

自動運転導入後の交通事故の法的責任の変容 ～刑事責任と民事責任のあり方の違い～

中京大学法科大学院教授, 弁護士, 元検事

中 川 由 賀

1 はじめに

自動車の自動運転（以下「自動運転」という。）の導入に伴い、交通事故の法的責任については、法律の改正及び解釈の変容が必須となる。過失責任の原則に関し、刑事上の責任と民事上の責任とでは法的責任のあり方についての議論の枠組みが異なってくる。刑事上の責任については、過失責任を基本原則としてこれを維持し、法律の改正及び解釈の変容は、その枠内において行うべきである。これに対し、民事上の責任については、過失責任を基礎としつつも、過失を前提としない法的責任、さらに、法的責任を前提としない補償制度の導入を視野に入れて議論を進めるべきである。

以下では、自動運転のレベルについて確認し、道路交通条約及び道路交通に関する法規について概観した後、自動運転の導入に伴う法的責任の変容における刑事上の責任と民事上の責任の議論の枠組みを論じ、運転者の義務のあり方の一例とそれを前提とした帰結を基に検討することにより議論すべき問題点を整理する。

2 自動運転のレベル

自動運転に関する法的責任の検討の前提として、自動運転のレベルについて確認する。自動運転の段階に関しては、各国及び各団体から様々な定義が提案されている。国連経済委員会（以下「UNECE」という。）の自動車基準調和世界フォーラム（以下「WP29」という。）の下部組織である自動運転分科会（以下「ITS/AD」という。）は、自動運転技術の国際基準策定のための活動を行っているところ、SAEの定義に基づいて議論を行っている¹。そこで、本稿では、SAE（米国自動車技術会）の定義を引用する（図1）^{2,3(1)}。

3 道路交通条約

自動運転に関する法的責任の検討の前提として、道路交通条約について、現行の規定を確認し、改正に関する現状、更なる改正に向けた動き及び新たな解釈上の合意について概観する。

3-1 現行の規定

自動運転に係る国際的合意には、法的許容性及び法的責任に係る道路交通条約と、自動

図1 自動運転のレベル (SAE)

レベル	名称	定義	操舵及び 加減速	運転環境の 監視	万が一の 対応	システム の作動域	NHTSA レベル
運転者が運転環境を監視							
0	自動運転なし	警報や介入のシステムによる支援があっても、運転者が全ての状況下で運転タスクを行う。	運転者	運転者	運転者	—	0
1	運転支援	運転環境情報を用いて、操舵又は加減速の運転支援を行う。運転者がその他の運転タスクを行う。	運転者 システム	運転者	運転者	部分的	1
2	部分自動運転	運転環境情報を用いて、操舵及び加減速の運転支援を行う。運転者がその他の運転タスクを行う。	システム	運転者	運転者	部分的	2
自動運転システムが運転環境を監視							
3	条件付き自動運転	自動運転システムが全ての運転タスクを行う。システムが介入を要求した際には運転者が適切に対応する。	システム	システム	運転者	部分的	3
4	高度な自動運転	システムが介入を要求した際に運転者が適切に対応しない場合でも自動運転システムが全ての運転タスクを行う。	システム	システム	システム	部分的	3/4
5	完全自動運転	全ての道路及び環境条件において、自動運転システムが全ての運転タスクを行う。	システム	システム	システム	全域	

車の国際基準に関する協定がある。本稿のテーマである交通事故の法的責任に直接に関係してくるのは、前者の道路交通条約である。道路交通条約には、1949年ジュネーブ道路交通条約（以下「ジュネーブ条約」という。）⁴及び1968年ウィーン道路交通条約（以下「ウィーン条約」という。）⁵がある。日本は、ジュネーブ条約は批准しているが、ウィーン条約は批准していない。⁽²⁾

ジュネーブ条約は、運転者の存在を前提とし（第8条第1項）、運転者に車両の制御の義務を課している（第8条第5項、第10条）。なお、ウィーン条約にも同趣旨の規定がある。上記規定を前提として、ジュネーブ条約及びウィーン条約の下では、レベル2以下の自動運転は許容されるが、レベル3以上の自動運転は原則として許容されないとされてきた。⁶

3-2 改正に関する現状

道路交通条約の改正に関する議論は、UN-ECEの道路交通安全作業部会（以下「WP1」という。）において進められている。道路交通条約のうち日本が批准しているジュネーブ条約に関しては、2015年3月に自動運転に関する改正案が採択された。同改正案は、車両の運転方法に影響を及ぼすシステムが国際基準に適合している場合又は運転者による制御若しくは電源切断が可能な場合は、同システムは、第8条第5項及び第10条に適合するものとみなす旨の規定（第8条第6項）を追加するものである。⁷なお、ウィーン条約についても、ジュネーブ条約の改正案採択に先立ち、2014年3月に同趣旨の改正案が採択されている。⁸

上記改正案の採択により、ジュネーブ条約及びウィーン条約の下でも、一定の条件を満たせば、レベル3以上の自動運転であっても許容されることとなる。ただ、上記改正案は、運転者によるシステムのコントロールが可能であることを必要としており、完全自動運転は許容していない。

3-3 更なる改正に向けた動き

WP1は、前記の通りの改正案の採択に加え、将来的に完全自動運転が技術的に可能になることが現実味を帯びてきた状況に伴い、完全自動運転を視野に入れ、道路条約改正に向けた議論を進めている。

ベルギー及びスウェーデンは、2015年10月に行われたWP1の会議において、完全自動運転も視野に入れた提案を行っている。同提案は、自動運転の段階に応じた運転者の役割について言及し、道路交通条約第8条の更なる改正案についても述べている。⁹

ベルギー及びスウェーデンによる前記改正案は、現段階における準備的なものであるが、WP1は、2015年10月の会議において、自動運転に関する問題の検討のための専門家会議の設置を決め、同専門家会議は、ベルギー及びスウェーデンの前記改正案を基礎として、更なる議論を進めている。

3-4 新たな解釈上の合意

WP1は、前記のとおり改正案の採択及び更なる改正に向けた動きに加え、2016年3月から4月にかけて行われた会議において、ジュネーブ条約及びウィーン条約の解釈に関し、画期的な合意を行った。すなわち、WP1は、自動運転の公道実証実験に関し、自動車を制御する運転者は、自動車内にいるか否かを問わないこととし、このような理解は、道路交通条約の改正は要さず、現行の道路交通条約の解釈上可能であることを確認した。¹⁰つまり、この合意により、現行の道路交通条約の下でも、遠隔操作による公道実証実験が可能であることが確認された。

このように、WP1は、昨今の自動運転の技術開発の急速な発展に伴い、自動運転を漸次容認する方向で動いている。

4 道路交通に関する法規

自動運転に関する法的責任の検討の前提として、道路交通に関する国内法規について、現行の規定を概観する。道路交通に関する国内法規は、交通事故の法的責任に関する法律と、道路交通に関する法規制に大別される。¹¹

4-1 交通事故の法的責任に関する法律

交通事故が発生した際の法的責任としては、刑事上の責任、民事上の責任及び行政上の責任がある。

4-1-1 刑事上の責任

交通事故を起こし、他人の生命・身体を侵害した者は、刑事上の責任、すなわち、犯罪を犯した者に科される刑罰を受ける。

交通事故の刑事上の責任については、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「自動車運転行為処罰法」という。）に規定されている。同法は、全6条の法律であり、第1条に定義規定、第2条及び第3条に故意に危険な自動車の運転行為を行った結果人を死傷させ

た者を罰する危険運転致死傷罪、第4条にいわゆる逃げ得防止のための発覚免脱罪、第5条に過失犯である過失運転致死傷罪、第6条に無免許運転で交通事故を起こした場合の加重規定を定めている。¹²

これに対し、交通事故が自動車の欠陥等を原因として発生した場合、理論上は、製造者等に対して業務上過失致死傷罪（刑法第211条）の適用による刑事上の責任を問うことも考え得る。しかし、実際には、法適用上又は事実認定上、刑事上の責任を問い得るのは極めて特殊な事案に限られる。

4-1-2 民事上の責任

交通事故を起こし、他人の生命・身体を侵害した者は、民事上の責任を問われる。交通事故における民事上の責任とは、加害者が被害者の生命・身体又は財産を侵害した場合に、これによって生じた損害を、被害者に対して賠償する責任である。その法的根拠は、不法行為責任である。

自動車に関係する交通事故における民事上の責任は、事案に応じて4種類の法律の適用がある。⁽³⁾すなわち、自動車の運行が原因の交通事故については、運転者等に対し、民法709条（一般不法行為）及び同法715条（使用者責任）が適用される。また、自動車の運行が原因の交通事故のうち人的損害に関しては、主として自動車損害賠償保障法（以下「自賠責法」という。）が適用される。また、自動車の欠陥が原因の交通事故については、製造物責任法が適用される。さらに、道路等の瑕疵が原因の交通事故については、国家賠償法第2条（営造物責任）が適用される。

そして、運転者等の責任について履行を確保するため、自賠責法による強制保険及び国の自動車損害賠償保障事業と、任意保険の制度が設けられている。

4-1-3 行政上の責任

交通事故を起こした者は、道路交通法違反をしている場合がほとんどである。道路交通法違反した者は、行政上の責任、すなわち、社会秩序の維持を害する行為をした場合に課される行政上の不利益として、免許の取消し、停止等の行政処分を受ける（道路交通法第103条以下）。

4-2 道路交通に関する法規制

道路交通に関する法規制として、道路交通法、道路運送車両法及び道路法がある。

4-2-1 道路交通法

道路交通法は、いわゆる交通ルールについて定めた法律である。同法は、自動車等の交通方法を定めるとともに、運転者等の義務を規定し、運転免許について定めている。

同法には、運転者の義務として様々な具体的義務が規定されており、加えて、同法各条に規定される具体的義務規定の補充規定として、安全運転義務が規定されている（道路交通法第70条）。¹³道路交通法の規定に違反した場合、刑事上の責任として道路交通法違反による処罰に問われ得るとともに、行政上の責任として免許の取消し、停止等の行政処分を問われ得る。

さらに、道路交通法に規定された運転者の義務は、交通事故の場合の法的責任に関して、刑事上の責任としての自動車運転行為処罰法違反による処罰及び民事上の責任としての損害賠償責任の解釈の前提となる。したがって、自動運転導入に伴い、道路交通法における運転者の義務の内容をどのように改正するかは、交通事故における法的責任にも影響するものとして極めて重要な意味を有する。

4-2-2 道路運送車両法

道路運送車両法は、自動車に関して定めた法律である。同法は、自動車の登録等について定めるほか、保安基準、点検及び整備並びに検査等について規定している。同法の保安基準並びに同法の下位規範である道路運送車両の保安基準は、自動運転の技術開発に対する規制として重大な意味を有することはいうまでもない。さらに、保安基準は、自動車の欠陥が原因で交通事故が起きた場合、製造物責任の検討に関係してくる。

4-2-3 道路法

道路法は、道路に関して定めた法律である。同法は、道路に関し、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等について規定している。

道路法は、道路等の瑕疵が原因で交通事故が起きた場合、国家賠償責任の検討に関係してくる。

5 自動運転の導入に伴う法的責任の変容～刑事上の責任と民事上の責任の違い

5-1 自動運転の導入に伴う法的責任の変容の議論の枠組み

自動運転の導入に伴い、交通事故の法的責任については、法律の改正及び解釈の変容が必須となるところ、過失責任の原則に関し、刑事上の責任と民事上の責任とでは法的責任のあり方についての議論の枠組みは異なってくる。

過失責任の原則は、法的責任を問うための要件として過失を必要とすることであり、近代の法制の基本的な原理である。

刑事上の責任については、過失責任を基本原則としてこれを維持し、法律の改正及び解釈の変容は、その枠内において行うべきである。

これに対し、民事上の責任については、過失責任を基礎としつつも、過失を前提としない法的責任、さらに、法的責任を前提としない補償制度の導入¹⁴を視野に入れて議論を進めるべきである。

5-2 刑事上の責任と民事上の責任とで議論の枠組みが異なる理由

自動運転の導入に伴う交通事故の法的責任の議論の枠組みが、刑事上の責任と民事上の責任とで大きく異なってくるのは、以下の理由からである。

5-2-1 責任の性格の違い

刑事上の責任は、社会秩序維持のために、国が犯罪を犯した者に制裁として刑罰を科すことであるのに対し、民事上の責任は、被害者の救済のために、発生した損害を経済的に補填することである。前者は、加害者に対する制裁であって、加害者の故意及び過失という主観的要件と切り離して考え難い。これに対し、後者は、被害者の受けた被害をどのように補填するかということであって、加害者の故意及び過失という主観的要件よりも、被害者の権利の侵害という客観的要件に重きを置いて考えることを許容する素地がある。

5-2-2 現行規定の違い

刑事上の責任については、現行規定も過失責任の原則を貫いているのに対し、民事上の責任については、過失責任を基礎としつつも、道路交通を取り巻く状況の変化に伴って、法的責任が変容してきた経緯があり、現行規定も、交通事故の法的責任において、過失責任の原則は貫かれていない。

すなわち、刑事一般法である刑法は、故意犯の処罰を原則とし、例外的に法律に特別の規定がある場合に過失犯を処罰することとしている（刑法第38条第1項）。交通事故の刑事上の責任について定めた自動車運転行為処罰法は、危険運転過失致死傷罪（同法第2条及び第3条）については危険な運転行為についての故意を、過失運転致死傷罪（同法第5条）については過失を要件としている。刑事上の責任は、交通事故の刑事上の責任に限らず、故意又は過失を処罰の要件としている。そして、「無罪推定」の法理が刑事裁判の原理とされ、立証責任は、訴追側の検察官にある。

これに対し、民事一般法である民法は、法的責任に関する基本原則に基づき、故意責任又は過失責任を原則としている（民法第709条）が、特別法である自賠責法、製造物責任法及び国家賠償法は、交通事故の民事責任について、過失責任の原則に修正を加えている。

すなわち、自賠責法は、自動車の運行によって人の生命又は身体に被害者が生じた場合における損害賠償責任について定めた特別法であるところ、民法上の不法行為責任に主に3つの大きな修正を加え、被害者保護を図っている。すなわち、第1に、自賠責法は、被害者が過失を立証しなくても不法行為責任を一応認めることとした上で、加害者が無過失を含む免責3要件を立証すれば不法行為責任を免れることとし、加害者に対して無過失責任に近い責任を負わせている（自賠責法第3条）。第2に、責任を負うべき主体を「運転者」から「運行供用者」に拡大している（自賠責法第3条）。第3に、履行の確保に関し、加害者の財産のみを対象とするのではなく、強制保険及び国の自動車損害賠償保障事業によって履行を確保している（自賠責法第3章及び第4章）。自賠責法が無過失責任に近い責任を認める正当化根拠は、危険責任⁽⁴⁾及び報償責任⁽⁵⁾という考え方である¹⁵。

また、製造物責任法は、製造物の欠陥により人の生命、身体又は財産に被害が生じた場合における製造物業者等の損害賠償責任について定めた特別法であるところ、欠陥があれば、過失がなくとも、不法行為責任を認めることとし（製造物責任法第3条）、ただ、加害者が免責事由（開発危険の抗弁又は設計指示の抗弁）を立証すれば不法行為責任を免れることとした（製造物責任法第4条）。製造物責任法が過失責任の代わりに欠陥責任を認める正当化根拠は、危険責任、報償責任及び信頼責任⁽⁶⁾という考え方である¹⁶。

また、国家賠償法は、国又は公共団体の損害賠償責任について定めた法律であり、道路等の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために被害者に損害が生じた場合、国又は公共団体が賠償責任を負うところ、過失がなくとも不法行為責任を認め、国及び公共団体に無過失責任を負わせている（国家賠償法第2条）。国家賠償法第2条が営造物責任について無過失責任を認める正当化根拠は、危険責任の考え方である¹⁷。

このように、民事上の責任については、過失責任を基礎としつつも、道路交通を取り巻く状況の変化に伴って、法的責任が変容してきた経緯があり、現行規定も、交通事故の法的責任において、過失責任の原則は貫かれていない。したがって、民事上の責任については、今後も、自動運転の技術の発展及びそれに伴う社会的要請の変化に伴い、過失を前提としない法的責任、さらに、法的責任を前提としない補償制度の導入を視野に入れた議論を進めていくことはその流れの延長にあるともいえよう。

5-2-3 自動運転の導入に伴う利益が帰する主体

近代から現代にかけて自動車が導入されて道路交通が発達していく過程において、民事上の責任に関し、自賠責法が無過失責任に近い責任を認めたのは、道路交通の発展に伴い、自動車によって産業経済が発展する一方で、不可避免的に自動車事故が発生し、自動車の使用について利益の帰する主体と損害を被る主体が分離するという社会的不公平が生じたため、それを解決すべき社会的要請が生じ、これに応える必要があったためである。¹⁸

では、将来的に自動運転が導入されることによる利益はどのようなものであり、その利益が帰する主体は誰であろうか。まず、運転者及びその同乗者は、移動の便の向上という利益を享受することになることはいうまでもない。また、自動車産業界は、自動運転車に関する大きな経済的利益を享受することになる。加えて、自動運転の導入に伴い、様々な社会的利益が生じることが期待されている。すなわち、現在、道路交通社会は、交通事故、交通渋滞及び環境問題という問題を抱えているところ、自動運転の導入に伴い、交通事故が減少し、交通渋滞が緩和され、環境問題も減少されることが期待される。加えて、道路交通社会の問題のみならず、高齢者及び過疎地の移動手段の確保及び物流業界等での運転者の不足という社会問題の解決が期待される。そして、世界的な産業競争力の向上を達成するため、国家的戦略として自動運転の導入に向けた取組みが進められている。¹⁹

このように、自動運転の導入は、個々人の移動の便の向上に留まらず、自動車産業界の経済的利益を生み、更には、巨大な社会的利益を生むことになる。一方で、自動運転車によって交通事故が発生した場合、その被害者が局所的に甚大な損害を被ることになる。このように、自動車の発達によって生じた利益の帰する主体と損害を被る主体が分離するという社会的不公平は、自動運転の導入により、さらに大きくなり、これを解決すべき社会的要請は、大きくなる。したがって、このような自動運転の導入に伴う利益とその帰する主体にかんがみると、自動運転の交通事故の民事責任については、過失を前提としない法的責任、さらに、法的責任を前提としない補償制度の導入を視野に入れた議論を進めていくべきである。

6 自動運転の導入に伴う法的責任の変容～具体的検討

では、自動運転の導入に伴う交通事故の法的責任の変容において、刑事上の責任及び民事上の責任について、具体的にどのような事項を検討する必要があるだろうか。

整理のための一つの方法として、まず、ベルギー及びスウェーデンが2015年10月に WP 1 において提案した自動運転の段階に応じた運転者の役割等についての提案を参考として、運転者の義務のあり方についての一つの単純なモデルと、それを前提として過失責任の原則を貫いた場合の帰結を示し、その上で、刑事上の責任について検討していくべき事項及び民事上の責任について、議論すべき事項を検討する。

6-1 運転者の義務のあり方の一例と過失責任の原則を貫いた場合の帰結

ベルギー及びスウェーデンは、2015年10月、WP 1 において、自動運転の段階に応じた運転者の役割等について提案した。その提案を参考とし、運転者の義務のあり方と、それを前提として過失

図2 運転者の義務のあり方の一例と過失責任の原則を貫いた場合の帰結

	システムが行う 運転タスク	運転者	運転者の役割	注意義務	過失の成立の 可能性	問責の可否
1	システムが 一部の運転タスクを担 う場合	必要	運転者は、常に注意を払っている 必要があり、システムによる 警告の際には自動車の制御を引 き受けなければならない。	常に注意義務 あり	過失を問い得る	法的責任を問い 得る
2	システムが 一定の道路において 全ての運転タスクを担 う場合	必要	運転者は、システムによる制御 時は注意を払っている必要はない。 しかし、システムによる警告の 際には自動車の制御を引き受け ることができなければならない。	システムによる 制御時は注意義 務なし	システムによる 制御時は過失を 問い得ない	システムによる 制御時は法的責 任を問い得ない
3	システムが 出発地点から目的地 点まで 全ての運転タスクを担 う場合	不要	運転者がいたとしても、その者 は、注意を払っている必要はない。 運転者は、肉体的及び精神的な 適性を有さず、運転応力も要さ ず、電話の使用等も可能。	常に注意義務 なし	過失を問い得 ない	法的責任を問い 得ない

責任の原則を貫いた場合の帰結を図示する（図2）。

なお、図2は、あくまで、現段階での議論の整理のため、結論の妥当性を考慮の範囲に置き、修正を加えないまま単純に原則を貫けば、どのような帰結に至るかということをも単純なモデルとして示したものである。

「過失」とは、犯罪事実の認識又は認容がないまま不注意によって一定の作為・不作為を行うことであり、「不注意」とは、注意義務を怠ることであり、「注意義務」とは、結果予見可能性を前提とした結果予見義務及び結果回避可能性を前提とした結果回避義務である²⁰⁽⁷⁾。過失責任の原則を貫くならば、注意義務がないとすれば不注意はなく、不注意がないとすれば過失がなく、過失がないならば法的責任は認められないことになる。

システムが一部の運転タスクを担う場合（図2の1）は、運転者は必要とされ、運転者は、常に注意義務が課せられ、警告時には直ちに自動車を制御しなければならず、注意義務違反が認められれば、過失を問い得ることとなり、法的責任を負うこととなる。

システムが一定の道路において全てのタスクを担う場合（図2の2）は、運転者は必要とされるが、運転者は、システムによる制御時においては、注意義務を課せられず、過失を問い得ず、法的責任は負わないこととなる。

システムが出発地点から目的地まで全ての運転タスクを担う場合（図2の3）は、運転者は不要とされ、運転者がいたとしても、注意義務は課せられず、過失を問い得ず、法的責任は負わないこととなる。

6-2 刑事上の責任に関して検討すべき問題

では、このような運転者の義務のあり方の一例と過失責任の原則を貫いた場合の帰結を前提として、刑事上の責任の変容についてどのような事項を検討していくべきであろうか。

6-2-1 システムが一部の運転タスクを担う場合の問題

システムが一部の運転タスクを担う場合（図2の1）は、運転者は、常に注意義務が課せられており、注意義務違反が認められれば、法的責任を負うこととなる。この場合、システムは、あくまで運転者の運転タスクを支援する役割を果たすにすぎないのであるから、判断の枠組みは、システムがない場合と同様であり、現行の規定及び解釈を適用し得る。したがって、システムが運転者の期待どおりに対応せず、交通事故が発生した場合であっても、運転者は、システムを信頼したことを理由に運転者の刑事上の責任を免れることはできない。

ただ、現段階でこのように考えられるとしても、将来的な問題として、仮に、このような運転支援システムの技術の安全性が極めて高くなり、社会的にも安全性に対するそのような認識が一般的になったような場合、運転者としては、システムを信頼したことを理由として刑事上の責任を争うことが考えられ、信頼の原則の適用範囲の拡充の議論が生じ得るであろう。

また、その議論の表裏として、仮に、運転者に刑事上の責任が問われ得ない場合があるのであれば、その場合は製造者等に刑事上の責任を問うべきではないかという議論が生じ得るであろうが、法適用又は事実認定上、製造業者等に対する刑事上の責任を問い得るのは極めて特殊な事案に限られることから、そのことが社会的に受容されるのかという問題に行き着くと思料される。

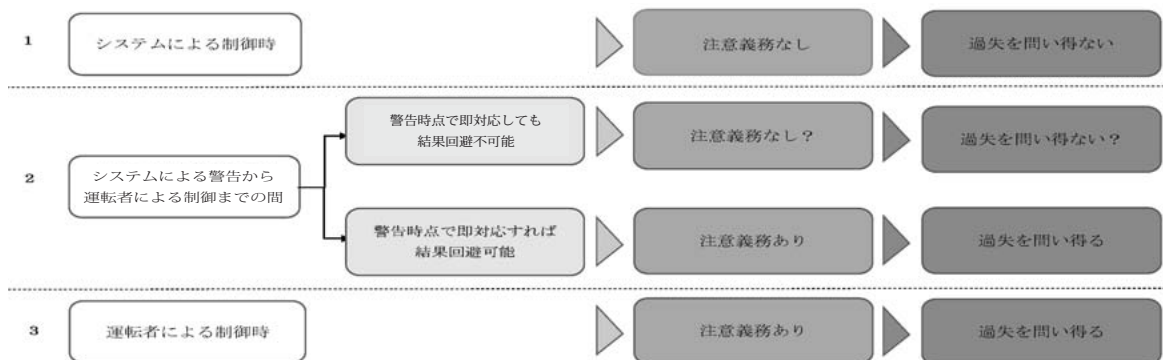
6-2-2 システムが一定の道路において全ての運転タスクを担う場合の問題

システムが一定の道路において全てのタスクを担う場合（図2の2）は、さらに、システムによる制御時、システムによる警告から運転者による制御までの間、運転者による制御時の3つの場合に分けて検討する必要がある（図3）。

システムによる制御時（図3の1）は、運転者に注意義務が課せられず、過失を認め得ず、法的責任を問い得ないこととなる。この場合に生じる問題は、後述の図の2の3の場合と同様である。運転者による制御時（図3の3）は、運転者に注意義務が課せられており、注意義務違反が認められれば、法的責任を負うこととなる。この場合に生じる問題は、前述の図の2の1の場合と同様である。

これらに対し、システムによる警告から運転者による制御までの間（図3の2）については、複雑な問題が生じ得る。システムによる警告があった場合、図3の2のとおり、二通りの場合が考え

図3 システムが一定の道路において全ての運転タスクを担う場合



られる。一つは、警告時点で運転者が直ちにタスクを引き受けていれば結果回避が可能だった場合である。この場合、運転者に結果回避可能性を認めることができ、過失を問いただし、法的責任を問いただすことになる。もう一つとして、警告時点で運転者が直ちにタスクを引き受けても結果回避が不可能であった場合が生じ得よう。この場合、運転者には結果回避可能性がなく、過失を問いただすことができない⁽⁸⁾のではないかということが問題となる。これについては、運転者が適切に対応できないようなときでもシステムによる対応が可能な自動運転レベルか否かに分けて検討することが必要となる。

6-2-3 システムが出発地点から目的地点まで全ての運転タスクを担う場合の問題

システムが出発地点から目的地点まで全ての運転タスクを担う場合（図2の3）は、運転者に注意義務が課されず、過失を認め得ず、法的責任を問いただすことができないこととなる。そして、運転者に刑事上の責任が問いただすことができないのであれば、その場合は製造者等に刑事上の責任を問いただすべきではないかという議論が生じ得るであろうが、法適用又は事実認定上、製造業者等に対する刑事上の責任を問いただすのは極めて特殊な事案に限られよう。とすれば、交通事故が発生し、被害者の死傷という結果が生じたにもかかわらず、何人も刑事責任を問いただされないということが社会的に受容されるのかという問題について社会的に議論が尽くされる必要がある。この問題は、法律学の範疇の問題にとどまるものではなく、自動運転技術の安全性の程度、それを前提とした自動運転技術自体に対する社会的受容性の程度に依るものであり、自動運転技術の安全性の程度が議論の出発点になるであろう。

6-3 民事上の責任に関して検討すべき問題

では、民事上の責任の変容についてはどのような事項を検討していくべきであろうか。自動車に関係する交通事故の民事上の責任は、事案に応じて4種類の法律の適用があることは前述のとおりである。

第1に、自動車の運行が原因の交通事故のうち物的損害に関しては、民法709条（一般不法行為）が適用され、過失責任の原則が維持されている。この点について、自動運転の導入に当たって、過失責任の原則を修正するような立法を行う必要はないのかを議論していく必要がある。

第2に、自動車の運行が原因の交通事故のうち人的損害に関しては、自賠責法が無過失責任に近い責任を認めている。ただ、自賠責法は、完全な無過失責任を認めているわけではなく、被害者が過失を立証しなくても不法行為責任を一応認めることとした上で、加害者が無過失を含む免責3要件を立証すれば不法行為責任を免れることとしたに留まる。したがって、図2の2の場合のうちシステムによる制御時の交通事故、及び、図2の3の場合の交通事故について、運転者に注意義務自体がないと規定した場合でも法的責任を問いただすことができるのかという問題が生じる。

第3に、製造物責任についても、自動運転の導入に伴い、解釈上及び事実認定上の様々な問題が生じる。例えば、責任主体である「製造業者」については、自動車メーカーの責任なのか、車載器メーカーの責任なのかという問題が生じ得よう。また、対象物である「製造物」については、自動運転に係るプログラムを含むかということについて、疑義が生じ得る²¹。また、「欠陥」の要件についても、物理的作動の問題ではないプログラムの問題の場合、どの範囲まで欠陥に含めていくのかという問題が生じる。加えて、「欠陥」及び因果関係の要件の立証責任は、被害者にあるところ、自

自動運転車の交通事故においては、その立証は非常に難しくなるであろう。そもそも、製造物責任法は、自動車に特化した法律ではなく、製造物一般に関する法律であり、自動運転の実現が現実化していない時期に制定された法律である。このような法律の適用によって解釈の範囲内で妥当な法的解決を図ることには限界がある。

第4に、製造物責任についても、自動運転の導入に伴い、自動運転専用の道路や道路標識に加え、路車間通信の路側機の設置が想定されるが、製造物責任の要件である「製造物」「瑕疵」の解釈に関し、製造物責任の「製造物」「欠陥」の解釈と同様の問題が生じ得る。

民事上の責任については、これまで、主に、自賠責法によって、運行供用者に無過失責任に近い責任を認めた上で、強制保険及び国の自動車損害賠償保障事業で履行を確保し、加えて、任意保険によって履行を確実にしていくというシステムの下で被害者の保護が図られてきた。しかし、自動運転の導入に伴い、現行の自賠責法では保護が図れない範囲が確実に生じてくる。そして、その部分を現行の製造物責任法の適用によって解釈の範囲内で妥当な法的解決を図ることには限界がある。

したがって、自動運転の導入に当たっては、運転者の義務のあり方及び法的責任についての議論を踏まえつつ、自動運転車の製造物責任のあり方について議論を尽くし、自動運転導入の過渡期において法律と法律の隙間に落ちて被害回復を受けられない被害者が出てこないよう、また、企業の技術革新や開発意欲を不当に阻害し、自動運転の導入によって社会が享受し得る交通事故の減少等の利益が損なわれないよう配慮し、立法的な対応を行うべきである。そして、民事上の責任については、過失責任を基礎としつつも、過失を前提としない法的責任、さらに、法的責任を前提としない補償制度の導入を視野に入れて議論を進めるべきである。

7 おわりに

自動運転の技術開発は、急速に進んでおり、レベル3以上の実用化が現実味を帯びてきている。自動運転の交通事故の法的責任については、レベル2以下は現行法規を適用してその解釈の範囲内で解決することは可能ではあるが、レベル3以上は現行法規を適用してその解釈の範囲内で妥当な法的解決を図ることは不可能である。そのため、レベル3以上の技術の実用化に先立ち、法的責任についての十分な法的対応がなされるよう、レベル3以上の法的責任に関する議論を早急に進めていく必要がある。

現在、WP1及びWP29において、道路交通条約改正及び国際基準策定の議論が急速に進められ、日本もこの議論に積極的に参加している。このような国際的な議論と並行し、国内においても、国際的な議論及び各国の検討状況を理解しつつ、レベル3以上に対応する法制度の構築に向けた議論を早急に深めていくべきである。

注記

- (1) 自動運転についてしばしば引用されるNHTSA（米国運輸省道路交通安全局）の定義は、自動運転のレベルをレベル0からレベル4に分けて整理している。SAEの定義とNHTSAの対応関係は図1のとおりである。

- (2) ジュネーブ条約の主たる加盟国は、日本及びアメリカである。
ウィーン条約の主たる加盟国は、ヨーロッパ諸国である。
- (3) 私道の瑕疵が原因の交通事故については民法717条（土地工作物責任）が適用されるが、適用場面が限定的であるため、省略した。
- (4) 危険責任とは、危険を作り出している者は、過失の有無を問わず、そこから生じる損害に対して賠償しなければならないという考え方である。
- (5) 報償責任とは、利益を上げる過程で損害を与えた者は、過失の有無を問わず、その損害に対して賠償しなければならないという考え方である。
- (6) 信託責任とは、信託に反して損害を与えた者は、過失の有無を問わず、その損害に対して賠償しなければならないという考え方である。
- (7) 過失とは何かという解釈に関しては、極めて難しい解釈問題があるが、これについて詳述することは、本稿のテーマから外れるため、刑事実務における一般的な理解として前記の表現を用いた。
- (8) この問題に関しては、まずは、運転手が警告後直ちにタスクを引き受ければ、結果回避可能となるよう、時間的余裕のあるタイミングで警告がなされるようにシステムが作られるべきであり、それを確実化するための規制が大切であることはいうまでもない。

参考文献

- *1 関根道昭, 平松金雄「自動運転技術の国際基準策定のための ITS/ 自動運転インフォーマルグループの活動概要」『交通安全環境研究所フォーラム2015講演概要』 p.95, 2015年
- *2 SAE International: Summary of Levels of Driving Automation for On-Road Vehicles
- *3 横山利夫「自動運転の実像」『IATSS Review』 Vol.40 No.2, p.15, 2015年
- *4 the Convention on Road Traffic (1949)
- *5 the Convention on Road Traffic (1968)
- *6 今井猛嘉「自動化運転を巡る法的諸問題」『IATSS Review』 Vol.40 No.2, p.56, 2015年
- *7 ECE/TRANCE/WP.1/149/Add.1
- *8 ECE/TRNS/WP.1/145
- *9 ECE/TRANS/WP.1/2015/8
- *10 ECE/TRANS/WP.1/153
- *11 中山幸二「自動運転をめぐる法的課題」『自動車技術』 Vol.69, p40, 2015年
- *12 池田良彦「自動運転走行システムと刑事法の関係」『自動車技術』 Vol.69, p35, 2015年
- *13 道路交通執務研究会編著『執務資料道路交通法解説』 16-2版
- *14 山下友信「自動運転と賠償制度の問題点」『自動車技術』 Vol.69, p31, 2015年
- *15 山下・前掲 p29
- *16 土庫澄子『逐条講義製造物責任法』, p6-p9
- *17 国土交通省国土交通政策研究所『公物の設置・管理に係る賠償責任のあり方に関する研究～法と経済学による分析』, p6
- *18 国土交通省自動車局保障制度参事官室監修『逐条解説自動車損害賠償保障法』, p25-33
- *19 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部『官民 ITS 構想・ロードマップ22016』, p20-21
- *20 互敦史『交通事故捜査と過失の認定』, p2
- *21 今井・前掲, p62