

2017年6月22日

レベル4以上の自動運転技術に対応する保険商品の開発に向けた 東京大学との共同研究開始について

損害保険ジャパン日本興亜株式会社（社長：西澤 敬二、以下「損保ジャパン日本興亜」）は、レベル4※以上の自動運転技術に対応した新たな保険商品の開発を目的として、国立大学法人東京大学（総長：五神真、研究室：情報理工学系研究科 加藤真平准教授、以下「東京大学」）との間で共同研究契約を締結し、2017年5月から共同研究を開始したことをお知らせします。

※レベル4…米国自動車技術会（Society of Automotive Engineers）が提示した自動運転レベルの定義のうち、高度運転自動化を示す。

1. 背景・経緯

- ・自動運転車の実用化に向けた産官学一体となった取組みが活発化する一方で、消費者の自動運転車に対する期待や不安も日々変化しています。
- ・損保ジャパン日本興亜が2017年2月に実施した「自動運転車の社会受容性および法的責任に関する意識調査（アンケート調査）」では、保険による補償があることを前提として約75%の方が自動運転車を「利用したい」と回答しています（別紙①）。この結果からも、自動運転技術の進展により発生する可能性のある新たなリスクや事故形態に対して保険制度がいち早く対応していくことが、自動運転車の社会受容性の向上のために重要であることが確認できます。
- ・こうしたお客さまのニーズにお応えすべく、損保ジャパン日本興亜は「被害者救済費用特約」の新設や「無過失事故の特則」の改定を実施するなど、運転者が介在するレベル3までの自動運転技術がもたらすリスクに対応した商品を2017年7月から提供しています（別紙②）。
- ・一方、レベル4以上の自動運転技術の実現およびそれに対応する保険商品の開発には、事故発生時の法律上の賠償責任関係の整理に加えて、社会的受容性の一層の向上が必要であり、まだ多くの課題が残されています。
- ・今般、損保ジャパン日本興亜は、自動運転について最新の知見を有する東京大学と共同研究契約を締結し、レベル4以上の自動運転技術に関する実証実験に参画することで、自動運転車に最適な保険商品の開発を強化していきます。

2. 共同研究の内容

損保ジャパン日本興亜は、2017年5月に部門横断による「自動運転タスクフォース」を組成し、東京大学が実施するレベル4以上の自動運転技術に関する実証実験への参画※を通じ、自動運転に関する各種データを収集し研究を進めていきます。

【主な研究テーマ】

- ・自動運転車固有のリスクと事故形態
- ・事故発生時のデータ解析による事故原因究明

※2017年度愛知県自動走行実証推進事業における公道での自動運転実証実験等への参画を予定しています。

<参考>自動運転レベルの定義概要

出典：官民ITS構想・ロードマップ2017

SAE レベル※1	概要	安全運転に係る監視 対応主体
運転者が全てあるいは一部の運転タスクを実施		
SAE レベル0 運転自動化なし	・運転者が全ての運転タスクを実施	運転者
SAE レベル1 運転支援	・システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る 運転タスクのサブタスクを実施	運転者
SAE レベル2 部分運転自動化	・システムが前後・左右の両方の車両制御に係る 運転タスクのサブタスクを実施	運転者
自動運転システムが全ての運転タスクを実施		
SAE レベル3 条件付運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（限定領域内※2） ・作動継続が困難な場合の運転者は、システムの介入 要求等に対して、適切に応答することが期待される	システム (作動継続が困難な 場合は運転者)
SAE レベル4 高度運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（限定領域内※2） ・作動継続が困難な場合、利用者が応答することは 期待されない	システム
SAE レベル5 完全運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（限定領域内※2 ではない） ・作動継続が困難な場合、利用者が応答することは 期待されない	システム

※1 SAE (Society of Automotive Engineers) : 米国自動車技術会が提示した定義

※2 ここでの「領域」は、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件などを含む。

3. 今後について

損保ジャパン日本興亜は、今回の共同研究やこれまでの事故対応等により蓄積した経験・ノウハウを活かして、自動運転技術の進展・普及を後押しする商品開発等に取り組むことで、安心・安全な社会の実現に貢献していきます。

以上

「自動運転車」の社会受容性および法的責任に関する意識調査（アンケート調査）

1. 調査概要

- (1) 調査期間：2017年2月
- (2) 調査方法：インターネットアンケート調査
- (3) 調査対象：全国在住の20～70代男女一般生活者（ドライバー以外を含む）
- (4) 回答数：3,600サンプル（下記12区分、各300名）
- ・性別：男性、女性（2区分）
- ・年代：20～70代（20代、30代、40代、50代、60代、70代の計6区分）

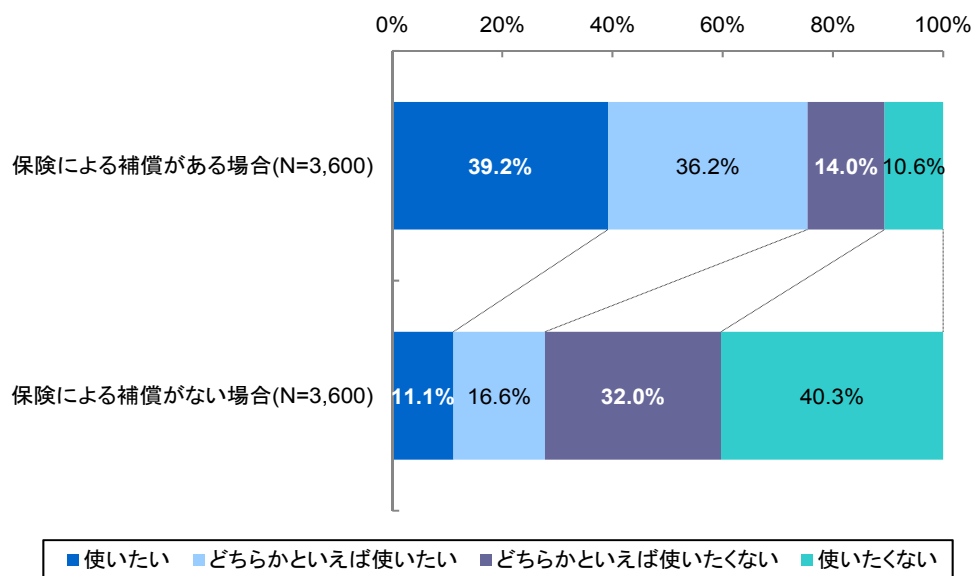
2. 調査結果（抜粋）

■自動運転車の「利用意向」

「緊急時以外は自動走行する車（ドライバーが運転席に座り、緊急時はドライバーが対応する）」の利用意向について、保険による補償があることを前提とすれば約75%の方が「利用したい」と回答しており、保険制度の重要性があらためて確認されました。

<図>

「自動走行」と「ドライバーによる運転」の切り替え中に事故を起こした場合にドライバーへ損害賠償責任が及ぶ可能性があることを踏まえた利用意向



以上

【自動車保険】自動運転車に対応した新たな補償の提供開始

1. 補償内容

(1) 「被害者救済費用特約」の新設

ご契約の自動車の欠陥・不正アクセス等により人身事故または物損事故が発生した場合で、運転者等の被保険者に法律上の損害賠償責任がなかったことが確定^{※1}したときに、被害者に生じた損害^{※2}について被保険者が負担した費用をお支払いする特約を新設します。本特約で保険金をお支払いしても継続契約の等級には影響しません。

※1 法令・判例等に照らして法律上の損害賠償責任がなかったと当社が判断した場合を含みます。

※2 被害者に生じた損害額のうち、被害者自身の過失により生じた損害額を控除した額。

(2) 【業界初】車両保険「無過失事故の特則」の改定

現在は、車両保険において、相手自動車との衝突・接触事故、かつご契約の自動車の運転者および所有者に過失がない場合は事故後の継続契約における等級に影響しない仕組みとしていきます（例：相手自動車の「追突」「赤信号無視」など）。

今回の改定では、衝突・接触の対象物を自動車以外にも拡大します。これにより、「ご契約の自動車の欠陥・不正アクセス等に起因して自動車以外（ガードレール・家屋など）と接触した場合」などでも継続契約の等級に影響しない仕組みとなります。

＜ご契約の自動車の欠陥・不正アクセス等によるドライバーに賠償責任が生じない事故の取扱いイメージ＞

基本項目	改定前	改定後
対人・対物賠償責任保険 [※]	×	○
人身傷害保険	○	○
車両保険	△	○

○：支払対象であり、ノンフリート等級に影響しない
 △：支払対象であるが、ノンフリート等級に影響する
 ×：支払対象外となることがある

※被害者救済費用特約による補償を含みます。

2. 提供開始時期

2017年7月1日以降始期契約を対象とします。

3. 提供方法

「被害者救済費用特約」は、『THEクルマの保険（個人用自動車保険）』、『SGP（一般自動車保険）』に新たに自動セット[※]されますが、これによる追加保険料は発生しません。また、「無過失事故の特則」は現在でも車両保険に自動セットされており、今回の改定により補償範囲が拡大しますが、保険料の変更はありません。

※対人賠償責任保険または対物賠償責任保険が適用された契約に限ります。

以上