

国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau
National Diet Library

論題 Title	自動運転をめぐる道路交通法上の課題
他言語論題 Title in other language	Issues on Road Traffic Law over Autonomous Driving
著者／所属 Author(s)	内匠 舞 (TAKUMI Mai) / 国立国会図書館調査及び立法考査局行政法務課
書名 Title of Book	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 (Trends and Issues of Autonomous Driving Technology)
シリーズ Series	調査資料 2017-4 (Research Materials 2017-4)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
刊行日 Issue Date	2018-03-16
ページ Pages	79-92
ISBN	978-4-87582-809-9
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
キーワード keywords	自動運転、公道実証実験、道路交通法、運転免許制度
摘要 Abstract	道路交通法を所管する警察庁は、自動運転に関する調査検討委員会を設置し、公道実証実験のためのガイドライン等を策定した。現在も、高レベルの自動運転の実現に向けた検討を行っている。

- * 掲載論文等は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。
- * 意見にわたる部分は、筆者の個人的見解であることをお断りしておきます。

自動運転をめぐる道路交通法上の課題

国立国会図書館 調査及び立法考査局
行政法務課 内匠 舞

目 次

はじめに

I 国際的な検討状況

- 1 自動運転レベルの定義
- 2 道路交通に関する条約

II 警察庁の検討状況

- 1 調査検討委員会の設置
- 2 公道実証実験のためのガイドライン及び審査基準の策定

III 道路交通法上の課題

- 1 高速道路での課題
- 2 運転免許制度の在り方
- 3 交通事故時の救護・報告義務
- 4 その他の課題

おわりに

【要 旨】

近年、高齢運転者による交通事故の増加等が問題となっており、交通事故防止に向けた新たな対策として、自動運転の技術の活用が期待されている。自動運転の実現に当たっては、様々な法律問題が提起されているが、そのうち、警察庁が所管する道路交通法に規定する運転者の義務は、交通事故時における刑事上及び民事上の責任の判断にも影響する重要な問題である。

自動運転に関して警察庁は、平成 27 年以降、毎年、調査検討委員会を設置し、その制度的課題等について検討を行っている。調査検討委員会の検討結果を受け、警察庁は、自動運転の公道実証実験のためのガイドライン及び審査基準を策定した。また、調査検討委員会では、自動運転に関する道路交通法上の課題として、運転免許制度の在り方等が挙げられており、警察庁は、引き続き、高レベルの自動運転の実現に向けた検討を行っている。

はじめに

我が国では、近年、高齢者人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅が縮小する傾向にある。加えて、高齢運転者による交通事故が増加しており、この対策が焦眉の急であると指摘される⁽¹⁾。こうした課題に対し、平成 29 (2017) 年の「警察白書」は、交通事故の直接的な要因を取り除く従来の対症療法的対策のみでは、政府の掲げる「平成 32 年までに 24 時間死者数を 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」⁽²⁾という目標を達成することは困難であるとの認識を示しており、交通事故防止に向けた新たな対策として、自動運転⁽³⁾の技術の活用を挙げている⁽⁴⁾。

自動運転に関して警察庁は、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）を所管する立場から、平成 27 (2015) 年以降、毎年、調査検討委員会を設置し、その制度的課題等について検討を行っている。自動運転をめぐる法律問題には様々なものがあるが、道路交通法に規定する運転者の義務は、交通事故時における刑事上及び民事上の責任の判断にも影響する重要な問題である⁽⁵⁾。本稿は、こうした視点から、自動運転をめぐる法律問題として、特に道路交通法に焦点を当て、国際的な検討状況を踏まえつつ、警察庁の調査検討委員会での検討状況及びそこで挙げられた課題を紹介し、今後の議論の参考に資することを目的とする。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、平成 29 (2017) 年 12 月 7 日である。

(1) 内閣府編『交通安全白書 平成 29 年版』2017, pp.1, 23.

(2) 中央交通安全対策会議「交通安全基本計画—交通事故のない社会を目指して—」2016.3.11, p.12. 内閣府ウェブサイト <http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku10/pdf/kihon_keikaku.pdf> なお、「24 時間死者数」とは、交通事故によって、発生から 24 時間以内に死亡した者の数をいう。

(3) 以前は、政府刊行物等において「自動走行」の用語が用いられていたが、内閣官房 IT 総合戦略室「自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応 (案)」2016.12.7, p.13. 首相官邸ウェブサイト <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/detakatsuyokiban/dorokotsu_dai1/siryousu3.pdf> において見直しの検討が必要とされ、現在は、「自動運転」の用語が用いられている。本稿では、本文及び注において括弧内で引用するか又は固有名詞として用いる場合を除き、「自動運転」の用語を用いる。

(4) 国家公安委員会・警察庁『警察白書 平成 29 年版』2017, pp.48-49. 現在、警察庁では、身体機能が衰えた高齢運転者に対し、自動ブレーキ機能などを搭載した「安全運転サポート車」に限り運転免許を与える制度の導入を検討している(「限定免許 18 年度に方向性 高齢運転対策 実車試験と併せ 警察庁が分科会」『日本経済新聞』2017.9.28, 夕刊.)。

(5) 中川由賀「自動運転導入後の交通事故の法的責任の変容—刑事責任と民事責任のあり方の違い—」『中京ロイヤル』no.25, 2016.9, p.44.

I 国際的な検討状況

1 自動運転レベルの定義

自動運転とは、直接的な運転者の操作なしに、安全性に直結する制御機能（例えば、ステアリング、スロットル、ブレーキ）の少なくとも一部が作動するものをいう⁽⁶⁾。この定義によると、自動運転には、自動ブレーキのように、システムが一部の運転操作を行うものから、運転者の関与を必要とせず、システムが全ての運転操作を行うものまで、幅広い種類が存在する。自動運転は、こうした運転者の関与度合や運転に係る責任関係等に応じていくつかのレベルに分類される。自動運転レベルの定義には、現在、世界共通のものは存在しないが、業界団体 SAE International⁽⁷⁾（以下単に「SAE」という。）の6段階の定義⁽⁸⁾が国際的なスタンダードとなりつつある⁽⁹⁾。

我が国では、平成26（2014）年に「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT総合戦略本部）」において、高度道路交通システム（Intelligent Transport System: ITS）及び自動運転に係る政府全体の戦略である「官民 ITS 構想・ロードマップ」⁽¹⁰⁾が策定され、その後、毎年改訂されている。ここでの自動運転レベルの定義は、米国運輸省道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA）の定義⁽¹¹⁾を踏まえたものとなっており、「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」⁽¹²⁾までは、運転支援の手段を情報提供型（ドライバーへの注意喚起等）と自動化型⁽¹³⁾に分類し、自動化型を運転者の関与度合等に応じて4段階に分類していた。その後、平成28（2016）年9月にNHTSAが、従来の定義ではなく、欧州等が採用するSAEの定義の採用を発表した⁽¹⁴⁾ことから、我が国でも、「官民 ITS 構想・ロードマップ2017」⁽¹⁵⁾において、SAEの定義を全面的に採用することとし、以下の表のとおり分類がなされた。⁽¹⁶⁾

なお、本稿では、以後、自動運転レベルについては、以下の表に基づいた定義を用いる。

-
- (6) National Highway Traffic Safety Administration, “Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles,” p.3. <http://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Automated_Vehicles_Policy.pdf>
- (7) 航空機、自動車、商用車業界の関連技術の技術者及び専門家が参加する世界規模の団体であり、世界本部はアメリカにある。「SAEについて」SAE International 日本語版ウェブサイト <<http://jp.sae.org/about/>>
- (8) SAE International, “Automated driving levels of driving automation are defined in new SAE International standard J3016.” 本報告書の豊田透「自動運転技術の可能性と受容に向けた取組」を参照。
- (9) 中川由賀「運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の現状—実験段階から実用段階へ—」『中京ロイヤー』no.26, 2017.3, p.51.
- (10) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部「官民 ITS 構想・ロードマップ—世界一安全で円滑な道路交通社会構築に向けた自動走行システムと交通データ利活用に係る戦略—」2014.6.3. 首相官邸ウェブサイト <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/kanminits_140603.pdf>
- (11) National Highway Traffic Safety Administration, *op.cit.*(6), pp.4-5.
- (12) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部「官民 ITS 構想・ロードマップ2016—2020年までの高速道路での自動走行及び限定地域での無人自動走行移動サービスの実現に向けて—」2016.5.20. 首相官邸ウェブサイト <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20160520/2016_roadmap.pdf>
- (13) 「官民 ITS 構想・ロードマップ2015」までは「自動化型」、「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」からは「自動制御活用型」に名称が変更されている。
- (14) National Highway Traffic Safety Administration, “Federal Automated Vehicles Policy,” September 2016, pp. 9-10. U.S. Department of Transportation website <<https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/AV%20policy%20guidance%20PDF.pdf>>
- (15) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ2017—多様な高度自動運転システムの社会実装に向けて—」2017.5.30. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20170530/roadmap.pdf>>
- (16) 内閣官房 IT 総合戦略室 前掲注(3), pp.1-13 を参照。

表 自動運転レベルの定義

レベル	名称	概要	安全運転に係る 監視、対応主体
運転者が全てあるいは一部の運転タスクを実施			
0	運転自動化なし	・運転者が全ての運転タスク ^(注1) を実施	運転者
1	運転支援	・システムが前後・左右の <u>いずれか</u> の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	運転者
2	部分運転自動化	・システムが前後・左右の <u>両方</u> の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	運転者
自動運転システムが全ての運転タスクを実施			
3	条件付運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（ <u>限定領域内</u> ^(注2) ） ・作動継続が困難な場合の運転者は、システムの介入要求等に対して、適切に <u>応答することが期待される</u>	システム（作動継続が困難な場合は運転者）
4	高度運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（ <u>限定領域内</u> ） ・作動継続が困難な場合、利用者 ^(注3) が <u>応答することは期待されない</u>	システム
5	完全運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施（ <u>限定領域内ではない</u> ） ・作動継続が困難な場合、 <u>利用者が応答することは期待されない</u>	システム

(注1) 運転タスク (Dynamic Driving Task: DDT) とは、道路交通において、車両を操縦するために必要な運転機能であり、具体的には、ハンドル操作による左右方向の動きの制御、加速・減速による前後方向の動きの制御などを指す。

(注2) 限定領域 (Operational Design Domain: ODD) とは、当該運転自動化システムが機能すべく設計されている特有の条件を指す。ここでの「領域」は、必ずしも地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的な条件などを含む。

(注3) SAE の定義における“User”の訳であり、運転者を含む概念である。

(出典) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017—多様な高度自動運転システムの社会実装に向けて—」2017.5.30, p.5. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20170530/roadmap.pdf>> を基に筆者作成。

2 道路交通に関する条約

道路交通に関する法制度は国によって様々であるが、一定の国際的な統一規則を定めることにより、国際道路交通の発達及び安全を促進することを目的として、道路交通に関する条約が発効している。道路交通に関する条約には、1949年にジュネーブで作成された「道路交通に関する条約」(昭和39年条約第17号。以下「ジュネーブ条約」という。)⁽¹⁷⁾及び1968年にウィーンで作成された「道路交通に関する条約」(以下「ウィーン条約」という。)⁽¹⁸⁾がある。日本は、ジュネーブ条約には加入しているが、ウィーン条約には加入していない。

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。」とし、同条第5項前段は、「運転者は、常に、車両を適正に操縦(中略)することができなければならない。」と規定する。ここで「運転者」とは、第4条において、道路において車両を運転する者とされている。また、第10条前段は、「車両の運転者は、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

(17) Convention on Road Traffic, Geneva, 19 September 1949. 主な締約国は、アメリカ、オーストラリアなど。

(18) Convention on Road Traffic, Vienna, 8 November 1968. 主な締約国は、欧州諸国。ウィーン条約は、ジュネーブ条約の改正要求を受けて作成された条約であり、ジュネーブ条約と比べて規定が詳細である。ウィーン条約については、各国の国内事情及び国内法の整備という点から、署名はしているが、加入はしていない国が多い(日本交通法学会編『世界の交通法』西神田編集室, 1992, pp.36-45.)。

しなければならない。」と規定する。これらの規定に対応するものとして、日本の道路交通法第70条は、「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。」と安全運転の義務を規定する。以上の諸規定は、全て車両における運転者の存在を前提とし、運転者に車両を適正に操縦する義務等を課すものである。そのため、ハンドル等の操作義務を免除するものとしての自動運転は、現行の条約及び法律上許容されないことになる⁽¹⁹⁾。

この点について、国際連合欧州経済委員会（United Nations Economic Commission for Europe: UNECE）の内陸輸送委員会（Inland Transport Committee: ITC）に設置された道路交通安全グローバルフォーラム（Global Forum on Road Traffic Safety: WP.1）⁽²⁰⁾は、自動運転システム⁽²¹⁾の技術開発の急速な発展に対応するため、道路交通に関する条約の改正を検討した。日本が加入するジュネーブ条約については、第8条に第6項を追加するという改正案が、平成27（2015）年3月に採択された⁽²²⁾。改正案では、同項前段において、「車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、多国間協定に適合しているときは、本条第5項及び第10条に適合するものとみなす」⁽²³⁾旨を規定し、第8条第6項後段において、「車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、多国間協定に適合していない場合であっても、運転者によりオーバーライド（システムが行う制御への運転者による強制介入）が可能であり、又は機能を停止できるときは、本条第5項及び第10条に適合するものとみなす」⁽²⁴⁾旨を規定する⁽²⁵⁾。同改正案は、改正手続が行き詰まり発効していないが、ウィーン条約では、平成26（2014）年3月に同趣旨の改正案が採択され⁽²⁶⁾、既に発効している。⁽²⁷⁾

また、WP.1の下に設置された自動運転に関する非公式作業グループは、平成28（2016）年3月、WP.1の第72回会合において、自動運転システムを用いて公道において自動車を走行させる実証実験（以下「公道実証実験」という。）について、「車両のコントロールが可能な能力を有し、かつ、それが可能な状態にある者がいれば、その者が車両内にいるかどうかを問わず、現行の

(19) 今井猛嘉「自動化運転を巡る法的諸問題」『IATSS review』vol.40 no.2, 2015.10, p.57. 今井教授は、現行の条約及び法律では、レベル3未満の自動運転は許容され、レベル3についても、一定の解釈を採れば許容されるが、レベル4以上は禁止されていると指摘する（今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」『研修』no.822, 2016.12, p.4.）。

(20) 以前は、道路交通安全作業部会（Working Party on Road Traffic Safety）という名称であったが、平成29（2017）年2月に現在の名称に変更した。

(21) 本稿では、運転自動化に係るシステム一般をいう。

(22) “Report of the Seventieth session of the Working Party on Road Traffic Safety,” ECE/TRANS/WP.1/149/Add.1, 30 June 2015, pp.1-2. UNECE website <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-149-Aadd-1e.pdf>>

(23) 原文は次のとおり。“Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with Article 10, when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.”

(24) 原文は次のとおり。“Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions of construction, fitting and utilization, shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with Article 10, when such systems can be overridden or switched off by the driver.”

(25) 改正案の日本語訳については、警察庁交通局「自動走行をめぐる最近の動向と今後の調査検討事項について」2015.10, p.8. <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/01/shiryuu.pdf>> を参照。なお、レベル4以上を含め、具体的にどの範囲の自動運転システムまでが許容されるかということについては、異なる解釈が成り立つ余地があると指摘される（中川 前掲注(9), p.55.）。

(26) “Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety,” ECE/TRANS/WP.1/145, 17 April 2014, pp.1, 9. UNECE website <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>>

(27) 中川 前掲注(9), pp.53-54 を参照。

ジュネーブ条約及びウィーン条約の下で実験が可能」(下線は筆者)との協議結果を報告し、これを WP.1 が了解した⁽²⁸⁾。これにより、自動車から遠隔に存在する運転者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うことができる自動運転技術(以下「遠隔型自動運転システム」という。)を用いた公道実証実験については、現行条約の下で可能であることが明らかとなった。⁽²⁹⁾

Ⅱ 警察庁の検討状況

本章では、自動運転に関する警察庁の検討状況として、平成 27 年度及び平成 28 年度に開催された調査検討委員会の概要と、その検討結果を受けて策定された公道実証実験のためのガイドライン及び審査基準の概要を紹介する。

1 調査検討委員会の設置

(1) 自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会

平成 27 (2015) 年 10 月、警察庁は、株式会社日本能率協会総合研究所を事務局とする「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」(以下「平成 27 年度調査検討委員会」という。)を設置した。平成 27 年度調査検討委員会は、同年 6 月 30 日に閣議決定された「『日本再興戦略』改訂 2015」⁽³⁰⁾において、自動運転について我が国として、「『レベル 4 (完全自動走行)』⁽³¹⁾までの技術開発を目指し、適切に実証実験を実施し、その効果を検証していくことが必要」であり、「道路交通法等を含め、事故時の責任関係のほか、運転者の義務等の在り方についても」、「十分な検討を進め、完全自動走行の早期の実現を目指す」との方針が示されたこと等を踏まえて設置されたものである。

平成 27 年度調査検討委員会の委員長は、行政法を専門とする中央大学の藤原静雄教授が務め、警察庁職員のほかに、刑法、制御・システム工学、制御動力学の専門家及び自動車ジャーナリストが委員として参加した。平成 27 年度調査検討委員会は、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案の作成」及び「自動走行についての法律上・運用上の課題の整理」を行った。そして、その検討結果を、平成 28 (2016) 年 3 月、日本能率協会総合研究所が「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」(以下「平成 27 年度調査研究報告書」という。)⁽³²⁾として取りまとめ、警察庁が公表した。

⁽²⁸⁾ “Report of the Seventy-second session of the Working Party on Road Traffic Safety,” ECE/TRANS/WP.1/153, 19 April 2016, pp.4-5. UNECE website <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP.1-153e.pdf>>

⁽²⁹⁾ みずほ情報総研「自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書(概要)」2017.3, p.7. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidounten/28houkokusyogaiyou.pdf>> を参照。

⁽³⁰⁾ 「『日本再興戦略』改訂 2015—未来への投資・生産性革命—」2015.6.30. 首相官邸ウェブサイト <<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/dai1jp.pdf>>

⁽³¹⁾ 当時の自動運転レベルの定義は、NHTSA の定義に基づくレベル 4 が最高であった。SAE の定義では、レベル 4 及びレベル 5 に相当すると考えられる。

⁽³²⁾ 日本能率協会総合研究所『自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書』2016.3. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/report/honbun.pdf>> 平成 27 年度調査研究報告書は、車両の点検・整備義務、自動運転システムのセキュリティの確保に係る義務、運転免許制度等の在り方、交通事故時の救護・報告義務、運転者以外の者に係る義務等について論じている。

(2) 自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会

平成 27 年度調査検討委員会における検討結果を受け、平成 28 (2016) 年 6 月、警察庁は、みずほ情報総研株式会社を事務局とする「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」(以下「平成 28 年度調査検討委員会」という。)を設置した。平成 28 年度調査検討委員会は、平成 27 (2015) 年 11 月 5 日の第 2 回「未来投資に向けた官民対話」⁽³³⁾において、安倍晋三内閣総理大臣が「2020 年オリンピック・パラリンピックでの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が可能となるよう」、「2017 年までに必要な実証を可能とすることを含め、制度やインフラを整備」すると発言したこと等を踏まえて設置されたものである。

平成 28 年度調査検討委員会の委員長は、平成 27 年度調査検討委員会と同じく藤原静雄教授が務め、委員としては、警察庁職員のほか、平成 27 年度調査検討委員会のメンバーに新たに 3 名の有識者(刑法の専門家、被害者支援、自動車工業の実務家)が加わった。平成 28 年度調査検討委員会は、「高速道路での準自動パイロット⁽³⁴⁾の実用化に向けた運用上の課題に関する検討」、「限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討」及び「自動走行の制度的課題等に関する調査研究」(平成 27 年度)において今後更に検討すべきものと整理されたその他の課題の議論」を行った。そして、その検討結果を、平成 29 (2017) 年 3 月、みずほ情報総研が「自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書」(以下「平成 28 年度調査研究報告書」という。)⁽³⁵⁾として取りまとめ、警察庁が公表した。

2 公道実証実験のためのガイドライン及び審査基準の策定

(1) 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン

我が国の道路交通法では、運転者が運転者席に乗車し、緊急時等に必要な操作を行うことができる形態で行うものであれば、許可申請や届出等の特別の手続を行うことなく自動運転システムの公道実証実験が可能である⁽³⁶⁾。こうした事実は、既存の大手自動車メーカーにおいては知られていたところであるが、大学等の研究機関やベンチャー企業等の新規事業者等は、自動運転システムの公道実証実験に関わる道路交通法の適用関係等について十分に知識のない場合が多く、場合によっては公道での実証実験はできないであろうと誤解して計画段階で断念してしまうことがあると考えられた。また、公道は、子供や高齢者を含めた一般の交通参加者が広く利用する場所であるため、いまだ開発中の自動運転技術については、十分な安全確保措置が採られる必要があるが、新規事業者等の中には、そうしたノウハウを十分に持っていない場合があった⁽³⁷⁾。そこで、平成 27 年度調査検討委員会は、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案」⁽³⁸⁾を作成した。警察庁は、同ガイドライン案について意見公

⁽³³⁾ 「未来投資に向けた官民対話」2015.11.5. 首相官邸ウェブサイト <http://www.kantei.go.jp/jp/97_abe/actions/201511/05kanmin_taiwa.html>

⁽³⁴⁾ 高速道路での自動運転モード機能を有するシステムの名称。当該システムは、運転者が安全運転に係る監視・対応を行う主体となり、レベル 2 に該当する。

⁽³⁵⁾ みずほ情報総研『自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書』2017.3. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidoutenten/28houkokusyo.pdf>>

⁽³⁶⁾ こうした形態で行うものであれば、特別の事情がない限り、道路交通法第 77 条が規定する道路の使用許可が必要な行為には該当しない。大野敬「自動運転」に関する警察の検討の状況及び今後に向けた取組について」『警察学論集』vol.69 no.11, 2016.11, pp.143-144, 160 (注 17)。

⁽³⁷⁾ 同上, pp.149-150。

⁽³⁸⁾ 日本能率協会総合研究所 前掲注⁽³²⁾, pp.89-92。

募手続を行い、平成 28（2016）年 5 月、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」⁽³⁹⁾（以下「警察庁ガイドライン」という。）を策定した。

警察庁ガイドラインは、自動運転システムに関する公道実証実験の実施主体にとって有用な情報を提供し、その取組を支援することを意図するものであり、これによらない方法で行う公道実証実験を禁止するものではない。そのため、内容としては、現行法上の制度に基づき、公道実証実験において実施すべき安全確保措置や緊急時に必要な操作を行うために運転者席に乘車する者（以下「テストドライバー」という。）の要件等を丁寧に解説するものとなっている。注目されたのは、テストドライバーについて、自動運転システムを用いて走行している間は、必ずしもハンドル等の操作装置を把持している必要はないとした点である。警察庁ガイドラインが策定される以前は、公道実証実験において、ハンドル等から手を放した状態で運転することは、道路交通法に違反するとも考えられてきた⁽⁴⁰⁾が、同ガイドラインは、こうした行為が現行法上許容されることを明確にしたものである⁽⁴¹⁾。

（2）遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準

平成 28（2016）年 3 月の WP.1 の了解により、遠隔型自動運転システムの公道実証実験については、現行条約の下で可能であることが明らかとなった。これを受け、平成 28 年度調査検討委員会は、運転者が運転者席に乘車しない遠隔型自動運転システムの公道実証実験については、道路交通法第 77 条の道路使用許可を受けて実施することができる許可対象行為とすることにより、全国において実験主体の技術のレベルに応じた実験を可能とすることとし、「遠隔型自動走行システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準（案）」⁽⁴²⁾を作成した。警察庁は、同基準案について意見公募手続を行い、平成 29（2017）年 6 月、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」⁽⁴³⁾（以下「警察庁基準」という。）を策定した。

警察庁基準は、遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請について、許可に係る審査の基準、許可期間、許可に付する条件及び許可に係る指導事項を定めている。このうち、許可に係る審査の基準では、まず、安全確保措置として、実験車両の正面、背面及び側面に遠隔型自動運転システムを用いて走行している旨の表示が義務付けられている⁽⁴⁴⁾。また、遠隔型自動運転システムの構造等に関して、遠隔監視・操作者が、映像及び音により、

(39) 警察庁「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」2016.5. <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/gaideline.pdf>>

(40) 「警察庁と国交省が激怒！トヨタが首都高で“違法”自動運転を実演」『ビジネスジャーナル』2013.10.16. <http://biz-journal.jp/2013/10/post_3120.html> 道路交通法第 70 条は、安全運転の義務として、運転者にハンドル等の操作装置を「確実に操作」することを規定しているため、ハンドル等から手を放した状態で運転することは同条に違反するとも考えられてきた（横井大三・木宮高彦『註釈道路交通法』有斐閣、1967, pp.310-311; 野下文生原著、道路交通執務研究会編著『道路交通法解説 執務資料 17 訂版』東京法令出版、2017, p.738.）。

(41) ただし、見通しの悪い場所又は交通量が多い場所等、緊急時の操作を行う蓋然性が高い状況では、操作装置を把持し、又は瞬時に把持できるよう手を操作装置の至近距離の位置に保つべきであるとしている。

(42) みずほ情報総研 前掲注(35), pp.85-89.

(43) 警察庁「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」2017.6. <<http://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kouki/290601koukih92.pdf>>

(44) 警察庁ガイドラインの策定過程においては、自動運転システムの実験車両であることの表示については、安全のために知らせた方が良いという意見があった一方で、知らせると周囲の車両の挙動が変わり、求める実験環境が得られなくなるとの意見もあり（「第 3 回 自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会 議事概要」2015.12.15, p.3. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/03/gijigaiyou.pdf>>）、同ガイドラインでは、当該表示は義務とはされなかった。

通常の自動車の運転者と同程度に、実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できることや、通信の応答に要する時間が、想定される一定の時間を超えた場合には、自動的に実験車両が安全に停止するものであること等が求められている。さらに、遠隔監視・操作者となる者は、運転免許を保有している必要があり、常に道路交通法上の運転者としての義務及び責任を負う。これらを踏まえた走行審査については、警察官又は警察職員が実験車両に乗車するなどし、申請に係る遠隔監視・操作者のうち1名が申請に係る遠隔型自動運転システムを用いて、実施しようとする公道実証実験の環境に応じ、必要な時間帯及び期間において、原則として実施場所の区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとり実験車両を走行させることができることを確認することとしている。

Ⅲ 道路交通法上の課題

本章では、平成27年度調査検討委員会及び平成28年度調査検討委員会で挙げられた自動運転に関する道路交通法上の課題を中心に紹介する。

1 高速道路での課題

いわゆる「高速道路」⁽⁴⁵⁾は、一般道との境界や車線が明確で、歩行者や自転車などの侵入もなく、管理体制もしっかりとしているため、自動運転の技術の導入が最も期待される場所とされる⁽⁴⁶⁾。しかし、その導入に当たっては、次のような課題が指摘される⁽⁴⁷⁾。

(1) 本線車道における速度の在り方について

道路交通法第22条は、車両の最高速度を規定しており、第1項において、道路標識等による指定がない道路においては、政令で定める最高速度を遵守するよう定めている。例えば、高速自動車国道における本線車道の最高速度については、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第27条が自動車の区分に応じた速度を規定しており、普通自動車の最高速度は100キロメートル毎時とされている⁽⁴⁸⁾。しかし、実際の高速道路では、速度規制を遵守していない車両も多いと考えられる。平成28年度調査研究報告書では、こうした場合に、自動運転システムを利用して走行する自動車（以下「自動運転車」という。）が速度規制を遵守することにより、速度規制に反して通行する他の車両との間に速度差が生じ、追突事故や渋滞発生の要因となる可能性が指摘されている。

平成28年度調査検討委員会では、最高速度の基準を見直すべきか⁽⁴⁹⁾、自動運転車に実勢速度に合わせた走行をする自由度を与えるべきかという議論がなされた。委員からは、そもそも道路利用者は速度規制を遵守することが前提であるため、自動運転車を実勢速度に合わせるべ

(45) 本稿では、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する「高速自動車国道」及び道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する「自動車専用道路」をいう。

(46) 井熊均「自動運転時代における高速道路への期待」『高速道路と自動車』vol.60 no.3, 2017.3, p.12.

(47) 本節において挙げた課題は、日本自動車工業会「高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題について」2016.8.3.警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidouten/kentoiinkai/02/shiryu2.pdf>>; みずほ情報総研 前掲注(35), pp.77-80を参照している。

(48) 道路交通法施行令第27条第1項において、最高速度が100キロメートル毎時とされているのは、大型自動車のうち専ら人を運搬する構造のもの、中型自動車のうち専ら人を運搬する構造のもの又は車両総重量が8,000キログラム未満、最大積載重量が5,000キログラム未満及び乗車定員が10人以下のもの、準中型自動車、普通自動車、大型自動二輪車及び普通自動二輪車であり、それ以外の自動車の最高速度は80キロメートル毎時とされている。

きかといった議論をする必要はないのではないかとの意見も出された。⁽⁵⁰⁾

(2) 本線車道への入り方等について

道路交通法施行令第11条は、自動車が高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度を60キロメートル毎時と規定しており、同条及び道路交通法第22条第1項により、高速道路における加速車線及び減速車線を通行する場合の最高速度は、60キロメートル毎時であると考えられる。一方、高速自動車国道における本線車道の最高速度は、普通自動車では100キロメートル毎時とされているため、加速車線及び減速車線の最高速度を厳格に遵守するならば、加速車線から本線車道に合流した後に60キロメートル毎時から100キロメートル毎時まで加速しなければならず、また、本線車道から減速車線に移る前に100キロメートル毎時から60キロメートル毎時まで減速しなければならないことになる。この点について、平成28年度調査研究報告書は、「例えば、加速車線において、本線車道を通行している車両の速度に近い速度にまで加速して合流することが一般的に行われており」と述べ、加速車線において本線車道の最高速度まで加速したり、減速車線において本線車道の最高速度から減速したりすることが一般的であることを認めている。平成28年度調査研究報告書では、このような加減速が法令に違反しないのか、また、違反するのであれば、自動運転車が速度規制を遵守することにより、実勢速度に合わせて通行する他の車両との間に速度差が生じ、追突事故の要因となるのではないかということが指摘されている。

(3) 渋滞時の本線車道への合流方法について

道路交通法第75条の6は、自動車が本線車道に入ろうとする場合の他の自動車との優先関係を規定しており、第1項において、本線車道に入ろうとする緊急自動車以外の自動車は、本線車道を通行する他の自動車の進行妨害をしてはならないと定めている。しかし、本線車道が渋滞しており、車間距離が自動車1台分も空いていない場合には、本線車道に入ろうとする自動車は、本線車道を通行する他の自動車の間に自車のフロント部分を差し込んで強引に合流せざるを得ないことが考えられる。平成28年度調査研究報告書では、このような行為が進行妨害に該当しないのか、また、進行妨害に該当するのであれば、法令を遵守して走行する自動運転車は、渋滞時に本線車道に合流することができなくなるのではないかということが指摘されている。

(4) 流出のための渋滞がある場合における路側帯通行・停車について

道路交通法第17条は、車両が道路を通行する場合の通行区分を規定しており、第1項において、車両は、歩道又は路側帯⁽⁵¹⁾と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなけれ

(49) 高速道路における最高速度は、構造適合速度（その走行速度に影響を及ぼす道路構造の主要な要素から導かれた速度）に交通事故発生状況や交通量等の交通環境なども考慮して決定されている。警察庁は、最高速度規制については、これまでも適宜見直しを行っている。また、高速道路の最高速度は、現在、100キロメートル毎時が上限であるが、警察庁は、構造適合速度120キロメートル毎時である高規格の高速道路の一部路線・区間については、最高速度の引上げを検討している。警察庁交通局「高速自動車国道等における最高速度規制について」2016.8, pp.8, 11. <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidouten/kentoiinkai/02/shiryoushiyou3.pdf>>; 「最高時速110キロ 新東名で試行開始」『日本経済新聞』2017.11.1, 夕刊。

(50) 「第2回 自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会 議事概要」2016.8.3, p.2. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidouten/kentoiinkai/02/gijigaiyou.pdf>>

ばならないと定めている。しかし、本線車道から出るための渋滞が高速道路の出口から続いている場合には、その渋滞の列が本線車道の路側帯に形成されていることがあり、渋滞の列の最後尾に加わるためには、路側帯を走行せざるを得ないことが考えられる。また、もし路側帯の走行を避けようとするれば、減速車線又は流出路から渋滞の列に加わることになるが、その場合には、渋滞の列の途中で強引に割り込む必要がある。路側帯への停車又は駐車については、道路交通法第75条の8第1項第2号が、「故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合」には認められるとしており、平成28年度調査研究報告書では、渋滞時に路側帯を走行又は路側帯に停車する行為は、同条により認められるのか、それとも、同法第17条第1項の通行区分の原則に違反するののかということが指摘されている。また、こうした行為が認められないのであれば、法令を遵守して走行する自動運転車は、本線車道から出るために、減速車線又は流出路の渋滞の列の途中で強引に割り込むなどの行為を行わざるを得なくなるのではないかとこの点も指摘されている。

(5) 緊急時における路側帯通行・停車について

道路交通法第75条の8第1項第2号は、「故障その他の理由により停車し、又は駐車することがやむを得ない場合」には、路側帯への停車又は駐車を認めており、これは例えば、自動車の故障以外に、ガソリン切れ、水切れ、運転者の病気等の場合が想定される⁽⁵²⁾。自動運転車についても、自動運転システムの故障時といった緊急時には、安全面から路側帯への停車が必要となる場合が考えられるが、自動運転システムの故障という問題は、これまで同条において想定されていなかった事態である。平成28年度調査研究報告書では、こうした場合に、自動運転によって路側帯に停車する行為は、道路交通法第75条の8第1項第2号により認められるのか、それとも、同法第17条第1項の通行区分の原則に違反するののかということが指摘されている。また、こうした行為が認められないのであれば、このような機能を自動運転車両に備えることはできず、例えば、自動運転システムの故障により自動運転を継続できなくなった場合には、本線車道上で、運転者に操作を引き継ぐ必要があり、危険を伴うという点も指摘されている。

平成28年度調査検討委員会では、路側帯に停車することが許されるかどうかは、周りの運転者から見て、当該自動車が故障していると認知できるかどうかという外形的なことが条件ではなく、緊急事態であれば、路側帯に停車することは一般的に認められていると解されるとの意見が出された。一方で、自動運転システムの故障のように他車から外見的に確認できない故障で路側帯に停車する場合は、他車の運転者が違和感を覚えるのではないかと懸念も示された。⁽⁵³⁾

2 運転免許制度の在り方

道路交通法は、第6章で自動車及び原動機付自転車の運転免許に関する規定を置いている。自動運転システムを利用する場合に求められる運転免許制度の在り方については、その必要性

⁽⁵¹⁾ 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう（道路交通法第2条第1項第3号の4）。

⁽⁵²⁾ 道路交通法研究会編著『最新注解道路交通法 全訂版』立花書房、2010、p.481。

⁽⁵³⁾ 「第2回 自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会 議事概要」前掲注⁽⁵⁰⁾、p.3。

を含め、様々な意見が出されている。

(1) レベル3以下

レベル3以下の自動運転車については、運転者は緊急時等に運転操作が求められるため、従来の運転免許制度は必要であるとの指摘が多い。その上で、従来の運転免許制度に加えて、新たに自動運転システムに関する講習の導入が必要であるとの意見がある⁽⁵⁴⁾。また、レベル3の自動運転については、運転者は、システムの急な運転要請に対応する高度なテクニックが求められるため、従来の運転免許制度では不十分であり、自動運転に対応する高度な運転免許が必要となるとの意見もある⁽⁵⁵⁾。一方で、自動運転システムが認知機能の低下した高齢者等の移動を支援するという側面を有することを重視する立場からは、現状より運転免許の取得要件を緩和し、最低限の操作ができることを要件とする新たな免許種別があってもよいという意見も出されている⁽⁵⁶⁾。

(2) レベル4以上

レベル4以上⁽⁵⁷⁾の自動運転車については、利用者には運転免許は不要であるとの指摘がある⁽⁵⁸⁾。一方で、事故等が発生した場合の対応義務が利用者に課されるとすれば、利用者には、自動運転車の基本的な使用方法を理解できるか、又は事故時の対応を適切に実施する能力があるかなどを確認するための講習が必要となるとの指摘もある⁽⁵⁹⁾。また、レベル4以上の自動運転車及び遠隔型自動運転システムを利用して走行する自動車に乗車する者の運転免許制度の在り方については、緊急時に車両内に設置された装置を操作して車両を停止させる行為が法令上の「運転」に該当するのかどうかという点も密接に関連する問題であり、その点を含めた検討が必要となると指摘される⁽⁶⁰⁾。

(3) 遠隔型自動運転システム

遠隔型自動運転システムを利用して走行する自動車については、遠隔に存在する運転者となる者（遠隔監視・操作者）は、システムに関する知識や遠隔から操作するための技術が必要となることから、遠隔型自動運転システムを利用して車両を走行させるための特別な運転免許制度等が必要となると指摘される。通常の自動車の運転免許については、必要であるとの意見がある一方、運転者に求められるのは、通常の自動車の運転に関する知識・経験より自動運転システムに関する知識・経験であるため、必ずしも必要ではないとの意見もある⁽⁶¹⁾。

⁽⁵⁴⁾ 自動運転では、従来の自動車の運転では問題とならなかった自動運転システムに対する過信や、不信、集中力散漫による状況認識の消失といった危険が生じるため、運転者の教育が必要となるとの指摘がある。高橋郁夫・有本真由「自動車システムの法律問題—自動運転を中心に—」『情報ネットワーク・ローレビュー』no.14, 2016.6, pp.109-110.

⁽⁵⁵⁾ 「第4回 自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会 議事概要」2016.2.1, p.3. 警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/04/gijigaiyou.pdf>>

⁽⁵⁶⁾ 日本能率協会総合研究所 前掲注(32), pp.64-65, 78.

⁽⁵⁷⁾ 平成27年度調査検討委員会及び平成28年度調査検討委員会におけるレベル4についての指摘は、SAEの定義では、レベル4及びレベル5に相当すると考えられるため（前掲注(31)参照）、本稿では、調査検討委員会におけるレベル4についての指摘をレベル4以上と表現する。

⁽⁵⁸⁾ 日本能率協会総合研究所 前掲注(32), p.66.

⁽⁵⁹⁾ みずほ情報総研 前掲注(35), p.41.

⁽⁶⁰⁾ 同上, pp.90-91.

⁽⁶¹⁾ 同上, pp.24-25, 90.

3 交通事故時の救護・報告義務

道路交通法第72条は、交通事故が起きた場合の運転者その他の乗務員に対する救護・報告義務を規定している。自動運転システムを利用する場合についても、被害者保護等の観点からは同様の義務付けが必要と考えられるが、当該義務を誰が負うべきかについては、様々な意見が出されている。

(1) レベル3以下

レベル3以下の自動運転車は、車両に運転者が存在していることから、現行法のとおり、運転者その他の乗務員に対して救護・報告義務を課することが可能であるとの指摘が多い⁽⁶²⁾。

(2) レベル4以上

レベル4以上の自動運転車についても、レベル3以下と同じく、利用者が救護・報告義務を負うべきであるとの指摘がある⁽⁶³⁾。一方で、利用者が乗客的な扱いであれば、道徳的には、救護・報告の対応を求めることができても、法的な義務として課すことは難しいとの指摘もある⁽⁶⁴⁾。

(3) 遠隔型自動運転システム

遠隔型自動運転システムを利用して走行する自動車の場合は、遠隔監視・操作者に当該義務があるとの指摘がある⁽⁶⁵⁾。例えば、事故が発生した場合に、遠隔監視・操作者が救急車を呼ぶことや、警察に通報することなどが考えられる。

4 その他の課題

自動運転に関しては、道路交通法以外にも、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）などの行政法規上の課題が指摘される。

(1) 車両の点検・整備義務

道路運送車両法は、第4章において、自動車の使用者⁽⁶⁶⁾に、当該自動車が保安基準に適合するよう、車両の点検・整備義務を課している。自動運転システムを利用する場合についても、システムが正常に機能するためには、良好な車両の状態を維持する必要がある、同様の義務付けは必要と考えられる。この点について、レベル4以上の自動運転車を含めて、現行法のとおり、原則として車両の使用者が車両の点検・整備義務を負うべきとの指摘がある。一方で、自動運転システムの仕組みを理解していない使用者が点検・整備を行うことは困難であり、使用者に点検・整備義務を課すべきではないとの指摘もある⁽⁶⁷⁾。また、遠隔型自動運転システム

(62) 日本能率協会総合研究所 前掲注32, pp.78-79.

(63) みずほ情報総研 前掲注35, p.41.

(64) 日本能率協会総合研究所 前掲注32, p.67. 現行法でも、「その他の乗務員」には、乗客は含まれないと解されている。道路交通法研究会 前掲注52, p.421.

(65) みずほ情報総研 前掲注35, p.25.

(66) 使用者とは、正当な使用権限に基づき、自動車を実際に継続的に管理し、使用している者を意味し、所有者や運行する者とは必ずしも一致しない。国土交通省自動車交通局技術安全部監修『道路運送車両法の解説 改訂版』交通総合センター, 2004, pp.200-201.

(67) 日本能率協会総合研究所 前掲注32, p.78.

を活用した移動サービスの場合は、サービスの運営者に車両の点検・整備義務があるとの指摘がある⁽⁶⁸⁾。

(2) 自動運転車に乗車する者に係る義務

現行の道路交通法では、例えば、第71条の3第2項において、運転者は、座席ベルトを装着しない者を助手席及び後部座席に乗車させて自動車を運転してはならないと規定するなど、乗員の安全確保に関する措置を原則として運転者の義務としている。しかし、レベル4以上の自動運転車は、システムが全ての運転操作を行うため、利用者が乗客的な扱いとなるのであれば、車両内に運転者に相当する者が存在しないことになる。こうした場合に、自動運転車に乗車する者の安全を担保するために必要な措置をどのように義務付けるべきかといった点について検討する必要があると指摘される。⁽⁶⁹⁾

おわりに

本稿では、自動運転に関する警察庁の平成27年度調査検討委員会及び平成28年度調査検討委員会での検討状況及びそこで挙げられた道路交通法上の課題を中心に紹介した。2度の調査検討委員会では、レベル3以下の自動運転システムについては、現行法に基づく制度で対応可能であるが、それより上のレベルについては、別途検討が必要であるとの指摘が多く見られた。警察庁は、過去2度の調査検討委員会の検討を踏まえ、平成29(2017)年8月に、3度目となる調査検討委員会⁽⁷⁰⁾を設置した。そこでは、レベル3以上の自動運転システムの実用化を念頭に入れた交通法規等の在り方に関する各種調査・検討及びトラックの隊列走行の実現に向けた各種調査・検討がなされている⁽⁷¹⁾。当該調査検討委員会の検討を経て、平成30(2018)年度からは、自動運転の実現に向けた具体的な法整備の検討が始まる可能性も指摘されている⁽⁷²⁾。高レベルの自動運転の実現には、道路交通法を始めとする行政法規の整備が不可欠であり、引き続き、国際的な検討状況を踏まえた活発な議論が期待される。

(たくみ まい)

(68) 同上, p.60.

(69) 同上, p.79.

(70) 名称は、「技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」である。「各種有識者会議等」警察庁ウェブサイト <<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html>>

(71) 警察庁交通局「自動運転をめぐる最近の動向と警察庁の取組について」2017.8, p.13. <<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidounten/2017kentoinkai/01/2017doc1.pdf>>

(72) 「高レベル自動運転 法整備へ論点整理」『産経新聞』2017.8.2.