

自動運転レベル4における自動運転 に携わる者の義務と責任 -ドイツの改正道路交通法との比較-

多摩大学経営情報学部専任講師

名古屋大学未来社会創造機構客員准教授

樋笠堯士



目次

I. ドイツの改正道路交通法

II. 閣議決定時と可決時の異同の分析

III. 日本の道路交通法改正案の分析

Ⅰ. ドイツの改正道路交通法

2021年7月28日施行

- ・ **ドイツ道路交通法**と**自賠責保険法**が施行された。
- ・ 特定の運転領域で、特定のアプリケーションをシステムが完全に制御し、ドライバーによる監視が不要になる。以下の5つを公道で想定。
 - ・ シャトル輸送
 - ・ ピープルムーバー
 - ・ ハブからハブへの輸送
 - ・ オフピーク時のオンデマンド交通サービス
 - ・ ファースト若しくはラストマイルにおける人及び／又は物品に対する援助
 - ・ 自動バレーパーキング（AVP）などの「デュアルモード車」

新設1d条〔特定の運行領域における自律走行機能を有する自動車〕

1項 本法における自律運転機能を有する車両とは、下記の要件を満たした車両のことをいう。

1号 運転者なしでも、所定の運行領域を自ら運転することができる。

2号 1e条2項に基づいた技術装置を装備している。

2項 本法において、運行領域とは、1e条1項の要件が満たされた場合に、自律運転機能を有する車両が走行できる公道上の地域及び所定の空間をいう。

3項 本法において、自律運転機能を備える車両の技術監督者とは、1e条の2項8号に基づいて走行中に当該車両を作動停止させ、1e条2項4号及び3項に基づいて運行操作を作動させることのできる自然人のことを指す。

4項 本法律において、最小リスク状態とは、自律走行機能を有する自動車が、自らの判断または技術監督者の判断により、交通状況を考慮した上で、自動車の乗員、他の道路利用者および第三者の安全性を最大限に確保するために、最も安全な場所で自らを停止させ、危険警告灯を作動させる状態をいう。

新設 1e条〔自律走行機能を有する自動車の運行、異議審査請求及び取消訴訟〕

1項 以下の場合、自律走行機能による自動車の運転が認められる。

1号 自動車が第2項に基づく技術的要件を満たしていること。

2号 第4項に基づき、当該自動車に対して型式認証が与えられていること。

3号 自動車が、連邦法または州法に基づく管轄当局によって承認された特定の運行区域で使用されていること、または、連邦幹線道路では連邦政府が管理責任を負う限りにおいて、インフラ会社設立法にいう私法による設立会社によって使用されていること、および

4号 第1項1号に基づき、自動車が公道交通に参加することが認められていること。

第1h条に基づく自動車の運転および第1条第1項に基づくその他の登録は、影響を受けないものとする。

2項 自律走行機能を有する自動車には、自律走行機能を実現するための以下のことを可能にする技術装置を搭載しなければならない。

1号 車両を運転する者が制御に介入したり、技術監督者が自動車の運転を恒常的に監視したりすることなく、それぞれの指定された運行領域内で自ら運転タスクを管理すること。

2号 自ら、車両の操作に関する交通規則に合致し、かつ、以下の事故防止システムを備えていること。

a 被害防止と被害軽減のために設計されていること。

b 様々な法益への損害が避けられない場合は、人命保護を最優先しながら、各々の法益の重要性を考慮する。

c 人命に対して避けられない危険が生じた場合には、個人的な特徴に基づいてさらなる重みづけをしない。

3号 道路交通法に違反することによってのみ走行の継続が可能となる場合には、自動車を、自ら危険を最小限に抑えた状態にすること

4号 3号の場合には、技術監督者は、独自に、

a 走行を継続するために可能な進路を提案すること、ならびに、

b 技術監督者が提案された進路の許可について判断できるように状況を評価するためのデータを提供すること

5号 技術監督者が設定した運転操作を確認し、それを実行するのではなく、その運転操作が交通参加者や無関係の者を危険にさらす可能性がある場合に、自動車を自ら最小リスク状態にすること。

6号 自動車の機能に障害が生じた場合は、直ちに技術監督者に通知すること。

7号 システムの限界を認識し、限界に達した場合や自律運転に影響を与えるような技術障害が発生した場合には、また運行領域の境界に到達した場合には、車両を自ら最小リスク状態におくこと。

8号 技術監督者あるいは車両の乗客によりいつでも停止が可能で、停止した場合には、車両を自ら最小リスク状態におくこと。

9号 代替運転の作動、十分な時間的余裕を持った無効化、および自車の機能状態に関する信号の必要性を、技術監督者に対して視覚的、音響的、またはその他の知覚可能な方法で示すこと。

10号 無権限の干渉から保護された十分に安定した無線接続、特に技術監督者との接続を確保し、この無線接続が中断されたり、無許可でアクセスされたりした場合には、車両を自らリスク最小限状態にすること。

3項 技術設備が自ら運転タスクを実行し得なくなる他の障害が発生した際には、以下の状態であれば、第2項1号から4号の要件の充足する。

1号 技術装置は、技術監督者が代替運転の設定を行えることを保障できる。

2号 1号に基づく代替運転は、技術装置によって自ら実行される。

3号 技術装置は、技術監督者に十分な時間的余裕を持って運転を設定するよう、視覚的、音響的、またはその他の知覚可能な方法で要求することができる。

4項 第2項に基づく技術的要件および第1f条3項4号に基づく製造者の説明が満たされている場合、連邦自動車庁は、製造者の要請に応じて、自律走行機能を有する自動車の型式認証を行う。1d条から1g条に該当し、免除を含む型式認証の付与申請が既に提出されている進行中の認証手続きは、影響を受けない。

5項 自律走行機能付き自動車の運転免許の取り消しまたは撤回に対する異議審査請求および取消訴訟は、停止的効果を有しない。

6項 特定の運行領域の認可の取消し又は撤回に対する異議審査請求及び取消訴訟は、停止的効力を有しない。

1f条〔自律走行機能を持つ自動車の運行関与者の義務〕

1 項 自律走行機能を有する自動車の保有者は、その自動車の道路の安全性と環境適合性を維持する義務があり、そのために必要な予防措置を講じなくてはならない。所有者は、

1 号 自律走行機能に必要なシステムの定期的なメンテナンスを行う。

2 号 車両の運転を対象としないその他の交通規則が確実に遵守されるための予防措置を講じ、および、

3 号 技術監督者の義務が果たされることを保証する

2 項 自律運転機能を有する車両の技術監督者には、下記が義務付けられている。

1号 車両システムから技術監督者に視覚、聴覚、またはその他の知覚可能な方法により通知され、車両システムにより提供されたデータによって技術監督者が状況を判断することができ、また、代替運転操作の実行が交通安全を危殆化しないときには、直ちに、第1e条 2 項 4 号および3項に従って代替運転操作を評価し、同操作のために自動車をアンロックする。

2号 車両システムが視覚や聴覚、またはその他の認知可能な方法で表示をした場合には、速やかに自律運転機能を停止する。

3号 機能状態に関する技術装置からの信号を評価し、必要に応じて必要な交通安全対策を講じる。

4号 車両がリスク最小状態となったならば、速やかに車両の乗員との接触を図り、安全上必要な措置を取る。

3 項 自律走行機能を有する自動車の製造者は、

- 1 号 製造者は、自動車の電子・電気構造、および自動車に接続された電子・電気構造が、自動車の開発および運行の全期間を通じて攻撃から保護されていることを、連邦自動車庁および管轄当局に対して証明しなければならない。
- 2 号 自動車のリスク評価を実施し、リスク評価がどのように実施されたか、また、自動車の決定的な要素がリスク評価内で特定された危険性から保護されていることを、連邦自動車庁および所轄官庁に対して証明しなければならない。
- 3 号 自律走行のための十分に安全な無線接続を証明しなければならない
- 4 号 各自動車のシステム説明書、運行取扱説明書を作成するとともに、その自動車が1e条2項、および同項と結びついた3項の要件をも満たしていることを、連邦自動車局および運行取扱説明書の中で丁寧に説明をしなければならない。
- 5 号 特に運転機能および技術監督者の業務遂行に関して、自動車の技術的機能が仲介する自動車運行関与者に対し、教育を行わなければならない。
- 6 号 製造者は、自動車、その電子・電気構造、または自動車に接続された電子・電気構造に対する不正操作、特に自動車の無線リンクへの不正アクセスを検知した場合、直ちに連邦自動車交通庁および連邦法または州法に基づく管轄当局、または連邦政府が管理責任を負う連邦長距離道路上では、インフラ会社設立法にいう私法による設立会社々に通知し、必要な措置を開始しなくてはならない。

II. 閣議決定時と可決時の異同の分析

- ドイツ道路交通法の改正の経緯
- 2021年2月10日閣議決定時の改正案から、同年5月21日（連邦議会・下院可決時）にかけて内容が一部修正されている

【1 d条 4 項】

- 改正案(2021.2.10閣議決定時)
- 本法律において、最小リスク状態とは、自律運転機能を備えた車両が、交通状況を適切に判断し、他の道路利用者及び第三者に可能な限り交通安全を確保できるよう、自らの指示もしくは技術監督者の指示の下、独自に走行することをいう
- 改正案（2021.5.21連邦議会可決時）
- 本法律において、最小リスク状態とは、自律走行機能を有する自動車、自らの判断または技術監督者の判断により、交通状況を考慮した上で、自動車の乗員、他の道路利用者および第三者の安全性を最大限に確保するために、最も安全な場所で自らを停止させ、危険警告灯を作動させる状態をいう。

最小リスク状態（MRM）分析 1

- 「乗員」が追加された。「他の道路利用者や第三者にとって可能な限りの交通安全」とあるが、乗客を含めない限り、乗客を危険にさらしうるのでは？」との批判に応じた形
- リスク最小状態（＝MRM）が「走行」となっていたのを「停止」とした。
- 国土交通省「自動運転車の安全技術ガイドライン（平成30年9月）」8頁(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)」の1でも、「設定されたODDの範囲外となった場合や自動運転車に障害が発生した場合等、自動運転の継続が困難であるとシステムが判断した場合において、路肩等の安全な場所に車両を自動で移動し停止させるMRMを設定すること」
- 警察庁（「自動運転の実現に向けた調査研究報告書」（令和3年3月）22頁）「自動運転システムが対応のための運転操作の全部又は一部について代替することができない場合には、当該自動車や他の交通主体に危険を及ぼさないことを目的として、自動運転システムの機能、関与者による対応等により、まずは安全に停車することを義務付けることが適当である」

最小リスク状態（MRM）分析 2

MRM時の対応	危険考慮範囲	走行継続不能の判断主体
ドイツ 道交法1d条4項	・ 自動車の乗員 ・ 他の道路利用者 ・ 第三者	・ システム ・ 技術監督者
日本 警察庁報告書	・ 当該自動車 ・ 他の交通主体	・ システム ・ 関与者
日本 国交省ガイドライン	・ 路肩等の安全な場所（に停止） ・ 周囲への警報	・ システム

日本の道路交通法改正案：MRM

【第十七の二条】

「特定自動運行道路において、自動運行装置（当該自動運行装置（新設）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。」

【1e条2項】

- 改正案（2021.2.10閣議決定時）
- selbständig die an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften einzuhalten und die über ein System der Unfallvermeidung verfügt,
- 和訳 [自ら、車両の操作に関する交通規則を遵守し、かつ、以下の事故防止システムを備えている]
- 改正案（2021.5.21連邦議会可決時）
- selbständig den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften entsprechen und
- die über ein System der Unfallvermeidung verfügt,
- 和訳 [自ら、車両の操作に関する交通規則に合致し、かつ、以下の事故防止システムを備えている]

分析

- 交通法規に違反した場合に遡及して車両の適合性要件が満たされなくなるという事態を避けるために、「合致（沿う）」との文言を用いることにし、表現を弱め、**車両の適合性要件を緩和**した。
- 1e条2項3号で「道路交通法に違反することによってのみ走行の継続が可能となる場合には、自動車を、自ら危険を最小限に抑えた状態にすること」と規定されていることと整合的。
- **修正の趣旨**でも、「自律走行機能を有する車両が、車両の操作に関する交通規則に合致する程度のもの
でなければならないことを明確にした」とされている。
- **警察庁**も、「技術開発の状況や交通環境が個別のケースによって異なることを踏まえ、ルールを柔軟に定めることが必要」（令和3年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会・第1回資料1）とする。

【1e条2項7号】

- 改正案(2021.2.10閣議決定時)
- システムの限界を認識し、限界に達した場合や自律運転に影響を与えるような技術障害が発生した場合には、また運行領域の境界に到達した場合には、車両を自ら最小リスク状態におき、警告灯を作動させ、可能な限り安全な場所で停止させる。
- 改正案（2021.5.21連邦議会可決時）
- システムの限界を認識し、限界に達した場合や自律運転に影響を与えるような技術障害が発生した場合には、また運行領域の境界に到達した場合には、車両を自ら最小リスク状態におく。
- ⇒警告灯作動および安全な場所での停止が削除された。「可能な限り安全な場所」の定義が難しく、条件達成が困難な為、すべて「最小リスク状態」の解釈・定義に収斂させた。

【1e条2項8号】

- 改正案(2021.2.10閣議決定時)
 - 技術監督者によりいつでも停止が可能で、停止した場合には、車両を自ら最小リスク状態におく。
- 改正案（2021.5.21連邦議会可決時）
 - 技術監督者あるいは車両の乗客によりいつでも停止が可能で、停止した場合には、車両を自ら最小リスク状態におく。

分析

- レベル4において、車内に緊急停止ボタンを設置することを前提にしているように思われる。この場合、乗客の操作行為が存在することになり、事故発生時の責任の所在が再度問題となる。
- 国土交通省「自動運転車の安全技術ガイドライン（平成30年9月）」8頁「(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)」の3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。」と一致する。

【1 f条 1 項(保有者の義務)】

- 改正案(2021.2.10閣議決定時)
 - 3号 技術監督者の義務を遂行する
 - 改正案 (2021.5.21連邦議会可決時)
 - 3号 技術監督者の義務が果たされることを保証する
-
- ⇒保有者と技術監督者の関係が「包摂関係なのか、完全に重ならないものなのか」が不明である」との批判に答えた形となった。保有者の義務と技術監督者の義務は異なることが明示された。

【1 f条 2 項 1 号（技術監督者の義務）】

- 改正案(2021.2.10閣議決定時)
- 車両システムが視覚や聴覚、またはその他の認知可能な方法により技術監督者に表示を行い、提供されたデータを基に状況判断が可能になった時点で、1e条の2項4号による代替運航操作の起動及び3項に準拠した車両アンロック操作を行う。
- 改正案（2021.5.21連邦議会可決時）
- 車両システムから技術監督者に視覚、聴覚、またはその他の知覚可能な方法により通知され、車両システムにより提供されたデータによって技術監督者が状況を判断することができ、また、代替運転操作の実行が交通安全を危殆化しないときには、直ちに、第1e条2項4号および3項に従って代替運転操作を評価し、同操作のために自動車をアンロックする。
- ⇒最小リスク状態の停止モード中の車両に対して、オーバーライド行為が周囲を危険にさらさない場合に、オーバーライドを開始できるとすることになる。「交通安全に対する危険が生じない」ことを条件に付加し、オーバーライド開始要件を厳しくしたと思われる。

技術監督者（遠隔監視者）に関する考察 1

- 「技術監督者は、技術監督の業務を行う際に義務に反する行為を行うことがあり、義務に反する行為が有責であり、かつ損害を与えた場合には、他の交通事故の場合と同様に損害賠償請求を行うことができる。そのため、技術監督の責任者のために賠償責任保険に加入する必要がある。」（BT-Drucksache 19/29875, S.32.）
- ⇒義務違反が想定されている。
- 警察庁による業者ヒアリングの結果（「SAEレベル4自動運転の実用化に向けた課題や要望」：23 主体中15 主体が回答）では、
 - 「関与者や乗客の位置付けの明確化」
 - 「遠隔の関与者が複数車両を同時監視する場合の位置付け」
 - 「走行開始や緊急停止等を乗客が行う場合の位置付け」
 - 「運転操作以外の義務に対する実施主体の位置付け」が関心事。

技術監督者（遠隔監視者）に関する考察 2 設例

遠隔監視者甲は、1人でA車、B車、C車の監視を行っていたところ、A車から「事故車両を避けるために対向車線にはみ出すことを許可して下さい」との要請があり、同時に、B車から「インフラ側からの信号機情報が途絶え、また、天候によりカメラの精度が低いものの、対面信号が青だと判断したので進行を許可して下さい」との要請があった。

甲は、画面からA車について、「確かに事故車両があり、対向車線には他の車両の存在がない」と判断し、A車に進行の許可を与えようと思い、同時に、B車については、対面信号は判然としないものの、側面の信号が青であることが確認できたため、進行の不許可（＝停止）を指示しようと考えた。

しかしながら、C車において乗客が緊急停止ボタンを押したことから、乗客と接触する必要性が生じ、焦った甲は、誤ってA車に対し、「不許可」の指示を、B車に対し「許可」の指示を出してしまった。そのことが原因で、B車は実際には対面信号が赤であるのに交差点に進入し、死傷事故を惹起した。

技術監督者（遠隔監視者）に関する考察 3 設例の分析

- 甲には、1号義務（評価・アンロック義務）違反が認められる。
- 道路交通法の違反が直ちに刑法上の注意義務違反になるとは限らないが、同時に3台を監視することによる負荷の認定次第では、結果回避可能性が認められ、遠隔監視者が業務上過失致死傷罪を負う可能性があると思われる。
- ドイツでも「複数の」車両を監視すること自体は認められている。
- 永平寺町のように1対3の場合の、「遠隔監視者の義務内容」が今後の課題。

III. 日本の道路交通法改正案の分析

- 2022年4月19日、警察庁から提出された自動運転レベル4（SAEJ3016）を許容する「道路交通法の一部を改正する法律」が衆議院で可決された。
- 改正案は、道路において、自動運行装置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を「**特定自動運行**」と定義し、「運転」の定義から除くこととするなど、特定自動運行の定義等に関する規定を整備する。
- また、各公安委員会が事業者に対するレベル4の自動運転許可制度が創設されているが、許可の際には、公安委員会は市町村長の意見を聴く必要があるとされ、地域での受容を前提とした運用となっている。
- これに加え、公安委員会が、必要な条件を付することもでき、地域の交通特性に合致した柔軟な社会実装が可能となると思われる。

改正案の主体

- 自動運転レベル4では、運転者が車内に存在しない状況となるため、道路交通法の「主体」に関する問題や、遠隔監視者の義務など、「自動運転に携わる者」の責任が問題となる。
- 改正案では、「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」等の新たな主体が規定され、各人に道路交通法上の義務が課されている。

刑事事件の捜査

- 自動運転レベル 2 の刑事裁判ですら難解であった。
- レベル 4 の自動運転は、車内に特定自動運行主任者が存するか否か、現場措置業務実施者を外部委託するか否かをはじめ、遠隔監視のコントロールセンターの有無や内実なども、各地域・各事業者により異なるため、より一層、過失の注意義務の措定に難航する。

特定自動運行に関わる教育義務

【第七十五条の十九】（特定自動運行を行う前の措置）

「特定自動運行実施者は、次項の規定により指定した特定自動運行主任者、第三項の規定により指定した現場措置業務実施者その他の特定自動運行のために使用する者（以下「特定自動運行業務従事者」という。）に対し、第七十五条の二十一、第七十五条の二十二及び第七十五条の二十三第一項から第三項までの規定による措置その他のこの法律及びこの法律に基づく命令の規定並びにこの法律の規定に基づく処分により特定自動運行業務従事者が実施しなければならない措置を円滑かつ確実に実施させるため、内閣府令で定めるところにより教育を行わなければならない。」

特定自動運行に関わる教育義務

- **日本** 教育義務の主体＝**特定自動運行実施者**
- 対象：特定自動運行主任者や現場措置業務実施者
- 一方、ドイツ道路交通法1f条3項5号（製造者の義務）「特に運転機能および技術監督者の業務遂行に関して、自動車の技術的機能が仲介する自動車運行関与者に対し、教育を行わなければならない。」
- **ドイツ** 教育義務の主体＝**製造者**
車両を作らない特定自動運行実施者が、遠隔監視を行う特定自動運行主任者に対して技術的な内容をメーカーの協力なしに上手く教育できるのか？

特定自動運行主任者の配置

【第七十五条の二十】

特定自動運行実施者は、特定自動運行中の特定自動運行用自動車について、次の各号のいずれかの措置を講じなければならない。

一 当該特定自動運行用自動車の周囲の道路及び交通の状況並びに当該特定自動運行用自動車の状況を映像及び音声により確認することができる装置で内閣府令で定めるものを第七十五条の十二第二項第二号ハに規定する場所に備え付け、かつ、当該場所に特定自動運行主任者を配置する措置

二 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

2 特定自動運行実施者は、特定自動運行を行つているときは、内閣府令で定めるところにより、当該特定自動運行用自動車の見やすい箇所に特定自動運行中である旨を表示しなければならない。」

特定自動運行主任者の配置

- 一号方式では、コントロールセンターに特定自動運行主任者を配置し、モニターを用いて監視をさせる。
- 二号方式では、自動運転レベル4の車両の内部に特定自動運行主任者を配置する。

⇒「特定自動運行用自動車の状況を映像及び音声により確認する」ことを担保するために、外部における遠隔監視と、内部に同乗することによる直接監視の2類型か。

特定自動運行主任者の配置

同じ「特定自動運行主任者」であっても、交通事故時には

一号方式の特定自動運行主任者には、

①現場措置業務実施者を現場に派遣する義務

②消防・警察への通報義務が負わされる。

二号方式の場合には、車両に乗っている特定自動運行主任者自身に負傷者の救護・危険防止措置が要求される

特定自動運行主任者の義務

【第七十五条の二十一】

「前条第一項第一号の規定により配置された特定自動運行主任者は、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たときは、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。

2 特定自動運行主任者は、道路において特定自動運行が終了したときは、直ちに、次条又は第七十五条の二十三第一項若しくは第三項の規定による措置その他のこの法律及びこの法律に基づく命令の規定並びにこの法律の規定に基づく処分により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認しなければならない。」

特定自動運行主任者の義務

- **設例**：一号方式の特定自動運行主任者Xは、1人でA車、B車、C車の3台の監視を行っていたところ、A車が事故車両を避けるために対向車線にはみ出したまま対向車線を走行してしまっていることを認識した。
- これとほぼ同時に、B車が交通事故に巻き込まれ、MRMが起動され、B車が路肩に停止したことを確認した。
- さらに、同時に、先行車両が路肩に車を停止し始めたのをC車のセンサが検知し、C車は自動で安全に停止した（特定自動運行終了）。これに関してXは、C車に対して緊急車両が接近してきていることを映像及び音声で認識した。
- Xは、A車につき、直ちに特定自動運行を強制終了する指示を出したが、対向車ZにA車がぶつかり、Z車を損壊した。同時に、C車につき、緊急車両が接近した場合の対処についてすぐに応じつつも、B車の車内から助けを呼ぶYの声が聞こえていることから動揺し、現場措置業務実施者に対して誤ってC車の位置情報を与えてしまい、B車の事故現場に現場措置業務実施者が駆けつけなかったことが原因で同所でYが死亡した。

特定自動運行主任者の義務

- Z車の損壊につき、第百十六条2項「特定自動運行を行う者又は特定自動運行のために使用される者が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により、特定自動運行によつて他人の建造物を損壊したときは、六月以下の禁錮又は十万円以下の罰金に処する。」に該当しうる。
- Yとの関係において、第七十五条の二十三の1項「**現場措置業務実施者を当該交通事故の現場に向かわせる措置**」を講じておらず、第百十七条の3「特定自動運行において特定自動運行用自動車の交通による人の死傷があつた場合において、第七十五条の二十三（特定自動運行において交通事故があつた場合の措置）第一項前段又は第三項前段の規定に違反したとき（特定自動運行主任者が違反した場合に限る。）は、当該違反行為をした者は、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。」に該当する
- とはいえ、**一号方式**の特定自動運行主任者の注意義務違反の検討は複雑であり、注意義務違反が認められにくい。

遠隔監視者の義務比較

	改正案・一号方式 特定自動運行主任者	改正案・二号方式 特定自動運行主任者	ドイツ 技術監督者
異常時の自動走行 終了義務	○	○	○
消防への通報義務	○	×	○
警察への通報義務	○	○	○
負傷者救護義務	×	○	×
	現場措置業務実施者が対応	特定自動運行主任者が自ら対応	
危険防止義務	×	○	×
	現場措置業務実施者が対応	特定自動運行主任者が自ら対応	
乗客接触/連絡義務	×	△	○
		(救護・危険防止義務の一環)	遠隔

おわりに

車内にいる者全員が重傷で動けない場合に・・・

- **一号方式**の場合は、乗員全員重傷でも、遠隔監視の特定自動運行主任者の指示で、現場措置業務実施者が救助に来る。
- **二号方式**では、現場措置業務実施者は乗車している特定自動運行主任者であるため、この者が負傷している以上、誰も救助に来ないことになる。
- これは、二号方式の欠陥としての「**不利益**」か？
- 二号方式が従来のヒューマンドライバーと同じレベルであるだけで、一号方式の方がレベル4の遠隔監視によって、従前よりも「**厚い保護**」がなされているのか？

地域の受容性の問題

ご静聴ありがとうございました

- 樋笠堯士「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 25-40 2022年4月 **最新!**
- 樋笠堯士「自動運転レベル4における関与者の義務と責任およびデータ記録ードイツの改正道路交通法を手がかりにー」多摩大学研究紀要「経営情報研究」No.26 49-68 2022年2月
- 樋笠堯士「自動運転（レベル2及び3）をめぐる刑事実務上の争点」捜査研究 (847) 46 - 62 2021年5月
- 樋笠堯士「AIの自動運転とドイツ倫理規則-倫理ガイドライン策定に向けて-」罪と罰 57(3) 73 - 85 2020年6月
- 樋笠堯士「AIと自動運転車に関する刑法上の諸問題～ドイツ倫理規則と許された危険の法理～」嘉悦大学研究論集 62(2) 21 - 33 2020年3月

- 6月17日 自動運転倫理ガイドライン研究会シンポジウム**

<https://ec-pv3rd.eventcreate.net/event/5046>

（無料・Zoom視聴可）お申し込みはコチラ→

