

自動運転に関する道路交通法の改正とその問題点

山下裕樹

目次

- I. はじめに
- II. 2021年ドイツ改正道路交通法の概観
- III. 2022年における日本の改正道路交通法について
- IV. 日独道路交通法の比較
- V. おわりに

I. はじめに

我が国では、「交通事故の削減」、「交通渋滞の緩和」、「物流交通の効率化」、「高齢者等の移動支援」を通じて、2030年までに「世界一安全で円滑な道路交通社会を構築すること」を目標に、自動運転システムを搭載した車両（＝自動運転車）の普及に力が注がれており、2025年を目途に、いわゆるレベル4¹⁾の自動運転車

1) 我が国では、以下のように自動運転車はレベル分けされる（上原敬一「道路交通法改正の内容と主な国会論議——レベル4の自動運転の実現に向けた制度の創設、電動キックボードの交通ルールの整備など——」立法と調査449号〔2022年〕4頁を参照）。

レベル0：運転者が全ての動的運転タスクを実行

レベル1：システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行

レベル2：システムが縦方向又は横方向の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行

レベル3：システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行。作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答。

レベル4：システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行

レベル5：システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行

の社会実装・市場化が目指されている²⁾。この当初のシナリオ通りに進展するのは定かでないが、2023年1月23日の第210回国会における施政方針演説で、岸田文雄内閣総理大臣は、「2025年を目途に、全都道府県で自動運転の社会実験の実施を目指す」としており³⁾、近い将来、人間（＝自然人）による運転操作を——限定された領域内ではあるが——不要とする自動車が街中を走行するという光景が見られるようになるであろう。

もっとも、そのような自動運転車の社会実装・市場化を達成するためには、そのための技術革新だけでは不十分であり、その公道走行を念頭に置いた道路交通に関する法整備も必要となる。自然人による運転操作を不要とする場合、自然人の運転者は存在しないことになり、それを前提とする従前の法律では、事案を適切に処理できず、道路交通秩序の維持が不可能となってしまうからである。

この点につき、我が国では、2019年に、レベル3の自動運転車の公道走行が可能となるよう道路交通法が改正され⁴⁾、その後、2022年に、レベル4の自動運転車の公道走行が可能となるよう道路交通法が改正された（以下、「2022年改正道路交通法」とする。）⁵⁾。すでに、2019年の改正道路交通法については若干の検討を行なったので⁶⁾、本稿では、2022年改正道路交通法について検討し、さしあたり、その問題点を浮き彫りにしたい。その際、2021年に改正され、世界で初めてレベル4の自動運転車の公道走行を可能にしたドイツの道路交通法と比較して検討を進めることにする⁷⁾。

2) 「官民 ITS 構想・ロードマップ2018」19頁以下 <https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_2018.pdf : 2023年8月17日最終閲覧> を参照。

3) 「第二百十一回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説」 <https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/statement/2023/0123shiseihoshin.html : 2023年8月17日最終閲覧>。

4) 2019年改正道路交通法における自動運転システムに関連する規定につき、砂田武俊「自動車の自動運転技術の実用化に対応するための規程の整備」警察学論集72巻8号（2019年）24頁以下を参照。

5) 2022年改正道路交通法につき、さしあたり、樋笠亮士「自動運転レベル4における刑事実務——道路交通法改正案の分析と提案——」捜査研究858号（2022年）25頁以下を参照。

6) 拙稿「自動運転車における『運転者』の責任について」石井徹哉編『AI・ロボットと刑法』（成文堂、2022年）256頁以下。

II. 2021年ドイツ改正道路交通法の概観

1. 道路交通に関するウィーン条約と2021年におけるドイツ改正道路交通法

自動車を始めとする車両の公道走行は、道路交通に関する国内法上の規定に合致していれば許されるというものではない。そもそも、道路交通に関する国内法は、道路交通に関する条約に抵触してはならない⁸⁾。ゆえに、自動運転車の公道走行は、道路交通に関する条約という国際法上の規定にも合致する限りで許される。この点につき、ドイツは、道路交通に関するウィーン条約（以下、「ウィーン条約」とする。）を批准しており、したがって、ウィーン条約に反しない限りで、ドイツ国内で自動運転車の公道走行が許されることになる。

従前、ウィーン条約を批准する諸国において、自然人の運転者が車両操縦をしなくてよい場面が存在するレベル3以上の自動運転車の公道走行は許されないと解されてきた。すなわち、ウィーン条約第8条第5項が、「運転者は、継続的に、その車両を制御し、又は動物を誘導しなければならない。」とし、同第13条第1項が、「車両のあらゆる運転者は、いかなる状況においても、適正かつ適切な操縦ができるとともに、自己に要求されるすべての運転動作を継続的に実行できる状態にあるために、その車両を制御下におかななければならない。」としていることから、自然人の運転者による車両の常時監視およびステアリング操作やアクセル・ブレーキ操作を通じた継続的な車両操縦が要求されると解されてきたのである⁹⁾。

7) 以下の2021年ドイツ改正道路交通法の概観については、拙稿「ドイツにおける自動運転自動車をめぐる道路交通法の改正状況——ウィーン条約との関係で——」石井徹哉編『AI・ロボットと刑法』（成文堂、2022年）225頁以下を参照。

8) 国際法と国内法の関係については、小寺彰ほか編『講義国際法〔第2版〕』（有斐閣、2010年）105頁以下〔岩沢雄司〕、芹沢斉ほか編『新基本法コンメンタール 憲法』（日本評論社、2011年）512頁以下〔江島晶子〕を参照。

9) ウィーン条約の邦訳については、拙稿・前掲注6）230頁以下を参照。

しかし、2014年に採択され、2016年に施行された改正案、すなわち、ウィーン条約第8条第5項 bis 第2文が、自動運転システムが「運転者によってオーバーライドされるか機能停止される限りで、本条第5項および第13条第1項に適合しているとみなす」としたことにより、ウィーン条約を批准する諸国では、運転者が車両操縦に介入できる、あるいは自動運転システムを停止させる状況が有りさえすれば、自然人の運転者による車両の常時監視および継続的な車両操縦があると行ってよいこととなり、レベル3以上の自動運転車の公道走行も許されることになったのである。これを受けて、ドイツでは、2017年に、レベル3の自動運転車の公道走行を可能とする形で¹⁰⁾、さらに2021年に、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とする形で、道路交通法が改正されたのである¹¹⁾。

なお、ウィーン条約では、2020年に採択され、2022年に施行された同第34条 bis が、自動運転システムが国内の技術的規制および国際的な法文書に適合する限りで、車両に自然人の運転者の存在が必要であるとするウィーン条約第8条第1項の要件は充足されるとしている。つまり、自動運転車につき、自然人の運転者の存在は不要であることが明文で規定されるに至ったのである。

2. 2021年におけるドイツ改正道路交通法について

i) レベル4の自動運転車の公道走行を可能にした？

2021年のドイツ改正道路交通法（以下、「ドイツ道路交通法」とする。）は、特定の条件下における無人自動運転車の公道走行を念頭に置いたものであり¹²⁾、世

10) Ahtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017 (BGBl. I 2017 S. 1648). これにつき、さしあたり、泉真紀子「ドイツにおける自動運転車の公道通行——第8次道路交通法改正——」外国の立法275号（2018年）41頁以下を参照。

11) Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren vom 12. Juli 2021 (BGBl. I 2021 S. 3108). これにつき、*Hans Steege*, Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren (Level 4), SVR 2021, 128 ff.; *Tino Haupt*, Auf dem Weg zum autonomen Fahren – Der Entwurf eines Gesetzes zum autonomen Fahren, NZV 2021, 172 ff.; *Eric Hilgendorf*, Straßenverkehrsrecht der Zukunft – Der Entwurf eines Gesetzes zum autonomen Fahren vom 12. 2. 2021, JZ 2021, 444 ff. を参照。

12) BT-Drucksache 19/27439, S. 15 f. を参照。

界で初めてレベル4の自動運転車の公道走行を可能にする法律だと言われる¹³⁾。ただし、そうした評価に疑問が呈されることもある。すなわち、ドイツ道路交通法第1d条第3項が、「車両運行中に、この車両を……機能停止することができ、この車両に対して、……運転操作を承認しうる自然人」たる「技術的監視」の存在を要求し、かつ、第1e条第2項第8号が、自動運転システムを搭載する車両は、「いかなる場合にも技術的監視あるいは車両の乗客により機能停止される状態でなければならず、機能が停止された場合には、車両を、リスク最小化状態に置かなければならない」としている点を捉えて、依然として、車両制御に関する最終的な決定権は自然人にあり、その意味で、レベル3の自動運転車の公道走行を許容する法律でしかないとの評価もありうる¹⁴⁾。

もっとも、第1e条第2項第5号が、自動運転システムは、「技術的監視により提案された運転操作を検討し、それが他の交通関与者や無関係の者を危殆化しうる場合には、それを遂行せず、自らで車両をリスク最小化状態に置く」ことができるものであるとし¹⁵⁾、また、同条同項第7号が、自動運転システムは、「システムの限界を認識でき、システムの限界に到達した場合、自律的走行機能の実行を阻害する技術的な障害の生じた場合、あるいは定められた運行領域の境界に到達した場合には、自ら車両をリスク最小化状態に置く」ことのできるものでなければならぬとしていることからすれば、ドイツ道路交通法上、「技術的監視」の決断が常に優先されるわけではなく、緊急状態であっても、自動運転システムが自ら車両を操縦することが想定されていると言える。そうだとすると、車両を操縦しているのはあくまで自動運転システムだと評価してもよいであろう。ドイツ道路交通法は、この意味で、レベル4の自動運転車の公道走行を可能にした法律だと評価しうる。

13) 樋笠堯士『自動運転レベル4 どうしたら社会に受け入れられるか』(学芸出版社、2023年) 25頁。

14) 今井猛嘉「自動運転技術の発展と道路交通関係法——刑法の観点からの展望(下)」法曹時報75巻4号(2023年)6頁。

15) これに疑問を呈するものとして、*Hans Steege*, SVR 2021, 131.

ii) 技術的監視の義務

上述したように、技術的監視の義務の一つとして、自動運転システムの機能を停止させることが挙げられる。この義務は、ドイツ道路交通法第1f条第2項第2号に、「走行システムにより、視覚的、聴覚的又はその他の認知可能な態様で自律走行機能が機能停止することが示されたときには、直ちにこれを遅滞なく機能停止させること」との形で明記されている¹⁶⁾。この文言からわかるように、技術的監視が自動運転システムに介入すべきなのは、自動運転システムから警告が発せられたときであり、したがって、当該システムの発する警告を認識できるよう準備することは求められるものの、自動運転システムを搭載した車両を常時監視することまでは求められない¹⁷⁾。

また、技術的監視は、第1f条第2項第1号により、自動運転システムが提案した代替運転操作を、同システムから提供された情報を基に評価し、それが交通の安全を危殆化しない場合に、その代替運転操作を承認する義務を負う。ここでは、技術的監視の承認した代替運転操作により事故が生じた場合に、技術的監視にその責任を問うるかが問題となりうる。これは、自動運転システムが、技術的監視の判断に対して、自ら再検討を行なうことができる点を考慮すると、技術的監視の判断と自動運転システムの判断のいずれが優先されるべきかという問題である。他の交通関係者の危殆化が見込まれる場合に、リスク最小化状態に自ら置くことのできる自動運転システムがレベル4なのだという点を強調するならば¹⁸⁾、この場合に、技術的監視に事故の責任を問うべきではないであろう。もっとも、その場合、技術的監視に代替運転操作を承認させる義務を課す意味はほと

16) 技術的監督者が自動運転車両に関する最終的な決定権を有しているという点から、自律的走行システムを搭載した車両の安全な走行につき、根本的な責任は技術的監督者にあるとするものとして、Tino Haupt, NZV 2021, 174.

17) BT-Drucksache 19/27439, S. 25.

18) レベル3の自動運転システムとレベル4のそれとの区別は、自動運転システムが自らリスク最小化状態に置くことができるか否かにあるとされる。この点につき、今井・前掲注14) 6頁、樋笠・前掲注13) 90頁以下を参照。

んどないことになる。

さらに、技術的監視には、第1f条第2項第3号により、自動運転システムの機能状態に関する技術装置からのシグナルを評価し、場合によっては、交通の安全のために必要な措置を講じる義務が課せられている。技術的監視の評価すべき対象が、自動運転システムの機能状態であることからすれば、主に、機能不全に陥っていたにもかかわらずこれを見落としたような場合に、技術的監視に責任が問われることになろう。自動運転システムからの機能状態に関するシグナルを適切に評価し、必要な措置を講ずるためには、技術的監視に対して、自動運転システムに関する相当な専門知識が要求される。この点を、ドイツ道路交通法は、第1f条第3項第5号において、自動運転システムの製造者に対して、運転機能や技術的監視の職務遂行に関する教育を行なう義務を課すことでカバーしようとしているように見える。

この他、技術的監視には、第1f条第2項第4号により、車両がリスク最小化状態に置かれた場合に、遅滞なく車両の乗客との接触を図り、交通の安全のために必要な措置を講じることが義務づけられている。ここで講じるべき必要な措置として想定されているのは、自動運転システムを搭載した車両が交通の妨げにならないようにすることである。例えば、危険警告灯を点灯させたり、警察等に通報したりすることであり、場合によっては、他の交通関与者や道路交通の安全を担う役所等とコンタクトをとることも求められる¹⁹⁾。要求されているのが「交通の安全のために必要な措置」であることからすれば、ここに負傷者を救護する措置は含まれないことになろう。

こうした技術的監視の任務を担うのは、自動運転システムを搭載した車両の所有者が、交通の安全および環境との共存の保持について一般的に義務づけられているのだと説明されていることからすれば²⁰⁾、第一に、自動運転車の車両保有者だと考えられる。もっとも、第1f条第1項第3号によれば、この者は、「技術

19) BT-Drucksache 19/27439, S. 26.

20) BT-Drucksache 19/27439, S. 25.

的監視の任務が果たされることを保証する」よう義務づけられているにすぎず、ゆえに、この技術的監視の任務を他者に委任することができる²¹⁾。技術的監視の任務を担う車両保有者あるいはこの任務を委任された者が車内に居てもよいのかという点は、ドイツ道路交通法が技術的監視の居場所を規定していないので明らかではない。この点について、中央監視センターのような場所から車内に運転者の居ない無人自動運転車両を監視するような体制が想定されていると言われている²²⁾。しかし、車内に技術的監視の任務を担う者が居る場合も排除されないであろう。さらに言えば、車両保有者＝運転者自身が車内で自動運転システムを起動させ、その後、技術的監視として振る舞うような使い方、つまり、レベル4の自家用車もドイツ道路交通法の対象から除外されないと思われる。このように、技術的監視の任務を担う者が車内に居てもよいのだと解する場合、この者は、何らの義務も負わない乗客とは区別される。すなわち、睡眠をとる等の自律的走行システムからの警告に反応できなくなるような態度をとってはならないことになる²³⁾。

3. 小括

ドイツ道路交通法では、自動運転システムの機能状態を監視し、場合によってはその機能を停止させる役割を担う技術的監視という自然人を導入することで、ウィーン条約に抵触することなく、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とした。もっとも、2022年に、ウィーン条約第34条 bis が施行されたことに鑑みれば、今後、技術的監視の義務に関する規定が改正されることが考えられる。自動運転システムの機能停止義務および自動運転システムから提案された代替運転操作の承認義務は、この新たな条文によって不要になると考えられるからである。

ドイツ道路交通法において、技術的監視の任務を担う者が車内に居る場合も想

21) BT-Drucksache 19/27439, S. 25. Vgl. *Steege*, SVR 2021, 132 f.

22) Vgl. *Hilgendorf*, JZ 2021, 446.

23) Vgl. *Hans Steege*, SVR 2021, 133.

定されているのかは明らかではないが、その条文上、このケースも排除されていないであろう。この場合、技術的監視の義務それ自体の内容は、技術的監視が車外に居ても車内に居ても変わらない。なお、代替運転操作に対して承認する必要があることから、レベル4の自動運転車の運行に関する規則により、技術的監視には、運転免許証を取得していることが求められている²⁴⁾。

Ⅲ. 2022年における日本の改正道路交通法について

1. 道路交通に関するジュネーブ条約と2022年における我が国の改正道路交通法

ウィーン条約とドイツ道路交通法の関係と同様に、我が国でも、批准している道路交通に関するジュネーブ条約（以下、「ジュネーブ条約」とする。）と2022年改正道路交通法の関係が問題となる。

ジュネーブ条約第8条第1項は、「一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。」と定め、自然人の運転者の存在が必要不可欠であるとしている²⁵⁾。さらに、同条第5項が、「運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。」と定め、第10条が、「運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。」と定めており、運転者による車両操縦およびその制御が求められている²⁶⁾。その上で、ジュネーブ条約には、ウィーン条約第8条第5項 bis 第2文のようなみなし規定や²⁷⁾、同第34条

24) AFGBV §14 Abs. 2 S. 5.

25) なお、自然人以外も運転者だと解しうると指摘するものとして、今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念（2）」研修840号（2018年）13頁。

26) ジュネーブ条約の邦訳については、外務省ホームページ上の「道路交通に関する条約」を参照 <[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S39\(2\)-0533_1.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S39(2)-0533_1.pdf) : 2023年8月20日最終閲覧>。

27) なお、ジュネーブ条約では、ウィーン条約第8条第5項 bis 第2文のみなし規定と同趣旨の改正案が採択はされている。同改正案については、ECE/TRAMS/WP.1/149/Add.1 <<https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-149-Aadd-1e.pdf> : 2023年8月20日最終閲覧>、今井・前掲注25) 8頁以下を参照。

bisのような規定が存在しない。このことからすると、ジュネーブ条約を批准する諸国においては、自然人たる運転者の存在が必須であり、この者が自らでステアリングやアクセル・ブレーキを操作する必要がないとしても、少なくとも、車両の状態やそれが置かれている状況を監視したり把握したりしていなければならない、必要に応じて運転操作に介入しなければならないことになろう。つまり、自然人たる運転者が存在し、この者が最終的な決定権を有している状況がなければならないのである。レベル4の自動運転車の場合でも、緊急時にも自動運転システムが対応するとはいえ、それは、自然人が車両操縦に介入する必要があるという意味だと解する余地はあり、そうであれば、なおレベル4の自動運転車の公道走行はジュネーブ条約に反しないと言える。すなわち、自然人による車両操縦への介入、具体的には、自然人が自動運転システムの機能を停止させる機会が保障されてさえいれば、自然人が最終的な決定権を有している状況は存在しているのであり、したがって、自然人たる運転者がなお自動運転車両を「制御」していると解することができるであろう²⁸⁾。

この点について、2022年改正道路交通法は、第2条第17号において、自動運行システム（＝自動運行装置）による自動車の運行（＝特定自動運行〔第2条第17号の2〕）は、「運転」概念から除外されるとし、かつ、特定自動運行に携わる者を、特定自動運行実施者、特定自動運行主任者および現場業務実施者と定め、第70条の安全運転義務の主体である運転者と区別している。しかも、後述するように、事実上の遠隔監視者である特定自動運行主任者に課せられる義務は、自動運行装置の動作状況の監視であり、自動運転車両それ自体の監視ではない。これらの点を強調すると、特定自動運行主任者を、車両の継続的な操縦および制御が義務づけられているジュネーブ条約上の運転者と同視することは困難だと思われる。そうだとすると、2022年改正道路交通法は、ジュネーブ条約に抵触していると考えられることになろう²⁹⁾。

28) 以上の点につき、拙稿・前掲注7) 221頁以下を参照。

ただし、第75条の21第1項より、特定自動運行主任者に「直ちに、当該特定自動運行を終了させるための措置を講じ」ることが義務づけられていること、および道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第72条の2が、自動運行装置の保安基準として、「運転者の意図した操作によって当該装置の作動を停止することができるものであること。」と定めている点を考慮するならば、なお2022年改正道路交通法はジュネーブ条約に抵触していないと解しうる。特定自動運行主任者の判断により自動運行装置を停止させうる限りにおいて、上述したように、なお自然人が車両を「操縦」し「制御」していると解しうるからである。もっとも、この場合、特定自動運行主任者をジュネーブ条約上の運転者だと解することになり、2022年改正道路交通法が、これを運転者と区別していることとは合わないことになる。

2. 2022年改正道路交通法の概観

i) レベル4の自動運転車の公道走行

第2条第1項第17の2号は、特定自動運行を、「自動運行装置（当該自動運行装置を備えている自動車が第六十二条に規定する整備不良車両に該当することとなつたとき又は当該自動運行装置の使用が当該自動運行装置に係る使用条件（道路運送車両法第四十一条第二項に規定する条件をいう。以下同じ。）を満たさないこととなつたときに、直ちに自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるものに限る。）を当該自動運行装置に係る使用条件で使用して当該自動運行装置を備えている自動車を運行すること（当該自動車の運行中の道路、交通及び当該自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいる場合のものを除く。）をいう。」とする。「当該自動車の運行中の道路、交通及び当該自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいる場合」は特定自動運行と

29) 同様に批判するものとして、今井猛嘉「自動運転に関する法整備」国際交通安全学会誌47巻3号（2023年）32頁以下。

は言わないこと、加えて、特定自動運行に用いられる自動運行装置は「直ちに自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるもの」でなければならぬことからすると、特定自動運行とは、もっぱら自動運転システムが車両を操縦する場合、つまりレベル4の自動運転車両が走行する場合である。

以上のことから、2022年改正道路交通法は、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とする法律である。もっとも、上述したように、これが、我が国の批准するジュネーブ条約に抵触する可能性があるという問題は残されたままである。

ii) 特定自動運行主任者の義務

特定自動運行実施者は、第75条の19第2項に基づき、特定自動運行を行なうときに、特定自動運行主任者を配置しなければならない。具体的には、特定自動運行実施者は、第75条の20第1項第1号に基づき、特定自動運行主任者を、自動運転車両外でモニター等により自動運転車両を監視するような形（つまり、遠隔操作ができる形）で配置するか（以下、「1号方式」とする。）、同条同項第2号に基づき、自動運転車両内に配置しなければならない（以下、「2号方式」とする。）。

(1) 自動運行装置の作動状態を監視する義務

特定自動運行主任者の具体的な義務内容は、第75条の21以下に定められているが、1号方式と2号方式とでは、特定自動運行主任者に課せられる義務の内容が異なっている。

例えば、第75条の21第1項は、1号方式の場合につき、「当該特定自動運行用自動車が特定自動運行を行つているときは、同号に規定する装置の作動状態を監視していなければならない。この場合において、当該装置が正常に作動していないことを認めるときは、当該特定自動運行主任者は、直ちに、当該特定自動運行を終了させるための措置を講じなければならない。」として、自動運行装置の作動状態を監視する義務および自動運行装置の作動状況に異常があった際に、特定自動運行を終了させるための措置を講ずることを特定自動運行主任者に義務づけ

る。ここでは、あくまでも自動運行装置の作動状況を監視する義務が課せられているにすぎない。すなわち、1号方式により配置された特定自動運行主任者には、交通状況を把握する義務や交通状況に応じた車両操縦をする義務は課せられていない³⁰⁾。

これに対して、2号方式の場合について、特定自動運行主任者に自動運行装置の作動状況を監視する義務が課せられているのかは、条文上明らかではない。第75条の20第1項第2号は「第七十五条の二十三第三項の規定による措置その他の措置を講じさせるため、特定自動運行主任者を当該特定自動運行用自動車に乗車させる措置」を特定自動運行実施者は講じなければならないと定めているにすぎず、自動運行装置の作動状態を監視する義務について何ら言及していない。ここにおける「その他の措置」に自動運行装置の作動状況を監視する義務が含まれるとの解釈はありうるが、第75条の21第1項が、義務の主体を、わざわざ1号方式により配置される特定自動運行主任者に限定している点に鑑みれば、そうした解釈は採りづらいように思われる。このように見ると、2号方式により配置される特定自動運行主任者の主たる任務は、後述する第75条の23第3項に定められた義務の履行であって、この者に自動運行装置の作動状態を監視する義務は課せられていないとの解釈も可能であろう。この解釈の場合であっても、ジュネーブ条約には抵触しないと考えられる。国土交通省の「自動運転車の安全技術ガイドライン」³¹⁾の「(7) 無人自動運転移動サービスに用いられる車両の安全性(追加要件)」において、「車室内の乗員が容易に押せる位置に非常停止ボタンを設置すること。」が求められており、車内の特定自動運行主任者がこのボタンを必要に応

30) 例えば、「一般論として申し上げますと、特定自動運行には様々な者が、……関与いたしましけれども、過失がない、すなわち特定自動運行に関して必要な注意を怠ったと認められない場合には、人が死傷いたしたとしましても、刑法211条前段の業務上過失致死傷罪の罪は成立しないものということになるわけでございます」との答弁がある(第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号[令和4年4月12日]13頁〔保坂和人発言〕)。

31) 国土交通省自動車局「自動運転車の安全技術ガイドライン」<<https://www.mlit.go.jp/common/001253665.pdf> : 2023年8月21日最終閲覧>。

じて押せる状況さえあれば、自然人が車両を「制御」していると解しうるからである。

このように見ると、1号方式の場合にのみ自動運行装置の作動状態は監視され、必要に応じて自動運行装置を終了させる措置がとられることになろう。しかも、この場合の特定自動運行主任者が監視すべき対象が自動運行装置の作動状態であり道路交通状況ではないこと、および特定自動運行が「運転」でないとされていることに照らせば、1号方式の場合、特定自動運行主任者が普通自動車免許を取得している必要はないとも考えられる。

(2) 交通事故があった場合の措置

通常、自動運行装置を搭載していない車両を操縦する運転者には、交通事故があった場合、第72条第1項に基づき、負傷者を救護する義務、道路における危険を防止する等必要な措置を講じる義務、および警察へ通報する義務が課せられる。この場合、運転者は事故現場に現在しており、これらの義務の履行について、何ら問題は生じない。

これに対して、1号方式の場合、特定自動運行主任者は、自動運転車両外で自動運行装置の作動状況を監視しているため、交通事故があった場合に、自らで道路における危険を防止する等必要な措置を講じたり、負傷者を救護したりできない³²⁾。そのため、1号方式における特定自動運行主任者に対しては、第75条の23第1項により、交通事故現場の最寄りの消防機関に通報する義務、現場措置業務実施者を当該交通事故現場に向かわせる義務、および最寄りの警察に報告する義務が課せられている。すなわち、道路における危険を防止する等必要な措置を講ずること、および負傷者の救護³³⁾は、消防機関や現場措置業務実施者に委ねられ

32) この点を捉えて、遠隔監視者に負傷者救護義務を課すことに疑問を呈したものとして、拙稿「スヴェン・ヘティッチュ＝エリザ・マイ『道路交通における自動化されたシステムの投入における法的な問題領域』」千葉大学法学論集32巻1・2号(2017年)130頁以下。これに対する批判として、今井・前掲注25)10頁以下。

ることになる。

これに対して2号方式の場合、第75条の23第3項により、特定自動運行主任者に対して、道路における危険を防止する等必要な措置を講じる義務、負傷者を救護する義務および警察に報告する義務が課せられる。ここでは、「特定自動運行主任者」という同一主体であるにもかかわらず、1号方式と2号方式との間で、交通事故があった場合に課せられる義務が異なっている点、とりわけ、2号方式の場合にのみ負傷者救護義務が課せられる点が問題となる。

この点について、1号方式と2号方式とでは、同じ「特定自動運行主任者」という用語が用いられているものの、2号方式における特定自動運行主任者には自動運行装置の作動状態を監視する義務は課せられていないとの解釈が可能だという点を考慮して、主として期待されている任務の内容が異なるという理解がありえよう。すなわち、2号方式における特定自動運行主任者に期待される主たる任務は、交通事故が生じた際に、交通事故現場において必要な措置を講ずることだと解し、その一方で、1号方式における特定自動運行主任者に期待される主たる任務は、自動運行装置の作動状態の監視および必要に応じた自動運転車両への介入だと解するのである³⁴⁾。

このように解する場合、2号方式における特定自動運行主任者には、自動運行装置を備えていない車両の運転者と同様の振る舞いが、特に交通事故現場において求められることになり、したがって、普通自動車免許を取得していることが要

33) もっとも、現場措置業務実施者の負傷者救護措置は、警察の指示に応じる形でなされればよい（第75条の23第5項）。

34) もっとも、1号方式において、事故現場における負傷者の救護を第一次的に担うであろう消防機関への通報義務懈怠の場合に、2号方式における負傷者救護義務違反と同様の五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金が科せられることに照らせば（第117条第3項）、1号方式における特定自動運行主任者にも、実質的な負傷者救護義務が課せられていると考えてよいであろう。なお、交通事故現場において、消防機関が第一次的に負傷者救護の任務を負うのだとすれば、1号方式の場合に交通事故現場に派遣される現場措置業務実施者に、直ちに負傷者救護義務が課せられていないことには、一定の合理性がある。

求されることになろう³⁵⁾。そうだとすると、1号方式における特定自動運行主任者と2号方式における特定自動運行主任者との間には、その義務内容が異なることに加えて、普通自動車免許を取得する必要があるか否かの点でも相違があることになる。

3. 小括

2022年改正道路交通法が、運転者と特定自動運行実施者、特定自動運行主任者および現場措置業務実施者を区別していることを強調する場合、運転者の居ない車両の走行を認めていることになり、車両を「制御」する運転者の存在を要求するジュネーブ条約に抵触していると考えられることになる。一方で、特定自動運行主任者が、1号方式の場合には、遠隔操作にて自動運転車両に介入できること、および2号方式の場合には、車両内の緊急停止ボタン等を通じて自動運転車両に介入できることに照らせば、なお自然人が車両を「制御」していると解することができ、ゆえに2022年改正道路交通法はジュネーブ条約に抵触していないと解する。

特定自動運行主任者の義務は、条文上、1号方式の場合と2号方式の場合とで、その内容が異なることになる。また、それとの関係で、1号方式の場合と2号方式の場合とで、特定自動運行主任者が、普通自動車免許を取得していなければならないか否かも異なることになる。そうした両者の相違が許容されるのかは、なお検討を要する課題であろう³⁶⁾。

35) そのような指摘として、樋笠・前掲注5) 31頁以下。同所では、この点を捉えて、1号方式においても2号方式においても、特定自動運行主任者に普通自動車免許が要求されるべきだとする。

36) この点につき、国土交通省自動車局の「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」では、遠隔監視・操作者に第二種運転免許が必要との意見が示されている（4頁）。

IV. 日独道路交通法の比較

以上のように、我が国およびドイツの道路交通法は、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とするよう改正されたが、そこには幾つかの相違点が存在している。以下では、ドイツにおける状況と我が国における状況を比較しつつ、我が国の道路交通法の問題を示すことにする。

1. 条約と国内法の関係

ドイツが批准するウィーン条約では、第8条第5項 bis 第2文が、自然人が自動運転システムをオーバーライドできる、あるいは機能停止できる状況が存在する限りにおいて、自然人が車両を「制御」しているとみなされるとする。さらに、近年、ウィーン条約第34条 bis が導入され、自動運転システムが国内の技術的規制および国際的な法文書に適合する限りで、自然人の運転者が居なくてもよいとされるに至っている。こうした制限の緩和から、ウィーン条約を批准するドイツでは、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とする国内法の整備が、より一層容易になったと言える。

これに対して、我が国が批准するジュネーブ条約では、上述のウィーン条約の規定に類似する規定が存在しない。それゆえ、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とする国内法の整備は、ドイツと比べて困難なものとなる。むしろ、特定自動運行中に自然人の運転者は存在しないとする2022年改正道路交通法の規定よりは、ジュネーブ条約に抵触する疑いすらある。

2. 遠隔監視者の義務

遠隔監視者を、ドイツでは技術的監視と呼び、我が国では特定自動運行主任者と呼ぶ。両者を比較した場合、まず、遠隔監視者の居場所により義務内容が異なるか否かに違いがある。すなわち、技術的監視の場合、それに課せられる道路交

通法に基づく義務は、車両外に居るか車両内に居るかで異ならない。これに対して、我が国では、特定自動運行主任者が、車両外に居るか車両内に居るかで、道路交通法に基づく義務が異なると解しうることになる。

具体的な義務内容として、ドイツでは、技術的監視に、①自動運転システムの警告を認識できるよう準備し、警告を認めた場合には自動運転システムを機能停止する義務（ドイツ道路交通法第1f条第2項第2号）、②自動運転システムが提案した代替運転操作を、同システムから提供された情報を基に評価し、それが交通の安全を危殆化しない場合に、その代替運転操作を承認する義務（同条同項第1号）、③自動運転システムの機能状態に関する技術装置からのシグナルを評価し、場合によっては、交通の安全のために必要な措置を講じる義務（同条同項第3号）、および④車両がリスク最小化状態に置かれた場合に、遅滞なく車両の乗客との接触を図り、交通安全のために必要な措置を講じる義務（同条同項第4号）が課せられる。なお、ドイツでは、技術的監視が運転免許証を取得していることが求められる。

これに対して、我が国では、特定自動運行主任者に、それが車両外に居る場合（1号方式の場合）には、①自動運行装置の作動状態を監視し、必要に応じて自動運転車両に介入する義務、②消防機関へ通報する義務および現場措置業務実施者を派遣する義務が課せられ、それが車両内に居る場合（2号方式の場合）には、③道路上の危険を防止する措置をとる義務および負傷者を救護する義務が課せられる。さらに、いずれの場合であっても、④警察に報告する義務が課せられる。そして、特定自動運行主任者の居場所によりその義務内容が左右される点と関連して、特定自動運行主任者が普通自動車免許を取得していなければならないか否かも変わりうる。

以上の概観を通じ、我が国とドイツの状況を比較してみると、以下の3つの相違点が挙げられよう。すなわち、第一に、ドイツにおける②の義務がドイツ道路交通法に固有の義務であること、第二に、遠隔監視者に自動運転システムの作動状態の監視義務が課せられる点につき、我が国の場合、遠隔監視者が自動運転車

両外に居る場合に限られると解しうること、第三に、遠隔監視者に運転免許証の取得が求められるか否かである。

第一の点に関し、レベル4の自動運転システムが、独立して運転操作を（再）検討し決断できることからすれば、この代替運転操作承認義務を遠隔監視者に課すことにほとんど意味はないと思われ、ゆえに我が国において、そうした義務が遠隔監視者に課せられていないことは肯定的に評価できる。これに対して、第二および第三の点は検討を要する。第二の点に関し、我が国では、確かに、——そうした解釈が受け入れられるかは措くとして——1号方式の場合にのみ特定自動運行主任者に自動運転システムの監視義務および必要に応じた車両介入義務を課すことで条約からの要請に対応するのに十分であって、2号方式の場合につき、自動運転システムを監視する義務を課す必要はないと言いうる。しかし、第三の点に関しては疑問があろう。1号方式と2号方式との間における遠隔監視者の運転免許証の取得に関する相違が正統化される理由が求められる。自動運転車の公道走行を許容した場合の免許制度の在り方については従前から議論されていたのであり³⁷⁾、この点について未だオープンなままである状況は好ましくない。

V. おわりに

ドイツで、レベル4の自動運転車の公道走行を可能とする道路交通法改正がなされたのは、ウィーン条約の改正によるところが大きいと言える。2022年に施行されたウィーン条約第34条 bis からすれば、自然人の運転者はもはや必要ではなく、より柔軟な道路交通法の改正が可能になったと言える。これに対して、我が国の批准するジュネーブ条約では、ウィーン条約のような改正はなされておらず、ゆえに、我が国では、自然人が自動運転車両に介入できる機会が保障されて

37) 内匠舞「自動運転をめぐる道路交通法上の課題」『自動運転技術の動向と課題——科学技術に関する調査プロジェクト報告書——』（国立国会図書館、2018年）89頁以下。

いるという制限下でのみ、レベル4の自動運転車のための道路交通法の改正ができるにすぎない。今後見込まれる技術的發展も考慮すれば、ジュネーブ条約の改正が期待される。

そうした制限の下で2022年に改正された我が国の道路交通法に問題がないわけではない。果たして1号方式の場合にのみ特定自動運行主任者に自動運行装置の作動状態を監視する義務が課せられると解しうる状況は妥当なのであろうか。特に2号方式の場合において、この監視義務が法令上の義務として定められていない状況は、自動運転システムが関与した交通事故における過失犯の成否の判断の困難さ³⁸⁾、複数の帰属主体（特定自動運行実施者、特定自動運行主任者、現場措置業務実施者あるいは自動運転システムの製造者など）が考慮されることに起因する帰属主体の特定の困難さに鑑みれば、望ましいものではないように思われる。加えて、特定自動運行主任者が普通自動車免許を取得していなければならぬのかという点が曖昧なままであることも問題であらう。ジュネーブ条約の改正というハードルはあるが、さらなる道路交通法の整備が期待される。

38) レベル2の自動運転車の事故につき、横浜地判令和2年3月31日 LEX/DB 25591329。本判例を取り扱うものとして、樋笠克士「自動運転（レベル2及び3）をめぐる刑事実務上の争点——レベル2東名事故を手がかりに——」捜査研究847号（2021年）46頁以下、今井猛嘉「自動運転車による事故と刑事責任——AIと刑法理論との関係（1）」法学志林119巻1号（2021年）23頁以下。