

【道路交通法・道路運送車両法改正】

令和2年4月1日に施行されました「道路交通法」及び「道路運送車両法」の改正の概要、自動運転車両の導入状況等及び自動運転における損害賠償責任論を取り上げましたので、ご参照いただければ幸いです。

1 「道路交通法・道路運送車両法」の改正

我が国では、少子高齢化、人口減少が進展する中で旅客や貨物の輸送ではドライバーの高齢化、人手不足の深刻化が進み、サービスの維持が困難な地域が出てきています。このような問題を解決するために、政府は無人自動運転サービスの実現及び普及に向け、段階的に関連法令の改正・整備を行っています。

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自動走行ビジネス検討会が設置されました。同検討会の報告書において、無人自動運転サービスにおける「自動走行レベル」を定義しています。

今回の道路交通法及び道路運送車両法の改正では、システムが全ての動的タスクを限定領域において実行、作業継続が困難な場合にはシステムの介入要求等に適切に応答するという「レベル3」の自動運転を行うことが可能になりました。

自動車走行ビジネス検討会が掲げる段階的な自動走行レベルの概要については、以下のリンクをご参照ください。

- 自動走行ビジネス検討会「自動走行の実現に向けた取り組み報告と方針」
Ver. 4.0 報告書概要 p2 参照。

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/20200512_02.pdf

2 改正の概要

① 自動運行装置の定義等に関する規定の整備

道路運送車両法上の保安基準の対象装置に「自動運行装置」が追加され、同装置を使用して自動車を用いる行為が、道路交通法上の「運転」に含まれることになりました。これにより、国土交通大臣が付する速度や天候といった走行環境条件の下ではシステムが運転操作を担い、緊急時には運転者が運転操作を引き継ぐ「レベル3」の自動運転が可能となりました。

② 自動運行装置を使用する運転者の義務に関する規定の整備

自動運行装置を備えている自動車の運転者は、当該自動運行装置に係る使用条件を満たさない場合においては、当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転してはならないとされました。

また、一定の条件から外れた場合は、自動運行装置を使用した運転が禁止され、運転者が運転操作を引き継がなければならないこととされました。

他方、運転者が自動運行装置を適切に使用する場合には、携帯電話等を保持しての使用やカーナビ等の画面注視を一律に禁止する規定の適用を除外することとなりました。

自動運行装置の保安基準等の概要については、以下のリンク先からご参照いただけます。

■ 自動運行装置の保安基準等の概要（省令・告示等）

<https://www.mlit.go.jp/common/001338328.pdf>

③ 作動状態記録装置による記録等に関する規定の整備

自動運行装置を備えた自動車については、作動状態記録装置による記録及び同装置に記録された記録の保存が義務づけられました。

また、整備不良車両に該当すると認められる車両が運転されているときは、警察官が、当該車両の運転者に対し、道路運送車両法が定める作動状態記録装置により記録された記録の提示を求めることができるとされました。

改正法の条文は、以下のリンク先からそれぞれご確認いただけますので、ご参照ください。

■ 道路交通法の一部を改正する法律

https://www.npa.go.jp/laws/kokkai/310308/02_anbun_riyuu.pdf

■ 道路運送車両法の一部を改正する法律

<https://www.mlit.go.jp/common/001278547.pdf>

3 「レベル3」の自動運転車両の導入状況

フォルクスワーゲングループのオーディィは、2017年、世界に先駆けて自動運転「レベル3」を搭載した量産車「AudiA8」を発売しました。同車は、以下の条件下において、自律走行できるシステムを搭載しています。

- ・ 同車が高速道路もしくは中央分離帯とガードレールなどが整った片道2車線以上の自動車専用道路を走行していること
- ・ 隣接する車線も含めて、前後を走る車両との距離が詰まった、いわゆる渋滞の運転の状態にあること
- ・ 同車の走行スピードが60km/h以下であること
- ・ 車載のセンサーの検知範囲（視野）に交通信号も歩行者も存在しないこと

今回の道路交通法・道路運送車両法改正により、上記の限られた環境下ではあるものの、同車は、量産車として「レベル3」による自律走行を実現しました。

国内大手自動車メーカーでは日産が、2019年に運転手が常に前方に注意して道路・交通・自車両の状況に応じ、直ちにハンドルを確実に操作できる状態に有る限りにおいて、同一車線内での自動運転ができる高度な「レベル2」自動運転車両「スカイライン」を発売しています。2021年には自動運転「レベル3」を搭載した自動運転車両の販売を予定しています。

同じく国内大手自動車メーカーの本田は、2020年5月12日に行われた「2019年度決算説明会」において、2020年内に高速道路での自動運転を想定した「レベル3」の自動運転車両の一般販売を実現すると発表しています。しかし、現在のところ「レベル3」の自動運転車両の発売時期等は未定です。

同じく国内大手自動車メーカーのトヨタは、2020年初冬に部分改良して販売する新型「レクサスLS」に「レベル3」の自動運転システムを搭載することを発表しています。

今回の国内での自動運転「レベル3」の解禁を皮切りに、今後国内の自動車メーカーを中心に「レベル3」の自動運転の実用化に向けた取り組みが加速していくことが予想されます。

4 高速道路での自家用車のレベル4を目指した対応

政府は、2025年を目途に高速道路での自家用車の自動化（「レベル4」）を市場化することを目標として示しています。

我が国においては、今年度中に廃線跡などの限定された地域において、操縦の主体を全てシステムが担う無人自動運転サービスを実現すべく、実証実験が進められています。

また、トラックの隊列走行については、後続車無人隊列走行技術の実証を行うべく、準備が進められています。民間企業等においても、保安運転手等が乗車する形ではありますが、公道を含む限定された地域での自動運転タクシーやバス、トラックのサービス実証が始めており、さらに実証を積み重ねることで、レベル4の実現を目指した取り組みが進められています。

サービスカーにおいては2020年以降に、限定地域においては「無人自動運転移動サービス」が順次開始され、実証を積み重ねることで、2020年代の早い時期に、限定地域において遠隔監視のみ又は車内乗務員のみでの無人自動運転サービス（レベル4）が実現する可能性があります。

5 自動運転における損害賠償責任論

国土交通省の自動運転における損害賠償責任に関する研究会では、主に「レベル3」以上の導入初期である2020年から2025年頃の「過渡期」を想定し、「レベル3」及び「レベル4」の自動運転システム利用中の事故に関する自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」といいます。）に基づく損害賠償責任の所在が検討され、同研究会により以下の報告書が公表されました。そして、同研究会は、「レベル0」から「レベル4」までのシステムの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、①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、②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等の理由から、現在がレベル3の自動運転システムの導入初期であることを前提に、従来の運行供用者（自動車所有者等）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について検討することが適当である、と報告しました。さらに、同研究会は、今後、「レベル5」の自動運転車両が普及する段階においては、同損害賠償責任論についてさらなる検討が必要となることを示唆しています。

■自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書

<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>

6 結びに

以上のように、政府は、積極的に無人自動運転サービスの実現及び普及を推進しており、無人自動運転移動サービスが「レベル4」や「レベル5」へと移行に向け、さらなる改正道路交通法、道路運送車両法及び自賠法といった関連法令の改正・整備が行われることと思われま

以 上