

平成28年度経済産業省・国土交通省委託事業
「自動走行の民事上の責任及び
社会受容性に関する研究」シンポジウム
(開催：2017年3月7日 東京)

自動運転に関与する者の刑事責任： 現行法下の処理と今後の課題

法政大学教授
今井猛嘉

1 現行法下の自動運転

- 許容される自動運転は、レベル2まで
 - ← 道路交通に関するジュネーブ条約(1949年)第8.5条
 - ← 道路交通法(道交法)
- レベル3が例外的に許容されるための要件
 - 適宜のオーバーライド(乗員が運転を引き受けて運転者となり、事故を回避しうること)

2 レベル3の分析

レベル	時間経過	状態	民事責任	刑事責任	米国	欧州	ドイツ
			被害者の損失を補填。法人も損害賠償責任を負う。	法益を侵害した個人を処罰。法人処罰は特別規定がある場合。	刑事責任	刑事責任	法的責任全般 (民刑事責任)
レベル3	オーバーライド前	レベル4 ※国交省の研究会で検討中	運行供用者	AI? AI製造者 (法人? 自然人?)	AI? 自然人以外(AI)にも刑事責任を肯定 英仏→法人処罰 ドイツ→処罰しない?	AI? 自然人以外は対象外?	ロボット? 特定の法的責任を帰属させる限りで、 法的人格を承認するとの発想
	オーバーライド後	レベル2	運行供用者	運転者 現行法 オーバーライド要請が事故直前なら、不可罰 事故回避可能な時点でオーバーライド要請 →対応 →居眠り、飲酒、脇見等の禁止 →違反は処罰 =運転者としての刑事責任	日本と同様	日本と同様	

3 民事責任と刑事責任

- **民事責任**→物件事故、人身事故の場合、被害者が、加害者に対して、損害の賠償を求めること。
- **私人vs私人**(但し、自動車損害賠償保障法、製造物責任法)

- **刑事責任**→物件、人身事故の場合、加害者(運転者)は、安全運転義務違反、その他の義務違反により犯罪を成立させたことになり、刑罰を科される。
- **私人vs国家**(被害者、その他の市民)

- **主体**
 - 民事責任は、自然人以外にも可能(法人等)
 - 刑事責任は、原則、自然人のみ
 - 特別規定(両罰規定)があれば、法人も

4 レベル2での民・刑事責任

- 現在の理解が妥当
- 民事責任→運転者は運行供用者(自賠法)
- 刑事責任→運転権限を委譲され、運転者となった者には、伝統的車両の運転者と同様の義務があり、当該義務違反は犯罪を構成する。

(道交法上の犯罪)→安全運転義務違反による罪(過労運転等)、酒気帯び運転罪、酒酔い運転罪等

(自動車運転致死傷行為処罰法)→過失運転致死傷罪等

5 レベル4での民・刑事責任

- 現行法の妥当範囲が問われる
- 民事責任→運転者は運行供用者
但し、国交省の研究会で検討中
- 刑事責任→運転していない自然人(乗員)に
犯罪は不成立
→販売店、メーカー、AIの製造者の
責任(故意犯、過失犯)?
→事故の予見可能性が無く不成立

5 レベル4での民・刑事責任

- **刑事責任→レベル4を実現させるAIを製造し、販売した自然人、法人は、引渡し時点までの合理的な安全基準に沿った処理をしていた限り、過失犯を問われない(のが通常)**
- **民事責任(製造物責任)を免除させるための、開発危険の抗弁に、事実上、類似**
- **では、AI自体の刑事責任は？**
→現行法の枠を超える問題。立法論

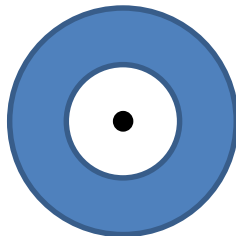
5 レベル4での民・刑事責任

レベル4におけるAIの刑事(民事)責任

- アメリカでの議論: 運転を支配していたAIに法的責任を追及する余地あり(萌芽的議論)
- ドイツでの議論: アメリカと同様の議論が有力化
- 留意点: ドイツの有力説
 - 具体的な効果(民刑事責任の負担)との関係で、遡って、主体(entity)となるべき要件を判断する
 - 包括的に、システムという枠組み自体に、責任を負担させるという発想ではない

6 レベル4以上の責任と主体

- AIの責任主体性を求める議論: その思考方法
- 白い円の中心に**AI**がある
- その周りの白い円が、**ロボット**であり
- その周りの青い環状部分が、**システム**



7 展望

- **レベル3からレベル2に移行する際は、現行法の枠組みで処理可能**
- **レベル3からレベル4に移行する際に問題発生**
- **レベル4以上の自動運転に係る責任主体は？**
- **刑事法では現行法の枠を超える(立法論)**
- **AI<自動車<走行環境<システム<社会の関心...**
- **中核となるAIに着目した理論化が必要**
- **民事法では、システムに着目した議論も可能か(共同不法行為論との差別化は可能か?)**