

12.20
2022

自動運転車の事故事例分析を通じた 今後の刑事実務的課題



名古屋大学未来社会創造機構客員教授
中京大学教授
中川法律経営事務所弁護士

中川 由賀

1

交通事故の刑事責任と民事責任の違い

2

従来型自動車の事故と自動運転車の事故の
証拠収集・事実認定の違い

3

今後の刑事実務的課題

1

交通事故の刑事責任と民事責任の違い

2

従来型自動車の事故と自動運転車の事故の
証拠収集・事実認定の違い

3

今後の刑事実務的課題

事故が起きたときの法的責任

民事責任



加害者から被害者への
損害賠償

刑事責任

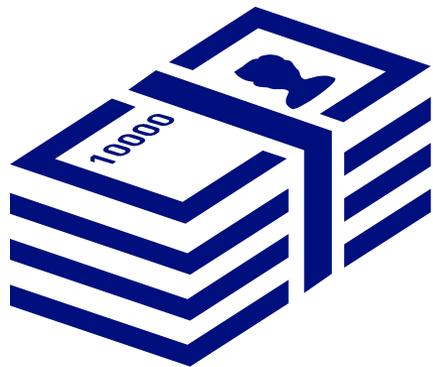


加害者の処罰

画像提供：PIXTA

自動車の交通事故の法的責任

民事責任



必ずしも過失を必要としない

刑事責任



過失がなければ責任を問えない

自動運転車の交通事故の法的責任

自動運転車

自動化の程度が上がるにつれ、交通事故において
ドライバーの過失が認められない場合が増えてく



民事責任

必ずしも過失を必要としない



従来の運行供用者責任を維持しつつ
求償権行使の実効性確保

国土交通省自動車局
「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」



刑事責任

過失がなければ責任を問えない



法的責任の在り方が
大きく変容する可能性

自動車の交通事故の法的責任

民事責任



法人の責任



個人の責任

刑事責任



法人の責任



個人の責任

自動運転車の交通事故の法的責任

自動運転車の事故

自動車メーカーや交通事業者の責任が問題となってくる

民事責任



企業が経済的リスクを負い、
予め保険で備えることが可能

刑事責任

法人は責任を負わず、
個人のみが責任を負う



自動車メーカーや交通事業者から
懸念の声

1

交通事故の刑事責任と民事責任の違い

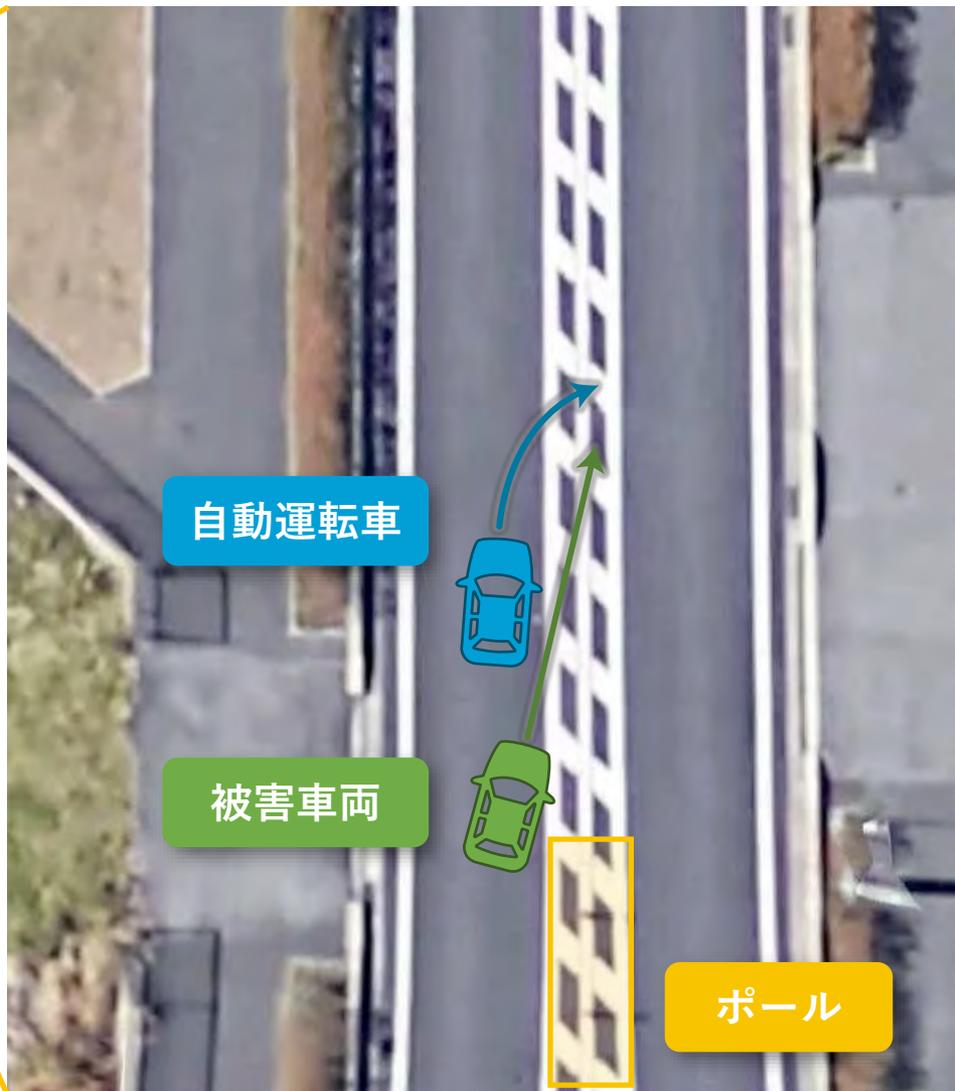
2

従来型自動車の事故と自動運転車の事故の
証拠収集・事実認定の違い

3

今後の刑事実務的課題

名古屋大学の公道実証実験における物損事故



名古屋大学「低速自動運転車両事故報告書」を参考に作成

従来型自動車でドライバーが人身事故を起こした場合

事故発生時の運転者の運転行為について、運転者に過失があったのか？

事故現場の実況見分

道路状況を確認



車両の実況見分

車両の
損傷状況を確認



ドライブレコーダー

映像により事故
発生状況を確認



事故状況の実況見分・事情聴取等

運転者、被害者、
目撃者の立会で
事故状況を確認



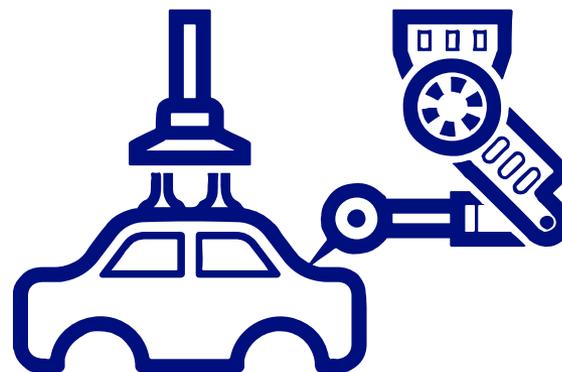
画像提供：PIXTA

自動運転車が人身事故を起こした場合

① 監視操作者の刑事責任



② 開発者の刑事責任



監視操作者の刑事責任

事故時の監視操作者の操作行為について過失があったのか？



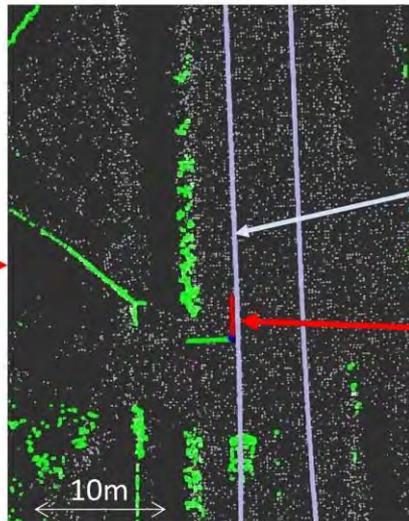
- ☑ 客観的なデータによって
正確な事故状況の認定が可能になる



名古屋大学の例

- 3次元地図
- 計測データ

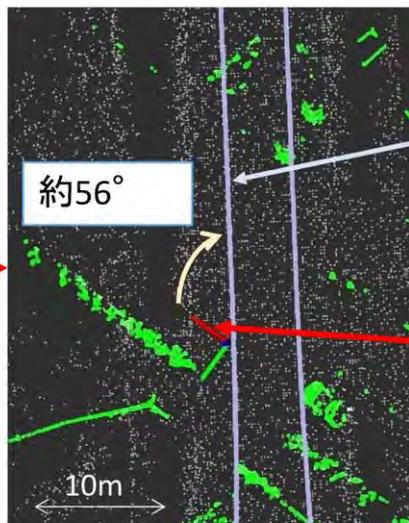
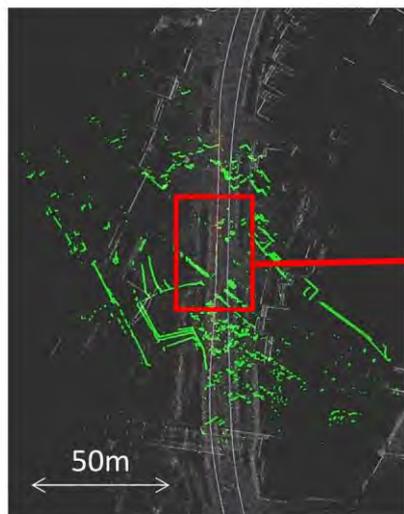
衝突1.4秒前
正常な方向検知



走行目標経路

自転車位置・方向
(赤軸が前方)

衝突1.3秒前
誤検知発生



走行目標経路

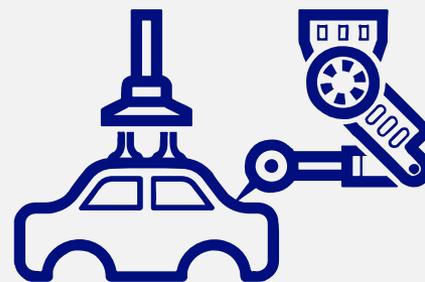
誤検知された
自転車位置・方向
(赤軸が前方)

開発者の刑事責任

開発時の開発者の開発行為について過失があったのか？



- ☑ 法的評価が格段に難しくなる
- ☑ 解明すべき事項の範囲が広くなる
- ☑ 事故原因の解明のための証拠の収集や事実認定が複雑になる



過失犯捜査

第1段階

事故のメカニズムの解明



第2段階

人的ミスと回避措置の内容の解明



第3段階

因果関係や過失が法的に認められるかの検討

事故が何によって起こったのか という 事故のメカニズムの解明

事故発生状況
車両等の位置関係や挙動



技術的原因
車両の挙動の機序

名古屋大学の例

事故の直接の原因

急操舵

急操舵発生の技術的原因

方位の誤検知

方位の誤検知の原因

計算負荷等による遅延の影響？

事故の技術的原因を生じさせるに至った 人的ミスと回避措置の内容の解明

設計・製造行為に関わる人的ミス



安全体制確立における人的ミス

名古屋大学の例

審査体制

車両実験専門員会による審査の審査体制・審査プロセスについて検証

実施体制

情報共有、人員配置、運転者の事前教育などについても検証

大規模な企業における開発や、開発主体が別々の企業である場合、
開発体制や開発状況の把握はより複雑になる。

回避措置不履行と事故との 因果関係や過失が法的に認められるかの検討

「責任を負う可能性のある者」について

- ① 回避措置不履行と事故結果との間に法的な因果関係が認められるか
- ② 開発者として果たすべき注意義務を果たしていたといえるか

想定される捜査事項

1. 開発関係者の聴取
2. 開発者の認識に関わる資料の精査（書類・メール・メモ・議事録等）
3. 法令の精査（道路運送車両法、道路運送車両の保安基準、細目告示）
4. 国のガイドラインの精査（自動車の安全技術ガイドライン、ラストマイル自動運転車両基本設計書等）
5. 業界のガイドライン・標準の精査（自動運転の安全性評価のフレームワーク、ISO22737:2021等）
6. 組織の内部規則、サービス規程、契約の精査
7. 開発当時の一般的な開発者の認識に関する捜査

（同種開発を行う研究機関・企業の関係者からの聴取、関連する書籍・論文・書籍及び学会発表等の精査）

1

交通事故の刑事責任と民事責任の違い

2

従来型自動車の事故と自動運転車の事故の
証拠収集・事実認定の違い

3

今後の刑事実務的課題

捜査に要求される専門性の高度化

事故発生状況
車両等の位置関係や挙動



- ① 技術的原因
- ② 人的ミスと回避措置の内容
- ③ 因果関係・過失が法的に認められるか

名古屋大学 事故検証委員会

構成員14名のうち10名が自動車工学を含む工学や情報科学の専門家で構成

- 従来型自動車の事故捜査に必要な知見に上乘せして、自動車工学や情報科学に関する専門的知見が必要
- 専門的知見を有する研究機関や企業の専門家の協力が必要不可欠

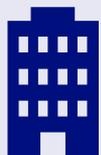
解明すべき捜査事項の範囲の拡大

自動車メーカー



製造部門

品質部門



サプライマー



ソフトウェア会社

交通事業者



監督者・管理者

監視操作者



システム整備管理



遠隔監視操作

協調型インフラ



国際捜査の限界

開発主体が海外メーカーである場合、捜査は決定的に困難



行政機関等による調査体制を充実させ、
調査権限を法的に強化するとともに、連携を可能とし、
調査の過程で収集した証拠をしかるべき手続を踏んだ上で共有できるようにする

自動車事故原因解明の組織・制度

- ① 警察・検察による刑事責任追及を目的とした捜査公判
- ② 国土交通省自動車局審査・リコール課によるリコールに関する調査（道路運送車両法）
- ③ 交通事故総合分析センターによる調査（道路交通法）

今後の刑事実務的課題



課題①

捜査に要求される専門性の高度化

課題②

解明すべき捜査事項の範囲の拡大

課題③

国際捜査の限界



本講演の内容に関連する論文

「公道実証実験の事故事例分析を通じた今後の刑事実務的課題の検討
～主に証拠の収集・分析及び事実認定について～」中京ロイヤー36 23-40 2022年
3月



内閣府 SIPcafe動画
自動運転関連の法律について 法整備ウェブセミナー



内閣府 SIPcafe動画：
人ごとではない! 自動運転中の事故責任は!? キーパーソンに聞く Vol.4 前編



内閣府 SIPcafe動画
人ごとではない! 自動運転中の事故責任は!? キーパーソンに聞く Vol.4 後編