

自動運転に関するドライバー及びメーカーの刑事責任 ～自動運転の導入に伴って生じる問題点と今後のあるべき方向性～

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

現在，自動車の自動運転の開発及び実用化に向けた競争は激しさを増し，各国政府によるその推進に向けた取組も活発化している。自動運転による社会的メリットの早期実現が期待される一方で，自動運転の導入に伴い，ドライバーの刑事責任がどのように変容するのか，また，メーカーやその役員や従業員が刑事責任を問われることがあるのかを懸念する声も聞き及ぶ⁽¹⁾。

自動運転の導入に伴い，交通事故が発生した場合でも，ドライバーに自動車運転行為処罰法による刑事責任を問えない場面が生じる。また，交通事故が発生した場合に，メーカー関係者は，理論的には，業務上過失致死傷罪を問われる可能性があるものの，実務的には，法適用上及び事実認定上の問題から，業務上過失致死傷罪により処罰される範囲は限定的になる。そのため，交通事故が発生したにも関わらず，誰も刑事責任を問われないことに対して社会的納得が得られるのかという問題が生じる。

この問題の解決のためには，道路運送車両法が規定している自動車車の構造及び装置等についての技術基準（以下「保安基準」という。）の遵守のための一連の制度及びこれに係る罰則規定を十分活用するとともに，より一層充実させ，その違反について適切に処罰していくべきである。このような方向性は，交通事故の事後の解決ではなく，事前の予防に資するという意味で，より健全な交通社会の実現につながると考える。また，このような方向性は，処罰範囲の明確化が図られるという意味で，メーカーの委縮効果を防ぎ，メーカーによる安全な自動運転の開発がより活性化し，そのことが交通事故の更なる削減につながっていくものと考えている。

本稿では，①現行法規下におけるドライバーの刑事責任，②現行法規下におけるメーカーの刑事責任，③自動運転導入に伴う変容と問題点について論じた上で，④その問題点に対する今後のあるべき方向性についての提言を行う⁽²⁾。

2 現行法規下におけるドライバーの刑事責任

2-1 概観

自動車に関するドライバーの刑事責任には，大きく分けて，①交通事故時の責任（自動車運転行為処罰法違反），②交通ルール違反時の責任（道路交通法違反），③自動車の保安基準に関する規定違反時の責任（道路運送車両法違反）がある。

2-2 交通事故時の責任（自動車運転行為処罰法違反）

ドライバーは、過失により交通事故を起こして人を死傷させた場合、「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。）により処罰される。同法には複数の犯罪類型が規定されているが、典型的な交通事故では、過失運転致死傷罪により処罰される（同法第5条）。

2-3 交通ルール違反時の責任（道路交通法違反）

ドライバーは、死傷事故を起こしたときの刑事責任とは別に、交通ルールに違反した際に道路交通法違反により刑事処罰を受ける場合がある。

道路交通法は、いわゆる交通ルールを定めた法律であり、第3章で自動車の交通方法を規定し、第4章で運転者及び使用者の義務を規定している。これらの規定の違反行為については、第8章に罰則規定が置かれている⁽³⁾。

第3章には、自動車の交通方法の一つとして、整備不良車両運転の禁止が規定され（道路交通法第62条）、罰則規定が設けられている（同法第119条第1項第5号、同条第2項、第120条第1項第8号の2、同条第2項、第123条）。

2-4 自動車の保安基準に関する規定違反時の責任（道路運送車両法違反）

自動車の使用者⁽⁴⁾は、自動車の保安基準に関する規定に違反した際に道路運送車両法により刑事処罰を受ける場合がある。

道路運送車両法は、自動車を含む道路運送車両に関し、登録、保安基準、点検及び整備並びに検査等について定めた法律である。同法は、自動車の安全性の確保及び環境保全のため、保安基準を定め（同法第40条ないし第42条）、保安基準に適合しない自動車（以下「非適合車」という。）が運行の用に供せられるのを防止するため、①使用開始時の認証制度、②使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度、③不具合発覚時のリコール制度という一連の制度⁽⁵⁾を設けている。

道路運送車両法は、②使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度に関し、使用者に対する義務規定を設け、その一部について罰則規定を設けている。すなわち、非適合車を運行の用に供することが禁じられており（同法第40条ないし第42条）、非適合車を運行の用に供することがないようにするため、使用者には、点検及び必要に応じた整備をすることにより、自動車を保安基準に適合するよう維持すべき義務が課され（同法第47条）、日常点検整備義務（同法第47条の2）、定期点検整備義務（同法第48条）が課されている。加えて、自動車検査（車検）を受け、自動車検査証の交付を受けた自動車でなければ、運行の用に供してはならないこととされ（同法第58条第1項）、これに違反して運行した場合の罰則規定が設けられている（同法第108条第1号）。さらに、非適合車等の使用者に対しては地方運輸局長による整備命令ができ（同法第54条第1項、第54条の2第1項）、使用者がこれに違反した場合の処罰規定が設けられている（同法第109条第7号）。さらに、整備命令に従わない使用者に対しては地方運輸局長による使用停止処分ができ（同法第54条第2項、第54条の2第6項）、使用者がこれに違反した場合の罰則規定も設けられている（同法第108条第2号）。

3 現行法規下におけるメーカーの刑事責任

3-1 概観

自動車に関するメーカー関係者の刑事責任には、大きく分けて、①交通事故時の責任（業務上過失致死傷罪）、②自動車の保安基準に関する規定違反時の責任（道路運送車両法違反）がある。

処罰の具体例としては、平成14年に三菱自動車工業製のトラックのハブが破損してタイヤが脱落し、歩行者1名が死亡、2名が傷害を負った交通事故に関する判例がある⁽⁶⁾。同交通事故については、品質保証部門部長ほか1名が業務上過失致死傷罪により執行猶予付禁錮刑に処せられている⁽⁷⁾。また、同交通事故に関連し、三菱自動車工業株式会社及び同社取締役副社長兼最高執行責任者ほか2名が道路運送車両法違反（虚偽報告）により罰金20万円に処せられている⁽⁸⁾。

3-2 交通事故時の責任（業務上過失致死傷罪）

3-2-1 規定の概要

まず、メーカー関係者は、事故時の刑事責任として、自動車の欠陥が原因で交通事故が発生して人が死傷した場合、そのメーカーの関係者は、刑法第211条前段の業務上過失致死傷罪により処罰される可能性がある。

業務上過失致死傷罪で処罰されるのは、自然人のみであり、法人処罰規定はない。そのため、現行法上は、自動車の欠陥が原因で死傷事故が発生した場合、メーカーの役員や従業員が業務上過失致死傷罪で処罰されることはあっても、法人であるメーカーが業務上過失致死傷罪で処罰されることはない⁽⁹⁾。

3-2-2 刑事製造物責任における犯罪時点の捉え方

自動車のような製造物の欠陥が原因で死傷事故が発生した場合にメーカーの企業関係者に業務上過失致死傷罪を問う問題については、「刑事製造物責任」というテーマで議論されている⁽¹⁰⁾。

業務上過失致死傷罪は、いうまでもなく、過失犯である。「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⁽¹¹⁾。刑事製造物責任において、自動車の欠陥が原因で死傷事故が発生した場合、その自動車の製造等をした自動車メーカーの企業関係者に業務上過失致死傷罪を問うためには、その役員や従業員について、行為時において、死傷事故の発生という結果を予見できる可能性があり、その者に結果を予見すべき義務があり、かつ、死傷事故の発生という結果を回避できる可能性があり、その者に結果を回避すべき義務があったにもかかわらず、注意義務を怠り、それによって死傷事故が生じたといえなければならない。

刑事製造物責任の事案を時系列的にみると、製造物が設計され、製造され、出荷され、販売され、その後、市場や消費者の手元に放置され、死傷事故が発生するという経緯をたどることになる。そして、以前は、製造物が設計され、製造され、出荷され、販売される以前で犯罪行為時を捉え、その時点において企業関係者に過失が認められるかを検討し、刑事製造物責任が問われていた（表1-1）。

しかし、近年は、製造物が販売された後、製造物の欠陥や危険性に対する認識が生じ、にもかかわらず、市場や消費者の手元に放置し続けた状況でのある時点を犯罪時と捉え、その時点において企

表 1-1 刑事製造物責任事例(1)～販売以前に過失を捉えた事例

	森永ドライミルク事件	カネミ油症事件	欠陥サウナ風呂事件
事案の概要	ドライミルクに製造過程でヒ素が混入したことが原因で多数の乳幼児が死傷した事案	米ぬか油に製造過程でカネクロールという物質が混入したことが原因でこれを経口摂取した多数の消費者が有機塩素中毒症の傷害を負った事案	組立式サウナ風呂の構造上耐火性を欠く欠陥が原因でサウナ浴場で火災が発生し、入浴客3名が死亡した事案
被告人	被告人1：工場長（無罪確定） 被告人2：製造課長（有罪確定）	被告人1：代表取締役（無罪確定） 被告人2：工場長（有罪確定）	被告人1：製作会社の専務取締役 被告人2：製作会社の研究開発及び製作担当者 被告人3：販売会社の事実上の専務取締役 被告人4：販売会社の事実上の常務取締役 被告人5：販売会社の事実上の取締役 被告人6：浴場経営者
犯罪行為の時点	製造段階	製造段階	被告人1,2,3,4,5：設計、製造及び設置段階 被告人4：上記に加えて、設置後 被告人6：設置後
注意義務の内容	人体に有害な粗悪品の入荷、使用を防止すべき業務上の注意義務	①蛇管を腐食してカネクロールを米ぬか油中に漏出混入させるような事態を回避すべき業務上の注意義務 ②蛇管の欠陥を発見すべき業務上の注意義務 ③以上原料の有無を確認してカネクロールの漏出混入の事実を発見すべき業務上の注意義務	被告人1,2,3,4,5：火災発生などの危険を未然に防止すべき業務上の注意義務 被告人5：直ちにサウナ風呂の耐火構造を再検討し、使用の中止を求めて補修改善を行うなどの措置をこうすべき業務上の注意義務 被告人6：火災発生の危険を未然に防止すべき業務上の注意義務
裁判	第一審：徳島地裁昭和38.10.25 控訴審：高松高裁昭和41.3.31 上告審：最高裁昭和44.2.27 差戻審：徳島地裁昭和44.11.28	第一審：福岡地裁小倉支部 昭和53.3.24（被告人1につき確定） 控訴審：福岡高裁 昭和57.1.25（被告人2につき確定）	第一審：東京地裁昭和49.6.25 控訴審：東京高裁53.3.28 上告審：最高裁昭和54.11.19

表 1-2 刑事製造物責任事例(2)～販売後に過失を捉えた事例

	薬害エイズ事件 （製薬会社ミドリ十字ルート）	三菱自動車工業製トラックタイヤ事件	パロマ湯沸器事件
事案の概要	エイズウィルスの含まれた非加熱製剤が原因で、投与を受けた患者がエイズを発症し、死亡した事案	トラックの部品（ハブ）の強度不足の欠陥が原因でハブが破損してタイヤが脱落し、歩行者1名が死亡し、2名が傷害を負った事案	ガス湯沸器の不正改造による欠陥が原因で不完全燃焼が発生し、居住者ほか1名が一酸化中毒により死傷した事案。
被告人	被告人1：代表取締役 被告人2：代表取締役副社長兼研究本部長 被告人3：代表取締役専務製造本部長	被告人1：品質保証部門部門長 被告人2：品質保証部門 バスボデーシャシー担当 グループ長	被告人1：製造会社代表取締役社長 販売会社代表取締役社長又は会長 被告人2：製造会社取締役品質管理部長等
犯罪行為の時点	販売後 （非加熱製剤の危険性が明らかになった後、代替となる加熱製剤の販売開始後）	販売後 （本件事故に先立つ別件同種事故処理の時点）	販売後 （本件事故に先立つ別件同種事故多発の認識後）
注意義務の内容	非加熱製剤の販売を中止するとともに、販売済みの非加熱製剤回収措置を採るべき業務上の注意義務	ハブを装備した車両につきリコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採り、強度不足に起因するハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務	①広報等により注意喚起を徹底し、かつ ②該当機器を点検して不正改造の有無を確認し、不正改造機器を回収するという安全対策を講ずべき業務上の注意義務
裁判	第一審：大阪地裁平成12.2.24 控訴審：大阪高裁平成14.8.21	第一審：横浜地裁平成19.12.13 控訴審：東京高裁平成21.2.2. 上告審：最高裁平成24.2.8	第一審：東京地裁平成22.5.11（確定）

業関係者に過失が認められるかを検討し、刑事製造物責任が問われる事案が現れている（表1-2）。

過失があったと認められるためには、結果予見可能性があったと認められなければならない。この点、販売される以前の時点で犯罪行為時を捉えた事案（表1-1）については、製造過程における食品への異物の混入事案や、組み立て式サウナの耐火性に関する設計ミス事案であり、設計ないし製造段階において結果予見可能性を肯定し得ている。これに対し、販売後の時点で犯罪行為時を捉えた事案（表1-2）については、製造物が自動車、医薬品といった、高度な技術に基づく複雑な構造を有していたり、技術発展の著しい分野であったりしており、販売される以前の時点で、結果予見可能性は、比較的認めにくい製造物である⁽¹²⁾。ただ販売される以前に製造物の欠陥や危険性を見つけることができなくても、販売後に当該製造物について別件同種死傷事故が発生するなど製造物の欠陥や危険性に対する認識が生じるような特別な事情が生じ、その後の時点において、結果予見可能性を認め得る状況となり、そのような時点において過失を捉えて構成している。

3-3 自動車の保安基準に関する規定違反時の責任（道路運送車両法違反）

メーカー関係者は、死傷事故時の刑事責任とは別に、自動車の保安基準に関する規定違反時の責任（道路運送車両法違反）として刑事責任を問われる場合がある。自動車運送車両法違反は、実務的には交通事故の発生が契機となって捜査が開始される場合があるが、理論的には交通事故の発生を前提とはしていない。

前述のとおり、道路運送車両法は、非適合車が運行の用に供せられるのを防止するため、①自動

表2 メーカー及びその関係者に対する道路運送車両法上の罰則規定

関係する制度	罰則規定	関係条文	行為等	行為者法定刑	事業主（法人） 処罰規定の有無	事業主（法人）法定刑
型式認証制度	106条の4（平成29年改正）	75条の6第1項	報告懈怠、虚偽報告、検査拒否、検査妨害、検査忌避、陳述拒否、虚偽陳述	1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科	あり	法人：2億以下の罰金 個人：300万円以下の罰金
	110条1項9号	100条2項	（75条の6第1項に定めるもののほか）検査拒否、検査妨害、検査忌避、陳述拒否、虚偽陳述	30万円以下の罰金	あり	法人及び個人とも30万以下の罰金
	112条	75条4項	保安基準適合検査及び完成検査終了証発行・交付の違反	30万円以下の過料	なし	
リコール制度	106条の41号	63条の25項	改善措置命令違反	1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科	あり	法人：2億以下の罰金 個人：300万円以下の罰金
	106条の42号	63条の31項又は2項	改善措置の届出懈怠、虚偽届出	1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科	あり	法人：2億以下の罰金 個人：300万円以下の罰金
	106条の43号	63条の41項	改善措置に関する報告懈怠、虚偽報告、検査拒否、検査妨害、検査忌避、陳述拒否、虚偽陳述	1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科	あり	法人：2億以下の罰金 個人：300万円以下の罰金
	110条1項3号	63条の34項	改善措置の実施状況に関する報告懈怠、虚偽報告	30万円以下の罰金	あり	法人及び個人とも30万以下の罰金

車の使用開始時の認証制度、②使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度、③不具合発覚時のリコール制度という一連の制度を設けている。そして、道路運送車両法は、①認証制度及び③リコール制度に関し、メーカー及びその関係者に対する罰則規定を設けている（表2）。

道路運送車両法違反の処罰対象は、自然人のみでなく、法人を含む事業主処罰規定が置かれている。そのため、認証制度及びリコール制度に関して道路運送車両法違反があった場合、違反をした役員や従業員のみでなく、法人であるメーカーも処罰され得る。

4 自動運転の導入に伴う変容と問題点

では、自動運転の導入に伴い、ドライバー及びメーカーの刑事責任は、どのように変容し、どのような問題が生じるであろうか。

4-1 ドライバーの刑事責任

ドライバーの交通事故時の責任（自動運転処罰法違反）については、レベルによっては刑事責任を問えない場面が生じる⁽¹³⁾。レベル0からレベル2までの場合は、システムが走行に関与していても、ドライバーには常に注意義務が課せられているから、交通事故が発生した場合、ドライバーは、自動車運転行為処罰法により処罰され得る。これに対し、レベル3の場合は、今後、道路交通条約及び道路交通法の改正がなされ、システムによる走行中のドライバーの注意義務が変容する可能性が高く、交通事故が発生しても、ドライバーが自動車運転行為処罰法による処罰を受けない場面が生じ得る。さらに、レベル4のシステムによる走行中の場合及びレベル5の場合は、ドライバーに注意義務を課し難く、交通事故が発生してもドライバーが自動車運転行為処罰法による処罰を受けないことになる⁽¹⁴⁾ことが想定される。

また、ドライバーの交通ルール違反時の責任（道路交通法違反）についても、レベルによっては刑事責任を問えない場面が生じる。すなわち、レベル3については、今後、道路交通条約及び道路交通法の改正がなされ、システムによる走行中のドライバーの義務が変容する可能性が高く、道路交通法違反で刑事責任を問われる範囲が限定されることが考えられる。さらに、レベル4のシステムによる走行中の場合及びレベル5の場合は、現行の道路交通条約及び道路交通法において規定されているような運転行為に伴う義務を課することが難しく、運転行為に伴う交通ルール違反による処罰を受けないことが想定される。

4-2 メーカーの刑事責任

このように、レベル3以上においては、ドライバーに刑事責任を問えない場面が生じてくる⁽¹⁵⁾ことが想定される。では、その代わりに、交通死傷事故が生じた際にメーカーの役員や従業員が業務上過失致死傷罪で処罰される事例が増加する⁽¹⁵⁾かといえば、そのようなことにはならないものと考えられる。それは以下の理由による。

第1に、刑事製造物責任は、民事製造物責任と比して法適用上も立証上も認められるハードルが高い⁽¹⁵⁾。すなわち、民事製造物責任は、メーカーが法人として責任主体になるのに対し、刑事製造物

責任は、メーカーの内部の一個人である役員や従業員が責任主体となるのであり、処罰対象となる個人について、過失が認められる必要があり、その個人に結果予見可能性を前提とした結果予見義務、結果回避可能性を前提とした結果回避義務があったといえることが必要である。また、現行法上、民事製造物責任については、製品の客観的形狀である欠陥を要件として、メーカーの過失の有無を問わず、損害賠償責任を課しているのに対し（製造物責任法第3条）、刑事製造物責任については、過失責任の原則が貫かれ、立証責任は訴追側の検察官にある。

第2に、結果予見可能性を肯定することの難しさがある。一般的に、刑事製造物責任に関しては、結果予見可能性の認定の難しさから、処罰範囲は限定される。特に、自動車は、高度な技術に基づく複雑な構造を有し、技術発展の著しい分野の製造物であり、メーカー関係者においても、使用開始時において不具合を発見することは容易でなく、使用過程において初めて不具合が発見されることも少なくない。そのため、販売以前の時点で結果予見可能性を肯定することは非常に難しい。そして、自動運転が導入されると、その傾向は、更に強くなると考えられる。

また、販売後の時点で過失を捉えるとしても、結果予見可能性を肯定することは必ずしも容易ではない。すなわち、結果予見可能性を肯定するためには、それに先立ち、当該製造物について別件同種死傷事故が発生するなど、製造物の欠陥や危険性に対する認識が生じるような特殊事情が生じていた等の状況が必要になってくるであろう。

第3に、結果回避義務、結果回避可能性及び因果関係を肯定することの難しさがある。⁽¹⁶⁾

すなわち、刑事製造物責任が認められるためには、結果予見可能性を前提とした結果予見義務だけでなく、当該製造物が使用されないようにするために、回収したり、欠陥や危険性について公表したりするといった結果回避措置を講じるべき結果回避義務を肯定できることが必要であり、それは結果回避可能性があることが前提となる。加えて、当該事故が被告人の義務違反に基づく危険性が現実化したものと評価でき、注意義務違反と事故との間の因果関係が認められることが必要である。⁽¹⁷⁾

この点、従来型の自動車の物理的な欠陥においてすら、立証には相当の労力と時間を伴うところ、今後、物理的な欠陥のみならず、自動運転車両のように、人間の「認知」機能を代行する高度な技術に基づく様々なセンサー類の欠陥、人間の「判断」機能を代行する中央演算装置の欠陥、それらを機能させる複雑で膨大なプログラムの欠陥について立証していくことは、高度な専門性ととも到大変な労力や時間を要するであろうことが想像に難くない。その立証の困難さは、現在の交通事故におけるドライバーに対する過失運転致死傷罪における立証の困難さとは格段の差がある。

以上のような理由から、実務上は、交通死傷事故が生じた際にメーカーの役員や従業員が業務上過失致死傷罪で処罰される事案は、限定的になると考えられる。

4-3 問題点

以上のとおり、レベル3以上においては、交通死傷事故が発生しても、ドライバーに自動車運転行為処罰法による刑事責任を問えない場面が生じ、メーカー関係者に業務上過失致死傷罪の処罰も限定的になる。このように、交通死傷事故が発生したにも関わらず、何人にも刑事責任が問われな

いことについて、社会的納得が得られるのかという問題が生じる。

5 今後のあるべき方向性

5-1 主張

この問題の解決のためには、道路運送車両法が規定している保安基準の遵守のための一連の制度及びこれに係る罰則規定を十分活用するとともに、より一層充実させ、その違反について適切に処罰していくべきである。

5-2 理由

理由は、以下のとおりである。

5-2-1 想定される他の選択肢とその問題点

前記の問題に対する解決策としては、いくつかの異なる方向性が想定される。

第1の方向性は、自動運転の社会的有用性を強調し、刑事責任の限界を受容し、民事責任による解決に委ねるという方向性である。たしかに、このような方向性は、自動運転の安全性が徹底され、自動運転に対する社会的受容性が完全に成熟した段階では社会的納得を得られるかもしれない。しかしながら、自動運転の安全性が未だ成長途中にあって、自動運転に対する社会的受容性も未成熟の過渡期の段階では社会的納得を得るのは難しいと思われる。特に、民事責任において、懲罰的責任の考え方をとっていない我が国においては難しいであろう⁽¹⁸⁾。

第2の方向性は、自動車運転行為処罰法違反及び業務上過失致死傷罪において過失を拡大方向に解釈したり、立法措置を講じたりすることで処罰範囲を拡大していくという方向性である。しかしながら、刑事責任は、民事責任と比して、法的性質等にかんがみ、過失主義を徹底すべき要請が強く、過失を拡大方向に解釈したり、立法措置を講じたりするとしても限界がある⁽¹⁹⁾。また、業務上過失致死傷罪による処罰範囲を拡大方向に解釈してメーカー関係者を広く厳罰に処した場合、メーカー関係者に対する委縮効果のおそれがあり、メーカーによる開発に対するブレーキとなり、新しい技術による交通事故防止の潜在的可能性を削ぐこととなり、これは、社会的損害とも言える。

5-2-2 道路運送車両法の制度を活用していく方向性のメリット

これに対し、道路運送車両法が規定している保安基準遵守のための一連の制度及びこれに係る罰則規定を十分活用するとともに、より一層充実させ、その違反について適切に処罰していくという方向性は、過渡期においても適正な処罰をなし得るという意味で社会的納得を得られる刑事責任の問い方であると考ええる。

また、自動車運転行為処罰法違反及び業務上過失致死傷罪が開かれた構成要件であり、解釈の幅が広いのに対し、道路運送車両法のような行政犯は、構成要件が明確であり、処罰範囲がはっきりしているため、メーカー関係者の委縮効果を抑えることもでき、メーカーによる開発を促進し、新しい技術によって交通事故を防止していくという観点からも望ましい。

そして、このような方向性は、交通事故が発生した後に事後の解決を図るのではなく、交通事故

の発生を事前に防ぐことを目指したものであり、より健全な交通社会の実現につながると考える。

5-2-3 道路運送車両法の制度を活用していく方向性のデメリットへの手当

このような方向性に対しては、いくつかの批判が想定できる。

第1に、死傷という結果が発生しているという事案の実態に即した処罰の見地や交通事故の被害者等の処罰感情にかんがみれば、道路運送車両法といった行政犯による間接的な処罰ではなく、自動車運転行為処罰法及び業務上過失致死傷罪といった自然犯による直接的な処罰をすべきであるという批判があろう。この批判に対しては、道路運送車両法の制度の活用は、自然犯による直接的な処罰を排除するものではなく、両立するものであるということが言える。真に悪質な事案であって、適正な解釈により処罰し得る事案については、当然、今後も、厳正に自動車運転行為処罰法及び業務上過失致死傷罪によって処罰していくべきである。

第2に、道路運送車両法のような行政犯は、一般的に、自然犯に比して法定刑が低く、刑事責任として不十分ではないかという批判があろう。現行法規では、自動車運転行為処罰法違反（過失運転致死傷罪）の法定刑は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金、業務上過失致死傷罪の法定刑は、5年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金である。これに対し、道路運送車両法違反の法定刑は、3年以下の懲役若しくは100万円以下の罰金である（ただし、法人に対する罰金刑の上限は2億円である。）。これは、前二者が人の死傷の結果が生じた場合の罪であるのに対し、後者がそのような結果の発生を前提としない罪としては、当然である。ただ、道路運送車両法違反の法定刑については、今後、道路交通に関する社会情勢を踏まえ、罰則を強化することも必要になってくるかもしれない。

5-3 具体的方向性

では、具体的に、道路運送車両法下での保安基準遵守のための一連の制度及びこれに係る罰則規定をどのように充実・活用していくべきであろうか。前記のとおり、道路運送車両法は、非適合車が運行に供せられるのを防止するため、①使用開始時の認証制度、②使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度、③不具合発覚時のリコール制度という一連の制度を設けている。それぞれの段階について論ずる。

5-3-1 使用開始時の認証制度

まず、使用開始時の認証制度及びこれに係る罰則規定について見るに、これについては、今般の法改正等によって十分な整備が図られている。したがって、自動運転導入後も、これを適切に運用し、これに係る不正行為があった場合は前記罰則規定をもって適正に処罰していくべきである。

すなわち、現行法規上、使用開始時には、メーカーに保安基準に適合する自動車を製作することが求められ、認証制度により自動車が保安基準に適合することが確認されている（同法第75条ないし第75条の3）。使用開始時の認証制度に係る罰則規定は、以前は不十分であったが、型式指定審査における燃費試験の不正行為が発生したことを踏まえて、平成28年から平成29年にかけて、型式指

定審査におけるメーカーの不正行為を抑止・防止するため、道路運送車両法の改正等の措置が行われた。これによって、型式指定を受けたメーカーに対する報告徴収・立入検査を行った際に報告懈怠、虚偽報告、検査拒否、検査妨害、検査忌避、陳述拒否及び虚偽陳述といった不正行為が行われた場合、メーカー関係者は、1年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金又は併科に処せられ、メーカーは、2億円以下の罰金に処せられることとなっている。このように、使用開始時の認証制度及びこれに係る罰則規定については、今般の法改正等によって十分な整備が図られていることから、自動運転導入後も、これを適切に運用し、これに係る不正行為があった場合は前記罰則規定をもって厳格に処罰していくべきである

5－3－2 使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度

次に、使用過程での点検及び整備並びに自動車検査制度について見るに、これについては、道路運送車両法上、使用者に対する義務規定が設けられ、その一部に関しては罰則規定が定められるとともに、道路交通法上、整備不良車両運転の禁止が規定され、罰則規定が定められているが、さらに、今後、自動運転の導入に伴い、道路交通における社会情勢にかんがみながら、罰則強化の方向で見直しを検討していくべきである。

すなわち、現行法規上、使用過程においては、自動車検査を受け、自動車検査証の交付を受けた自動車でなければ、運行の用に供してはならないこととされ（同法第58条第1項）、その違反行為に対する罰則規定が設けられている（同法第108条第1号）。また、非適合車等の使用者に対しては地方運輸局長による整備命令ができ（同法第54条第1項、第54条の2第1項）、その違反行為に対する罰則規定も設けられている（同法第109条第7号）。さらに、整備命令に従わない使用者に対しては地方運輸局長による使用停止処分ができ（同法第54条第2項、第54条の2第6項）、その違反行為に対する罰則規定も設けられている（同法第108条第2号）。また、道路交通法上、整備不良車両運転の禁止（道路交通法第62条）が規定され、保安基準に適合しないために交通の危険を生じさせ、または他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両等の運転を禁止しており、その違反に対する罰則規定が設けられている（同法第119条第1項第5号、同条第2項、第120条第1項第8号の2、同条第2項、第123条）。

ただ、現行制度下では、非適合車を運行の用に供することが禁じられているものの（同法第40条ないし第42条）、これに対する直接の罰則規定はない。また、使用者には、点検及び必要に応じた整備をすることにより、自動車を保安基準に適合するよう維持すべき義務が課され（同法第47条）、日常点検整備義務（同法第47条の2）、定期点検整備義務（同法第48条）が課されているものの、これらに対する直接の罰則規定もない。また、道路交通法の整備不良車両運転の禁止の罰則規定は、不適合者の運転のうち、交通の危険を生じさせ、または他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両等の運転の禁止に絞って処罰しているが、法定刑は非常に低い（軽車両以外の車両について、故意犯は3月以下の懲役又は5万円以下の罰金、過失犯は10万円以下の罰金。軽車両について、故意犯及び過失犯とも5万円以下の罰金、両罰規定は各本条の罰金刑又は科料刑）。

従前は、自動車の交通事故の原因は、ドライバーの「認知」「判断」「操作」における過失による

ものがほとんどであり、自動車の不具合によるものは少数であった。そのため、ドライバーが交通事故の防止のために果たすべき役割の最も重要な役割は、ドライバー自身が運転する際に安全に運転する義務を果たすことであった。しかしながら、今後、より高いレベルの自動運転が導入されていくにつれて、これら「認知」「判断」「操作」の機能がドライバーからシステムに移行していき、ドライバーの過失による事故の割合は減少し、自動車の不具合による交通事故の割合が増えることが予想される。そのため、ドライバーが交通事故の防止のために果たすべき役割は、システムが安全な状態で運転することを担保することが重要な役割となり、非適合車の運行を防止することにより交通事故を事前に予防していくことの重要性が格段に高まると考えられる。したがって、より高いレベルの自動運転の導入に当たってはこの点についての罰則強化の必要性を議論していくべきである。

5-3-3 不具合発覚時のリコール制度

次に、不具合発覚時のリコール制度について見るに、これについては、ここ十数年間に、メーカーに対する罰則規定が強化されるとともに、情報収集体制の強化、監査体制の強化、技術的検証体制の強化がなされ、整備が図られているが、さらに、今後、自動運転の導入に伴い、情報収集体制の更なる強化を図るとともに、道路交通における社会情勢にかんがみながら、ユーザーの義務規定及び罰則規定を設けることも検討していくべきである。

すなわち、現行法規上、メーカーは、不具合情報を入手し、調査・検討を行い、設計又は製作過程に起因する保安基準不適合が認められれば、リコールの実施を決定し、国土交通大臣にリコールの届出をした上で（同法第63条の3第1項及び第2項）、リコールを実施し、改善措置の実施状況について国土交通大臣に報告を行うこととされている（同法第63条の3第4項）。そして、改善措置の届出懈怠又は虚偽届出については罰則規定が設けられ（同法第106条の4第2号）、改善措置の実施状況に関する報告懈怠又は虚偽報告の罰則も設けられている（同法第110条第1項第3号）。また、メーカーが自主的なリコールを行わないような場合は、国土交通大臣は、メーカーに対し、リコール勧告を行ったり、リコール命令を行ったりすることができ（同法第62条の2）、命令違反に対する罰則規定も設けられている（第106条の4第1号）。そして、改善措置に関しては、報告懈怠、虚偽報告、検査拒否、検査妨害、検査忌避、陳述拒否又は虚偽陳述について罰則規定が設けられている（同法第106条の4第3号）。このように、不具合発覚時のリコール制度については、これまで、メーカーによるリコール隠し等の問題が発生したことを踏まえて、制度拡充及び罰則強化を行ってきており、メーカーに対する義務及びこれに係る罰則規定はかなり整備されてきている。

また、国土交通省は、リコールの迅速かつ確実な実施のため、不具合情報の収集に努めるとともに、自動車のリコール・不具合情報を公表し、ユーザーが国土交通省のWebサイトを通じてリコール・不具合情報を入手できるようにしており、現在でも、不具合情報の集約・共有のためのシステムは相当に構築されている。

しかしながら、自動運転の導入に従って、従前より更に一層不具合情報の集約・共有の重要性は高まり、ユーザーによる情報の活用必要性が更に高まる。

そこで、不具合情報のより迅速かつ確実な収集・共有のため、ユーザーからの第一次情報が集まるであろう販売店やメーカー相談センターからの情報収集、交通事故の報告を受けた警察署からの情報収集、自動車製造物責任相談センターからの情報収集等が迅速かつ確実にできるようにシステムを改善し、不具合の発生からその情報共有までのタイムラグを可及的に短くすることができるようにしていくべきである。

さらに、現行法規上、ユーザーは、国土交通省の Web サイトのリコール・不具合情報を確認することは義務化されていない。しかしながら、より高いレベルの自動運転の導入に当たっては、ユーザーによるリコール・不具合情報の確認を義務化することも検討すべきである。すなわち、レベル 3 以上の自動運転に関しては、システムによる運転がなされる場面が生じてくる以上、ユーザーとしては、その自動運転車両に事故につながるような不具合のおそれがないことを確認した上で運行の用に供すべきである。今後は IoT が普及し、自動車自体がインターネットに接続することが当然のこととなると思われる。そうなれば、リコール・不具合情報を対象車両へ直接通知することも可能となり、ユーザーによるリコール・不具合情報の確認が容易になるであろう。このような環境変化を考慮に入れ、ユーザーにリコール・不具合情報を確認した上で運行の用に供すべき義務を課し、その違反行為に対する罰則規定⁽²¹⁾を設けることも議論していくべきである。

6 おわりに

自動車のユーザーは、一面では消費者であり、危険に対する弱者として保護されるべき対象である。そのため、自動車のユーザーに対して過度に重い義務を課し、罰則規定で処罰することは差し控えるべきであろう。

しかしながら、その一方で、自動車は、他の製造物と異なり、ユーザー自身がその使用者として被害を受けるだけでなく、第三者を事故に巻き込んで死傷させる危険性を有する製造物である。そうである以上、自動車のユーザーには、他の製造物とは異なる役割を果たすことが期待される。

また、自動運転の導入については、昨今、主に自家用車両について高度運転支援システムを段階的に機能向上させていくアプローチと、事業用車両について当初は限定空間で低速度でレベル 4 を実現し、その後次第にレベル 5 を目指していくアプローチが想定されている⁽²²⁾。そして、特に、後者のアプローチにおいては、サービス提供者の義務を厳格にしていくことに比較的異論は少ないのではないかと考える。

いずれにせよ、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、道路交通の社会情勢を踏まえ、社会的受容性の問題も加味しながら、様々な観点から議論を要する問題であり、レベル 3 以上の自動運転の導入が現実的な問題となってきた現状においては早急に議論を要する問題であると思料する。

注記

- (1) 昨今、自動運転に関する法律問題の議論が盛んになっており、この問題に関する文献を民事分野に関するものまで含めて網羅的に掲げるのは難しいが、特に、自動運転に関する法律問題を網羅的

- に論じ、現在の議論状況の理解に役立つものとして、中山幸二「自動運転をめぐる法整備状況と法的責任のあり方」『車載センシング技術の開発とADAS、自動運転システムへの応用』p.507がある。また、刑事分野に関するものとして、大野敬「『自動運転』に関する警察の検討の状況及び今後に向けた取組について」『警察学論集』第69巻第11号、p.139、今井猛嘉「自動化運転をめぐる法的諸問題」『IATSS Review』Vol.40, No.2, p.56, 2015年、今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」『研修』No.822, p.3, 2016年、今井猛嘉「自動車の自動運転と刑事実体法～その序論的考察」『西田典之先生献呈論文集』p.519、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, p.35, 2015年、岡部雅人「自動運転車による事故と刑事責任～日本の刑法学の視点から～」『愛媛法学会雑誌』Vol.143, No.3/4, p.1, 松尾剛行「自動運転車と刑事責任に関する考察—ロボット法を見据えて—」『早稲田大学 Law & Practice』No.11, p.73, 2017年などがある。
- (2) 自動運転に関係する企業としては、自動車メーカー及び自動車部品メーカーのほか、システム開発会社、販売会社、整備業者、移動サービス提供会社等があるが、本稿においては、自動車メーカー及び自動車部品メーカー並びにその役員及び従業員の刑事責任に限定して論じる。
- (3) 道路交通法で定められた第3章の自動車の交通方法及び第4章の運転者及び使用者の義務の規定は、交通事故時の刑事責任である自動車運転行為処罰法違反の過失の解釈にも影響するものとしても、重要な意味を有する。
- (4) 一般的には、自動車の使用者は、運転者（ドライバー）と一致することが多いが、自家用自動車の知人への一時的な貸渡しの場合や事業用自動車の場合は一致しないことには注意を要する。国土交通省自動車交通局技術安全部監修『新版道路運送車両法の解説』p.199。
- (5) リコール検討会「平成19年度リコール検討会とりまとめ」「平成20年度リコール検討会とりまとめ」
- (6) 別件同種の交通事故に関する裁判例として、横浜地判平成20.1.16
- (7) 最決平成24.2.8, 東京高判平成21.2.2, 横浜地判平成19.12.13
- (8) 最決平成22.3.9, 東京高判平成20.7.15, 横浜簡判平成18.12.13
- (9) 従前から、法人自体を処罰すべき旨の議論がなされてきている。板倉宏『企業犯罪の理論と現実』1975年。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, 1978年。宇津呂英雄「法人処罰のあり方」『現代刑罰法体系』第1巻, p.181, 1984年。大谷實「法人処罰の在り方」『同志社法学』第43巻第2号, p.183, 1991年。同第43巻第3号, p.387, 1991年。川崎友巳『企業の刑事責任』2004年。樋口亮介『法人処罰と刑法理論』2009年。伊東研祐『組織体刑事責任論』2012年。自動運転の導入に伴い、今後、立法論として、法人に対して刑事製造物責任を問うべきである旨の議論が展開されることは想定される。
- (10) 板倉宏「欠陥車製造者の刑事責任」『法律のひろば』第24巻, 第2号, p.6, 1971年。板倉宏「製造者の刑事責任」『ジュリスト』No.432, p.50, 1969年。鎮目征樹「刑事製造物責任における不作為犯論の意義と展開」本郷法政紀要8号, p.343, 1999年。堀内提三「製造物の欠陥と刑事責任～その序論的考察～」『研修』546号, p.3, 2003年。神例康博「欠陥製造物の回収とその限界に関する覚書～いわゆる薬害エイズ・ミドリ十字事件刑事判決を契機として～」『現代社会型犯罪の諸問題』p.183, 2004年。北川佳世子「欠陥製品回収義務と刑事責任～市販後の製品回収義務の根拠をめぐる我が国の議論～」『神山敏雄先生古稀祝賀論文集第1巻過失犯論・不作為犯論・共犯論』p.182, 2006年。岩間康夫『製造物責任と不作為犯論』, 2010年。山中敬一「刑事製造物責任論における作為義務の根拠」『法学論集』第60巻, 第5号, p.1, 2011年。上田正和「企業活動による人身被害と刑事責任」『刑法雑誌』第51巻, 第2号, p.179, 2012年。「特集・刑事製造物責任をめぐる諸問題」岩間康夫, 岡部雅人, 古川伸彦, 前嶋匠『刑事法ジャーナル』No.37, p.4, 2013年。稲垣悠一「欠陥製品に関する刑事過失責任と不作為犯論」2014年。
- (11) 過失をどのように捉えるかについては、重要な議論がある。藤木英雄編著『過失犯～新旧過失論

- 争』, 1975年。「特集過失論」『現代刑事法』No.15, p.4, 2000年。しかしながら, これを本稿において詳述することは本稿の趣旨から外れるため, 刑事実務における一般的な理解に基づく表現を用いる。最決昭和42.5.25。互敦史『交通事故捜査と過失の認定』p.2。
- (12) 表1-2のうちパロマ湯沸かし器事件については, 製造物は, ガス機器という比較的単純な構造の製造物である。これについては, 設計及び製造の段階では不完全燃焼を防止する構造になっていたものの, 販売後の修理業者による不正改造が介在して不完全燃焼を発生させたという特殊事情があり, 販売以前の段階での過失を認めるのは難しい事案である。
- (13) 本稿において, 自動運転のレベルは, SAE international のJ3016の6段階のレベル分けによる。同レベル分けは, 国際的スタンダードであり, 日本政府も, 2017年5月発表の「官民ITS構想・ロードマップ」から同レベル分けを採用している。SAE international J3016「Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles」。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2017」p.5。
- (14) 自動運転の導入に伴うドライバーの刑事責任の変容については, 拙稿「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 Lawyer』Vol.25, p.41, 2016年において詳述した。同稿では, 道路交通法の上位法である道路交通条約の改正について議論がなされているWP1（国際連合欧州経済会議の道路交通安全作業部会）において2015年10月にベルギー及びスウェーデンによる提案を参考としてドライバーの責任について検討した。その後, 2017年3月, WP1において, ドライバーのセカンドタスクについての見解が示されており, 今後, ウィーン道路交通条約の更なる改正に向けた動きが見られる。ECE/TRANS/WP.1/157。日本は, ウィーン道路交通条約は批准しておらず, 日本が批准しているジュネーブ道路交通条約は, 2015年3月採択の改正案の施行が頓挫している状況にある。しかしながら, ウィーン道路交通条約及びジュネーブ道路交通条約については一対の条約として並行して議論が進められていることから, 将来的にはジュネーブ道路交通条約についてのセカンドタスクに関する改正がなされることも想定される。そこで, WP1のドライバーのセカンドタスクについての議論を踏まえ, ドライバーの刑事責任について更に検討を進める必要があり, これについては改めて別稿にて論じたい。なお, ジュネーブ道路交通条約及びウィーン道路交通条約の改正状況に関しては, 拙稿「運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の状況～実験段階から実用段階へ～」『中京 Lawyer』Vol.26, p.51, 2017年に詳述した。
- (15) 北川佳世子「製造物責任をめぐる刑法上の問題点～ドイツ連邦通常裁判所の皮革用スプレー判決をめぐる議論を手掛かりに～」『早稲田法学』71巻, p.173
- (16) さらに, 欠陥のある製造物を回収しなかった行為について刑事責任を問うためには, 過失犯の注意義務を論証すべきだけでなく, 不作為犯における作為義務が認められることを論証すべき旨が指摘され, 回収義務の根拠に関する議論が展開されている。神山敏雄『大コンメンタール刑法』第3版, 第3巻, p.381等。
- (17) 最決平成24.2.8
- (18) 最判平成9.7.11, 横浜地判平成18.4.18
- (19) 刑事責任が, 民事責任と比して, 法的性質等にかんがみ, 過失主義を徹底すべき要請が強いことについては, 拙稿「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 Lawyer』Vol.25, p.41, 2016年において詳述した。
- (20) リコール検討会「平成19年度リコール検討会とりまとめ」, 「平成20年度リコール検討会とりまとめ」, <http://www.ml原因.jp/jidosha/carinf/rci/index.html>
- (21) さらに, 将来的には, 運転開始に先立ってリコール・不具合情報を自動的に受信して警告を発する技術が一般的となり, 保安基準に盛り込まれていくことが理想的であると考ええる。

- (22) 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2017」 p.23