

具体的事故事例分析を通じた自動運転車の交通事故に関する刑事責任の研究

～遠隔型自動運転システムにおける自動運行装置作動中
及び遠隔操作中の事故～

中 川 由 賀

1 はじめに

1-1 本研究全体の説明

2020年からレベル3以上の自動運転車の社会実装が始まる。自動運転車は、技術自体が発展途上にあり、現時点では、実際の事故事例はほとんどない。そこで、著者は、現在、実際の事故事例に代わり、自動運転レベル、環境認識方法、操作方法、責任主体、事故態様等、複数の要素を考慮して具体的事故事例を設定し、その中から、社会実装及び事故発生の可能性に鑑みて検討の必要性の高い事例を選定した上で、刑事責任の問責の可否を検討する研究を進めている。現在、技術が急激な発展段階にあり、法整備が急速に進められている状況にあり、流動的要素の多い現段階において、無才の私が、仮定的事例を設定して分析を加えることにいかばかりの意義があるのかとの疑問を覚えなくもないが、かかる段階にあるからこそ具体的事例を通じた問題点の抽出にいくばくかの意義があると信じ、この研究に取り組んでいる。

1-2 本稿の説明

本稿では、前記研究の一環として、無人自動運転移動サービスのうち遠隔型自動運転システムを利用した無人自動運転サービスにおける自動走行装置作動中及び遠隔操作中の事故事例を設定し、刑事責任を考察する。なぜなら、政府は、レベル4の限定地域での無人自動運転移動サービスの市場化等期待時期を2020年までとしており、無人自動運転移動サービスに関して事故が発生した場合の法的責任の検討は、喫緊の課題と考えるからである。

本稿では、まず、関連概念の定義及び法整備の現状を確認し、次に、設定した事故事例を説明した上で、対比の対象として、従来型自動車の事故事例における刑事責任について確認するとともに、自動運転車の事故事例における民事責任について概説し、その上で、同事例における刑事責任について詳述する。

2 定義及び法整備の現状

2-1 定義

まず、前提として、「遠隔型自動運転システム」及び「無人自動運転移動サービス」の定義を確認しておく。

「官民ITS構想・ロードマップ2019」によると、「J3016においては、自動運転システムについて、当該システムの車両内に使用者（運転者に相当するものを含む。以下同じ。）が存在する自動運転システムと、当該車両外に使用者が存在し、その者の遠隔監視・操作等に基づく自動運転システムに分けられるとしている。このうち、後者の『当該車両外に使用者が存在する自動運転システム』を本構想・ロードマップでは、『遠隔型自動運転システム』とし、この遠隔型自動運転システムを含め、車内に運転者がいない自動運転システムを活用した移動サービスを『無人自動運転移動サービス』と呼ぶこととする。」とされており、自動運転システム作動中の使用者の役割は、表のとおり、レベル0から5まで

あり得る。⁽²⁾

自動運転システム作動中の使用者の役割

	レベル0	レベル1	レベル2	レベル3	レベル4	レベル5
車内使用者 運転者				動的運転タスク 作動継続が困難な 場合への応答準備 ができている 使用者	乗員	
遠隔使用者 遠隔運転者				動的運転タスク 作動継続が困難な 場合への応答準備 ができている 使用者	動作指令者	

遠隔型自動運転システム

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2019」(ただし、著者において本稿との関係における不要部分を一部削除。)

2-2 法整備の現状

次に、無人自動運転移動サービスに関する法整備について、条約及び国内法に関する現状をそれぞれ確認しておく。

2-2-1 条約に関する現状

まず、条約に関する現状について述べる。

「官民ITS構想・ロードマップ2019」は、レベル4の限定地域での無人自動運転移動サービスの市場化等期待時期を2020年までとする一方で、「遠隔型自動運転システム及びレベル4以上の技術については、その市場化等期待時期において、道路交通に関する条約との整合性等が前提となる。また、市場化等期待時期については、今後、海外等における自動運転システムの開発動向を含む国内外の産業・技術動向を踏まえて、見直しをするものとする。⁽³⁾」としている。

道路交通条約の問題に関しては、国際連合欧州経済委員会内陸輸送委員会道路交通安全作業部会 (WP 1) において議論が続けられている。

遠隔型自動運転システムに関しては、公道実証実験については、2016年3月会議において、「自動運転車両の実験について、車両のコントロールが可能な能力を有し、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、現行条約の下で実験が可能」とされている。^{(4) (5)} また、リモートコントロールパーキングに関しては、2017年9月会議において、道路交通条約との整合性が確認されている。⁽⁶⁾ しかし、その他の態様の遠隔型自動運転システムの実用化に関しては、議論が継続中である。⁽⁷⁾

また、レベル4以上の技術については、2018年9月の会議において、「道路交通における高度・完全自動運転車の展開に係る道路交通安全グローバルフォーラム決議」が採択されており、⁽⁸⁾ 「本決議の採択は、レベル4及び5の自動運転車の世界的な展開に向けた前進と考えられ」、⁽⁹⁾ これによってレベル4以上の技術と自動運転システムとの整合性の問題は解決するかに思われた。しかし、同じ会議において、フランスからウィーン道路交通条約についての更なる改正提案がなされており、⁽¹⁰⁾ その背景には、現行の道路交通条約下において許容される範囲についての各国の認識のずれがあり、⁽¹¹⁾ この問題に関する議論もいまだ継続中である。⁽¹²⁾

2-2-2 国内法に関する現状

次に、国内法に関する現状について述べる。

国内法については、2019年5月、自動運転車の実用化のため、道路交通法及び道路運送車両法が改正された。^{(13) (14)}

しかしながら、道路交通法の改正は、レベル3を対象としており、レベル4は、射程外となっている。⁽¹⁵⁾

また、道路運送車両法の改正は、レベル3のみならず、レベル4も法律の射程内にはなっているが、具体的な保安基準は、国土交通省令であ

る「道路運送車両の保安基準」において定められるところ、2020年3月公布予定の保安基準は、レベル3を対象としている。

では、レベル4については、当面、どのような取扱いになるのであろうか。

道路交通法に関しては、政府は、2018年4月の「制度整備大綱」において、「当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする。」⁽¹⁶⁾としている。すなわち、道路交通法第77条の所轄警察署長による道路使用許可を受けるという個別の対応によることとなる。そして、2019年9月改訂の「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」では、「監視・操作者は、実験車両が走行している間、常に実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること」⁽¹⁷⁾が要求されている。

また、道路運送車両法に関しては、制度整備大綱では、「当面の対応」として「現行の保安基準のうち当該サービスの実現において適用する必要のないものについては、現在実証実験の際には活用可能な基準緩和認定制度を事業化の際にも活用可能とするなど、柔軟な措置を講ずることを検討する。」⁽¹⁸⁾としている。すなわち、保安基準55条の地方運輸局長の認定による基準緩和制度という個別の対応によることとなる。そして、地方運輸局長は、2018年3月公表の「遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定に関する基本的考え方」に基づいて認定することになる。⁽¹⁹⁾

また、自動車のサービス事業に関する規制法である道路運送法に関しては、制度整備大綱では、「新たに運転者が車内に不在となる自動運転車で旅客運送を行う場合においても同等の安全性及び利便性が確保されるために必要な措置を検討する。」⁽²⁰⁾としている。そして、これを受けて策定された2019年6月公表の「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイ

ドライン」では、「遠隔監視・操作者の監視等による安全性確保措置を前提とした場合、遠隔監視・操作者は、道路運送法の運転者としての義務を負うことを認識した上で、道路交通法を遵守し、運行の安全の確保に努めることが必要⁽²¹⁾」とされている。

2-2-3 小括

このように、国際的には、遠隔型自動運転システム及びレベル4以上の技術と道路交通条約との整合性が必ずしも明確でない状況の下、それを踏まえて、国内的には、国際的な議論状況に配慮しつつ、当面の措置として、実証実験の枠組を活用し、実質的には、自動運転システム作動中の使用者に、「(実験)車両が走行している間、常に(実験)車両の周囲及び走行する方向の状況や(実験)車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持する⁽²²⁾」というレベル2相当の役割を要求した上で社会実装していこうとされているが現在の状況といえる。

本稿では、このような法整備の現状を前提とした分析に加えるとともに、将来的に技術が更に向上するとともにレベル4に関する国内外の法整備がなされた段階での分析についても付言することとしたい。

3 事例説明

本稿では、自動運転車に関する民事責任の模擬裁判において設定された事例を原案として、以下の事例を設定する⁽²³⁾。

【事例】

1 第1事故

Xバス会社所有の自動運転バスは、夜間、運行を終えて車庫に戻るため、ドライバーも乗客も乗っていない無人の状態で行っていた。遠隔監視操作者A1は、その際、Xバス会社の遠隔監視操作室におい

て、同バスの遠隔監視操作を担当していた。

同バスは、直線道路を低速度で直進していたところ、前方道路上を左方から右方にかけて何か飛び出してくるのを検知し、急停止した。同バスは、その際、猫を追い掛けて走ってきた子供に衝突しており、子供は、これによって頭部擦過傷を負った。

なお、上記事故の際、上記バスのセンサーのうち車両の左前部のカメラの気密性が不十分な状態であり、精度が落ちていたため、カメラメーカー公表値の解像度より低くなっており、通常の運行に支障を来す状態ではなかったものの、事故時に人物と物を区別せず単なる障害物と認識するような状態であった。A 2 は、Xバス会社の整備管理者であるところ、同バスについては、事故当日の日常点検整備も、直近の定期点検整備も、行われていたが、不具合が判明していなかった。

なお、同バスは、最高速度を超える速度で進行しておらず、走行環境条件で決められた速度も遵守しており、事故時には、最高速度や走行環境条件で決められた速度より低速度で走行すべきような特別な事情もなかった。

2 第2事故

遠隔監視操作者A 1は、第1事故の際、急停止直前の状況は見ておらず、バスの停止後、モニターを確認したところ、猫が走り去っていくのが見えたことから、自動運転バスが猫を検知して急停止したものの、特に問題はないと判断し、そのまま再発進の操作を行った。しかし、自動運転バスは、再発進直後に衝撃を検知し、急停止した。同バスは、その際、倒れた状態の子供の足を轢過しており、子供は、これによって右関節部骨折等の傷害を負った。

遠隔監視操作者A 1は、再発進の際、Xバス会社の遠隔監視操作マニュアルに従い、再発進前のモニター確認を行った上で、再発進操作を行っていた。同マニュアルは、同社の担当部署において、同部部长

A 3の下で作成されたものであった。同マニュアルには、自動運転バスが停止した際にはモニターを通じて確認すること、モニターで確認して異常があれば現場に急行の上で確認すること、モニターで確認して異常がなければ遠隔による再発進操作を行うこと等が記載されていた。ただ、当該自動運転バスには、車底部を映すカメラは設置されていなかったため、モニターでは倒れている子供を確認することができなかった。

4 従来型自動車の事例における刑事責任

4-1 事例説明

前記事例の検討に入る前に、対比の対象として、従来型自動車について、類似事例を設定し、ドライバーに対する過失運転致傷罪（自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（以下「自動車運転死傷行為等処罰法」という。）第5条）の成否を検討する。

比較検討のため、以下のような事例を設定する。

【事例】

1 第1事故

従来型バスのドライバーは、夜間、運行を終えて車庫に戻るため、直線道路を低速度で直進していたところ、前方道路上を左方から右方にかけて何か飛び出してくるのを見て、急停止した。停止する直前、自車前部に軽い衝撃を感じた。同バスは、その際、猫を追い掛けて走ってきた子供に衝突しており、子供は、これによって頭部擦過傷を負った。

なお、同バスは、最高速度を超える速度で進行しておらず、事故時には、最高速度より低速度で走行すべきような特別な事情もなかった。

2 第2事故

ドライバーは、第1事故で停止した直後、猫が走り去っていくのを見たことから、猫に当たってしまったものの、たいした衝突ではなかったのだと思い、そのまま再発進した。しかし、再度自車前部に衝撃を感じたため、急停止した。同バスは、その際、倒れた状態の子供の足を轢過しており、子供は、これによって右関節部骨折等の傷害を負った。

4-2 第1事故

まず、直進中に、前方道路上を左方から右方にかけて何かが飛び出してくるのを見て急停止したものの、自車前部を衝突させ、頭部擦過傷を負わせた第1事故について、過失の有無を検討する。

本件事例は、直前横断の事例であり、この場合、子供が横断を開始したことを認識できる時点での車両の走行地点を特定し、その地点から衝突地点までの距離を明らかにした上で、その際の走行速度で走行中に急制動を講じた場合の停止距離を明らかにし、これらを比較することによって、子供が横断を開始したことを認識できる時点での車両の走行地点で急制動を講じた場合に衝突を回避できたかを判断し、結果回避可能性の有無を判断し、前方不注視の過失の有無を決し、過失運転致傷罪の成否を決することになる。なお、一般的に、直前横断の事例において、前方不注視の過失を認定できない場合であっても、例えば、最高速度を大幅に上回る高速度で走行していたというような事情や、夜間の事故において前照灯の照射範囲が狭かったというような事情等、速度調節義務を課すことができるような特段の事情がある場合は、前方不注視と速度超過の過失が併存した過失を認定できるが⁽²⁴⁾、本件事例では、最高速度を超える速度では進行しておらず、最高速度より低速度で走行すべきような特別な事情もなかったことから、そのような過失は問えない。

4-3 第2事故

次に、停止後、猫が走り去っていくのを見たことから、猫に当たってしまったものの、たいした衝突ではなかったのだと思い、そのまま再発進し、倒れた状態の子供の足を轢過してしまい、右関節部骨折等の傷害を負わせた第2事故について、過失の有無を検討する。

再発進時の注意義務の内容について検討する。

一般的に、再発進に当たったの安全確認の内容・程度は、車両の種類・形態、特に、死角の範囲によって異なり、また、停止から再発進までの時間の間隔の長短によっても異なる⁽²⁵⁾。例えば、信号交差点で短時間停止後、青信号に従って再発進するような場合であれば、わざわざ、降車して自車の前方や車底部を確認するまでの必要はなく、前方左右を確認し、信号に確認して発進すれば、安全確認方法としては十分である。これに対し、例えば、長時間駐車後、再発進するような場合、特に、死角の範囲の大きい車両の場合、降車して進行方向における障害物の有無を確認し、場合によっては車底部を確認するなどした上で発進するのが注意義務の内容となる。

また、死角部分となる自車の前方や車底部に人等が存在することを疑うべき特別な事情が存する場合も、降車して進行方向における障害物の有無を確認し、車底部を確認するなどした上で発進するのが注意義務の内容となる⁽²⁶⁾。

本件事例について、これを見るに、ドライバーは、停止直前に自車前部に衝撃を感じており、何かに衝突したことが明らかな状況であったのであるから、このような場合、降車して、衝撃の原因を確認し、運転席からの死角部分となる自車の前方や車底部を確認すべき注意義務があったにもかかわらず、これを怠り、猫が走り去っていくのを見たことから、猫に当たってしまったものの、たいした衝突ではなかったのだと軽信し、漫然と再発進させた過失が認められる可能性が高く、過失運転致傷罪が成立する可能性が高い。

5 自動運転車の事例における民事責任

自動運転車の事例の刑事責任の検討に入る前に、対比の対象として、本件事例の第1事故及び第2事故の原案とした模擬裁判における民事責任に関する検討内容について概説し、刑事責任との相違点を指摘する。

5-1 民事責任の概要

模擬裁判では、第一訴訟として、被害者側が、バス会社及び遠隔監視操作者に対して提起した損害賠償請求訴訟、第二訴訟として、バス会社の加入する保険会社が、保険代位に基づき、自動車メーカー及び瑕疵が存在したと想定される部品を製造した部品メーカーに対して提起した求償訴訟⁽²⁷⁾という2つの裁判が行われた。

まず、第1段階の訴訟として、被害者側から、バス会社及び遠隔監視操作者に対し、自動車損害賠償保障法上の運行供用者責任(同法第3条)に基づいて、損害賠償請求訴訟がなされることが想定される。同責任は、「本文において、自動車の人身事故の損害賠償責任は、無過失責任主義によるということを宣言し、ただし書において、自動車側⁽²⁸⁾に故意・過失の拳証責任を転換させつつ、例外的にその免責を認めて」おり、免責要件は、自己及び運転者が自動車の運転に関し注意を怠らなかったこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことという厳格なものであり、バス会社がこの免責要件を立証することは容易ではない。

バス会社の保険会社から被害者に対する損害賠償がなされた場合、その後、第2段階の訴訟として、バス会社の保険会社が、保険代位に基づき、自動車メーカー及び部品メーカーに対する求償請求訴訟がなされる可能性がある。ただ、同請求は、製造物責任法上の製造物責任(同法第3条)に基づいて行われるところ、同責任は、過失は要件ではないが、欠陥が要件とされている。保険会社は、過失の立証は不要とは言え、欠陥の立証をしなければならず、その立証は必ずしも容易ではない。その

ため、保険会社が訴訟経済等の理由から求償請求を断念することも考えられる。

5-2 刑事責任と民事責任の相違

本件事例において想定される刑事責任と民事責任の大きな相違は、3点である。

第1に、刑事責任の責任主体となる可能性があるのは、個人のみであるの⁽²³⁾に対し、民事責任の責任主体となる可能性があるのは、主に法人である。

第2に、刑事責任は、各個人について最終的な法的責任を問えるかということを検討するのに対し、民事責任は、被害者側から運行供用者への損害賠償請求がなされた後、運行供用者の保険会社から、自動運転車の作成者等への求償請求がなされるという、2段階での請求が想定される。

第3に、事実上の一般論として、刑事責任は、和解がなく、被疑者の処罰の成否に直結するため、過失の有無が徹底的に争われる傾向が強いのに対し、民事責任は、和解があることに加え、金銭的補填の問題であって、保険制度が存在するという違いがあるため、過失の有無の争いが先鋭化することが少ない。

6 自動運転車の事例における刑事責任～第1事故(自動走行装置作動中の事故)

では、本件事例の第1事故、すなわち、自動運転バスの自動走行装置作動中に子供に衝突した事故における刑事責任について検討する。民事責任と異なり、刑事責任では、業務上過失致死傷罪(刑法第211条前段)も、過失運転致傷罪(自動車運転死傷行為等処罰法第5条)も、法人が処罰対象となっておらず、個人のみが対象となっている。以下、遠隔監視操作者、整備管理者、自動運転車作成者の刑事責任について検討する。

なお、本稿では、道路運送車両法等の規制法違反としての刑事責任については、検討の範囲外とする。

6-1 遠隔監視操作者の刑事責任

6-1-1 遠隔監視操作者の位置付け

まず、遠隔監視操作者の刑事責任を検討する前提として、遠隔監視操作者の位置付けを検討する。

2-2-3のとおり、現段階では、国際的には、遠隔型自動運転システムと道路交通条約との整合性が必ずしも明確にはされていない状況の下、国内的には、当面の措置として、遠隔監視操作者に対し、運転者と同等の義務を課した上で社会実装していこうとしている。今後、道路交通条約における遠隔監視操作者の位置付けが明確になった段階で、国内法上、遠隔監視操作者の位置付けが規定又は解釈されていくこととなろう。選択肢としては、遠隔監視操作者は、道路交通法上の「運転者」に含まれるとして、「運転者」に課せられた義務規定を適用し、交通事故時の刑事責任については、自動車運転死傷行為等処罰法を適用する、遠隔監視操作者は、「運転者」には含まれないとして、別途遠隔監視操作者の義務規定を設け、業務上過失致死傷罪を適用する、遠隔監視操作者は、「運転者」には含まれないとして、別途遠隔監視操作者の義務規定を設けるとともに、新たな過失犯の規定を設けるといったことが考えられよう。

遠隔型自動運転システムにおける自動走行装置作動中の遠隔監視操作者の刑事責任は、レベルによって全く異なってくるため、以下、レベル2以下、レベル3、レベル4について、それぞれ検討する。

6-1-2 レベル2以下

前記のとおり、制度整備大綱は、当面の措置として、実証実験の枠組を活用し、実質的には、自動運転システム作動中の使用者に、「(実験)

車両が走行している間、常に(実験)車両の周囲及び走行する方向の状況や(実験)車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持する⁽³⁰⁾というレベル2相当の役割を要求した上で社会実装していこうとしている。

レベル2以下であれば、操縦の主体は、システムではなく、遠隔監視操作者であり、遠隔監視操作者は、システム作動中であっても、従来型自動車の運転者同様、車両が走行している間、常に車両の周囲及び走行する方向の状況や車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持しなければならない。そのため、システム作動中の事故であっても、遠隔監視操作者の刑事責任については、従来型自動車の運転者の刑事責任と同様に考えることとなる。

本件事例においては、子供が横断を開始したことを認識できる時点での車両の走行地点を特定し、その地点から衝突地点までの距離を明らかにした上で、その際の走行速度で走行中に急制動を講じた場合の停止距離を明らかにし、これらを比較することによって、子供が横断を開始したことを認識できる時点での車両の走行地点で急制動を講じた場合に衝突を回避できたかを判断し、結果回避可能性の有無を判断し、前方不注意の過失の有無を決し、過失運転致傷罪の成否を決することになる⁽³¹⁾。なお、4-2のとおり、一般的に、直前横断の事例において、前方不注意の過失を認定できない場合であっても、速度調節義務を課することができるような特段の事情がある場合は、前方不注意と速度超過の過失が併存した過失を認定できるが、本件事例では、最高速度を超える速度では進行しておらず、走行環境条件で決められた速度も遵守しており、最高速度より低速度で走行すべきような特別な事情もなかったことから、そのような過失は問えない。

6-1-3 レベル3

前記のとおり、現在の法整備の状況下では、当面の措置として、実証

実験の枠組を活用し、実質的には遠隔監視操作者にレベル2相当の役割を要求しているが、将来的に技術が向上してレベル3での遠隔型自動運転システムによる運用を可能とする法整備がなされた段階での遠隔監視操作者の刑事責任についても検討する。

遠隔監視操作者に位置付けについては、6-1-1のとおり、現時点では、明確な規定ないし解釈がなく、今後、道路交通条約における遠隔監視操作者の位置付けを踏まえて、国内法上の法整備がなされることとなる。本稿では、仮に、遠隔監視操作者が道路交通法上の「運転者」に含まれるとされた場合を想定し、その場合、交通事故の刑事責任がどのような帰結になるのかを検討してみたい。

まず、改正道路交通法におけるレベル3の運転者の義務内容を確認する。レベル3では、操縦の主体は、基本的にはシステムとなり、作動継続が困難な場合は運転者となる。改正道路交通法第71条の4の2第2項は、レベル3の運転者について、「自動運行装置を備えている自動車の運転者が当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転する場合において、次の各号のいずれかに該当するときは、当該運転者については、第71条第5号の5の規定は、適用しない。」として、下記3要件を満たす場合に携帯電話使用及び画像表示用装置の画像の注視の禁止規定の適用除外を認めており、適用除外の3要件として、整備不良車両に該当しないこと、使用条件を満たしていること、運転者が、前記2号のいずれかに該当しなくなった場合において、直ちに認知・操作できる状態にあることという要件を定めている。この規定にかんがみると、運転者は、システム作動中であっても、整備不良車両に該当する場合、又は、使用条件を満たさなくなった場合、すなわち、国土交通大臣が付する条件(道路運送車両法第41条第2項)を満たさなくなった場合は、直ちに認知・操作することが要求される。

では、このレベル3の運転者の義務規定が遠隔監視操作者にも適用されるとした場合、本件事例における遠隔監視操作者の刑事責任がどうな

るかを検討する。本件事例では、センサーの精度が下落し、保安基準を満たさなくなった時点で、「整備不良車両に該当する場合」に当たり、遠隔監視操作者は、直ちに認知・操作していなければならなかったことになる。このような場合、本来的にはシステムからの警告が望まれ、多くの場合は警告がなされるであろう。ただ、システムからの警告がなく、また、保安基準を満たさなくなっていることを疑わせるような明らかな異常事象もないまま、保安基準を満たさない状態になっているいわゆる Silent Failure の場合もあり得る。このような Silent Failure の場合、遠隔監視操作者が保安基準を満たさなくなっていることを認知し得ないので、結果予見可能性がないとして、過失が否定されると解さざるを得ないということになりそうである。この Silent Failure の問題は、遠隔型自動運転特有の問題ではなく、レベル3 一般の問題であるため、本稿では詳述せず、別稿において⁽³²⁾詳述したい。

レベル3の運転者の義務規定が遠隔監視操作者にも適用されるとした場合、遠隔監視操作者は、「使用条件を満たさなくなった場合」、すなわち、国土交通大臣が付する条件（道路運送車両法第41条第2項）を満たさなくなった場合も、直ちに認知・操作することが要求される。走行環境条件の捉え方には人によって大きな捉え方の違いがあり、「国土交通大臣が付する条件」をどのように規定するかによって、レベル3の運転者や遠隔監視操作者の役割は、大きく異なってくる。この点、2019年12月の「道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案について」⁽³³⁾によると、走行環境条件が満たすべき基準として、「通常予見することができるものであり、かつ、明確なものであること」という基準が要求されている。そうであれば、本件事例の直前横断のようないわゆる機能限界の場合は、走行環境条件ないし「国土交通大臣が付する条件」には該当しないことになるであろう。

6-1-4 レベル4

将来的に技術が向上してレベル4での遠隔型自動運転システムによる運用を可能とする法整備がなされた段階での遠隔監視操作者の刑事責任についても検討する。

レベル4では、限定領域内において、操縦の主体は、システムであり、システムが全ての動的運転タスクを実行するだけでなく、作動継続が困難な場合への応答も実行することとなる。そのため、レベル4では、遠隔監視操作者は、限定領域内において、操縦に関する役割を果たすことは想定されておらず、システムによる運転中の事故について過失責任は問われない。

ただ、もちろん、レベル4の自動運転システムを搭載した自動車であっても、遠隔監視操作者が、走行環境条件外で操縦することや、走行環境条件内であってもあえて自ら操縦をすることは想定されるため、その際の事故の過失責任については、7-1において検討する。

6-2 整備管理者の刑事責任

次に、整備管理者の刑事責任について検討する。

道路運送車両法は、自動車の使用過程において、自動車の使用者に対し、日常点検整備（道路運送車両法第47条の2）及び定期点検整備（同法第48条）を行い、検査（同法第62条等）を行うことを義務付けている。そして、事業用自動車に関しては、自家用自動車より確実に点検を行う必要があるため、日常点検は、1日1回実施する必要がある（道路運送車両法第47条の2第2項）、定期点検は、実施期間の間隔が短く定められ（同法第48条1項1号）、点検項目も多く定められている（自動車点検基準第2条）。車両の点検整備は、自動車の使用者自ら安全確保及び環境保全を図るべきものであるが、自動車の使用者は、一定の要件を満たす場合は、整備管理者を置く必要がある（道路運送車両法第50条）。その場合、整備管理者は、日常点検の実施方法を定める権限、日常点検

の結果に基づき運行の可否を決定する権限、定期点検整備を実施する権限、日常点検及び定期点検等の結果必要な整備を実施する権限等を有する(同法施行規則第32条)。

本件事例においては、第1事故の原因がセンサーの不具合であり、整備管理者について、業務上過失致傷罪(刑法第211条)の成否が問題となる。

事故の原因が自動車の不具合にあった場合の点検整備担当者の刑事責任を検討するに当たっては、「点検整備を行ったが、不具合が判明していなかった場合」、「点検整備を行っており、不具合が判明していたものの、運行した場合」、「点検整備を行っていなかった場合」といった場合分けが想定され、それぞれ問題状況が異なる。本件事例は、「点検整備を行ったが、不具合が判明していなかった場合」であるところ、このような場合、さらに、「1適切な点検整備を行えば、不具合に気付くことができたにもかかわらず、点検整備の方法が不適切なために不具合に気付くことができなかった場合」と、「2適切な点検整備によっても車両の不具合に気付くことが困難な場合」が想定できる。

まず、「1適切な点検整備を行えば、不具合に気付くことができたにもかかわらず、点検整備の方法が不適切なために不具合に気付くことができなかった場合」は、その点に過失責任を認めることが可能であろう。ただ、本件事例では、被害者である子供による直前横断という事情があるため、「結果回避可能性」ないし「不適切な点検整備行為と結果との因果関係」が問題となる。この場合、不具合のないセンサーによって子供が横断を開始したことを検知できる時点での車両の走行地点を特定し、その地点から衝突地点までの距離を明らかにした上で、その際の走行速度で走行中に急制動を講じた場合の停止距離を明らかにし、これらを比較することによって、子供が横断を開始したことを検知できる時点での車両の走行地点で急制動を講じた場合に衝突を回避できたかを判断する必要がある。そして、もし、不具合のないセンサーであったとし

でも衝突を回避できなかったのであれば、その場合は、結果回避可能性ないし因果関係が否定されることとなり、刑事責任を問い得ないことになろう。

次に、「2適切な点検整備によっても車両の不具合に気付くことが困難な場合」について検討する。例えば、本件事例の原案である模擬裁判の事例では、センサーのうち車両の右前部のカメラの気密性が不十分な状態であり、精度が落ちていたため、カメラメーカー公表値の解像度より低くなっており、通常の運行に支障を来す状態ではなかったものの、事故時に人物と物を区別せず単なる障害物と認識するような状態であったところ、気温によって気密性に差異が生じ、点検時にはセンサーの不具合に気付くことが困難だったという設定とされていた。もちろん、このセンサーについての事例設定が技術的に適切か否かは議論の余地があるかもしれないが、一般論として、点検によっても不具合に気付くことが困難である場合は想定される。例えば、点検に関する指摘ではなく、検査に関する指摘であるが、今後、検査において導入される車載式故障診断装置(OBD)による検査において、一定距離を走行すること等、一定の条件を満たさなければ診断できない項目の存在が指摘⁽³⁴⁾されている。このように適切な点検整備によっても車両の不具合に気付くことが困難な場合は、整備管理者に、結果予見可能性を認めるのは難しく、過失責任を認めるのは困難であろう。

6-3 自動運転車作成者の刑事責任

6-3-1 自動運転車の新規検査等

次に、自動運転車作成者等の刑事責任について検討する。

なお、道路運送車両法は、自動車の製作を業とする者等について、「自動車製作者等」という文言を用いているところ、自動運転車については、自動車メーカー自らが自動運転車を製作する場合と、自動車メーカー以外の者が、自動車メーカーの製作した車両に自動運行装置の後付

け等の改造を行う場合とが想定されるため、これら双方を含む概念として便宜的に自動運転車作成者という文言を用いる。

刑事責任の問題に入る前提として、無人自動運転移動サービスにおける車両の新規検査等について確認する。

自動車については、型式認証制度が設けられ、「自動車製作者等が新型の自動車の生産又は販売を行う場合に、予め国土交通大臣へ申請又は届出を行い、保安基準への適合性等について審査を受ける」こととなっている。そして、自動車の型式認証制度には、申請者の利便性や自動車審査業務の適切、かつ、能率的な実施を図るため、「型式指定制度」と「新型届出制度」があり、「型式指定制度」は、同一モデルが大量生産される乗用車に利用され、「新型届出制度」は、仕様が多様な大型トラック、バスに利用されている。⁽³⁵⁾

自動運転車のうち、同一モデルが大量生産される自家用乗用車として販売されるものについては、型式指定制度が利用され、自動車製作者等すなわち自動車メーカー等が申請を行い、保安基準への適合性等について審査を受けることになる。そして、車両の不具合が原因の交通事故については、自動車製作者等、すなわち自動車メーカーの役員及び従業員について、業務上過失致傷罪（刑法第211条）の刑事責任を検討していくことになる。

これに対し、無人自動運転移動サービスにおける車両については、自動運転車作成者が、自動車メーカー等が生産・販売した車両を改造して新規検査を受けるか、又は、新規検査済の車両を改造して構造等変更検査を受けることになるが、作成した車両の特殊な構造等から、その際、いずれの場合も保安基準第55条に基づき、地方運輸局長による基準の緩和がなされる場合も想定される。そして、自動運転車作成者が改造した部分についての不具合が原因の交通事故については、自動運転車作成者について、業務上過失致死傷罪（刑法第211条）の成否が問題となる。

6-3-2 注意義務

業務上過失致死傷罪の成否を検討するに当たっては、自動運転車作成者として課せられている注意義務を怠った過失の有無を判断する。一般的に、「注意義務は、法令・契約・慣習・条理等の様々な根拠から生じる⁽³⁶⁾」とされている。自動運転車の作成者に課せられている注意義務については、法令として、道路運送車両法、その下位規範である保安基準、道路運送車両法施行規則等に加え、これら法令に準じるものとして、自動運転車の安全技術ガイドライン等に鑑み、これを検討することになる。また、自動車に関する標準や同業他社における取扱いについても考慮の一要素となる。

この点、現在の法整備状況においては、以下のような問題がある。2019年5月の道路運送車両法の改正において、自動運行装置が保安基準対象装置に追加され、自動運転車の保安基準は、2020年3月に公布予定である⁽³⁷⁾。そして、2019年4月の制度整備大綱は、無人自動運転移動サービス(レベル4)については、当面の対応として、「現行の保安基準のうち当該サービスの実現において適用する必要のないものについては、現在実証実験の際には活用可能な基準緩和制度を事業化の際にも活用可能とするなど、柔軟な措置を講ずることを検討する。」としており、保安基準第55条に基づき、地方運輸局長による基準の緩和が適用できるよう検討されているところ、基準緩和認定に関しては、国土交通省自動車局技術政策課が2018年に「遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定に関する基本的考え方⁽³⁸⁾」を示しているが、保安基準や保安基準の細目を定める告示のような詳細な基準は設けられておらず、当面は、個別の認定によることになる。そのため、車両の不具合が原因の交通事故時の刑事責任の処罰範囲の予想がつきにくい状況にある。もとより、交通事故時の刑事責任については、実際の事例ごとに個別具体的に判断されるものであり、自動運転車の交通事故時の刑事責任について明確な方向性を見るには判例の蓄積を待つ必要がある。ただ、この点、制度整

備大綱は、「今後、自動運転車を市場化する際には、交通ルール、運送事業に関する法制度等により、運転者、利用者、車内安全要員、遠隔監視・操作者、サービス事業者といった様々な関係主体に期待される役割や義務を明確化していくことが重要である。これらを踏まえ、刑事責任に関する検討を行う。」という方針を示しており、⁽³⁹⁾自動運転車作成者の役割や義務も含めて、関係主体の刑事責任に関する検討を深化させていくことが必要であろう。

6-3-3 責任主体の特定

自動運転車作成者の刑事責任については、責任を負うべき者の特定も問題となる。責任主体の特定のためには、当該組織の職務権限規程、業務分掌規程等の内部規程により各人の権限を明らかにするとともに、活動実態として、作成過程における各人の役割、作成業務の実態等を明らかにし、責任を負うべきものを特定することとなる。また、自動運転車の研究・開発・作成に関し、複数の企業や研究機関が関与している場合は、各組織間の契約内容や、実際の研究・開発・作成における役割等の実態についても調査していく必要がある。

また、本件事例では、カメラメーカーの役員及び従業員の刑事責任も問題になり得る。すなわち、本件事例では、センサーのうち車両の左前部のカメラの気密性が不十分な状態であり、精度が落ちていたため、カメラメーカー公表値の解像度より低くなっており、通常の運行に支障を来す状態ではなかったものの、事故時に人物と物を区別せず単なる障害物と認識するような状態であったという設定であり、カメラメーカーの役員及び従業員についても、業務上過失致死傷罪（刑法第211条）の成否が問題となり得る。この場合、自動車作成者の刑事責任との関係で過失の競合の問題が生じる。

6-3-4 結果回避可能性ないし因果関係

本件事例では、被害者である子供による直前横断という事情があるため、結果回避可能性ないし「自動運転車作成者の行為と結果との因果関係」が問題となる。この点については、6-2で整備管理者の刑事責任において論じたのと同様、不具合のないセンサーであったとしたら衝突を回避できたか否かの検討をし、結果回避可能性ないし因果関係の有無を判断することが必要である。

7 自動運転車の事故事例における刑事責任～第2事故(遠隔監視操作中の事故)

次に、第2事故、すなわち、自動運転バスの停止後、遠隔監視操作者が、モニターを確認し、再発進の操作を行ったところ、倒れた状態の子供の足を轢過した事故について、遠隔監視操作者、管理者・監督者、自動運転車作成者の刑事責任について検討する。なお、本稿では、道路運送車両法等の規制法違反としての刑事責任については、検討の範囲外とする。

7-1 遠隔監視操作者の刑事責任

まず、再発進操作を行った遠隔監視操作者の刑事責任について検討する。

6-1-1-1で述べたとおり、遠隔監視操作者の刑事責任に関する適用条文は、今後、道路交通条約における遠隔監視操作者の位置付けを踏まえて、国内法上遠隔監視操作者の位置付けをどのように規定ないし解釈するかによって決まってくる。

レベル2以下の自動運転システムを搭載した自動車であれば、操縦の主体は、システムではなく、遠隔監視操作者である。また、レベル3以上の自動運転システムを搭載した自動車であっても、遠隔監視操作者が、走行環境条件内で操縦することや、走行環境条件内であってもあえて自

ら操縦をすることは想定され、その場合、操縦の主体は、遠隔監視操作者である。そのため、遠隔監視操作者は、従来型自動車の運転者同様、常に車両の周囲及び走行する方向の状況や車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持しなければならない。再発進に当たっての安全確認の内容・程度は、従来型自動車の運転者に要求されるものと同内容・同程度と考えることになる。

本件事例について、これを見るに、4-3で検討したとおり、本件類似の従来型自動車の事故事例においては、ドライバーは、停止直前に自車前部に衝撃を感じており、何かに衝突したことが明らかな状態であったのであるから、降車して、衝撃の原因を確認し、運転席からの死角部分となる自車の前方や車底部を確認すべき注意義務があったにもかかわらず、これを怠ったとして、過失運転致傷罪に問われる。このことに鑑みると、本件事例においては、遠隔監視操作者は、車底部を映すカメラが設置されていなかったのであれば、現場に急行するなどして、モニターでは死角部分となる自車の前方や車底部を確認すべき注意義務があり、にもかかわらず、これを怠ったとして過失責任を問われる可能性がある。

ただ、この点については、本件事例に関する民事責任に関する模擬裁判において、当該遠隔監視操作者は、遠隔操作マニュアルに従い、モニター確認を行った上で、再発進操作を行っており、過失責任を問うのは酷である、事業主体の管理者は、車底部を映すカメラの設置や臨場体制の充実や乗務員の配置といった安全体制を整備しておくべきだったのであり、このような物的設備・人的体制の整備を怠っていた管理者に問責すべきである、経済的負担に鑑みると、車底部へのカメラの設置や現場への臨場までの対応を行うのは、現実的ではないなどの理由から、否定的な意見も強く主張された。

7-2 管理者・監督者の刑事責任

次に、管理者・監督者の刑事責任について検討する。

従来型自動車の事例において、ドライバーが停止後に車底部の確認をしないまま再発進して過失運転致傷罪を犯した場合に、運行管理者等が当該事故に関して管理・監督過失があったとして過失責任を問われることは想定し難い。

これに対し、自動運転車の事例では、遠隔監視操作マニュアルが設けられ、同マニュアルには、自動運転バスが停止した際にはモニターを通じて確認すること、モニターで確認して異常があれば現場に急行の上で確認すること、モニターで確認して異常がなければ遠隔による再発進操作を行うこと等が記載されていたものの、当該自動運転バスには、車底部を映すカメラは設置されておらず、乗務員も配置されていなかった。そのために、遠隔監視操作者は、モニターを確認したのみで再発進操作を行ったという事情がある。そこで、この点について、いわゆる管理・監督過失、すなわち、「物的設備・人的体制を整備すべき立場にある者の過失、あるいは被監督者に過誤がないように監督すべき立場にある監督者の過失」⁽⁴⁰⁾が問題となる。

管理・監督過失については、学説上、否定的な意見も主張されているが、司法実務においては、火災事故等の事案において、管理者・監督者に対する業務上過失致死傷罪が認められてきている⁽⁴¹⁾。

管理監督過失については、注意義務の有無・内容を検討するために、あるべき安全体制がどのようなものであったかを検討する必要がある。その場合、関係法令を調査するとともに、同業他社においてどのような安全体制がとられていたかという実態を調査する必要がある⁽⁴²⁾。本件事例については、現時点では、関係法令に準じるものとして、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」⁽⁴³⁾、「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」⁽⁴⁴⁾等や、同業他社において、車底部を映すカメラが

設置されているか、カメラが設置されていない場合に乗務員が配置されているか、現場への急行がどのような場合になされているか、遠隔監視操作マニュアルにおいて確認方法が指示されているかなどを調査することとなる。

また、管理監督過失については、責任を負うべき主体の特定が問題となるところ、その特定のためには、職務権限規程や、業務分掌規定等の内部規程に加えて、活動実態を明らかにする必要がある⁽⁴⁵⁾。本件事例については、当該事業者の内部規程のほか、遠隔監視操作マニュアル作成の作成等を含む安全体制の構築の過程における各人の役割、遠隔監視操作業務の管理監督の実態等を調査し、責任を負うべき主体を特定することになる。なお、本件事例の設定に当たっては、法的関係の複雑化を避けるため、車両運行事業者と遠隔操作監視事業者を同一主体としたが、将来的には、無人自動運転移動サービスにおいて、車両運行事業者と遠隔操作監視事業者が同一主体ではない形でのサービスの運用の可能性もあり、その場合、責任を負うべき者の解明が複雑化するであろう。

7-3 自動運転車作成者の刑事責任

次に、自動運転車作成者の刑事責任について検討する。

本件事例に関する民事責任に関する模擬裁判においては、自動運転車製作者が車底部を映すカメラを設置していなかったことが欠陥に当たり、製造物責任を認めるべきである旨の主張もなされた。

しかしながら、この点については、車底部を映すカメラを設置していなかったとしても、バス会社において、車底部を確認する必要が生じた際に備えて、乗務員を配置したり、現場への急行体制を整備したりしていれば、本件事故は回避できたと考えられ、車底部を映すカメラを設置していなかった行為と結果との間の因果関係が認められず、自動運転車作成者の過失責任を問うのは難しいであろう。

ただ、実際の事業化においては、自動運転車作成者は、単に自動運転

車の作成を行うだけでなく、サービス全体の安全体制の整備にも深く関わることが想定されるため、その点に於いての過失責任を問われることは十分考えられるであろう。

8 おわりに

以上検討してきたように、自動運転移動サービスにおける事故の刑事責任は、複数の責任主体の刑事責任が問題となり、従来型自動車の事故に比して、事実認定及び法的評価ともに複雑となる。

従来型自動車の事故は、運転者の不注意によって事故の結果が生じることがほとんどであったのに対し、自動運転移動サービスにおける事故は、様々な関係者が組織的な営業の一環として行った活動が複雑に絡み合っただけで事故の結果が生じるようになる。この傾向は、今後、Maas (Mobility as a service。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスも含め、一括して提供するサービス⁽⁴⁶⁾) が普及・拡大するとともに、自動運転の社会実装が進む中で、次第に顕著になっていくことが想定される。

このような自動運転移動サービスの実態にかんがみると、交通事故時の責任は、民事責任のように組織的責任を追及していくのが実態に即していると思われる。しかしながら、現在の刑事責任に関する理論は、個々の行為者に対する個人責任を基本原理としており、刑事責任の追及においては、個々の行為者に対して個人的責任を追及していかなければならない。このような企業犯罪・企業事故における刑事責任のあり方の難しさは、これまでも、長年にわたって議論が繰り返されてきた問題である。⁽⁴⁷⁾⁽⁴⁸⁾⁽⁴⁹⁾⁽⁵⁰⁾

この点、2018年12月警察庁技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書(道路交通法の在り方関係)」では、自動運転中の道路交通法違反に関する「論点に係る主な議論」の一環として、「自動運転車の開発側の責任が問われることもあり得る。しかし、複雑な自

動運転車の開発において、組織の指示や任務分担に則って行った個々の開発の担当者だけに責任を負わせることが適当なのか疑問である。むしろ、このような自動運転車の特性を踏まえ、実用化に際しては、法人の刑事責任を問うことができないかも含め検討が必要であろう。」という指摘があったことに言及している。

この問題は、100年に一度と言われる自動車の変革期における道路交通の自動化やサービス化といった変化に伴い、さらには、道路交通分野に限らない様々な分野におけるAI及びIoT等の技術の発展に伴い、今後、改めて議論の俎上に載せていくべき問題であると思料する。

本研究は、JSPS 科研費 JP19K01355、JSPS 科研費 JP15H05716 の助成を受けたものである⁽⁵¹⁾。

[注]

- (1) 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2019」, p.23, 2019年
- (2) 同上, p.13-14
- (3) 同上, p.23
- (4) みずほ情報総研株式会社「平成28年警察庁委託事業 自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書」, p.84, 2017年
- (5) ECE/TRANS/WP.1/153
- (6) ECE/TRANS/WP.1/159
- (7) ECE/TRANS/WP.1/169
- (8) ECE/TRANS/WP.1/165
- (9) 警察庁「平成30年度警察庁委託調査研究 技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書 (新技術・新サービス関係)」, p.50, 2019年3月
- (10) ECE/TRANS/WP.1/165
- (11) ECE/TRANS/WP.1/167
- (12) ECE/TRANS/WP.1/169
- (13) <https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/198/meisai/m198080198041.htm>
- (14) <https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/198/meisai>

/m198080198039.htm

- (15) 警察庁「道路交通法改正試案」, 2018年
- (16) 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「自動運転に係る制度整備大綱」, p.17, 2019年
- (17) 警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」改訂, 2019年
- (18) 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「自動運転に係る制度整備大綱」, p.15-16, 2019年
- (19) 国土交通省自動車局技術政策課「遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定に関する基本的考え方」, 2018年
- (20) 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「自動運転に係る制度整備大綱」, p.20-21, 2019年
- (21) 国土交通省自動車局「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」, p.4, 2019年
- (22) 警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」改訂, 2019年。括弧は、著者による加筆。
- (23) 同事例は、明治大学自動運転・法的インフラ研究会による民事模擬裁判において設定された事例を原案として使用させていただいた。本稿における同事例の使用を快諾して下さった明治大学自動運転社会総合研究所自動運転・法的インフラ研究会関係者の方々に感謝申し上げたい。中山幸二「自動運転の事故責任と模擬裁判の試み」『自動運転と社会変革 法と保険』p.29-31, 2019年。吉田直可「自動運転車の社会的意義と社会実装時のルールについて」『自動運転と社会変革 法と保険』p.218-223, 2019年。
- (24) 互敦史「基礎から分かる交通事故捜査と過失の認定」二訂版, p.229-230, 2017年
- (25) 清水勇男ほか「新・交通事故捜査の基礎と要点」, p.199-203, 2014年
- (26) 名古屋高裁昭和37年5月8日
- (27) 中山幸二「自動運転の事故責任と模擬裁判の試み」『自動運転と社会変革 法と保険』, p.29-31, 2019年。吉田直可「自動運転車の社会的意義と社会実装時のルールについて」『自動運転と社会変革 法と保険』, p.218-223, 2019年
- (28) 国土交通省自動車局保証制度参事官室「逐条解説自動車損害賠償保障法」, p.60, 2012年
- (29) なお、道路運送車両法違反としての刑事責任については、法人も処罰対象とされているが、本稿では、道路運送車両法違反としての刑事責任につ

いては、検討の対象外とする。

- (30) 警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」改訂, 2019年。括弧は、著者による加筆。
- (31) この点、遠隔自動運転システムの場合、通信タイムラグがあるため、停止に要する距離が従来型自動車の場合より長くなる。2018年3月公表の「遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定に関する基本的な考え方」では、遠隔監視操作者の停止に要する距離について、「車両前方等の視界の映像が撮影されてから遠隔運転者席のディスプレイ上に表示されるまでの時間及び遠隔運転者席における制動装置の操作装置を操作してから車両における制動装置が作動するまでの時間に実験時の速度を乗じた値(空走距離)+「当該速度から制動装置を作動させた際に車両が停止するまでの距離(制動距離)」としている。過失認定においても、停止距離は上記のとおり考えるべきであろう。
- (32) 「道路交通法及び道路運送車両法の改正を踏まえたレベル3自動運転車の操作引継ぎ時の交通事故の運転者の刑事責任に関する考察」『中京ロイヤー』vol. 32, 2020年(掲載予定)
- (33) 国土交通省自動車局「道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案について」, p. 4, 2019年
- (34) 車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方について(最終報告書)」p.23, 2019年
- (35) https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/09/091130_3/01.pdf
- (36) 幕田英雄「捜査実例中心刑法総論解説」第2版, p.218, 2015年
- (37) 国土交通省自動車局「道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示案について」, p. 4, 2019年
- (38) 国土交通省自動車局技術政策課「遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定に関する基本的な考え方」, 2018年
- (39) 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「自動運転に係る制度整備大綱」, p.19, 2019年
- (40) 幕田英雄「捜査実例中心刑法総論解説」第2版, p.282, 2015年
- (41) 大塚仁ほか「大コンメンタール刑法」第3巻第3版, p.367-379, 2015年
- (42) 幕田英雄「捜査実例中心刑法総論解説」第2版, p.288, 2015年
- (43) 警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」改訂, 2019

年

- (44) 国土交通省自動車局「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」, 2019年
- (45) 幕田英雄「捜査実例中心刑法総論解説」第2版, p.281, 2015年
- (46) 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2019」, p.7, 2019年
- (47) 川崎友巳「企業の刑事責任」, p.11-16, 2004年
- (48) 樋口亮介「法人処罰と刑法理論」, p.1-31, 2009年
- (49) 飯田英男「法人処罰に関する立法上の問題点」『ジュリスト』No.672, p.81-89, 1978年
- (50) 宇津呂英雄「法人処罰のあり方」『現代刑罰法体系1 現代社会における刑罰の理論』p.181-232, 1984年
- (51) 本稿は、自動運転の社会実装に伴う法律問題を考えるシンポジウム(2020年2月10日、於・名古屋大学)における発表を詳細化し、加筆・修正等を施したものである。