



自動運転社会と共済

中林 真理子

1. 自動運転技術の発展

自動運転技術の急速な進展により、人間の運転への関与が低下し、AI等を活用したコンピュータシステムに委ねた安全で円滑な運転の実現が期待されています。自動運転技術により交通事故の減少が期待されるのはもちろん、少子高齢化や過疎化等が引き起こす社会的課題に直面する日本社会においては、自動運転車が新たな生活の足となることで地域が活性化し、物流をめぐっても労働力不足の有力な解決策になるといったさまざまな社会的効用が期待されています。

その一方で、自動運転技術が導入されても事故がゼロになる訳ではありません。2018年3月にアメリカで自動運転車の実験走行中に初の死亡事故が発生しました。この事故によって技術開発、実験の仕方、補償のあり方など自動運転をめぐり直ちに取組まなくてはならないさまざまな課題が改めて浮き彫りになりました。このように、自動運転技術が導入された「自動運転社会」には「光」と「影」の側面があります。しかしその「光」をより大きく確かなものにするためには、このようなチャレンジを支える共済や保険による補償の存在が不可欠です。本稿では自動運転社会における共済の役割について考えていきたいと思えます。

2. 制度整備状況と補償のあり方

まずは共済の役割について考える前提となる自動運転をめぐる各種制度の整備状況について確認します。

① 自動運転のレベル

自動運転について検討するにはその技術的な

発展段階に応じた議論が必要となります。SAE Internationalが作成したJ3016によれば、自動運転は運転の自動化がないレベル0から完全運転自動化のレベル5までの6段階にレベル分けされます。内閣府が2018年4月に発表した「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）自動走行システム研究開発計画」によれば、2020年をめどに自動運転レベル3（条件付運転自動化）、2025年をめどにレベル4（高度運転自動化）が可能になるよう研究開発を進め必要な技術の確立を図る、とされています。

② 法制度の見直し

2018年4月に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が「自動運転に係る制度整備大綱」を公表しました。これにより、自動運転車の実現のための道路交通関連の法制度の見直しに関して、政府全体の方向性を取りまとめ、今後の見直しに向けた方向性を示すとともに、今後もフォローアップ会合で継続的に検討していくことが明記されました。

③ 責任の所在

事故の責任に関しては、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」の報告書が2018年3月に公表されています。ここでは、自動運転車とそれ以外の車が混在する2020～2025年前後の過渡期における、自賠法上の自動運転における損害賠償責任について検討され、自動車の所有や使用状況が現状と変わらない中で迅速な被害者救済につなげるため、現状の事故での責任関係と変更がないという結論に至りました。なお、本報告書は自賠法上の責任にのみ言及していて、対物賠償保険の根拠とな

る民法上の責任や製造物責任、刑事責任については今後も議論が必要です。

④ 補償のあり方

以上のような法規制の整備とともに自動運転の実装において重視されるのがその補償対応です。操縦者の関与が少なくなるにつれて、自動運転により事故原因の特定や関係者の責任の有無や割合を決定するのがより困難になります。また、自動運転を可能にするAIやIoTの進展は、サイバーリスクをより深刻化させ、関連する共済や保険市場の急拡大が予想されています。このようなさまざまなニーズに対応するための商品改訂さらには新商品の開発が必要であり、日本の損害保険市場ではすでにそのような動きが始まっています。2016年6月にさまざまな実証実験の形態に対応可能な「実証実験専用保険」が発売され、2017年7月には自動車保険の「被害者救済費用特約」の扱いが始まり、事故の責任主体にかかわらず、「賠償責任保険」またはこの特約で補償されるため迅速な被害者救済を可能にする仕組みが出来上がりました。しかし、これらの保険はあくまで過渡期を想定したもので、今後さらに自動運転が普及した場合の対応や、実際に保険会社が自動車メーカーに求償できるかなどの課題に対して社会的コンセンサスを得るための対応を考えていかななくてはなりません。最終的には、被害者を迅速に確実に救済し、係争コストを引き下げ、全体として社会的コストの低減につながる対応が求められます。

3. 自動運転社会における共済の役割

ここで、自動運転社会において、共済だからこそできること、求められる役割について考えてみたいと思います。自動運転社会というと、最先端の装備の自動運転車が颯爽と高速走行す

る未来都市が思い浮かぶかもしれませんが。しかし、自動運転が「即戦力」としてその力を発揮できるのは、むしろ、生活の足を確保するための低速の巡回バスの運行といった場面でしょう。例えば過疎地域に自動運転のバスを導入することが人口減少を改善する一助となれば、自動運転技術が社会的課題の解決に向けて大きな力を発揮したことになり、共済は補償の提供を通じてこのような取り組みの輪に加わることができるでしょう。自動運転の実用化に向け日本各地で試験車両を使った実証実験がここ半年ほど急速に盛んになっていますが、このような実験が可能になるよう支援するとともに、自動運転の実装に必要な新たな補償の枠組み作りに取り組むことも、共済団体にできる貢献ではないでしょうか。

4. 明治大学自動運転社会総合研究所の挑戦

2018年4月に設立された明治大学自動運転社会総合研究所(所長:中山幸二 専門職大学院法務研究科教授)は「技術」・「法律」・「保険」・「地方創生」の4部門を中心に、それぞれ相互に連携しつつ本格的な研究活動を開始し、「医療AI」といった新たな連携にも発展しつつあります。そしてこれらの各分野の連携による研究をより現実社会への実装に向けて発展させるため、過疎・農山漁村地域での地域再生・活性化の取り組みに自動車・船舶等の自動運転を組み入れるべく実証実験に着手し始めたところです。筆者は「保険」部門のリーダーとして、地域の持続的発展と社会・経済の長期的繁栄に資する補償制度を有する社会の実現に向け研究を続けています。本研究所の挑戦が自動運転社会をよりよいものにするを願っています。

(明治大学商学部 教授)