

平成27年度研究調査プロジェクト（H2762）

自動車の自動化運転：その許容性を巡る学際的研究

報告書

平成28年 3 月

研究組織

プロジェクトリーダー： 今井 猛嘉（法政大学法科大学院 教授）

メンバー： 岩貞るみこ（モータージャーナリスト）

岡村 和子（科学警察研究所交通科学部 交通科学第二研究室長）

小川 貴裕（弁護士法人アディーレ法律事務所 弁護士）

木林 和彦（東京女子医科大学医学部法医学講座 主任教授）

久保田 尚（埼玉大学大学院理工学研究科 教授）

菅沼 直樹（金沢大学新学術創成研究機構 准教授）

西田 泰（（公財）交通事故総合分析センター 研究第一課長）

長谷川孝明（埼玉大学大学院理工学研究科 教授）

松浦 常夫（実践女子大学人間社会学部 教授）

松村 良之（北海道大学名誉教授）

三浦 清洋（（公社）日本交通計画協会 企画室長）

森本 章倫（早稲田大学理工学術院 教授）

矢野 雅文（東北大学名誉教授）

八幡 有信（八幡マネジメント研究所）

横山 利夫（㈱本田技術研究所四輪 R&D センター 上席研究員）

研究協力者： ルブルトン カロリーヌ（法政大学大学院博士課程 2 年）

目 次

1	研究の目的と方法	1
1-1	総説	1
1-2	自動運転車両の長所	1
1-3	自動運転車両の許容性の追求	1
2	自動運転車両に係る法制度：現状の確認	2
2-1	総説	2
2-2	自動運転車両の許容性：Level 4 未満か以上か	2
2-3	日本での公道実験の状況	3
2-4	公道実験のためのガイドライン制定への動き	3
3	世界における自動運転車両の実験状況	4
3-1	総説	4
3-2	アメリカ合衆国の状況	4
3-3	イギリスの状況	5
3-4	現状調査の総括	7
4	理論的問題点	7
4-1	総説	7
4-2	民事法上の責任（製造物責任等）	9
4-3	行政法上の責任	9
4-4	刑法上の責任	10
4-4-1	総説	10
4-4-2	自然人の刑事責任	10
4-4-2-1	自然人の車両走行責任：Level 4 未満の場合	10
4-4-2-2	緊急避難状況：Level 3 以上の場合	11
4-4-3	法人の刑事責任	13
5	展望	14

1 研究の目的と方法

1-1 総説

本研究は、自動運転に係る車両（以下「自動運転車両」と略称する。）の利用における長所を確認し、その社会的受容性の向上に資する施策を検討するものである。

1-2 自動運転車両の長所

自動運転車両には、以下の長所が認められる。

第一に、自動運転車両を利用すると、交通事故の大幅な削減が予想される。現在、交通事故の約 95%は、**Human errors** に起因すると推測されている。これが、自動運転車両を実用化することで、大幅に削減されることは、容易に予想される。

第二に、自動運転中は、他の作業（**Second task**）をすることが可能となり、生産性の向上や余暇時間の確保が可能となる。



第三に、自動運転車両の利用が開始されても、当面は、伝統的車両（人間が運転者として必要となる車両）と自動運転車両とが併用されるであろうが、それも、交通手段、生活様式の多様化に資すると思われる。とりわけ、自動運転車両は、少子高齢化社会における移動手段のオプションを提供することになるだろう。

1-3 自動運転車両の許容性の追求

これらの長所を考慮すると、自動運転車両の許容性が、至急、追求されるべきだと思われる。そのためには、公道実験等を通じて自動運転車両の安全性を確認するためのデータ収集と分析を行い、早期実用への道筋を確認する必要がある。

同様の公道実験は海外では先行してなされており、データの収集、分析に止まらず、理論的検討の蓄積も、日本に先んじている。そこで、海外の先進事例をも十分に考慮して、日本の交通文化に即した自動運転車両の実用化の途が検討されるべきである。

2 自動運転車両に係る法制度：現状の確認

2-1 総説

本研究は、自動運転車両の法的許容性を、日本の交通文化を踏まえつつ検討するものである。そこで、まず、自動運転車両に係る現在の法制度について確認しておく。

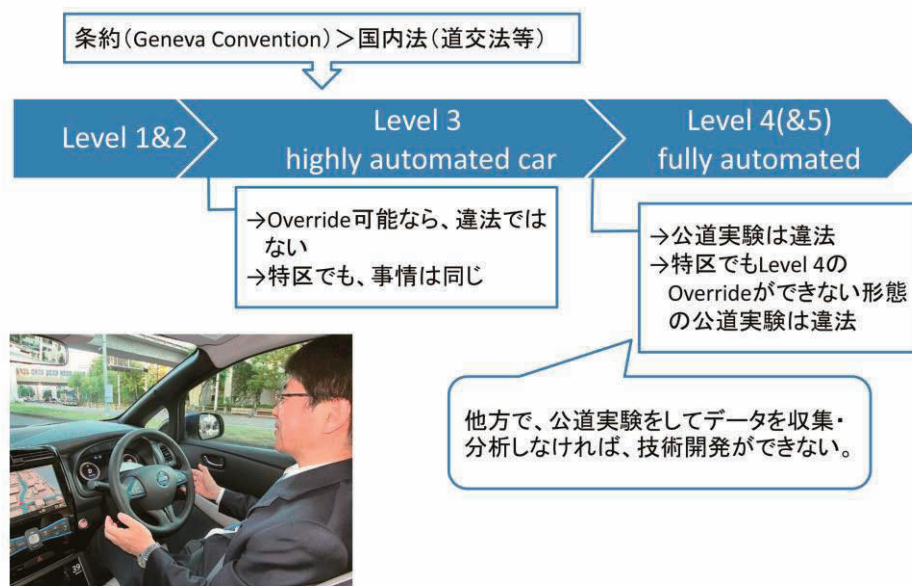
2-2 自動運転車両の許容性：Level 4 未満か以上か

自動運転車両が、公道を走行しようとする場合には、道路交通法の規制を受ける。道路交通法は、道路交通に関するジュネーブ条約を踏まえた国内法であり、公道を利用する車両の規制は、同条約の規制と同様となる。

これによると、Level 3 までの自動運転車両（highly automated car）は、一定の条件下で許容される。その条件とは、自動運転を司るシステムが機能限界に至った場合等に、当該システムが車両の走行権限および義務を人間に委譲する際に、人間（多くの場合、運転席に居る自然人）が運転操作を引き継ぎ、適宜の運転をすること（override）が可能である、ということである。他方で、これ以上の自動運転のレベル（Level 4 : fully automated car）は、同条約と道交法の下では認められず、その公道走行は、現状では違法である。Level 4 以上の走行とは、システムが車両の走行を完全に司るタイプのものであり、人の操作（その前提としての人による交通状況の認識、判断）は不要とされるものである。

Level 4 以上の自動化運転が、現状では違法であるという点は、実験用の自動運転車両を特区で走行させる場合でも、同様である。

2 研究の前提（確認事項）



2-3 日本での公道実験の状況

日本でも、既に、自動運転車両の公道実験がなされている。その中でも注目に値するのが、石川県珠洲市でなされている実験である。

これは、高齢化の進行が全国でも一、二を争う珠洲市が、公共交通機関の維持（そのための予算不足等）に悩んだことから、市長のイニシアチブにより自動運転車両の利用を想定し、金沢大学の菅沼准教授に依頼して行うこととなった実験である。

プロジェクトメンバーも、珠洲市での実験を見学したが、大変、意義深いものであった。それは、地方住民の必要性に応じた実験であり、日本で自動運転車両を実用化するには、このような態様（少子高齢化に悩む地方都市から実用化を図ること）が、現実的な選択肢となることを、強く印象づけたものである。

2-3 珠洲市の取り組み(菅沼准教授)



現行法の枠内での、果敢な取り組み、高く評価

→現行法のボトルネックの確認
(Manual操作が必要な範囲。Overrideの意義。後出)



2-4 公道実験のためのガイドライン制定への動き

他方で、Level 4 未満の自動運転車両を公道で走行させ、データを収集・分析しなければ、技術開発が滞り、日本の交通事情に応じた法制度の改正も期待できない。

そこで、警察庁において、公道実験に係るガイドラインが検討され始めた。この作業には、本プロジェクトのメンバー（今井、岩貞）が参画し、意見を述べる機会が与えられた。これは、本プロジェクトの趣旨（警察庁、国土交通省との連携の下、IATSSの設立趣旨に沿って、自動運転車両の社会的受容性を図ろうとするもの）に合致したものであったと言えよう。

当該ガイドラインは、本年度（平成 27 年度）中に、その骨子が固まった。その中で、自動運転車両の法的許容性との関係で重要なのは、次の点である。

- ・ 現行法に従えば、自己責任で、自動運転車両の公道実験は可能である
- ・ 但し、運転席に座る者による適宜の **override** が必要である

以上は、Level 4 以上の自動化運転は、現状では違法であることを受けた措置だと言えよう。

ガイドラインは、法令ではないから、本ガイドラインに沿って実験をしていたところ、事故が生じた場合、その法的責任が免除されるものではない。そこで、実験に参画する者には、伝統的車両の走行と同様の義務（周辺確認義務等）を負うことも、自明である。とはいえ、ガイドラインが発出されれば、公道実験が促進され、日本の公道に即した、自動運転車両に係るデータの収集・分析の可能性が高まる。これは、非常に望ましいことである¹。

3 世界における自動運転車両の実験状況

3-1 総説

本研究では、自動運転車両の他国における実験状況の確認にも努めた。他国の状況としては、アメリカ合衆国とイギリスでのそれが有益と思われたことから、それらの現状を確認した。

3-2 アメリカ合衆国の状況

アメリカ合衆国も、日本と同様に、道路交通に関するジュネーブ条約を締結している（その加盟国である）。従って、Level 4 以上の自動化運転を公道で実験することは、条約違反であり、関連する連邦法にも違反するはずである。

他方で、合衆国では、複数の州において、連邦法ではなく州法での許認可を経て、公道にて自動運転車両の実走実験がなされている。

例えば、カリフォルニア州では、州法による厳格な条件下でのみ公道実験を認める方向が検討されている。

それによると、

- ・ 第三者機関の認証を経て、州当局が許可した車両であって
- ・ 特定の運転訓練プログラムを修了した運転者が同乗、操作し、
- ・ 緊急時に運転者による **override** が可能なこと

を条件として、公道実験が許可されようとしている²。

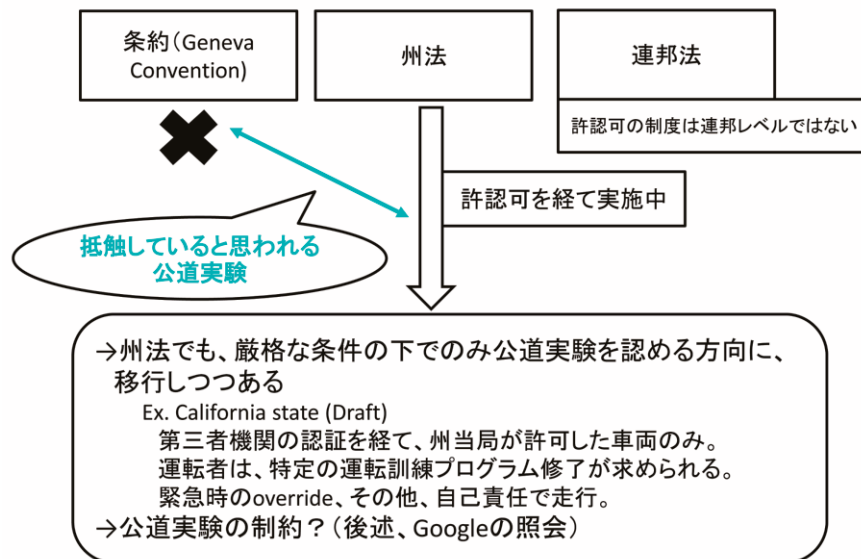
¹ その後、平成 28 年 5 月に、同ガイドラインは発出された。

<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/gaideline.pdf>

² Cf.

<https://www.dmv.ca.gov/portal/wcm/connect/ed6f78fe-fe38-4100-b5c2-1656f555e841/AVExp ressTerms.pdf?MOD=AJPERES>

3-2 世界の状況 USA



3-3 イギリスの状況

イギリスの自動運転車両の公道実験に関する状況は、特徴的である。

イギリス（連合王国）は、（ジュネーブ条約とほぼ同様のものである）道路交通に関するウィーン条約（Vienna Convention）を署名しているが、批准していない。そこで、イギリスでは、Level 4 以上の自動化運転の走行も、禁止されていないことになる。

イギリスの国内法である道交法（Road Traffic Act・RTA）も、運転者（自然人）の存在が、車両との関係で想定されている。そこで、自動運転車両の実験に際しても、運転者（自然人）による適宜の override が必要だということになるが、これに違反した運転態様も（RTA には違反するが）ウィーン条約には違反せず、結局、禁止されないことになる。

このユニークな状況を活用するため、イギリス政府は、Level 3 以上（highly or fully automated car）の公道実験を推奨し、そのための Guideline を公表した³。

そして、特徴が異なる二都市（Milton Keynes: modern city, Coventry: historical city）が、実験場所として推奨され、実験が開始されようとしている。

実際に実験が開始するのは、2015 年の夏以降とされていたが、訪問調査をした 2015 年 11 月時点では、計画の遅れにより、実験は開始されていなかった。そこで、その実情の確認は来年度以降の課題となる。

³ Cf.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/446316/pathway-driverless-cars.pdf

3-3 世界の状況 UK



国際条約
(Vienna Convention)

道交法
Road Traffic Act

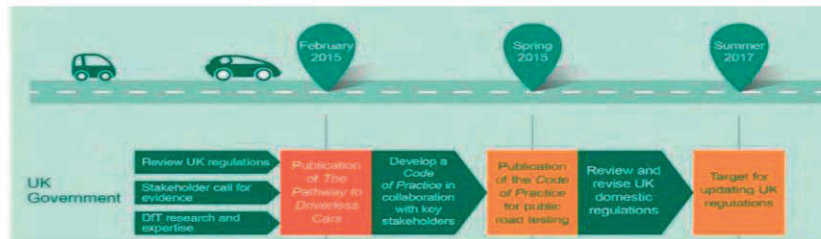
制約無し(署名済、批准未)



運転者(自然人)による適宜のoverrideが必要だが、同法違反の運転も、条約違反とはならない

→法規制の間隙

→イギリス政府は、Level 3以上(highly or fully automated car)の公道実験を推奨し、そのためのGuidelineを公表

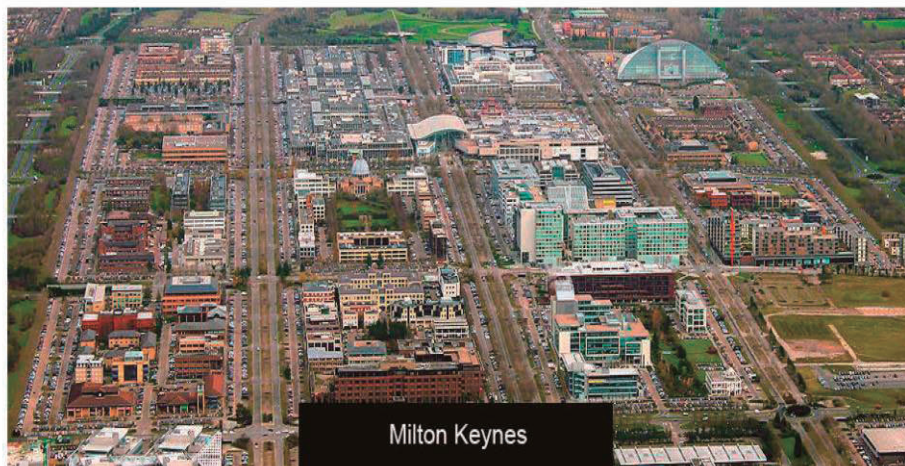


3-3 世界の状況 UK



→特徴が異なる二都市を、実験場所として推奨

① Milton Keynes: modern city



3-3 世界の状況 UK

→特徴が異なる二都市を、実験場所として推奨
② Coventry: historical city



法制度面から、イギリスの状況を総括すると、イギリスでは、UK Autodrive consortium の下、多くの有力な多国籍企業が公道実験に参画し、Open platform（条約の制約無し）を活用している⁴。そこで、UK 発のルールが世界基準になる可能性があり、今後の追跡調査（特に、法制度面からの分析）が不可欠である。

3-4 現状調査の総括

以上の、日本及び英米での調査結果を総括する。

第一に、日本において公道実験が活性化する方向が確認された。これは、関連するデータの収集と分析可能性が向上することを意味し、望ましいと言えよう。

第二に、事故発生時の対処方法や想定外の問題を確認することは、検討途上の課題である。

第三に、事故時の対処法等は、海外での実験の経過に即して検討することが、先ずは現実的対応であろう。日本の公道実験では、人身ないし重大事故は、想定されてはならないからである（現実が生じた場合は、別論である）。

4 理論的問題点

4-1 総説

公道実験を通じて、データが十分に収集されるまでの間、以下の問題点を「理論的に」検討することが要請される。

⁴ Cf.
<http://www.ukautodrive.com/>

そうした理論的課題は、以下の 2 つに整理することが可能である。

第一は、通常、想定しておくべき事項の検討である。その多くは、事故発生前の問題として整理できる。

具体的には、送受信されるデータの安全性確保が、重要な課題となる。自動運転車両は、安全な走行に係るデータ（渋滞情報、交通事故情報等）を中央制御室との間で送受信し、あるいは、車両同士で交換、共有する。後者は、**Connected Vehicle** 全般に共通する課題であるが、現時点では、これらの安全性と、その侵害に対する対応策（**Data Hacking** への防御策等）は、十分ではない。

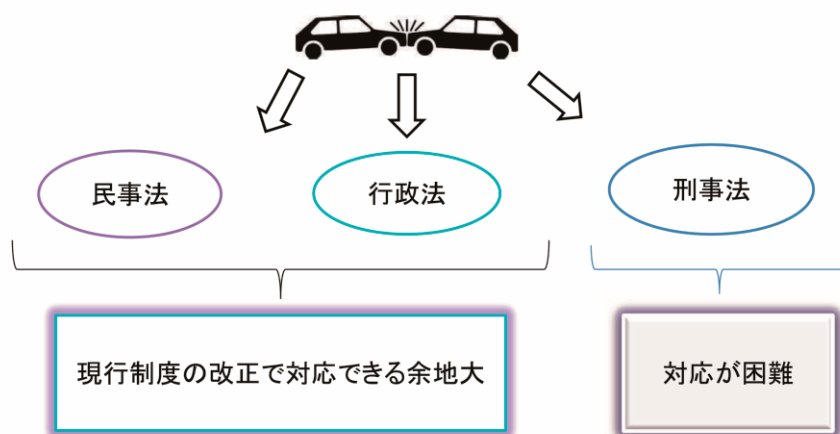
第二は、自動運転車両に関連した事故が発生した後の問題である。

事故は、自動運転車両に送受信されているデータが現状に沿っていなかった場合や、自動運転を制御するソフトウェア（アルゴリズムを含む）の不具合、暴走等によって生じる。こうした不具合が生じた場合、責任を負うのは誰か。ソフトウェア提供者か、当該ソフトウェアを製品化して消費者に提供したメーカーか。彼らが不具合に気付いていなかった場合（不具合に係る故意が無かった場合）、被害を被った消費者は、どのような手段で損害賠償を求めるべきか。製造物責任法の適用が考えられるが、ソフトウェア自体が、（**Deep Learning** 等により）新たな情報を得て、それ自身発展していき、ソフトウェア開発者の予見を超えた機能を発揮するに至った場合には、これを（有体物自体に着目して構想された）製造物と言うことはできず、製造物責任法では対処できないことになる。

4-1 理論的問題点

法的責任の種類に応じた考察

民事、行政、刑事責任につき、各々の内容、帰属先、制裁を検討



また、自動運転車両の制御が不能となり、他の交通関与者を死傷する危険が迫った場合に、（人の死傷という）損害を最小化できるかも、問題となる。ここで、いわゆる、

トロッコ問題への態度決定が問われることになる。

これら問題点の現れ方は、法的責任の性質に応じて異なる。

4-2 民事法上の責任(製造物責任等)

第一に、自動運転車両の事故等の際には、民事法上の責任の種類と、その帰属が問題となる。

民事法では、損害の公平な分担が求められるが、自動運転という新しい技術であって、その利用が社会的に有益だが、事故が生じた場合の損害の原因の究明には、なお時間を要するものとの関係では、完全な原因究明とは別に、損害を社会全体で負担することが、検討されるべきである。

この発想を具体化するには、無過失責任の適用範囲を拡張することの可否が問われることになる。製造物責任法は、有体物である製造物を対象としているが、自動運転車両は、一応、この意味での有体物である。しかし自動運転を可能にしているのは、コンピュータ・プログラム（アルゴリズム等のソフトウェア）であり、これは無体物である。そして、この無体物が、**Deep Learning** 等により、ソフトウェアの開発者又は提供者の手を離れ、独自の発展を遂げることが、自動運転車両では予想される。そのような、自律的発展を遂げるソフトウェアの判断、命令作用に起因して事故が生じた場合には、その開発者又は提供者の行為と結果との間に因果関係を認めることはできないばかりか、ソフトウェアが事故の主たる原因であるから、有体物の性状に着目した製造物責任法を適用することもできない。そこで、同法を改正し、ソフトウェア（無体物）の開発者又は提供者にも、一定の範囲で、無過失責任を問えないか、検討されるべきである。

4-3 行政法上の責任

第二に、自動運転車両に起因して事故が生じた場合には、行政法上の責任（反則金賦課等）を問いうるか、問いうるとしてその対象者は誰かが問題となる。

道交法は、自動車の運転者を、様々な行政法上の責任主体として予定している。運転者とは、自らの判断で、自動車を操作する自然人だと思われるが、同法も、また同法の基礎となるジュネーブ条約も、運転手の概念を定義してはいない。そこで、自然人である運転者が想定できない自動運転車両（Level 4 以上の車両では、そのような状況しか想定されていない）との関係では、運転者を如何に理解するかが問題となる。

従来の運転者概念の中核が、自らの判断で自動車を操作する主体であった点を直視すると、自然人ではなくても、この操作が可能な存在であれば、これを運転者と解することは可能である。Level 4 以上の操作を可能とするソフトウェアは、この意味での運転者に該当しうるとの解釈が、今後は承認されていくのではないと思われる。

アメリカ合衆国の NHTSA は、Google の照会に対して「自動化運転をさせている

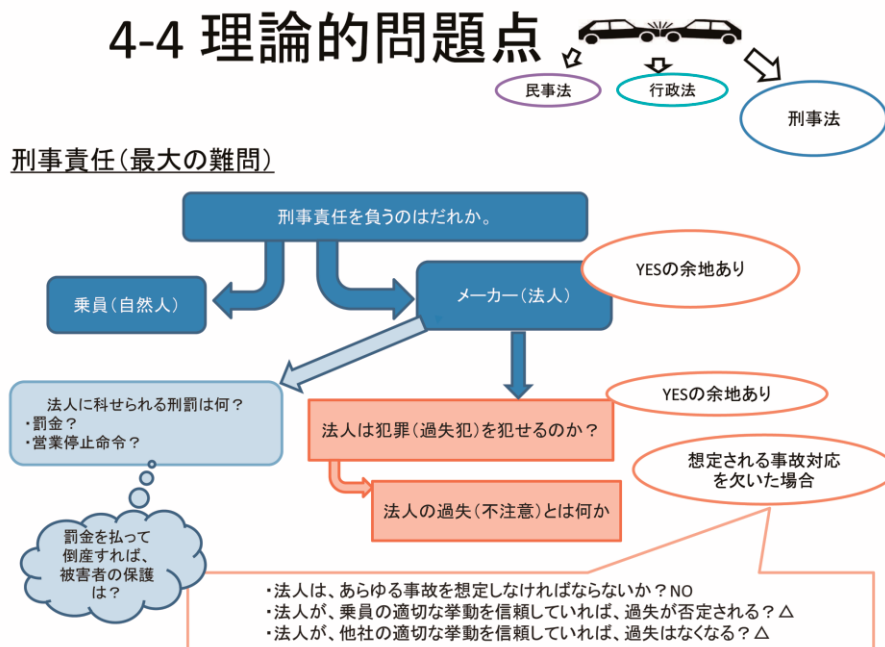
Computer が Driver である」と回答した⁵。これは、ジュネーブ条約の解釈に関する回答ではない（車両の保安基準に関する回答である）が、参考になろう。

4-4 刑事法上の責任

4-4-1 総説

自動運転車両が事故を起こした場合の刑事責任のあり方は、最大の難問である。

例えば、メーカー（法人）が提供した自動運転用のソフトウェア（アルゴリズム等）や、そこで処理されるべきデータに不備があり、人身ないし重大な物損事故という違法な結果が発生した場合、誰かに刑事責任を追求することは可能であろうか。結果回避可能性があり、結果の予見可能性が特定の主体との関係で認められる場合には、当該主体について、過失責任を問うことは可能である⁶。では、誰が過失責任を負うのか。いくつかの選択肢が考えられる。



4-4-2 自然人の刑事責任

4-4-2-1 自然人の車両走行責任：Level 4 未満の場合

第一に、自然人（運転者や乗員）である。Level 3 までの自動運転車両においては、最終的に、自然人が責任を負うとの構成は、十分に可能である。しかし Level 4 以上

⁵ Cf.

<http://blog.caranddriver.com/nhtsa-sides-with-google-officially-declares-autonomous-car-software-a-driver-sorta/>

⁶ 故意犯は、結果回避可能性がある場合に、結果の予見又は認識があった者に成立する犯罪類型である。そこでは、過失犯が成立することを前提として、主体に、結果に係る予見可能性を超える認識があったか否が問われるので、以下では、過失犯の成否だけを検討する。

では、自然人は車両の操作をしないので、その過失責任を考えることはできない。

4-4-2-2 緊急避難状況：Level 3 以上の場合

Level 3 以上の自動運転車両に乗っている自然人は、緊急避難状況に直面しうる。それは、自動運転車両におけるトロッコ問題であるとも言える。

トロッコ問題とは、次のような事例である。A は、暴走するトロッコの先に、トロッコの接近を知らずに B ら 5 人が居ることを認めた。このままでは、5 人がトロッコの衝突により死亡することを予見した A は、手元にあったトロッコの軌道に係るポイントを切り替え、トロッコの進路を変えるならば、変更された進路先にいる C 一人が衝突により死亡することを予見した。この場合に A が採るべき選択肢とその法的・倫理的評価に係る問題である。

A がポイントを切り替え、C 一人が死亡した場合、刑法上、A には殺人罪の成否が問われるが、緊急避難（刑法 37 条）により、A に同罪は成立しないことになる。これは、B ら 5 人が死亡することより、C 一人が死亡することの方が、社会全体にとっては利益が大きいという社会功利主義の観点から、A の行為を違法とは評価しないという価値判断を、刑法が採用しているからである。

では、この価値判断は、自動運転車両の挙動と、それを惹起した乗員にも妥当するのであろうか。

例えば、自動運転車両の乗員 X は、Level 3 以上のシステムに走行を委ねていたが、システムから **override** のリクエストがあった。これに対応して運転権限を委譲され、運転手となった X は、事故発生が間近に迫っており、このまま当該車両を直進させると A ら 5 人をはね飛ばし、彼らを即死させる危険があることを予見した。そこで X は、ハンドルを右に切って進路を変えたが、その先には B がおり、B が車両との衝突で死亡することを X は予見していた。進路変更の結果、X が予見していたとおり、B は車両との衝突により死亡した。

この場合、X が進路変更により B を死亡させたことにつき、殺人罪⁷が成立しないかが問題となるが、やはり緊急避難（刑法 37 条）が成立する。ここでは、A ら 5 人の生命を救うために、B 一名の生命を侵害しているから、通説によれば、X の行為の違法性が阻却される。

以上の結論に異論はないであろう。しかし、次の事例の処理を巡っては、議論が進行中である。

例えば、自動運転車両（autonomous vehicle: AV）が、交差点に接近し、信号に従って停車しようとした際に、ブレーキが故障してしまい、他車に衝突しなければ停止できない状況に陥った。そのとき、AV の左には、新車の **Benz E Class** の 4 ドアセダン（乗員、ドライバー一名）が、右には、中古車の **Jeep Liberty**（乗員、ドライバー

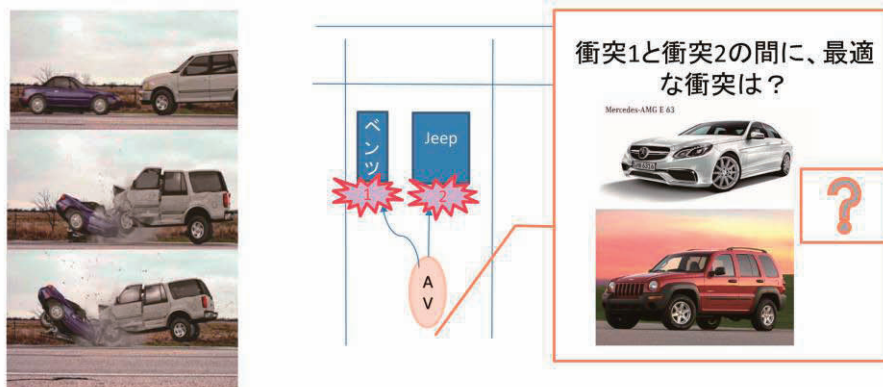
⁷ 場合により、故意が否定され、自動車運転過失致死罪⁷が成立することもある。

一名) が、それぞれ走行中であった。AV は、いずれの車に衝突することが許されるか、という設例である⁸。

4-4-2-2 理論的問題点

法人(メーカー)、自然人(乗員)の法的責任(自動化運転の許容性限界)を検討する際の基礎
→ 法哲学、法社会学の課題

Ex. 自動化運転車両が、信号間近でブレーキ故障。他車に衝突しなければ停止できない。左には、新車のベンツE Class の4ドアセダン(乗員、ドライバー1名)。右には、中古車のJeep Liberty (乗員、ドライバー1名)が、それぞれ走行中。どちらの車に衝突することが、許されるか？



アメリカ合衆国では、AV の自損(例えば、側壁に自車を衝突させ、自車の被害だけ生じさせて、他の事故発生を可否するという選択)による問題解決は、考慮されない傾向にある。それは、高額な自動化運転車両を購入した者の利己的な判断(「自分は損害を被らず、他人に損害を転化すれば良い」という発想。衝突最適化アルゴリズム(crash-optimization algorithm))が、前提とされがちだからである⁹。そこでは、自損を選択する時間的余裕がない事例(緊急避難状況の存在)が想定されているとも言えるが、避難の相当性を欠くとも言える衝突最適化アルゴリズムの当否が主に議論されている点に、特徴があると言えよう。

刑法理論上は、緊急避難状況(危難の切迫性)を厳格に判断し、これが否定される場合には、AV の自損しか認められないとの解釈も可能である。しかし現実問題としては、自損することで、乗員が死傷するようにプログラミングされた AV を購入する消費者は、少ないであろう。そこで、衝突最適化アルゴリズムの採用は、AV の開発、販売政策上、検討せざるを得ない問題となっている。

緊急避難状況が存在したとすれば、上記の例では、中古車の Jeep Liberty への衝突により、避難行為の相当性が認められ、緊急避難が成立することになる。Jeep Liberty

⁸ ここでは、Level 4 以上のシステム、あるいは、Level 3 であるが運転権限の委譲ができない状態(システムエラー)が想定されていると言える。

⁹ Cf.

http://www.albanylawreview.org/Articles/vol79_1/183%20Gurney%20Production.pdf

に衝突すれば、その修理費用は、新車の Benz E Class に衝突した場合よりも安く、また、Jeep Liberty は、通常のセダンよりも頑丈な車両なので、Jeep Liberty の乗員の生命、身体に AV の衝突が及ぼす危険は、それほど大きくないと言えるからである。

このように、刑法理論上も、Jeep Liberty に衝突するようにプログラミングすることが推奨されるが、果たして、そのように設定されたシステムが装着された AV が、日本でも消費者心理に合致するか否かは別問題である。日本に「互譲の精神」に基づく交通文化¹⁰が存在するとすれば、衝突最適化アルゴリズムは、受け入れられない可能性があるようにも思われる。交通心理学、法社会学の知見と、被害者団体からの意見も踏まえて、更に検討すべき課題である。

4-4-2-2 理論的問題点

	ベンツ と衝突	Jeep Liberty と衝突
安全性のカテゴリランキング	高い	普通
衝突の場合の安全性		小車両より 高い
衝突後の修理(価格)	高い	低い
乗員(年齢など)、その他		
衝突最適化アルゴリズムの結果		その衝突の ほうが良い



アルゴリズムの要素・判断基準を選択するのは
※だれ？
※どのように？
※いつ？
その選択について、責任が異なるのか。(そもそも法律の対象になりえるのか？)

Q なぜ、自車の衝突を選択しないのか？

高額な自動化運転車両を購入した者の利己的な判断(「自分は損をせず、他人に損害を転嫁しよう=衝突最適化アルゴリズム(crash-optimization algorithm)」)は、そもそも、前提として良い命題か？

Q 日本でも「利己的な衝突最適化アルゴリズム」を前提として良いのか？

→「交通文化」として、何を指定するのか？(日本の優先道路)
→譲り合い(Give way!)、交通弱者(高齢者、児童等)への配慮が、他国以上に根付いている日本での選択肢は何か？
→自動化運転車両と伝統的車両が混在している移行期の「交通文化」が特に問題
→交通心理、法社会学、法と経済学の観点からの、検討を継続する

Q 「利己的な衝突最適化アルゴリズム」は、交通被害者の反発を呼ばないか？

→被害者団体等からのヒアリング等を通じた、意識調査。法社会学、交通心理学の観点から分析。

4-4-3 法人の刑事責任

Level 4 以上の車両との関係では、第二に、ソフトウェアやデータを提供した者(法人)の過失責任を問いうるかが問題となる。しかし、日本の現行法制度に従えば、これは困難である。日本では、法人を処罰するには、両罰規定を規定する必要がある。その際には、法人の代理人等として、過失犯を行った自然人を特定した上で、初めて、法人にも、当該自然人に対する管理ないし監督責任の懈怠として、過失犯の成立が肯定される。Level 4 以上では、自然人が車両を操作することはないので、自然人に過失犯が成立することはない。したがって、両罰規定による法人処罰もできないことになるのである。

¹⁰ そこでは、混合交通下で、他車との譲り合い、交通弱者(高齢者、児童等)への配慮が、美德の域を超え、通常を選択肢となっているものと想定する。

この限界を超えて、法人の過失犯を認めるには、関連法規の新設が必要である。しかし、その実現は容易ではない。日本には、自然人行為者との関連性を問うことなく、法人だけを処罰する立法は存在しないし、これを理論的に正当化するにも、前提として解決されるべき問題が山積しているからである。

第一に、法人として、どのような実態に着目して立論すべきか自体が、難問である。

第二に、法人に、どのような事故対策の不備があれば、過失を肯定できるのか、原理的に解明される必要がある。

第三に、法人が、その供給したソフトウェア等の利用者に、ソフトウェアの機能限界等を適切に説明していれば、以後は利用者が責任主体となり、法人の責任は否定されると解して良いのか（自然人行為者と被害者との間で議論される、行為者の過失責任を否定すべき「信頼の原則」が、法人と被害者自然人との間でも妥当するのか）も、解明されなければならない。

第四に、法人に過失責任を肯定できるとして、法人に科すべき刑罰の種類にも検討が必要である。現行法に従えば、法人に対する罰則は、基本的には罰金になろうが、被害者救済のためには、被害者に対する損害賠償の意味を併せ持つ高額罰金の制度も検討の余地がある。また、将来の被害を防止するには、法人の事業活動（Malfunction してしまうソフトウェアの製造、開発）の中止も考えられるところ、これを刑罰として命ずること（法人の営業停止等を刑罰として規定すること）も検討されるべきである。

5 展望

自動運転車両の実用化が迫りつつある現在、自動運転車両により事故が生じた場合の責任の有無、内容、責任主体の検討は、必須の課題である。しかし、原理的な難問が多く、それらの検討には慎重さが要請される。

本年度の本研究では、それら難問の中でも、以下の点を重点的に検討した。それは、自動運転を統括しているシステムが機能限界に至り、他の交通関係者に被害を加えなければ自車（およびその乗員）の安全が確保できない場合、どのような措置が、最小の損害発生として許容されるか（トロッコ問題の自動運転車両における発現形態）、その理論的解答が、日本の交通文化に適合的であるか、という点である。

この問題への解答を、更に洗練させるには、来年度（2016年度）から開始される公道での自動運転実走実験から得られたデータの分析、利害関係者（被害者、公道実験がなされた地方自治体の住民、公道実験に参画した関係会社等）の意見を踏まえた多角的な分析が必要である。これは、自動運転車両の社会的受容性如何という問題であるが、その本格的な検討は、来年度の本研究における主要な課題である。

非売品

自動車の自動化運転：その許容性を巡る学際的研究
報 告 書

発行日 平成 28 年 3 月

発行所 公益財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences