

〈中京大学第11回研究交流会報告〉

自動運転導入に伴う刑事責任の変容

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

平成30年1月30日，中京大学0号館センタービル9階第6会議室において，中京大学第11回研究交流会が開催された。

この研究交流会は，毎年2回，中京大学の7つの研究所（社会科学研究所，文化科学研究所，企業研究所，体育研究所，経済研究所，人工知能高等研究所，法曹養成研究所）が合同で開催している。

2 各研究所の発表内容

研究交流会においては，通常は，数名の発表者による研究内容に関する発表が行われているが，今回は，研究交流会の全体テーマを「研究所の活動と成果」とし，7つの全研究所からの発表が行われた。

各研究所所長から，各研究所全体についての活動と成果についての紹介がなされ，併せて一部の研究所からは所属員から研究内容に関する発表も行われた。

3 法曹養成研究所の発表内容

3-1 法曹養成研究所所長の発表内容

法曹養成研究所の発表においては，まず，法曹養成研究所所長福本博之教授から「研究所の活動・成果紹介」について，紀要の発行実績及び法務研修セミナーの実施実績等について紹介があった。

3-2 当職の発表内容

3-2-1 概要

所長の発表に引き続き，当職が法曹養成研究所所属員として研究発表を行った。

まず，今回の研究交流会の全体テーマが「研究所の活動と成果」であったことから，研究内容の発表に先立ち，当職の研究活動全般の概要について説明した。

次に，研究内容についての発表を行った。

最後に，当職の今後の研究の方向性について説明した。

3-2-2 研究内容の発表

研究内容の発表については、時間的制約のため、「自動運転導入に伴う刑事責任の変容」と題し、

①現在の刑事責任、②自動運転導入に伴う変容の2点に絞って発表した。

まず、現在の刑事責任について、ドライバー及びメーカーの責任に関する現行規定の概要を説明した。

次に、自動運転導入に伴う変容について、まず、検討の前提として、法的責任に関する基本原則である過失責任の原則について確認するとともに、⁽¹⁾自動車の交通事故時の法的責任については、現行法規下では、民事責任に関しては、過失責任の原則が修正されているのに対し、刑事責任に関しては、過失責任の原則が貫かれており、民事責任と比較すると、責任が認められるためのハードルが高いことを説明した。

その上で、ドライバーの刑事責任のうち、①自動車運転死傷行為等処罰法違反及び②道路交通法違反がどのように変容するかについて、SAE international⁽²⁾⁽³⁾のレベル分けに従い、レベル0からレベル5までの6段階に分けて検討を行った。この点、当職は、以前、拙稿において、ベルギー及びスウェーデンが2015年10月にWP1において自動運転の段階に応じたドライバーの役割等に関して行った提案内容を参考とし、3段階に場合分けをし、ドライバーの義務のあり方と、それを前提とした過失責任の原則を貫いた場合の帰結を検討した。しかしながら、現在、自動運転については、SAE internationalのレベル分けに従ってレベル0からレベル5までの6段階に分けての検討が一般的であることから、今回は、このSAE internationalのレベル分けに従ってレベル0からレベル5までの6段階に分けて改めて整理した。検討の概要は、以下のとおりである。

レベル0では、ドライバーは、当然、出発から到着まで常に、安全に運転すべき義務を負っているため、出発から到着まで常に注意義務を課され得る状態であり、過失を認め得る状態であり、刑事責任を問い得る状態である。

レベル1では、システムは、あくまでドライバーの運転タスクを助ける役割を果たすにすぎず、ドライバーは、出発から到着まで常に安全に運転すべき義務を負っているため、出発から到着まで常に注意義務を課され得る状態であり、過失を認め得る状態であり、刑事責任を問い得る状態であるということになる。

レベル2では、いまだ、ドライバーは、出発から到着まで常に自動車の状態や周りの環境を監視し、安全に運転すべき義務を負っており、出発から到着まで常に注意義務を課され得る状態であり、過失を認め得る状態であり、刑事責任を問い得る状態である。

問題は、レベル3以上である。

レベル3では、システムによる制御時、システムによる警告からドライバーによる制御までの間、ドライバーによる制御時があるため、この3つの場合に分けて検討する必要がある。

第1に、システムによる制御時は、ドライバーに注意義務が課せられ得ず、過失を認め得ず、法的責任を問い得ない。

第2に、ドライバーによる制御時は、ドライバーに注意義務が課せられ得る状態であり、過失を認め得る状態であり、刑事責任を問い得る状態である。

第3に、システムによる警告からドライバーによる制御までの間であるが、これは、二通りの場合が考えられる。

一つは、警告時点でドライバー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り、この場合、ドライバーに結果回避可能性を認めることができ、過失を認め得る状態であり、刑事責任を問い得る状態である。

もう一つは、警告時点でドライバー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であり、この場合は、ドライバーには結果回避可能性がなく、過失を認め得ず、刑事責任を問い得ない。

レベル4では、システム制御時は、ドライバーの反応は期待されていないため、ドライバーは、従来の意味での安全に運転すべき義務は負わなくなるため、注意義務は課され得ず、過失を認め得ず、刑事責任を問い得ない。ただ、レベル4も、領域外では、ドライバーが運転することになるので、その間はレベル0～レベル3に準ずるということになる。

レベル5では、ドライバーがいたとしても、従来の意味での安全に運転すべき義務は負わず、注意義務は課され得ず、過失を認め得ず、刑事責任を問い得ないこととなる。

まとめると、レベル0から2までは、従前どおりであるものの、レベル3以上では、自動車運転死傷行為等処罰法と道路交通法については、刑事責任を問えない場面が生じる。

以上のドライバーの責任についての検討に引き続き、メーカーの刑事責任の変容に関して、理論上はともかくとして、実務上は、処罰される事例は限定的になる旨の意見を述べた。⁽⁵⁾

末尾に、当日使用したパワーポイント資料を掲載する。⁽⁶⁾

3-3 質疑応答

当職の発表後、国連における議論状況及びアメリカにおける議論状況についての質問があり、概要を回答した。

注記

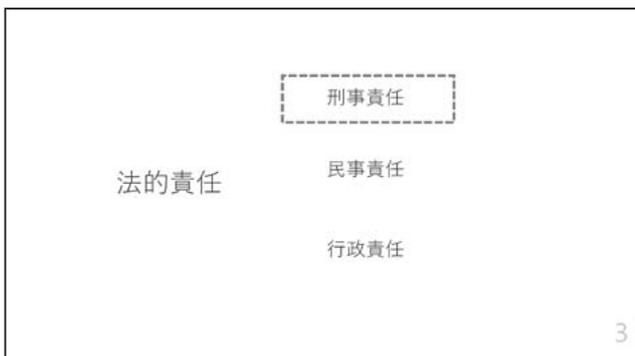
- (1) 互敦史『交通事故捜査と過失の認定』, p.2, 東京法令出版, 2015年
- (2) SAE international J3016 *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*
- (3) 関根道昭, 平松金雄「国連自動運転分科会 (ITS/AD) における自動運転技術の定義と国際基準化項目の検討状況」『交通安全環境研究所フォーラム2017講演概要』 p.47, 2017年
- (4) 「自動運転導入後の交通事故の法的責任の変容～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
- (5) 詳細は、「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Lawyer』 vol.27, p.15, 2017年
- (6) 画像提供：PIXTA。テンプレート提供：the power of powerpoint。



目次

- 1 現在の刑事責任
- 2 自動運転に伴う変容

2





道路交通法
交通ルール違反時

道路運送法・PS法

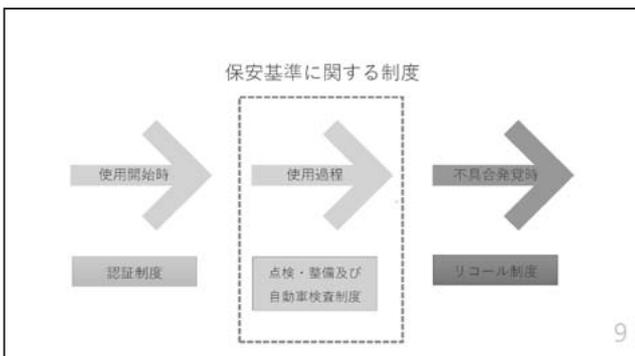
7



道路運送車両法
自動車の保安基準に関する
規定違反時

道路運送法・PS法

8



メーカーの刑事責任

10



業務上過失致死傷罪
交通事故時

道路運送法・PS法

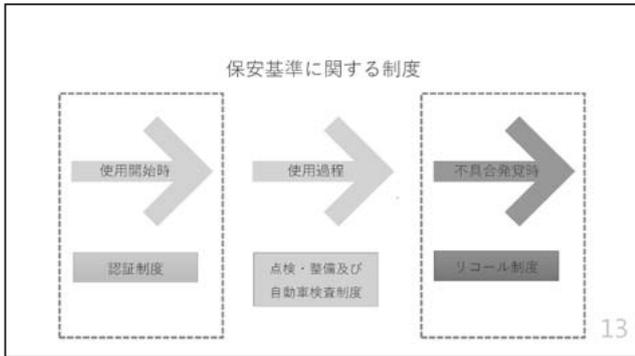
11



道路運送車両法
自動車の保安基準に関する
規定違反時

道路運送法・PS法

12



2 自動運転に伴う
変容と問題点

14

法的責任
に関する原則

15

過失責任の原則

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

16

過失とは何か

- 過失: 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
- 不注意: 不注意とは、注意義務を怠ること
- 注意義務: 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と結果回避可能性を前提とした結果回避義務

17

高野誠「交通事故賠償と過失の認定」より引用

交通事故時の法的責任

- 民事責任 ▶ 過失責任の原則を修正している
- 刑事責任 ▶ 過失責任の原則を貫いている

18



自動運転のレベル

名称	定義	縦横方向 運動制御	物体・事象 検知と反応	万が一の 備え	運用設計 領域
0 手動運転	ドライバーが全ての運転タスクを行う。	ドライバー	ドライバー	ドライバー	なし
1 運転支援	システムによる横方向か縦方向どちらかの持続的な制御。	ドライバー システム	ドライバー	ドライバー	制限あり
2 部分的 自動運転	システムによる横方向と縦方向両方の持続的な制御。	システム	ドライバー	ドライバー	制限あり
3 条件付き 自動運転	全ての運転タスクをシステムが実行。要求に応じてドライバーが適切に反応。	システム	システム	ドライバー	制限あり
4 高度 自動運転	限定条件下で全ての運転タスクをシステムが実行。ドライバーの反応を期待しない。	システム	システム	システム	制限あり
5 完全 自動運転	無条件で全ての運転タスクをシステムが実行。ドライバーの反応を期待しない。	システム	システム	システム	制限なし

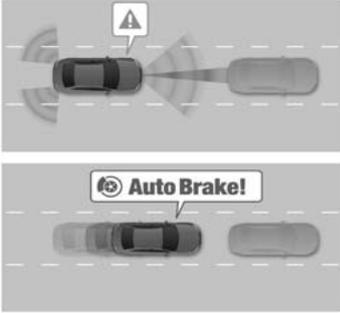
SAE: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles (2016/03/16) 英訳翻訳、平松忠雄「自動車運転免許(付与/AD)における自動運転技術の定義と国際標準化委員の検討状況」より引用

レベル3以上では
自動車運転死傷行為等処罰法及び道路交通法による
刑事責任を問えない場面が生じる

Level 0 手動運転
ドライバーが全ての運転タスクを行う



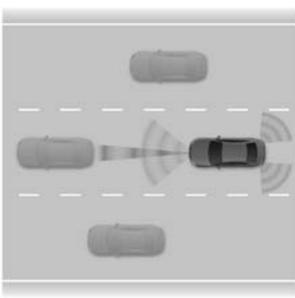
Level 1 運転支援
システムによる横方向か縦方向の
どちらかの持続的な制御



衝突被害軽減ブレーキ

Auto Brake!

画像提供：PDA 25



レーンキープアシスト

画像提供：PDA 26

Level 1 運転支援

注意義務	注意義務を課せる
過失	過失を問える
刑事責任	刑事責任を問える

27

Level 2 部分的自動運転

システムによる横方向か縦方向の
両方の持続的な制御

28

Level 2 部分的自動運転

注意義務	注意義務を課せる
過失	過失を問える
刑事責任	刑事責任を問える

29

Level 3 条件付き自動運転

全ての運転タスクをシステムが実行。
要求に応じてドライバーが適切に反応。

30

Level 3 条件付き自動運転（ドライバー制御時）

注意義務	注意義務を課せる
↓	
過失	過失を問える
↓	
刑事責任	刑事責任を問える

31

Level 3 条件付き自動運転（システム制御時）

注意義務	注意義務を課せない
↓	
過失	過失を問えない
↓	
刑事責任	刑事責任を問えない

32

Level 3 条件付き自動運転
（システムによる警告からドライバーによる制御までの間）

<p><small>【警告時点で即対応しても結果回避可能】</small></p> <p>注意義務 注意義務を課せる</p> <p>↓</p> <p>過失 過失を問える</p> <p>↓</p> <p>法的責任 法的責任を問える</p>	<p><small>【警告時点で即対応すれば結果回避不可能】</small></p> <p>注意義務を課せない</p> <p>過失を問えない</p> <p>法的責任を問えない</p>
--	---

33

Level 4 高度自動運転

限定条件下で全ての運転タスクをシステムが実行。
 ドライバの反応を期待しない。

34

Level 4 高度自動運転（領域内・システム制御時）

注意義務	注意義務を課せない
↓	
過失	過失を問えない
↓	
刑事責任	刑事責任を問えない

35

Level 4 高度自動運転（領域外）

Level 0～Level 3 に準ずる

36

Level 5 完全自動運転

無条件で全ての運転タスクをシステムが実行。
ドライバの反応を期待しない。

37

Level 5 完全自動運転

注意義務	注意義務を課せない
過失	過失を問えない
刑事責任	刑事責任を問えない

38

メーカーの
刑事責任の変容

39

実務上はメーカー関係者が
業務上過失致死傷罪で処罰される事例は限定的

40

理由 1

刑事製造物責任は、民事製造物責任と比べて
法適用上も立証上も認められるハードルが高い

41

製造物責任における責任主体

民事責任	▶ 個人だけでなく、法人も
刑事責任	▶ 個人のみ

42

製造物責任における過失責任の原則

民事責任 ▶ 過失責任の原則を修正している

刑事責任 ▶ 過失責任の原則を貫いている

43

理由 2

結果予見可能性の認定が難しい

44

販売前の結果予見可能性

単純な製造物 ▶ 結果予見可能性を認めやすい

複雑な製造物 ▶ 結果予見可能性を認めにくい

45

販売後の結果予見可能性

製造物の欠陥や危険性に対する認識が生じるような事情

46

理由 3

結果回避義務，結果回避可能性，因果関係を認定することが難しい

47

因果関係を認めるためには
欠陥の認定が必要

48

