平成 29 年度研究プロジェクト研究概要報告

研究種別	■ 共同研究 2	公益目的事業 11
主査名	福田弥夫 日本大学危機管理学部長	
研究テーマ	レベル 4 完全自動運転と自賠責保険のノーフォルト化	
研究の目的： <p>自動運転をめぐる技術は日進月歩であり、自動運転に関する各国の状況がマスコミなどの話題となっている。実現に近づいている「夢の技術」ではあるが、アメリカにおける実験走行においてすでに3件の死亡事故が発生している。このように、現在の自動運転技術は発展の途上であるといえる。また、一般道における完全自動運転の実現にはまだほど遠いとの指摘もある。自動運転の実現によって交通事故の減少を導くことは確実視されているが、交通事故はいろいろな原因によって発生し、事故の根絶は困難である。ヒューマンエラーによる交通事故は、自動運転に関連する各種の技術によって減少するが、逆にその技術の過信による事故の発生も予想される。さらには、自動運転車の維持管理に伴う事故も予想される。自土井運転下における自賠責保険の在り方について、ノーフォルト化を中心に研究を進める。</p>		
研究の経過（4月～3月）： <p>国土交通省は「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を立ち上げ、6回にわたる研究会を開催し、平成30年3月に報告書を公表した。当プロジェクトからは、主査である福田弥夫、メンバーである甘利公人教授そして藤村和夫教授がこの研究会に参加した。そのような中で、4月から9月までは国土交通省の研究会での議論を中心とし、各国の動向を探るなど、完全自動運転と自賠責保険に関する基礎的な研究をメンバー各自が行い、3月に国土交通省の報告書が公表されるのを待ち、集中的に研究会を開催した。</p>		
研究の成果（自己評価含む）： <p>完全自動運転は、制限された区域における自動運転と一般道における自動運転を区別することなくレベル4として扱われていたが、その後制限区域におけるものをレベル4、一般道におけるそれをレベル5として細分化されるに至った。人間工学や自動運転技術の研究者による報告では、必要に応じてドライバーが運転を担当するレベル3が事故発生の危険性が高いことが指摘され、事故発生の危険度はむしろレベル4及び5の方が低いと思慮されている。現行の自賠責保険制度は運行供用者の過失を基本とする賠償責任の体系を採用しているため、運行供用者の責任を問えない場合には被害者の救済は困難となる。国土交通省の報告書は原稿の損害賠償体系を維持することを前提としているが、被害者救済を第一に考えた場合、自賠責保険をノーフォルト化し、自動車事故の被害者すべてを救済する方向性は正しいものと考えられる。自動運転についても自賠責保険の本来の目的である被害者救済を優先した自賠責保険制度の再構築をすべきではないかと考えられる。</p>		
今後の課題： <p>国土交通省の研究会は、今後の自動運転技術の進展に鑑み、レベル5については具体的な検討を見送り、レベル3及び4についても将来の見直しの可能性を示唆した内容であり、これらが今後の研究課題である。</p>		