

イギリスの 2018 年自動運転車及び電気自動車に関する法律

国立国会図書館 調査及び立法考査局
海外立法情報課 芦田 淳

目 次

はじめに

I 制定の経緯

- 1 第 56 議会期における動向
- 2 第 57 議会期における動向

II 2018 年法の概要

- 1 法律の構成
- 2 自動運転車に関する規定
- 3 電気自動車に関する規定

おわりに

翻訳：2018 年自動運転車及び電気自動車法

キーワード：自動運転車、電気自動車、水素自動車、自動車保険、充電設備

要 旨

2018年7月、2018年自動運転車及び電気自動車法が制定された。同法は、自動運転車について定めた第1部と、電気自動車等について定めた第2部に分かれている。

第1部では、従来の関係法令との調整を図る一方、自動運転中の車両による事故に対し補償が可能となるよう、保険者や当該車両の所有者の責任を規定している。

第2部では、電気自動車の一般向けの充電設備に関して、①全ての車種への適用、②支払方法の標準化、③信頼性の向上等を目指すこととしている。この目的を踏まえ、国務大臣は、当該設備の整備等に係る規則を制定することができる。なお、水素から電気エネルギーを発生させる水素自動車のための水素燃料補給設備も、第2部による規制の対象となっている。

はじめに

2018年7月19日、2018年自動運転車及び電気自動車法⁽¹⁾(以下「2018年法」)が制定された。2018年法は、自動運転車と電気自動車について規定を設けるものである。このうち、自動運転車については、自動運転技術自体ではなく、自動運転中の車両によって事故が起こった場合の保険者等の責任について定めるものである。なお、イギリスでは、経済・産業政策の一環として、2021年までに完全自動運転車の公道走行が目指されており、法制面における保険制度の見直しとともに、公道での実証実験が行われている段階である⁽²⁾。

他方、電気自動車については、経済・産業政策であるとともに、二酸化炭素その他の有害排出物をなくすという環境政策の側面も強くなっている。2018年法は、電気自動車の充電設備等の整備を推進するために、国務大臣に様々な規則を制定する権限を委任するものである。なお、2018年法において、電気自動車という場合、水素由来の電力を動力源とする水素自動車⁽³⁾も含んでいる。ただし、実際の設備の整備状況は、水素自動車のための水素燃料補給設備に比べて、狭義の電気自動車のための充電設備の方が大きく進んでいる⁽⁴⁾。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2019年5月29日である。

(1) Automated and Electric Vehicles Act 2018 (c. 18) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents>> 以下、法律の条文については、イギリス国立公文書館が管理する法律情報ウェブサイト“Legislation.gov.uk” <<http://www.legislation.gov.uk/>>を参照した。

(2) “Government moves forward on advanced trials for self-driving vehicles,” 6 February 2019. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/news/government-moves-forward-on-advanced-trials-for-self-driving-vehicles>>

(3) 我が国では「燃料電池自動車」という語も広く用いられているが、イギリスで広く用いられている「hydrogen-powered vehicle」という語に鑑み、以下、「水素自動車」という語を用いる。

(4) “Automated and Electric Vehicles Act 2018: Explanatory Notes,” p.7. Legislation.gov.uk Website <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/pdfs/ukpgaen_20180018_en.pdf>

I 制定の経緯

1 第56議会期における動向

イギリスにおいて、政府が主導する自動運転に関する政策は、国内の自動車産業がほとんど外国資本となっている事情もあって、自動運転の制度・社会受容性といったソフト面に重点が置かれている⁽⁵⁾。

第56議会期⁽⁶⁾に提出された政府文書のうち、2015年7月の「実証実験実施規範 (A Code of Practice for testing)」⁽⁷⁾は、公道における実証実験のガイドラインを提示した。当該実施規範は、実証実験の安全を確保するため、テストドライバーを始めとした実験参加者や車両に関して、次のような要件を定めている⁽⁸⁾。要件は三つの部分に分けられており、まず、一般的な要件として、①関連する全ての法令を遵守すること、②実証実験には保険を付保することを挙げている。実験参加者の要件としては、①実験中の車両に見合った運転免許証の保持、②制限速度の遵守、携帯電話のように片手をハンドルから離さなければならない機器 (hand-held device) の使用禁止等、運転者の行動に関する既存の法律が、車両が自動運転中であれば適用されることを挙げている。車両の要件としては、①3年以上使用されている車両については所定の検査を受けていること等、車両がグレート・ブリテン⁽⁹⁾での使用要件を満たしていること、②実験が個人データの処理を伴う場合、1998年データ保護法⁽¹⁰⁾に基づく処理を行うことを挙げている⁽¹¹⁾。

他方、2016年7月の「無人運転車への道：高度運転者支援システム及び自動運転技術のサポートのための提案」⁽¹²⁾以降は、特に、保険制度改正の方針策定と法制化が進められている。同年5月の女王演説でも、自動車保険の適用範囲に無人自動運転車を含めること等を定める「次世代運輸法案 (Modern Transport Bill)」を提出することが述べられた⁽¹³⁾。しかし、この法案は、

(5) 豊田透「自動運転技術の可能性と受容に向けた取組」国立国会図書館調査及び立法考査局編『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—』(調査資料2017-4)2018.3, p.18. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11056214_po_20180353.pdf?contentNo=1> 以下、本節の記述の多くは、同論文に基づいている。

(6) 第56議会期は、2015年5月27日から2017年5月3日までの期間である。また、次節で述べる第57議会期は、2017年6月21日から開始され、本稿執筆時点ではまだ終結していない。なお、議会期とは、議会の存続期間を指し、下院議員の任期と同一である。濱野雄太「イギリスの議会制度」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』No.1056, 2019.5.28, p.4. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11286064_po_1056.pdf?contentNo=1>

(7) Department for Transport, *The Pathway to Driverless Cars: A Code of Practice for testing*, 2015.7. GOV.UK Website <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/446316/pathway-driverless-cars.pdf>

(8) 当該実施規範の整理に関しては、佐藤智行「自動運転車と保険—イギリスの状況を中心として—」『損保総研レポート』115号, 2016.5, pp.25-49を参照した。

(9) 北アイルランドを除く、イングランド、ウェールズ及びスコットランドを指す。

(10) Data Protection Act 1998 (c. 29) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/29/contents>>

(11) 実証実験実施規範は、2019年2月に改訂され、上述の要件についても、運転者に禁止される行動の例示として、(経路のような運転に必要な情報を見る場合を除き) ディスプレイ画面 (display screen) を見ることを加えたり、個人データ処理の基準となる法律を2018年データ保護法に改めるなどの修正が行われている。Centre for Connected & Autonomous Vehicles, *Code of Practice: Automated vehicle trialling*, 2019.2. GOV.UK Website <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/776511/code-of-practice-automated-vehicle-trialling.pdf>

(12) Centre for Connected & Autonomous Vehicles, *Pathway to Driverless Cars: Proposals to support advanced driver assistance systems and automated vehicle technologies*, 2016.7. UK Government Web Archive Website <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20170424174209/https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/536365/driverless-cars-proposals-for-adass-and_avts.pdf>

(13) *The Queen's Speech 2016: background briefing notes*, 2016.5.18, pp.17-18. GOV.UK Website <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/524040/Queen_s_Speech_2016_background_notes_.pdf>; 田村祐子「立法情報【イギリス】2016年度議会新会期の法案」『外国の立法』No.268-1, 2016.7, pp.6-7. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10133182_po_02680103.pdf?contentNo=1> なお、イギリス議会では、会期が始まる際、開会式の冒頭でその会期中に審議される予定の法案をまとめた政府作成の演説文書を女王が読み上げる慣習がある。

2017年2月に「車両技術及び航空法案」⁽¹⁴⁾として下院に提出されたものの、同年5月から6月にかけての下院解散及び選挙実施により、可決には至らなかった⁽¹⁵⁾。

2 第57議会期における動向

下院選挙直後の2017年6月の女王演説⁽¹⁶⁾において、経済政策の一つとして「自動運転車及び電気自動車法案」⁽¹⁷⁾が再び取り上げられ、当該法案に対する議会審議が同年10月に開始された。議会審議においては、当初の法案に比べ、法律の運用に関する報告書の作成及び提出を国務大臣に義務付ける規定のほか、ロンドン等の首長が国務大臣に対して関連規則を制定するよう要請することを認める規定⁽¹⁸⁾等が追加され、2018年7月、女王の裁可を経て成立した。これが、本稿で取り上げる2018年法である。

政府の側でも、2017年11月、イギリスの生産性と収益力の向上のための長期計画と位置付けられる⁽¹⁹⁾白書『産業戦略：未来に適応するイギリスの構築』⁽²⁰⁾を公表した。そこでは、2021年までに完全自動運転車の公道走行を実現するという目標や、電気自動車支援策として充電施設整備に4億ポンド⁽²¹⁾を投資することを表明していた⁽²²⁾。

そのほか、環境・食糧・農村地域省と交通省は、2017年7月、2040年までに新しいガソリン車及びディーゼル車の販売を禁止するという計画を公表しており⁽²³⁾、上記選挙の前後を通じて政府与党である保守党も、そのマニフェストにおいて、2050年までにほぼ全ての車両を無公害（zero-emission）なものとするため、2020年までに6億ポンドを投資することを掲げていた⁽²⁴⁾。

(14) Vehicle Technology and Aviation HC Bill (2016-17) [143] United Kingdom Parliament Website <<https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2016-2017/0143/17143.pdf>> なお、同法案も、自動運転車と電気自動車に関して、2018年法とほぼ同様の構成の規定を設けていた。

(15) 第2読会後の、（逐条審査が行われる）委員会段階で審議が終了した。Bill stages - Vehicle Technology and Aviation Bill 2016-17 *idem* <<https://services.parliament.uk/Bills/2016-17/vehicletechnologyandaviation/stages.html>> なお、イギリスの下院の審議過程については、濱野 前掲注(6), pp.9-10を参照。

(16) *The Queen's Speech and Associated Background Briefing, on the Occasion of the Opening of Parliament on Wednesday 21 June 2017*, 2017.6.21, pp.27-28. GOV.UK Website <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/620838/Queens_speech_2017_background_notes.pdf>; 田村祐子「立法情報【イギリス】2017年度議会新会期の予定法案」『外国の立法』No.272-2, 2017.8, pp.6-7. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10404457_po_02720203.pdf?contentNo=1>

(17) 法案の条文については、Automated and Electric Vehicles HC Bill (2017-19) [112] United Kingdom Parliament Website <<https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2017-2019/0112/18112.pdf>> を参照。

(18) その内容については、解説 p.7、翻訳 p.15 を参照。

(19) “HM Government Industrial Strategy report, published November 2017.” Centre for Digital Built Britain Website <<https://www.cdabb.cam.ac.uk/news/2017NovIndustrialStrategy>>

(20) HM Government, *Industrial Strategy: building a Britain fit for the future*, 27 November 2017. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/664563/industrial-strategy-white-paper-web-ready-version.pdf>

(21) 1ポンドは、約146円（令和元年6月分報告省令レート）である。

(22) なお、2018年法における電気自動車は水素自動車も含むものであるが（p.6参照）、『産業戦略：未来に適応するイギリスの構築』において、特に水素自動車支援を目的とした投資についての記述は見当たらない。ただし、これとは別に、2017年3月、水素自動車の普及と水素燃料補給設備の構築のために政府が2300万ポンドを支出すると発表がなされている。“£23 million boost for hydrogen-powered vehicles and infrastructure,” 18 March 2017. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/news/23-million-boost-for-hydrogen-powered-vehicles-and-infrastructure>>

(23) Department for Environment Food & Rural Affairs and Department for Transport, *UK plan for tackling roadside nitrogen dioxide concentrations: Detailed plan*, July 2017, p.1. GOV.UK Website <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/633270/air-quality-plan-detail.pdf>; 鈴木絢子・高品盛也「自動運転車をめぐる産業の動向」国立国会図書館調査及び立法考査局編 前掲注(5), p.44. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11056217_po_20180356.pdf?contentNo=1> も参照。

II 2018年法の概要

1 法律の構成

2018年法は、第1部「自動運転車：保険者等の責任」（第1条～第8条）、第2部「電気自動車：充電」（第9条～第19条）及び第3部「雑則及び一般規定」（第20条～第23条）という本則のほか、関係法令について軽微かつ派生的な改正を行う附則の全3部23か条附則1編から成る。

2 自動運転車に関する規定

(1) 2018年法の適用対象及び適用範囲

自動運転車とは、移動の全部又は一部について、人間の監視又は介入なしに運転する機能を持つ車両のことである⁽²⁵⁾。国務大臣は、自動運転車の一覧を作成し、最新の状態に保つとともに、当該一覧の作成時及び改訂時に公表する義務を負う（2018年法第1条。以下同じ）。2018年法は、グレート・ブリテンの道路又はその他の公共の場所において自動走行している自動運転車による事故を対象としている（第2条）。

(2) 保険者等の責任

2018年法は、自動運転車も強制的自動車保険の対象とした⁽²⁶⁾。2018年法に基づく保険者の支払うべき補償金は、従来の強制的自動車保険と比較すれば、運転者の損害も含むよう拡大されている（第2条）。これは、自動運転車の場合、事故が人間の過失ではなく、車両自体の故障によって発生し得ることによる。また、自動運転車が適切な保険に加入していなかった場合、原則として、当該車両の所有者が事故の責任を負うこととなる。

他方、保険者の責任は、自動運転車のソフトウェアが保険契約に違反して改変された、又は、安全面で重要なソフトウェアの更新が行われなかったために生じた事故に関しては、免除又は制限される場合がある（第4条）。

このほか、保険者及び当該車両の所有者以外に、自動運転車による事故に関して負傷者に責任を負う者がいれば、当該者は、保険者及び当該車両の所有者に対しても同様の責任を負う（第5条）。

(3) 関係法令との調整

2018年法は、自動運転車による事故に関して、既存の法律との調整も図っている。

まず、不法行為、不注意又は懈怠（けたい）によって被害者が死亡した場合に、被害者の被扶養者の被害回復を認める1976年死亡事故法⁽²⁷⁾に関して、自動運転車による事故の原因が、

(24) Conservative and Unionist Party, "FORWARD, TOGETHER: Our Plan for a Stronger Britain and a Prosperous Future," 2017, p.24. <<https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/conservative-party-manifestos/Forward+Together+-+Our+Plan+for+a+Stronger+Britain+and+a+More+Prosperous....pdf>>

(25) "Automated and Electric Vehicles Act 2018: Explanatory Notes," *op.cit.*(4), p.5. なお、2018年法は、国務大臣が別途作成する一覧に掲載された車両を「自動運転車」としており、同法自体において、自動運転車の明確な定義は置かれていない。

(26) イギリスでは、自動車保険のうち、対人・対物賠償については強制保険とされている。「英国自動車保険」 Japan England Insurance Brokers Limited Website <<http://jeib.co.uk/personal/car-insurance/car-insurance-in-the-uk/>>

(27) Fatal Accidents Act 1976 (c. 30) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30/contents>>

同法に定める「不当な行為、不注意又は懈怠」に該当する場合には、同法を適用することとした（第6条）。

また、1976年先天性障害（民事責任）法⁽²⁸⁾に基づき、先天性障害を持って生まれた子供の親に損害を与えた自動運転車による事故に関して、一定の条件の下、当該損害の責任を有する者がその子供に対しても責任を負うことを定めている（同条）。

（4）国務大臣の報告書作成・提出義務

国務大臣は、自動運転車の一覧作成について規定した第1条の影響及び有効性等について評価する報告書を作成し、議会に提出する義務を負う（第7条）。

3 電気自動車に関する規定

（1）2018年法の対象

2018年法において電気自動車という場合、狭義の電気自動車だけでなく、水素を電気エネルギーに変換して車両に電力を供給する燃料電池を搭載した水素自動車も含まれる。これは、水素自動車の水素由来ではあるが電力を動力源としていることと、電気自動車導入の目的である「二酸化炭素その他の有害排出物をなくす」という点に関して、電気自動車（狭義）と水素自動車に差異はないことによるものである。

（2）充電設備等の整備状況

2018年法は、電気自動車の大規模市場への参入支援には、電気自動車（狭義）の充電設備及び水素自動車の水素燃料補給設備の大幅な増加が必要という認識に基づいている。ただし、両設備の数には差があり、電気自動車の充電設備が、政府及び民間の投資により、2018年時点で既にイギリス全体で14,000か所以上存在する一方、水素自動車の水素燃料補給設備はまだ初期のネットワークが形成された段階である⁽²⁹⁾。

（3）充電設備関連事業者の義務

一般向けの充電設備及び水素燃料補給設備に関わる事業者は、国務大臣の定める規則（regulations）⁽³⁰⁾に基づき、①統一された適切な充電設備へのアクセス方法及び支払方法を提供すること、②どの設備でも充電が可能となるよう、充電設備のコネクタ又はソケットの互換性を保障すること、③利用可能時間を延長し、信頼性を向上させることを目的として、設備の保守を行うことが求められる（第10条）。

(28) Congenital Disabilities (Civil Liability) Act 1976 (c. 28) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/28/contents>> 1976年先天性障害（民事責任）法は、先天性障害を持って生まれた子供が、当該障害について責任を有する親又はその他の者に対して損害賠償を請求することを認める法律である。同法の詳細に関しては、関彌一郎「イギリスにおける『胎児侵害』責任立法—とくに、Congenital Disabilities (Civil Liability) Act 1976について—」『横浜国立大学人文紀要 第一類 哲学・社会科学』23号, 1977.11, pp.23-45. <https://ynu.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=973&file_id=20&file_no=1> を参照。

(29) “Automated and Electric Vehicles Act 2018: Explanatory Notes,” *op.cit.*(4) なお、イギリス政府のポータルサイトにおいても、第57議会期における水素燃料補給設備の整備等に向けた施策としては、新規水素自動車の調達支援等と合わせて、運輸省から880万ポンドの資金が拠出されることが確認できた程度である。“New greener police cars to run on hydrogen,” 26 March 2018. GOV.UK Website <<https://www.gov.uk/government/news/new-greener-police-cars-to-run-on-hydrogen>>

(30) Legislation.gov.uk Websiteによれば、本稿執筆時点で、2018年法に基づく規則は制定されていない。

(4) 大規模燃料小売業者・サービスエリア運営業者の義務等

大規模な燃料小売業者及びサービスエリア運営業者は、国務大臣の定める規則に基づき、一般向けの充電設備及び水素燃料補給設備の提供を行うこととし、公衆の簡便なアクセスを可能とすることが求められる（第 11 条）。

ロンドン市長及び（主要都市とその周辺自治体で構成される）合同行政機構⁽³¹⁾の首長は、上記規則を定めるよう、国務大臣に要請することができる（第 12 条）。ただし、要請ができるのは、ロンドン又は当該機構の区域内の大規模な燃料小売業者に関わる場合に限定される。国務大臣は、首長からの要請があれば、規則制定について検討しなければならない、制定しないと決定した場合、要請を行った首長にその理由を通知しなければならない（同条）。

(5) その他の規則に関する国務大臣の権限

国務大臣は、以上の業者に対する規則のほか、①一般向けの充電設備及び水素燃料補給設備について利用可能な情報の内容及び形式を統一するための規則（第 13 条）、②充電設備に関するデータの継続的な送信についての規則（第 14 条）、③所定の要件を満たさない場合、イギリス⁽³²⁾における充電設備の販売及び設置を禁止する規則（第 15 条）、④以上の規定の遵守を徹底するため、民事罰等を設ける規則（第 16 条）についても、制定する権限を与えられている。

(6) 国務大臣の報告書作成・提出義務

国務大臣は、充電設備及び水素燃料補給設備に関する規則の影響及び有効性等について評価する報告書を、12 か月ごと⁽³³⁾に作成し、議会に提出する義務を負う（第 19 条）。

おわりに

2018 年法は、上述のとおり、自動運転車による事故に対応できるように自動車保険制度を見直すとともに、電気自動車の充電設備の整備等を推進しようとするものである。ただし、その実施のために、自動運転車の一覧作成や充電設備の整備等に関する規則の制定について、幅広い権限を国務大臣に委ねている。2018 年法に基づく関係規則はまだ制定されておらず⁽³⁴⁾、今後の同法の運用が注目されるところである。

（あしだ じゅん）

(31) 合同行政機構とは、国務大臣の定める命令（order）に基づき、二つ以上の地方自治体により構成される法的団体である。合同行政機構には、経済開発・再生、交通等に関する機能を移管することができる。より詳細な点に関しては、石見豊「イングランドにおける合同行政機構の設置と権限委譲の動き」『國土館大學政経論叢』178 号、2016.12, pp.37-67. <https://kokushikan.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=11153&file_id=189&file_no=1> を参照。

(32) イングランド、ウェールズ、スコットランドに加えて、北アイルランドにも適用される。

(33) ただし、最初の報告書は、2018 年法の制定された日から 2 年間を評価の対象期間としている。

(34) 前掲注(30)を参照。

2018 年自動運転車及び電気自動車法

Automated and Electric Vehicles Act 2018 (c. 18)

国立国会図書館 調査及び立法考査局
海外立法情報課 芦田 淳訳

【目次】

第 1 部 自動運転車：保険者等の責任（第 1 条～第 8 条）

第 2 部 電気自動車：充電（第 9 条～第 19 条）

第 3 部 雑則及び一般規定（第 20 条～第 23 条）

附則 軽微かつ派生的な改正（略）

自動運転車及び電気自動車に係る規定を定める法律

[2018 年 7 月 19 日制定]

この法律は、女王陛下により、現在の議会に参集した聖俗貴族院議員及び庶民院議員の助言及び承認を得て、並びにこれらの有する権能により、次のように制定する。

第 1 部 自動運転車：保険者等の責任

第 1 条 国務大臣による自動運転車の一覧化

- (1) 国務大臣は、次の各号に掲げる条件を満たす全ての自動車の一覧を作成し、最新の状態に保たなければならない。
 - (a) 国務大臣の判断において、少なくともいくつかの環境又は状況において、安全に自動運転することができるように設計又は改良されている自動車
 - (b) グレート・ブリテン⁽¹⁾の道路又はその他の公共の場所で、少なくともいくつかの環境又は状況において自動運転する際に合法的に使用され得る自動車
- (2) 一覧は、次の各号に掲げるいずれかの事項により車両を同定することができる。
 - (a) 車種
 - (b) 1994 年車両物品税登録法⁽²⁾第 22 条に基づく規則 [regulations] により発行された登録文書に記録された情報
 - (c) その他の手段
- (3) 国務大臣は、一覧を最初に作成したとき、及び改訂をする都度、当該一覧を公表しなければならない。
- (4) この部において、「自動運転車」とは、この条に基づく一覧に掲載された車両のことをいう。

* この翻訳は、Automated and Electric Vehicles Act 2018 (c. 18) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents>> を訳出したものである。以下、法律の条文については、イギリス国立公文書館が管理する法律情報ウェブサイト “Legislation.gov.uk” <<http://www.legislation.gov.uk/>> を参照した。また、訳文中 [] は訳者が原語又は訳文を補記したものである。なお、本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2019 年 5 月 29 日である。

(1) グレート・ブリテンとは、イングランド、ウェールズ及びスコットランドを指す。

(2) Vehicle Excise and Registration Act 1994 (c. 22) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1994/22/contents>>

第2条 事故が自動運転車により引き起こされた場合の保険者等の責任

- (1) 次の各号を全て満たす場合に、保険者は、損害に対して責任を負う。
 - (a) 事故が、グレート・ブリテンの道路又はその他の公共の場所を自動走行している自動運転車により引き起こされたものであること。
 - (b) 事故の際、[事故を引き起こした] 車両が保険に加入していること。
 - (c) 被保険者又はその他の者が事故により損害を受けていること。
- (2) 次の各号を全て満たす場合に、車両の所有者は、損害に対して責任を負う。
 - (a) 事故が、グレート・ブリテンの道路又はその他の公共の場所を自動走行している自動運転車により引き起こされたものであること。
 - (b) 事故の際、[事故を引き起こした] 車両が保険に加入していないこと。
 - (c) 次に掲げるいずれかの理由により、事故の際、[事故を引き起こした] 車両に、(自動車)の使用者は、第三者のリスクに対して保険に加入するか、又は担保を付けるべきという1988年道路交通法⁽³⁾第143条が適用されないこと。
 - (i) 同法第144条第2項(公共団体に対する免除等)のため
 - (ii) 王室の公務に用いられる車両であるため
 - (d) 事故により損害を受けた者がいること。
- (3) この部において、「損害」とは、死亡又は傷害、及び次の各号に掲げるものを除く財産に対するあらゆる損害をいう。
 - (a) 自動運転車
 - (b) 自動運転車の内部若しくは上部、又は(連結されているか否かにかかわらず)当該車両に牽引されるあらゆる付属車両の内部若しくは上部にある賃借又は報酬のために運搬される動産
 - (c) 次に掲げるいずれかの者の保護又は管理の下にある財産
 - (i) (第1項が適用される)被保険者
 - (ii) (第2項が適用される)事故の際に自動運転車[の走行]に責任を負っていた者
- (4) 自動運転車が起こした事故によって引き起こされたか、又は当該事故に由来する財産の損害に関して、この条に基づく保険者又は車両の所有者の責任額は、当面、1988年道路交通法第145条第4項第b号(物的損害に対する強制保険の制限)に規定されている金額⁽⁴⁾に限定される。
- (5) この条は、第3条に従い効力を有する。
- (6) 第4条に規定されている場合を除き、この条に基づく責任は、保険契約の約定又はその他の方法により制限又は免除されることはない。
- (7) 保険者又は車両の所有者に係るこの条に基づく責任の負担は、事故に関するいかなる他者の責任にも影響を及ぼさない。

第3条 寄与過失等

- (1) 次の各号を全て満たす場合には、次のとおりとする。
 - (a) 保険者又は車両の所有者が、第2条に基づき、事故に関して人(以下「負傷者」)に責

(3) Road Traffic Act 1988 (c. 52) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>>

(4) 同号によれば、120万ポンドとされている。1ポンドは、約146円(令和元年6月分報告省令レート)である。

任を負っていること。

- (b) 事故又はそれに起因する損害が、一定程度、負傷者によって引き起こされたものであること。

前各号を全て満たす場合に、負傷者が保険者又は車両の所有者以外の者に対して起こした事故に関する請求には、1945 年法改革（寄与過失⁽⁵⁾）法⁽⁶⁾に基づく減額が適用される。

- (2) 不適切な場合に車両の自動運転を開始することを認めた、不注意に完全に起因している事故のとき、保険者又は自動運転車の所有者は、第 2 条に基づいて、自動運転車〔の走行〕に責任を負っていた者に対して責任を負わない。

第 4 条 ソフトウェアの不正な改変又はソフトウェアの更新の失敗に起因する事故

- (1) 自動運転車に関する保険契約は、次の各号に掲げるいずれかの行為の直接の結果として発生した事故から被保険者が被った損害に対する第 2 条第 1 項に基づく保険者の責任を免除又は制限することができる。
- (a) 被保険者が行ったか又は被保険者が認識しているソフトウェアの改変で、契約に基づき禁止されているもの
- (b) 安全上重要なソフトウェアの更新の失敗で、被保険者が安全上重要であることを知っているか又は当然知っているべきもの
- (2) ただし、保険契約者ではない被保険者が被った損害に対する賠償責任については、第 1 項第 a 号は、事故時にソフトウェアの改変が契約で禁止されていることを被保険者が知っている場合にのみ適用される。
- (3) 第 4 項は、事故の結果、当該保険契約に基づく被保険者ではない者が被った損害に関して第 2 条第 1 項に基づいて保険者が支払を行う場合に適用される。
- (4) 事故が、次の各号に掲げるいずれかの行為の直接の結果として発生した場合、保険者により支払われた金額は、保険契約によって規定されている範囲内で、被保険者から回収することができる。
- (a) 被保険者が行ったか又は被保険者が認識しているソフトウェアの改変で、契約に基づき禁止されていたもの
- (b) 安全上重要なソフトウェアの更新の失敗で、被保険者が安全上重要であることを知っていたか又は当然知っているべきであったもの
- (5) ただし、保険契約者ではない被保険者からの回収に関して、第 4 項第 a 号は、事故時にソフトウェアの改変が契約で禁止されていたことを被保険者が知っていた場合にのみ適用される。
- (6) この条の用語は、次の各号に掲げるとおりとする。
- (a) 「ソフトウェアの改変」及び「ソフトウェアの更新」とは、自動運転車に関して、（それぞれ）当該車両のソフトウェアに対する改変及び更新をいう。
- (b) ソフトウェアの更新は、更新を行うことなく当該車両を使用することが安全ではなければ、「安全上重要」である。

(5) 寄与過失とは、自己の損害の発生に寄与した被害者自身の過失のことをいう。田中英夫〔ほか〕編『英米法辞典』東京大学出版会、1991、p.196。

(6) Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 (c. 28) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/8-9/28/contents>>

第5条 事故の責任者に対して請求する保険者等の権利

- (1) 次の各号を全て満たす場合には、次のとおりとする。
 - (a) 第2条が、保険者又は車両の所有者に、事故の結果として損害を受けた者（以下「負傷者」）に対する責任を課していること。
 - (b) 事故による負傷者に対する保険者又は車両の所有者の責任（第2条により課されていない全ての責任を含む。）の金額が決定していること。前各号を全て満たす場合に、事故による負傷者に責任を負う他の全ての者は、保険者又は車両の所有者に対して同様の責任を負う。
- (2) この条の適用上、保険者又は車両の所有者の責任額は、当該額が次の各号に掲げるもののいずれかにより確定されたときに決定する。
 - (a) 判決又は命令
 - (b) 仲裁手続による裁定又は仲裁
 - (c) 法的強制力のある合意
- (3) この条に基づいて保険者又は車両の所有者により回収された金額が、当該者〔保険者又は車両の所有者〕が負傷者に支払うことを同意した金額又は支払うよう命じられた金額を超える場合（ただし、利子である金額は、いずれも算入しないものとする。）、保険者又は車両の所有者は、その差額について負傷者に支払わなければならない。
- (4) この条は、保険者又は車両の所有者及び負傷者に対して、それらの者の間において、いかなる者からも当該者の負傷者に対する責任額以上の回収を認めるものではない。
- (5) 次の各号に掲げるいずれかの条の適用上、保険者又は車両の所有者がこの条により有する訴権は、第1項第b号に規定する決定の時点で生じる。
 - (a) 1980年制限法⁽⁷⁾第10A条（自動運転車に関する保険者等による訴訟の特別期限）
 - (b) 1973年時効及び制限（スコットランド）法⁽⁸⁾第18ZC条（この条に基づく訴訟）

第6条 法令の適用

- (1) 第2条に基づいて人が責任を負ういかなる損害も、次の各号に掲げる行為等により引き起こされたものとして扱う。
 - (a) 1976年死亡事故法⁽⁹⁾の適用上、当該者の不当な行為〔wrongful act〕、不注意又は懈怠〔けたい〕
 - (b) 2011年損害賠償（スコットランド）法⁽¹⁰⁾（スコットランド議会法第7号）第3条から第6条まで（死亡者の親族の権利）の適用上、当該者の行為又は不作為
 - (c) 1982年司法行政法⁽¹¹⁾第2部（人身傷害等に対する損害賠償、スコットランド）の適用上、損害賠償を支払う責任を当該者に生じさせる行為又は不作為
- (2) 1976年先天性障害（民事責任）法⁽¹²⁾（以下「1976年法」）の第1条は、この法律の第2条の適用上、次の各号に掲げるようなものとして、効力を有する。
 - (a) 次に掲げるいずれかの場合に該当する者は、自動運転中の自動運転車が原因で発生し

(7) Limitation Act 1980 (c. 58) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1980/58/contents>>

(8) Prescription and Limitation (Scotland) Act 1973 (c. 52) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/52/contents>>

(9) Fatal Accidents Act 1976 (c. 30) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30/contents>>

(10) Damages (Scotland) Act 2011 (asp 7) <<http://www.legislation.gov.uk/asp/2011/7/contents>>

(11) Administration of Justice Act 1982 (c. 53) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/53/contents>>

た事故に関して、子供に対して責任を負う。

(i) 当該者が第2条に基づき、事故のあらゆる影響に関して子供の親に責任を負っているか又は負っていた場合

(ii) 事故が子供の親に損害を与えたことについて、当該者が責任を負っている場合

(b) 1976 年法第1条に基づく上記第 a 号による責任に関して、第2条に基づく責任に関するこの部の規定が、適用される。

(c) 1976 年法第1条第6項（責任の免除）は、適用されない。

(3) 第3条第1項の適用上、1945 年法改革（寄与過失）法及び 1976 年死亡事故法第5条（寄与過失）は、自動運転車の挙動がこの法律の第2条により損害に対して責任を負う者の過失であったものとして、効力を有する。

(4) 第2条に基づく責任は、裁判所に管轄権を与える法令の適用上、いかなる事項に関しても、不法行為 [tort] による責任、又は、スコットランドにおいては、違法行為 [delict] による責任として取り扱われる。

(5) 第5条に基づき、人に対して訴訟を起こす権利を有する保険者又は車両の所有者は、1978 年民事責任（分担金）法⁽¹³⁾又は 1940 年法改革（雑則）（スコットランド）法⁽¹⁴⁾第3条に基づき、当該者からの分担金を回収する権利を有さない。

第7条 この部の運用に関する国務大臣の報告書

(1) 国務大臣は、次の各号に掲げる事項を評価する報告書を作成しなければならない。

(a) 第1条の影響及び有効性

(b) この部の規定により、安全な自動運転が可能である車両に関して、適切な保険又はその他の取決めが確実に行われる範囲

(2) 報告書は、第1条に基づく一覧が最初に公表されてから2年以内に、議会に提出されなければならない。

第8条 解釈

(1) この部の適用上、次の各号に掲げるとおりとする。

(a) 人が操作せず、監視する必要もない状態で車両が作動している場合、その車両は「自動運転」をしていることとする。

(b) グレート・ブリテンの道路又はその他の公共の場所における車両の使用に関して、1988 年道路交通法第145条の条件を満たす有効な保険契約がある場合、当該車両は「被保険[車両]」である。

(2) この部において、次に掲げる用語の意義は、それぞれのとおりとする。

「自動運転車」とは、第1条第4項に定めるところによる。

「損害」とは、第2条第3項に定めるところによる。

(12) Congenital Disabilities (Civil Liability) Act 1976 (c. 28) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/28/contents>> 1976 年先天性障害（民事責任）法は、先天性障害を持って生まれた子供が、当該障害について責任を有する親又はその他の者に対して損害賠償を請求することを認める法律である。同法の詳細に関しては、関彌一郎「イギリスにおける「胎児侵害」責任立法—とくに、Congenital Disabilities (Civil Liability) Act 1976 について—」『横浜国立大学人文紀要 第一類 哲学・社会科学』23 号, 1977.11, pp.23-45. <https://ynu.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=973&file_id=20&file_no=1> を参照。

(13) Civil Liability (Contribution) Act 1978 (c. 47) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1978/47/contents>>

(14) Law Reform (Miscellaneous Provisions) (Scotland) Act 1940 (c. 42) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/3-4/42/contents>>

被保険車両に関して、「被保険者」とは、その車両の使用が当該保険契約によって保護されている者をいう。

被保険車両に関して、「保険者」とは、当該保険契約に基づく保険者をいう。

「道路」とは、1988年道路交通法と同一の意義を有する（同法第192条第1項参照）。

(3) この部において、次の各号に掲げるとおりとする。

- (a) 1件の事故に対する言及は、因果関係のある2件以上の事故に対する言及を含む。
- (b) 自動運転車により引き起こされた事故に対する言及は、部分的に自動運転車により引き起こされた事故に対する言及を含む。

第2部 電気自動車：充電

導入

第9条 定義

(1) この部の適用上、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (a) 「充電設備」とは、蓄電池から得られる電力により推進することが可能な車両を充電すること（又は当該車両に蓄積された電気を放電すること）を目的とする装置をいう。
- (b) 「水素燃料補給設備」とは、水素に由来する電力により推進することが可能な車両に燃料を補給することを目的とする装置をいう。
- (c) 充電設備又は水素燃料補給設備は、それが一般公衆による利用のために提供されている場合には、「公共の充電又は燃料補給設備」とする。

(2) この部において、次に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

公共の充電又は燃料補給設備に関して、「事業者」とは、規則により定められる意義を有する。

「規定された」とは、規則により規定されていることをいう。

「車両」とは、道路での使用を意図しているか、又は「当該使用に」適している車両をいう。

要件及び禁止

第10条 公共の充電又は燃料補給設備：利用、規格及び接続

(1) 規則は、公共の充電又は燃料補給設備の事業者に対して、次の各号を定めることができる。

- (a) 公共の充電若しくは燃料補給設備の利用を可能にする支払方法又はその他の方法
- (b) 公共の充電又は燃料補給設備の性能、保守及び利用可能性
- (c) 公共の充電又は燃料補給設備に車両を接続するための手段を提供する当該設備の部品（「接続用部品」）

(2) 第1項第a号に基づく規則は、次の各号に掲げる行為を事業者を求めることができる。

- (a) 公共の充電又は燃料補給設備の利用を可能にするための支払又は確認について、規定された方法を提供すること。
- (b) 規則により課される要件について、（例えば、施設又は情報の共有により）相互に協力すること。
- (c) 当該要件について、規定された措置を講じること（例えば、規定された者に情報提供

すること。)

- (3) 第 1 項第 b 号に基づく規則は、例えば、公共の充電又は燃料補給設備の事業者に対して、当該設備が規定された要件（技術的な仕様を含む場合がある。）を確実に満たすよう求めることができる。
- (4) 第 1 項第 c 号に基づく規則は、例えば、公共の充電又は燃料補給設備の事業者に対して、その接続用部品が規定された要件（接続用部品又は関連機器の技術的な仕様を含む場合がある。）を確実に満たすよう求めることができる。

第 11 条 大規模燃料小売業者等：公共の充電又は燃料補給設備の提供

- (1) 規則は、次の各号に掲げるいずれかの者に対して、自らの敷地で公共の充電又は燃料補給設備を提供することに関連して、要件を課することができる。
 - (a) 規定された内容に該当する大規模燃料小売業者
 - (b) 規定された内容に該当するサービスエリア運営業者
- (2) 第 1 項に基づく規則は、例えば、次の内容を定めることができる。
 - (a) 大規模燃料小売業者又はサービスエリア運営業者に対して、公共の充電又は燃料補給設備の提供を求めること。
 - (b) 公共の充電又は燃料補給設備を、規定された時間に利用できるように求めること。
 - (c) 公共の充電又は燃料補給設備に関連して提供される、規則によって規定されたサービス又は施設を求めること。
- (3) この条において「大規模燃料小売業者」及び「サービスエリア運営業者」とは、規則により定められる意義を有する。

第 12 条 選出首長による要請に応じて第 11 条第 1 項第 a 号に基づく規則の制定を検討する義務

- (1) 国務大臣は、次の各号に掲げる条件が全て満たされれば、関連地域の全部又は一部に関して第 11 条第 1 項第 a 号の規則の制定を検討しなければならない。
 - (a) 関連地域の首長が、当該規則の制定を要請している場合
 - (b) 「第 3 項から第 5 項に示す」条件 1 から条件 3 までが満たされている場合
 - (c) 国務大臣が、首長が要請を行う前に規定の要件を満たしていたとみなす場合
- (2) 「第 11 条第 1 項第 a 号の規則」とは、第 11 条第 1 項に基づき、第 11 条第 1 項第 a 号にいう大規模燃料小売業者に要件を課す規則をいう。
- (3) 条件 1 は、国務大臣が、首長が要請を行う前に、次の各号に掲げる行為を行ったと確信することをいう。
 - (a) 関連地域の全部又は一部に関して制定される第 11 条第 1 項第 a 号の規則についての提案を公表したこと。
 - (b) 公表された提案に関して、次に掲げる者から意見を聴取したこと。
 - (i) その地域のいずれかの部分が関連地域内にあるか、又は要請が関連地域の一部分に關係する場合はその部分内にある各地方自治体
 - (ii) （制定された場合には）規則に基づく要件の対象となる可能性が高い者
 - (iii) 首長が適当と認めるその他の者
- (4) 条件 2 は、首長が第 3 項第 b 号に規定する意見聴取に対する回答の要約を国務大臣に提出したことをいう。

- (5) 条件3は、「大規模燃料小売業者」の意義について、第11条第3項に基づく規則が制定されていることをいう。
- (6) 国務大臣が、首長の要請に対して、第11条第1項第a号の規則を制定しないと決定した場合、当該大臣は、当該決定及びその理由を首長に通知しなければならない。
- (7) この条の適用上、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。
- (a) 「関連地域」とは、合同行政機構⁽¹⁵⁾又は大ロンドン [Greater London] の地域のことをいう。
 - (b) 関連地域の首長とは、次に掲げる者をいう。
 - (i) 合同行政機構の地域の場合は、2009年法第107A条第2項に従って選出された地域の首長
 - (ii) 大ロンドンの場合は、ロンドン市長
- (8) この条において、次に掲げる用語の意義は、それぞれのとおりとする。
- 「2009年法」とは、2009年地方民主主義、経済発展及び建設法⁽¹⁶⁾をいう。
- 「合同行政機構」とは、2009年法第103条第1項に基づき設置された合同行政機構をいう。
- 「大規模燃料小売業者」とは、第11条と同一の意義を有するものをいう。
- 「地方自治体」とは、次の各号に掲げるもののいずれかをいう。
- (a) ディストリクト・カウンシル⁽¹⁷⁾
 - (b) カウンティ・カウンシル
 - (c) ロンドン区

第13条 公共の充電又は燃料補給設備の利用者に対する情報提供

- (1) 規則は、公共の充電又は燃料補給設備の事業者に対して、当該設備に関して規定された情報を利用できるように求めることができる。
- (2) 公共の充電又は燃料補給設備に関して、第1項に基づき規定することのできる情報とは、国務大臣が当該設備の利用者又は潜在的利用者にとって有用であると考えるような情報のことで、例えば、次の各号に掲げる事項に関する情報である。
- (a) 設備の位置及び営業時間
 - (b) 利用可能な充電又は燃料補給オプション
 - (c) 設備利用を可能にするための費用
 - (d) 設備利用を可能にする支払方法又はその他の手段
 - (e) 設備への接続方法
 - (f) 設備が正常に機能しているか否かということ。
 - (g) 設備が利用可能か否かということ。

(15) 合同行政機構とは、国務大臣の定める命令 (order) に基づき、二つ以上の地方自治体により構成される法的団体である。合同行政機構には、経済開発・再生、交通等に関する機能を移管することができる。より詳細な点に関しては、石見豊「イングランドにおける合同行政機構の設置と権限委譲の動き」『國士館大學政経論叢』178号、2016.12, pp.37-67. <https://kokushikan.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=11153&file_id=189&file_no=1> を参照。

(16) Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009 (c. 20) <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/20/contents>>

(17) ディストリクト・カウンシルが基礎自治体、カウンティ・カウンシルが広域自治体に該当する。また、ロンドンでは、大ロンドンが広域自治体、ロンドン区が基礎自治体に該当する。田中嘉彦「イギリス—非対称な権限移譲—」国立国会図書館調査及び立法考査局『21世紀の地方分権—道州制論議に向けて—』（調査資料2013-3）2014.3, p.94. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8434100_po_20130307.pdf?contentNo=1>

- (3) 規則は、次の各号に掲げる事項について規定することができる。
 - (a) いつ、どのように、誰に対して、どのような形式で情報を利用可能にするかということ。
 - (b) 情報の利用及び開示を制限することなく、情報を利用可能にすること。
- (4) 規則は、規定された期間、効力を有するように制定することができる。

第 14 条 充電設備に関するデータの送信

- (1) 規則は、規定された者又は規定された内容に該当する者に対して、充電設備のデータを継続して確実に送信させるために、規定を行うことができる。
- (2) 「充電設備のデータ」とは、充電設備に関する規定された情報（エネルギー消費量に関する情報及び地理情報を含むことができる。）をいう。
- (3) 第 1 項に基づく規則は、次の各号に掲げる者に対する要件を課することができる。
 - (a) 一般公衆の利用に供されている充電設備の事業者
 - (b) 第 a 号に規定するような利用には供されていない充電設備に関しては、（第 4 項の下で）規定された者又は規定された内容に該当する者
- (4) 第 1 項に基づく規則は、居住用建物の所有者又は占有者に要件を課することはできない。
- (5) 第 1 項に基づく規則は、充電設備のデータをいつ、どのように、どのような形式で送信するかについて規定することができる。

第 15 条 スマート充電設備

- (1) 規則は、充電設備が規定された要件を満たしていない場合、当該設備を販売し又は設置してはならないと規定することができる。
- (2) 第 1 項に基づいて課され得る要件には、例えば、次の各号に掲げる充電設備の性能を含む、充電設備の技術的仕様に関する要件が含まれる。
 - (a) 規定された者から提供された情報を受信し、処理すること。
 - (b) （例えば、充電又は放電の速度を調整することにより）第 a 号に規定された種類の情報に対応すること。
 - (c) 情報（地理情報を含む。）を、規定された者に送信すること。
 - (d) エネルギー消費を監視し、及び記録すること。
 - (e) セキュリティに関する要件を遵守すること。
 - (f) エネルギー効率を達成すること。
 - (g) 遠隔利用ができること。
- (3) 第 1 項に基づく規則は、充電設備の販売又は設置に関して満たすべき要件を規定することもできる。
- (4) この条において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。
 - (a) 「販売」には、貸借又は贈与を含む。
 - (b) 規定された者は、次の者等を含む。
 - (i) 規定された内容に該当する者
 - (ii) 一又は複数の規定された者により操作される装置

一般規定及び補足規定

第 16 条 執行

- (1) この部に基づく規則は、規則により課された要件又は禁止の違反に関する執行について規定することができる。
- (2) 第 1 項に基づいて制定される規則は、例えば、次の各号に掲げる事項について定めることができる。
 - (a) 要件又は禁止を遵守できなかったか否かを判断するための規定
 - (b) 罰金を科すこと（及び当該罰金の統合基金⁽¹⁸⁾への支払）
 - (c) 罰金を科す際に従うべき手続
 - (d) 罰金の額
 - (e) 罰金の執行
 - (f) 罰金に対して提訴する権利
 - (g) 国務大臣又は規定された者により制定される規則に関する決定
- (3) 第 2 項第 a 号にいう規定は、次の各号に掲げる規定を含む。
 - (a) 規定された者が、規則に従い、いかなる土地に入ることも認める規定
 - (b) 規定された者によるあらゆる事物の検査又は試験に関する規定で、例えば、次に掲げる規定を含むことのできるもの
 - (i) 文書又はその他の事物の作成
 - (ii) 情報に関する規定
 - (iii) 写真又は複製物の作成
 - (iv) 検査又は試験のためにあらゆる事物を撤去すること、及び当該目的のために合理的な期間、それを保存すること。

第 17 条 例外

- (1) この部に基づく規則は、規則により課されるいかなる要件又は禁止に対しても例外を設けることができる。
- (2) 人又は装置について規定された内容に関して、例外を設けることができる。
- (3) 国務大臣は、この部に基づく規則により課される要件又は禁止について、特定の者又は装置に適用されないと決定することができる。
- (4) 国務大臣は、第 3 項に基づく決定を公表しなければならない。

第 18 条 規則

- (1) この部に基づく規則は、次の規定を置くことができる。
 - (a) 異なる目的又は異なる地域に対する異なる規定
 - (b) 補足的、付随的、経過期的又は派生的な規定
- (2) この部に基づく規則を制定する権限は、国務大臣が委任立法⁽¹⁹⁾により行使することがで

(18) 統合基金とは、Consolidated Fund Act 1816 (c. 98) によって設立されたもので、イギリスの国家歳入はこの基金に受け入れられ、支出される。田中〔ほか〕編 前掲注(5), p.185.

(19) 委任立法 (statutory instrument) とは、規則や命令等、議会制定法により大臣等に委任された権限に基づき制定された立法を指す。ただし、議会制定法の一部を改正するものを含み得るなど、我が国の政省令と異なる部分がある。

きる。

- (3) 国務大臣は、この部に基づく規則を制定する前に、自身が適切と考える者の意見を聴取しなければならない。
- (4) 次の各号に掲げる場合、委任立法は、第7項を前提として、その案が議会に提出され、各院の決議により承認されない限り、制定することはできない。
 - (a) 委任立法は、この部に基づく規則を含む。
 - (b) 当該規則のいずれかが、この部の規定に基づく最初の規則である。
- (5) 次の各号に掲げる場合、規則を含む委任立法は、その案が議会に提出され、各院の決議により承認されない限り、制定することはできない。
 - (a) 委任立法に第11条（大規模燃料小売業者等）に基づく規則が含まれている場合
 - (b) 規則が「大規模燃料小売業者」又は「サービスエリア運営業者」の定義を修正している場合
- (6) この部に基づく規則を含む委任立法で、次の各号に掲げる規則のいずれかに該当しないものは、議会のいずれかの院の決議に従って無効になる場合がある。
 - (a) この部の規定に基づく最初の規則
 - (b) 第5項が適用される規則
- (7) 次の各号に掲げるいずれかの条項に基づいて定められた規定のみが規則に含まれる場合、当該規則を含む委任立法は、議会のいずれかの院の決議に従って無効になる場合がある。
 - (a) 第10条第3項又は第4項（公共の充電若しくは燃料補給設備又は接続用部品に関して規定された要件）
 - (b) 第15条（充電設備に関して規定された要件）
- (8) 関連する第11条第1項第a号の規則を含む委任立法案が、この項を除いて、議会のいずれかの院の議事規則の適用上、混合立法⁽²⁰⁾と見なされる場合、当該院において混合立法ではないものとして手続を進める。
- (9) 第8項における「関連する第11条第1項第a号の規則」とは、第12条（選出首長による要請に応じて第11条第1項第a号に基づく規則の制定を検討する義務）に従って制定された第11条第1項第a号に基づく規則をいう。

第19条 この部の運用に関する国務大臣の報告書

- (1) 国務大臣は、各報告期間について、次の各号に掲げる事項を評価する報告書を作成しなければならない。
 - (a) この部に基づいて制定された規則の影響及び有効性
 - (b) その後の報告期間中にこの部に基づいて制定される規則の必要性
- (2) 各報告書は、関係する報告期間の終了後に議会に提出されなければならない。
- (3) 最初の報告期間は、この法律が制定された日から2年間の期間である。
- (4) 最初の報告期間の後、各12か月間が報告期間である。

(20) 混合立法（hybrid instrument）とは、委任立法のうち、特定の者に影響を及ぼすため、両議院での承認を必要とするものをいう。“Hybrid Instruments.” UK Parliament Website <<https://www.parliament.uk/site-information/glossary/hybrid-instruments/>>

第3部 雑則及び一般規定

第20条 軽微かつ派生的な改正

- (1) 附則（軽微かつ派生的な改正）は、〔当該改正に関して〕効力を有する。
- (2) 国務大臣は、規則により、この法律により定められたあらゆる規定から派生する規定を定めることができる。
- (3) この条に基づく規則制定権は、委任立法により行使することができる。
- (4) この条に基づく規則は、この法律より以前に又は同一の会期⁽²¹⁾において制定されたあらゆる立法を改正することができる。
- (5) この条に基づく規則を含む委任立法であって、かつ、一次立法を修正するものは、当該委任立法案が議会に提出され、各院の決議によって承認されない限り、制定することができない。
- (6) この条に基づく規則を含み、かつ、一次立法を改正しない委任立法は、議会のいずれかの院の決議に従って無効になる場合がある。
- (7) この条において、次に掲げる用語の意義は、それぞれのとおりとする。
「改正」は、無効又は取消しを含む。
「一次立法」とは、次の各号に掲げるものをいう。
 - (a) 議会制定法
 - (b) スコットランド議会制定法
 - (c) ウェールズ国民議会の法令
 - (d) 北アイルランドの立法

第21条 施行期日

- (1) この法律は、国務大臣が規則により指定した日に効力を生じる。
- (2) 第1項は、この法律の次の各号に掲げる規定には適用しない（当該規定は、この法律が制定された日に施行する。）。
 - (a) 第20条第2項から第7項まで
 - (b) この条
 - (c) 第22条及び第23条
- (3) この条に基づく規則制定権は、委任立法により行使することができる。
- (4) この条に基づく規則は、次の各号に掲げる事項を定めることができる。
 - (a) 異なる目的又は異なる地域に対する異なる日
 - (b) 経過的、一時的又は例外的な規定

第22条 適用範囲

- (1) 第1部は、イングランド、ウェールズ及びスコットランドに適用する。
- (2) 第2部は、イングランド、ウェールズ、スコットランド及び北アイルランドに適用する。
- (3) 附則による改正は、それが関係する規定と同様の適用範囲を有する。

(21) 会期とは、通常5月頃に始まり、翌年の同時期まで続き、閉会により終了する。濱野雄太「イギリスの議会制度」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』No.1056, 2019.5.28, p.4. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11286064_po_1056.pdf?contentNo=1>

第 23 条 略称

この法律は、2018 年自動運転車及び電気自動車法と引用することができる。

附則 軽微かつ派生的な改正（略）

参考文献

- ・ “Automated and Electric Vehicles Act 2018: Explanatory Notes.” Legislation.gov.uk website <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/pdfs/ukpgaen_20180018_en.pdf>

（あしだ じゅん）