

自動運転レベル4の実現に向けた改正道路交通法の施行

損害保険料率算出機構では自動車保険の参考純率や自賠責保険の基準料率などを算出しており、社会環境の変化や将来のリスク動向についても調査・研究を行っています。これらの取組みの中で得られた社会の皆様には有用な知見や分析結果などは、刊行物やレポートなどを通じて社会に発信しています。

目次

2023年3月24日

- 1 はじめに…p.1
- 2 道路交通法の改正内容…p.1
- 3 損害保険における自動運転への対応状況…p.3
- 4 おわりに…p.3

※1 自動運転は、その技術の導入状況に応じて下表のとおりレベルが示されています。

| |
|--|
| レベル0 [操縦の主体：運転者] |
| 運転者がすべての動的運転タスクを実行 |
| レベル1 [操縦の主体：運転者] |
| システムが限定領域（自動運転システムが作動するように設計されている、道路の種類（一般道路や高速道路）、速度、時間帯等の特定の条件のこと）において縦・横いずれかの方向の車両制御を実行 |
| レベル2 [操縦の主体：運転者] |
| システムが限定領域において縦・横両方向の車両制御を実行 |
| レベル3 [操縦の主体：システム (作動継続が困難な場合は運転者)] |
| システムが限定領域においてすべての運転タスクを実行するものの、作動継続が困難な場合には、運転者がシステムからの介入要求に適切に対応することが必要 |
| レベル4 [操縦の主体：システム] |
| システムが限定領域においてすべての運転タスクを実行、作動継続が困難な場合にも対応 |
| レベル5 [操縦の主体：システム] |
| 常にシステムがすべての運転タスクを実行、作動継続が困難な場合にも対応 |

(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 [2021] を基に作成

※2 当機構では、2020年3月に「自動運転における損害賠償責任と保険」というレポートを発刊し、従来の自動車事故に対する責任の所在と自動運転に対するその考え方を紹介しています。下記 URL を参照
https://www.giroj.or.jp/publication/accident_prevention_report/pdf/autonomous_car.pdf

1. はじめに

自動運転実現に向けての検討や取組みが各所で行われています。2023年4月には、自動運転レベル4^{※1}（運転者がいない状態での自動運転）を想定した改正道路交通法が施行されます。これにより、公道での無人自動運転移動サービスが徐々に始まっていくことが想定されま

す。新たな技術や交通環境の変化に期待が高まる一方で、自動運転中の事故への不安や事故が起きてしまった場合の責任の所在も話題になっています。

本レポートでは、自動運転に関連した道路交通法の改正内容を中心に、損害保険における損害賠償責任に対する考え方も改めてご紹介します^{※2}。

2. 道路交通法の改正内容

2023年4月に施行予定の道路交通法の改正（2022年4月19日成立、4月27日公布）では、自動運転レベル4に一部対応した運用ルールが規定されました。

今回の改正で手当される自動運転に関する事項は、自家用自動車ではなく無人自動運転移動サービスを想定したものです。限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスは、これまでは実証実験として特例的に行われていましたが、この改正によって、都道府県公安委員会の許可を受けて実施できるようになります。政府は、公道での限定地域型の無人自動運転移動サービスについて、2025年を目途に40か所以上の地域で実現する目標を掲げています。

自動運転車両の操縦の主体は、自動運転レベル2までは「運転者」、レベル3では「システム（ただし作動継続が困難な場合は運転者）」が担うことになっており、レベル3までは運転者が事故を起こした際の措置・対応を行うという整理ができます。

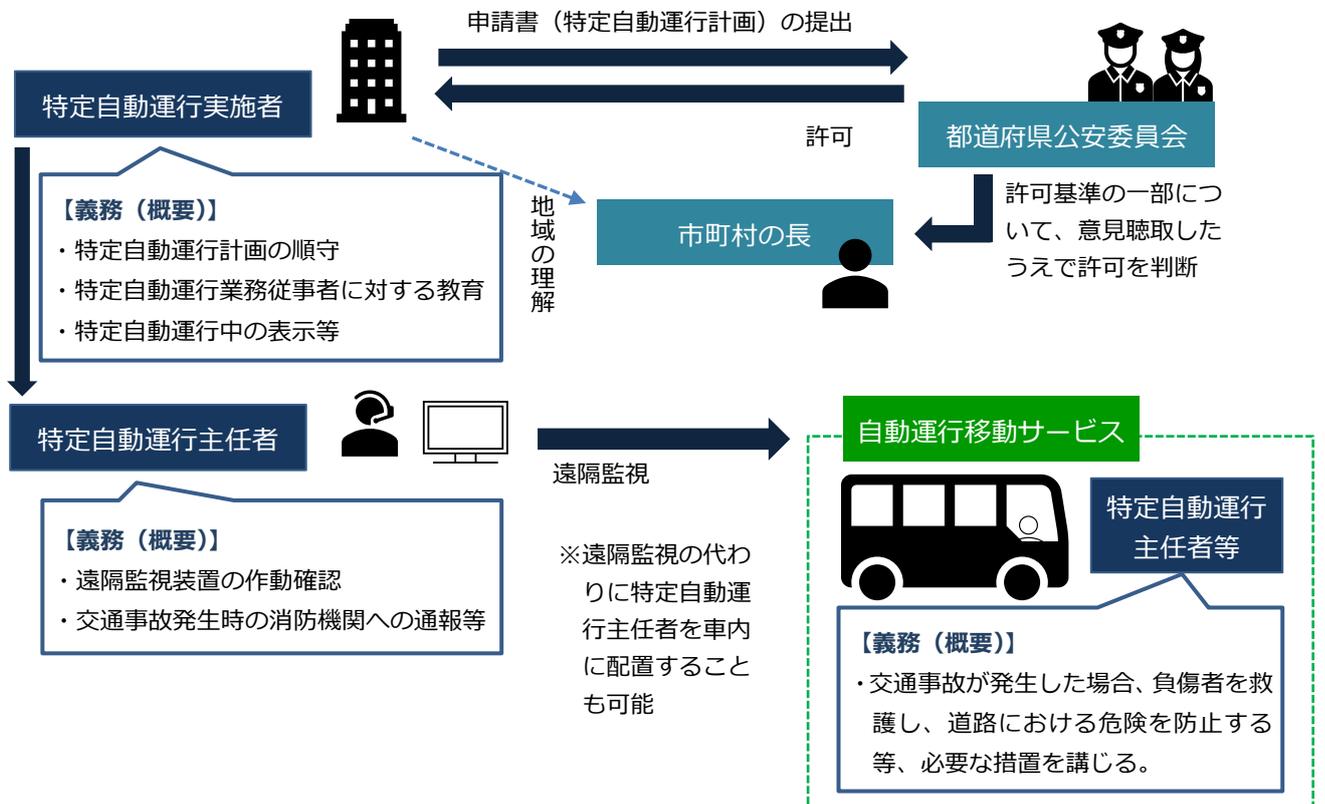
しかしながら、レベル4では運転者の存在が前提とはなりませんので、今回改正される道路交通法では、レベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転を「特定自動運行」と定義して、従来の運転とは区別しました。そして、特定自動運行による移動サービスを提供する者を定めるとともに、そのサービスで使用する車両が交通事故を起こした場合などの措置・対応を行う者を置くこととするなど、各種規定を整備しています(下記を参照)。

改正道路交通法における定義・義務の概要

| 名称 | 定義 (概要) | 義務 (概要) |
|------------|--|---|
| 特定自動運行実施者 | 特定自動運行による移動サービスについて都道府県公安委員会の許可を受けた者 | <ul style="list-style-type: none"> 特定自動運行計画の順守 特定自動運行業務従事者に対する教育 特定自動運行中の表示等 |
| 特定自動運行主任者 | 特定自動運転実施者に指定され、運行終了時や交通事故発生時の措置を講ずることができる要件を備える者 | <ul style="list-style-type: none"> 遠隔監視装置の作動確認 交通事故発生時の消防機関への通報等 |
| 特定自動運行主任者等 | 交通事故発生時の措置を講ずるため特定自動運転車両に乗車した特定自動運転者とその他の乗員 | 交通事故が発生した場合、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じる |

自動運行移動サービスの実施にあたっては、地域の理解を得るとともに都道府県公安委員会の許可が必要です。それぞれの役割の概要は以下のイメージ図のとおりです。

特定自動運行の許可制度のイメージ



(出典) 警察庁 [2022a] を基に作成

続いて、事故が発生した場合に発生する損害賠償責任についての損害保険における対応を見ていきます。

3. 損害保険における自動運転への対応状況

自動運転レベル3やレベル4の車両により事故が発生した場合、現在、自賠責保険や自動車保険については、以下のような考え方が示されています。

自動運転の導入過渡期における損害賠償責任について

- ・迅速な被害者救済を確保するため、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、まずは損害賠償責任を「運行供用者」（自動車の所有者、自動車運送事業者等）に負わせる
- ・保険会社等による自動車メーカー等への求償権行使の実効性を確保するための仕組みを検討する
- ・ハッキングによる事故の損害は、盗難車と同様に政府保障事業で対応することが適当
- ・自動運転システム利用中の自損事故は現在と同様に任意保険（人身傷害保険）等によって対応することが適当

（出典）国土交通省自動車局〔2018〕を基に作成

自賠責保険の普通保険約款においても、2021年4月の改定で、自動運行装置作動中の事故に関する保険契約者または被保険者が自動運行装置の作動状況について保険会社等へ通知する義務（第7条）、保険会社等による調査への協力（第14条）について明確化されました。

これによって、自賠責保険では、自動運転システムを利用中に事故が発生した場合には、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性を確保しています。さらに、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、限定地域での自動運転サービス（レベル4）においても、自動車運送事業者を運行供用者、自動車運送事業者のために遠隔監視・操作する者を運転者として捉えることができると整理しています。

なお、任意の自動車保険においても、自動運転車両による事故を想定した商品を開発・販売しています。例えば、事故発生時点では運転者等の法律上の損害賠償責任の所在が不明または存在しない場合でも、被害者の損害を補償する特約などが損害保険会社から販売されています。また、一部の保険会社ではレベル4の自動運行サービスの事業者向けの保険を開発するなど、自動運転のレベルの進展に伴い、損害保険会社でも保険商品開発の動きが見られます。

4. おわりに

以上のとおり、わが国では2023年4月に施行される改正道路交通法によって、自動運転の実現に向けたルールの整備が進んでいます。今後は、諸外国における法整備の動向も注視されるところであり、当機構においても、引き続き、国内外の調査を進めてまいります。

[参考] 自動運転車両に関する国内での主な事故

| | |
|----------|---|
| 2020年3月 | 企業による実証実験準備中に自動運転車両が路肩停車中の車両に接触 |
| 2020年7月 | 地方自治体、企業、研究所による実証実験中に中型自動運転バスがタイヤホイールを縁石に接触 |
| 2020年12月 | 地方自治体、企業、研究所による実証実験中に中型自動運転バスがガードレールに接触 |
| 2021年8月 | オリンピック・パラリンピック選手村において、巡回モビリティが歩行者と接触 |

[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3月
- ・警察庁 [2022a]
「特定自動運行に係る許可制度の創設について」2022年
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/L4-summary.pdf>
- ・警察庁 [2022b]
「道路交通法の一部を改正する法律」2022年3月
https://www.npa.go.jp/laws/kokkai/02_anbun.pdf
- ・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 [2018]
「自動運転に係る制度整備大綱」2018年4月
<https://www.mlit.go.jp/common/001260125.pdf>
- ・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 [2021]
「官民 ITS 構想・ロードマップ これまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方」2021年6月
https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_20210615.pdf
- ・国土交通省自動車局 [2018]
「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」2018年3月
<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>
- ・自動走行ビジネス検討会事務局 [2022]
「自動走行ビジネス検討会報告書 version 6.0」2022年4月
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/20220428_1.pdf