

# 自動運転における刑事責任

## Criminal Liability in Automated Driving

狐崎 雄大

指導教員 轉法輪 慎治

日本文化大學 刑事法ゼミナール

キーワード: 自動運転レベル3、結果予見義務、結果回避義務、許された危険

近時のテクノロジーの発展のひとつの象徴として、自動車の自動運転が挙げられる。かつては、運転者自ら目や耳を使って安全運転を行っていた。もちろん、現在でもそうした自動車の運転は多い。しかし、自動車にも「目」に相当するセンサーを搭載し、AIの技術で分析・事故回避を行い、将来的には完全自動化を目指すところまで来ているといえる。

自動運転は、構想自体は1940年代にすでにアメリカであった。日本でも1960年代から研究が始まつた。システム開発等大きく進展したのは、1980年代である。そして、1990年代になると、アメリカで自動運転車が大陸を横断したり、日本でも自動運転のデモ走行が行われ、システムとして完成の域に達したといえる。2000年代に入ると、Googleが自動運転プロジェクトを始動させる等、各国の研究システム開発競争が激しくなっていく。2016年には、米自動車技術会がレベル0から5までの自動運転のレベル分けを行い、今日における概念指標となっている。法律関係では、2017年にドイツでレベル3に対応した道路交通法が改正され、現在はレベル4まで対応している。日本では、2020年の道路交通法でレベル3に対応した改正がなされている。それにより実際にレベル3相当の自動運転車を提供したのはホンダが先で、以下メルセデス・ベンツも続き、こちらの開発も競争が激化しているのが現状である。

このように、自動運転システムや自動運転車が技術的に進展すると、それに対する法律の整備が追いつかなかが課題になる。特に自動運転車で死傷事故を起こした場合、過失責任が誰に帰属するのか。過失責任には民事責任と刑事責任があるが、この研究では刑事責任の所在について考察していく。

刑事過失の場合、注意義務違反が無ければならない。注意義務違反はさらに、①結果予見義務違反と②結果回避義務違反に分かれる。自動運転は、交通渋滞の緩和や運転者の目に相当するカメラやセンサーが障害物を感知し、それをAIの判断により避けたり、止まったりすることで衝突を防ぐ事故防止の目的がある。しかし、レベル3はシステムが運転の主流を担うが、システムが済いきれない状況下ではドライバーがシステムに代わって運転を行う、半自動運転にとどまるので、運転主体がドライバーであるレベル2とは異なり、責任の所在がシステムにある場合や緊急時にはドライバーにある場合が考えられる。そこで問題なのが、運転主体がシステムにある場合である。一口にシステムといっても、さまざまな関与者がおり、これら関与者の誰が責任を負うのか、それともシステム自体、あるいはAIに責任を負わせられるのかである。関与者を大別すると、ドライバー、自動車メーカー、システム開発者・管理者、国や地方公共団体等が考えられる。

(1) ドライバーは、自動運転システム作動外の時に事故を発生させた場合は、結果予見義務や回避義務が生じると考えられるので、その点はレベル2以下の場合と変わらないと考えられる。根拠となる法律は、いわゆる自動車運転処罰法の第5条、過失運転致死傷罪である(自動システム作動時は原則責任が免れる)。

(2) 自動車メーカーは、製造物責任法による製造責任は考えられるが、刑事責任は難しいと思われる。なぜなら、過失運転致死傷罪はメーカーという団体に対する責任を想定していないからである(法律に条文で書かれていない場合は処罰できない)。また一般的に犯罪成立に必要な因果関係がないと考えられるからである。

(3) システム開発者・管理者はどうか。システムに明らかな異常があり、死傷した原因と認定されれば因果関係が認められるが、結果に対する予見も難しく、回避する義務もないとすれば、責任は認められない場合が多いのではないか。

(4) 国や地方公共団体は、インフラ整備にもし不具合を生じさせたと判断されたなら、責任を負うのかという問題である。もし責任が認められれば、国家賠償責任が生じ、民事的解決にはなるが、刑事責任と言う意味では、やはり難しいと考える。

次に、A Iの刑事責任の問題がある。ドライバーの知覚・判断に相当するシステムを統括する人工知能として、A Iは責任主体となるのか。概念上は考えられるが、刑罰の観点から見ると、難しいといわざるを得ない。

このように考えてみると、レベル3での自動運転時の死傷事故に対する刑事責任は、非常に難しいことがわかった。

その他の自動運転レベルはどうであろうか。レベル4は、特定条件下での完全自動運転を指し、レベル5は、無条件の完全自動運転をいう。自動運転のレベルが上がるにつれ、ドライバーの責任は無くなっていくことになる。逆に関与者やシステム・A Iの責任が問われることになるが、レベル3で考察したように、現段階での刑事責任は難しい。そうなると、今後刑事責任はどのように考え

るべきかが課題である。

なお、刑法の考え方として、「許された危険の法理」がある。これは高速移動手段等、危険性のある行為に対して、社会的にそれが有用であると考えられれば、結果が生じたとしても回避行為がとられていたなら責任を問わないというものである。これをストレートに当てはめると、自動車の有用性、自動運転の利便性等から、たとえ事故で死傷の結果を起こしたとしても結果回避義務を果たしたなら刑事責任を問い合わせらなくなるが、そもそもそれを補う自動運転であるから、それにもかかわらず結果が生じた場合、誰かに何らかの刑罰を問わざるを得ないのではないかと考える。

以上、見てきたように、刑事責任が認められない場合が多い。この要因は、結果予見義務と結果回避義務に当てはめることにある。過失責任であるから、当てはめないわけにはいかないが、現在の解釈ではどの立場の関与者であっても、またシステムの異常であったとしても難しい。そこで、双方の義務を解釈上緩和する方向しかないのでないかと考える。例えば、予見義務の内容を緩和して、システムにはバグが生じることが多いと想定して、予見の範囲を広く見積もることも必要ではないかと考える。また、回避義務についてもシステムやA Iの回避能力は低いと想定して考えれば、義務に反する状況が増え、過失犯成立の範囲が広がるのではないか。それに応じて、関与者の責任も問い合わせやすくなると考えた。

#### 〈参照条文〉

道路交通法 第71条の四の2第2項  
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

#### 〈参考文献〉

松宮 孝明「自動運転をめぐる刑法的諸問題」  
立命館法学 395号 1頁～19頁  
「自動運転の事故は誰の責任?」  
<https://legalsearch.jp/portal/column/automated-driving-accidents/> 2022.1.5