



自動運転の社会実装とELSI

なかやま こうじ
中山 幸二

今年4月1日に改正道路交通法が施行され、いわゆるレベル4の自動運転が解禁されることとなりました。自動運転の社会実装に向けた大きな前進であり、限定された地域とはいえ本格的な自動運転車両の市場投入の素地が整ったといえることができます。これを受けて、公道での無人バスや無人タクシーの自動運転が開始されるなど、自動運転を取り巻く環境が大きく変わろうとしています。

「デジタル田園都市国家構想総合戦略」（令和4年12月23日閣議決定）に基づく“RoAD to the L4”プロジェクトによれば、2025年度までに全国50カ所、2027年度に全国100カ所で、レベル4の無人バスやトラック等の実現が目標とされています。

早期に（今年度中にも）実現が見込まれる地域としては、鉄道の廃線跡地を活用した閉鎖空間を走行する福井県永平寺町のゴルフカート式車両や茨城県日立市のBRTバス¹、一般車両との混在交通を走行する低速車両として、ハンドルやペダルの無いARMA車両²を使った茨城県境町や北海道上士幌町のシャトルバス、千葉県柏市の先進バス、栃木県の本田技研ロボタクなどが候補に挙がっています。

ここで、自動運転をめぐる法整備の動向を軽く振り返ってみましょう。

2013年秋の東京モーターショーとITS世界会議を契機に、公道での自動運転の実験が盛んに行われるようになりました。自動運転の実用化に向け、公式に「法整備」の課題を検討し始めたのは、道路交通法を巡る2015年10月の警察庁の検討会議だと思われます。その後、国土交通省や経済産業省などでも（車両基準や自賠法を含む）法的課題の検討を始め、各地で社会実装に向けた実証実験が行われました。

こうした取り組みを踏まえ、2018年4月に国家戦略として、内閣官房・情報通信技術（IT）総合戦略室で関連法規の見直しに関する方向性が取りまとめられ、「自動運転に係る制度整備大綱」として公表されました。縦割り行政でなく横串を入れた省庁横断的な検討は画期的です。以後、国を挙げて自動運転の早期実用化に向けた取り組みが加速されました。

この大綱の特徴は、自動運転車の導入初期段階（2020年以降2025年頃）に絞って検討対象としており、自動運転車と従来型の車両が混在する「過渡期」を想定した法制度のあり

1 専用走行空間の確保を基本とした、速達性、定時性、輸送能力に優れたバス車両をベースとした高速運行の公共交通システム

2 フランスのナビヤ社が開発した、自動運転システムを搭載したEV仕様の車両

方を検討している点です。いまだ技術開発が発展途上にあるうえ、道路交通や車両の基準に関する国際動向も流動的です。そこで国際的動向や技術的動向を踏まえ、「柔軟に対応可能な法制度を想定し、今後、新たな対応が必要な内容が生じた場合は制度改正を行う」と付言しています。

大綱を受け、2019年5月に道路交通法および道路運送車両法の改正法が成立し、2020年4月に新しい保安基準とともに限定付き自動運転（レベル3）を許容する法律が施行されるに至りました。これを受けてホンダの自動運転車両について、レベル3の型式指定が認められ、世界初の量販が実現しました。さらに各地の積極的な実証実験を基に、高度自動運転（レベル4）を許容する改正法が2022年4月に成立し、2023年4月に施行されました。法令上は自動運転の実用化の時代に突入したといえます。

今後の課題についてですが、車両の技術開発だけでは、社会実装は進みません。歩行者や自転車を含む交通参加者のルールの見直し、地域住民の理解、道路を含むまちづくりが重要です。

物流の運転手不足が深刻化するなかで、自動運転の専用レーンを設定する動きも見られます。すでに新東名高速道路や東北自動車道の一部で、深夜帯を中心に自動運転レーンを設ける計画が公表されています。最近では一般道路でも、自動運転バスを走らせる専用レ

ーンを設定する動きが見られます。

事故が起きたときの損害賠償責任、被害者救済と保険の仕組みも重要です。日本損害保険協会では、いち早く2014年に「ニューリスク研究会」を立ち上げ、2016年6月9日に「自動運転の法的課題」と題する意見書を公表し、当面、運転者の存在を予定するレベル3までは現行の自動車損害賠償保障法と自賠責制度（運行供用者責任）の維持が妥当、という見解を出しました。他方、運転者を予定していないレベル4以上の無人走行は、従来の自動車とは別のもので捉え、自動車の安全基準、利用者の責務、免許制度など、自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえでの議論が必要だと指摘しました。今後、新たな自動運転システム（AIやソフトウェア含む）と製造物責任法の見直しとともに、遠隔監視者や「特定自動運行」実施者の権限と責任を検討していかなければなりません。

今年9月15日に公表された学術会議の『提言』では、自動運転の社会実装を進めていくうえでは、技術的課題だけでなく、社会に与える便益とリスクを総合的に把握したうえで、倫理的・法的・社会的課題（ELSI）にシフトしていかなければならないと指摘しています。新たなリスクに対するセーフティネットとして、共済と保険の制度が中核の一つになるのは必至です。

（明治大学法務研究科教授・
先端科学ELSI研究所所長）