利用状況として、利用件数は従前から大きな変更はないが、支払われた保険金額は増額し続けている。法律扶助法の改正前は1万1,401件につき1,700万ユーロ(約22億1,000万円)が支払われたが、法改正から約10年後の2007年には1万3,046件に対して2,900万ユーロ(約37億7,000万円)、2014年には1万2,879件に対して3,800万ユーロ(約49億4,000万円)が支払われた。

⑤ 同国における訴訟費用保険の問題点

まず、訴訟費用保険が適用される事案が限定されていることから、国民にとって同保険の使い勝手が良いとまではいえず、裁判を受ける権利の実現に至ったとは言い難い。

また、同保険の加入者であっても、訴訟費用保険で補償される範囲は法的費用全額の75%から80%で、かつ上限が存することから、残りの20%から25%の控除相当額と上限以上の金額を負担しなければならず、その負担は重い。

そして、訴訟費用保険の加入者が同保険の内容を知らないために、利用すべきであっても利用されていないという問題もある。国民の多くは、訴訟費用が、自ら加入している保険から賄われ得るということ自体も、また同保険で補償される法的な問題の範囲も知らないというのが現状である。これは同保険を利用できる範囲が限定されていることも影響しているようだが、そもそも同保険が使えること自体が知られていないことが問題である。

3 スウェーデン現地調査の内容

日弁連リーガル・アクセス・センター(以下「日弁連LAC」という。)では、2018年9月10日(月)から14日(金)にかけて、主に、スウェーデンにおける法的費用等を補償する法的費用保険のほか、同保険と法規制に対する自動走行等の技術促進による影響につき、現地で調査を行った¹³。訪問先と調査相手方は、スウェーデン(ストックホルム、ヨーテボリ及びビルンド)とドイツ(ミュンヘン)に所在する、ルンド大学、訴訟費用保険問題の委員会と消費者保険事務局、裁判所、スウェーデン弁護士会(SBA)、法律事務所、自動走行等に係る研究機関等の11の訪問先である。日本からの調査参加者は13名(日弁連LACの協定保険会社か

¹³ 現地調査の詳細は、【資料3-1~3-10】の通りである。なお、訪問先には、日弁連LACの関心事項を伝えるべく、事前に、質問事項(【資料3-13】訪問先への質問事項一覧)の英語版を送付している。

らの参加者3名を含む。)であり、通訳を帯同した。なお、自動走行等に係る研究機関や関係会社の訪問先(ドライブスウェーデン、高度道路交通システムコンサルタント、BMW社)については、第2に記載する。

各訪問先から聴取した内容で報告すべき点については、項を分けて、記載する。

(1) ルンド大学

ルンド大学では、主に Dr. Isabel Schoultz¹⁴ (司法アクセスなどを専門とする研究員) から、スウェーデンにおける訴訟費用に係る公的扶助制度と訴訟費用保険の利用状況や問題点など、上記の多くの基本的事項について説明を受けた。特に、国民の大半は収入制限によって公的扶助が得られず、また訴訟費用保険は利用できる分野も限定されており、法律相談も対象外であることから、法的保護の隙間が存することが大きな課題であると強調された。そして、国民の権利保護の観点からすれば、弁護士のプロボノ活動の重要性を説かれ、公助、共助、プロボノ活動等の組合せの中で、法的保護が国民の隅々まで行き渡ることが望ましいと説明された。

(2) 訴訟費用保険問題の委員会

この委員会¹⁵は、「Insurance Sweden」¹⁶という、保険会社で構成する業界団体内の委員会で、訴訟費用保険に係る問題を担当し、保険に関する紛争を裁判外で解決することを任務とする。同団体の構成員は、スウェーデンの保険市場の90%以上を占める約50社の保険会社等である。

同委員会は、6つの合議体で構成される。各合議体は、5名の委員から構成され、議長は、裁判官が務めることが多く、他の2名は、消費者の代表者、残り2名は、保険会社を代表する者で構成される。他に弁護士費用に係る合議体もある。

年間約1,800件の申立てが同委員会に対してなされ、そのうち、弁護士費用に関する申立ては150件から180件程度である。一般の保険に関する紛争については、勧告を行う権限しか認められていないが、弁護士費用に関する申立てについては、申立段階で仲裁合意を必要としているので、拘束力が認められている。

その申立手数料は、150ユーロ(約2万円)である。EU規則により、消費者に関する紛争は、裁判ではなく、ADRによって迅速に解決する要請があること

¹⁴ <https://www.soclaw.lu.se/en/isabel-schoultz>

同氏の著書は、Schoultz I. (2018) “Legal Aid in Sweden”. In: Halvorsen Rønning O., Hammerslev O. (eds) Outsourcing Legal Aid in the Nordic Welfare States. Palgrave Macmillan, Cham

(https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-46684-2_3)

¹⁵ Nämnden för Rättsskyddsfrågor (Board for Legal Protection Insurance Issues) (<https://www.forsakringsnamnder.se/engelsk-startsida/>)

¹⁶ Svensk Försäkring

(<https://www.svenskforsakring.se/en/about-us/>)

Insurance Sweden は、Association of Swedish Insurers (スウェーデン保険者協会)の一部であり、欧州保険・再保険協会連合体 Insurance Europe (旧 C E A : Comite Europeen des Assurances) のメンバーである。そして、同団体は、スウェーデン金融庁やスウェーデン消費者庁と共に、消費者保険事務局も担当する。

から、今後、さらにその重要性が高まっていくと思われる。

(3) 消費者保険事務局

この事務局¹⁷は、保険業界が設立した団体であるが、保険業界からは独立して、個人保険に関する保険事項に関して助言や指導を行う。主な活動内容は、市中で販売される保険商品の比較検討で、保険商品をこの事務局が設定した項目ごとに点数で評価する。比較表には、簡略版と詳細版がある。同事務局では、比較表や点数化によって、消費者に選択しやすい保険分類をするように努めており、保険会社に対しても、高得点を得られる項目が分かり易く、より良い保険商品の開発を促す効果がある。

(4) 裁判所（セーデルトーン（Södertörns）地方裁判所）

同裁判所は、スウェーデンで2番目に大きい地方裁判所であり、民事事件、刑事事件、子に関する家事事件等の通常事件を、年間1,500件程度取り扱う。

現地調査では、庁舎見学や裁判傍聴の他、同裁判所の概要や裁判手続の概略の説明を受けた。傍聴した裁判は、傷害事件の刑事裁判であったが、証人が遅れたため、女性裁判官は、弁護士と検察官双方の同意を得た上で、電話による証人尋問に切り替えたことが印象的であった。他に見学や手続の説明をした裁判官2名もいずれも女性であり、女性の社会進出が進展していることを感じた。

なお、スウェーデンでは、速やかな裁判手続を行うよう規則で規定されており、75%の刑事事件は5か月以内に、75%の民事事件は7か月以内に処理しなければならないという目標が定められている。同裁判所では、75%の刑事裁判を3.7か月以内に、75%の民事事件は5.6か月以内に処理しており、ヨーロッパ諸国やスウェーデン国内と比較しても非常に速いとのことであった。

(5) Swedish Bar Association: SBA（スウェーデン弁護士会）¹⁸

スウェーデン弁護士会（SBA）では、その組織や弁護士制度の概要と、訴訟費用保険についての同連合会の関わりなどを聴取した。

SBAは、1887年に民間組織として発足し、1948年に公的団体として法制化

¹⁷ Konsumenternas Försäkringsbyrå (Swedish Consumers' Insurance Bureau)

(<https://www.konsumenternas.se/>)

この消費者保険事務局で行っている比較表（【資料3-14】）の原文は、同事務局の下記URL先で、“Fördjupad jämförelse”を選択して，“Ansvarsskydd och Rättsskydd”を開く。

<https://www.konsumenternas.se/forsakring/olika-forsakringar/om-hemforsakringar/jamfor-hemforsakringar>

¹⁸ SBA (Sveriges advokatsamfund)

(<https://www.advokatsamfundet.se/Advokatsamfundet-engelska/>)

なお、SBAから書面で得た回答の詳細は、【資料3-15】の通りであり、法律扶助とスウェーデン政府の公的報告書『Rättvisans pris』（司法コスト）（SOU 2014:86）

(<https://www.regeringen.se/49bb84/contentassets/0a31f28778a34af6bf90eebf38da3e0/rattvisans-pris-sou-201486>)には法律扶助法において進行している法的過程に関する法律扶助と通常訴訟費用保険の関係についての調査内容が記されている。

された。2018年現在で約5,700名の弁護士が加入しており、そのうち29%が女性会員である。裁判官や検察官及び社内弁護士は加入していない。また、弁護士以外にも、約1,900名の弁護士補（弁護士資格を得るために法律事務所などで実務経験を積んでいる者）が加入している。約1,800の法律事務所が所属し、地方会もあり、SBAはその上部組織との位置づけである。その任務は、①高い倫理観と法的知識・経験を保持すること ②司法界の発展に貢献するため、法治国家としての考えを推し進め、立法の基礎となる意見書（年間130件程度）等を提出すること ③弁護士間の連携を図ること ④弁護士の倫理観・知識を高めるための講習などを提供し、弁護士賠償責任保険を整備することである。

スウェーデンでは、弁護士の法律業務独占はなく、民事・刑事いずれの法領域についても無資格で法律業務を行うことができる。しかし、実際には、法律業務を扱うことは高度かつ複雑なため、資格なく行うことは困難である。なお、訴訟費用保険では、被保険者が弁護士以外の者に委任する場合には、同保険の保険会社の承認を得るか、上記(2)で言及したInsurance Swedenでの審査を受ける必要がある。

弁護士資格が付与されるためには、法学修士を取得したうえで、法律事務所では3年以上の実務経験を積み、弁護士会の倫理試験に合格し、参考人の推薦意見を得て、弁護士会の役員による審査を経る必要がある。また、弁護士の専門要件が定められ、専門登録が行われている。SBAのホームページでは、弁護士毎に専門分野などが登録されており、訴訟事件の分野や裁判所を選択すると、当該管轄地で該当する弁護士が表示される検索システムを提供している。

弁護士会は様々な法律分野にわたり研修を提供しており、弁護士は毎年少なくとも18時間相当の講習に参加する必要がある。また、弁護士は、その行動規範に従って、依頼者に保険等により訴訟費用が補償される可能性が存することやその条件等を告げる義務がある。

訴訟費用保険における弁護士報酬に関して、保険会社が、不当に高額な報酬請求であると判断した場合、SBAの懲戒委員会に申立てがなされることがあるが、そうしたケースは多くはない。

訴訟費用保険について、SBAでは、保険金額の支払上限額が低く設定されている点についての改善が必要と考えている。具体的には、約款を改定し保険金額の上限を増額するよう要請しているが、上限額を上げることで保険料が高くなるため、国民の司法アクセスの観点から主張しにくい側面がある。また、SBAでは、国が責任を持って、国民の裁判を受ける権利を実現するよう、同保険で補えない部分には法律扶助の拡充をするよう要請している。

(6) Hestra 法律事務所

Hestra 弁護士事務所¹⁹は、株式会社 (aktiebolag) 形態であり、3人のシニアパートナー弁護士が株主で、弁護士8人で構成される中規模の事務所である。

¹⁹ Hestra Advokatbyrå AB 事務所 (www.hestraadvokat.se)

なお、同弁護士事務所から書面で得た回答の和訳は、【資料3-16】のとおりである。

様々な法的分野にも従事しているが、家族法に関していえば、同弁護士事務所の売上の75%は、法律扶助や訴訟費用保険で支払われた。同事務所からは、事前に詳細な回答メモを受領しており、また訴訟費用保険の利用状況や、弁護士事務所における同保険との関わりについて、現地調査で回答を得た。

訴訟費用保険の保険金請求は、弁護士が代理することもある。通常保険金の支払までに、4週から6週間かかるが、弁護士に対して、弁護士料として直接支払われる。訴訟費用保険では、依頼者は自己負担の前払金 (deductible) (通常、20%の固定の割合だが、1,500 SEK (約1万8,750円) 以上の金額) を弁護士事務所に事前に支払う必要があり、支払わない状況が一定期間経過したときには、同保険は利用されない。そのため、訴訟費用保険の支払を受ける際に最も重要な点は、依頼者から受ける前払金の支払であり、個人に多くの負担が存する。

消費者からの弁護士報酬に係る申立てについては、消費者紛争委員会²⁰において審査される。

弁護士にとって、保険会社に対する訴訟費用保険の支払請求に当たり、当該事案を詳細まで説明することを要し、保険会社からはその説明が求められる点の負担が重い。即ち、当該事案につき各段階で要した時間を示す請求書を作成する必要があり、関係書類の資料を大量に付さなければならないにもかかわらず、その事務につき補償されない点である。

なお、労働問題は、訴訟費用保険では補償されていない。その理由は様々だが、まず補償を及ぼせる場合には保険料が高額に過ぎるという経済的な理由、そして、同国では社会民主党政権が44年間続き、労働組合加入率が非常に高く、その労組において、労働問題については、弁護士費用等がカバーされる仕組みが採られているためである。

(7) 自動走行に係る法規制の研究者

Mr. Eriksson Magnus²¹は、自動走行に係る法規制についてのルンド大学の研

²⁰ スウェーデン消費者紛争委員会 (Swedish Consumer Dispute Committee/ Advokatsamfundets konsumenttvistnämnd)

(<https://www.advokatsamfundet.se/konsumenttvistnamnden>) は、2013/11/EU 指令に基づいて設立された委員会で、2016年1月11日にADRの認証を受けた。このADR手続のためにかかる費用は100SEK (約1,250円) で、スウェーデン語での書面手続きで行われる。

²¹ <https://www.soclaw.lu.se/en/magnus-eriksson>

同氏の論文は、” The normativity of automated driving: a case study of embedding norms in technology ” (「自動運転の規範：技術に規範を埋め込む事例研究」 (2017年) : [http://portal.research.lu.se/portal/en/publications/the-normativity-of-automated-driving\(8365e430-74f0-45cc-a8d9-37c4d02d398e\).html](http://portal.research.lu.se/portal/en/publications/the-normativity-of-automated-driving(8365e430-74f0-45cc-a8d9-37c4d02d398e).html)

なお、同氏推薦の参考図書は、Mr. Sebastian Wejedal

(<https://law.handels.gu.se/english/about-us/staff?languageId=100001&userId=xwejse>) による “RÄTTEN TILL BITRÄDE - Om biträdeskostnaders hantering vid svenska domstolar - (The right to counsel - On the allocation of counsel fees before Swedish courts) ”

究者で、最近では、ソフトウェアの役割と都市空間、特にスマートシティの規制における、都市空間や、情報技術、ハッキングなどを研究対象としている。自動走行の進展には、個人情報の収集・蓄積が欠かせないが、これらの情報の所有者や管理者、情報主体からのアクセス方法等が大きな課題である。また、事故が生じたときの責任主体は、運転者か自動車メーカーか、そして、システムやインフラとの相互関係等が問題になる。それらに係る立法は非常に難しい問題で、技術の進展に歯止めを掛けないようにすることに留意を要する。

ヨーテボリで行われている自動走行のテスト運行は、歩道や通行者がいない特別な地域で許可されている。そこでは、技術的なテストの他に、運転者が自動走行時に何をしているのかなども調査されている。

自動走行の完成までには、長い移行期間を要するだろう。今後は、自動車運転免許証の取得時や自動車の購入時に、自動走行のシステムに係る情報も提供することが必要になる。そして、自動車メーカーが提供する技術につき、運転者から信頼を獲得する必要がある、事故時にはメーカーが責任を負うという環境になるであろう。

新しい技術が導入される初期の段階において事故が生じた場合には、事故時の対応や事故後の改善等によって、技術に対する信頼度と受容度が変わる。ボルボ社では、自動走行のテストを行う場合に、自動車側の落ち度がなくても、ボルボ社側が全部責任を負う形で行っている。

(8) その他法曹関係者

ストックホルムの特許事務所に所属されている法律家の坂本優子氏²²からは、スウェーデンにおける法曹事情の他、訴訟費用保険に係る一般的感覚について聴取した。離婚事件や労働事件も対象外であることから、訴訟費用保険の加入者でも、保険で弁護士費用が賄われることを意識していない人が多い。なお離婚事件で、親権や監護権は争われるが、慰謝料の考えはなく、財産分与も原則半々であるため、同国では比較的簡単に離婚が成立する。

また、永森ホルムグレン早苗スウェーデン弁護士には、同国の現地調査において、法令の細かい内容まで含めた丁寧な通訳をしていただいた。

(9) その他スウェーデン法に係る書籍や現地調査に関してお世話になった方々

交告尚史(こうけつひさし)法政大学教授(東京大学名誉教授)には折に触れ、様々な御助言をいただいた。この場を借りて感謝申し上げます。同教授の御論稿「【外国法紹介】スウェーデン法への誘い」(法学教室 355 号以下)を拝読して御連絡したところ、「スウェーデン行政裁量論の憲法的基礎」『高橋和之先生古稀記

https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/53582/2/gupea_2077_53582_2.pdf

そのうち、Abstract と Summary (963 頁～) が英語で記載されている。

²² 坂本優子 (Yuko Sakamoto Olofsson) 氏が所属していた Zacco 事務所は、スウェーデン内に 10 か所、その他デンマーク等 4 か国に事務所があり、500 名以上の就業者が所属する大きな事務所である。特許や知的財産法を取り扱っている。同事務所の所属者の報酬は、タイムチャージで 1 時間約 300 ユーロ (約 3 万 9,000 円) が最低額だが、1 分単位で作業内容全てを書き出す必要があるとのことである。

念 現代立憲主義の諸相 上』(有斐閣, 2013年)と「スウェーデンにおける行政執行機関の独立性の原則について」小早川光郎・宇賀克也編『塩野宏先生古稀記念 行政法の発展と変革 上巻』(有斐閣, 2001年)の抜き刷り等を賜ると共に, S O Uやスウェーデン法の関係者や通訳の佐々木・ストックラッサ・瑞子様など²³親切に御紹介・御指導いただき, ととても有難かった。

同教授からの御紹介で, 上記坂本優子氏の他, 坂田仁教授(常磐大学名誉教授)からはスウェーデン法の全般的な理解に関してのお話を伺い, また中山幸二教授(明治大学教授, 自動運転社会総合研究所所長)からは, 自動運転をめぐる法整備の最新動向についての御講演を賜った。さらに, 御紹介いただいた寺田麻佑准教授(国際基督教大学)は, 当方らの現地調査と同時期にドイツのザールラント大学で自動走行分野の御研究をされており, ドイツの規制を含めたコネクティッドカーに関する規制の現状と課題の御講演をいただいた。いずれのお話も今回の調査報告にとっても参考になった。

また, 自動車会社の企業内弁護士である山根義則弁護士からはコネクティッドカーの進展を中心とした日本の自動車業界の現状²⁴について, また経産省「A I・データ契約ガイドライン検討会」委員である齊藤友紀弁護士からは, A Iと自動運転を主な題材としたA I開発者の責任と倫理²⁵について, それぞれ日本の現状を御教示いただき, 感謝している。

4 小括ー日本の弁護士費用保険(権利保護保険)への示唆

(1) 法律扶助との関係

スウェーデンでは, 従前ほぼ法律扶助で賄われていた訴訟費用負担が, 国の財政負担軽減の必要性から, 訴訟費用保険に代替されるようになっていた。この傾向は, 今までの海外視察での現地調査でも認められている。

日本においても, 法律扶助の必要のある収入世帯に対する司法アクセスの拡充は必要であるが, 法律扶助によらず, 訴訟費用保険で原則として賄うべき収入世帯は, 今後も減じることなく, むしろ, 訴訟費用保険の重要性は増す一方であるものと思われる。

なお, スウェーデンでは, 訴訟費用保険の上限額まで訴訟費用が補償されて, 訴訟費用保険では不足する訴訟費用部分につき, 必要に応じて法律扶助を利用するようその利用範囲を拡充することによって, 国民の裁判を受ける権利を実現すべく, 弁護士会が中心となって国に要請しているところである。これらにつき, 日本においても, 法律扶助と訴訟費用保険とのカバー範囲のバランスを今後とも検討していくことが必要であろう。

²³ 萩原金美(はぎわらかねよし)元神奈川大学教授の『北欧法律事情 中年元裁判官のスウェーデン等留学記』(中央大学出版, 2017)他のスウェーデン司法制度等についての御論文・著書も拝読し, お話をうかがうべく御連絡したところ, その1か月前に御逝去されておられた。御冥福をお祈り申し上げます。

²⁴ 山根義則弁護士から受領したレジュメは, 【資料3-17】のとおりである。

²⁵ 齊藤友紀弁護士から受領したレジュメは【資料3-18】のとおりである。

(2) 加入率の高さ

スウェーデンにおける訴訟費用保険について、特筆すべきは加入率の高さである。訴訟費用保険が強制的に家財保険等に組み込まれていることにより、加入率が96%となり、大半の国民に普及している保険となっている。また、同国の弁護士は、訴訟費用に関する原資として、その依頼者に法律扶助や訴訟費用保険により訴訟費用が賄われる可能性があることを説明する義務がある。

日本では、自動車保険に特約の形で付帯されているものが多く、今後の自動走行の進展に伴い、自動車保険の付帯件数自体が減ることも想定されることから、付帯される保険の種類も多様化することが必要であるものと考えられる。また、加入率を引き上げるという方向性としても示唆に富むものといえる。

さらにいうと、日本の弁護士で訴訟費用に関するファイナンスとして、訴訟費用保険の説明を義務化することまでは現時点では検討されていないものの、日弁連LACにおいて、依頼者への説明の一環として、その訴訟費用保険の確認や保険で賄われる可能性があることを事実上求めていくことは考えられるところである。

(3) 訴訟費用保険の適用される範囲と保険間の比較

スウェーデンにおいては、離婚事案、行政事件、刑事事件、労働事件など、国民がその紛争に関与することが多い事案については、訴訟費用保険が適用されない点が問題であるとされている。また、同保険で補償されない自己負担の控除相当額（訴訟費用の20%から25%）と、同保険の上限額以上の訴訟費用は、保険契約者であっても負担しなければならず、その負担は重い。そして、利用できる範囲が限定されていることも相まって、訴訟費用保険の加入者がその保険内容を知らないために、十分には利用されていない。

この点、同国の保険業界では、業界が設立した団体自体が、保険の要素を点数化した比較表を作成することによって、消費者に選択しやすい保険分類に努めている。同時に、保険会社にも、高得点を得られる項目を分かり易く伝えて、より良い保険商品の開発を促しているという良い効果が得られていると分析されていた。

日本においても、権利保護保険の補償範囲の拡大と利用促進を通じて、同保険をより利用しやすいものにしていく必要性は高い。保険業法上の保険商品の比較に係る規制は存するものの、その規制による保護法益は何で、かつ消費者にとって、どのような情報が有益かを整理し、より分かりやすい説明を保険会社に促していくツールはどのようなものがあるのかという点も検討していくことが考えられる。

(4) 弁護士の専門性

スウェーデンでは、弁護士の専門性を検索しやすいよう国民に提示しており、弁護士会でもその研修を行っているところである。また、特に弁護士選任の自由の確保につき、厳格にその原則を貫いている。

日本においても、弁護士費用保険による司法アクセスの拡充を図るべく、市民の弁護士選任の自由を確保するためには、知り合いの弁護士がいない者が弁護

士を探す場合、弁護士の特長分野や得意分野に関する情報を付与する必要性は高いものと思われる。

(5) 自動走行による影響

スウェーデンにおける自動走行に係る議論の進展と、法規制への影響、また同時にシェアリングエコノミーの拡大などの影響力の大きさを、今回の現地調査では目の当たりにした。

日本の人口減少の傾向などを併せて考えると、今後、自動車保険への加入件数が減じていくことにより、その特約として付される権利保護保険の加入件数も減じていく可能性は高い。今後の日本における訴訟費用の財源はどこであり、また市民の司法アクセスの拡充のためには、どのような方針で臨むべきか、検討すべき事項は多い。

(文責：日弁連リーガル・アクセス・センター委員 加納 小百合，武田 涼子)

第2 スウェーデン及びドイツにおける自動運転とそれをめぐる法整備に関する報告

1 自動運転をめぐる現状

現在世界の自動車業界全体が100年に1度といわれる技術革新のターニングポイントを迎えている。

排気ガスによる大気汚染問題を解決し、より安全な車の開発を迫及する中で、自動車業界全体が目指す戦略がCASE革命と呼ばれるものである。CASEとは、「C=Connected（ネットワークへ常時接続したつながるクルマ）、

「A=Autonomous（自動運転）」、「S=Shared（共有）」、「E=Electric（電動化）」の4つの頭文字をつなげた造語である。これらが連動することにより、自動車は、今後ネットワークを基盤に、様々なモビリティサービスを生み出していく主体になることが予想される。

このような動きが世界で加速する中で、今回自動車先進国であるスウェーデンとドイツで、自動運転の現状とそれをめぐる法整備について調査した。

2 スウェーデン²⁶

(1) スウェーデン概要

スウェーデンの首都ストックホルムに次いで第2の都市であるヨーテボリは、スウェーデンの主要自動車メーカーであるVolvo Cars（乗用車製造）とAB Volvo（トラック、建設機器、バス製造）の本社がある。現在Volvo Carsは中国資本が大半のジーリーグループが100%出資しており、AB Volvoは、同グループが8.2%出資している。

スウェーデンでは、自動運転に関して、2018年3月に、新たな交通規制を提案する報告書が作成された。報告書では、自動運転テストの円滑化、所有者の責任を含む新しい責任システムの構築、時速20km又は歩行速度を超えない自動運転機械（レベル2）の導入及び自動運転・手動運転の両方で作動するように設計された自動車両用のデータ保存要件等が取り上げられている。

(2) Drive Sweden

Drive Swedenは、スウェーデン政府が立ち上げた、同国における自動運転の戦略的イノベーションプログラムであり、産官学の共同事業である。このプログラムは、プログラムディレクターであるヤン氏（Jan Helläker）によって運営されており、リンドホルメンサイエンスパークは、プログラムのホストを務めている。

Drive Swedenは、個人が自動車を所有するのではなく、シェアする時代になると予想しており、それに伴い、駐車場や道路も整理され、その空いたスペースを公園等に活用することで、人間の生活がより豊かになっていくと考えてい

²⁶ スウェーデンでの現地調査に関する報告については、【資料3-3】の植松直委員作成の報告書を参照。

る。また、現在は、人がある目的地に行きたいと考えた場合、船、バス又は電車等、それぞれのチケットを別々に買う必要があるが、将来的には、一枚のチケットを購入するだけで、目的地までのあらゆる交通手段を利用できるようになることを目指している。

Drive Sweden は、政府のみでなく、大学などの研究機関、企業等が連携して取り組むプロジェクトである。企業も国内企業のみでなく、国際企業も参加しており、また、参加している企業の業種は、自動車業に留まらない。事業内容は、参加企業及び組織の投票によって決定され、参加企業及び組織はそれぞれ平等に投票の権利を持つ。そして、事業の成果は、参加者でシェアされる。政府からの特別な予算措置は受けているが、その予算の使用用途は、Drive Sweden に一任されている。

Drive Sweden が関与している主な自動運転の実証実験は以下のとおりである。

① Drive Me プロジェクト

ヨーテボリの公道で 100 台の自動運転車両を自動走行させる大規模プロジェクトである。Volvo Cars、スウェーデン運輸管理局、リンドホルメンサイエンスパーク及びヨーテボリ市等による共同事業である。決められた公道をボルボ XC90s が時速 50 km 以下で走行する。交通環境、安全面等を調査することが目的である。

② Scania

シンガポールでのトラック隊列走行プロジェクトである。先頭車両は有人運転で、後続車両 3 台はレベル 3 又は 4 の自動運転である。車両間隔 10~12 m で、時速 80 km での走行実験である。

③ Ein Ride

無人トラックの自動運転実証実験である。遠隔操作も可能であり 2018 年冬から試験的な利用を開始している。

④ 自動運転シャトルバス

公道が混在する地域で、無人バスを走行させる実証実験である。ストックホルムとヨーテボリの 2 地域で、乗車料金を無料として 6 か月間実施した。ストックホルムでは 2 万人が乗車し、利用者の 9 割以上が利便性及び安全性の面で肯定的な回答をしている。

⑤ リンデホルメンプログラム

カーシェアリングやシャトルバスの自動運行等が行われている。ハイテク産業の集積地域を、モビリティシステムの実証の場として活用しているものである。

⑥ AB Volvo の自動運転車両によるゴミ収集

AB Volvo が、スウェーデンの廃棄物リサイクル業者であるレノバ社と共同で行っている、自動運転車両によるゴミ収集実証実験である。ゴミ収集車の自動運転化が、交通安全の向上、労働条件の改善及び環境問題にどのように貢献できるかを探究している。

今後は、モビリティハブに取り組んでいく予定であり、これは、「オート55」という名称の自動運転バスを、管制塔によりコントロールするものである。悪天候等により利用客の増加が見込まれる場合等は、管制塔で走行台数等を調整することができる。

(3) 自動運転のメリットと課題点

自動運転のメリットとして、まずは、安全性の向上が挙げられる。現在、85%の事故は、人為的なミスが原因であると言われているため、人間のドライバー自体を車の運転から切り離せば安全性が高くなるということになる。その他にも、ドライバーが本来運転に使用していた時間を、他のことに使用可能となることによる時間の有効活用、また、自動運転車は、有人運転の車よりも効率的な運転ができるため、燃費も良く、環境面でのメリットも挙げられる。特に、交通渋滞等の車があまり動かない状況では、自動運転車は大変優れており、精度の高いセンサーにより車間距離を短くすることができる。

このように自動運転車両は多くの問題を解決できるが、解決できない部分もある。例えば、駐車をする際に誤った場所に駐車してしまうことがあり、また、人が歩道を歩いていると駐車自体ができなくなってしまうこともある。このような自動運転車両の課題を解決していくためには、車のデザインや設計を変えるという視点ではなく、道路やインフラ等を変える必要がある。上記のとおり、85%の事故は人為的なミスが原因だが、自動運転でも全てのミスがなくなるわけではなく、状況によっては、必ずしも自動運転が人間より優れた運転ができるわけではない。

(4) 自動運転に関する法規制等

自動運転車の実証実験は、1968年に採択されたウィーン道路交通条約に抵触する。そこで2014年に規制が緩和され、EU諸国においても自動運転に関する実験を行えるようになった。

スウェーデンでも、上記(2)に記載したプロジェクトの開始に当たり法改正がなされ、2016年にプロジェクトが許可された。ただし、事故が起きた場合の責任主体は、ドライバーでも、自動車メーカーでも、ソフトウェア会社でもなく、プロジェクトの許可を受けた事業者である。

(5) 自動運転とサイバーセキュリティ

自動運転車とサイバーセキュリティについては、国連のITU (International Telecommunication Union) に提出した資料があり、ロードブロッキング、V2Xの実装、自動車業界調査、ITU-Tのための指揮、安全な無線による車両のソフトウェアアップデート、操作や機能要件等サイバーセキュリティの規格及び車両間のコミュニケーションの方法等が記載されている。

また、DSRC (Dedicated Short Range Communications) 車両との無線通信に特化して設計された5.8GHz帯のISMバンドを用いた一方向又は双方向の無線通信技術については、既に日本では認定されているが、これをサイバーセキュリティに関して世界で使用することは、現状では不可能である。

3 ドイツ

(1) ドイツ概要

ドイツは、自動車が基幹産業の一つとなっており、アメリカと日本に次いで世界第3位の自動車生産国である。主要な自動車メーカーとしては、BMW、フォルクスワーゲン及びメルセデス・ベンツ等があり、BMWはミュンヘン、フォルクスワーゲンはヴォルフスブルク、そしてメルセデス・ベンツはシュトゥットガルトにそれぞれ本社がある。

(2) BMW社訪問に関する報告²⁷

2018年9月に実施した日弁連LACの現地調査で、BMW本社を訪問した。BMW社は、世界全体で約13万人の従業員を抱えており、また、世界の主要な大陸のほとんどに製造拠点や研究開発拠点を持っている。2017年の自動車の販売実績は250万台で、アジアも最重要マーケットの一つである。

BMW社の自動運転への取組について、現在はレベル2の段階であり、これ以上のものを提供している自動車メーカーはないとされている。BMW社では、今後は、高速道路に限定されたレベル3について2021年の実用化を考えており、それと同時に、モデル都市でのパイロットプロジェクトを行うことを検討している。さらに2021年から2024年を目標に、レベル4として、走行環境を限定して実用化すること、その後、レベル5として、地域を限定して実用化することを想定している。

現在のレベル2では、ドライバーアシスタントとして、車両にセンサーが23個付いている。これにより安全性が高められ、運転も楽になる。北米で約100万台の走行車のデータを取り、ドライバーアシスタントが付いている車両と付いていない車両の事故率を比較したところ、最新のドライバーアシスタントを付けた車両の方が、事故率が35%低いという結果が出ている。

今後、自動運転の性能をより高めていくためには、自動車のネットワーキングを高度化する必要がある。例えば、ドライバーに情報を流すのみではなく、自動運転を行ったことにより得た情報をドライバーに還元すること、走行環境を自動運転システム自らが学習することも必要である。また、走行環境については、雨や霧や晴天等、様々な環境を想定する必要がある。自動車メーカー1社で対応することは難しいため、半導体電子メーカーや車関連の技術会社等と協力して対応している。

また、サイバーセキュリティについては、世界共通の最重要事項であると認識している。OICA（国際自動車工業連合会）では、サイバーセキュリティ対策の基本原則を定めることを検討している。自動車メーカーとしては、開発の段階からサイバーリスクに対応する、サイバーセキュリティを加味することは当然のことである。また、開発段階のみならず、製品として市場に出した後も、何か問題が生じた際には、随時アップデートを行う必要がある。アップデートの対応ができない製品については、排除し、その製品の使用を停止させる

²⁷ BMW社での現地調査に関する報告については、【資料3-10】参照。

ことが、自動車メーカーの責務であると言われている。自動車メーカーが、サイバーアタックを予測することは難しいが、不測の攻撃に対応できるよう、常に最新の技術水準を保つ必要がある。

自動車保険や事故時の責任等に関する従前の考え方は、今後、自動運転社会が進展しても、ほぼ変わらず通用するものと考えている。例えば、自動車の所有者は、その自動車が自動運転であっても、自動車に係る保険契約を締結することは将来も変わらないであろう。そして、その自動車が事故を起こした場合に、自動車の所有者は、自分の保険会社に保険金請求の交渉をすることも変わらない。

その場合に、保険会社は、その自動車が本来あるべき正しい状態にあったかということを検証しなければならない。例えばレベル3の状態であっても、ドライバーは、寝ることやアルコールを摂取することは許されない。それらを守り、ドライバーとしての義務を順守していたのかということを確認する必要がある。ドライバーの問題ではなく、車両の技術上の欠陥の問題があれば、自動車メーカーが責任を負うこととなる。つまり、自動車メーカーと保険会社が事故を分析し、随時自動車に係る自動走行システムのアップデートを行い、その延長線上で、自動運転に関する法解釈や、事故が起きた際の責任の所在を検討することになる。

(3) 自動運転に関する法規制等²⁸

ドイツでは、2017年6月21日に改正道路交通法が施行された。レベル3に対応した規定を設けており、公道通行を許可される自動運転車に関して、技術装置について必須機能を定義し、また実装に責任を負うのは自動車製造者（メーカー）であるとしている。自動運転車の必須機能としては、①前進後進右左折の都度操縦できる機能（車両操縦）、②車両操縦中の交通法規遵守を維持する機能、③ドライバーによる手動での運転介入（オーバーライド）機能、④ドライバーの運転介入の必要性を検知する機能、⑤当該検知を十分な時間的余裕をもってドライバーの知覚（視覚、聴覚及び触覚その他）に知らせる機能、⑥システム仕様記述に反する使用に対し注意喚起する機能が挙げられている。また、ドライバーの権利及び義務としては、自動運転システム作動中、ドライバーは、システムを作動させている人間であることが明確に規定された。そして、自動運転中に、ドライバーが道路の状況から目を離し、ハンドルやブレーキ操作を行わないことが許されると規定した。ただし、システムからの要請又は自身の判断で、いつでも車両操縦を再開できなければならないとした。

この改正に際し、対人・対物賠償（強制保険）の保険金額の引上げが行われた。自動運転時の損害賠償総額の上限は、通常事故の2倍とされ、死傷事故は1,000万ユーロ（約13億円）、物損事故は200万ユーロ（約2億6,000万円）と規定された。これに伴い保険料が引き上げられることが危惧されており、また、事故発生時の自動車メーカーの責任の規定が不十分であるとの批判もなされている。

²⁸ 2019年3月19日日弁連LAC委員会内勉強会講師である寺田麻佑国際基督教大学准教授からの御教示による。

また、自動車のデータ処理に関する規定が設けられ、自動運転と有人運転の交代があった際に、衛星測位システムの位置情報と時刻情報を記録し、データを保存する義務が規定された。また、一般的な個人情報保護規定の範囲内で、各州の交通違反取締所管官庁へのデータ送信、同官庁でのデータ保存及び利用を容認している。

(4) 自動運転に関する倫理指針²⁹

ドイツでは、改正道路交通法施行前日の 2017 年 6 月 20 日に倫理指針が公表された。倫理委員会は、法学者や哲学者、社会学者、技術関係者、消費者関係者及び自動車産業やソフトウェア開発の代表者等から構成されており、交通デジタルインフラ大臣の下に設置されている。倫理指針では、危険が生じるような状況における優先的に保護されるものは何か、また走行における責任は誰が負うのか、車の利用者の合意なしに集められる車のパーソナルデータの範囲等が定められている。

(文責：日弁連リーガル・アクセス・センター委員 山田 正記)

²⁹ 同前

第3 これからの弁護士費用保険の課題と展望

1 自動運転車が弁護士費用保険に与える影響

弁護士費用保険は、周知のとおり、任意自動車保険（共済）の弁護士費用等補償特約として普及してきた。交通事故が減少傾向にありながらも、それに反して交通事故訴訟が減少せず増加傾向にあった1つの原因としては弁護士費用等補償特約の普及にあるとまで言われている³⁰。

自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ）、レーンキープアシスト及びアダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）など多くの運転支援技術が実用化され、条件付自動運転（レベル3）、特定条件下における完全自動運転（レベル4）に対応する自動車の開発が進められている³¹。

運転支援技術の導入が運転者の運転操作の過失を防ぎ交通事故を減少させてきたように、自動運転車が普及することになれば、更なる交通事故の減少が期待されることになる。2020年度を目標にレベル4までの自動運転車が公道を走行できるように、道路運送車両法及び道路交通法の改正案が提案され³²、法整備が進められている。また、同時並行として、自動運転車以外に新規の自動車についても自動ブレーキ等の運転支援技術を装備することを義務付けるなど、交通事故減少の対策がますます進められる。

もともと、2020年以降に自動運転車や運行支援技術が搭載された自動車が導入されることになるとしても、全ての公道を走る自動車が一斉にこれらに代わるわけではなく、自動運転車や運行支援技術が備えられた自動車とそうではない自動車とが混同する時期が数年間は継続することになる。

自動運転車や運転支援技術が搭載された自動車の普及は、これまで以上に交通事故の減少をもたらすだけでなく、自動車保険の在り方自体にも影響する可能性があり、また、交通事故訴訟等にも影響が及ぶ可能性があると考えられる。

自動運転における民事責任として、運転者、運行供用者及び自動運転車のメーカーの責任が議論されている³³。さらに、第三者によるサイバー・テロによる事故の間

³⁰ 日本経済新聞 2016年5月27日朝刊 38頁参照。

³¹ 各レベルに関しては、栗田昌裕「自動運転車の事故と民事責任」法律時報 91巻4号 27-29頁（2019年）参照。

³² 第198回国会（常会）に「道路運送車両法の一部を改正する法律案」（国土交通省）「道路交通法の一部を改正する法律案」（警察庁）が提出され、いずれも成立した。もともと我が国が加盟しているジュネーブ道路交通条約（Convention on Road Traffic done at Geneva on 19 September 1949）との関係で、同条約が、我が国が加盟していないウィーン道路交通条約（Convention on Road Traffic done at Vienna on 8 November 1968）とは異なり、自動運転に対応する法改正がなされていないことから、道路交通法上レベル4への自動運転に対応する法改正の可否に関しては解釈が分かれる恐れはある。

³³ 栗田・前掲論文 27-32頁、窪田充見・今井猛嘉・肥塚肇雄「特集 法学はおもしろい II 『自動運転』を考える」（座談会）法学教室 463号 24-35頁（2019年）参照。藤田友敬編『自動運転と法』（有斐閣、2018年）では、諸外国の状況や民事責任に関

題についても議論が展開されている³⁴。第三者に対する人身損害については、レベル 4 までを前提として、従来と同様に自賠責保険で対応がなされることが決定している³⁵。それを超える損害額や自賠責保険ではてん補対象とされない対物賠償責任や車両自体の損害等については従来と同じく任意自動車保険によって対応がなされることになる。自動運転車における民事責任では、当該事故の原因が、運転者によるものか、自動運転車自体の瑕疵によるものか、さらには第三者によるサイバー・テロによるものか等、その原因を明らかにするために技術的な知見が必要となることも予想される。また、既存の自動車と自動運転車との間の事故の場合でも、過失の有無を巡り、自動運転車の技術で避けられたものか否かという点等、これまでとは異なった点が議論となる可能性がある。そうすると、交通事故の原因、過失の有無、過失割合等、従来の判断基準で単純に解決することは難しくなり、より専門的な知見に基づいて、事件を判断する必要性も出てくる可能性がある。そのことは、今まで交通事故であれば、一般の弁護士ならば誰でも一応は担当できる事件の分野として捉えられていたものから、より専門性を求められる分野になることも考えられる。

あるいは、自動運転車での民事責任における責任の所在を巡る議論の複雑性から、交通事故の被害者への迅速な救済や損害てん補を考え、ファースト・パーティー型の自動車保険³⁶の普及が進み、まずは自分が加入している保険契約を利用し人身傷害や車両損害のてん補を受ける内容の保険契約が更に普及することも考えられる³⁷。

以上のように、自動運転等の技術革新による交通事故の更なる減少や、民事責任の責任を巡る所在の複雑化、さらにファースト・パーティー型の保険の普及は、弁護士費用保険を利用した交通事故分野における訴訟の減少、訴訟における経済的利益の減少、さらに交通事故訴訟の専門化など、弁護士業務にも多大な影響を与えることが十分に予想される。

して詳細な検討がなされている。

³⁴ 小塚荘一郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」藤田・前掲書 229-232 頁参照。

³⁵ 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」（平成 30 年 3 月国土交通省自動車局）参照。

³⁶ 人身傷害保険、無保険車傷害保険、車両保険のように自動車保険の加入者が自ら加入している保険によって自らが被った人身傷害、車両損害をてん補する内容の保険のことをファースト・パーティー型保険という場合がある。これに対して、自動車保険の対人賠償責任保険や対物賠償責任保険のように実質的に第三者が被った損害をてん補する内容の保険のことをサード・パーティー型保険という場合がある。

³⁷ 池田裕輔「自動運転と保険」藤田・前掲書 261-264 頁参照。その他、費用損害をてん補する保険という設計も考えられる（池田・前掲論文 264-266 頁参照）。これに対して、従来の賠償責任保険制度と無過失補償制度の整備を提案する見解として、栗田・前掲論文 33 頁がある。

2 交通事故分野以外の弁護士費用保険の普及

近年、弁護士費用保険は、日常生活における被害事故以外に、人格権侵害、遺産分割調停、借地又は借家を巡る紛争、離婚調停及び労働紛争等を対象分野とする個人向けの商品（分野拡大型の弁護士費用保険）が開発・販売されてきている。また賠償責任保険では対応できない、顧客からの非合理的な業務妨害行為につき、弁護士にその対応を依頼する場合に係る費用等をてん補する弁護士費用保険も開発され、医師会・歯科医師会等の団体向けの商品として販売されている。さらに、法定労災保険の上乗せとして加入される民間の労災保険に付帯する形として中小企業向けの弁護士費用保険の開発販売など、大企業以外の企業向けの弁護士費用保険に関しても開発が進められている。

個人向けの分野拡大型の弁護士費用保険については、団体契約形式が採用されるなど加入者が限定されているものもあり、また現時点では、販売している保険者が限定されているなど、任意自動車保険契約に付帯する弁護士費用特約のように広くは普及してはいない。また中小企業向けの弁護士費用保険についても、一部では既に販売されているものの、まだ開発段階であり、今後の普及についても数年間の状況を見なければ評価できない状況にある。任意自動車保険に付帯する弁護士費用特約に関しても開発・販売されてから10年以上の歳月を掛けて現在のように普及してきたことを考えれば、交通事故分野以外の弁護士費用保険の普及に関しても、急激な普及を期待することは難しいかも知れない³⁸。

3 多様な分野を対象とした弁護士費用保険の普及に伴う課題

(1) LAC登録名簿と研修に関する課題

現在、日弁連LACを通じて、各弁護士会から、弁護士費用保険を利用する被保険者に弁護士が紹介される場合、当該対象となる弁護士は、各弁護士会が管理する名簿への登録が義務付けられ、その登録要件として一定の研修を受けなければならない。

保険者においては、日弁連LACとも協力しながら、新しい弁護士費用保険の開発が進められているが、対象分野の拡大に伴い、分野ごとの研修を義務付ける必要があるのかという点が問題となると考えられる。特定の地域内では法律相談や紛争そのものがほとんど発生せず、当該分野の弁護士費用保険のニーズそのものも見込めない場合もある。このような場合にも、全国一律に研修要件を定める必要があるのかという問題もあり得ることになる。また販売範囲を一定の地域に限定して販売する保険商品も考えられることから、登録要件としての研修制度に関しては、それぞれの分野の内容や普及の状況など総合的な判断の上で、日弁連LACと各弁護士会において柔軟な対応をすることが必要になる³⁹。

³⁸ 養育費の支払に関して不払い義務者の財産の特定を可能とできる民事執行法の改正が成立したこと等、特に、家事事件を巡る紛争分野において弁護士費用保険の対象分野の要望は増えてくるのではないかと考えられる。

³⁹ 全国的に対象となる法律分野においては依頼者の信頼性確保として、専門弁護士制度の導入も避けて通れない問題として顕在化することも予想できる。

(2) 弁護士費用保険ADRに関する課題

現在、弁護士費用保険における着手金・報酬金に関しては、「弁護士費用保険における弁護士費用の保険金支払基準」（以下「LAC基準」という。）に則り、協定保険会社等がその内容を尊重した上で保険金支払の運用を行っている⁴⁰。このLAC基準は、主に交通事故紛争を念頭にしたものであり、個人向けの分野拡大型の弁護士費用保険においては、弁護士が保険金請求する際の相違点等の説明がある程度に留まっている。弁護士費用保険に特有な紛争を解決する機関として、日弁連において、弁護士費用保険に関するADR機関（以下「弁護士費用保険ADR」という。）が2018年1月から運営され、2019年3月末までで、14件の申立てがなされている。多くは弁護士費用保険における着手金・報酬に関する紛争であるが、その紛争解決の指針として、LAC基準が利用されている。もっとも、このLAC基準について、名簿登録した弁護士はその内容を尊重することが求められているに過ぎない。

弁護士費用保険の分野拡大に伴い、交通事故以外の対象分野における弁護士費用保険に関する紛争についても、今後、弁護士費用保険ADRに申立てがなされることが想定される。その場合には、それぞれの分野に応じた着手金・報酬の算定をどう判断するか等、新たな内容のLAC基準の作成が必要になることも予想され、また約款規定との対比との関係で、新たな解釈問題なども発生することが考えられる。これらの新たな問題に対応できるよう、弁護士費用保険ADRの裁定委員会等において研修等の機会を設けるなど、弁護士費用保険ADRの利用者からの信頼性を確保するための努力が、日弁連LACはもとより、弁護士自身にも求められることになる。

4 弁護士費用保険の普及と民事法律扶助制度に与える影響

我が国の民事法律扶助制度は周知のとおり、償還制度が原則である。しかし、国の財政状況等を考えた場合、民事法律扶助制度の拡充を期待することは難しいとも考えられる。さらに、我が国の民事法律扶助制度における弁護士報酬は、以前日弁連が定めていた「報酬等基準規程」を下回るような例もあるようである。このような現状は、利用者である国民にとっても、弁護士にとっても、好ましい状況とはいえないと評価できるかも知れない。

分野拡大型の弁護士費用保険を国民に普及させることによって、国が負担する法律扶助に係る費用を抑えるという政策判断をした国として、「第1 スウェーデンにおける訴訟費用保険と自動走行技術の進展の影響による日本の権利保護保険制度への示唆」で説明されているスウェーデンの例がある⁴¹。我が国でも同様に、

⁴⁰ LAC基準は各保険者で作成された弁護士費用等補償特約に適用される約款条項と対応している部分もあれば必ずしも対応していない部分もあり、いわゆる選任済み案件においては、LAC基準の運用をそのまま当てはめて解決できない場合もある。具体的に、適用される約款条項の趣旨等も踏まえて問題となる約款条項を解釈し妥当な結果を導くことが必要となる。

⁴¹ 萩原金美訳『翻訳スウェーデン手続諸法集成－集団訴訟法・仲裁法・行政訴訟法・

弁護士費用保険を広く国民全体に普及させ、保険に加入が困難な経済的な弱者に対して法律扶助制度を給付制度として利用いただくという法政策も考えられるのではないか。

弁護士費用保険を国民全体に広く普及させる方策としては、地震保険、生命保険等の保険料の税控除と同様に、弁護士費用保険における保険料の税控除を認めるなどの税制改正を政府に求めることも考えられる⁴²。

民事司法は、市民生活や経済活動に密接に関わる重要な分野である。また、今日の複雑な社会状況において、公共的インフラとしても重要な役割を果たすものである。このような、市民生活に密接かつ重要な分野であり、公共的インフラでもある民事司法の利用に関して、費用面における障害をなくす手段として、弁護士費用保険の果たす役割は今後も重要となる。

(文責：山下 典孝)

(青山学院大学法学部教授，日弁連リーガル・アクセス・センターオブザーバー)

法律扶助法等一』(中央大学出版部，2011年)174-175頁参照。

⁴² 法律扶助制度の対象とならない中間所得者層への裁判を受ける権利(憲法32条)を保障する観点からも必要ではないかと考える。カナダのケベック州では、ケベック州権利保護保険に関する専門委員会2012年9月28日報告書において、消費者向けの権利保護保険の保険料の税控除の提言がなされている(山下典孝「報告書 弁護士費用保険をめぐる諸問題についての比較法的検討」日弁連法務研究財団編『法と実務13』(商事法務，2017年)282頁)。

第4 信頼される弁護士紹介制度確立のために

1 信頼確保のための制度の必要性

日弁連と弁護士費用保険制度に関する協定を締結している協定保険会社等⁴³の弁護士費用保険では、契約者（被保険者）が弁護士に相談あるいは事件の依頼を行うにあたって、相談できる弁護士が身近にいない場合、各弁護士会を通じて、日弁連から弁護士の紹介を受けることができる。

市民は、弁護士会からの紹介については、公的団体からの紹介という受け止め方をすると考えられ、当然、紹介される弁護士の質については一定の期待がある。また、保険契約者（被保険者）も保険料を支払い、その結果として弁護士の紹介を受けることから、弁護士の能力に対して一定の期待がある。

そこで、日弁連・弁護士会が主体となって弁護士を紹介するという現在の弁護士紹介システムを維持するためには、信頼性のある弁護士紹介制度の確立が必要不可欠の課題となる。信頼性が確保されなければ、保険会社は自衛手段として自ら紹介弁護士名簿を作成して、その名簿に登録された弁護士のみを紹介するシステム（いわゆるパネル制）を採らざるを得ないからである。パネル制は、欧米では現実のものになっていて、一般の弁護士は、たとえ十分な能力があっても紹介の対象から排除されている。

残念なことに、日弁連LACには、弁護士に対する苦情も少なからず寄せられる。苦情の中には、紹介された弁護士となかなか連絡が取れない、事件を依頼したのに着手してくれない、明らかに過大と思われる報酬請求がなされるなど弁護士側に問題があると思われるケースもある。また、同一の弁護士を対象として複数の苦情が寄せられる場合もある。

日弁連LACとしては、以前から、このような状況を改善し、弁護士紹介制度への信頼をより向上させるため、様々な取組を行ってきた。以下、これまで取り組んできた方策と成果を報告する。

2 モデル規則案の作成とこれに基づく各弁護士会の規則制定について

各弁護士会は、弁護士紹介名簿の登録要件を整備し、紹介弁護士の質の確保を図るとともに、問題のある弁護士については、速やかに名簿から排除できる制度を設けることが必要である。

日弁連LAC委員会では、2015年以降、弁護士会の弁護士紹介名簿について、信頼性の確保の観点から、ミニマム・スタンダードの意味をもつ名簿登録に関するモデル規則案を作成し、各弁護士会に規則の制定・改正を要請した。

モデル規則案の最大の特徴は、懲戒委員会の審査対象又は綱紀委員会の調査対象の弁護士のみでなく、各弁護士会の市民窓口で3回以上苦情が寄せられている弁護士についても、名簿の登録から外すことを可能にした点にある。これにより、

⁴³ 2019年6月1日時点では、日弁連と協定を締結している保険会社・共済協同組合は19社となっている。

契約者（被保険者）から複数回苦情が寄せられている弁護士を紹介することを防ぐことができる。

弁護士会によって苦情情報の扱いは異なっており、モデル規則に従った規則制定・改正には困難もあったが、必要性を説明し、全ての弁護士会でモデル規則に従った規則制定・改正がなされた。信頼性確保の基盤となる規則がミニマム・スタンダードの点について統一されたことは、画期的な成果である。

3 LAC全国責任者連絡会議の開催

2015年から、日弁連LACではLAC全国責任者連絡会議を毎年開催している。この会議には全国全ての弁護士会のLAC責任者が出席し、様々な課題について意見交換を行っている。

その中でも信頼性確保は重要なテーマで、各弁護士会における苦情処理の状況や問題点の報告、タイムチャージによる報酬請求をめぐる問題点などについて率直な意見交換を行ってきた。

今後も、本連絡会議を継続して、信頼確保のための施策について各弁護士会の取組を共有し、改善していく必要がある。

4 各弁護士会における保険会社との協議会の実施

日弁連LACでは、各弁護士会に対して、地元の協定保険会社等のサービスセンターと協議会を開くよう求めてきた。2019年3月末までに51会が意見交換会を開催しており、中には複数回開催している弁護士会もある。

この協議会は広くLAC運用上の問題点について協議を行っているが、信頼性確保に関して特に地方の実情を反映した密度の濃い情報交換や協議がなされている。

例えば、保険会社が問題を感じる報酬請求や事件放置の事例の報告等のほかに、先進的な取組がなされている弁護士会では、保険会社との間で紹介した弁護士に対する苦情処理システムの構築を行っている弁護士会もある。

協議会を実施した弁護士会からは、この種の協議が極めて有益であるとの報告がなされており、今後も、協定保険会社等との関係を密にして、地方の実情に応じた信頼性確保のための制度を構築していくためにも、協議会を継続的に開催していく必要がある。

5 弁護士と保険会社との紛争解決制度

現在、協定保険会社等における、弁護士費用保険の保険給付金請求手続は、LACマニュアルに掲載されているLAC基準を尊重し、スムーズに支払がなされる扱いとなっている。

現在、弁護士費用保険の大半を自動車事故が占めており、自動車事故では、主張すべき事実や、提出すべき証拠がある程度定型化されている。しかし、やはり、事件にはその事件特有の特徴があり、具体的な事件にLAC基準を適用するに当たり、疑義が生じる事案が発生することは避けられない。

こうした場合、弁護士と保険会社等との紛争に発展する場合もあり、放置することは制度の信頼性にも影響を与えることとなる。

そこで、弁護士費用保険に関する紛争について、迅速かつ適切な解決を図るために、2018年1月から、日弁連に弁護士費用保険ADRが設置された。申立人は弁護士と保険会社とでほぼ拮抗し、ほぼ期待通りの成果を収めているといえる。

本ADRの特徴は、和解あっせんにとどまらず、和解成立が見込めない事案にも裁定手続や見解表明手続が設けられていることである。受理件数の増加に従って、解決例が蓄積されれば、特殊な事案や細部にわたる事項についてもLAC基準の規定内容が明確となることが予想され、制度の円滑な運用に資することが期待されている。

6 今後の課題

信頼性確保における今後の課題について、以下の二点を挙げておく。

第一は、選任済み案件⁴⁴の問題である。日弁連LACに寄せられる苦情には、紹介弁護士の案件のみではなく、選任済み案件に対する苦情も含まれる。信頼性確保のためには、選任済み案件で依頼された弁護士の質の確保も重要な課題となる。しかし、この選任済み案件について、日弁連LACではその実情を十分把握できていない。実情を把握するには、選任済み案件についても、協定保険会社等を通して、日弁連LACに報告いただく必要がある。一部には、選任済み案件についてまで報告を求めることに対して批判的な考えもあるが、弁護士費用保険制度の信頼性確保のためには是非とも必要なものであり、御協力を願いたい。弁護士会の中には、選任済み案件についても、事件の処理状況について等、会に対する報告を会員に義務付け、問題がある場合には弁護士会が指導・助言を行うことを規則で定めた会もある。今後のあるべき方向を示すものといえよう。

第二は、各弁護士会における苦情処理システムの構築である。弁護士費用保険が普及すれば、それに応じて保険制度特有の苦情が寄せられることは避けられない。今後も、様々な種類の弁護士費用保険が発売されることが予想され、そのような苦情の処理を適切・迅速に行うには、各弁護士会で苦情に対応できるシステムを構築することが望ましい。弁護士会と協定保険会社等との協議会などを通じて、積極的な取組を期待したい。

(文責：日弁連リーガル・アクセス・センター委員 藤本 卓司)

⁴⁴ 「選任済み案件」とは、弁護士会からの紹介ではなく、被保険者が自ら弁護士を選任した案件のことを指す。LAC基準は、日弁連と協定保険会社等の中で普及しており、保険会社の中には約款や支払基準内規にLAC基準を取り込む例もみられる。その場合は、選任済み案件にもLAC基準が適用されるため、その意味で紹介案件との差異はなくなると考えられる。