

自動運転をめぐる法整備の最新動向

「自動走行システムのデザインと法制度に関するシンポジウム」
科研費研究集会(筑波大学) 於:茗溪館
2018.3.2

明治大学法科大学院教授
中山 幸二

<自己紹介>

<氏名> 中山 幸二 (なかやま こうじ)

<所属> 明治大学法科大学院・専任教授

<現在の役職>

明治大学法科大学院・専門法曹養成機関・医事法センター長

日本民事訴訟法学会理事

自動車製造物責任相談センター審査委員会委員長

日本学術会議「車の自動運転検討小委員会」委員

<略歴>

早稲田大学法学部卒・大学院法学研究科博士課程単位取得満期退学

神奈川大学法学部専任講師、助教授、教授を経て、明治大学法学部教授

2004年より法科大学院法務研究科専任教授(現在に至る)

日本民事訴訟法学会理事、仲裁ADR法学会理事、法科大学院協会事務局長を歴任

経済産業省「久米島町ロボットモビリティプロジェクト」委員(2013年度)

経済産業省「グリーン自動車技術調査事業」委員(2014年度)

経済産業省「自動走行の安全に係るガイドライン及びデータベース利活用検討会」委員
(2015年度)

国土交通省・経済産業省「自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究」委員
(2016年度・2017年度)

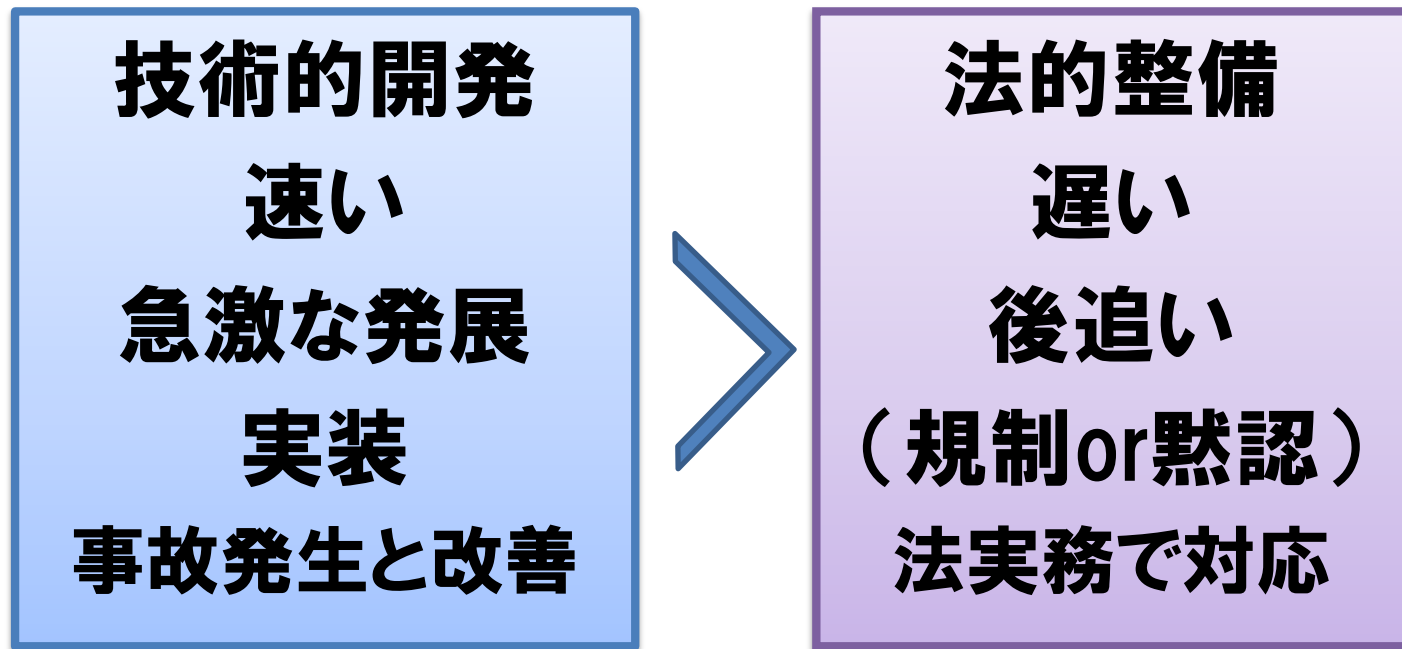
★ JSAE 2015春季フォーラム(横浜)で報告「自動運転をめぐる法的課題と法的責任」

★ JSAE 2017名古屋フォーラム(6月)で報告「法学と工学の架橋～模擬裁判の試み～」

★ 日本機械学会2017(埼玉大・9月)パネル報告「自動運転をめぐる法整備の最新動向」

1. はじめに

技術開発の加速化と法的整備の開始



技術開発が進んで、ある程度の普及と安定が生じたのちに関連する法規が整備されるのがこれまでの歴史であった。ITS関連の技術開発の加速化に対し、関連法規の整備は非常に遅れている（公道実験にも法規制上消極的）との認識が一般だった。

⇒ **これが、**

2013年11月（ITS世界会議・東京モーターショー）から大きく状況変化

技術開発の加速化と法的整備の開始:

国際的な動きが加速

2014年 3月: ウィーン条約 改正案(8条一部修正)→採択

2014年11月: 国連「自動車基準調和世界フォーラム」(ジュネーヴ)

国際ルール作り始まる(自動運転分科会/2014年12月)

2015年 3月: ジュネーヴ条約も改正の動き(作業部会で改正案合意)

国内の法整備の動き

内閣府(関係省庁横断)・戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)

官民ITS構想・ロードマップ2015(2016年までに法整備の課題を詰める)

国家戦略⇒規制緩和→「特区」の活用・指定

・構造改革特区、総合特区、地方再生特区ほか

(自動運転につき島嶼部・過疎地なども検討)

技術開発が進んで、ある程度の普及と安定が生じたのちに、関連する法規が整備されるのがこれまでの歴史であった。しかし、技術開発の加速化と国際競争に伴い、関連法規の整備作業が始まり、現在、急ピッチで進められている。

→2015.10.23 :道交法改正や公道実験につき、警察庁で有識者検討会始まる。

1年前の状況

1) 国際的な道路交通条約の改正

ウィーン条約の改正：オーバーライド可能であればOK・・・2016年3月より発効
ジュネーヴ条約の改正作業・・・2015年3月WP1 合意・・・加盟国承諾が難航
→国内：道路交通法の運用に影響・・・一部改正または解釈変更(通達)か？

2) 自動運転・運転支援装置の標準化

国連ジュネーヴ基準調和世界フォーラム→道路運送車両法・保安基準の改定へ

3) 日本国内の公道実験

解禁：国家戦略として後押し・・・産官学オールジャパンとして取り組む方針
今や世界一やりやすい実験場・・・ガイドライン策定公表(これ以外も禁止せず)

4) 損保業界への影響

日本損保協会の対応(協調領域)・・・レベル3まで自賠法の射程確認
個別保険会社の競争激化・・・テレマティクス保険・公道実験保険など商品開発

5) 新ビジネスの開発と戦略

SIP国家戦略と個社の戦略(新ビジネスモデルの開発と特許戦略)

1) 米国・グーグル実験車両の衝突事故

2月14日:交差点右折時に砂袋避け停止、左に移動、後続のバスと接触事故

2) 米国・テスラ・モーターズの自動運転車の死亡事故(レベル2)

5月7日:フロリダ州高速道の対向車線トレーラーが右折、ブレーキ作動せず激突

7月6日:日本でも国交省から異例の注意喚起の指示、警察庁から通達

3) 日本国内:自動ブレーキ過信で事故2件(警察庁で確認、日経新聞7月7日付)

昨年12月、高速道路で渋滞中の車に追突

今年 6月、国道で信号待ちの車に追突 (△非公式:現実にはもっと起きている)

4) 自動運転に共通基準作り:(日経新聞7月10日付:今秋に大筋合意の見通し)

日欧で連携作業(国連欧州経済委員会)⇒道路運送車両法に基準盛り込む

<検討案の例>

- ・機械より人間の運転操作を優先する。
- ・ドライバーの居眠りやよそ見を防ぐ装置を搭載する。
- ・ドライバーが警告に反応しない場合は自動で路肩に停止する。
- ・自動追い越しできるのは高速道路に限り、事故が起きたときはドライバー責任

※米国は7月内に運輸省道路交通安全局が独自のルール案を公表する見通し⇒9月公表

2. 現行法の体系

- (1) 自動車の運転と交通に関する法規制**
- (2) 交通事故に関する法的責任**

自動車の運転と交通にかかる現行法の構造

【道路交通に関する主な現行法の規律】

・ 道路法・道路構造令

道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定めている。道路標識、道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置等についても、道路法で基本事項を規律している。

・ 道路交通法

自動車の定義と種類、車両や歩行者の交通方法、運転者の義務、運転免許、罰則等を定める。その70条は安全運転義務を定めており、ITSによる運転支援及び自動運転の規律に大きくかわる。

・ 道路運送車両法

車両の定義・・・「自動車」「原動機付自転車」「軽車両」

道路運送車両の保安基準については、同法40条以下に、自動車の構造(40条)、自動車の装置(41条)、乗車定員又は最大積載量(42条)が定められ、この基準に適合しない車両は運行に供してはならないものとされている(運転支援機能に関わる操縦装置や制動装置の保安基準も41条3号・4号に根拠を置く)。

・ 道路運送法： 旅客運送事業・貨物運送事業の規制（新事業にはこれも重要になる）

交通事故に関する法的責任

・刑事法 …… 刑罰

刑法208条の2、211条2項：危険運転致死傷罪、自動車運転過失致死傷罪⇒
「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」2014年5月施行

・民事法 …… 損害賠償

人身事故、物損事故に共通して適用される法律は、**民法709条（一般不法行為）**
同法715条（使用者責任）であり、とくに自動車で惹起された**人身事故に限り**
適用される法律が**自動車損害賠償保障法3条（運行供用者責任）**である。

このほか、自動車の欠陥により、人の生命、身体または財産に被害が発生した場合は、**製造物責任法**の適用可能性がある（**製造物責任**）。

道路等の公の営造物の設置または管理の瑕疵により事故が発生した場合は、**国家賠償法2条（営造物責任）**が適用される。**民営道路の場合は、民法717条（土地工作物責任）**の問題となる。

・行政法 …… 免許停止

交通事故には道路交通法違反を伴うのが一般的であり、公安委員会から運転免許の停止や取消しが行われうる（同法103条以下）。運送事業者の免許停止も。

補足(1) 自動車損害賠償保障法(自賠責)の構造

自動車損害賠償保障法 (1955年7月制定)

目的:自動車の運行によって、人の生命または身体が害された場合に、**被害者の保護**を図り、あわせて自動車運送の健全な発達に資する。

第3条:「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。」

免責要件:運行供用者が以下の3要件をすべて立証できれば免責される。

- ①自己又は運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- ②自動車に構造上の欠陥又は機能の障害が無かったこと
- ③被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと

⇒**立証責任の転換** (事故あれば、運転ミスか自動車の欠陥と**推定**)

運行供用者:「運行支配」と「運行利益」を享受する者

「**危険責任**」と「**報償責任**」の思想に基づく、無過失責任に接近

※運行供用者は自動車の欠陥を立証しても免責されない。(メーカーの責任もひっかぶる)

▲強制保険:自賠責の保険金:上限(死亡3000万円、後遺障害4000万円、傷害120万円)

製造物責任法（1995年7月施行）

.....

製品の「欠陥」により被害が生じたときは、人身被害と物的被害を問わず、製造物責任法により、**製造業者(製造・加工・輸入)**に損害賠償を求めることができる。

「過失責任」に代わる「欠陥責任」：責任の客観化＝より厳しい責任(厳格化)

2条2項：この法律において「**欠陥**」とは、当該製造物の特性、その通常予見される使用形態、その製造業者等が当該製造物を引き渡した時期その他の当該製造物に係る事情を考慮して、当該製造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいう。

※具体的基準について、立法者は、製品の種類に応じて、裁判例の蓄積に期待した。

「**欠陥**」＝「**通常有すべき安全性**」を欠いていること

- ・設計上の欠陥
- ・製造上の欠陥
- ・指示・警告上の欠陥

▲ 自動運転との関係で、「通常有すべき安全性」の基準はどこに求めるべきか？

3. 道路交通条約の現状と解釈

道路交通に関する条約：ジュネーヴ条約(1949年)

ジュネーヴ条約 … **日本も批准**＝国内的効力1964年より発効（97カ国が加盟）

第8条：

(1)一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。

(5)運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない。

第10条：

車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。運転者は、状況により必要とされるとき、特に見とおしがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。

.....

◆国内法：道路交通法 第70条(安全運転の義務)

車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。
本条違反⇒3月以下の懲役又は5万円以下の罰金(第119条)

道路交通に関するウィーン条約(1968年)

ジュネーブ条約に代わる交通条約で、**欧州諸国を中心に締結**。中国も加盟。
締約国はこの条約に定める統一道路規則を国内法化する義務を負うことを定める。
現在の締約国73カ国・・・**日本・米国は加盟していない**(英国・バチカンも未批准)。

第8条:運転者

- (1)あらゆる走行中の車両又は連結車両には、運転者がいなければならない。
- (5)あらゆる運転者は、常に、車両を制御するか、又は動物を誘導しなければならない。

第13条:車両の間の速度と距離

- (1)車両のあらゆる運転者は、いかなる状況においても、当然かつ適切な注意をして、運転者に必要なすべての操作を実行する立場にすることが常にできるよう車両を制御下におかなければならない。

◆ 運転者を前提＝自動運転・無人運転は想定外

道路交通条約:ウィーン条約の改正

2014年3月 国連・欧州経済委員会・道路交通安全作業部会(WP1)

ウィーン条約改正案採択・・・条約締約国に反対なし(2016年3月23日発効)

ウィーン条約

第8条:運転者

(1)あらゆる走行中の車両又は連結車両には、運転者がいなければならない。

(5)あらゆる運転者は、常に、車両を制御するか、又は動物を誘導しなければならない。

(a) 車両の運転方法に影響を及ぼす車両システムは、国際協定に適合しているときは、第8条5項及び第13条1項に適合するものとみなす。

(b) 車両の運転方法に影響を及ぼす車両システムは、国際協定に適合していない場合であっても、運転者によるオーバーライド又はスイッチオフが可能であるときは、第8条5項及び第13条1項に適合するものとみなす。

※国際協定＝環境基準と安全基準の国際調和を目的とした多国間協定

第13条:車両の間の速度と距離

(1)車両のあらゆる運転者は、いかなる状況においても、当然かつ適切な注意をして、運転者に必要なすべての操作を実行する立場にすることが常にできるよう車両を制御下におかなければならない。

◆ 「みなし規定」で、システムへの運転委託を許容。ただし、運転者の存在を前提。

※ ジュネーヴ条約についても作業部会(WP1)で同旨の改正提案(2014年9月)

道路交通条約：ジュネーヴ条約も改正案

ジュネーヴ条約 ……2015年3月、**作業部会(WP1)**で**改正案 採択**（警察庁10/23資料）
……事務総長が条約の改正手続（改正手続については、条約31条参照）
事務総長から加盟国に賛否を照会、**賛成回答数が2/3に達せず**停滞

第8条：

(1)一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。

(5)運転者は、常に、車両を適正に操縦＜略＞できなければならない。

(6)車両の運転方法に影響を及ぼす車両システムは、協定に適合しているときは、第5項及び第10条に適合するものとみなす。

車両の運転方法に影響を及ぼす車両システムは、協定に適合していない場合であっても、運転者によるオーバーライド又はスイッチオフが可能であるときは、第5項及び第10条に適合するものとみなす。

第10条：車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。＜略＞

.....

▲すでに**国際的なデファクトスタンダード**としては、システム許容と解して、技術開発と国内法の整備を進めるのが得策である。（中山：条約と法律の解釈運用論）

国連の作業部会： WP1とWP29

WP1：道路交通安全作業部会

道路交通条約の更なる改正に関する議論

…完全自動運転をも視野に入れ、自動化システムのレベルに応じた運転者の役割等

WP29：自動車の装備と機能の国際基準を検討する作業部会

「自動車基準調和世界フォーラム」

自動操舵専門家会議(日独が議長)と、自動ブレーキ専門家会議(日ECが議長)

⇒ WP1とWP29が連携し、2015年10月の会議で非公式作業グループの設置を決め、
「自動運転分科会」で自動運転の統一的な基準と道路交通条約の改正問題を議論
(英国と日本が共同議長)



これに対応するため、我が国では、国交省と経産省で連携した「自動走行ビジネス検討会」の下に 2016年5月「**自動運転基準化研究所**」を設置し、国際的なルール作りに向け体制強化

…強制規格である国際基準(WP29)と任意規格である国際標準(ISO等)を俯瞰した戦略基準と標準の双方の関係者が参加し、(官民挙げて)横断的な情報共有と戦略の検討
(例：車載センシングで言えば、センサーの検知範囲104m基準とセンサーの試験方法の標準)

ウィーン条約の改正を受けてードイツ国内法の改正

ドイツの“Strassenverkehrsgesetz“ 道路交通法

日本の道路交通法＋自動車損害賠償保障法に相当(人損・物損含む)

2017年1月25日 自動運転車両法案(上記の道路交通法改正案)が閣議決定

⇒ 連邦議会と連邦参議院を通過し、6月20日に公布された。〔草案を一部修正〕

<要点>

- ・レベル4までを射程とする(無人運転は対象外)
- ・いつでも運転者がオーバーライド又はスイッチオフ可能であること
- ・システムが要求した時は、運転者は遅滞なく操縦を再度引き受ける義務を負う

〔自動運転中は、交通状況及び操縦から気持ちをそらすことが許される。ただし何時でも応じられるように気持ちの準備をしておかねばならない。〕

- ・強制保険が適用され、自賠責の責任限度額を2倍に引き上げる(人損1000万€,物損200万€)
- ・車両が運転者によって操縦されていたか、システムによって操縦されていたかを、逐次記録しなければならない。記録されたデータは、要求があれば、州の道路交通監督官庁に提出しなければならない。データは3年後に消去する。〔修正⇒6ヵ月〕

△6月20日に連邦交通省の自動運転倫理委員会(Ethik-Kommission)の報告書も公表された。

※ 2017年7月11日、アウディがレベル3の「A8」をドイツで今秋発売すると発表(7/12日経新聞)
(当面は、中央分離帯のある高速道路、時速60キロ以下に限定.渋滞時や通勤時を想定)

4. 日本法の整備の検討状況

・国土交通省

国連基準調和作業部会(WP29)への積極的関与(共同議長で議論リード)
国連自動運転作業部会(WP1)との非公式会合(ジュネーブ条約改正対応)
国内法:道路運送車両法・保安基準の改定 ⇒2017/2/24国際シンポ「国際基準化」

・経済産業省

自動走行ビジネス検討会(経産省+国交省)「今後の取組方針」2016/3/23公表
久米島モビリティプロジェクト(離島・準天頂衛星方式)の実証実験(2014年度)
自動走行の安全に係る事故データ利活用の調査・有識者検討会(2015年度)
法的責任:自動運転と製造物責任の成否の具体的検討(2016年度)
(委託事業の一環として明治大学グループ 模擬裁判の実験 2016/2/5, 2017/1/20)
2018/2/16:非公開限定

・日本損害保険協会

「損保協会ニューリスク研究会」(2014年8月～2016年5月,自動運転の法的課題) 6月9日公表

・保険業界(個社)の動き

外資系保険会社の参入、ダイレクト保険の盛行
テレマティクス保険の開始、安全支援技術の装備による保険料の引き

・ドライブレコーダー業界 (ドラブリ協議会)・・・ドラレコ普及活動、軽井沢バス事故で促進

自動運転の法的課題について(概要)

一般社団法人 日本損害保険協会

1. 自動運転への期待と法的課題

- ・自動運転により、事故の削減、環境負荷の軽減、高齢者の移動手段の確保といった効果が期待される。
- ・一方で、事故が発生した場合、従来とは異なる責任関係が生じる可能性があり、自動運転に関する法的課題について、事故時の損害賠償責任を中心に検討を行い、その結果を整理した。

2. 自動運転のレベル

- レベル1 … 加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う。
- レベル2 … 加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う。
- レベル3 … 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する。
- レベル4 … 加速・操舵・制動をすべてシステムが行い、ドライバーが全く関与しない。

3. 現行法における損害賠償責任

(1) 対人事故

- ・自動車損害賠償保障法(自賠法)による運行供用者責任
- ・運行供用者が責任を免れるためには、3要件を立証する必要あり(実質的な無過失責任)

(2) 対物事故

- ・民法による過失責任
- ・加害者に故意・過失がなければ損害賠償義務なし

4. 自動運転と損害賠償責任の考え方

自動運転の各レベル(2~4)における損害賠償責任については、次のとおり考えられる。

○レベル2およびレベル3については、現行法に基づく損害賠償責任の考え方が適用可能

- ＜対人事故＞ 自賠法による運行供用者責任
- ＜対物事故＞ 民法による過失責任

○レベル4における損害賠償責任については、従来の自動車とは別のものとして捉え、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえでの論議が必要

5. 個別の課題

- (1) ドライブレコーダー、イベント・データ・レコーダー(EDR)の設置、データの保存・提出、事故原因の分析体制の構築
- (2) システムの欠陥による事故の場合は製造物責任の可能性(迅速な被害者救済のためには、まずは自賠法の運行供用者責任の維持が妥当)
- (3) サイバー攻撃による事故の可能性(対物事故の場合は損害賠償の請求先がない可能性)
- (4) 救済すべき「被害者」の範囲(レベル4)
- (5) 過失割合の複雑化による損害保険実務への影響

「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」

2015年10月23日（第1回）～2016年3月（第5回）開催・・・取りまとめ 2016年4月7日公表

<主な課題>

1) 将来の道路交通法など法令の改正課題の洗い出し

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/report/gaiyou.pdf>

⇒ 関連法令の改正議論が開始（2016年6月27日・第1回会議）

2) 当面の公道実験のためのガイドライン

<自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン>

- 1 趣旨
- 2 基本的制度
- 3 実施主体の基本的な責務
- 4 実験施設等における安全性の確認
- 5 公道の道路交通環境に即した安全確保措置
- 6 テストドライバーの要件
- 7 テストドライバーに関連する自動走行システムの要件
- 8 公道実証実験中の実験車両に係る各種データ等の記録・保存
- 9 交通事故の場合の措置
- 10 賠償能力の確保
- 11 関係機関に対する事前連絡

自動走行についての法律上・運用上の課題

■ ヒアリング及び調査検討委員会の議論における主な指摘事項

自動走行に係る刑事上の責任

- レベル2までは、自動走行モード中であっても、運転者に周囲の道路交通状況等の監視(モニター)義務が課され、運転者の責任の下で走行することとなるため、交通事故等における道路交通法上の責任は、現状のとおり、原則として運転者にあるものと考えられる。
- レベル3では、運転者の過失責任が認められるかどうかは、原則として運転者に交通事故等の予見可能性及び結果回避可能性があるかどうかによる。

自動走行に係る民事上の責任

- レベル3までは、現状のとおり、交通事故が発生した場合には、自動車損害賠償保障法等が適用され、原則として自己のために自動車を運行の用に供する者が損害を賠償する責任を負うこととされ、当該者以外の者の責任については、故意又は過失の有無等、個別具体的な事情により判断されることとなる。
- 交通事故が発生した場合には、自動走行システムの製造業者の責任が問われる可能性が高くなるとの指摘があるものの、自動走行システムのソフトウェアに問題があると考えられる場合であっても複雑で膨大なものとなるソフトウェアの問題点を個人である交通事故被害者が証明することは困難な場合が考えられるとの指摘もあり、責任関係が複雑になることにより交通事故被害者に対する補償が遅れることは避ける必要がある。

自動走行に係る行政法規上の義務

【車両の点検・整備義務】

- レベル4も含めて、現状のとおり、原則として車両の使用者が車両の点検・整備義務を負うべき。
- 自動走行システムの仕組みを理解していない使用者が点検・整備を行うことは困難であり、使用者に点検・整備義務を課すべきではない。

【運転免許制度等の在り方】

※ レベル3までについて

- 現状と同様の運転技能が必要。
- 通常の運転技能に加えて自動走行システム特有の操作や挙動における留意点等を運転者が了知できるようにするための講習の導入が必要。
- 高齢者等の移動を支援するという観点から、取得要件を緩和すべき。

※ レベル4について

- 車両に乗車している者には運転免許が不要。
- 車両の運行を管理する者には安全を担保するための資格が必要。

【交通事故時の救護・報告義務】

- レベル3までは、車両に運転者が存在していることから、現に交通事故が起きた場合には、運転者が問われる責任の内容にかかわらず、現状のとおり、運転者その他の乗務員に対して救護・報告義務を課することが可能。

【その他】

- レベル3やレベル4の自動走行車が一般の道路利用者と混在して走行する場合には、運転者同士のコミュニケーション等に変化が生じる。

遠隔操作による自動運転の許容性

「官民ITS構想・ロードマップ2016（案）」の議論に
従来の自動運転の分類とは別に、遠隔操作型の分類と定義が加わる（3月）
ビジネスモデルの提案も加速（シンクタンクの動き活発）

2016年4月1日、国連作業部会での合意（条約の解釈統一） 日本警察庁が参加
「自動運転車両の実験について、車両のコントロールが可能な能力を有し、
それが可能な状態にある者がいれば、その者が車両内にいるかどうかを問わ
ず」 現行条約の下で実験可能

（WP 1 第72会合：E/TRANS/WP.1/153）

官民ITS構想・ロードマップ2016（叩き台案） 2016年3月（非公表）

分類	概要	注（責任関係等）	左記を実現するシステム	
レベル 4 (遠隔型レベル 2)	(表 1 のレベル 2と同じ)	(表 1 のレベル 2と同じ) ※ドライバーは遠隔にて監視・運転。	「遠隔型自動走行システム」	
レベル 4 (遠隔型レベル 3)	(表 1 のレベル 3と同じ)	(表 1 のレベル 3と同じ) ※ドライバーは遠隔にて監視・運転（自動走行モード外）		
レベル 4	(表 1 のレベル 4と同じ)	(表 1 のレベル 4と同じ) ※車両内外を含めて、ドライバーは運転に全く関与しない。	「完全自動走行システム」	

■各省庁で法律学者を入れ法律問題の有識者会議を開催

・警察庁…（有識者会議）

2016年6月に「**自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会**」設置
⇒道路交通法の改正課題を中心に、実用化に向けた法規制の議論

・国土交通省…（有識者会議）

2016年11月初めに「**自動運転における損害賠償責任に関する研究会**」開始
⇒交通事故が起きた場合の自動車損害賠償保障法（自賠責）のあり方を検討

・経済産業省…（技術・法律・消費者の代表から成る有識者会議）

2016年10月末に「**自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究**」
⇒製造物責任法の「欠陥」相場観、社会的受容性

◆経産省と国交省：「自動走行ビジネス検討会」を設置（2015年2月～）

⇒自動運転の社会実装に係る将来ビジョンを整理検討

最近の法律問題検討状況 ……法整備の最前線……

■各省庁の取組み ⇒2017年度も

- ・警察庁…**道路交通法**の改正課題(有識者会議)
国連自動運転作業部会(WP1) ジュネーヴ条約の改正問題への取組み
 - ・国土交通省…**自動車損害賠償保障法**の検討課題(有識者会議)
道路運送車両法・保安基準の改定
国連基準調和作業部会(WP29)への積極的関与 (共同議長で議論リード)
 - ・経済産業省…**製造物責任法**の「欠陥」相場観、社会的受容性(有識者会議)
自動運転と製造物責任の成否の具体的検討(模擬裁判の実験:2017/1/20)
公開シンポジウムの開催:(2017/3/7)
今年は2018/3/5公開シンポ開催予定
- ◆政府の未来投資会議(2017.2.16):「首相、法整備に意欲」
無人運転バス(高齢者送迎)・隊列走行(物流)、制度改革を集中的に検討する。
- 2017年度中に自動運転の実用化に必要な法整備を洗い出す。20年度めざす。
- ◆国家戦略特区諮問会議(2017.2.21):公道実験に規制緩和(規制停止)

▼官民ITS構想・ロードマップ2016

2017年目途に、特区制度の活用等も念頭に、過疎地等での無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現する。



◆自動運転車の公道実証実験を可能とする措置（2017年2月）

ハンドル・アクセル・ブレーキペダルを備えない自動運転車につき、例えば下記のような安全対策を講じることで、公道走行を可能とする。

＜主な代替の安全確保措置（例）＞

- ・ 実証実験の実施環境の制限（時間・天候等）
- ・ 走行速度の制限
- ・ 走行ルート of 限定
- ・ 緊急停止スイッチの設置
- ・ 保安要員の乗車

……→ さらに、ロードマップ2017へ

「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」 検討課題

2017年3月：調査報告書

1. 高速道路での実用化に向けた課題（例）

- ①速度規制の見直し・・・法定速度と実勢速度の差（試行110キロ/h）
- ②本線への合流・・・道路交通法施行令11条：60キロ/h
- ③渋滞時の合流・・・渋滞中の車両の前方に自車を差し込む行為：道交法75条の6違反？
- ④自動走行システムの故障時、緊急時における路側帯の通行・停車

2. 遠隔型自動走行システム

- ・道交法77条：道路使用許可→許可基準の策定

3. その他

- ・運転免許制度：遠隔監視・操作者の新たな運転免許や資格
- ・刑事上の責任：一人で複数台の車両を監視・操作・・・交通違反や事故時の責任
- ・緊急停止：車両に乗車している者は誰でも緊急時には停止させることができる。運転か？
- ・トラックの隊列走行：電子連結の保安基準、車間距離に係る道交法の扱いなど

⇒2017年度「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査研究」

◆遠隔型自動走行システムの公道実証実験に係る道路使用許可 取扱い基準の策定（2017年6月1日：通達）

道路交通法77条の道路使用許可を受けて実施することができる許可対象行為



全国において実験主体の技術のレベルに応じた実験を実施することが可能

＜許可に係る審査の基準＞

- (1) 実験の趣旨等
- (2) 実験場所・日時
- (3) 安全確保措置
- (4) 遠隔型自動運転システムの構造等
- (5) 緊急時の措置
- (6) 遠隔監視・操作者となる者
- (7) 走行審査
- (8) 1名の遠隔監視・操作者が複数台の実験車両を走行させる場合の審査の基準

＜許可期間＞・・・原則として6か月以内

＜許可に付する条件＞・・・実施場所・実施時間・走行方法・事故の措置

＜指導事項＞・・・賠償能力、地域住民に対し広報又は説明を行う

◆「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」 論点整理

（国土交通省・自動車局・保障制度参事官室 2017.4.26.資料）

①自賠法の責任主体「運行供用者」についてどのように考えるか

案1：従来の運行供用者責任を維持しつつ、求償の実効性を確保する

案2：従来を制度を維持しつつ、新たに自動車メーカーに一定の負担を求める

案3：新たな立法で、自動車メーカーに事実上の無過失責任を負担させる

②ハッキングにより惹起された損害

現在の盗難車による事故と同様に、政府保障事業として対応しうるか検討

③システムの欠陥による自損事故

案1：製造物責任法（メーカー）、民法（販売店）のほか、任意保険で対応する

案2：現行の自賠責保険を見直して、自賠法の対象とする

④運行供用者の注意義務

ソフトウェアや情報をアップデートするなど、自動運転車に対応した義務を検討

⑤外部データの誤謬、通信遮断による事故

自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」といえるか

過渡期に想定される事故と民事責任：個別に検討が必要(例えば)

1) 現在の速度でも自動ブレーキがかかると過信し、衝突した場合

- ・歩行者をはねたとき→自賠法の適用あり
- ・他車に衝突したとき→人身被害には自賠法の適用あり
物的損害には民法適用→運転者の過失の証明が争点
- ・同乗者が死傷したとき→自賠法の適用あり
- ・運転者が死傷したとき→自賠法の適用なし・・・製造物責任の追及可能性？
設計上の欠陥？ 警告上の欠陥？ 過信・ご使用？
- ・所有者が同乗して死傷したとき→自賠法の適用なし・・・製造物責任の追及？

2) 自動制御の限界からドライバーに権限委譲したが、ドライバーが即座に反応できず、衝突事故が生じた場合

- ・当該場面での機能限界は設計上の欠陥か？(プログラムの欠陥か)
- ・権限移譲に十分な余裕があったか？(基準・標準の役割は？免責されるか)
- ・ドライバーの過失の問題か？

3) サイバー攻撃により、自動車の制御がきかず、暴走衝突した場合

- ・セキュリティが脆弱で、攻撃が予測される範囲内であれば、運営者の責任
- ・攻撃者が特定できれば、責任追及できるが、現実には難しい。

今後の展望

★ ここ2～3年が法整備の山場

1. 事故原因の究明と再発防止のため

・・・EDR・ドライブレコーダーの設置義務・保存義務・提出義務の法定
↔個人情報保護との綱引き・調整

2. 交通ルールの見直し

・・・法令順守のアルゴリズム 対 速度制限や追越し禁止
緊急時に対応するには、人間のような緊急避難を予めアルゴリズムに取り込めるか
→PL責任の境界線にもなる

3. 遠隔操作の概念と限界

・・・遠隔でスイッチ・オフできれば無人もOK？ どの範囲・距離まで許容されるか

4. 社会的受容性の浸透と普及に向けて

・・・社会のニーズ(多様性・地域性)と社会の理解を進める努力
ベネフィットとリスクの認識と受容

日本の法整備を妨げているもの

1. 縦割り行政の悪弊

例: 自賠法をめぐる権限所管と発言禁止(速應と禁圧)

2. 自動運転レベルの誤解と不統一

法律御用学者の「活躍」と「尊重」

3. 現状維持の業界圧力(本音)

成功体験による危機意識の希薄さ

→イノベーション阻害要因

★いま必要なこと

技術者と法律家の(腹を割った真の)対話と協力