

〈法務研修セミナー 第48回報告〉

## 運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の現状 ～実験段階から実用段階へ～

中京大学法科大学院教授，弁護士，元検事

中 川 由 賀

### 1 はじめに

運転自動化システムの技術の発展及びその実用化はスピードを増してきており，運転自動化システムの導入に伴う法整備の必要性が高まり，公道実証実験に係るものを検討する段階から実用化に係るものを検討していく段階に移行してきている。

以下では，2016年9月に改訂されたSAE インターナショナルの運転自動化システムのレベルを確認した上で，道路交通条約に関する議論の状況，日本における取組状況及び欧米における取組状況<sup>(1)</sup>について述べる。

### 2 運転自動化システムのレベル

我が国においては，従前，IT 総合戦略本部の「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」等において，運転自動化システムのレベルについて5段階の定義が用いられてきた<sup>1</sup>。しかし，IT 総合戦略本部の事務局の役割を果たしている内閣官房 IT 総合戦略室は，2016年12月，SAE インターナショナルの6段階の定義を採用することを提案した<sup>2</sup>。

SAE インターナショナルの6段階の定義は，既に国際的スタンダードであるから，この定義を採用することは非常に有意義である。すなわち，道路交通条約に関する議論を進めている国際連合欧州経済委員会の道路交通安全作業部会（以下「WP1」という。）においても，自動車の国際基準に関する議論を進めている国際連合欧州経済委員会の自動車基準調和世界フォーラム（以下「WP29」という。）においても，SAE インターナショナルの6段階の定義を参考として議論が進められている<sup>3,4</sup>。また，ヨーロッパにおける運転自動化システムに関する法制度改正の先進国であるイギリス運輸省も，SAE インターナショナルの定義を参考にしている<sup>5</sup>。さらに，米国運輸省も，2016年9月に発表した運転自動化システムに関する指針において，SAE インターナショナルによる6段階の定義を採用した<sup>6</sup>。このような国際的な状況にかんがみると，内閣官房 IT 総合戦略室がSAE インターナショナルの6段階の定義の採用を提案したのは当然の流れである。

なお，SAE インターナショナルの定義は，2014年1月に発表され，2016年9月に改訂されており，改定後の定義は，図1のとおりである<sup>7,8 (2)</sup>。

図1 運転自動化レベル (SAE インターナショナル)

レベル	名称	定義	動的運転タスク		動的運転タスク フォールバック	運行設計領域
			持続的な 前後・左右方向 の車両の運 転制御	対象物・事象 検知・反応		
ドライバーが一部又は全ての動的運転タスクを行う						
0	運転自動化 なし	・ドライバーが、全ての動的運転タスクを実施する。 ・アクティブセーフティシステムによって支援されている場合を含む。	ドライバー	ドライバー	ドライバー	n / a
1	運転支援	・自動運転化システムが、持続的に、特定の運行設計領域において、前後・左右方向のいずれか一方（同時に両方ではない）の車両制御に係る動的運動タスクのサブタスクを行う。 ・ドライバーが残りの動的運動タスクを行う。	ドライバー及びシステム	ドライバー	ドライバー	限定的
2	部分運転 自動化	・自動運転化システムが、持続的に、特定の運転設計領域において、前後・左右方向の両方の車両制御に係る動的運転タスクのサブタスクを行う。 ・ドライバーが対象・事象検知・反応のサブタスクを完遂し、自動運転化システムを監視する。	システム	ドライバー	ドライバー	限定的
自動運転システム（「システム」）全ての動的運動タスクを行う（作動中の場合）						
3	条件付き 運転自動化	・自動運転システムが、持続的に、特定の運転設計領域において、全ての動的運転タスクを行う。 ・フォールバックに備えるユーザーが、自動運転システムの発する介入要求及び他の車両システムでの動的運転タスク実施関連のシステム故障に対し、適切に対処する。	システム	システム	フォールバックに備えるユーザー	限定的
4	高度な運転 自動化	・自動運転システムが、持続的に、特定の運行設計領域において、全ての動的運転タスク及び動的運転タスクフォールバックを行う。 ・ユーザーが介入すべく要求に応じることは期待されていない。	システム	システム	システム	限定的
5	完全運転 自動化	・自動運転システムが、持続的に、無条件で（特定の運行設計領域ではない）、全ての動的運転タスク及び動的運転タスクフォールバックを行う。 ・ユーザーが介入の要求に応じることは期待されていない。	システム	システム	システム	限定なし

### 3 道路交通条約の改正等の状況

#### 3-1-1 従来の条約

運転自動化システムに係る国際的合意には、法的許容性及び法的責任に係る道路交通条約と、自動車の国際基準に関する協定がある。道路交通条約には、1949年ジュネーブ道路交通条約（以下「ジュネーブ条約」という。）<sup>9</sup>及び1968年ウィーン道路交通条約（以下「ウィーン条約」という。）<sup>10</sup>がある。両条約の比較は、図2のとおりである。<sup>(3)</sup>各条約の批准国は、図2記載のとおりであり、

日本は、ジュネーブ条約は批准しているが、ウィーン条約は批准していない。

それぞれの条約の規定のうち、運転自動システムの許容性に関する条文は、図2記載のとおりであり、いずれの条約も、運転者の存在を前提とし、運転者に車両を適正に操縦する義務等を課している。

図2 道路交通条約の概要

	1949年ジュネーブ道路交通条約	1968年ウィーン道路交通条約
主な批准国	日本, アメリカ	ヨーロッパ諸国
従前の規定	第8条第1項 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。	第8条第1項 全ての走行中の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。
	第8条第5項 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、そ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8条第5項 全ての運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導しなければならない。
	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は、特に見通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。	第13条第1項 車両の全ての運転者は、いかなる状況においても、適正かつ適切な操作ができるとともに、必要とされる全ての動作を常にできる状態にあるようにするため、車両をコントロール下に置かなければならない。運転者は、前方の視認の範囲内において停止できるとともに、障害物のあるときはその手前で停止できるようにするため、車両の速度を調整するときは、常に、周辺状況、特に、地形、道路状態、車両の状態及び積載物、気象状況並びに交通量に注意を払わなければならない。運転者は、状況により必要とされるときは、特に見通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。
改正案	第8条第6項第1文 車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、国際基準に適合しているときは、第8条5項及び第10条に適合するものとみなす。	第8条第5項 bis 第1文 車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、国際的基準に適合しているときは、第8条第5項及び第13条第1項に適合するものとみなす。
	第8条第6項第2文 車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、国際基準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条第5項及び第10条に適合するものとみなす。	第8条第5項 bis 第2文 車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、国際基準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条第5項及び第13条第1項に適合するものとみなす。
採択	2015年3月	2014年3月
施行	未施行	2016年3月

### 3-1-2 改正案の採択

WP1は、運転自動化システムの技術開発の急速な発展に対応するため、道路交通条約の改正を進めてきている。改正についての議論は、日本が批准していないウィーン条約が先行しており、日本が批准しているジュネーブ条約は後行している。ウィーン条約は、2014年3月に同趣旨の改正案<sup>11</sup>が採択され、2016年3月に施行された。これに対し、日本が批准しているジュネーブ条約について

は、ウィーン条約に1年遅れて、2015年3月に運転自動化システムに関する改正案が採択されたが<sup>12</sup>、いまだ施行に至っていない。

ジュネーブ条約とウィーン条約の改正案は、同趣旨の改正案である。改正案の主な内容は、図2記載のとおりであり、国際基準に適合している場合又は運転者によるオーバーライド又はスイッチオフが可能な場合は、その運転自動化システムを許容することを認めるものである。

これらの改正により許容される運転自動化システムの幅は広がったが、この改正によって具体的にどの範囲の運転自動化システムまでが許容されるかについては、異なる解釈が成り立ち得る余地がある。この点については、後述する。

### 3-1-3 更なる検討

WP1は、これらの改正案採択後、完全運転自動化システムを視野に入れ、道路交通条約に関する議論を更に進めている。

2015年10月の会議においては、ベルギー及びスウェーデンによる将来的な改正に向けた提案がなされている<sup>13</sup><sup>14</sup>。これは、完全運転自動化システムを視野に入れたものであり、運転自動化システムのレベルに応じた運転者の役割等について論じたものである。

また、WP1は、2015年10月の会議において、運転自動化システムに関する問題の検討のための非公式作業グループの設置を決め、その後この非公式作業グループによって議論が進められている。

### 3-1-4 ウィーン条約の改正の施行

また、前述のとおり、ウィーン条約については、2014年3月に改正案が採択されたところ、2016年3月に改正案が施行され、これによって、運転自動化システムに関する国際法規は、大きな転換点を迎えた。

### 3-1-5 遠隔型の公道実証実験に関する新たな解釈上の合意

さらに、WP1は、2016年3月から4月にかけての会議において、ジュネーブ条約及びウィーン条約について、非常に画期的な解釈上の合意を行った。すなわち、従前は、運転者は自動車内にいることが当然の前提とされてきたと思われるところ、WP1は、同会議において、公道実証実験に関し、自動車を制御する運転者は、自動車内にいるか否かを問わないという解釈上の合意をした<sup>15</sup>。

### 3-1-6 現在の議論の状況

このように、道路交通条約については、運転自動化システムの技術開発の急速な発展に対応し、運転自動化システムを漸次許容する方向で議論が進められている。

ただ、道路交通条約に関する議論は、現在、複雑な状況にある。大まかにいうと、以下の3つの問題がある。

第1に、改正の施行のずれの問題である。すなわち、ウィーン条約については、2014年3月に改正案が採択され、2016年3月に改正案が施行されたのに対し、ジュネーブ条約については、2015年

3月に改正案が採択されたものの、複雑で時間を要する改正手続のため、改正案の施行に至っていないという状況にあり、これら二つの条約にずれが生じている。この状況は、日本のようにジュネーブ条約のみを締結している国にとっては大きな問題である。この点について、WP1の議長は、2016年9月の会議において、ジュネーブ条約の施行が困難な状況にあることを指摘した上で、打開策として、道路交通条約について柔軟な解釈を示した学術研究に言及するとともに、<sup>16</sup>いわゆるソフトローのアプローチについても言及している。<sup>17</sup>

第2に、条文の解釈の変容の問題である。すなわち、改正施行前の状況にあるジュネーブ条約の規定についても、改正施行後の状況にあるウィーン条約の規定についても、どの範囲の運転自動化システムまでが許容されるかということについて異なる解釈が成り立ち得る余地があり、<sup>18</sup>その解釈についての国際的理解が変容しつつある状況にある。<sup>19</sup>この点について、WP1は、2016年9月の会議において、非公式作業グループに対し、現在の道路交通条約によって、何が許容され、何が許容されないかということについての共通の解釈の草案を作ることを要請した。<sup>20</sup>そこで、次の会議において、非公式作業グループによってどのような草案が示され、それを受けてWP1の会議においてどのような議論がなされるのかが注目される。

第3に、今後の方法論の問題である。仮に改正施行後の道路交通条約によっても高度な運転自動化システムが許容されていないということが国際的な共通理解となった場合、高度な運転自動化システムを許容するためには更なる対処が必要となってくるが、その場合の方法には複数の選択肢があり、この点についても議論がある。<sup>21</sup>すなわち、従前の道路交通条約の改正によるべきか、それとも運転自動化システムに関する規定を別途設けることによるべきか、それとも現在の道路交通条約の内容を前提として、柔軟な解釈によって高度な運転自動化システムを許容していくかという複数の選択肢があり、これらのうちどの方法によるべきかが議論されている。

### 3-1-7 小括（国際的合意に備えて、国内法の整備の準備を進めておく必要があること）

このように、WP1では、現在、ウィーン条約の改正は既に施行されているにもかかわらず、ジュネーブ条約がまだ施行されていないという閉塞状況において、その打開策として、両条約の柔軟な解釈の是非について議論がなされるとともに、更なる高度な運転自動化システム導入に対応するための方法論について議論がなされるという複雑な状況にある。

しかしながら、大きな議論の方向性としては、運転自動化システムの技術開発の急速な発展に対応していくべきとの共通認識の下に、運転自動化システムを漸次許容する方向で議論が進められてきており、今後何らかの解決策が見出されていくものと思われる。特に、仮に、柔軟な解釈による解決が図られるならば、比較的早期に高度なレベルでの運転自動化システムが許容される可能性もある。

そのため、このようなWP1の道路交通条約に関する議論の状況にかんがみると、国際的合意がなされた際に我が国がそれに対応して時期に遅れることなく国内法の整備を行えるよう、準備を進めておく必要がある。



### 3-2 日本における取組状況

#### 3-2-1 運転自動化システムの実現期待時期

内閣 IT 総合戦略本部の官民 ITS 構想・ロードマップ2016によると、市場化等期待時期は、レベル2の自動レーン変更が2017年、レベル2の準自動パイロットが2020年まで、レベル3の自動パイロットが2020年目途、レベル4のうち無人自動走行移動サービスが限定地域で2020年まで、レベル4の完全自動走行システムが2025年目途とされている（いずれも、レベルは、「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」のレベルによる。<sup>22</sup>）。このような運転自動化システムの市場化等期待時期にかんがみると、それに対応するための法整備は急務である。

そのため、道路交通法を所管する警察庁、自動車損害賠償保障法等を所管する国土交通省、さらに、経済産業省等において、運転自動化システムに関する法整備に向けた取組が進められている。

#### 3-2-2 警察庁による取組状況

警察庁は、2015年10月から、「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」を開催した。同会議では、「公道実証実験のためのガイドライン案の作成」及び「自動走行についての法律上・運用上の課題の整理」の2点が検討された。<sup>23</sup>

そして、同会議の結果を踏まえて、2016年3月、「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」が発表された。<sup>24</sup>同報告書においては、「車の自動走行システム（いわゆる自動運転）に関するアンケート」及び「自動走行の制度的課題等に関するヒアリング」が示されるとともに、「自動走行についての法律上・運用上の課題」及び「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案」が提示された。「自動走行についての法律上・運用上の課題」においては、刑事上の責任、行政法規上の義務、民事上の責任及びその他についての課題が示された。このうち、刑事上の責任に関しては、3点が指摘された。第1に、レベル1及び2については原則運転者が交通事故等の道路交通法上の責任を負うが、レベル3及び4については検討の必要があり、これを踏まえて交通事故の責任について、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の適用関係等についても検討する必要があることが指摘された（いずれも、レベルは、「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」のレベルによる）。第2に、ドライブレコーダー及びイベントデータレコーダーの装備のあり方についての検討の必要性が指摘された。第3に、緊急事態において衝突しなければならない状況下での車両に動作設定のあり方や妥当性の検証方法についての検討の必要性が指摘された。

警察庁は、同報告書を踏まえて、2016年5月、「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」を発表した。<sup>25</sup>

さらに、警察庁は、2016年6月から、「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」を開催し、議論を進めている。この委員会では、3点について検討している。1点目は、「高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題に関する検討」、2点目は、「限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討」、3点目は、「自動走行の制度的課題等に関する調査研究において今後更に検討すべきものと整理されたその他の課題の議論」である。<sup>26</sup>

警察庁が所管している道路交通法、特に、道路交通法の定める運転者等の義務規定は、法的責任の基礎となるものであり、運転自動化システムの導入に伴う法整備において重要な意味を有する。そのため、今後も道路交通法を所管する警察庁の取組に注目していきたい。

### 3-2-3 国土交通省における取組状況

国土交通省は、自動車損害賠償保障法を所管しているところ、同法は、自動車の運行によって人の生命又は身体に被害が生じた場合における損害賠償責任について定めた法律であり、交通事故時の民事上の責任における中核ともいべき部分に係る法律である。

国土交通省は、2016年11月から、「自動運転における自動車損害賠償保障法の損害賠償責任のあり方」について検討することを目的として、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を開催している。<sup>27</sup>

### 3-2-4 経済産業省における取組状況

経済産業省は、「自動走行車両についてユーザー側に正しく理解されてその効果が最大限発揮されるようにする」ため、「事故時の責任関係の整理及び社会受容性の検討を行い、製造事業者やユーザーが担うべき役割を明確化し、製造事業者が準備・実施すべきこと、ユーザーが理解・実施すべきこと、双方のコミュニケーションのあり方を研究・整理」することを目的として、「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業（自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究）」を進めている。<sup>28</sup>

### 3-2-5 小括（公道実証実験に係るものから実用化に係るものの検討に移行しつつあること）

このように、現在、関係各省庁において、法的整備に向けた検討が進められており、その検討内容は、公道実証実験に係るものから実用化に係るものに移行してきている。今後、我が国において、法的整備に向けた議論がより一層活性化していくものと思われる。

## 4 欧米における取組状況

### 4-1 注視すべき諸外国

以上のように、国際的合意に備えて国内法の整備の準備を進めておく必要があり、検討すべき内容は公道実証実験に係るものから実用化に係るものに移行しつつある。

とはいえ、運転自動システムに関連する法規は広範囲に亘っている。<sup>29</sup>そのため、運転自動化システムの導入に伴う法整備を行うに当たっては、これら多数の法規に一貫性を持たせながら改正していかなければならないという難しさがある。加えて、運転自動化システム自体がまだまだ発展段階の技術であり、予想が難しい不確定な要素が多い段階でそれに対応する法規制を行うことは非常に困難を伴う作業である。

では、このような難しい要素がある中で、諸外国は、どのような分野から取組を進めているのだろうか。

WP29の専門分科会において、運転自動化システムに関する基準等の検討を行っているのは、「自動運転分科会」及び「自動操舵専門家会議」であり、これらの専門分科会において日本とともに共同議長を務めているのがイギリス及びドイツである。<sup>30</sup>そこで、以下、イギリス及びドイツの取組状況について概説する。加えて、アメリカにおける状況についても若干触れたい。<sup>(4)</sup>

#### 4-2 イギリスにおける取組状況

イギリスは、新しい交通技術に関して世界をリードしてきたという自負を有しており、運転自動化システムの導入に関して世界をリードしようとしている。そして、実証実験プロジェクトを公募して政府資金を提供するとともに、運転自動化システムのための法整備にも積極的に取り組んでいる。<sup>31</sup>

イギリス運輸省は、2015年2月、「無人運転車への進路：概要報告及び行動計画版」及び「無人車への進路：自動運転技術に関する規制調査の詳細版」を発表し、現行法規制上イギリスにおける自動運転技術の公道実証実験に法的障害は存在せず、これが可能であることを示した。<sup>32 33</sup>

そして、イギリス運輸省は、2015年7月、「無人運転車への進路：実証実験実施規則」を発表し、公道実証実験のためのガイドラインを示した。<sup>34</sup>

さらに、イギリス運輸省は、2016年7月、「無人運転車への進路：高度運転支援システム及び自動運転技術のサポートのための提案」を発表した。<sup>35</sup>イギリス運輸省は、この文書において、道路運転支援システム及び自動運転技術の将来的な発展の方向性を予想することは難しく、それに対する解決策の見極めが難しいとした上で、それでも、なお、イギリスが他国に後れをとることがないようにするために、問題を予想し得る範囲において、解決策を実施することとし、段階的な改正を継続的に繰り返していくアプローチをとるという姿勢を明らかにしている。

その上で、イギリス運輸省は、2016年7月の段階では、大きく分けて3つの提案をしている。1点目は、保険制度の改正である。2点目は、数年内の商用化が予想される技術（リモートコントロールパーキング、モーターウェイアシスト）の製造及び使用に関する規定の明確化である。3点目は、交通規範（ハイウェイコード）の一部改正の検討である。

イギリス運輸省は、この提案に対して寄せられた意見を踏まえて、2017年1月、「無人運転者への進路：高度運転支援システム及び自動車運転技術のサポートのための提案に対する諮問、政府回答」を発表した。<sup>36</sup>イギリス運輸省は、この文書において、寄せられた意見を踏まえ、保険制度の改正に関する当初の提案について修正を加え、今後法案を提出していく旨述べている。また、高度運転支援システムの導入促進に向けた取組を継続し、更に提案を行っていく旨述べている。

このように、イギリス運輸省は、問題を予想し得る範囲において、解決策を実施することとし、段階的な改正を継続的に繰り返していくアプローチをとっており、このようなアプローチは、急速に進化を続けている運転自動化システムの導入に対応するための法改正に対する姿勢として、非常に現実的で合理的である。



#### 4-3 ドイツにおける取組状況

ドイツ交通デジタルインフラ省は、2015年9月、「Strategy for Automated and Connected Driving (自動化・接続化された運転のための戦略)」を発表した。同文書では法整備に関して以下の4点について言及している。<sup>37</sup>

1点目は、国際的な規制の枠組についてである。ウィーン条約の改正及び「ドライバー」の定義規定の将来的な拡大に関して述べるとともに、自動運転の最高速度の引き上げ及び自動車線変更を可能にするためのドイツの取組状況について言及している。

2点目は、国内的な規制の枠組についてである。特定の状況下において人ではなくシステムが運転タスクを行うという事情を反映して道路交通法を改正すべきかを検討すべき旨述べている。

3点目は、ドライバー教育についてである。ドライバーが、自動車のコントロールをシステムに委ねたり、再開したりすることに関するドライバー教育について述べている。

4点目は、型式承認及び技術検査についてである。

さらに、2016年7月のロイターの記事によれば、<sup>38</sup>ドイツ政府は、運転自動化システムに関する新たな法律の草案を作成しており、同草案には、運転者の義務の軽減及び自動車製造会社に対する運転状況を記録するブラックボックスの搭載の義務付けが盛り込まれているとのことである。現段階で草案原文に当たることができないため、詳細は不明であり、特に運転者の義務の軽減については本当に現段階でそのような改正がなされるのか疑問であるが、仮に同記事が正しいならば、ドイツ政府は、大きな法改正に向けて動き始めていることになる。今後、同法案の内容及び検討状況について正確な情報の把握に努めたい。

#### 4-4 米国における取組状況

日本では型式認証制度を採用しているのに対し、アメリカでは自己認証制度を採用している。そのため、アメリカにおいては、アメリカ運輸省が車両販売前に技術情報を把握することが困難であるという問題がある。

また、アメリカでは、連邦政府が自動車の安全基準の制定及びリコールの実施等を行う一方で、州政府が運転免許交付及び車両登録、交通法規の制定並びに自動車保険及び責任に関する規制等を行っており、<sup>39</sup>運転自動化システムに関する取扱いが州ごとに異なるという問題がある。

これに対し、アメリカ運輸省は、2016年9月、「連邦政府の自動運転車に関する指針」を発表した。<sup>40</sup>この指針は、4つの章に分かれている。第1章では、自動運転車について15項目の安全評価基準を掲げ、それらに関する報告書の提出を自動車メーカー等に求めている。第2章では、運転自動化システムに関する連邦政府と州との責任の区別を明確化するとともに、州の指針のモデルを提示している。第3章では現在の規制手段、第4章では新しい規制手段について述べている。そして、アメリカ運輸省は、今後もこの指針を定期的に見直していくこととしている。

アメリカ運輸省が今回連邦政府レベルでの自動運転車に関する指針を示したことで、アメリカにおける自動運転車に関する議論は更に進んでいくものと思われる。今後もその議論の状況に注目したい。

## 5 おわりに

運転自動化システムの導入に伴い、交通事故が減少し、交通渋滞が緩和され、環境問題も減少されることが期待される。加えて、道路交通社会の問題のみならず、高齢者及び過疎地の移動手段の確保及び物流業界等での運転者の不足というように様々な社会的利益が生じることが期待される。

その一方で、法的整備が不十分なまま、自動運転が導入されるようなことになれば、過渡期において、被害者が保護されることなく、過剰な負担を負うことになることが危惧される。また、法的整備が不十分なまま、個々の交通事故に関する問題解決が司法現場の解釈に過度に委ねられることになれば、司法現場が混乱するとともに、過渡期において法的安定性を欠くことになる。

そのような事態になることのないよう、国際的議論を踏まえつつ、国内法の整備に向けた議論をより一層深めていくべきである。

## 注記

- (1) 本稿は、2016年11月5日に中京大学法科大学院で実施された第48回法務研修セミナーにおける本職の報告をまとめたものであり、本稿が前提とする情報は、基本的には2016年11月当時のものである。しかし、運転自動化システムを取り巻く社会的変化が著しいことにかんがみ、本稿執筆時である2017年1月当時の情報も適宜取り込みつつ加筆した。
- (2) 要旨であり、逐語訳ではない。
- (3) 同上。
- (4) 中華人民共和国が運転自動化システムの研究において存在感を増しているため、同国の運転自動化システムに関する法整備の状況について把握しておくことも重要と考える。しかし、現在筆者の知る限りではこの点について詳細に論じた論文等は見当である。専門家による研究が待たれる。

## 参考文献

- \*1 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」
- \*2 内閣官房 IT 総合戦略室「自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応（案）」
- \*3 73<sup>rd</sup> session Informal document No.4
- \*4 関根道昭, 平松金雄「自動運転技術の国際基準策定のための ITS/ 自動運転インフォーマルグループの活動概要」『交通安全環境研究所フォーラム2015講演概要』 p.95, 2015年
- \*5 Pathway to Driverless Cars: Proposals to support advanced driver assistance systems and automated vehicle technologies
- \*6 Federal Automated Vehicles Policy
- \*7 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles
- \*8 内閣官房 IT 総合戦略室・前掲

- \*9 the Convention on Road Traffic (1949)
- \*10 the Convention on Road Traffic (1968)
- \*11 ECE/TRNS/WP. 1/145
- \*12 ECE/TRANCE/WP. 1/149/Add. 1
- \*13 ECE/TRANS/WP. 1/2015/8
- \*14 中川由賀「自動運転導入後の交通事故の法的責任の変容～刑事責任と民事責任のあり方の違い～」『中京 Lawyer』 Vol.25, p.41, 2016年
- \*15 ECE/TRANS/WP. 1/153
- \*16 Bryant Walker Smith, Automated vehicles are probably legal in the United States
- \*17 73<sup>rd</sup> session Informal document No.2
- \*18 73<sup>rd</sup> session Informal document No.4・前掲
- \*19 今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」『研修』 No.822, p.3, 2016年
- \*20 ECE/TRANS/WP. 1/155
- \*21 73<sup>rd</sup> session Informal document No.4・前掲
- \*22 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・前掲
- \*23 大野敬「『自動運転』に関する警察の検討の状況及び今後に向けた取組について」『警察学論集』 第69巻第11号2016年
- \*24 株式会社日本能率協会総合研究所「平成27年度警察庁委託事業 自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」
- \*25 警察庁「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」
- \*26 大野敬・前掲
- \*27 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会規約」
- \*28 「平成28年度『スマートモビリティシステム研究開発・実証事業（自動走行の民事上の責任及び社会受容性に関する研究）』に係る企画競争募集要領」
- \*29 中山幸二「自動運転をめぐる法的課題」『自動車技術』 Vol.69, p.40, 2015年
- \*30 谷口正信「自動運転の国際基準調和活動」『自動車技術』 Vol.69, p.12, 2015年
- \*31 佐藤智行「自動運転者と保険—イギリスの状況を中心として—」『損保総研レポート』 第115号, 2016年
- \*32 The Pathway to Driverless Cars – Summary report and action plan
- \*33 The Pathway to Driverless Cars – A detailed review of regulations for automated vehicle technologies
- \*34 The Pathway to Driverless Cars – A Code of Practice for testing
- \*35 The Pathway to Driverless Cars: Proposals to support advanced driver assistance systems and automated vehicle technologies
- \*36 Pathway to driverless cars: Consultation on proposals to support Advanced Driver Assistance Systems and Automated Vehicles Government Response

\*37 Strategy for Automated and Connected Driving

\*38 <http://www.reuters.com/article/us-germany-autos-idUSKCN0ZY1LT>

\*39 後藤元「自動運転と民事責任をめぐるアメリカ法の状況」『ジュリスト』1501号, p.50, 2016年

\*40 Federal Automated Vehicles Policy・前掲

\*41 近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任～米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価～」『国際商事法務』Vol.44 No.10 p.1450, 2016年