

1 刑事免責制度は設けるべきではない (デジタル庁検討会最終報告書)

⇒ メーカーに治外法権を認めることは法治国家に反する

2 メーカーは道交法を十分に理解していない恐れあり

⇒ 衝突回避だけでは不十分。横断歩道における歩行者優先の原則（道路交通法38条1項前段）への理解不足？

3 自動車損害賠償法3条（賠償義務者）は改正すべき

⇒ ユーザーは運行を支配していない。レベル4・5ではユーザーに不可能を強制することになりかねない。

刑事免責制度は導入すべきではない

[問題の所在]

自動運転のプログラムに欠陥があり、これを原因として人身事故が発生したとき

[メーカーの希望]

プログラムの開発担当者としては、死亡事故が発生しても、「一律」に刑事免責を認めて欲しい。

理由：開発意欲を維持するため（インセンティブの確保）。

デジタル庁検討会の最終報告書では刑事免責制度は設けないことになった

[刑事免責制度への反対の立場からの主な発言]

- ① 同制度は、自動運転の開発メーカーに治外法権を認めるに等しく、法体系に反する。
例・医療の世界や航空機の自動運転の領域ですら刑事免責制度は設けられていない。
- ② 交通事故の被害者の保護に欠ける。被害者は賠償金の前に、きちんと罪を償って欲しいと思っている。
- ③ 刑事免責制度を導入しなくても、メーカーの開発意欲は必ずしも失われない。専門的な事故調査委員会を設け、事故原因について専門的な立場から精査すれば、そうしたプログラムの欠陥は、どのような科学者であったとしても、予測不可能だったと認定される余地が生まれ、安易な起訴は行われなくなるから。
⇒法律的には、「予見可能性がない」として刑事責任は発生しない。
- ④ 道交法を厳密に守れるプログラムであれば、「結果回避義務を尽くした」として刑事責任は発生しない。

※ 刑事責任が成立するためには、A 予見可能性 B 結果回避義務違反の二つの要件が必要。
そして、道交法には結果回避義務が具体的に書かれてある

メーカーが道交法を十分に理解してないと思われる法38条1項前段

道交法38条1項前段とは？

要件1 横断歩道を、横断しようとする歩行者又は自転車（以下「歩行者等」）が、

要件2 **いないことが明らかな場合を除き、**

効果 車は、横断歩道の直前（停止線があるときは停止線の直前）で、

停止することができるような速度（時速・数km程度）で進行しなければならない（速度調整義務）

趣旨 横断歩道の手前では、歩行者が仮に飛び出してきたとしても停止線の直前で慌てて急ブレーキをかけなくとも、

普通のブレーキ操作だけで止まれるような速度で普段から走行させることによって

「横断歩道」における歩行者の保護を徹底する趣旨

法38条1項前段で定める「歩行者等いないことが明らかな場合」とは言えない例（つまり、速度調整義務を負う例）

- 1 横断歩道の入口に歩行者等が立っているが、車の通過を待っているのか人を待っているのか又は横断をしようとしているのか不明である場合
- 2 横断歩道の入口に駐車車両、電話ボックス、看板、塀等の障害物があり、そのかげから歩行者等の横断が予想される場合
- 3 道路の中央に街路樹があり、その横断歩道の右側部分が見とおせないため、そのかげから歩行者等の横断が予想される場合
- 4 雨降りの夜などで、街灯がなく暗いため横断歩道を歩行者等が横断しようとしているかどうか不明の場合
- 5 見とおしのきかないカーブの先の陰に設けられている横断歩道に接近する場合

38条1項前段が問題となる具体的な場所の例

遮蔽物としての塀の存在



38条1項前段が問題となる具体的な場所の例

曲がり角



自動車損害賠償保障法 3 条は改正すべき

[自賠法 3 条]

要件 自己のために自動車を運行の用に供する者（運行供用者）とは、

⇒ 運行を支配し（**運行支配性**）、且つ、運行によって利益を受けている（**運行利益性**）人のことを言う。

効果 原則として民事上の損害賠償責任を負う。

例外 被害者や第三者に事故原因があり、自動車に欠陥がないことを運行供用者が立証すれば免責される⇒実務上、ありえない。

[自動運転レベル 4 と 5 の問題]

国交省は少なくともレベル 4 の場合、自賠法 3 条をユーザーに適用する（同省が取り纏めた「2018年研究会報告書」）。

[問題点]

ユーザーはハンドル・ブレーキ・アクセルペダルのない物体に座っているだけだから運行を支配していない（**運行支配の欠如**）。

それにも関わらず、賠償責任を負うというのは、いくら保険会社が最終的に払うとは言え、国民の納得は得られない。

※ たとえば、ゆりかもめで人身事故が発生したとき、乗客に賠償責任を負わせるようなもので理不尽

自動運転車の走行を実際に支配しているのは、自動的に運行するような装置を動かしている「プログラム」そのものであって、そのプログラムはメーカーが作成しているのだから、運行を支配しているのはメーカーではないのか？

ただ、メーカーは売却しただけで売却利益はあっても、運行そのものからは利益を得ていない（**運行利益の否定**）

⇒ となると誰も自賠法上の責任を負わないことになって、消費者（ユーザー）の保護に欠ける。

⇒ 同法を改正し「自己のために自動車の運行を支配している者」と書き換えるべきではないか（メーカーの責任とする）

⇒ その上で、最終的な費用負担者を仮に保険会社としてもレベル 4・5 では事故は圧倒的に減少するから営業上問題ないのでないだろうか。