第４回　自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会　議事概要

１．開催日時等

・開催日時：平成 28 年２月１日（月）15：00～17：00

・開催場所：日本能率協会ビル会議室

・出席委員等

中央大学法科大学院法務研究科教授　藤原靜雄（委員長）

筑波大学副学長・理事　稲垣敏之

法政大学大学院法務研究科教授　今井猛嘉

自動車ジャーナリスト　岩貞るみこ

東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター長・教授　須田義大

警察庁交通局交通企画課長

警察庁長官官房参事官（高度道路交通政策担当）

警察庁交通局交通企画課理事官

警察庁交通局交通企画課課長補佐

警察庁交通局交通企画課課長補佐

・オブザーバー

内閣官房情報通信技術（ＩＴ）総合戦略室参事官

内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付参事官（戦略的イノベーション創造プログラム（ＳＩＰ）担当）付企画官

経済産業省製造産業局自動車課電池・次世代技術・ＩＴＳ推進室長

国土交通省道路局道路交通管理課高度道路交通システム（ＩＴＳ）推進室長

国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長

２．議事進行

２.１．開会

※事務局より開会を宣言。

２.２．討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

【アンケート結果について】

・今回のアンケートは、インターネットＷＥＢモニター調査であり、モニターに積極的に登録した人による回答であるため、回答結果に偏りが内在している可能性がある。また、例えば、問 15「公道での実証実験中の交通事故についての責任」に対して、最も多い回答は、「実験実施者が、事故態様にかかわらず、全ての責任を負うべき」となっているが、設問の選択肢において、この選択肢が一番上に記載されていたことによって、回答の選択

に影響を及ぼした可能性がある。こうした点に注意する必要がある。

・自宅前の道路で実証実験が行われる場合の条件に関して、「実験車両であることが分かるような表示がされた車を使うべき」という回答が最も多かった。ヒアリングでの実験実施者側の意見では、少なくとも、ある程度実験が進んだ段階では、実験車両であることを明示せず、普通の車と同じ状態で実験をしたいという意見が多かったため、一般の方と専門家との意見の違いを認識した。

・実験実施者側としては、実験車両であることを表示すると、実験にバイアスがかかるのではないかと心配する。

・そもそも自動走行がどのようなものかについての理解が一般の方に十分に浸透していない中で実施したアンケートであることを認識しなければならない。

・今回のアンケートは、自動運転に関して初めて行うもので、現時点で国民がどう考えているかを概括的に捉えるものであり、同様のアンケートは今後も継続的に実施する必要がある。

【ガイドライン案について】

・ガイドライン案は、いろいろな方が読むことになるため、平均的な読者を想定し、表現に配慮すべきである。

・テストドライバーについて、自動車メーカーには、社内ライセンス制度があるが、大学等には、そのような制度がないことも考えられる。また、交通事故を何度も起こしているような者はテストドライバーにふさわしくないと考えられる。テストドライバーについては、何らかの目安になるものがあった方が分かりやすい。

・優良運転者であることは、運転技術が優れていることの目安にはならないため、テストドライバーの要件として、運転技術が優れていることをどのように表現するかについてはよく検討していただきたい。

・公道実証実験中であることを車体に表示するという安全確保措置について、表示をしない実験をしてよいのかどうかが明確になるような表現にすべきである。

・カリフォルニア州規則の改正案は、かなり制約された条件下で実験を行うように規定されているようであるが、今後、日本の検討の参考になるのではないか。例えば、公道実証実験に対応した保険制度がないので、米国のように一定の補償金を積む、つまり、損害賠償に耐え得る団体に限って実験実施を許可することや、テストドライバーの基準を厳しくすることをガイドライン案に盛り込んでもよいかもしれない。

【その他】

・遠隔操縦による自動走行車の事故について、例えば、車載センサーの検知範囲外に子供が走り込んで来たら、自動走行車は止まることができず事故が起きる可能性があるが、車載センサーの角度が原因か、操作者が止めなかったことが原因か、その場合に誰が責任を負

うのかといった問題についても、今後、考えていかなければならない。

・車両の整備責任について、基本的には運転者に責任があると思うが、自動走行車の場合には、正常な状態に整備され、正常に動作しているかは、運転者には分からない。例えば、バンパーに付いているセンサーの角度が事故によって変わってしまった場合に、修理後のセンサーの角度が正しいかどうかを誰が確認するのか、センサーの角度が変わったことに起因する事故が起こった場合に誰が責任を負うのかという問題もある。

・個別の事情によるだろうが、自動走行車両の修理を行う者にも、修理を依頼する所有者にも、新しいシステムの下で新たな責任が生じることになるだろう。

・新しいタイプの車（自動走行車）について、運行前点検義務をどのように課すかが問題となる。航空機のパイロットと同様に、全ての機能の動作をオキュパント（車内にいる者）が確認してから走行を開始するということであれば、システムの不具合の予見可能性が認められ、当該オキュパントに交通事故等の責任があると考えられる。これは決め方の問題であり、今の段階では広く意見を聴取することが必要だろう。

・レベル３とレベル４を分けて考えた方がよく、レベル３では、システムと人が共同作業をしているので、責任の分担割合を考える必要がある。

・レベル３については、周辺環境やシステムのモニターをドライバーに求めるかどうかがまだ明確になっておらず、議論しなければならない。

・自動走行システムのレベルの定義については、国際的な議論を注視し、協調していかなければならず、日本の独自性を出す必要はない。

・ＳＡＥ（Society of Automotive Engineers）のレベル３の定義では、ドライバーは基本的に周辺を監視する義務が免除されており、システムが自動走行を行っている間、システムや環境をモニターする必要がない。このような状況でも、ドライバーが責任を取ることができるのかは慎重に検討していただきたい。

・交通違反時の責任について、オーバーライドが可能であるため、現行制度のとおり運転者に責任があるという意見があるが、レベル２で「オーバーライドしなければならない」ことと、レベル３で「オーバーライドできる」ことは、明確に区別しなければならない。

・ＳＩＰでは、レベル１から４のいずれでも、基本的には人間中心のデザインを考えており、ドライバーがオーバーライドしようと思えば、いつでもできるシステムが前提となっている。「オーバーライドが可能であるため、ドライバーに責任がある」と整理してしまうと、ＳＩＰでいう自動走行は、レベル４も含め全てドライバーに責任があることになり、違和感がある。この点はもっと厳密に議論しなければならない。

・運転免許制度について、取得要件を緩和した免許として、自動運転免許を設け、高齢ドライバー等には、免許返納ではなく、自動運転免許を持ってもらうのがよいと考えていた。しかし、自動運転では、システムが急にドライバーに運転を要請してくるので、むしろ今までより高度なテクニックが求められ、自動運転に対応する高度な運転免許が必要ではないかという意見もあることが分かった。社会的責任を考えた場合には、確かに後者の方

が理に適っているが、社会的なニーズとしては、前者だろう。

・例えば、オーバーライドすれば、全ての機能がキャンセルされるとなると、ドライバーの対応が難しいかもしれないが、切りたい機能だけを切れるということであれば、少し対応しやすくなるのではないか。オーバーライドの方法を工夫するなど、システムの組み方と運転免許制度には相当の関連があるのではないかと思う。

・運転免許を自動運転用に設けることには賛成する。安全にシステムを使っていただくためには、自動運転について、きちんと教える機会が必要だと思う。システムが高度なものかどうかにかかわらず、自動運転を理解して使いこなせることを証明するものが必要だと考える。

・自動走行システムを使う人は、システムがどのように考えて、どのように行動するのかという仕組みをきちんと理解しておかなければならない。システムを理解するための免許は必要ではないか。

・法律的には、システムがオーバーライドするよう命じた際に、事故が直近に迫っていて回避できず、結果回避可能性がない場合には、オキュパントの責任はない。なお、無過失責任を課すかどうかという問題はある。

・一方、事故の予見可能性及び結果回避可能性がある場合には、各種の法的責任が生じてくる。したがって、自発的にオーバーライドした場合には、おそらく結果回避可能性があり、結果を予見することも可能であるため、対処可能な能力があれば、様々な責任が生じ得る。

２.３. その他

【次回日程】

第５回委員会：３月２日（水）１５時～

２.４. 閉会

（以上）