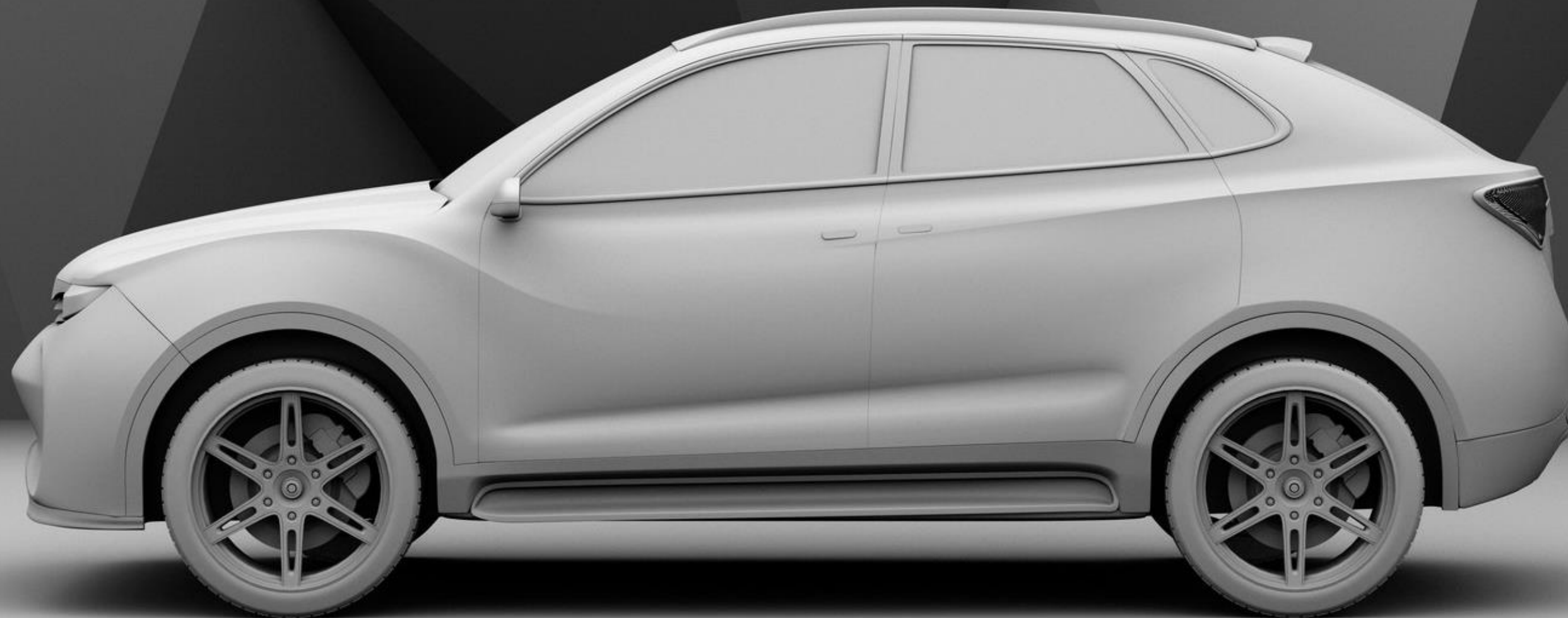


自動運転をめぐる法的責任



中京大学専門教授・名古屋大学客員教授・弁護士 中川由賀

目次

1 自動運転の導入に伴って
生じる問題点

2 今後のあるべき方向性

民事責任



刑事責任



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

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

【民法の原則】

責任主体: 運転者

過失責任の原則

契約自由の原則

修正



【自賠責法】

責任主体: 運行供用者

(実質的な)
無過失責任主義

- ・強制保険
- ・国による補償

自動運転導入後の民事責任

レベル3・4についての方針

従来の運行供用者責任を維持しつつ、
保険会社等による自動車メーカー等に対する
求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討する

事故原因がドライバーの過失からシステムの欠陥へ



自動運転導入後の民事責任

レベル3・4でも運行供用者の民事責任を問える

【刑法の原則】

【自動車運転死傷行為処罰法】

貫いている

過失責任の原則



過失責任の原則

事故原因がドライバーの過失からシステムの欠陥へ



自動運転導入後の刑事責任

レベル3以上では

ドライバーの刑事責任を問えない場面が生じる

【刑法の原則】

過失責任の原則

貫いている



【業務上過失致死傷罪】

過失責任の原則

自動運転導入後の刑事責任

メーカー関係者の刑事責任を問うのもハードルが高い



交通死傷事故が起きても
誰も刑事責任を問われないことに社
会的納得は得られるのか

目次

- 1 自動運転の導入に伴って
生じる問題点
- 2 今後のあるべき方向性

選択肢 1

刑事責任の限界を受容し

民事責任による解決に委ねる

選択肢 1の問題点

- 日本では、民事責任で、懲罰的責任を問えない
- 過渡期に社会的納得を得られない

選択肢 2

自動車運転致死傷行為等処罰法・業務上過失致死傷罪
の処罰範囲を拡大する解釈・立法

選択肢 2の問題点

- ・過失責任の原則を貫く限り限界がある
- ・委縮効果のおそれがある

選択肢 3

規制法の充実・活用

選択肢 3のメリット

- ・死傷結果についての過失を要件としないため、
過渡期においても適正な処罰ができる
- ・要件が明確であり、委縮効果を抑えられる
- ・事後解決ではなく、事前防止を目指す

道路運送車両法



道路交通法



保安基準

型式指定

点検整備

検査

リコール



道路交通法

ドライバーに対する交通ルール

画像提供: PIXTA

従来型自動車



ドライバーによる違反



ドライバーを処罰

レベル3以上の自動運転車（道路交通法による規制）

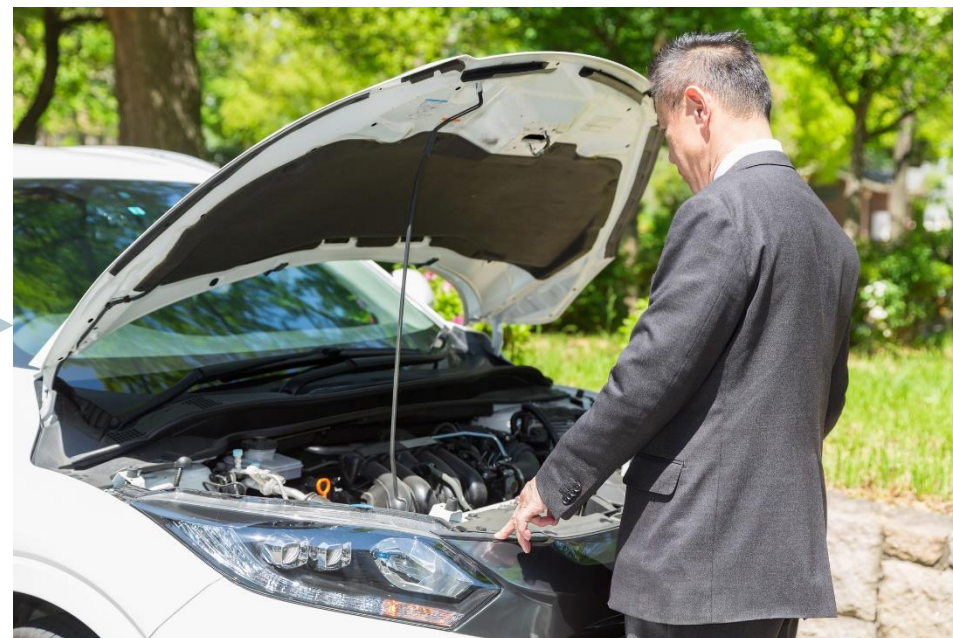
警察官による
車両の検査等
(道路交通法63条)



ドライバーによる違反



ドライバーを処罰



整備不良車両

整備不良車両の運転の禁止
(道路交通法62条)

警察署長から地方運輸局長
に対する通知
(道路交通法63条6項)

レベル3以上の自動運転車（道路運送車両法による規制）

原因が
設計・製作過程か
使用過程の整備不良か
を検討



設計・製作過程に原因



使用過程の整備不良に原因

リコールの実施

型式指定に関する罰則
リコールに関する罰則

整備の実施

検査に関する罰則等

事後解決ではなく、事前防止の重要性

保安基準とその適合性確保の制度

(型式指定・点検整備・検査・リコール)の充実

ドライバーが事故防止のために果たすべき役割の変化



ドライバー自身が
安全な運転をすること



システムによる安全な運転を
担保すること