

自動運転にかかる制度整備動向について

専門職 渡部 英洋

目次

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. はじめに | 4. 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」における取りまとめ |
| 2. 直近のロードマップに記載された市場化シナリオと制度整備の必要性 | 5. 交通ルール・刑事責任の今後の検討 |
| 3. 制度整備大綱の策定 | 6. おわりに |

1. はじめに

自動運転については多くのメーカーが技術開発を本格化し、試験走行が開始されている現状から、完全自動運転の実用化が視野に入ってきたと報道されるようになってきている。一方で、開発・実用化に向けた諸規制等、制度面の整備が立ち遅れているとの指摘も多くみられ、特に、3月に相次いで発生した米国でのウーバー車・テスラ車の死亡事故は、米国の特殊事情があるとはいえ、我が国にとってもあらためて開発過程での安全に向けた規制のあり方、責任の所在面での課題を投げ

かける出来事であったといえる。

この状況等を踏まえ、本稿では自動運転開発の今後のシナリオおよび民事責任関連を中心とした制度整備面の現状と今後の課題等を概観することとした。

2. 直近のロードマップに記載された市場化シナリオと制度整備の必要性

我が国のITS（Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム）・自動運転にかかる国家戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」は、2014年に策定されて以降、

2017年5月30日改定まで3度改定されている。本年5月目途で2018年版が策定される見込みであるが、本稿作成時点で直近となる「ロードマップ2017」においては、「2016」に記載された「2017年の公道実証」に係る取組みが確実に進展した²ことを踏まえ、市場化を見据えた制度整備と、技術力のさらなる強化を重点的に記載している。

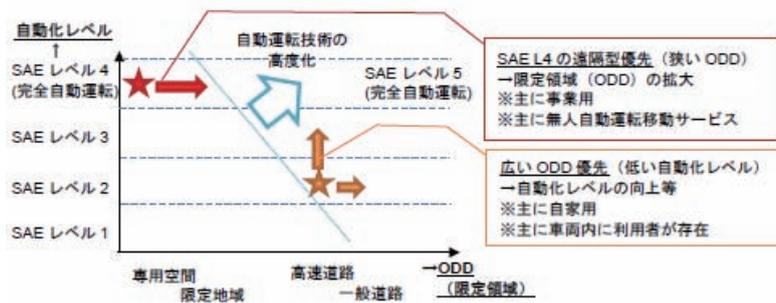
(表1) ¹自動運転レベルの定義の概要（JASO T P 18004の一部を引用）

レベル	名称	定義概要	安全運転に係る監視、対応主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転自動化なし	・ 運転者が全ての動的運転タスクを実施	運転者
1	運転支援	・ システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
2	部分運転自動化	・ システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
3	条件付運転自動化	・ システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・ 作動継続が困難な場合は、運転者がシステムの介入要求等に適切に応答	システム (作動継続が困難な場合は運転者)
4	高度運転自動化	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合△の応答を限定領域において実行	システム
5	完全運転自動化	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合△の応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム

(出典) 自動運転にかかる制度整備大綱（平成30年4月）

- 「官民ITS構想・ロードマップ2017」において、我が国における自動運転レベルの定義として、米国自動車技術会（SAE：Society of Automotive Engineers）のJ3016（2016年9月）で定義されたレベル0～5を採用することが明記された。
- 高速道路等での自動運転に係る大規模実証に向け、民間企業の協調による会社創設が2016年から行われてきていることや限定地域における無人自動運転移動サービスの公道実証プロジェクトが開始されてきたこと。

(図1) 自動運転システム実現に向けた二つのアプローチ



(出典)「官民ITS構想・ロードマップ2017」(2017年5月30日)

(1) 二つの基本アプローチによる実現へのシナリオ

このロードマップの記述の中で、特徴的な点は、自動運転技術の進化の方向として一律に自動化レベル(表1)を上げていくのではなく、二つの基本アプローチで実現させていくという部分である(図1)。

すなわち、過疎地等の限定地域や専用空間のように、移動手段の確保や省力化のために必要度の高い領域に対応できるよう、自動化

システムが機能できる特有の条件である限定領域(=地域・場所等の制限領域。以下「ODD」という。)を狭く設定することで、自動化レベルを当初から高く設定し、交通環境等の進展に応じて徐々にODDを拡大していく方向と、反対に、時間・場所を問わずに走行することが求められる一般自家用車においては広いODD(高速道路・一般道)のもとで自動化レベルを当初は低く設定し、

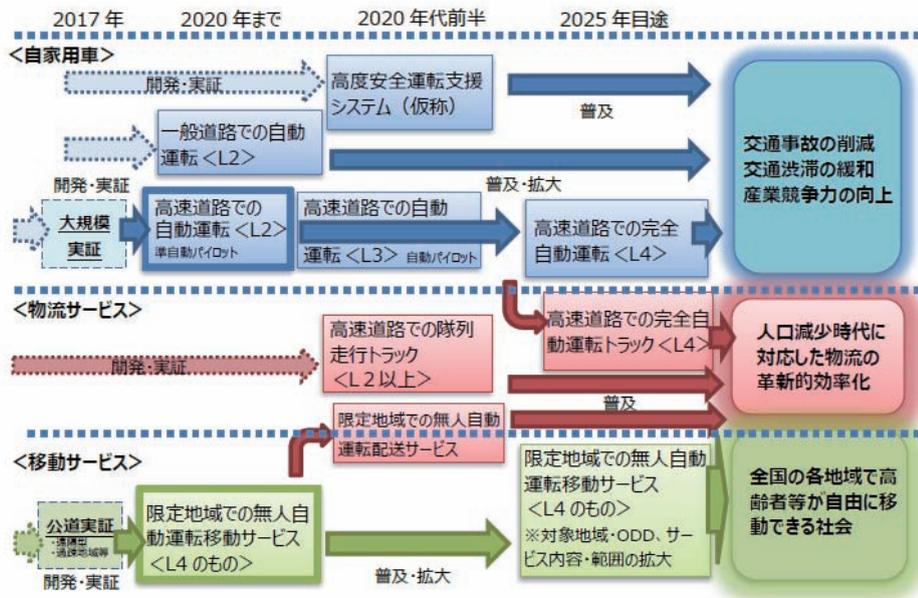
徐々に自動化レベルを上げていくというシナリオである。

この二つのアプローチでの進め方は、交通規制の急激な変更を回避し、安全性に配慮しつつ、社会的ニーズの高い領域を優先させることによって社会受容性を徐々に浸透させながら技術を向上させていくという考え方に基づく。特に今般の米国での死亡事故の影響が報道されるなど³、社会受容性の向上が課題

となっている時期でもあり、この方向性はより堅持されることが重要となっていると言える。

このようなアプローチを前提にして、「自家用車」、「物流サービス」、「移動サービス」の3分野に分けて2025年目途の完全自動運転(レベル4のもの)を見据えたシナリオを整理したものが図2である。

(図2) 2025年完全自動運転を見据えた市場化・サービス実現のシナリオ



(出典)「官民ITS構想・ロードマップ2017」(2017年5月30日)

3 米国では各州の利害が絡んだ州ごとの独自規制であるために生じた事故という側面があり、我が国での国としての統一シナリオ・統一規制の考え方は重要と考えられる。

具体的には、2020年までに、①高速道路での自動運転可能な自動車（レベル2）の市場化、②限定地域（過疎地等）での無人自動運転移動サービス（レベル4）の提供を実現するとともに、その後、2025年目途に高速道路での完全自動運転システムの市場化と高度安全運転支援システム（仮称）の普及、物流での自動運転システムの導入普及、限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）の全国普及等を目指すこととされた。

(2) 高度自動運転システムの実現に向けた制度整備大綱の策定

ロードマップにおいては、上記シナリオを基本として、市場化・サービスの実現期待時期（＝官民が共有する共通の努力目標の時期）も明記されている。それによると、高速道路での「レベル3」および限定地域での「レベル4」の無人自動運転移動サービスの実現を含む高度自動運転システムの市場化等期待時期が2020年目途とされており、その実現のために必要な交通関連法規の見直しを含む制度整備の方向性を検討する必要があるとされた。

高度自動運転の実走行を可能とするためには、これまでの「ドライバーによる運転」が前提の諸制度から「システムによる運転」を可能とする制度を組み込むべく、全面的な見直しが必要となる。その範囲は自動運転車両の要件、安全基準、交通ルール、自賠責保険を含む責任関係の明確化など多岐にわたり、相互に関連することから、各省庁横断の政府全体としての制度整備に係る方針を明確化する必要があるとして、IT総合戦略本部を中心に、2017年度中を目途に制度整備に係る方針（大綱）をまとめることとされた。

3. 制度整備大綱の策定

(1) 大綱の前提－非自動運転車との混在期（過渡期）を想定－

このような経過で策定することとされた制度整備大綱は、ワーキングチームでの検討を経て、本年（2018年）4月17日に決定・公表された。

この大綱の検討の前提としては、ITS構想・ロードマップ2017において、自動運転の導入初期とされている2020～2025年頃のいわゆる「過渡期」（公道において自動運転車と自動運転でない自動車と混在する時期）を想定した法制度の在り方を検討している。

(2) 大綱の概要

大綱においては、冒頭、自動運転が目指すものとして、以下の点を掲げている。

- ① 交通事故の削減や渋滞緩和等による、より安全かつ円滑な道路交通社会の実現
- ② きめ細かな移動サービスを提供する、新しいモビリティサービス産業を創出
- ③ 自動運転車による日本の地方再生
- ④ 世界的な自動運転車の開発競争に勝ち、日本の自動車産業が、引き続き世界一を維持

また、制度の見直しに向けては、安全性を担保するために、人間の操作・車両による安全性に加えて、“自動運転向けに新たな走行環境条件（速度制限、空間や時間の制限、通信システム等）”などが必要と整理するとともに、「基本的施策の重点的に検討する範囲とその方向性」に関して、以下のとおり取りまとめている（筆者要約）。

① 安全性の一体的な確保

- (7) 安全基準を技術レベルの進展に応じて検討し、自動運転向け走行環境条件設定について関係省庁で連携して客観的指標

＜自動運転にかかる制度整備大綱（概要）＞（平成30年4月17日）より抜粋

(4) 責任関係（自動車損害賠償保障法、民法、製造物責任法、自動車運転死傷処罰法等）

万が一の事故の際にも迅速な被害者救済が確実になされる枠組みを構築する。また、事故時の責任関係の明確化及び事故原因の究明に取り組む。そのためのデータ取得・保存・活用についても検討する。

- ① 自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）において、自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、従来の運行供用者責任を維持する。
- ② 自賠法において、保有者等が必要なセキュリティ対策を講じていない場合等を除き、ハッキングにより引き起こされた事故の損害は、政府保障事業で対応する。
- ③ 刑事責任の判断のため、自動運転車を市場化するには、交通ルール、交通事業に関する法制度等により、様々な関係主体に期待される役割や義務を明確化していくこと等を踏まえて検討を行う。
- ④ 2020年を目途に、データ記録装置の設置義務化、データの記録機能、情報保有者の事故時の記録提出の義務化の可否を検討する。

として策定

- (1) 当面は一律ではなく、地域特性等を勘案し、安全基準と走行環境条件を設定
- ② **自動運転車の安全確保の考え方（道路運送車両法等）**
 - (7) 自動運転車が満たすべき安全性の要件を2018年夏頃を目途にガイドライン化
 - (1) 自動運転者における保安基準を、技術開発の動向等を踏まえ、段階的に策定
- ③ **交通ルールのあり方（道路交通法等）**
 - (7) 道路交通に関する条約（ジュネーブ条約⁴）に係る国際的な議論にあたって引き続きリーダーシップを発揮し、議論の状況および自動運転に関する技術開発等の進展を踏まえ、速やかに国内法制度を整備
 - (1) 道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討
 - (9) 自動運転車の運転中に許容される運転

以外の行為や、新たに課されるべき義務等を検討し、道路交通法への反映を検討

④ 責任関係（自動車損害賠償保障法、民法、製造物責任法、自動車運転死傷処罰法等）
（上記枠内のとおり）

- (7) 自賠法においては、従来の運行供用者責任を維持し、ハッキング損害は政府保障事業で対応
- (1) 刑事責任について、今後の交通ルール等により関係主体の義務を明確化して検討

このように、自動運転技術の進展が速いことや国際条約にかかる議論の進展が不透明な情勢から、それらの動向を踏まえながら、即応できるような検討体制の構築・法制度化が重要というのが今回の大綱の基本的な柱となっている。また、当面、地域ごとの特性を踏まえた走行環境条件の設定も掲げられている。

事故発生時の責任関係については、民事は被害者救済の点から優先度の高い自賠法に関

4 我が国が批准しているジュネーブ条約では、①車両には運転者がいなければならない、②運転者は適切かつ慎重な方法で運転しなければならない、と規定されており、これに準拠して道路交通法が規定されていることから、同条約の解釈にかかる国際的議論が必要となっている。

して、現行の運行供用者責任を維持する旨を当面の措置として整理している（4.において詳述）が、刑事責任については課される義務の範囲を明確にしたうえでさらに詰めることと整理されている。

なお、②(ア)にあるように、自動運転車の安全性の要件のガイドラインを今年の夏頃を目途に取りまとめるとしていることから、事故時の責任主体がいずれとなるかの判断もその時点を出発点として段階的に整理が可能な状況となってくると考えられる。

今後の進め方については、技術が急速に進展していることから、当面は半年に1回、フォローアップ会合を開催し、制度見直しの検討を継続的に実施することとしている。

4. 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」における取りまとめ

上記の制度整備大綱における「責任関係」の民事責任（自賠法関連）の部分に関しては、国土交通省で開催された「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の報告書（平成30年3月）の内容に基づいている。

(1) 混在期を前提とした議論

本報告書は、前述の制度整備大綱での前提と同様、高度自動運転システム（レベル3以上）の導入初期である2020～2025年頃の自動運転車と非自動運転車が混在する「過渡期」

を想定している。図3の市場化等期待時期を参考に、レベル3および4のシステム利用中の事故を中心に、自賠法に基づく損害賠償責任のあり方について検討したものであり、レベル5（限定領域を設けない完全自動運転）については整理の対象外としている。

報告書の概要は次頁に抜粋を掲げたが、論点を5点に絞って整理しており、以下、それに沿ってポイントを説明する。

(2) 被害者救済の迅速性維持のため現行の運行供用者責任の継続

現行の自賠責保険は運行供用者に一次的に実質無過失責任を負担させているが、自動運転システム導入時にこの体系を維持すべきかが議論となった（論点①）。結論としては、（自動車運行に無関係な第三者である）被害者の迅速な救済、および（レベル0～4が混在する状況下で）確実な保険料徴収を可能とする、の考え方をもとに、①現行の運行供用者責任中心の体系でまず被害者を救済し、求償の確実性を図る、②メーカー等からの新たな保険料徴収や新たにメーカー等に無過失責任を負担させる等の制度は設定しない、という方針で整理された。

メーカー等に一定の保険料負担を求める案も検討されたが、現行は車検とリンクさせ強制的に自賠責保険料を徴収可となっているのに対し、すでに製造物責任保険に加入しているメーカーからも強制的に徴収することは、二重負担となるとともに、その負担水準・負担割合に関して、公平な算出は困難という結論となった。

また、新たに「システム供用者責任」を設定する案も検討されたが、それを設定した場合には運行供用者責任と並立することになり、双方の分担の整理が複雑になるという面がある。さらに、現行の製造物責任法では被害者が欠陥

（図3）市場化等期待時期
（官民ITS構想・ロードマップ2017より）

レベル	実現が見込まれる技術	市場化等期待時期
レベル3	自家用	2020年目途
レベル4	限定地域での無人自動運転サービス	2020年まで
レベル4	自家用車の高速道路での完全自動運転	2025年目途
レベル4	高速道路でのトラックの完全自動運転	2025年以降

（出典）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報告書」（平成30年3月）

＜自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書（概要）＞（平成30年3月）より抜粋

1. 自動運転と自動車損害賠償保障法

- ・民法の特別法である自賠法は、運行供用者（自動車所有者等）に、事実上の無過失責任を負担させている（免責3要件を立証しなければ責任を負う。）。

（参考）自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）

（自動車損害賠償責任）

第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

2. 論点整理

2-0 本研究会における議論の前提について

（略）

2-1 （論点①）自動運転システム利用中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか。

- ・レベル0～4までの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、（i）自動運転においても自動車の所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、（ii）迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと等の理由から、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当である。

なお、求償の実効性確保のための方策として、自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、適正な責任分担の在り方等も勘案しながら必要な措置を検討することが重要であるが、例えば、リコール等に関する情報を求償時の参考情報として用いるほか、

- ・EDR等の事故原因の解析にも資する装置の設置とその活用のための環境整備
 - ・保険会社と自動車メーカー等による円滑な求償に向けた協力体制の構築
 - ・自動運転車の安全性向上等に資するような、自動運転中の事故の原因調査や自動運転システムの安全性に関する調査等を行う体制整備の検討（当該調査結果については求償のための参考情報としても活用可能）
- 等も選択肢として考えられ、これらの有効性や具体的内容等については、国土交通省をはじめとする関係省庁・関係団体等が連携して、引き続き検討していくことが重要とされた。

2-2 （論点②）ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

- ・現在、盗難車による事故の場合、一定の場合を除き、政府保障事業により損害のてん補を行っている。
- ・ハッキングにより引き起こされた事故の損害については、自動車の保有者等が必要なセキュリティ対策を講じておらず保守点検義務違反が認められる場合等を除き、盗難車と同様に政府保障事業で対応することが適当である。

2-3 （論点③）自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。

- ・現在、自賠責保険は、「他人」への損害のみを対象としており、自損事故の場合には、運行供用者又は運転者は損害のてん補を受けることができない。
- ・当面の「過渡期」においては、自動運転システム利用中の自損事故については、現在と同様の扱いとし、任意保険（人身傷害保険）等により対応することが適当である。

2-4 （論点④）「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」について、どのように考えるか。

- ・現在、運行供用者の注意義務の内容として、関係法令の遵守義務、自動車の運転に関する注意義務、自動車の点検整備に関する注意義務等がある。
- ・今後の自動運転技術の進展等に応じ、例えば、新たに自動運転システムのソフトウェアやデータ等をアップデートすることや、自動運転システムの要求に応じて自動車を修理すること等の注意義務を負うことが考えられる。

2-5 （論点⑤）地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」があるといえるか。

- ・外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていないシステムは、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる。

3. 今後に向けて

- ・今回の検討の際に想定した「過渡期」を過ぎてレベル5の自動運転車が普及する段階においては、自動車の操縦には関与せず、行き先を指示するだけの者に運行供用者責任を認めることができるのかなどといった議論もあり得る。自賠法における損害賠償責任に関しては、今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等を踏まえつつ、上記2. の論点整理も含め、さらなる検討が必要となる可能性もある。

の存在等を立証する必要があるが、それよりも重い実質無過失責任として仕組むことの整合性（自動運転のみ責任が重くなること）の問題が生じることとなる。反対に製造物責任法と同等にするのであれば、被害者側が立証しなければならず、被害者救済が後退することになる。このような考え方等から、現行どおり運行供用者責任に一元化（＝責任集中）を維持する方がコスト面からも合理的で、かつ被害者救済を万全化できるという結論となった。

(3) 求償の確実性を高めることの課題

迅速な被害者救済という自賠責の制度趣旨から、人間の運転者に起因する場合だけでなく、「自動車の構造上の欠陥又は機能の障害」がある場合を含めて、支払い対象となっているが、自賠責制度の制定当初は構造上の欠陥又は機能の障害が事故の原因となるケースは少なく、自賠責の支払い後に自動車メーカー等へ求償するケースは稀であった。しかし、自動運転においては人間の運転者でなく、システムの欠陥が事故の原因となるケースが増加すると想定される以上、求償権を行使する実効性を高めることが重要となる。この点を記したのが、報告書論点①のなお書き部分であり、国土交通省が他の省庁および保険会社、メーカー等とも連携の上、求償のための仕組みを構築することが適当とされた。

求償権行使は、保険会社等が中心的な実施主体となるが、事故原因の調査に相当の難度が想定される。技術進展の状況を踏まえるとともに、リコールの際の情報収集の強制力、原因調査のための機関設置⁵等が重要になってくる。

なお、事故原因の解析に資する装置の設置として、前述の大綱において、2020年目途でのEDR（Event Data Recorder・事故データ記録装置）の設置義務化の検討が掲げられている。

(4) ハッキング損害は政府保障事業で

自動運転システムでは外部からのハッキングによる事故の損害が想定されるが、現在でも、盗難損害が保有者等の管理に過失がある場合を除いて政府保障事業で対応していることから、同様の考え方で、保有者等の保守点検義務違反がある場合を除き、政府保障事業で対応することが適当であるとされた（論点②）。

この点について、事故の性格上、求償が困難となり、かつ、自動運転システムが相当程度普及が進む状況下では、損害規模が巨大となる可能性があることから、政府保障事業の財源問題が生じうるとの指摘もある。一方で、通信速度の制約から自律型のAIシステムとなればハッキング事故自体が発生しないのではないかという指摘もなされるなど、現時点では事故の発生態様が予測困難であり、「過渡期」を想定しての今回の整理といえる。

(5) 自損事故は任意保険等で

事故が自動運転システムの欠陥を原因として発生することを想定した場合、現行の自賠法の保障の対象が「第三者である他人」に留まっており、運行供用者・運転者が対象とならないことが妥当かが議論となった（論点③）。

この点に関して、運転者等を対象に含めると自賠責制度の複雑さが増すことに加え、現

5 航空機や鉄道事故について、運輸安全委員会（旧航空・鉄道事故調査委員会）が設置されているが、これらの交通機関については事故件数自体が少なく、個別に詳細な調査・事故原因分析を行うこととなるが、自動運転車の事故に関しては、1件ごとの分析は現実的でなく、メーカーからの報告義務の強制力を持たせるなどにより、事故内容を集約・類型化し、責任分担を含めて分析する体制を整備すること等が有効と考えられる。

在の任意保険・共済（人身傷害）によって対象となっており、何ら不都合が生じてない以上、過渡期において現行の体系を大幅に変更する必要がないのではという結論に集約された。

(6) 運行供用者の注意義務が拡大

自賠法で規定される運行供用者の注意義務の範囲については、現在は運転中の操作が中心となっているが、自動運転技術の進展により、新たに、ソフトウェアのアップデートやシステムの要求に応じたメンテナンス等に拡大することが考えられるとされた（論点④）。

(7) 外部データの誤謬、通信障害等の事故

外部データの誤謬や通信遮断等の事故の場合、「構造上の欠陥又は機能の障害」といえるかという点（論点⑤）に関しては、どのような事態が発生するかをあらかじめ想定し、これらが発生したとしても安全に運行できるように自動運転のシステムは構築されるべき（例えば路肩に安全に停止する等）として、かかる安全性を確保することができていないシステムは、「構造上の欠陥又は機能の障害」とあるとされる可能性があると考えられると整理された。どのようなケースがこれに該当するか、自動運転技術の具体的な進展に応じて検討する必要がある、としており、今後の技術の進展状況により、いわゆる「欠陥」の定義である「その時点での科学的水準で通常有すべき安全性」の解釈を継続的に検討していくことが重要となる。

(8) 今後の検討

今後については、「レベル5」（完全自動運転）のような自動運転車が普及する段階において従来の運行供用者責任を問えるかは明らかに疑義が生じる。運転者のミスが大部分を占めた時代に自賠法は制定されており、当時の立法事実に変容をきたしてくることから、今後の技術進展、普及状況、海外での議論等を踏まえ、2020年以降検討が必要となってくるという整理である⁶。

以上のとおり、今回の整理は、被害者救済を最優先とし、現行の自賠責＋任意の体系が良好に機能している以上、ドラスティックに変える必然性が少なくとも過渡期においては見出せない、との考え方を基本とし、現行の運行供用者責任の維持が基本骨格となっている。

技術進展が急速であり、不透明な要素もあることから、現時点で整理可能な範囲にとどめ、今後フォロー会合などを通じ、交通環境を含めた技術進展を踏まえながら柔軟・機動的に法規制整備を行っていくというのが基本的スタンスである。

我が国における法整備が遅れているという報道が一部でみられるが、世界規模での企業間開発競争に対応するための条件という観点からは必要であるものの、段階的に運行・試験の環境・特例措置を拡大させ、安全性・社会受容性の浸透を確認しながら、一般的に広く適用できる交通規制を設定していくというのも一理ある考え方といえるのではないだろうか。

6 メーカーに一次的責任を負わせることの議論が再度必要になり得る。この場合に、メーカーに事故防止へのインセンティブを付与することを考慮しつつ、研究会でも議論となったが、開発意欲を削がないことにも留意する必要があるとされた。

また、国際的ルールと歩調を合わせることも重要となる。仮に責任法制をわが国で先行させた場合に販売価格への転嫁により競争力が弱くなる面も生じ得る。輸入の面でも、製造物責任法並みに輸入業者の責任が問われるとすると、業者が責任保険に加入することが必要となるため、保険料相当額が販売価格に転嫁され、日本での自動運転車価格が高くなることにより、貿易摩擦の要因となり得る。

(補足) 対物事故等に関して

今回の研究会では、対人の自賠責での救済については実質無過失責任として対応することが整理された。一方で、対物責任等のあり方が問われることになるが、保険会社においては無過失であっても支払対象となり、対物案件も含めて迅速な被害者救済が可能となる特約の取扱いが開始されている。この特約での支払い後の求償実務については、メーカーと保有者等との事故責任の分担の考え方の整理が必要となるが、これについては対人・対物事故での相違はないため、今回報告書で提起された自賠責での求償の実効性を高める措置として事故原因の調査体制が強化されることにより、その成果が対物案件でのメーカーへの求償実務でも反映されることになる。

5. 交通ルール・刑事責任の今後の検討

大綱で記されたように、刑事責任やその前提となる交通ルールのあり方に関しては、今後、道路交通法を中心とした検討が進められることとなる。

○ 警察庁の委託研究

道路交通法を所管する警察庁において、「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検討委員会」が2017年8月から本年3月まで5回開催され、4月17日に「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報告書（平成29年度警察庁委託事業）」として公表された。同報告書では、2020年目途のレベル3以上の自動運転システムの実用化を念頭に入れた交通法規等のあり方に関する調査・検討、隊列走行の実現に向けた調査・検討を中心に、以下のような課題が挙げられている。

＜レベル3以上の自動運転システムの実用化を念頭に置いた交通法規等のあり方に関わる論点＞

① 自動運転中に運転者にどのような運転以外の行為が許容されるか

…レベル3の場合、運転交代要請に直ちに帰ることができる姿勢であるべき
…睡眠等は認められないと考えられ、テレビ・映画鑑賞等はシステムの性能によって認められ得る

② 自動運転車両が規範を遵守して走行するための担保の方法

…交通ルールを遵守して安全に走行する車両の能力の有効な審査の在り方等
…メーカーによって異なるシステムの使い方の運転者への正しい認識のさせ方

③ 自動運転車両が規範を逸脱した際のペナルティの在り方

…運転者・メーカー等へのペナルティの在り方については、車両の点検・整備義務等についての今後の制度整備状況も踏まえつつ検討

④ 自動運転走行データの保存と利用の在り方

…事故等にかかる責任の所在を明らかにするために必要なデータの種類、保存方法、保存期間の在り方

※2020年のデータ記録装置の設置義務化の検討に関連

⑤ 他の交通主体との関係

…従来の運転者がアイコンタクト等により行ってきた他の交通主体とのコミュニケーションをとることが困難であると考えられ、何らかの新たな義務を課す必要性如何

(注)「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報告書」（警察庁・平成30年3月）より筆者要約・加筆

道路交通法等の改正においては、自動運転中に運転者にどのような運転以外の行為が許容されるか、新たに課される義務は何か、車両の要件はどのようなものか、等を検討した上で規定化することが必要となる。

警察庁は今後、以上のような課題をさらに検討の上、2018年度内を目途に道路交通法等の改正の方向性をまとめることとしている。

6. おわりに

以上、概観してきたように、自動運転をめぐる制度整備においては、今後の技術進展の状況を踏まえるとともに、それに応じて保有者等の義務が新たに生じてくることから、それらを踏まえて規定化に取り組むこととなるが、その技術進展が急速であり、予想が難しい状況にある。したがって、現段階ではあくまで過渡期を想定した当面の措置として設定せざるを得ない面がある。現時点で高い技術レベルを想定して将来の規制を拙速に設定しても、将来時点での技術・社会認識にそぐわないこととなる可能性が生じ得る。この点から、制度整備大綱においても半年に1回のペースでフォロー会合を行うこととしている。

国際的にみてジュネーブ条約の解釈議論や我が国の法規制をはじめとする制度面の整備が遅れ気味との指摘も見られるが、整備にあたっては、メーカーの開発意欲を削がないための規制緩和に主眼が置かれ、安全性向上のための規制強化の方向が軽視されることがないような取組みが望まれる。

勿論、特区等の限定地域での公道実証試験を可能とする特例的な措置で条件を緩和し、

試験を重ねることは必要である（警察庁でも2016年5月に「公道実証実験のためのガイドライン」を策定済み）。ただし、公道では走行距離に比してテストパターンにも限界があり、ウーバー事故⁷のように安全性の問題もあることから、多様なイレギュラーパターンを設定できるシミュレーション走行装置を用いた検証を併用することがより重視されることも必要であろう。

2018年4月に策定された「制度整備大綱」において、自動運転が目指すものとして前述のとおり4点が掲げられているが、このうち、④の「世界的な自動運転車の開発競争に勝つこと」に偏りすぎた技術開発を行うことは、結果的に自動運転に対し不信感を助長し、社会受容性の面でデメリットとなる可能性も否定できない。

本稿執筆段階で検討中の「官民ITS構想・ロードマップ2018（仮称）」においても、社会受容性を向上させるための具体策が主要なテーマとなっている。

制度整備大綱での自動運転の目指すもののうち、①～③を目指すことを優先に、結果として④が実現される方向で進められるべきであり、それに即した形での制度整備が進められることが重要であろう。

(2018年5月15日 記)

7 ウーバー事故では現在事故原因を調査中であり、断定はできないものの、急減速による乗り心地悪化を防ぐためにソフトウェアの感度をあえて弱めていた可能性が報道されている。また、米国では「試験走行距離当りの運転者への運転交代要請回数」の値が少ないことがメーカーの自動運転技術水準を顕す指標となっている面があり、これまでメーカーから報告を受けていなかったアリゾナ州でも最近になってこの数値の報告をメーカーから受けるように条例化することから、ウーバーは走行距離を増やし、運転交代要請回数を減らす必要性に迫られていたとも考えられ、過度な技術開発競争の現状を象徴する事故であったとみることができる。