

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

～運転支援車（レベル2）の事故～

中 川 由 賀

1 はじめに

本稿では、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の一環として、運転支援車（レベル2）の事故事例に考察を加え、この類型の事故の法的責任に関する問題点を検討する。

運転支援車（レベル2）は、2016年頃から国内外の複数の自動車メーカーから発売されている。運転支援機能は、適切に使用するならば、事故の削減や運転の快適性向上に資することが期待される機能である一方、昨今、国内外において、複数の事故が発生している。そのため、運転支援車（レベル2）の事故の法的責任に関する検討は、喫緊の課題である。

本稿では、まず、運転支援車（レベル2）の定義を確認し、昨今の国内外におけるレベル2の事故事例について概観し、国内で初めて刑事裁判の判決があったレベル2の死傷事故について概説した上で、レベル2の事故における運転者の刑事責任、レベル2の事故におけるメーカー・販売店の関係者の刑事責任について検討したい。

2 運転支援車（レベル2）の定義

政府は、運転自動化レベルの定義について、SAE InternationalのJ3016（2016年9月）及びその日本語参考訳のJASO TP18004（2018年2月）の定義を採用している。⁽¹⁾ 同定義は、運転自動化レベルをレベル0からレベル5までに分けている。

レベル2とは、システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行するものである一方、依然として認知、予測、判断及び操縦を行う主体は運転者である類型である。

レベル1とレベル2の本質的な違いは、レベル1は、システムが縦方向又は横方向のいずれかのみ車両運動制御のサブタスクを実行するのに対し、レベル2は、縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを実行する点にある。

レベル2とレベル3の本質的な違いは、レベル2では、認知、予測、判断及び操縦を行う主体は常に運転者であるのに対し、レベル3では、認知、予測、判断及び操縦を行う主体が、システム作動中はシステムとなり、作動継続が困難な場合は運転者になる点にある。

つまり、レベル2は、システムが縦方向又は横方向両方の車両運動制御のサブタスクを実行することによって運転者による運転を「支援」する機能を有する一方、未だシステムがいかなる場合にも確実に対応できる機能を有するわけではないため、依然として、運転者は、常時、周囲の道路状況、歩行者や他の車両等の状況、自己の車両の状態等を監視し、自ら車両運動制御を行わなければならない類型である。

そのため、国土交通省は、自動運転車両の適切な使用のため、ユーザーの誤解を防止すべく、レベル1及び2については「自動運転車」という呼称は用いず、「運転支援車」と呼称し、レベル3を「条件付自動運転車（限定領域）」、レベル4を「自動運転車（限定領域）」、レベル5を「完全自動運転車」とする呼称を用いている。本稿においても、同呼称を用いる。⁽²⁾

3 運転支援車（レベル2）の事故事例

運転支援車（レベル2）は、2016年頃から国内外の複数の自動車メーカーから発売されている。運転支援機能は、適切に使用するならば、事故の削減や運転の快適性向上に資することが期待される機能である。しかしながら、昨今、国内外において、複数の事故が発生しており、典型的な事故事例として以下の4例がある。

(1) フロリダの交差点におけるセミトレーラーへの衝突事故

場所：Near Williston, Florida, US

発生日：2016年5月7日

態様：レベル2の普通乗用車が、運転支援システムを使用して走行中、交差道路を走行中のセミトレーラーの側方に衝突し、⁽³⁾運転者1名が死亡した事案

(2) カリフォルニアの高速道路における分離帯への衝突事故

場所：Mountain View, California, US

発生日：2018年3月23日

態様：レベル2の普通乗用自動車が、高速道路において、運転支援システムを使用して走行中、運転者が携帯電話のゲームに興じ、分離帯に衝突し、運転者1名が死亡し、衝突に巻き込まれた車両に乗車していた者1名が負傷した事案⁽⁴⁾

(3) 千葉県における試乗車による前車への衝突事故

場所：千葉県八千代市

発生日：2016年11月

態様：レベル2の試乗車が、運転支援システムを使用して走行中、「運転者が前方停止車両を認識していたにも関わらず、自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、ブレーキをかけずに走行した結果、走行環境の影響から衝突被害軽減ブレーキが作動せず、前方停止車両に追突し、前方停止車両に乗車中の2名が負傷」した事案⁽⁵⁾

(4) 東名高速道路における衝突事故

場所：神奈川県綾瀬市（東名高速道路）

発生日：2018年4月29日

事故態様：レベル2の普通乗用自動車⁽⁶⁾が、高速道路において、運転支援システムを使用して走行中、運転者が仮睡状態に陥り、前車が車線変更した後もそのまま進行し、進路前方に停車していた普通自動二輪車に加速した状態で衝突し、同自動二輪車を前方に跳ね飛ばして前方に佇立していた被害者3名に衝突させ、1名が死亡、2名が負傷した事案

4 東名高速道路における衝突事故の判決

本稿では、このうち、国内で初めて刑事裁判の判決があった前述の3の(4)の東名高速道路における衝突事故（以下「本件事故」という。）の判決について検討する。

4-1 事件の概要

本件事故の状況は、以下のとおりである。2018年4月29日、東名高速道路において、運転支援車（レベル2）であるテスラ社製の普通乗用自動車（以下「被告人車」という。）が、運転支援システム（以下「本件運転支援システム」という。）を使用して走行中、運転者は、仮睡状態に陥った。進路前方では、別件事故のために、普通乗用自動車及び普通自動二輪車（以下「本件バイク」という。）が停車しているとともに、付近に複数人が佇立していた。被告人車の前車は、これらを避けようとして車線変更した。しかしながら、被告人車は、車線変更等の衝突回避措置を行うことなく、そのまま進行し、加速した状態で、本件バイクに衝突し、本件バイクを前方に跳ね飛ばして前方に佇立していた被害者3名に衝突させ、1名が死亡、2名が負傷した。

本件事故に関し、被告人車の運転者である被告人が過失運転致死傷罪(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第5条)で起訴された。

本件公訴事実は、主位的訴因と予備的訴因があるところ、いずれの訴因も運転中止義務違反である。主位的訴因は、「平成30年4月29日(以下、時刻の記載は同日のものを示す。)午後2時37分頃、被告車を運転し、本件高速道路を進行中、眠気を覚え、前方注視が困難な状態に陥ったのであるから、直ちに運転を中止すべき自動車運転上の注意義務があるのに、これを怠り、直ちに運転を中止せず、前記状態のまま運転を継続し」た過失により、午後2時48分頃、仮睡状態に陥り、午後2時49分頃、本件バイクに被告人車を衝突させ、本件バイク前方に跳ね飛ばして被害者らに衝突させたというものである。予備的訴因は、被告人が眠気を覚えた時点が午後2時37分頃ではなく、午後2時44分頃とされている以外は主位的訴因と同旨である。

4-2 判決の内容

予備的訴因を認定し、有罪。禁錮3年・執行猶予5年。第一審で確定。

本件の争点は、主位的訴因又は予備的訴因の運転中止義務違反の有無、運転中止義務違反と結果との因果関係の有無である。裁判所は、各争点について、以下のとおり判示した。

4-2-1 運転中止義務違反の有無に関する判断

1点目の争点である運転中止義務違反の有無についての裁判所の判断は、以下のとおりである。

(1) 予見可能性

裁判所は、まず、被告人が、運転中止義務の発生の前提となる、前方注視が困難になるほどの眠気を覚えた時点は、主位的訴因の午後2時37

分頃の時点ではなく、予備的訴因の午後2時44分頃の時点である旨事実認定した。

その上で、裁判所は、「本件運転支援システムは、自車前方の物体を検知できずに、静止した車両と衝突しないようブレーキをかけたり減速したりすることができなくなる場合があるなど、いかなる状況においても適切に動作することを保証されたものではなく」、と述べた。そして、「被告人が、本件運転支援システムには自車を前方の物体の手前で停止させて衝突を回避する機能もあると理解していた可能性は否定できない」と指摘する一方で、しかしながら、「被告人は、事故を防止する責任は基本的に運転者にあるという説明は受けており」、「被告人自身の認識としても、本件運転支援システムを作動させていたとしても、前方を注視し、何かあったときには運転を替わるという意識を持ち続けて運転しなければいけないと思って運転していたというのであるから、少なくとも、本件運転支援システムが道路状況に応じた適切な動作をしないことがあり得ることは理解していたと認められる。」とした。

また、裁判所は、「本件運転支援システムでは、対応し難い事態（例えば、他の自動車が、高速度で走行している自車の直前に急に割り込んできたり、前方から逆走してきたりした場合や、自車のタイヤがパンクするなどの故障が起きた場合、前車の積み荷が路上に落下した場合等様々な事態が考えられる。）が一般に起こりうることは明らかであるから、被告人は、本件高速道路という比較的本件運転支援システムを作動させるのに適した場所においても、前方を注視して自ら適切に被告人車を操作しなければ、本件運転支援システムでは対応し難い事態に対応できず、事故を回避できない場合があり得ることを当然理解していたはずである。」とした。

以上を踏まえて、裁判所は、被告人が強い眠気を覚えた午後2時44分頃の時点で、「本件運転支援システムが道路状況に応じた適切な動作をせず、又は本件運転支援システムでは対応し難い事態が生じたにもかかわらず、

ならず、被告人が仮睡状態に陥るなどして前方を注視できず、被告人車を適切に操作しないことによって事故が発生して人が死傷する危険があり、被告人はそのことを予見し得たと認められる。」として、予見可能性を肯定した。

(2) 結果回避可能性

裁判所は、「被告人車が午後2時44分頃に走行していた地点から本件事故の現場までの間に、被告人車を本件車道にはみ出ることなく停車させることができる非常駐車帯が複数ありそこで一時休息したり同乗者と運転を交替したりすることも可能であったことを踏まえると、被告人は、前記のとおり前方注視が困難になるほど強い眠気を覚えた時点で、直ちに運転を注視すべき自動車運転上の注意義務があったにもかかわらず、これを怠って前方注視が困難な状態のまま運転を継続し、運転中止義務に違反したと認められる。」として、結果回避可能性も肯定されることを踏まえて、被告人が強い眠気を覚えた午後2時44分頃の時点での運転中止義務違反を認めた。

4-2-2 運転中止義務違反と結果との因果関係に関する判断

2点目の争点である因果関係についての裁判所の判断は、以下のとおりである。

(1) 視認可能な時点・地点及び被告人車の挙動

裁判所は、まず、証拠上、被告人が本件バイク及び被害者らを視認可能であった時点・地点並びに被告人車の挙動について以下のとおり事実認定した。

「本件事故に先行して、本件事故現場において他の車両同士の追突事故が発生したため、本件事故当時、本件事故現場の第3車両通行帯や側帯に、複数人が佇立するなどし、本件バイクを含む複数の車両が停車し

ていた。そして、本件高速道路の第3車両通行帯において被告人車の直前を走行していた前車が、そのような本件事故現場の道路状況に対応して、本件事故現場の手前で第2車両通行帯への車線変更を開始した。」

「被告人は、仮睡状態に陥っていなければ、遅くとも午後2時49分15秒頃には、前記の本件事故現場を視認することが可能であった。しかしながら、仮睡状態に陥っていた被告人は、被告人車を自ら操作しなかったところ、被告人車は、その時点で、本件バイクから約45.6メートルの地点を時速約13.1キロメートル（中略）で走行していたが、前車との車間距離が開くことに対応して加速していった。」

「さらに、被告人車は、午後2時49分19秒頃には、本件バイクから約27.5メートルの地点を時速約27.8キロメートルで走行しており、その時点では、前車はほとんど車線変更をし終わっていたところ、被告人車の前方には本件バイクを含め複数の車両が停車していたにもかかわらず、本件運転支援システムがこれらの車両を検知しない状況になったため、被告人車は更に加速し、午後2時49分22秒頃、本件バイクに衝突した。」

(2) 停止可能距離

裁判所は、次に、証拠上、停止距離について以下のとおり事実認定した。

「加速を開始してから本件バイクに衝突するまでの被告人車の最高速度は時速約38.1キロメートルであるところ、この速度を前提として停止距離（空走距離と制動距離の合計）を計算しても、被告人が、仮睡状態に陥ることなく前方を注視し、遅くとも被告人車が本件バイクの約19メートル手前の地点に到達するまでに本件バイクとの衝突の危険を感知して急制動の措置を講じていれば、被告人車は本件バイクの手前で停止することができた。」

(3) 判断

裁判所は、以上の本件事故の状況を踏まえて、以下のとおり、被告人が仮睡状態に陥ることなく前方を注視していれば、衝突の予見及び回避が可能であったことから、本件事故が被告人による運転中止義務違反に基づく危険が現実化したものと認められるとして、因果関係を肯定した。

「本件運転支援システムは前方の物体との衝突を回避するために設計されたものではないのであるから、客観的には、被告人が自ら被告人車を操作しなければ被告人車が本件バイクに衝突する危険があったことは明らかである。」

「被告人が、本件運転支援システムについて、自車を前方の物体の手前で停止させて衝突を回避するように設計されたものであると理解していた可能性は否定できないが、」「本件運転支援システムが道路状況に応じた適切な動作をしないことがあり得ることは理解していた。」

「また、本件事故直前の被告人車は、前方に本件バイクが停車しているにもかかわらず、前記のとおり本件バイクから約45.6メートルの地点から本件バイクから約19メートルの地点までの約26.6メートルにわたり加速し続け、速度もそれなりに出ていたのであるから、直ちに制動措置を採らなければ本件バイクと衝突する危険性があることは明らかな状況だった。」

「さらに、被告人の供述によれば、被告人車は、これまで、本件運転支援システムの動作により前方の車両の前で停止しており、その際には衝撃もなくスムーズに停止していたというのであるから、被告人は、本件事故以前の経験から、本件運転支援システムが適切に動作して被告人車が停止する場合には、被告人車が、前方の物体の手前で急制動にならない程度の余裕をもって停止するものと理解していたと考えられるところ、これに対し、本件事故直前の被告人車は、前車が方向指示器を点滅させ車線変更を開始したが、未だ同社の車体の一部が被告人車の走行する第3車両通行帯にある時点から、(中略)加速し続けている。そして、

このような被告人車の挙動は、本件バイクの手前で余裕を持って停止する前の走行としては不合理なものであり、被告人がこれまで経験してきた被告人車の挙動とは大きく異なることは明らかであるから、被告人が仮睡状態に陥っていなければ、本件運転支援システムが被告人車を本件バイクの手前で停止させるように動作していない可能性を認識できたはずである。」

「そうすると、本件運転支援システムに関する被告人の認識を前提としても、被告人は、仮睡状態に陥ることなく前方を注視していれば、本件バイクから約19メートルの地点までに、被告人車が本件運転支援システムの動作によっては本件バイクの手前で停止できずに衝突する危険性を予見し、急制動の措置を採ることは可能であり、被告人がそのような措置を採っていれば、被告人車が本件バイクに衝突することを回避することができたと認められる。」

「以上によれば、本件事故は、被告人による前記運転中止義務違反に基づく危険が現実化したものと認められるから、両者の間の因果関係も認められる。」

4-3 検討

本件事故は、被告人が本件事故時に仮睡状態に陥って前方注視していない状況で発生した事故であり、運転中止義務違反による過失を認定している。すなわち、運転者が仮睡状態等に陥った状態で事故が発生した場合、強い眠気を覚えた時点から仮睡状態に陥る時点までの間の時点において、自動車を運転中に強い眠気を覚えた場合、そのまま運転を継続するといずれ仮睡状態に陥り事故を起こすおそれがあることを予見する予見可能性を前提として、自車を路肩に止めるなどして運転を中止する措置を講じることで事故を回避する結果回避可能性があるかを検討し、運転中止義務としての過失の有無を認定することになる。加えて、この場合、「運転中止義務に違反して運転を継続した行為」と「事故発生と

いう結果」との因果関係の問題として、事故直前の時点において、仮睡状態等に陥ることなく正常運転していれば、衝突の予見及び回避が可能であったかを検討する必要がある。

本件では、上記を前提として、運転中止義務違反の有無、運転中止義務違反と結果との間の因果関係の有無が争点となっている。

そして、裁判所は、レベル2の運転支援システムがいかなる状況においても適切に動作することを保証されたものではないという機能の限界と、それに対する被告人の認識を踏まえて、上記各争点に対する判断を示している。各争点に対するより詳細な検討は、後述5-2において後述したい。

5 レベル2の事故における運転者の刑事責任

5-1 レベル2の事故の種類と過失の構成

5-1-1 事故の種類

レベル2の運転支援システムを使用して走行中の事故としては、大きく二つの種類が想定される。

1つ目の事故類型は、運転者が、仮睡状態等に陥って、事故直前の時点において、自ら車両運動制御が行えない状態だった場合である。前述の4の東名高速道路における衝突事故のような事故である。

2つ目の事故類型は、運転者が、仮睡状態等に陥っていたわけではなく、事故直前の時点において、自ら車両運動制御を行おうとすれば行えた状態であったにもかかわらず、これを行わなかった場合である。前述の3の③の千葉県における試乗車による前車への衝突事故のような事故である。

5-1-2 事故類型の過失の構成（仮睡状態等に陥って、事故直前の時点において、自ら車両運動制御が行えない状態だった場合）

1つ目の事故類型の、運転者が、仮睡状態等に陥って、事故直前の時

点において、自ら車両運動制御が行えない状態だった場合、強い眠気を覚え始めた時点から仮睡状態に陥るまでの時点での過失を捉える。

運転者が、事故直前の時点において、仮睡状態等に陥って、自ら車両運動制御が行えない状態だった場合、運転者は、事故直前の時点において、仮睡状態に陥っているため、結果予見義務・結果回避義務を履行できない。そのため、そのような場合は、強い眠気を覚えた時点から仮睡状態に陥る時点までの間の時点において、自動車を運転中に強い眠気を覚えた場合、そのまま運転を継続するといずれ仮睡状態に陥り事故を起こすおそれがあることを予見する「予見可能性」を前提として、自車を路肩に止めるなどして運転を中止する措置を講じることで事故を回避する「結果回避可能性」があるかを検討し、運転中止義務としての過失の有無を認定することになる。

加えて、この場合、事故直前の時点において、仮睡状態等に陥ることなく正常運転していれば、事故の回避が可能であったかを検討する必要がある。なお、この点の問題を、因果関係の問題と位置付けるか、それとも、結果回避義務違反の問題と位置付けるかについては見解が分かれよう。⁽⁷⁾

5-1-3 事故類型 の過失の構成（仮睡状態等に陥っていたわけではなく、事故直前の時点において、自ら車両運動制御を行おうとすれば行えた状態だった場合）

2つ目の類型の事故類型の、仮睡状態等に陥っていたわけではなく、事故直前の時点において、自ら車両運動制御を行おうとすれば行えた状態であったにもかかわらず、これを行わなかった場合、事故直前の時点で過失を捉える。

運転者が、事故直前の時点において、自ら車両運動制御を行おうとすれば行えた状態であったにもかかわらず、これを行わなかった場合、事故直前の時点における予見可能性や結果回避可能性を検討し、過失の有

無を認定することとなる。

例えば、前述の3の③の千葉県における試乗車による前車への衝突事故であれば、ドライブレコーダー等によって、運転者が前方停止車両を発見可能であった時点・地点を特定し、ログデータ等に基づいて車両の速度を認定して停止距離を算出する。その上で、運転者が前方停止車両を発見可能であった時点・地点において制動措置を講ずれば前方停止車両の手前で停止して衝突を回避することができたかを検討することによって、予見可能性や結果回避可能性を検討し、ハンドルブレーキ等の確実な運転操作義務違反による過失の有無を認定することとなる。

また、例えば、レベル2の運転支援システムを使用して走行中、携帯電話を使用したり、画像を注視したりなどして、前方を注視せず、前車に衝突したというような事故であれば、同様に、被害者等を視認可能な地点を特定し、停止距離を算出した上で、予見可能性や結果回避可能性を検討し、前方注視義務違反等の過失の有無を認定することとなる。

5-2 想定される運転者の主張と分析

では、前述4の東名高速道路における衝突事故の判決に表れている被告人の供述及び弁護人の主張を参考にしながら、レベル2の事故の場合に想定し得る運転者の主張を挙げ、分析したい。

5-2-1 予見可能性

まず、想定されるのは、「運転者は、運転支援システムが適切な車両運動制御を行って衝突を回避すると認識していたので、予見可能性がない。」旨の主張である。

前述4の東名高速道路における衝突事故においても、被告人は、「ある一定以下のスピードであれば、本件運転支援システムの機能により、前方の物体に衝突しないだろうと思っていた」旨供述するとともに、「被告人車を購入する際、本件運転支援システムにより、被告人車が前

方の物体の前で停止すると説明された」旨供述している。

たしかに、従来型自動車の場合、そもそも車両運動制御を行い得るのは運転者しかいないため、運転者自身が車両運動制御を行わなければ事故を起こすおそれがあることを予見することが可能であることは争いようがないのに対し、レベル2の場合、運転者の代わりにシステムが適切な車両運動制御を行うと信じていたと主張する余地がなくはない。

しかしながら、裁判所は、まず、本件運転支援システムの客観的機能について、「本件運転支援システムは、自車前方の物体を検知できずに静止した車両と衝突しないようブレーキを掛けたり減速したりすることができなくなる場合もあるなど、いかなる状況においても適切に動作することを保証されたものではな」く、被告人車のマニュアルにおいても、SAE 運転自動化レベルの区分においても、運転者が常時監視して必要に応じた対応をすることが求められている旨指摘している。

そして、裁判所は、その上で、被告人の主観的認識について、上記被告人の供述、被告人車の製造開発会社社員の捜査機関に対する説明及び同社の車内研修資料の記載を踏まえて、「被告人が本件運転支援システムには自車を前方の物体の手前で停止させて衝突を回避する機能もあると理解していた可能性が否定できない」とする一方で、「被告人は、事故を防止する責任は基本的に運転者にあるという説明は受けており、被告人自身の認識としても、本件運転支援システムを作動させていたとしても、前方を注視し、何かあったときには運転を替わるという意識を持ち続けて運転しなければいけないと思って運転していたというのであるから、少なくとも本件運転支援システムが道路状況に応じた適切な動作をしないことがあり得ることは理解していたと認められる」とした。加えて、裁判所は、直前へのカットイン、逆走、パンク、積み荷の落下等の本件運転支援システムでは対応し難い事態が一般的に起こり得ることが明らかであるから、被告人は、「本件運転支援システムでは対応し難い事態に対応できず、事故を回避できない場合があり得ることを当然理

解していたはずである」と指摘した。

以上を踏まえて、裁判所は、被告人が強い眠気を覚えた時点での予見可能性を肯定した。

上記裁判所の判断は、運転支援車（レベル2）が、未だシステムがいかなる場合にも対応できる機能を有するわけではない以上、運転者としては、システムが道路状況に応じた適切な動作をしなかったり、システムでは対応しがたい事態が生じたりすることを当然想定し得るはずであり、そのために衝突の危険性があることを予見し得るといえ、妥当な判断と評される。

5-2-2 結果回避義務の内容

次に、想定されるのは、「結果回避措置の方法としては、自ら制動措置等を講ずるという方法に限定されるわけではなく、運転支援システムを使用し続けるという方法によって運転支援システムを通じて結果を回避するという方法も選択し得る。このような『回避措置』を講じている以上、結果回避義務違反はない」旨の主張である。

たしかに、従来型自動車の場合、車両運動制御を行い得るのは運転者しかいないため、事故結果を予見した場合の結果回避措置としては、自ら制動措置等を講ずること以外にないのに対し、レベル2の場合、縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを実行するシステムが搭載されているため、運転者が自ら車両運動制御を行うのではなく、システムに車両運動制御を継続させることが適切な回避措置であったと主張する余地がなくはない。

しかしながら、運転支援車（レベル2）が、未だシステムがいかなる場合にも対応できる機能を有するわけではない以上、運転支援システムを使用し続けることにより確実に結果回避ができるものではないから、運転支援システムを使用し続けるという方法は、事故の危険を回避する措置としては不十分であり、結果回避義務を尽くしたとは言えない。

したがって、前述4の東名高速道路における衝突事故において、裁判所が、被告人が運転支援システムを使用し続けたことをもって結果回避義務を尽くしたとは評価せず、過失を認定した点は妥当な判断である。

5-2-3 衝突の危険を感知し得る時点

次に、想定されるのは、「レベル2の場合、衝突の危険を感知し得る時点は、前方の障害物を発見し得た時点ではなく、システムの異常を感知し得た時点である。衝突の危険を感知し得る時点において、衝突回避措置を講じても間に合わなかった。」旨の主張である。

かかる主張は、事故類型 の中止義務違反での過失の構成の場合、因果関係の問題又は結果回避義務違反の問題として検討することになるのに対し、事故類型 の事故直前時の過失の構成の場合、結果回避義務違反の問題として位置付けて検討することになるが、検討すべき内実は、同じである⁽⁹⁾。

前述4の東名高速道路における衝突事故においても、本件事故の事故状況の解析を行った弁護側証人は、「本件運転支援システムが搭載された自動車の運転手は、本件運転支援システムの機能を信頼しているため、自車が進路内の物体と衝突する危険が生じたとしても、本件運転支援システムを搭載していない自動車を運転する場合に危険を感知する時点で衝突の危険を感知するのではなく、本件運転支援システムに異常を感知した時点で衝突の危険を感知するのであり、本件事故においては、被告人車が、一般路走行時の通常の減速加速度では本件バイクの手前で止まらない距離まで減速を行わずに進んだ時点で、本件運転支援システムに異常を感知する」という見解を示し、弁護人もこれに依拠した主張を行っている。

しかしながら、裁判所は、弁護側証人の証言等が専門的知見に基づくものではないこと、上記見解が、一般論として、減速加速度のみを基準とし、車間距離等の様々な情報を捨象した根拠を説明し得ていないこと、

本件事故直前の被告人車が、前方に本件バイクが停車しているにもかかわらず加速し続けるという不合理な挙動をしているにもかかわらず、なおも被告人車が本件バイクの手前で停止すると信じた理由を説明し得ていないことから、上記主張を退けている。

運転支援車（レベル2）については、運転支援システムは、未だいかなる場合にも前方の障害物を確実に発見し、確実にその手前で停止する機能を有するものではない以上、運転者は、運転支援システムによって前方の障害物との衝突を確実に回避できると信頼することはできない。したがって、レベル2の場合であっても、衝突の危険を感知し得る時点は、システムの異常を感知した時点ではなく、前方の障害物を発見した時点であり、上記裁判所の判断は妥当と評すべきである。

5-2-4 オーバーライドの可否

前述4の東名高速道路における衝突事故においては主張されていないが、ほかに、「仮に自ら制動措置等を講じたとしても、人による操作がシステムによる操作に優先できず、オーバーライドできない状態であったため、因果関係がない。」という主張もあり得よう。

かかる主張は、事故類型 の中止義務違反での過失の構成の場合、因果関係の問題又は結果回避義務違反の問題として検討することになるのに対し、事故類型 の事故直前時での過失の構成の場合、結果回避義務違反の問題として位置付けて検討することになるが、検討すべき内実は、同じである。⁽¹⁰⁾

たしかに、仮に、この主張どおりの事実関係であったならば、因果関係又は結果回避義務違反が否定されることになる。

しかしながら、運転支援車（レベル2）の運転支援システムは、あくまで運転者による運転を支援する機能であり、当然人による操作がシステムの操作に優先される仕様となっているはずであって、人による操作がシステムの操作に優先されないということはおよそ想定し難く、万が

一そのようになっていなかったとすれば、それは、車両の欠陥又は故障ということになる。この問題は、事故前の車両の制御状況（運転者による制動措置等によってシステム作動が解除できていたか否か等）に関するログデータの精査結果、事故後の車両の見分結果等の各証拠による事実認定レベルの問題である。

5-3 今後の実務的課題

5-3-1 レベル2の機能の限界に関する啓発の重要性

前述4の東名高速道路における衝突事故では、被告人車は、本件事故直前、前車が車線変更した後、進路前方に別の普通乗用自動車、本件バイク及び被害者らが停止していたにもかかわらず、前方の車両を検知しない状態になり、加速し、衝突するに至っている。弁護人は、かかる被告人車の挙動を故障による暴走であると主張した。かかる主張に対し、裁判所は、被告人車の挙動が「本件運転支援システムの故障によるものなのか、それとも本件運転支援システムの機能の限界によるものであるのかは証拠上判然としない」としている。レベル2の運転者の過失の有無の認定においては、運転支援システムが道路状況に応じた適切な動作をしなかったことが「故障」によるものか「機能の限界」によるものであるかは、過失の有無を左右しない。そのため、本件判決において、この点の認定がなされなくとも、過失の有無の認定に影響はない。

もとより本件事故の被告人車の挙動が「故障」によるものなのか「機能の限界」によるものなのかの具体的な事実認定については本稿において論ずるべき範囲の外である。ただ、一般論として、本件運転支援システムは、様々な原因によって「物体を検知できない場合があり、静止した車両と衝突しないようにブレーキをかけたり減速したりできなくなることがあり」、「特に時速80km以上で走行しているときに追尾していた車両がいなくなり、その代わりに静止した車両や速度の遅い車両又は物体が前方に現れると、この現象が起きやすくなるという機能の限界が

⁽¹¹⁾ある。そして、その場合、システムは、前方に車両等を検出しないことを前提として、設定速度まで加速することとなる。つまり、前車の車線変更によるカットアウト直後に、進路前方の静止物を検知せず、設定速度まで加速するという挙動は、通常（ネガティブな意味で）想定されている挙動である。

それにかかわらず、このような通常の機能の範囲内の挙動を明確に認識しないまま、運転支援システムを過信し、これを使用して車両を運転する行為は、極めて危険な行為である。今後、運転支援車が更に増加していくことが想定されることに鑑みると、このような運転支援車の機能の限界に関する啓発は、非常に重要な課題である。

もとより警察庁及び国土交通省は、運転支援車への過信を防止するための啓発活動を行っているが、⁽¹²⁾ 今後はより一層免許取得時及び免許更新時等における十分な教育が望まれる。

5-3-2 レベル3の社会実装とレベル2の事故における影響

5-3-1で述べたレベル2の運転支援車に対する過信の問題と関連し、以下詳述するとおり、今後、レベル3の条件付き自動運転車（限定領域）が社会実装されることの影響として、レベル2の事故の刑事責任に関し、過失及び因果関係が鋭く争われる事例が出てくることが想定される。

(1) レベル3の社会実装に向けた法改正とレベル3の運転者の義務

2019年5月、道路交通法が改正され、2020年4月、施行された。同改正は、レベル3を対象とした改正であり、⁽¹³⁾ 自動運行装置及び運転の定義規定の整備（同法第2条第1項第13号の2及び第17号）、自動運行装置を使用して自動車を運転する場合の運転者の義務規定の整備（同法第71条の4の2）、作動状態記録装置に関する規定の整備（同法第63条第1項、第63条の2の2）がなされた。

併せて、2019年5月、道路運送車両法が改正され、2020年4月、施行

された。同改正は、法律の枠組としては、レベル3以上を対象とした改正であり、保安基準対象装置への自動運行装置の追加（同法第41条）、電子的な検査に必要な技術情報の管理主体の整理（同法第74条の3第1項）、分解整備の範囲の拡大（同法第49条第2項及び第78条第1項）及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務化（同法第57条の2第1項）、プログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設（同法第99条の3）がなされた。

そして、以上のような法改正を踏まえて、2020年11月、レベル3の車両が型式認定され⁽¹⁴⁾、2021年には市場化が想定されている。

レベル3の運転者の義務は、レベル2以下の運転車の義務より緩和され、「車両法等の規定に定めるところに適合する安全な自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合には、運転者は、原則として、道路、交通及び自動車の状況を自ら把握するために前方や周囲の状況を確認すること、ハンドル等を操作することなく、安全運転の義務等に反しないで自動車を運転することができることとなる。」⁽¹⁵⁾このようにレベル3の運転者の義務が緩和されているのは、レベル3以上の自動運行装置が「自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有」するものと定義され（道路交通法第2条第1項第13号の2、道路運送車両法第41条第2項）、道路運送車両法及びその下位規範である国土交通省令において保安基準が定められ、「国土交通大臣が行う検査等により、自動運行装置が法上の運転操作に関する義務に反することなく自動的に自動車を運行させることができるものであることが、制度的に担保されることとなる」⁽¹⁶⁾からこそである。すなわち、道路運送車両法の下位規範である国土交通省令の「道路運送車両の保安基準」及びその細目告示において、走行環境条件内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないことに加え、走行環境条件外で作動しないこと、走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続すると

ともに引き継がれない場合は安全に停止すること、運転者の状況監視のためのドライバーモニタリングを搭載すること、不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること等、徹底した安全性確保のための保安基準が設けられており、レベル3以上の自動運行装置は、レベル2以下の運転支援機能とは機能の安全性において格段の差異がある。レベル3は、車両がこのような厳格な保安基準を満たしていることを大前提として、運転者の義務が緩和されることとなるのである。

(2) レベル2の事故における影響

今後、レベル3の条件付き自動運転車(限定領域)が社会実装されることの影響として、レベル2の事故の刑事責任に関し、過失及び因果関係が鋭く争われる事例が出てくることが想定される。

この点、レベル3が社会実装されていない段階では、運転者が常時道路、交通及び自動車の状況を自ら把握するために前方や周囲の状況を確認し、ハンドル等を操作しなければ、事故が発生することを予測することは、一般常識であり、説明に多言を要しないといえるため、弁解を排斥することは比較的容易とも言える。

これに対し、レベル3が社会実装された段階では、客観的にはレベル2の運転支援車を運転していたにもかかわらず、主観的にはレベル3の自動運行装置の機能を有すると信じていたとして、過失ないし因果関係を鋭く争う事例が出てくることが想定される。特に、運転者は、新車を購入した所有者であるとは限らず、中古車として購入した者であったり、所有者から借りて運転する家族や友人であったり、シェアカーやレンタカーの利用者であったりする場合もあり、そのような場合は更に事実認定及び評価が複雑になる。

この点に関しては、一般的な認識に関わるものとして、所管庁等による啓発活動、免許取得及び免許更新時の教育内容、自動車メーカー等による広報・宣伝内容、新聞・テレビ・ネットでの報道状況等、行為

者の認識に関わるものとして、取扱説明書の内容、販売時の契約書・説明書の内容、販売時の販売員による説明、その前提としての販売員に対する研修内容、車両購入時の機能を有効するための設定時の警告内容等に基づく事実認定をしていくこととなる。

6 レベル2の事故における自動車メーカー・販売店の関係者の刑事責任

前章まで運転者の刑事責任について論じてきたが、本章では、自動車メーカー・販売店の関係者の刑事責任についても検討したい。もとより運転支援車及び自動運転車に関する自動車メーカー・販売店の関係者の刑事責任の考え方については、今後の判例の蓄積によることになるものであり、現段階でこれを論じることにはいささかの躊躇があるが、この問題に関する視点を整理・提示することが今後の議論の端緒になることを期待して検討しておきたい。

6-1 現状

6-1-1 千葉県における試乗車による前車への衝突事故

運転支援車（レベル2）の事故に関しては、前述の3の(3)の千葉県における試乗車による前車への衝突事故では、「自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、運転者がブレーキをかけずに走行した」という事情があり⁽¹⁸⁾、運転者が過失運転致死傷罪（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第5条）で送致されたことに加え、販売店店長及び営業担当者が業務上過失致傷罪（刑法第211条前段）で送致されている^{(19) (20)}。

6-1-2 東名高速道路における衝突事故

一方、前述4の東名高速道路における衝突事故については、メーカー・販売店の関係者に対する刑事責任は問われていない。ただ、同事故については、アメリカにおいて、被害者遺族から自動車メーカーであるテス

ラ社に対し、民事訴訟が提起されている。⁽²¹⁾

6-2 事案の類型

運転支援車（レベル2）の事故に関してメーカー・販売店の関係者の法的責任が問題となり得る事案としては、二つの類型が想定される。1つ目は、車両に設計上又は製造上の欠陥が問題となる場合である。2つ目は、車両に設計上又は製造上の欠陥はなかったものの、指示・警告上の欠陥が問題となる場合である。

1つ目の、車両に設計上又は製造上の欠陥がある場合、メーカー関係者に対する業務上過失致死傷罪（刑法第211条前段）の成否が問題となり得る。

2つ目の、指示・警告上の欠陥がある場合、メーカーないし販売店の関係者に対する業務上過失致死傷罪（刑法第211条前段）の成否が問題となり得る。

6-3 設計上又は製造上の欠陥

6-3-1 欠陥箇所の類型

まず、設計上の欠陥（設計段階において、安全性が欠ける設計・仕様となっていた欠陥）及び製造上の欠陥（製造段階において、組立てミス等により、設計・仕様どおりに製造されなかった欠陥）について、検討する。

運転支援車（レベル2）に設計上又は製造上の欠陥がある場合としては、運転支援システムに欠陥があった場合と、運転支援システム以外の部分に欠陥があった場合が想定される。

これら2つの場合の相違について、関連判例として三菱自動車タイヤ脱落事件について触れつつ検討したい。

6-3-2 三菱自動車タイヤ脱落事件

「設計上又は製造上の欠陥」に基づく過失事案としては、三菱自動車ハブ脱落事件がある。⁽²²⁾この事件は、三菱自動車製大型貨物自動車のフロントホイールハブ（前輪のタイヤホイールと車軸を結合する部品）が破損してタイヤが脱落し、歩行者1名が死亡し、歩行者が伴っていた子供2名が傷害を負った事件である。

同社においては、本件事故に先立ってハブの破損事故が続発していた。同社は、本件事故の約2年半前に発生した16件目のハブ破損事故を処理する時点で、リコール等の改善措置の実施のために必要な措置を採る必要があったにも関わらず、そのような措置を何ら行わずに漫然放置していた。その後も、ハブの破損事故が続発し、本事故は、40件目のハブ破損事故であった。

本件事件に関し、同社の品質保証部門の部長及び同部門のバスのボデー・シャシー担当グループ長が業務上過失致死傷罪により起訴された。

被告人兩名について、第1審、控訴審、上告審ともに、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違反の過失があったとして、業務上過失致死傷罪の成立を認めた。

6-3-3 検討

製造物の欠陥に関してメーカー関係者が業務上過失致死傷罪に問われた事例には、様々な事例があるものの、著者の知る限りでは、三菱自動車タイヤ脱落事件は、自動車の欠陥に関する事例としては唯一の事例であり、参考になる事案である。

三菱自動車タイヤ脱落事件の場合、欠陥が存したのは、フロントホイールハブである。フロントホイールハブは、前輪のタイヤホイールと車軸を結合する部品であり、この部分が破損した場合にはタイヤが脱落する構造になっており、破損が事故に直結する重要な保安部品である。その

ため、このような重要な保安部品に関して、仮に、強度不足のおそれが客観的に認められ、被告人らが強度不足のおそれがあることを認識していれば、人身事故を発生させるおそれがあることを容易に予見しえたといえる。また、本件事故は、フロントホイールハブのような重要な保安部品に欠陥のある車両についてリコール等の改善措置の実施のための必要な措置を採らなかった義務違反に基づく危険が現実化したものといえるため、因果関係を認めることもできる。

一方、運転支援車（レベル2）に設計上又は製造上の欠陥がある場合としては、運転支援システムに欠陥があった場合と、運転支援システム以外の部分に欠陥があった場合が想定される。

このうち 運転支援システム以外の部分に欠陥があった場合については、従来型自動車に欠陥があった場合と同様に考えれば足りよう。

これに対し、運転支援システムに欠陥があった場合については、事情が異なる。すなわち、仮に運転支援システムが、欠陥（若しくは故障又は機能の限界）により適切な動作をしなかったとしても、運転者が適切な車両運動制御を行いさえすれば事故は回避できるのであって、運転支援システムの欠陥は、必ずしも事故に直結するとはいえない。そのため、この場合に予見可能性ないし因果関係があったと言えるかということが実務的には争点になり得よう。

なお、運転支援システムに欠陥があった場合のうち、欠陥のためにオーバーライドできない状態だった場合、すなわち、人による操作がシステムによる操作に優先できない状態だった場合、その欠陥は、事故に直結する欠陥といえるため、フロントホイールハブの欠陥と同様に考えることができよう。

6-4 指示・警告上の欠陥

6-4-1 行為態様の類型

次に、指示・警告上の欠陥（製造物自体に物理的欠陥はないものの、

使用方法によっては危険性がある場合に、製造物の使用上の注意事項を適切に説明しなかった欠陥）について、検討する。

指示・警告上の欠陥が問題となる場合には、二つの類型が想定される。

1つ目は、前述の3の(3)の千葉県における試乗車による前車への衝突事故のように、メーカー・販売店の関係者が、作為として、運転支援装置に関して不正確な情報を運転者に説明した場合である。

2つ目は、メーカー・販売店の関係者が、作為として不正確な情報を運転者に説明したわけではないが、運転支援装置の機能の限界等に関する適切な説明等を欠いたという不作為が問題となる場合である。

このうち、特に、後者の不作為的過失が問題となる場合については、予見可能性、結果回避義務の内容、因果関係の点で様々検討すべき問題があることから、以下、関連判例として渋谷シエスパ事件について触れつつ、同事例とレベル2の事故との相違について検討する。

6-4-2 渋谷シエスパ爆発事件

「指示・警告上の欠陥」に基づく過失事案としては、渋谷シエスパ爆発事件がある。この事件は、温泉施設において、温泉水から分離されたメタンガスがガス抜き配管内での結露水の滞留により漏出・引火・爆発し、3名が死亡し、3名が傷害を負った事件である。本件温泉施設においては、本来はガス抜き配管内から結露水の水抜き作業を行う必要があったにも関わらず、温泉施設建設工事の受注者である建設会社から発注者である不動産会社へ水抜き作業の必要性等に関する説明がなされておらず、水抜き作業が行われていなかった。

本件事件に関し、建設会社の設計担当者及び不動産会社の保守管理統括者が業務上過失致死傷罪により起訴された。

建設会社の設計担当者については、第1審、控訴審、上告審ともに、情報伝達義務違反の過失があったとして、業務上過失致死傷罪の成立を認めた。一方、不動産会社の保守管理統括者については、第1審で、

「検察官主張の情報収集義務を前提とする保守管理の実施義務違反があったとは認められない」「何らかの原因によるメタンガス漏出の予見が可能であったとは認められず、その予見可能性を前提とするメタンガス検知器を設置する注意義務を課すことができない」として無罪が言い渡されている(確定)。

6-4-3 検討

(1) 指示・警告上の欠陥

製造物責任法の領域においては、製造物の欠陥を、「設計上の欠陥」、「製造上の欠陥」及び「指示・警告上の欠陥」の3類型に分け、製造物自体に物理的欠陥はなくとも、使用方法によっては危険性がある場合に、製造物の使用上の注意事項を適切に説明しなかった点を「指示・警告上の欠陥」として問題とすることは基本的な考え方である⁽²⁴⁾。

刑事責任の領域においては、従前は、「設計上の欠陥」⁽²⁵⁾や「製造上の欠陥」⁽²⁶⁾に基づいて問責される事例が多かったところ、渋谷シエスパ爆発事件は、「情報伝達義務違反の過失」が問われた事案であり、いわば「指示・警告上の欠陥」が問題とされた事案として、参考になる事案である。

(2) 情報伝達義務違反の過失における予見可能性の判断構造

渋谷シエスパ爆発事件において、上告審は、「本件においては、この伝達を怠ったことによってメタンガスの爆発事故が発生することを予見できたということもできる」として予見可能性を肯定している。上告審では、予見可能性の詳細な判断構造までは示していないが、第一審及び控訴審では、予見可能性の判断構造として、「結露水の水抜き作業が行われていない場合の結果発生⁽²⁷⁾の予見可能性(本件爆発の機序に関する予見可能性)」と「職掌上の説明責任者である建設会社の施工部門の担当者が水抜き作業の必要性等の情報を不動産会社に説明せず、そのため同

作業が行われないことについての予見可能性（情報不伝達に関する予見可能性）の両面から考察から考察し、両者が肯定されれば、被告人に予見可能性が認められるという判断構造によって予見可能性を判断している。⁽²⁷⁾このように、情報伝達義務違反の過失事案については、義務の履行過程に情報の被伝達者への情報の伝達及びその者による危険回避措置が介在することから、予見可能性の判断において、上記のような二段階の判断構造は妥当である。

(3) レベル2の事故における検討

この二段階の判断構造のうち、特に、「情報伝達に関する予見可能性」を判断するに当たっては、渋谷シエスパ爆発事件のような特定の建設物に関する情報伝達と、自動車のような量産品に関する情報伝達とでは、情報の公知性や専門性の程度といった情報の性質の相違に留意する必要がある。⁽²⁸⁾

すなわち、渋谷シエスパ爆発事件のような特定の建設物については、その構造や装置は、一つ一つ異なる特徴を有している。そのため、その特定の建設物の構造や装置の特徴や、それらが内包している危険性等に関する情報は、設計者ないし製造者のみが把握していることがほとんどであろう。このような場合、情報の不伝達により結果発生蓋然性が高まる。

これに対し、自動車のような量産品については、同じ型式であれば、その構造や装置は、共通の特徴を有している。そして、各型式の機能等に関する情報は、メーカーや販売店のみが把握しているわけではなく、販売時に取扱説明書等が交付されるだけでなく、Webサイトで取扱説明書等として公開されている。また、型式が異なっても、「アクセルを踏めば加速する。ブレーキを踏めば減速する。ハンドルを切れば曲がる。」というような基本的な機能の多くは共通しており、社会一般に常識として、機能に関する共通理解があるとも言える。また、警察庁及び国土交

通省は、運転支援機能についても、運転者に代わって車両が自律的に安全運転を行う機能ではなく、「運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任をもって安全運転を行う必要」がある旨の注意喚起も⁽²⁹⁾行っている。かかる事情に鑑みると、個別具体的な情報の伝達がなくとも、被伝達者は、別の経路から情報収集ができ、情報の不伝達による結果発生の蓋然性は必ずしも高くないともいえる。

しかしながら、一方で、運転支援機能については、比較的新しい技術であり、技術発展の過渡期である上、種類としても様々な機能があり、メーカーごと、型式ごとに機能の程度に違いがある。さらに、2021年にレベル3が社会実装されるという大きな変革期にある。このような状況下において、運転自動化のレベル分けについて正確に理解していない者もまだまだ相当数存在しているのが実態ではある。このような過渡期においては、運転支援機能及び自動運行装置の機能の内容及び限界に関する情報の伝達については、メーカー及び販売店による説明、広報及び広告等に依るところが大きい。そのため、情報が適切に伝達されてなかった場合の結果発生の蓋然性は必ずしも低くないともいえる。

以上のような事情に鑑みると、レベル2の事故については、情報の不伝達による事故発生が予見できたかという予見可能性、また、当該事故が情報伝達義務違反に基づく危険性が現実化したものといえるかという因果関係は、いずれも、実務的に争点となり得る問題である。

また、自動車は、販売店から購入した所有者本人が運転するだけでなく、中古車として転売されたり、家族や友人や従業員等が運転することも多く、レンタカーやシェアカーとして利用されたりすることも一般的である。そのため、販売店から購入した所有者本人以外の者が事故を発生させた場合、メーカー・販売店が具体的にどのような情報伝達をしていれば結果回避義務を果たしたといえるのかという結果回避義務の具体的内容も争点となり得よう。

以上のとおり、運転支援車（レベル2）の事故について、指示・警告

上の欠陥が問題となった場合、予見可能性、結果回避義務の内容、因果関係がそれぞれ実務的に争点となり得るであろう。判断に当たっては、一般的な認識に関わるものとして、所管庁等による啓発活動、免許取得及び免許更新時の教育内容、自動車メーカー等による広報・宣伝内容、新聞・テレビ・ネットでの報道状況等、運転者の認識に関わるものとして、取扱説明書の内容、販売時の契約書・説明書の内容、販売時の販売員による説明、その前提としての販売員に対する研修内容、車両購入時の機能を有効するための設定時の警告内容等について十分な証拠収集を行い、事実認定をした上で、その当時の情報の公知性や専門性の程度に配慮しつつ、判断すべきであろう。今後の実務における事案処理が注目される。

7 おわりに

従前、レベル2以下の運転支援車については、運転者等の法的責任は従来型自動車と変わらないため、特段の法的問題はなく、運転者等の法的責任について従来型自動車とは異なる法的問題が生じてくるのはレベル3以上の自動運転車についてであると論じられることが多かったように思う。基本的にはそのとおりではある。

しかしながら、東名高速道路における衝突事故の刑事裁判を通じて明らかになったように、運転支援車（レベル2）の事故についても、過失及び因果関係に関し、改めて検討すべき要素は多い。さらに、今後レベル3が社会実装されることの影響として、レベル2の事故の刑事責任に関しても過失及び因果関係が鋭く争われる事例が出てくることが想定される。

さらに、今後、各メーカーから多種多様な型式の運転支援車及び自動運転車が市販されることが想定されるため、型式ごとのシステムの機能の内容及び限界に関する情報伝達の重要性が高まることから、自動車メーカー・販売店の関係者について、設計上又は製造上の欠陥だけでなく、指

示・警告上の欠陥が問題となり得る可能性もある。

運転支援車(レベル2)は、今後も更に増えることが想定される。運転支援機能は、適切に使用するならば、事故の削減や運転の快適性向上に資することが期待される機能である。しかしながら、一方で、過信による事故が複数発生しているという現状もある。

自動車の機能が複雑化する今日にあっては、運転者において、安全運転の前提として、自動車の機能の内容とその限界を正しく理解することが今まで以上に重要になる。そして、それを促すための啓発活動並びに免許取得時及び免許更新時の教育も今まで以上に重要になる。

また、メーカー及び販売店においても、安全に設計・製造した自動車を提供することに加えて、安全運転のための適切な情報を提供し、運転者の正しい理解を促すことも重要な役割である。特に現在のような過渡期においては、メーカー及び販売店による、機能の内容や限界の説明、広報及び広告等は、極めて重要であり、不適切ないし曖昧なセールストーク、説明、呼称、広報及び広告等、特にレベル2をレベル3と勘違いさせかねないような表現は、厳に慎むべきである。

全ての運転者が運転支援機能の内容及び限界を正確に理解し、運転支援機能が事故の削減や運転の快適性向上に資することを期待したい。

8 謝辞

本研究は、JSPS 科研費 19K01355, JSPS 科研費 20K20491, JST・COI・JPMJCE1317 の助成を受けたものである。

[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2020」23-24頁(2020年7月15日)
- (2) なお、本稿の表題に「自動運転車」の文言を用いているのは、著者がJSPS 科研費 19K01355の助成を得て取り組んでいる「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」という表題の

研究の一環として執筆したためであり、この点をご容赦願いたい。

- (3) National Transportation Safety Board “Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida May 7, 2016 Accident Report” (2017年9月12日)
- (4) National Transportation Safety Board “Collision Between a Sport Utility Vehicle Operating With Partial Driving Automation and a Crash Attenuator Mountain View, California March 23, 2018 Accident Report” (2020年2月25日)
- (5) 警察庁交通局「現在実用化されている『自動運転』機能は、完全な自動運転ではありません」(2017年4月14日)、国土交通省「現在実用化されている『自動運転』機能は、完全な自動運転ではありません」(2017年4月14日)
- (6) 横浜地裁令和2年3月31日判例秘書判例番号L07550469
- (7) 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)』262-263頁(東京法令出版, 2017年)。東名高速道路における衝突事故の判決は、この問題を因果関係の問題として位置付けている。
- (8) 結果回避可能性を、行為時に結果回避措置を履行することが可能であったかという「事前の結果回避可能性」と、仮に結果回避措置をとった場合に結果を回避することが可能であったかという「事後の結果回避可能性」とに整理する手法がある。後者について、因果関係の問題と位置付ける見解と、結果回避義務違反の問題と位置付ける見解がある。この点に関連する論文等として、前田雅英『刑法の基礎総論』299-302頁(有斐閣, 1993年)、高橋則夫『規範論と刑法解釈論』92-109頁(成文堂, 2007年)、高橋則夫『刑法総論(第4版)』225-228頁(成文堂, 2018年)、山中敬一『刑法総論(第3版)』426-435頁(成文堂, 2015年)、大塚裕史「過失犯における実行行為の構造」『下村康正先生古稀祝賀 刑事法学の新動向 上巻』153-173頁(成文堂, 1995年)、大塚裕史「過失犯の近時の動向」法教395号、4-10頁(2013年)、大塚裕史「過失犯論(3) 結果回避可能性と信頼の原則」法セ734号、92-100頁(2016年)、岡部雅人「過失犯における『結果回避可能性』について」『山中敬一先生古稀祝賀論文集上巻』467-483頁(成文堂, 2017年)。この点に関連する判例として、大判昭和4年4月11日新聞3006号15-16頁(京踏切事件)、最判平成15年1月24日裁判集刑283号241-262頁(黄色点滅信号事件)。
- (9) 注8で述べた、結果回避可能性を「事前の結果回避可能性」と「事後の結果回避可能性」に整理する手法によると、5-2-3の衝突の危険を感知

し得る時点に関する主張は、事故類型では、「事後的結果回避可能性」の問題、事故類型では、「事前的結果回避可能性」の問題として整理できよう。

- (10) 注8で述べた、結果回避可能性を「事前的結果回避可能性」と「事後的結果回避可能性」に整理する手法によると、5-2-4のオーバーライドの可否の主張は、事故類型では、「事後的結果回避可能性」の問題、事故類型では、「事前的結果回避可能性」の問題として整理できよう。
- (11) テスラ「MODEL X オーナーズマニュアル」
(https://www.tesla.com/sites/default/files/model_x_owners_manual_asia_jp.pdf, 2021年2月1日最終閲覧)
- (12) 警察庁交通局・前掲注5), 国土交通省・前掲注5)
- (13) 警察庁「道路交通法改正試案」(2018年12月)
- (14) 国土交通省「世界初 自動運転(レベル3)の型式指定を行いました」(2020年11月11日)
- (15) 砂田武俊「自動車の自動運転の技術の実用化に対応するための規定の整備」警察学論集第72巻第8号40頁(2019年)
- (16) 砂田武俊・前掲注15) 40頁
- (17) 国土交通省「自動運転車に関する安全基準を策定しました」(2020年3月31日)
- (18) 警察庁交通局・前掲注5), 国土交通省・前掲注5)
- (19) 千葉日報「自動ブレーキ作動せず事故 日産販売店長ら書類送検 千葉県警, 全国初」2017年4月14日 (<https://www.chibanippo.co.jp/news/national/401244>, 2021年2月1日最終閲覧), 産経ニュース「自動運転車で追突 販売店員がブレーキ誤認識か」2017年4月14日 (<https://www.sankei.com/affairs/news/170414/afr1704140034-n1.html>, 2021年2月1日), 朝日新聞「自動ブレーキ誤説明 試乗車で追突 販売店員ら書類送検」2017年4月14日 (<https://www.asahi.com/articles/ASK4G5R57K4GUTIL05L.html>, 2021年2月1日最終閲覧)
- (20) その後の刑事処分の結果に関する公の情報は不見当。
- (21) Newsweek “Tesla Faces Lawsuit after Model X on Autopilot with ‘Dozing Driver’ Blamed for Fatal Crash” 2020年4月30日 (<https://www.newsweek.com/tesla-lawsuit-model-x-autopilot-fatal-crash-japan-yoshihiro-umeda-1501114>, 2021年2月1日最終閲覧)
- (22) 最決平成24年2月8日刑集66巻4号200-404頁, 「判批」判夕1373号90-105頁(2012年), 「判批」判時2157号133-146頁(2012年)。矢野直邦「判

- 解」法曹時報67巻4号245-280頁(2015年), 樋口亮介「判批」論ジュリ6号, 166-171頁(2013年), 谷井悟司「判批」法学新法, 122巻, 3・4号, 337-354頁(2015年), 松宮孝明「判批」立命館法学343号, 2049-2067頁(2012年), 成瀬幸典「判批」刑事法ジャーナル33号, 122-128頁(2012年)
- (23) 最決平成28年5月25日刑集70巻5号117-368頁。前田雅英「判批」捜査研究787号, 67-79頁(東京法令出版, 2016年), 岡部雅人「判批」愛媛法学会雑誌43巻1・2合併号, 143-151頁(愛媛大学法学会, 2016年), 北川佳世子「判批」法学教室433号, 68-74頁(有斐閣, 2016年), 杉本一敏「特集・温泉施設爆発事故最高裁決定をめぐって 「因果関係の基本的部分」の予見可能性について 渋谷温泉爆発事件決定を契機に」刑事法ジャーナル50号, 4-26頁(成文堂, 2016年), 山本紘之「特集・温泉施設爆発事故最高裁決定をめぐって 結果回避義務について」刑事法ジャーナル50号, 27-32頁(成文堂, 2016年), 松宮孝明「判批」法セ747号, 125頁(2017年), 古川伸彦「判批」ジュリ1505号, 162-163頁(2017年), 高橋則夫「過失犯における行為規範と注意規範の連関」『山中敬一先生古稀祝賀論文集上巻』453-466頁(成文堂, 2017年), 大塚裕史「結果の予見可能性と因果経過の予見可能性 渋谷温泉施設爆発事故最高裁決定を契機として」『山中敬一先生古稀祝賀論文集上巻』505-528頁(成文堂, 2017年), 橋爪隆「判例講座・刑法総論題12回過失犯(2) 最近の特殊過失事件について」警察学論集70巻4号, 157-180頁(立花書房, 2017年), 岡部雅人「過失犯における『因果経過の予見可能性』について 渋谷温泉施設爆発事故最高裁決定をてがかりとして」『理論刑法学の探究10巻』1-34頁(成文堂, 2017年), 稲垣悠一「建造物の設計・施工・管理上の注意義務」専修法学論集133号, 49-80頁(専修法学会, 2018年)。
- (24) 消費者庁消費者安全課『逐条解説製造物責任法(第2版)』58-59頁(商事法務, 2018年)。なお, 製造物責任法の対象は, 動産である製造物であり, 温泉施設のような不動産である建設物は, 適用外である。
- (25) 最決昭和54年11月19日刑集33巻7号728-754頁(欠陥サウナ風呂事件)
- (26) 最判昭和44年2月27日裁判集刑170号383-556頁(森永ドライミルク事件), 福岡高判昭和57年1月25日刑事裁判月報14巻1・2号26-92頁(カネミ油症事件)
- (27) 東京高判平成26年6月20日刑集70巻5号312-368頁, 東京地判平成25年5月9日刑集70巻5号210-311頁
- (28) 渋谷シエスパ爆発事件の控訴審判決を「指示・警告上の欠陥」の視点から詳細な検討を加え, 「情報の価値」の評価について指摘した論文として, 稲垣悠一「指示・警告上の欠陥と不作為的過失」専修法学論集126号401-

422頁 (専修大学法学会, 2016年)。

(29) 警察庁交通局・前掲注5), 国土交通省・前掲注5)