

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

---

森・濱田松本法律事務所  
弁護士 佐藤 典仁

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

論点	検討の方向性
<p><b>1. 刑事責任</b> <b>(a) 製造業者等の刑事責任</b> 自動車メーカー、AIソフトウェア提供者等の役職員個人の刑事責任を問うことは、自動運転の開発を阻害するのではないかと。</p>	<p>(中長期) 現在の自動車の製造業者等の役職員の責任については、その過失を立証することは困難であることから、最決平成24年2月8日(三菱自動車タイヤ脱輪事件)や横浜地判平成20年1月16日といった、リコール隠しを伴うような限界的事例においてのみ認められている。自動運転車の場合には、AIによる推論の過程のブラックボックス化等の要素も加味され、より立証が困難になることや、そもそも過失がないケースも考えられることから、いずれの関係者も刑事責任を負わないケースも考えられる。 他方で、理論上は、責任を負いうるという不安定な立場に立たされる。 そこで、刑事責任の追及よりも、将来の事故予防・自動運転の社会的受容性確保といった目的で、下記3.のような真相解明への製造業者等による協力と引き換えに、一定の免責を認めるといった取扱いも考えられるのではないかと。</p>
<p><b>(b) 運転者、特定自動運行主任者等の自動運転に関与する主体の刑事責任</b> レベル4の自動運行(特定自動運行)に関与する者については、常時監視や運転者への引継ぎが前提とされていないため、過失が認定される場合はより限定的である。 他方で、どのような場合に過失責任を負わないのか、という明確な線引きはされておらず、自動運転の普及を妨げることになる可能性も否定できない。</p>	<p>(短期・中長期) 上記が難しい場合にも、下記(b).の他の過失と同様、セーフハーバー等、刑事責任を問われないケースを明確化することも考えられるのではないかと。</p> <p>(短期) ガイドライン等において、セーフハーバーとなる運転者や特定自動運行主任者等の自動運転に関与する者が刑事責任を問われないケースを予め明確化することが考えられるのではないかと。イギリスで検討中の立法なども参考になるのではないかと。</p> <p>(中長期) 必要に応じて法改正</p>

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

論点	検討の方向性
<p><b>2. 民事責任と被害の回復</b></p> <p><b>(a) 製造物責任法における欠陥の認定</b></p> <p>道路運送車両の保安基準は公道走行のための最低限の安全基準として存在する一方で、保安基準を充足する自動運転車であれば、必ずしも欠陥がない、という認定がされるわけではない。</p> <p>全体として事故率が下がっており人間の運転者より安全であるが、人間の運転者では起こさないような事故を1件起こしてしまったような場合の欠陥の有無はどのように考えるのか。事後的に見て「注意深く有能な運転者と同等以上のレベル」という保安基準を満たさないと判断され、欠陥ありとなってしまうのか。</p> <p>事前には「通常有すべき安全性」の判断が難しく、自動運転車の開発者側からすると、安心して自動運転車を発売することができないことにも繋がりがねない。</p>	<p><b>(前提・短期・中長期)</b></p> <p>人身事故についてはL4まで運行供用者責任で対応する旨整理済。</p> <p><b>(短期)</b></p> <p>欠陥ありとされる範囲について、一定の明確化が必要と考えられる。例えば、どのような場合に保安基準を満たしていたとしても欠陥ありと認定される可能性があるか、欠陥ありと認定されないためには保安基準を超えてどこまで安全性を確保すべきか、など、明確化のために一定の解釈の方向性をガイドライン等で示すことも考えられるのではないかと。</p>
<p><b>(b) ソフトウェア提供者の製造物責任</b></p> <p>現行法下では、ソフトウェアは無体物であるため製造物責任を負わない。</p> <p>他方で、ソフトウェアの重要性が飛躍的に高まっている中で、事故原因の多くを占めることになることが想定されるにもかかわらず、被害者からソフトウェア提供者に対しての責任追及の手段が限られてしまうのは、自動車メーカー、ソフトウェアを組み込んだ部品のサプライヤー、運行供用者である運送事業者若しくは所有者又はこれらの保険会社が責任を肩代わりすることにならないか。</p>	<p><b>(中長期)</b></p> <p>EUのProduct Liability Directive改正案、AI Liability Directiveでは、ソフトウェア、販売後のアップデートや機械学習に起因する欠陥まで適用対象を拡張するアプローチを採用するとともに、被害者の立証責任を軽減（一定の事実・証拠を被害者が提示した場合に、裁判所の命令による証拠保全・開示を認めることや、一定の条件下での因果関係の推定等）している。</p> <p>日本の裁判例では、欠陥の部位やその態様等を特定した上で、事故が発生するに至った科学的機序まで主張立証する必要はないとして立証立証の負担を軽減しているところ（大阪高判令和3年4月28日等）、「注意深く有能な運転者と同等以上のレベル」の自動運転車は全ての事故を防ぐことができるわけではない以上、自動運転で回避すべき事故であったか否か、という(a)の論点やはり重要。</p> <p>その上で、日本においても、自動運転を含むAIシステム等を用いた製造物において同様のアプローチを取る必要があるか、現行の裁判例による対応でよいかは要検討。</p>

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

論点	検討の方向性
<p><b>(c) 欠陥の判断基準時</b> OTAによるソフトウェアのアップデートを前提に販売しているケースや、AIによる機械学習が想定されるにもかかわらず、欠陥の判断基準時を自動車の引渡し時とし、販売後の事情を一切考慮しないことは、販売後の技術進歩の速度やシステム自体の進化を踏まえると被害者保護に欠けるのではないか。</p>	<p>アップデート提供時を欠陥の判断基準時とするとともに、機械学習に対応できる法的整理を考えられないか。 (短期) 解釈で対応可能か。 (中長期) 上記(b)参照。</p>
<p><b>(d) 過失相殺</b> 人間の運転者を前提とした過去の裁判例の積み重ねによる事故当事者の過失割合を基に、大量の交通事故実務(保険金支払いなど)は運営されているが、自動運転中の事故において、直ちに同じ過失相殺の考え方を当てはめることはできない。</p>	<p>(短期・中長期) 新たな裁判例の積み重ねを待つことなく、自動運転を前提に再度整理する必要がある。</p>
<p><b>(e) 物損</b> 自賠法の適用対象外であり、不法行為責任又は製造物責任により対応することが前提となっており、被害者からの立証は困難。 当面の無人自動運転移動サービスにおいては、事業者が加入する任意保険により対応は可能と考えられるが、今後オーナーカーによる自動運転が普及する際に問題が顕在化する可能性がある。</p>	<p>(長期) 上記(a)による対応が考えられる。 それが難しければ、例えば、物損についても任意保険の加入を義務付ける、といった対応も考えられるのではないか。</p>

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

論点	検討の方向性
<p><b>3. 事故調査</b> 自動運転車事故調査委員会による事故調査結果として公表されているものとして、選手村内におけるe-Paletteによるパラリンピック選手に対する事故に関する調査報告書が存在するが、被害者、運転者、誘導員などの重要な関係者からの協力を得られずに作成されている。 そもそも自動運転車に関するものではないが、真の原因究明には繋がっていない可能性もある。</p>	<p>(短期・中長期) 例えば、警察の捜査(加害者の刑事訴追)、OEMによるリコール及びリコールに関連する法令違反等に対する国交省による監督(車両の安全確保)とは異なる目的、例えば、事故後早期かつ詳細な事故調査を実施・公表し、将来の事故予防のための安全勧告をするとともに、自動運転の社会的受容性を確保するといった目的で、より強い権限を有する機関を設置することも考えられるのではないかと。さらに、自動車メーカー等から効果的に調査等に必要なデータの提供を受けるとともに、調査結果を迅速なリコールや将来の自動運転車の安全に繋げるために、役職員に故意・重過失がある場合を除き、免責するといったことも考えられるのではないかと。企業秘密や被害者にも配慮が必要ではあるが、NTSBのように詳細なレポートを公表することが、社会受容性確保といった観点からも重要ではないかと。</p>

# 自動運転に係る法的責任に関する論点

論点	検討の方向性
<p><b>4. 行政上の責任</b></p> <p><b>(a) 道交法上の罰則</b></p> <p>道交法違反についても、例えば、自動運行装置により対応することとされている定型的・一般的交通ルールの遵守義務（道交法7条（信号機の信号等に従う義務）、22条1項（最高速度）等）について、違反した場合には、（過失があることが前提であるが）特定自動運行実施者が罰則の対象になると考えられている。</p> <p>どのような場合に道交法違反の責任を負うのか、という明確な線引きはされておらず、自動運転の普及を妨げることになる可能性も否定できない。</p>	<p>（短期）</p> <p>上記1.(b)と同様、過失が問われないケースを予め明確化することが考えられるのではないか。</p> <p>（中長期）</p> <p>道交法24条（急ブレーキの禁止）や53条1項（合図義務）等については、改正後も「運転者」のみを名宛人としており、無人自動運転移動サービスにおいて罰則の対象となる者は存在しない。左記の特定自動運行実施者が罰則の対象になっている条項についても、罰則の対象としないこととするとも考えられるのではないか。</p>
<p><b>(b) 道交法の遵守による他の交通への悪影響</b></p> <p>規制速度と実勢速度が乖離している場所（分・合流時、本線上の速度規制など）において自動運転車が速度規制を遵守することによる交通渋滞発生リスクや、はみ出し禁止のエリアに違法駐車車両があり自動運転車が適法に走行できないため停車してしまい他の交通に影響を与えるといったリスクが想定される。</p>	<p>（中長期）</p> <p>他の交通も含めて法令を遵守することが大前提という警察庁の立場は尊重されるべきではあるが、実態に鑑みて、特定自動運行の許可の際に必要な応じて緩和することは考えられないか。</p>

# Lawyer profile



佐藤 典仁

Norihito Sato

パートナー

2008年 第二東京弁護士会所属

TEL: 03-6266-8717

norihito.sato@mhm-global.com

MORI HAMADA & MATSUMOTO

## 主要な取扱分野

- 自動車、モビリティサービス
  - 2年2か月間の国交省自動車局での執務中に、自動運転における損害賠償責任に関する研究会の取りまとめ及び自動運転に係る道路運送車両法の法改正を行うとともに、OEMによる不適切完成検査問題、MaaSへの取組等にも関与した経験を踏まえた、自動車、モビリティサービス全般についての専門的かつ的確な助言を行う
  - タクシー配車アプリ会社の事業統合、大手自動車部品メーカーの統合、その後の再出資、自動運転関連ベンチャー企業への出資案件など自動車、モビリティサービスのM&Aの圧倒的な経験・知識を有する

## 受賞歴

- 2021年 Thomson Reutersグループの国際的法律雑誌であるALB (Asian Legal Business)による"Asia 40 under 40"に選出される
- Best Lawyers in Japan (M&A, Transportation Law) (2024)  
(日本人弁護士唯一のTransportation分野での選出)
- The Legal 500 Asia Pacific 2023のTMT分野のKey Lawyersに選出



## 経歴

- 2003年 私立東大寺学園高校卒業
- 2007年 東京大学法学部卒業
- 2013年 Northwestern University School of Law (LL.M.), Kellogg School of Management (Certificate in Business Administration) 修了
- 2013年 Hengeler Mueller法律事務所 デュッセルドルフオフィスで執務(～2014年)
- 2014年 株式会社日立製作所に出向(～2015年)
- 2017年 国土交通省自動車局保障制度参事官室 企画調整官(～2019年)
- 2023年 中小企業イノベーション創出推進事業(国土交通省)外部評価委員
- 2023年 AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ構成員

# 佐藤 典仁

## 著書・論文等 (No.1)

- 「自動運転・MaaSビジネスの法務 (第2版)」 (共編著、中央経済社、2023年)
- 「レベル4が実現した自動運転の法制的現状と今後の展望」 (NBL、2023年)
- 「M&A法体系」 (第2版) (共著、有斐閣、2022年)
- 「自動運転レベル4解説」 (東京交通新聞、2023年9月～連載中)
- 「ドローン・ビジネスと法規制 (第2版)」 (共著、清文社、2022年)
- 「<新技術と法の未来 (6)> 自動運転」 (共著、ジュリスト、2022年)
- 「道路交通法改正により実現する自動運転レベル4と電動キックボード等の新しいモビリティの法規制の現状と課題」 (NBL、2022年)
- 「自動運転レベル4と電動キックボード等の新しいモビリティ実現のための道路交通法改正の方向性」 (NBL、2022年)
- 「自動運転実現や新しいモビリティ普及へ前進 改正道路交通法」 (共著、ビジネス法務、2022年)
- 「道路交通法改正を踏まえた電動キックボードの通勤利用を認める際の知識と留意点」 (ビジネスガイド、2022)
- 「自動運転と新しいモビリティの法制度の現状と今後の見通し」 (NBL、2021年)
- 「COVID-19拡大を踏まえたMaaS/CASE時代の自動産業における法制度整備とM&Aの最新の動向と留意点」 (研究開発リーダー、2021年)
- 「Robotics法律相談室第73回 無人自動運転移動サービス実現に向けた道交法改正の方向性はどのようなものか」 (日経Robotics、2021年)
- 「MaaS実現に向けた法制度整備の最新動向」 (ビジネス法務、2020年)
- 「～「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等からみる～ MaaS実現に向けた法制度整備の最新動向」 (ビジネス法務、2020年)
- 「自動運転の実現に向けた道路運送車両法・道路交通法の改正について」 (有斐閣、2020年)
- 「Robotics法律相談室第55回 自動運転車の安全性を確保するための道路運送車両法の改正について」 (日経Robotics、2020年)
- 「自動運転の実現に向けた道路運送車両法および道路交通法の改正の概要」 (NBL、2019年)
- 「IoT先端技術の法律問題 (第1回) 自動運転をめぐる法制度の現状と今後の方向性」 (NBL、2019年)



# 佐藤 典仁

## 著書・論文等 (No.2)

- 「自動運転の実現に向けた道路運送車両法および道路交通法の改正の概要」(NBL・2019年)
- 「自動運転車による事故における事故調査」(法律時報・2019年)
- 「弁護士佐藤典仁氏—自動運転ルール整備後押し(法トーク)」(日本経済新聞、2019年)
- 「自動運転に係る制度整備大綱の概要」(NBL・2018年)
- 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書の概要」(NBL・2018年)
- 「<座談会>自動運転社会の法制度設計(上)・(下)」(共著・ビジネス法務・2017年)
- 「自動運転における損害賠償責任に関する研究会の論点整理」(NBL・2017年)
- 「ライドシェア・カーシェア規制の論点整理」(共著・NBL・2017年)
- 「米国における自動運転車に関する新たな指針」(共著・NBL・2016年)

## セミナー

- "IPBA2023 : New Mobility Solutions in the World of Autonomous/Electric Vehicles and Urban Air Mobility Vehicles" (IPBA; 2023)
- 『自動運転と法』(東京大学・2022)
- 『【中産連×愛知県 自動車産業フォーラム2022】「自動運転・新しいモビリティ・MaaSの法制度の最新動向」』(中部産業連盟・2022)
- 『自動運転車対応指数2020～自動運転がもたらす新たな未来』(KPMGモビリティ研究所・2021)
- "Disrupted industries – the example of the automotive industry" (IBA; 2020)
- 『令和元年度(第50回)日本交通法学会定期総会 個別報告「自動運転の実現に向けた道路運送車両法・道路交通法の改正について」』(日本交通法学会・2019)
- 『ワークショップ 事故調査と被害救済・民事責任「私人の権利行使による法の実現」』(神戸大学・2018)
- 『国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」における議論について』(経済産業省・国土交通省・2018)
- その他、自動運転・MaaS関連のセミナー等多数