

自動運転をめぐる法的責任



中京大学専門教授・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

▶ 過失責任主義を修正している

刑事責任

▶ 過失責任主義を貫いている

【民法の原則】

責任主体：運転者

過失責任主義

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

過失責任主義



過失責任主義

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】

過失責任主義

貫いている



【業務上過失致死傷罪】

過失責任主義

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

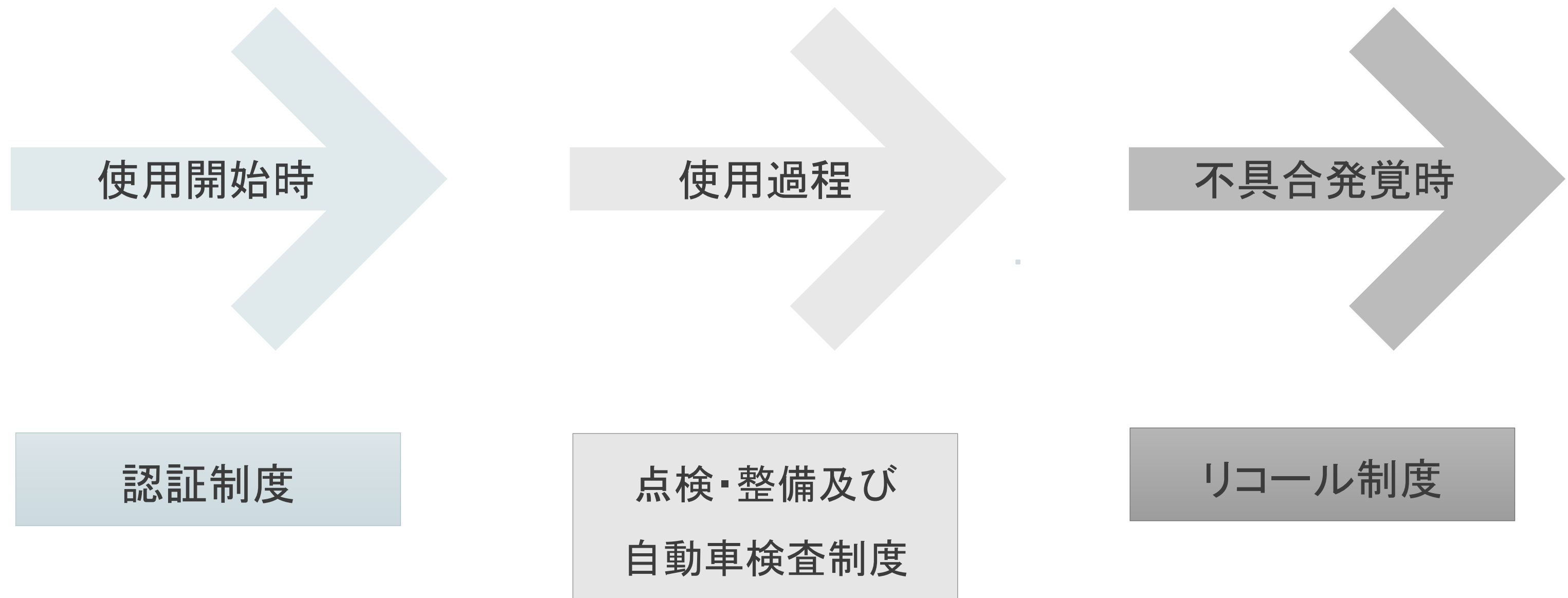


道路運送車両法

車両に関する保安基準

画像提供: PIXTA

保安基準に関する制度



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



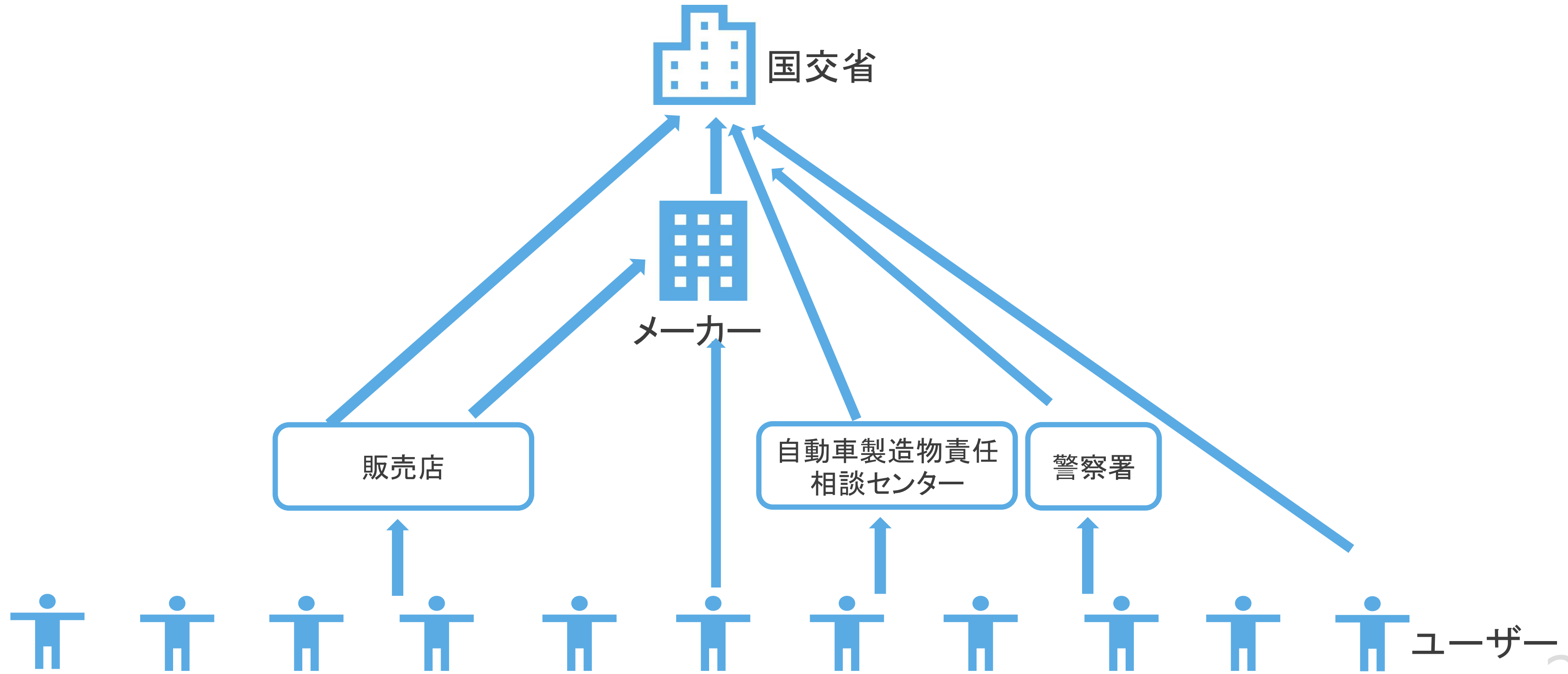
システムによる安全な運転を
担保すること



国土交通省 自動車リコール・不具合情報

国土交通省Webサイトより引用

情報収集をより迅速・確実に



情報活用をより迅速・確実に

