



自動運転移動サービスにおける 自動運行装置作動中・遠隔操作中の事故の刑事責任



弁護士・中京大学教授・名古屋大学未来社会創造機構客員教授 中川由賀

本日のテーマ

- 1 法整備の現状
- 2 事例説明
- 3 従来型自動車の事故
- 4 自動運転車の事故(第1事故)
- 5 自動運転車の事故(第2事故)
- 6 おわりに



1 法整備の現状

官民ITSロードマップ2019

2020年まで

レベル4の限定地域での無人自動運転移動サービス



条約に関する現状



ジュネーブ道路交通条約
ウィーン道路交通条約

国連欧州経済委員会内陸輸送委員
会道路交通安全作業部会
(WP1)

画像提供：PIXTA

遠隔型自動運転システムに関する議論

2016.3会議

自動運転車両の**実験**について、車両のコントロールが可能な能力を有し、それが可能な状態にある者がいれば、その者が車両内にいるかどうかを問わず、現行条約の下で実験が可能

2017.9会議

リモートコントロールパーキングについては、道路交通条約との整合性を確認

その他の態様の遠隔型自動運転システムの実用化については議論継続中

レベル4以上の自動運転に関する議論

2018.9会議

「道路交通における高度・完全自動運転車の展開に係る道路交通安全グローバルフォーラム決議」が採択。

レベル4及び5の自動運転車の世界的な展開に向けた前進。

2018.9会議

フランスからウィーン道路交通条約の更なる改正提案。

背景に現行道路交通条約下において許容される範囲についての
各国の認識のずれがあり、議論継続中



国内法に関する現状



2019.5 道路交通法改正

2019年道路交通法の改正の対象

レベル3を対象とする

レベル4・5は対象外

レベル4の無人自動運転移動サービスの取扱い

制度整備大綱：

当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の
実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする。

道路交通法77条：所轄警察署長による道路使用許可

自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準

監視・操作者は、実験車両が走行している間、常に実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること

必要な運転免許（仮運転免許を除く）を受けていること

実験車両を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で走行させようとする場合は、必要な第二種運転免許を受けていること



2019.5 道路運送車両法改正

2019年道路運送車両法の改正の対象

レベル3以上を対象

2020年3月公布予定の保安基準等の対象

レベル3を対象

レベル4の無人自動運転移動サービスの取扱い

制度整備大綱：

当面は、実証実験の際には活用可能な基準緩和認定制度を事業化の際にも活用可能とするなど、柔軟な措置を講ずる

保安基準55条：地方運輸局長の認定による基準の緩和

無人移動サービスに関する法整備の現状

国際的には、遠隔型自動運転システム及びレベル4以上の技術と道路交通条約の整合性が必ずしも明確でない状況の下、国内的には、国際的な議論状況に配慮しつつ、当面の措置として実証実験の枠組みを活用し、実質的には、自動運転システム作動中の使用者に、常時の監視し、緊急時等に直ちに操作を行う状態を保持するというレベル2相当の役割を要求した上で社会実装を進める



2 事例説明

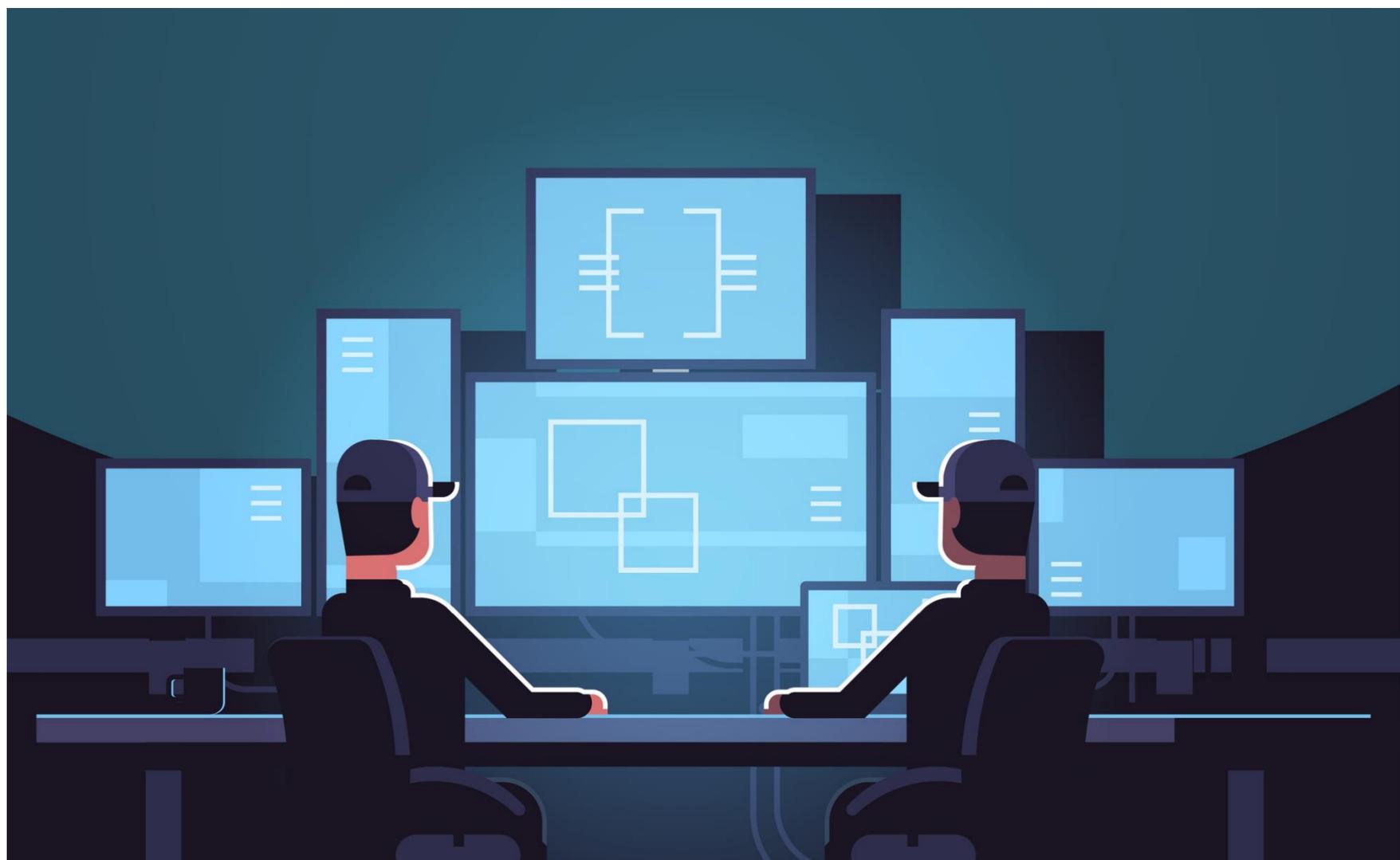


第 1 事故

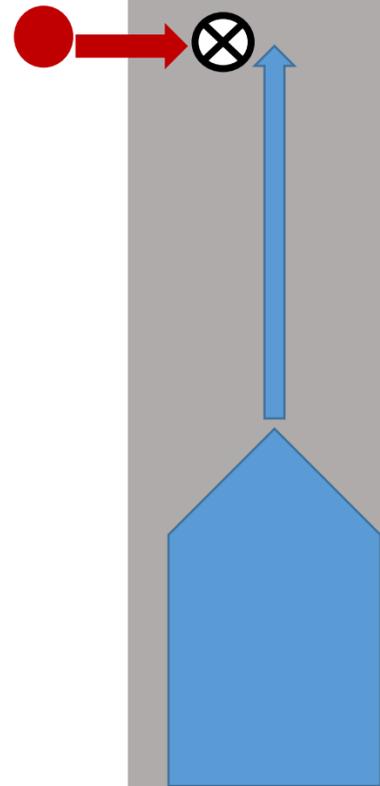


夜間，運行を終えて車庫に戻る途中。

ドライバー・車内安全要員・乗客も
いない無人で走行。



バス会社の遠隔監視操作室で
遠隔監視操作者A1が
遠隔監視操作を担当



直線道路を低速度で直進。

最高速度も走行環境条件の速度も遵守。

前方道路上を左方から右方にかけて何かが飛び出してくるのを検知し，急停止。

ネコを追いかけて走って来ていた子供に衝突。

子供は，頭に擦過傷を負う。

車両の右前部のカメラの気密性が不十分な状態で精度が落ちていたため，カメラメーカー公表値の解像度より低くなっていた。

通常走行には問題にないが，人物と物を区別せず，単なる障害物と認識するような状態。

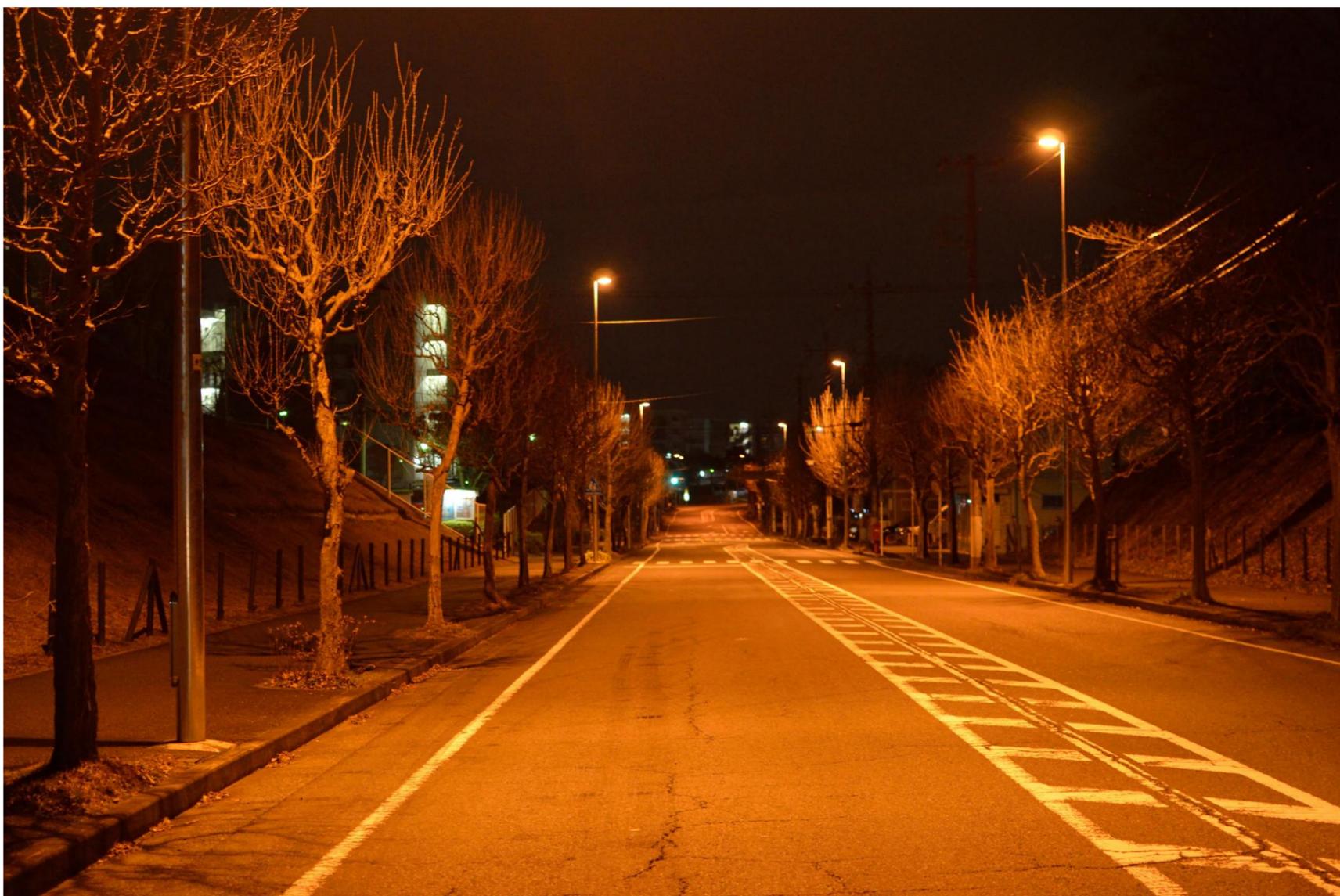


バス会社の整備管理者X2は、
整備管理者。

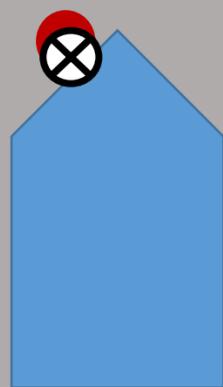
当該バスについては、
事故当日の日常点検整備も、
直近の定期点検整備も行われ
ていたが、不具合は判明せず。



第 2 事故



遠隔監視操作者A1は、急停止直前の状況を見ておらず、停止後にモニターを確認したところ、ネコが走り去っていくのが見えたことから、自動運転バスは、ネコを検知して停止したと判断し、再発進操作。



自動運転バスは，再発進直後に衝撃を検知し，急停止。

その際，倒れた状態の子供の足を轢過。

子供は，右関節部骨折。



遠隔監視操作者A1は、再発進の際、遠隔監視操作マニュアルに沿って再発進操作。同マニュアルは、担当部署において、担当部長A3の下、作成。

マニュアルには、停止の場合はモニターで確認すること、異常があれば現場に急行の上で確認すること、異常がなければ遠隔による再発進を行うこと等が記載されていた。バスには車底部を映すカメラは設置されていなかったため、モニターでは倒れている子供を確認できなかった。



3 従来型自動車の事故

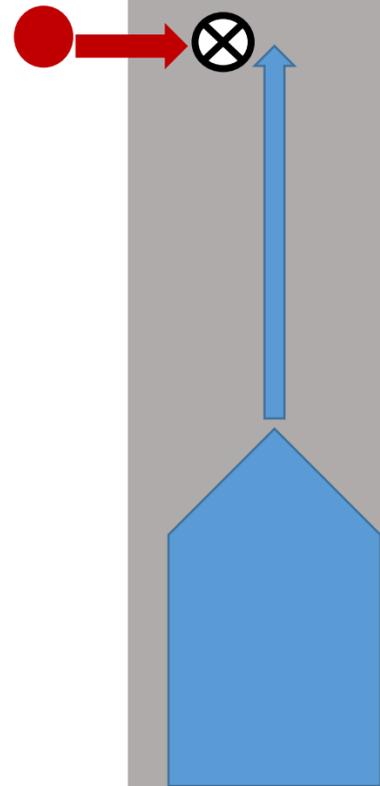


第 1 事故



夜間，運行を終えて車庫に戻る途中。

ドライバーのみ乗車して走行。



直線道路を低速度で直進。

最高速度を遵守。

前方道路上を左方から右方にかけて何かが飛び出してくるのを発見し，急停止。

停止する直前，自車前部に軽い衝撃を感じた。

ネコを追いかけて走ってきていた子供に衝突。

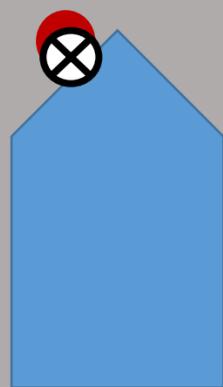
子供は，頭に擦過傷を負う。



第 2 事故



ドライバーは、停止直後、ネコが走り去っていくのを見たことから、ネコに当たってしまったものの、たいした衝突ではなかったのだと思い、そのまま再発進。



再発進直後に自転車前部に衝撃を感じ、急停止。
その際、倒れた状態の子供の足を轢過。
子供は、右関節部骨折。

過失運転致死傷罪（自動車運転死傷行為処罰法第5条）

自動車の運転上必要な注意を怠り，よって人を死傷させた者は，7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処する。

ただし，その傷害が軽いときは，情状により，その刑を免除することができる。

過失責任の原則（過失責任主義）

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

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

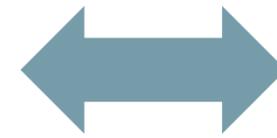
注意義務

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

ドライバーの刑事責任（第1事故：直前横断）

「子供が横断を開始したことを認識できる時点の車両の走行地点」から「衝突地点」までの距離

比較



急制動を講じた場合の停止距離
(= 空走距離+制動距離)

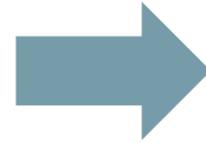


結果回避可能性があったかを検討し，過失の有無を認定

ドライバーの刑事責任（第2事故：死角確認）

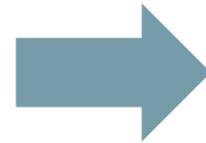
再発進時の注意義務：死角の範囲，時間の長短，特別な事情等

信号待ちで短時間停止。
死角の小さい車両。



降車して，車両前方や車底部を
確認するまでの必要はない。

長時間駐車後，再発進。
死角の大きい車両



降車して，車両前方や車底部を
確認する必要あり。

死角に人等が存在することを
疑うべき特別な事情がある



降車して，車両前方や車底部を
確認する必要あり。

4

自動運転車の事故
(第1事故)

本日の説明の射程範囲

刑事責任

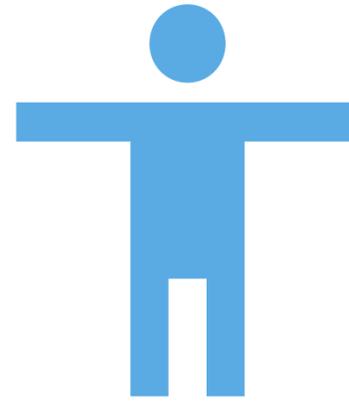
交通事故時の過失責任としての刑事責任

規制法違反としての刑事責任

民事責任

過失運転致死傷罪

業務上過失致死傷罪



個人→処罰規定あり



法人→処罰規定なし

第1事故について検討する責任主体

- 1 遠隔監視操作者
- 2 整備管理者
- 3 自動運転車作成者



4.1 遠隔監視操作者

レベル 2 以下の場合

制度整備大綱：

当面の措置として、実証実験の枠組を活用

警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」：

（実験）車両が走行している間、常に（実験）車両の周囲及び走行する方向の状況や（実験）車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持する。



遠隔監視操作者の刑事責任は、従来型自動車の運転者の刑事責任と同等



4.2 整備管理者

車両の不具合の事例で想定される場合分け

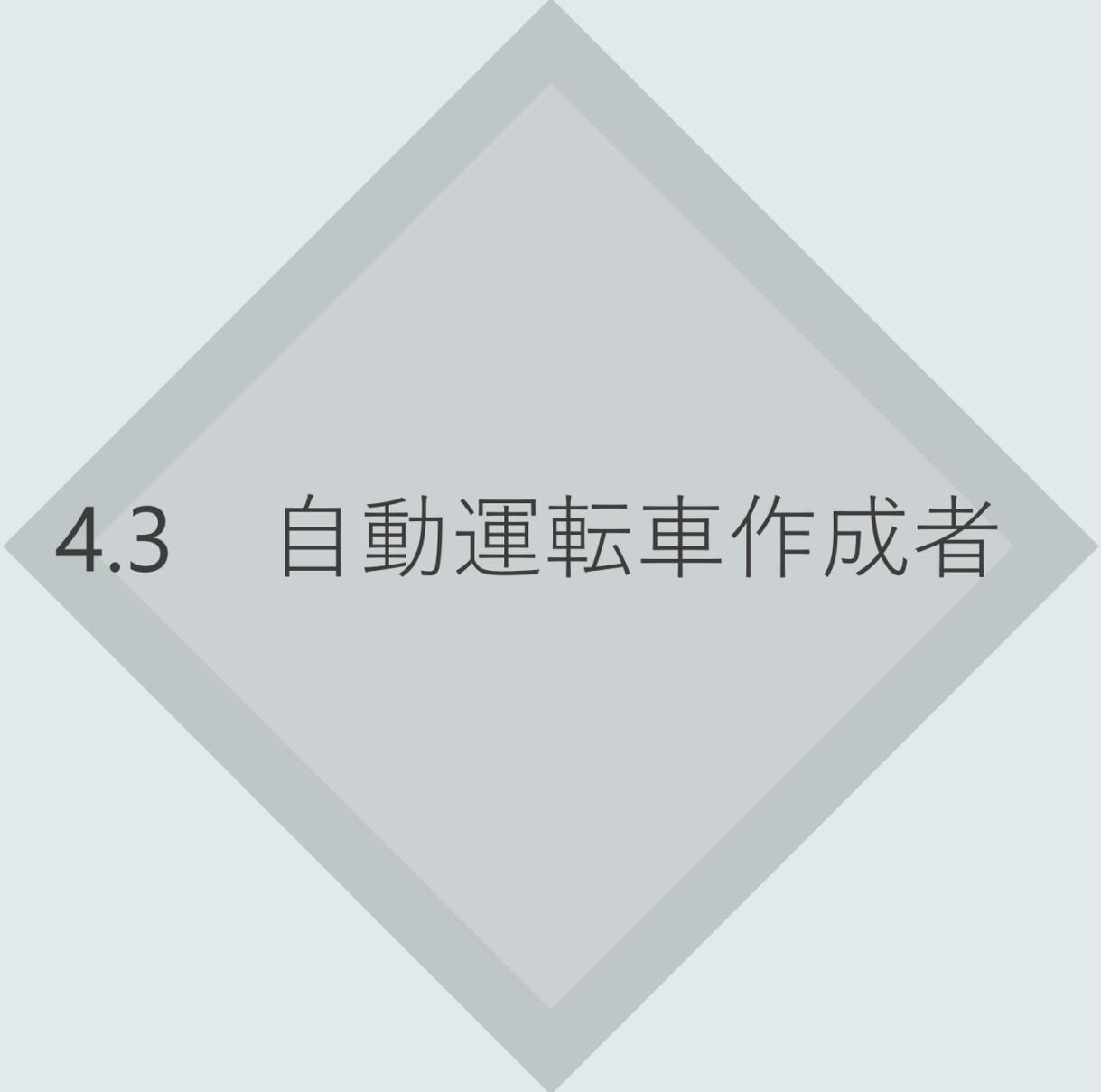
点検整備を行ったが、
不具合が判明しなかった場合

適切な点検整備を行えば、不具合が判明したにもかかわらず、点検整備の方法が不適切なために不具合に気づくことができなかった場合

適切な点検整備によっても車両の不具合に気づくことが困難な場合

点検整備を行い、不具合が判明したが、
運行中止しなかった場合

点検整備を行っていなかった場合



4.3 自動運転車作成者

注意義務

刑事責任の過失の認定における注意義務の根拠：

注意義務は、**法令**、**契約、慣習、条理等**の

様々な根拠から生じ、その義務の内容が決まる

- ・ 道路運送車両法
- ・ 保安基準

(準ずるものとして)

- ・ ガイドライン

- ・ 契約
- ・ 仕様

- ・ 標準
- ・ 業界慣行

- ・ 内規
- ・ 社内慣行

現在の法整備状況における問題

2019年5月改正道路運送車両法：レベル3以上を対象

2020年3月公布予定の保安基準：レベル3を対象

制度整備大綱：

レベル4の無人自動運転移動サービスの取扱いについては
当面は、実証実験の際には活用可能な基準緩和認定制度を
事業化の際にも活用可能とするなど、柔軟な措置を講ずる

保安基準55条：地方運輸局長の認定による基準の緩和

責任主体の特定

組織内における権限・役割



内部規程：職務権限規程，業務分掌規程等
業務実態：作成過程における各人の役割
作成業務の実態等

複数の企業・研究機関
関与の場合の
組織間における権限・役割



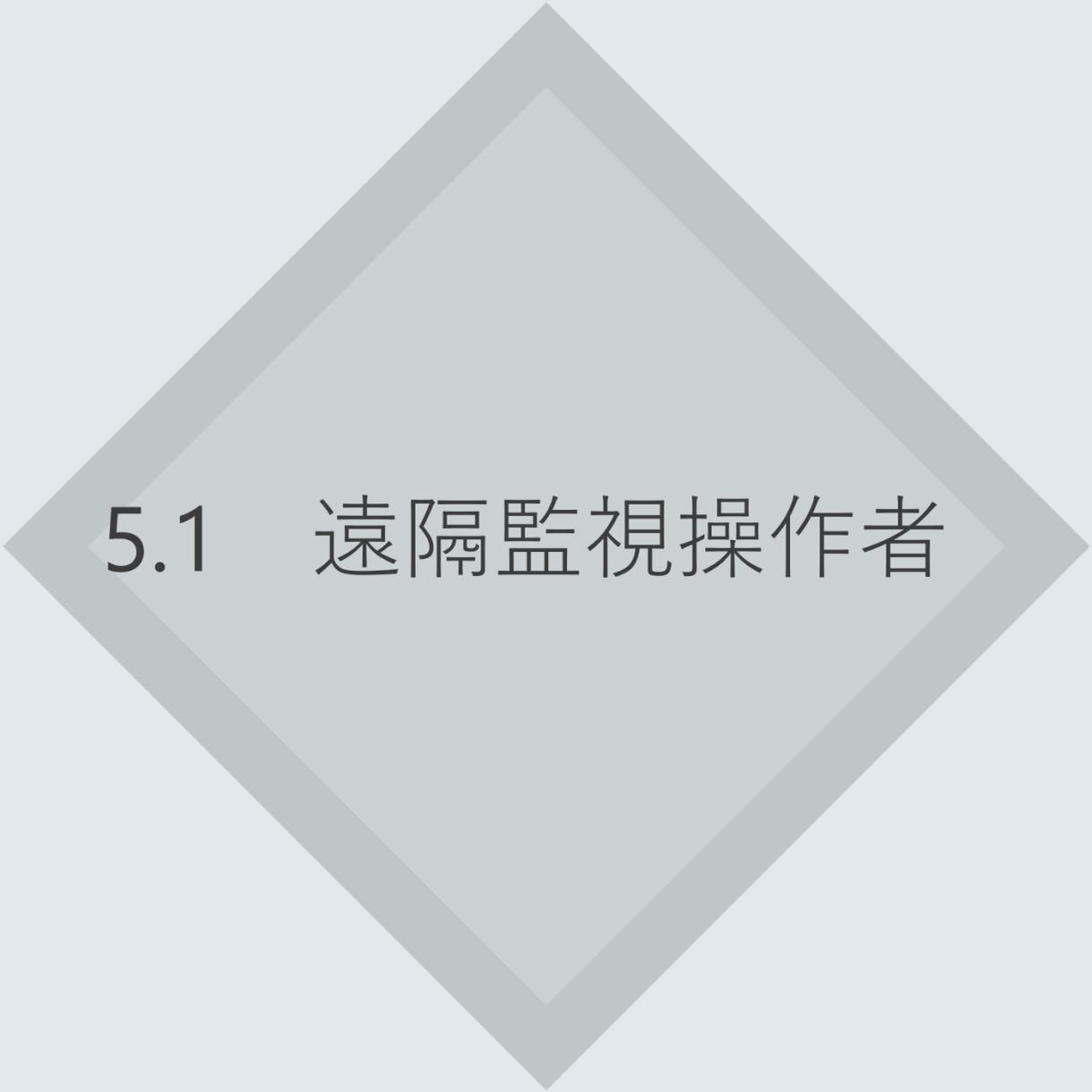
契約・仕様の内容
研究・開発・作成における役割，作成業務の実態等

5

自動運転車の事故
(第2事故)

第2事故について検討する責任主体

- 1 遠隔監視操作者
- 2 管理者・監督者
- 3 自動運転車作成者



5.1 遠隔監視操作者

遠隔操作中の操縦主体

レベル2以下のシステム搭載車でも

レベル3以上のシステム搭載車でも

遠隔操作中の操縦主体は、遠隔監視操作者



遠隔監視操作者の刑事責任は

従来型自動車の運転者の刑事責任と同等



5.2 管理者・監督者

注意義務

関係法令等

警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」
国交省「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」等

同業他社の状況

- ・ 車底部を映すカメラの設置の有無
- ・ 乗務員の配置状況
- ・ 臨場体制の状況
- ・ 遠隔監視操作マニュアルの内容 等

責任主体の特定

組織内における権限・役割

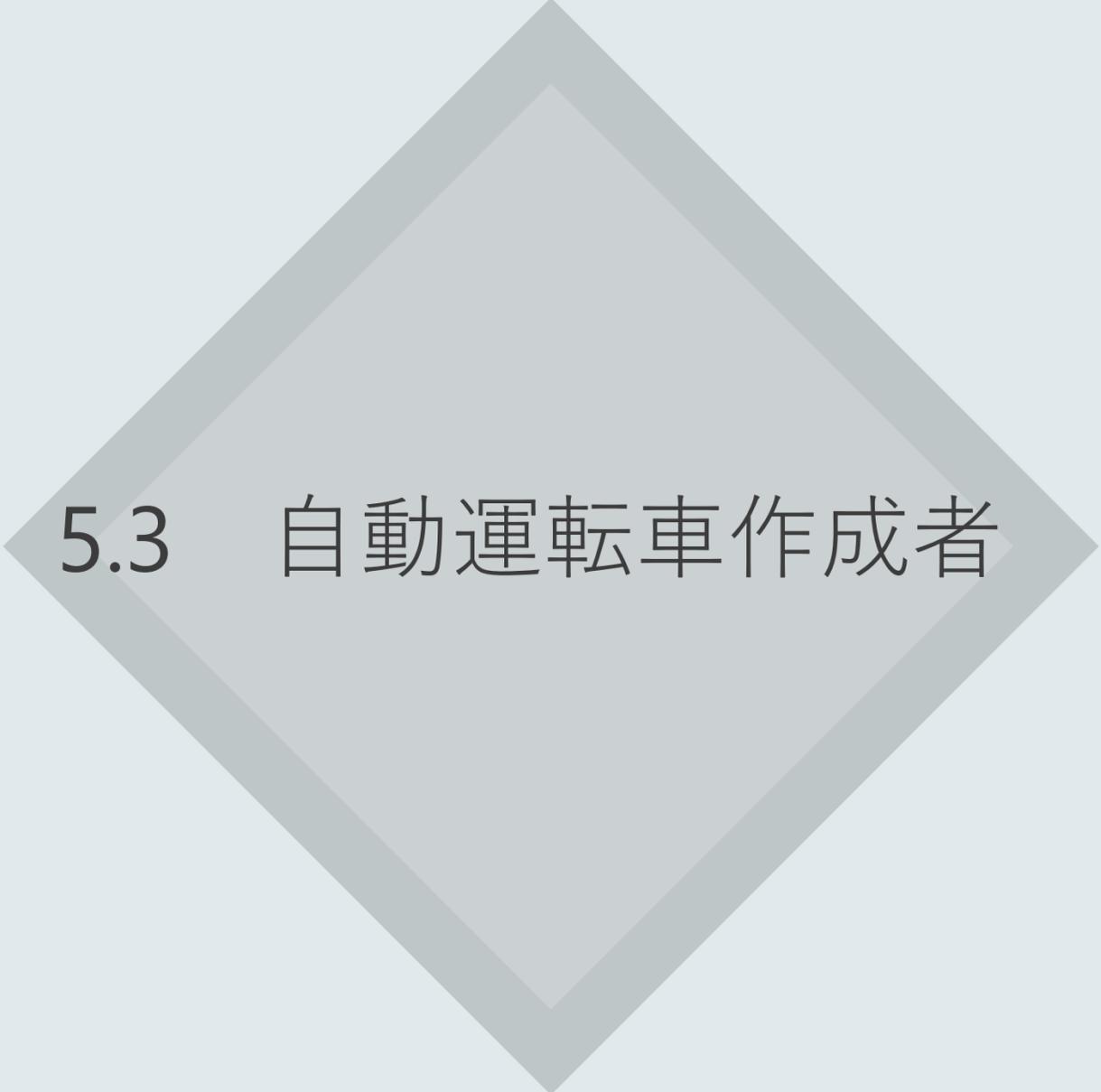
内部規程：職務権限規程，業務分掌規程等

業務実態：安全体制構築の過程における各人の役割
遠隔監視操作業務の管理監督の実態等

複数の企業・研究機関
関与の場合の
組織間における権限・役割

契約の内容

安全体制構築役割，業務の実態等



5.3 自動運転車作成者

自動運転車作成者の刑事責任

自動運転車作成者が車底部を映すカメラを設置していなかったことが欠陥に当たる？



車底部を映すカメラを設置していなかったとしても
乗務員の配置や臨場体制の整備により、本件事故は回避可能



車底部カメラを設置していなかった行為と結果との間の因果関係なし

ただし、自動運転車の作成だけでなく、サービス全体の安全体制の整備に関与していれば、その点における過失責任を問われる可能性あり



6 おわりに

自動運転移動サービスにおける事故

従来型自動車の事故：運転者の不注意によって事故の結果が生じる



自動運転移動サービスにおける事故：
様々な関係者が組織的な営業の一環として行った活動が複雑に絡み合っ
て事故の結果が生じる



組織的責任を追及するのが実態には即している

責任主体に対する基本的な考え方

民事責任

▶ 個人・法人に責任を問う

刑事責任

▶ 個人責任が原則
法人責任は例外

警察庁報告書

刑事責任について、自動運転車の開発側の責任が問われることもあり得る。しかし、複雑な自動運転車の開発において、組織の指示や任務分担に則って行った個々の開発の担当者のみには責任を負わせることが適当なのか疑問である。むしろ、このような自動運転車の特性を踏まえ、実用化に際しては、**法人の刑事責任**を問うことができないかも含め検討が必要であろう。

詳細は、「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①～遠隔型自動運転システムにおける自動運行装置作動中及び遠隔操作中の事故～」『中京法学54巻3・4号』，2020年を参照。

本研究は、JSPS科研費JP19K01355、JSPS科研費JP15H05716の助成を受けたものである。



自動運転と法律の資料室

SEARCH