

海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の調査 (概要)

2024年12月17日

SOMPOリスクマネジメント株式会社

損害保険ジャパン株式会社

SOMPO インスティテュート・プラス株式会社

1. 海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の調査

海外における自動運転車に係る技術の進展や普及状況、責任主体の議論等について調査を行う。

調査実施期間：2024年9月30日～2025年1月31日

本日は、実施中の本調査の状況をご報告する。

1. 英国、米国及び欧州連合、中国、中東及びシンガポール等の海外における自動運転一般に係る賠償責任の法制度及び法制化に向けた最新動向（レベル4及びレベル5におけるオーナーカー並びにロボットタクシーにおける各ビジネスモデルに係る運行供用者責任、求償の仕組み及び改正予定を含む。）の調査
2. 上記地域における自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度及び法制化に向けた最新動向（求償の仕組みや改正予定を含む。）の調査
3. 上記地域における自動運転中の事故に係る求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度及び法制化に向けた最新動向
4. 強制賠償責任保険が適用されない場合の上記地域における被害填補のための政府の基金等や関連団体の概要等の調査
5. 海外の主な行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取組み及び最新動向の調査

2-1. 米国

自動運転に関連する法規の管轄 (連邦／州)

- 車両の安全基準であるFMVSSは、連邦運輸省道路交通安全局（NHTSA）が管轄。
- 民法、保険関係法規、道路交通法規は州の管轄のため、自動運転車の実証実験・公道走行ルールや付保規制などは州ごとに異なる。
※ただし、NHTSAは、自動運転の開発企業に対する安全ガイドラインを発行。
※過去、連邦法策定の動きも何度かあったが、上院or下院で合意に至らず頓挫。

自動運転一般に係る賠償責任の 法制度

- 自動車の所有者には、州法に定める強制保険が存在。ただし、加入する担保種目（対人、対物賠償など）と最低保険金額は州により異なる。
- カリフォルニア州・アリゾナ州では、上記に加え、州内で自動運転サービスを運営する事業者に対し保険加入や自家保険等による賠償資力の確保とその証明を求めている。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 州法による製造物責任法に基づき、自動車OEM、サプライヤー等は製品の欠陥に対し責任を負う。

求償に関連した事故時のデータ 取得・範囲に関する法制度

- 現地調査では、民事事件におけるOEM等への（代位）求償に向けた枠組みの検討等は特に行われておらず、事案の解決は訴訟によるだろうという見立てであった。
※カリフォルニア州では、人損・物損、単独・複数の種別を問わず、すべての事故の州運輸局への報告義務がある。
※アリゾナ州では、事故に限らず走行時のトラブルの州当局への報告と州当局との定期ヒアリングを重視。

強制賠償責任保険が適用されない 場合の被害填補 (政府基金等)

- 一般的に基金等は存在せず、ひき逃げ等で加害者が特定されない場合は、被害者側の人身傷害保険や健康保険・医療保険により治療費等を捻出する。

行政機関及び自動車メーカーの 自動運転の実用化に向けた取組み

- カリフォルニア州を筆頭に、世界中から自動運転開発企業が走行ライセンスを求めて集まる。産業振興策で緩やかな規制を設けるアリゾナ州、テキサス州等でも実装に向けた動きが進展。
- Alphabet傘下のWaymoが大都市でレベル4のロボットタクシーサービスを拡大。
Amazon傘下のZoox、トヨタ等が出資するMay Mobilityなどがこれを追う。
※GM・ホンダが出資するCruiseは、2024年12月10日（現地時間）事業閉鎖を公表。

2-2. 中国

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- 自動車の運行に伴う事故の責任については、民法典、道路交通安全法等が適用される。2021年、道路交通安全法において自動運転自動車の試験、ナンバープレート取得、運転の引継ぎ、責任等について規定する修正案のパブリックコメントが発出されたが、未改正であり、現状は運転支援（レベル2まで）を想定したものとなっている。
- 2018年以降、中央政府・地方政府により自動運転車の道路テスト等に関するガイドライン、条例等が示され、特定の道路環境下でテストができるようになった。強制自動車交通事故賠償責任保険の限度額18万元（385万円）を上回る、500万元（1億500万円）以上の賠償責任保険の加入が義務付けられている。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 自動運転自動車の欠陥に起因する損害について、自動車メーカー等が負う責任については、民法典、製品品質法等が適用される。自動運転車特有の規律はない。

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- ガイドライン、条例等において、運行状況に関わる詳細情報の記録、保存、運輸当局への報告等が定められている。
- 保険業協会では、自動車事故に関するデータを収集している。現状では、求償に関連した自動運転自動車のデータの取得・範囲等に関する仕組みはない。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- 交通事故の被害者が、強制自動車交通事故賠償責任保険や加害者から相応する賠償を得ることができないとき、交通事故社会扶助基金により救済を受けることができる。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取り組み

- 自動運転自動車の開発・試行実装が著しく進展。中央政府・地方政府は、パイロットゾーンの設置、ライセンスの発行、規制や基準の策定等を進めており、大手テクノロジー企業のBaidu、新興のPony.ai、WeRideなどが、北京市、上海市、広東省広州市・深圳市等さまざまな都市で自動運転自動車の開発・公道走行を進めている。

※2024年12月中～英国関係者にインタビューを行い、より詳細を明らかにしていく。

※主な関連法規

- ・AVA2024(Automated Vehicles Act 2024)：自動運転に関する認可・安全基準・認証プロセスの考え方を規定
- ・AEVA2018(Automated and Electric Vehicles Act 2018)：Part1に自動運転の保険について記載
- ・RTA1988(Road Traffic Act 1988):道路交通法全体。Part6に自動車使用者の保険加入義務などを記載

2－3．英国

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- ・自動運転車両が保険に加入しており、かつ、被保険者またはその他の人が事故の結果損害を被った場合、保険会社は損害に対して責任を負う（AEVA2018 Part 1-2-(1)-(b),(c)）
- ・自動運転車両による事故の結果、人が損害を被った場合、車両の所有者はその損害に対して責任を負う（AEVA2018 Part 1-2-(2)-(d)）
- ・保険会社または所有者は、自動運転車両の事故が、車両の運転開始を許可した人の過失に完全に起因する場合は、責任を負わない（AEVA2018 Part1-3-(2)）

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- ・PL固有の規定はない。安全上重要なソフトウェア更新プログラムをインストールしなかった場合、そのプログラムが安全上重要であることを被保険者が知っていた、または合理的に知っているべきであった場合、保険会社が支払った金額は、保険契約で定められた範囲内で回収される（AEVA2018Part1-4-(4)-(b)）

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- ・関連する事故が発生した場合、検査官は、その原因を特定する目的で（ただし、責任や義務を決定する目的ではない）調査を実施することができる。AVA2024 Part2-62 (1)
- ・許可条件には、情報の収集および共有に関する条件を含めることができる。適切な国家当局またはその他の公的機関、民間企業（車両メーカーや保険会社など）との共有（AVA2024 88-(1),(2)-(a),(b)）

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補 (政府基金等)

- ・MIB（Motor Insurers' Bureau）：保険会社の共同出資による機関。無保険車両による事故やhit-and-run事故などの場合、被害者を救済するイギリス政府とMIBの間の協定（Uninsured Drivers Agreement, Untraced Drivers Agreement）に基づいて運営(RTA1988 Part6 -151-(5),(a),(b),(c)など)
※サイバー攻撃などによる事故がこの基金から補償される事が推測され継続調査

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取組み

- ・AVA2024は将来に向けた自動運転車両の公道走行に関する認可の枠組み、安全基準、認証プロセスの考え方を規定し、2026年のサービス実用化に向け、38,000人以上の新規雇用、420億ポンド規模の産業への後押しと期待されている。道路における、移動の機会（運転できない人）、安全性の向上を目指し、行政・ロボットタクシー事業者（Oxa, Wayveなど）、自動車・保険業界などが取組を加速している。

2-4. ドイツ

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- 2017年月、2021年7月の道路交通法（Straßenverkehrsgesetz (StVG)）改正により、強制保険（自動車保険の対人・対物賠償）最低保険金額や自動運転車の保有者に対する付保義務等を規定。
- 2021年7月改正では、レベル4の交通・物流サービスが想定され（マイカーは除外）、遠隔監視を担う技術監督者（Technische Aufsicht）に対する車両保有者の付保義務が導入された。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 製造物責任法（Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG)）に基づき、自動車OEM、サプライヤー等は製品の欠陥に対し責任を負う。

ただし、EUのPL指令の改正影響を今後は注視・要
※アップデートなどへの対応

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- 2021年7月の道交法改正により、保存すべきデータ項目を大幅に追加。
（車両識別番号、位置情報、速度、縦・横方向の加速度、環境・気象条件・自動運転システムのON/OFF回数と時刻、外部から適用されたデータなど）
- 自動車OEM等へのPL追及は、保険契約法に基づき、強制保険の保険会社が被保険者・被害者に保険金を支払った後、代位求償として行われるのが一般的。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- 交通事故被害者補償協会（Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH)）が基金として存在。
- 強制保険を販売する会員保険会社により運営され、無保険車やひき逃げ等による事故被害者への補償を行う。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取り組み

- 過去は、ドイツ鉄道や自治体の牽引するプロジェクト等により、地方部・郊外部における、低速のコミュニティバスの運行が主力であった。
- VWIは、傘下のライドシェアサービスMOIAにおいて、乗り合いの自動運転タクシーサービスをミュンヘン・ハンブルクにて実験中。
※メルセデスとBMWは、レベル3の自家用車の販売に注力。

2-5. フランス

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- 民法の特別法である「交通事故被害者の状況の改善と補償手続きの迅速化を目的とした法律（通称バダンテール法）が存在。
- 不可抗力による事故すら責任を免れないという無過失責任を自動車の運転者と保有者に負わせ、強制保険の保険会社からの支払を指示している。強制保険とは、自動車保険の対人・対物賠償責任保険への加入が義務のこと。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 民法の中に製造物責任が規定され、OEM等は法律上は責任を負う。
- ただし、フランスの自動車事解決では、慣習として0:100、50:50、100:0しか存在しないため、厳密な事故原因の調査や責任の所在を追求する文化が無く、OEM等への求償が行われる可能性が低い。

ただし、EUのPL指令の改正影響を今後は注視・要
※アップデートなどへの対応

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- 次世代モビリティ全般の戦略を規定した2019年12月のモビリティ指針法（La loi d'orientation des mobilités、LOM）により、自動運転車による事故時にデータにアクセスできる事業者とその目的を規定
- 強制保険の保険会社とFGAO（後述の基金）は、補償内容を確定させる目的に限り、人／システムへの運転の委任状況を示すデータにのみアクセスできる。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- 強制保険補償基金（Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)）が存在。
- 無保険車やひき逃げ等による死亡事故の被害者の遺族へ補償を行う。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取り組み

- カーボンニュートラルに向けた環境政策と交通政策が緊密に連携。公共交通としての自動運転の開発を促進し、自国発のスタートアップEasymileとNavya製の小型シャトルによる限定空間（公園、大学・病院敷地内など）での低速バスの自動運転が先行。
- 近年、パリ交通公団グループが路線バス・BRTや都心部でのライドシェアの実証実験に取り組むほか、ルノーがスポンサーとなり中国Werideのロボバスを都心部で走行させた。