第 25 期第 3 回 自動運転と共創する未来社会検討小委員会 議事録

日時：令和 3 年 10 月 8 日 17 時～19 時

場所：オンライン開催

出席者（名簿順，敬称略）：大倉典子，小野悠，鎌田実，永井正夫，山川みやえ，佐倉統，田中和哉，中野公彦，今井猛嘉，加藤晋，栗谷川幸代，谷口綾子，藤井秀樹，中村彰宏，中村弘毅，ポンサトーン・ラクシンチャラーンサク

参考人：樋笠堯士先生（多摩大学）

配布資料

なし

議題

0. 第 2 回議事録確認

1. 話題提供 「2021 年 7 月のドイツ改正道路交通法における自動運転レベル 4 の分析及びドイツ倫理規則」（樋笠先生）

本年 7 月にドイツの改正道路交通法が施行された。レベル 4 の遠隔監視と謳われている（ただし真にレベル 4 と呼べるかどうかは議論の余地がある）。自律運転機能を有する車両は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。技術監督者は恒常的に遠隔監視する必要はない。

この法律の改正の経緯について，閣議決定された改正案と連邦議会で可決された条文の異同を分析する。修正には連邦議会における議論や業界団体からの要請が反映された。まず最小リスク状態の定義において，安全を最大限に確保する対象として乗員が追加された。他の道路利用者および第三者の安全を確保するために乗員を危険にさらしうるとの批判に応じたものであろう。また最小リスク状態は走行状態ではなく停止状態に変更された。我が国の国交省のガイドラインでも「路肩等の安全な場所に車両を自動で移動し停止させる」となっている。車両要件においては，交通規則を「遵守」(einzuhalten)，ではなく，交通規則に「合致」(entsprechen)に変更された。安全を優先するために交通法規に違反することも想定されているととれる。さらに，技術監督者に加え，車両の乗客によっても最小リスク状態にできるようになった。車内に緊急停止ボタンを設置することが前提にされ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。緊急停止ボタンを押すべきでない状況で押したせいで事故が発生した場合，乗客に注意義務違反が認められる可能性が考えられる。他方，技術監督者の責任についても課題が残る。技術監督者がシステムの提案を承認するための要件として，データにより状況を判断すること，交通安全を危殆化しないこと，という要件が追加された。複数の車両を同

時に監視する技術監督者の義務違反によって誰かに損害を与えてしまった場合、その遠隔監視者が業務上過失致死傷罪を負う可能性は、複数の車両を監視し判断しなければならないことの負荷の認定によるのではないか。

続いて、2017年に制定されたドイツ自動運転倫理規則を紹介する。これは、哲学、法律、社会科学、技術評価、消費者保護、自動車産業、宗教家、ソフトウェア開発等の分野の代表者が委員となって作成された規則である。残存リスクの評価、人命保護の最優先、人的損害を避けるための物の損害の甘受、個人的な特徴による格付けの厳格な禁止、被害者同士の相殺は禁止されるが人的被害数を減少させる一般的なプログラミングは支持されること、事故に関与しない者を犠牲にしてはいけないことなどが定められた。とくに人命保護の最優先、個人的な特徴にもとづく重み付けの禁止については、倫理規則が伝えたかったことを改正道路交通法の条文が実現している、つまり、法律に倫理規則が盛り込まれたといえる。

2. その他

次回は11月4日17:00から実施予定