

8. 自動車の高度化に伴う諸課題検討会からの報告 「自動運転車の社会受容性：法的課題について」

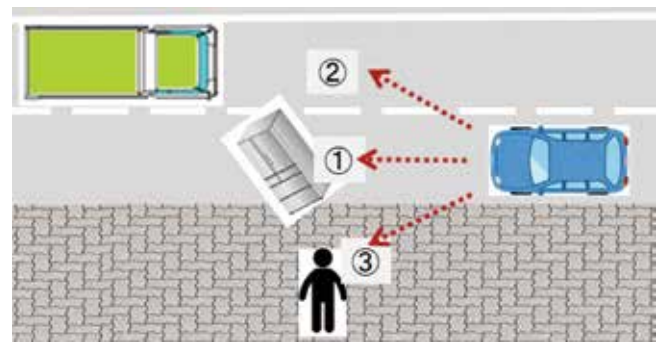
ITS、特に自動運転車はここ数年世間からの強い関心を集めている。米国や日本の特定された地域で実証実験が行われていることが報道され、「未来投資に向けた官民対話」において安倍総理が、2020年の東京オリンピック・パラリンピックにおける無人自動走行による移動サービスや高速道路での自動運転について言及したこと等により、ITS/自動運転車の実現が一般の人々にも具体的にイメージされるようになったことがその理由であると思われる。特に自動運転車に対する社会からの期待は非常に大きく、様々な社会的課題解決の手段として早期の実現を望む声が上がってきている。これに伴い、これまでの技術や標準化等に関する議論から社会的受容性からの議論＝「今まで存在しなかった自動運転車というモノを社会に受け入れるために準備しなければならないことは何か」という観点での議論が始められている。自動運転車の走行を実社会の中に仮想し、発生し得る事態を想起する、それを現状のしくみのもとで解決してみる、その過程で、問題/課題を抽出する。そんな試みの一つとして「模擬裁判」を用いた法的問題点の抽出がここ一年くらいの間に盛んに行われた。いくつかの模擬裁判の準備、出演、総括に関わることができたので、それらの経験から自動運転車にまつわる法的な課題等について報告する。

開発にまつわる法的課題

自動車の開発に関連する法的問題とはこれまで認証/法規適合性等のハードウェアに関するものであったが、自動運転車の開発にまつわる新たな法的課題は、プログラムやアルゴリズム等のソフトウェアに関するものである。自動運転車はこれまで運転する人間が行っていた「認知」「判断」「操作」の機能を代行するようになるのだが、最も難しいのは「判断」機能の代行である。「認知」を担当するセンサーの状況把握能力は、天候等の環境に影響を受けるものの、人間の視力、聴覚による認知能力を上回るので代行は容易だろうし、「操作」については衝突被害軽減ブレーキや車線維持支援システム等既に部分的に実現されている。ところが「判断」とは刻々と移り変わる事態に応じて、取り得る選択肢から「合理性や価値観に基づきどれかを選ぶ」という人間の知性の働きに該当する高度で未知の領域である。

例えば、自動運転車が走行中、前方を走行していたトラックの荷台から冷蔵庫落ちて、突然走行車線が塞がれたとする。この場合①直進/急ブレーキで対処するのか、

②右または③左へハンドルを切って回避するのか、という選択肢がある。①を選べば冷蔵庫に衝突する、②を選べば対向車と衝突する、③を選べば歩行者を撥ねてしまう、というような状況に置かれた場合、人身損害を回避することが最優先であるとしても、回避する優先順位はどのようなものが最も合理的か。自動運転車の乗員の人身損害回避を最優先とするなら③を選ぶことが最も合理的だろう。人身損害を関係する全ての交通参加者全体的観点から最小にすることを最優先にするのであれば、①を選ぶことがその可能性を最大にするだろう。どのような方針(=価値観)に基づく「操作を自動運転車に行わせるか」で結果が大きく異なる。このようにどの選択を行っても必ず被害が生じるような状況での対応方針をどのような価値観で決定しているかが「倫理問題」とか「トロッコ問題」と呼ばれているもので、設計者は開発段階でこのような緊急時等の対応方針を決定しなければならない。それが正しいか否かは当該自動運転車による事故が実際に起きて、訴訟で判決が出た時に初めて解ることになるのだろうか。ちなみにある模擬裁判では「自動運転車の乗員を守ることを最優先とする設計方針は日本の製造物責任法上問題ない」という判決が出た。模擬裁判ではあるものの、裁判官役は弁護士であることから、法律の専門家による判断例の一つとして、参考になるものと考えられる。



販売にまつわる法的問題

自動運転車を構成する要素である高度運転支援機能のなかには、既の実現され市場に出ているものがある。例えば、衝突被害軽減ブレーキがそうで、これが搭載された自動車の追突事故は明確に減少している。その反面、一時期「自動ブレーキ」という呼称で呼ばれたため、そのイメージが市場に定着してしまい、どんな状況でも必要な場合には自動的にブレーキがかかり自動車が止まると誤解した消費者による事故が逆に発生している。その原因としてメー

カーによって名称も機能も異なっていることが消費者等に十分には伝えられていないからだという指摘がある。今後自動車には、さまざま高度運転支援機能が順次搭載されていくと思われるが、それぞれの機能を正確に消費者に理解させることが重要である。不正確、不十分な情報伝達は事故を招く恐れがあり、場合によっては、販売時の説明責任が充分果たされなかったということで債務不履行や不法行為といった責任追及が行われる可能性がある。

対応策としてイラストを入れたり、説明をわかりやすくしたりするなど取扱説明書を分厚くする方向に行きがちであるが、できれば、当該機能を実際に購入者に体験させ、理解させることなどが望ましい。それが、無理ならバーチャルリアリティ機器などにより当該機能を体験させるといった方法を取り入れていくことも有効であろう。ちなみに「自動ブレーキ」を過信して事故にあったことを想定した模擬裁判では、販売の際、被害者に「自動ブレーキ」の説明を行い、理解した証として同意書、承諾書を取ったという設定で被害者と販売店が争った。「説明書、取扱説明書、口頭説明、同意書、承諾書により全て免責される」という結論は取り得ないが、通常の販売活動より丁寧な解説をしたと評価した裁判官（役）がいた一方、「今までの自動車の販売店での説明と、新しい機能に対しての説明の仕方は同じであってはならない。購入者が気をつけるべき点について紙だけでなく、映像や試乗など新しい説明の仕方を工夫されたい」という意見を表明した裁判官（役）もいた。現実にはどのような方法が可能か十分に検討することが必要であると考えられる。

混合交通にまつわる法的問題

将来自動運転車の走行が実現されたとしても、同時に人間が運転する車も同じ道路を走行するので、それら異なるカテゴリーの運転主による自動車が混在して走行する交通状態が発生する。このような環境の下で自動運転車はプログラムされた通り交通法規を必ず順守するのに反して人間は交通法規を必ずしも順守するわけではない。空いている高速道路であれば、かなりの車が交通の流れに合わせて、制限速度を多少超過して走行している現実がある。そのようなところに制限速度を頑固に順守する自動運転車が加わると渋滞や追越しを誘発し、かえって事故の原因となるのではないかという悲観的な意見があった一方、自動運転車の走行に人間運転車が従い、渋滞も事故も減少させるという希望的な意見もあった。更に他の交通参加者との関係では、交通法規を理解している参加者（自動車）と交通法規を理解していないまたは故意に無視する参加者（自転車、歩行者等）の存在がある。自動運転車は他の交通参加者が交通法規を守ることを前提に走行するのであろうから後者のような参加者の行動は自動運転車を錯乱させる。このよ

うな状況を防ぐには、交通参加者全員に交通法規の順守を厳しく求めるか、逆に場合によっては自動運転車にも人間の融通を求めるようにするかであるが、現実的には両方とも困難であると思われる。そこで自転車、歩行者等が存在しないか極めて限定的にしか存在しないようなところを、自動走行可能道路として国が指定し、それ以外の場所では自動走行を原則不可能とするという考え方が、ある模擬裁判に於いて想定された。模擬裁判自体の争点ではなかったものの非常に現実的な案で、別途検討する価値のあるテーマであると思う。

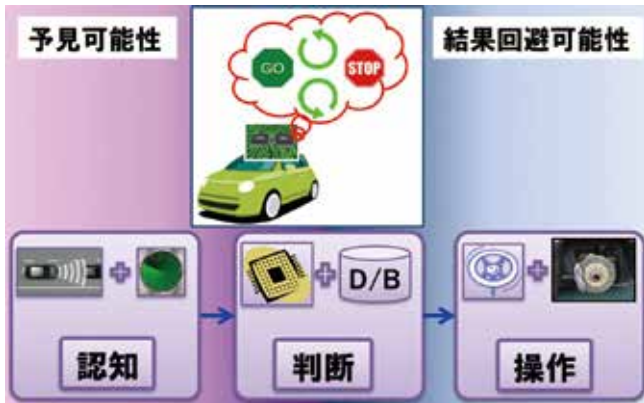
訴訟のポイント

自動運転車が起こす、または巻き込まれる交通事故が発生し、そこに損害が生じたならば当然、損害賠償責任問題が発生し、場合によっては訴訟となる。そのような場合、当該自動運転車が、①事故が発生することを予想できたか否か＝「予見可能性」。もし、予想できたとする当該自動運転車には事故は避ける義務が生じるので、②事故を避けることが可能であったか否か＝「結果回避可能性」、この二点が検証される。検証の結果、事故を予見することができて、それを避けることができたのにそれを怠ったことが証明されれば当該自動運転車に「過失」が認められ、損害賠償責任を負うことになる。

運転主の「認知」「判断」「操作」の機能を「予見可能性」と「結果回避可能性」の検証に割り付けると、

- 「認知」の領域では「センサーの能力、不具合の有無等及び「センサーが収集したデータ伝達の正確性」等により「予見可能性」を物理的に検証する。
- 「操作」の領域ではECU等からの指令を受けて走行に反映する「操舵、加速/減速機器の追従性の正確性」等により「結果回避可能性」を物理的に検証する。
- 「判断」の領域ではECU等に組み込まれた「プログラム/アルゴリズムの適正性」等により「予見可能性」及び「結果回避可能性」の双方について文理的に検証する。

「判断」の文理的検証は物理的検証に比べて複雑で、当事者による解釈の余地も大きいことから時間がかかるし、専門家等の参加も必要となるものと思われる。昨年行われた模擬裁判の多くはまさにこの点を主要な論点としたものが多く、自動運転車の「あるべき危機回避の方針」や「どの選択肢を選んでも何らかの被害が発生するような場合の選択方針」等について原告、被告という立場での激しい弁論が交わされた。



損害賠償にまつわる法的問題

前述のとおり自動運転車の事故が生じた場合、損害賠償責任の認定には多くの時間がかかることが予想される。すると、これに連動して消費者救済も遅れてしまう恐れがある。このような不都合を避けることができないかという観点から、自動運転車に対しても現行の交通事故被害者救済システムが機能するかという議論も行われている。具体的には、現行の自賠責保険の適用は可能か否かという問題であり、争点の一つは運転しない自動運転車の運転手が自賠法上の「運行供用者」に該当するか否かという点である。判例によれば運行供用者とは、「運行支配」と「運行利益」を持つものとされているので、目的をもって自動運転車で移動するのであれば「運行利益」は認められると思われるが、直接的に運転に携わらない運転手に「運行支配」を認められるかという点は議論となっている。とは言え「運行支配」は被害者保護の観点から広く解釈されているので、自動運転車を所有し、目的地に向かわせていれば「運行支配」があるという判断も可能かと思われる。それが認めら

れば、現状の自賠責保険はそのまま自動運転車の事故の被害者にも適用可能となり、損害賠償にまつわる法的問題の進展が図られるので、なるべく早い結論の表明が待たれるところである。また、現状の自賠責保険の対象は人的損害だけだが、これに物的損害も含めることで自動運転車の事故による損害の全ての領域をカバーし、交通事故紛争自体の発生を減少させるという議論も行われている。

おわりに

ITS、特に自動運転車に係る法的課題検討の動きは海外に於いて先行していたようで、例えば、三年前、米国でのシンポジウム等では自動運転車の交通事故に対する製造物責任訴訟について、「現行の法的枠組みの中で遂行が可能」とか、「自動運転車による社会的利益があるとしても、製造物責任法の適用に変わりはない」等の発言があり、自動運転車の事故への法的対応について一定の共通認識が法曹界には既に存在していた。これに対して、日本でも自動運転に係わる法的課題の議論の場として模擬裁判が行われるなど昨年あたりから本件に対する検討が急速に拡大してきている。

ITS、自動運転車の実現のためには数多くの法的課題があるが、今後議論を進めていくことで調整や対応が進んで行くものと思われるが、できれば、このような議論を法曹関係者だけでなく、ITSに関連する企業の開発、製造、販売、サービス等の現場でも進めていただきたい。そのような現場における現実的な議論があってこそ社会がITS/自動運転車を受け入れる準備が着実に進展していくものと思われる。