

発表要旨原稿

テーマ：「自動運転のリスクと法的対応の今後」

所属：大分大学、尚絅大学

氏名：大羽 宏一

はじめに

人工知能（AI）の驚異的進展に伴って自動車の自動運転は単なる運転支援の機能に留まらず、AIが人間に代わり運転する時代を迎えようとしている。時を同じくして、世界の自動車産業界はパリ協定の採択に大きな影響を受け、CO<sub>2</sub>の発生を削減するために化石燃料を動力源とするガソリンエンジン車の生産には消極的な姿勢を見せ始めている（いわゆるEV化の波が押し寄せている）。その意味で、自動車が発明されてから130年を経て、大きなパラダイム転換の時代ということもできよう。

ここでは、自動車産業の発展段階を振り返りながら、現在の状況を確認し、今後、運転者のいない完全な自動運転車が市街地を走行するようになった場合、現在の道路交通法などの行政法体系はどのように改めるべきか、特に自動車損害賠償保障法（自賠法）による損害賠償法体系（被害者救済法体系）はどのように構築すべきかを考察したい。

自動車に対する課題や改善提案

- ① 漱石の感じた漠とした不安・・・漱石は『行人』の中で「科学はかつて我々に止まる事を許して呉れた事がない。徒歩から人力車、人力車から馬車、馬車から汽車、汽車から自動車、それから航空船・・・実に恐ろしい」と主人公に語らせている。この時代にはスピードの出る新しい文明の利器が一気に浸透してきたことから市民として不安を感じたということだろう。
- ② ラルフ・ネーダーのGMとの対決・・・1965年ネーダーはUnsafer at Any Speed<sup>1</sup>を上梓し、消費者の立場からコルヴェアを欠陥車であると告発した。結果的に彼の主張により、自動車の二次衝突事故が公表され出し、シートベルトやエアバッグの装備が進んだことも事実である。
- ③ 宇沢弘文博士の社会的費用・・・わが国では1970年代に、経済学者の宇沢博士は、自動車は便利な乗り物であるとしつつも、トレードオフの関係で社会的な費用の増大を指摘した<sup>2</sup>。この書では自動車の持つ負の経済効果として、交通事故、犯罪、公害、環境破壊などが取り上げられているが、この時代には地球温暖化に関して学問的提起がされていなかったことから論述されていない。

- ④ 自動車産業界のトップの意見・・・自動車産業のトップの意見としては、2005年、にトヨタ自動車の社長に就任した渡辺捷昭氏は自動車の置かれた状況を踏まえ、将来のあるべき姿として、環境、エネルギー、安全、感動、の4つのキーワードを述べている。具体的には、走れば走るほど空気がきれいになる、エネルギーを生み出す、事故を起こさない、健康になる、などの内容であった。この斬新な提案は当時、奇抜なものとしてされたが、現在では世界の産業界の志向と一致していると思われる。

さらに、日産自動車のカルロス・ゴーン氏は、ゼロエミッションや自動運転、インターネットと繋がる技術など自動車産業界は技術革新の時代となっていることを述べている。

#### 自動運転の長所と短所

わが国高齢者の増加割合は他国に比べ著しく早く、2025年には30%を超えるとされている。昨今、高齢者の事故増加も多く報道されてきている。前述したゴーン氏は「自動運転は高齢化問題に1つの答えを提供する」<sup>3</sup>としている。

自動車工業会の調査では、事故による経済損6.3兆円の減少、渋滞（経済損10兆円）解消による経済益、走行速度の上昇（15km→30km）によるCO<sub>2</sub>排出の30%削減を図ることができるとしている。

その一方、自動車産業界の開発スピードが速く予期せぬ事故も報告されているが、この懸念をどこまで払拭できるかが問われるところである。また、電子化するという事は、同時にセキュリティ上の事件が発生する可能性もあるということであることから、これに対する備えも万全になさなければならないだろう。さらに、社会一般の自動運転に対する認識も市民全員に根付かせなければならないと思われる。

#### 自動運転とは

自動運転を一言でいうと、広い視野を持ったカメラ、ミリ波レーザー、LiDAR、などからのセンサー情報を統合し、地図情報とGPSによる高精度測位情報を加味し、AIが演算処理し、運転タスクを実施するというものである。同時にEV化の波が押し寄せてきているが、自動運転は電気信号で動くことから、自動運転とEV化は親和性が強いといえよう。

なお、アメリカのSAEが作成した自動運転レベルの定義に関しては、配布資料を参照されたい。

#### 自動運転の法律的課題

前述のSAEのレベル3（レベル3については、AIが要請した場合人間が運転しなければならない）までであれば、現在の自賠法で被害者救済をすることについて疑義はないといえよう<sup>4</sup>。しかしながら、世界の自動車産業界の開発スピードは急であることから早急

に新たな被害者救済システムを構築することが求められよう。

そこで、ここでは3種の考え方を提示したい<sup>5</sup>。

- ① 1案としては、自賠法を修正するという考え方である。わが国の自賠法のモデルとなったドイツでは、「自動車責任義務保険は当然に自動運転も担保する」と公表していることから、これがこの案（運行供用者に責任を集中するという考え方）の後押しとなっている。
- ② 2案としては、製造物責任法に基づく制度である。完全自動運転車（レベル4、レベル5）に事故が生じた場合の大半の原因は事業者側にあると思われる<sup>6</sup>。そのため現在の運行供用者に責任を負担させる1案では、社会的な理解が得られないということができよう。
- ③ 3案としては、ノーフォルト自動車保険<sup>7</sup>に基づく新制度の構築である。キートン・オコンネル両教授により提唱されたアメリカの制度で、現実に24の法域で採用され自動車事故の費用低減に大きく寄与しているとされている。このような案も検討に値するだろう。

（注）

- 1) 和文翻訳書名『どんなスピードでも自動車は危険だ』
- 2) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』1974年、岩波新書。
- 3) 日本経済新聞、2017年1月25日。
- 4) 日本損害保険協会ニューリスクPT報告書「自動運転の法的課題について」2016年。
- 5) 大羽宏一「自動運転を巡る産業界の動向と今後の社会のあり方」損害保険研究、79巻1号。
- 6) 落合誠一「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書の基本的なポイントについて」損害保険研究、80巻2号。
- 7) 佐野誠『ノーフォルト自動車保険論』2016年、保険毎日新聞社。