

## 【CLOメルマガ】自動走行の実現に向けた取組報告と方針等

弁護士法人中央総合法律事務所 メールマガジン 第5号 2020年5月28日

弁護士法人中央総合法律事務所では、主として名刺交換をさせていただいた方を対象とし、有用な法律情報等をお知らせすべく定期的にメールマガジンを発行させていただいております。

今号では、2020年5月12日に経済産業省及び国土交通省が公表した「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0の概要、自動運転に関連する法的整備の現状及び自動運転において事故が発生した場合の法的責任を取り上げましたので、ご参照いただければ幸いです。なお、自動運転に関しては、今後も最新の議論をフォローしていく予定です。

### 今号の目次

1. 「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0の公表
2. 「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0の概要
3. 自動運転に関する法的整備の現状
4. 自動運転において事故が発生した場合の法的責任

~~~~~

### 1 「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0の公表

経済産業省及び国土交通省は、2020年5月12日、自動走行ビジネス検討会が策定した「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0を公表しました。

自動走行ビジネス検討会とは、2015年2月、自動走行のビジネス化を産学官のオールジャパン体制で推進するものとして、国土交通省自動車局長、経済産業省製造産業局長の主催で、自動車メーカー、サプライヤー、有識者の参加を得て設置したものであり、2019年度においては、国内外の実証事業の状況や官民の事業化の目標を踏まえ、「無人自動運転サービスの実現及び普及に向けたロードマップ」を策定したうえ、自動運転の高度化に向けた実証実験や協調領域等の取組などについて検討・議論を行いました。

「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0は、これらの検討・議論の結果を取りまとめたものです。

同報告書やその概要などは下記のリンク先からご確認いただけますので、ご参照ください。

## ■ 経済産業省のリリース

<https://www.meti.go.jp/press/2020/05/20200512001/20200512001.html>

## 2 「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0 の概要

### ① 無人自動運転サービスの実現及び普及に向けたロードマップ

本ロードマップは、特に 2020 年度から 2025 年度までの間の無人自動運転サービスの実現や展開を具体化したものであり、早ければ 2022 年度頃には廃線跡などの限定空間では遠隔監視のみの無人自動運転サービスが開始され、2025 年度を目途に、40 力以上にサービスが広がる可能性があるかとされています。これらの実現には、技術開発のみならず、制度、インフラ、受容性、コストなど様々な観点での検討が不可欠であり、本ロードマップを官民の関係者と共有して、その実現に向けて取り組んでいくこととされています。

### ② 自動運転の高度化に向けた実証実験

政府の成長戦略では、2020 年度に無人自動運転移動サービスの実現や高速道路でのトラック後続無人隊列(先頭車両にのみ運転手が存在するもの)走行技術の実現を目標とされていますが、それらの目標達成に向けた取組が進められていることが確認されました。

具体的には、①過疎化による事業性悪化が課題となっている地域交通について、無人自動走行による移動サービス、②運転手不足が深刻な問題となっている貨物輸送について、高速道路での後続車両無人隊列走行による物流サービス、及び③一般道の交通インフラからの信号情報や高速道路の合流支援情報等を活用したインフラ協調型の自動運転を先行事例として実証を進めるとされています。

### ③ 協調領域等の取組

従来から、自動運転の実現に必要な技術のうち、企業が単独で開発・実施することが難しい 10 分野を重要協調領域と分類したうえで、各分野における取組が推進されておりますが、それぞれの分野における進捗状況や取組方針について検討が行われました。

特に、安全性評価の領域については、高速道路における我が国の交通環境がわかるシナリオを作成し、各国と協調して ISO (International Organization for Standardization) 国際標準へ提案を行うなど活発な検討が行われ、2020 年度以降、引き続きデータ収集・分析等を進めるとともに、国際標準化を図ることとされました。

## 3 自動運転に関する法的整備の現状

自動運転に関する法的整備については、道路交通法の一部が改正され、「自動運行装置」の定義規定や自動運行装置を備えている自動車の運転手の遵守事項など、自動運転技術の実用化に対応するための規定が設けられました(2020年4月1日施行)。これにより、速度や天候といった一定の条件を満たす場合にはシステムが運転操作を担い、緊急時には運転手が運転操作を引き継ぐ「レベル3」の自動運転を実現することが法的には可能となりました(自動走行レベルの定義については、「自動走行の実現に向けた取組報告と方針」Version4.0の4頁をご参照ください)。

#### 4 自動運転において事故が発生した場合の法的責任

まず、操縦の主体が運転者であるレベル1及びレベル2の自動運転の場合、民事・刑事上の法的責任を検討する上で一般的な交通事故の場合と大きく異なる点はありません(2020年5月25日付日本経済新聞夕刊によると、2020年3月に横浜地裁は、レベル2の自動運転車に該当する車両を運転中に運転手が居眠りをし、当該車両が停車中のバイクに追突をしたという事案で、運転手に有罪判決を下したようです)。

他方で、今後実用化が進むと想定されるレベル3以上の自動運転の場合、操縦の主体がシステムとなるため、従来の交通事故の場合と同一の議論をすることはできません。システムに運転を完全に委ねることが可能な場合には、運転手は現在と同等の注意義務は負わなくなるものと思われま

す。自動運転に関する法的責任については、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及び政府全体としての制度整備方針を示す「自動運転に係る制度整備大綱」を併せてご参照ください。

#### ■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

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000048.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000048.html)

#### ■自動運転に係る制度整備大綱

[https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto\\_drive.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf)

~~~~~

<本メールについてのお問い合わせ先>

弁護士 錦野 裕宗([nishikino\\_h@clo.gr.jp](mailto:nishikino_h@clo.gr.jp))

弁護士 平山 浩一郎([hirayama\\_k@clo.gr.jp](mailto:hirayama_k@clo.gr.jp))

弁護士 角野 佑子([tsuno\\_y@clo.gr.jp](mailto:tsuno_y@clo.gr.jp))

弁護士 宮本 庸弘([miyamoto\\_n@clo.gr.jp](mailto:miyamoto_n@clo.gr.jp))

※本メールアドレスは送信専用のメールアドレスです。このメールに返信しないようお願いいたします。

【配信停止・お問い合わせについて】

今後、本メールマガジンの配信停止をご希望の方、メールアドレスの変更その他お問い合わせがございましたら、大変お手数ではございますが、下記メールアドレスまでご連絡ください。

[clo\\_mlstop@clo.gr.jp](mailto:clo_mlstop@clo.gr.jp)

.....

弁護士法人中央総合法律事務所 (<http://www.clo.jp/>)

(東京事務所)

〒100-0011 東京都千代田区内幸町 2-2-3 日比谷国際ビル 18 階

[TEL:03-3539-1877](tel:03-3539-1877) FAX:03-3539-1878

(大阪事務所)

〒530-0047 大阪市北区西天満 2 丁目 10 番 2 号 幸田ビル 11 階(受付 5 階)

[TEL:06-6365-8111](tel:06-6365-8111) FAX:06-6365-8289

(京都事務所)

〒600-8008 京都市下京区四条通烏丸東入ル長刀鉾町 8 番 京都三井ビル 3 階

[TEL:075-257-7411](tel:075-257-7411) FAX:075-257-7433

Copyright (C) Chuo Sogo Law Office, P.C.

All Rights Reserved.

.....