

デジタル時代の
リスクと保険 (10)

デジタル時代で大きく変わるのが自動車だ。自動運転の進化・普及に伴い、車のリスクや保険はどうなるのか。その議論の基礎や法制度の基準となる自動運転車の技術レベルについて説明したい。

自動運転の技術レベルは0～5の6段階に分かれ、数字が大きいほどシステムに任せる度合いが大きい。自動運転車とは一般的に、システムが運転の主体となる「レベル3」以上の技術を搭載した車を指す。「3」は指定された地域やルートなどの特定条件下でシステムが全ての運転を担い緊急時や条件を外れた時に人に運転を代わるレベル、「4」は特定条件下でシステムが全運転を担うレベル、「5」は条件無くシステムに全ての運転を任せるレベルを指す。

なお、「0」は自動運転機能なし、「1」と「2」は人が運転の主体で、「1」はシステムが前後・左右のどちらかを支援、「2」は前後・左右の両方を支援する。現在多くの車が搭載している運転支援システムがこれにあたる。

リスクや保険と関わるのが、こうした自動運転の技術レベルがどこまで法的に許されているかだ。先行するのがドイツで、2017年に道路交通法を改正し、いち早くレベル3に対応したのに続き、21年7月には道交法と強制保険法を改正・施行し、22年中にレベル4の車が走れるようにする見込みだ。

レベル4についてはこのほか、

主要国の自動運転ルールの整備状況	
日本	・2020年4月、改正道交法と改正車両運送法を施行（レベル3）
ドイツ	・17年6月、改正道交法を施行（レベル3） ・21年7月、改正道交法と改正強制保険法を施行（レベル4）
フランス	・21年7月、改正道路法典と改正交通法典を施行（レベル3・4）
米カリフォルニア州	・18年2月、自動運転の試験と実用化規則を改正・施行（レベル3・4） ・20年12月、自動配送車の商用認可 ・21年9月、自動運転タクシー商用認可

自動運転、法整備は海外先行

フランス、米国の一部の州で先行する。ただし、いずれも条件を厳格に定め、車内が無人の場合は遠隔監視者の設置を義務付けている。

では、日本はどうなっているのだろうか。20年4月に道交法と道路運送車両法を改正・施行し、レベル3に対応した。高速道路渋滞中に同一車線内を低速で走るなど所定の条件を満たさず場合に自動運転機能を使用できる。

運転者は自動運転機能の使用中に限り、前方注意義務が免除され、スマートフォン操作や動画視聴などが合法となった。ただし、システムが運転を継続できない場合は運転者へ交代要請が出される。そのため、運転者には従来車と変わらぬ安全運転義務があり、常に交代要請に適切に応じられる状態で乗車している必要がある。従って、運転席以外の座席への移動や就寝は認められない。

日本もレベル4の実用化を見据えたルールの見直しに動き出している。自動運転の実現に向けた警察庁の有識者委員会が21年4月にまとめた報告書では、自動運転移動サービスを提供する事業者の適格性を審査し、問題が生じた場合に排除するための枠組みの創設などを提言した。車両の保安基準などを管轄する国土交通省は22年度予算の概算要求に「レベル4の法規要件の策定」を盛り込んだ。

レベル3の世界初の量産車としてホンダがレジェンドを21年3月に発売するなど技術開発と改正法に基づく制度運営では日本が先行する面もある。レベル4については過疎化地域の足となる移動サービスとしても期待されており、ルールの整備が待たれる。



にいぞえ・まい CASE (つながる車・自動運転・シェアリング・電動化)やMaas (次世代移動サービス)などの調査に従事。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」で海外調査を担当。