



自動運転レベル4（高度運転自動化）と補償の在り方

なかばやし まりこ
中林 真理子

筆者は本誌2018年12月号で「自動運転社会と共済」と題した投稿の機会をいただき、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、その「光」をより大きく確かなものにするための共済や保険による補償の重要性について述べました。

今回は、その後の法制度整備状況などの変化を踏まえ、自動運転社会のこれからと、補償の在り方について再び論じていきます。

1. 自動運転レベル3（条件付自動運転化）の実現

2018年4月に公表された「自動運転に係る制度整備大綱」により、自動運転の実現に向けた道路交通関連の法制度の見直しの方向性が示され、2020年4月1日に改正道路交通法と改正道路運送車両法が施行されるに至りました。このうち前者はレベル3の自動運転システムの社会実装を想定した世界初の法整備で、「自動運行装置」を定義づけて、当該装置の使用が道路交通法上の「運転」の定義に含まれることを明記し、自動運行装置を使用して自動車を運行する場合の運転者の義務と、作動状態記録装置に関する規定が整備されました。

これらの改正を受け、2020年11月にはレベル3の自動運転システムを搭載したホンダ「レジェント」が国土交通省から型式認証を取得

し、2021年3月に発売されました。ただし、リース専用の100台限定生産で、価格は1,100万円（税込み）とされ、レベル3の量産化へと舵が切られたとは言い難く、その後はレベル4へのシフトが進んでいる状況です。

2. 自動運転レベル4（高度運転自動化）へのシフト

2021年4月30日に経済産業省と国土交通省から「令和2年度自動走行ビジネス検討会報告書『自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針Version5.0』～レベル4自動運転サービスの社会実装を目指して～」が公表されました。そこでは「2020年度までの実証プロジェクトとして、ラストマイル走行実証、高速道路におけるトラック隊列走行実証実験に取り組んできた成果を踏まえ、技術開発や実証実験にとどまらず、社会実装に向けて、事業化まで見据えた体制の構築、国際標準化や国際協調、インフラや制度などの課題に係る関係省庁への情報提供等に取り組む」ことが示されています。レベル4をめぐるのは、2022年度をめどに限定エリアで低速車両による移動サービスを実現した後、遠隔監視する自動運転車の台数を増やすなどして、2025年度の全国展開につなげるとされています。

また河野太郎規制改革担当大臣は2021年4月

7日付の自身のブログで、「自動運転関係の規制改革」と題して重点項目を挙げ、その中で遠隔操作などによる自動運転車を公道で走らせるための保安基準規制緩和促進に言及しています。

さらに、2021年3月に公表された令和2年度警察庁委託調査研究「自動運転の実現に向けた調査研究報告書」ではレベル4実用化の指針が示され、自動運転システムを運行する事業者らに安全確保のための一定の義務を負わせることも盛り込まれています。

3. 自動運転レベル4（高度運転自動化）と補償の在り方

2018年3月に公表された国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の報告書では、自動運転車とそれ以外の車が混在する2020年から2025年前後の過渡期を前提に、従来からの自動車損害賠償保障法（以下、自賠法）上の運行供用者責任の考え方を踏襲した現行制度の維持を前提として議論が進められてきました。

ところで、レベル3（条件付自動運転化）の自動運転では、システムだけで処理できない局面では人間に制御を委譲しますが、レベル4（高度運転自動化）では、人間に制御を渡さずに車両を安全な状態にとどめます。つまり両者の最大の違いは、運転席に座る人間が必須かどうかです。自賠法3条では、運行供用者責任を負うのは「自己のために自動車を運行の用に供する者」と規定されています。しか

し、レベル4が実現し、人間がハンドルを握らず、遠隔監視システムが導入されると、自動運転による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、従来からの補償の在り方についても見直す必要が生じるでしょう。なお、国土交通省は2020年8月に「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」を立ち上げ、2018年の報告書に引き続く検討を開始しています。

さらに、CASE（Connected, Autonomous, Share & Service, Electric）やMaaS（Mobility as a Service）が進展し、レンタカーやカーシェアリング市場が拡大し、自動車は所有するものから利用するものへと概念の変換がさらに進めば、補償の在り方もそれに応じた変化を求められることとなります。

4. 自動運転をめぐる社会受容性

以上見てきたように、2021年は自動運転の社会実装に向けたそれまでの成果を取りまとめるとともに、今後の方針を示す一区切りとなる年と位置付けられます。

自動運転車開発のための技術が進化し、それを裏付けて社会実装を促進するための法整備が進んでいます。しかしその一方で、このような急激な変化を社会が受け入れるには、「誰が安全性を確保するか？」を明確にし、信頼性を高めるための研究開発と実証実験が必要で、それを支える補償が求められていると言えるでしょう。

（明治大学商学部教授・日本保険学会理事長）