

平成29年度 経済産業省・国土交通省委託事業「高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・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」シンポジウム

自動走行によるモビリティサービスの実現に向けて

平成30年3月5日 御茶ノ水 ソラシティカンファレンスセンター ソラシティホール

法的課題と国内外の制度整備動向

法政大学大学院法務研究科教授
今井 猛嘉

運転者概念を左右する要素

- α) 条約の文言及び趣旨の解釈
- β) 条約を担保する国内法に照らし、公道上で許容されるべき自動運転のレベル
- γ) 保険制度
 - ▶ α)、β)が基本的要素
 - ▶ γ)は、国内法で自動運転が適法化され、それに応じた運転者概念が構想されることを前提とした上での対応。
 - ▶ 保険制度とは、どのような運転者概念が採られた場合でも、自動運転に係る事故の被害者の損害を救済すべしとの社会的基盤(損害の公平な分担を通じた被害者の救済制度)。
 - ▶ 運転者の概念が直結する問題
 - 車外に居る者(自然人又は法人)が、車両を操作して良いのか？
(遠隔操作の許容性)
 - 複数の車両の隊列走行が許容されるか？

①ウィーン条約

▶ 加盟国 EU諸国等

→あらゆる走行中の車両か連結車両には、運転者がいなければならず
(同条約第8.1条)、
運転者は、常に、車両を制御しなければならない(同条約第8.5条)

→第8条第5bis

→レベル3を条件付きで許容。2014年3月採択
2016年3月施行された

→運転者が車外に居ることが許されるかについては言及していない

ドイツ

→ 道交法を2017年に改正

▶ 第1a条第1項

高度な自動運転機能 (hochautomatisierter Fahrfunktion)

又は

完全な自動運転機能 (vollautomatisierter Fahrfunktion) を備えた車両の運行は、当該機能が、規定に沿って (bestimmungsgemäß) 使用される場合に、許容される

→ 高度な自動運転機能 = レベル3までの走行 (highly autonomous driving) 機能、
完全な自動運転機能 = レベル4までの走行か？

▶ レベル5での走行 (fully autonomous driving) 機能は除外？

→ 改正法は、自動運転機能が作動中に事故が生じた場合の民事、刑事責任についての規定を含まない。

▶ ウィーン条約を踏まえた改正なので、運転者が車外に居ることが許されるかについても言及していない

②ジュネーブ条約

▶ 加盟国 米国、英国、日本等

→ 運転者は、車内に居なければならないとの明文規定はないが、条約制定時（1949年）には、その点が前提とされていたと解するのが自然

→ WP.1

▶ ウィーン条約第8条第5bis項と同様の内容からなる条項（第8条6項）を、ジュネーブ条約にも挿入する改正案が提出されたが、その旨の条約改正は実現されていない。

▶ 遠隔操作による駐車について、平成29年9月のWP1会合で言及。

→ WP.1

▶ オーバーライドに対応できる者が乗車している自動運転車両を用いた公道実験（そのような者は車外にいる場合も含まれる）は、修正前の両条約の下で可能であるとする

英国

- 運転者の概念
- Road Traffic Act(道路交通法)を前提して、政府において、将来に向け概念を整理
- 前提となる自動運転のレベル分けは、ドイツのそれとは異なる
- highly autonomous driving = レベル4までを含む
fully autonomous driving = レベル5

- 英独を比較すると、イギリスでの用語の方が正確
- 現在、公道実験が実施されており、近い将来の法解釈、立法の変更ありうる。
要、追跡調査。
- 現状は、
 - i) 事故報告義務、被害者救護義務については、自覚的な議論は端緒が見られる程度
来年度、継続して調査する必要あり
 - ii) 保険制度
事故対応は必要であるため、保険法の改正が先行された

③国際条約未加盟国

中国

→ 運転者の概念

▶ 運転者に関する法律

- 2003年10月28日付「中華人民共和国道路交通安全法」
 - 第19条 機動車を運転する場合には、法により機動車運転証を取得しなければならない。(以下略)
 - 第22条 機動車運転者は、道路交通安全の法律及び法規の規定を遵守し、操作規範に従い安全に運転し、道徳をわきまえて運転しなければならない。
2 飲酒し、国が管理統制する精神薬品若しくは麻酔薬品を服用し、機動車の安全運転を妨げる病気にかかり、又は過度に疲労し安全運転に影響を及ぼす場合には、機動車を運転してはならない。
3 何人も、運転者に対し道路交通安全の法律、法規及び機動車安全運転の要求に違反して機動車を運転するよう強要し、そそのかし、又は容認してはならない。
 - 第76条 自動車交通事故により人身傷害・死亡・財産損失が生じた場合、保険会社が自動車第三者責任強制保険責任限度額で賠償するものとする。不足分については、下記規定に基づき賠償責任を負うものとする
- 2003年3月1日付「交通違反処罰条例規定」(公安部第46号令)
- 2004年「中華人民共和国道路交通安全法实施条例」
「中華人民共和国道路運輸条例」(國務院令第406号)
- 2006年4月1日付「自動車運転者訓練管理規定」(交通部令2006年第2号)
- 2008年8月17日付「道路交通事故処理手順規定」(公安部令第104号)
- 2016年1月29日付「自動車運転免許申請及び使用規定」(公安部第139号)

中国

→ 保険制度

強制保険および任意保険による交通事故賠償あり。保険会社から自動車製造者への求償も、統計的な数字はないが実施されている。

▶ 自動車保険に関する法律

- 1995年「中華人民共和国保険法」
- 2006年「自動車交通事故責任強制保険条例」
- 2012年11月27日交付(12月21日実施)の最高裁判所の通達「最高人民法院関与道路交通事故事件の審理にあたって法律の適用に関する若干の解釈」
 - 道路交通法第76条について道路交通事故の賠償責任に関する解釈(全29条)を示す。第12条で、自動車の欠陥による事故の場合の求償権について、不法行為責任法第5章の規定に従って、補償責任を負うように製造者または販売者に要求できることを明記。

その他、自動車修理管理、自動車品質認証、欠陥自動車製品回収、自動車販売管理方法について法令の定めがある。

中国

→ 自動運転に係る制度整備動向

- ▶ 中国政府は、2017年12月、「国家自動車ネットワーク産業標準システム（インテリジェント・コネクテッド・ビークル）構築のためのガイドライン（国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）」を公表。
自動走行車が具備すべき技術的標準の整備を、2020年と2025年の目標を項目ごとに定め、段階的に進める。
- ▶ 国の公道実験の実施に関するガイドラインも公表に向けて準備されている
 - （工業信息化部・公安部・交通部が起草する「公共道路でのコネクテッドカー試験実施規範（試行版）」（未公表））
- ▶ 北京市は、2017年12月、市内での公道実験のためのガイドラインを発
 - （「北京市による自動運転車両路上走行試験の取り組みの加速的な推進に関する指導意見（試行）」及び「北京市自動運転車両路上走行試験管理実施細則（試行）」）
 - 北京市での実証実験に必要な主な要件：
 - ・ 同乗ドライバーの緊急時運転交替義務。現行と同様の法的責任。事業者保険加入（500万元）。
 - ・ 周辺・車両情報に加えて、車内ドライバーの監視情報を記録（3年以上保存）し、リアルタイムで管理機関と共有。事故時には、事故発生60秒前から停車時間までの関連データを記録し、管理機関に提出

日本(ジュネーブ条約加盟国)

- ▶ 1) 実験レベルで、自動走行及び遠隔操作に係る車両の走行を許容
- ▶ 2) 警察庁、平成28年5月に「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」を公表
 - レベル3の運転態様は、運転者が乗車して適宜のオーバーライドが可能であって車両に伴う事故を回避できる限りにおいて、道交法の下でも許容されるとの理解に基づき、公道での自動運転実験に係る現行法下の条件を確認し、公表したもの
- ▶ 3) 警察庁、平成29年6月に「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」を公表
- ▶ 4) 評価
 - 車両の遠隔操作も、他の交通関係者に危害を及ぼさず、道路交通法を始めとする交通関連法規に違反しない違反しない限度で許容される
 - レベル3に相当する技術を用いた車両の遠隔操作実験では、車両の遠隔操作者が運転者となる。
 - 公道での実験において、車両の遠隔操作者には、操作に係る車両の事故を報告する義務(道交法第72条第1項後段)、負傷者救護義務(道交法第72条第1項前段)にかかわらず、常に道路交通法上の運転者としての義務及び責任が課せられる。