



基調講演

自動運転時の事故における  
法的責任

# 自己紹介

---

弁護士 岩月 泰頼

松田綜合法律事務所 パートナー弁護士  
自動運転関連法務チーム・チームリーダー  
名古屋大学未来社会創造機構 客員准教授  
国交省「第7期先進安全自動車（**ASV**）推進検討会」システム主導検討WG委員

早稲田大学工学部応用物理学科 卒業



**2005年~2013年** 検事任官。横浜地検、東京地検、福岡地検などに配属

- 2013年** 弁護士登録。松田綜合法律事務所に入所
- 2019年** 名古屋大学未来社会創造機構 客員准教授
- 2021年2月** ベクタージャパン(株)主催シンポジウム  
「自動運転における**OBD**車検と車載データの法的位置付け」講演
- 2021年3月** 名古屋大学**COI**シンポジウム  
「モビリティサービスを取り巻く法規制と課題」講演
- 2021年5月** 名古屋大学**COI**  
自動運転の社会実装に伴う法律問題を考えるシンポジウム  
「現在の刑事実務～自動運転の検討のために～」講演

# 自動運転化レベルの定義

| レベル                          | 概要  | 操縦の主体                    |
|------------------------------|---|--------------------------|
| 運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行        |   |                          |
| レベル0                         | ・運転者が全ての動的運転タスクを実行  | 運転者                      |
| レベル1                         | ・システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定された運行設計領域において実行                      | 運転者                      |
| レベル2                         | ・システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定された運行設計領域において実行                         | 運転者                      |
| 自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行 |   |                          |
| レベル3                         | ・システムが全ての動的運転タスクを限定された運行設計領域において実行<br>・作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に運転者が適切に応答 | システム<br>（作動継続が困難な場合は運転者） |
| レベル4                         | ・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定された運行設計領域において実行                      | システム                     |
| レベル5                         | ・システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を領域の限定なく実行                              | システム                     |

# 自動運転システムの市場化・サービス実現目標と評価

|            | レベル<br>※2  | 実現が見込まれる技術(例)            | 市場化等<br>期待時期※3 | 評価(○:目標達成 △:一部実現 ×:未実装)   |
|------------|------------|--------------------------|----------------|---|
| 自動運転技術の高度化 |            |                          |                |   |
| 自家用        | レベル3       | 高速道路での自動運転               | 2020年<br>目途    | <ul style="list-style-type: none"> <li>改正道路運送車両法の施行(2020年4月)</li> <li>改正道路交通法の施行(2020年4月)</li> <li>高速道路渋滞時における自動運転システム(レベル3)を市場化</li> </ul>    |
|            | レベル4       | 高速道路での自動運転               | 2025年<br>目途    | <ul style="list-style-type: none"> <li>民間において車両技術開発を推進、レベル4におけるビジネス価値を検討中・高速道路上の合流部等における道路側から情報提供を行う仕組み等の検討</li> </ul> 計画通り<br>進捗   |
| 物流サービス     | ※4<br>—    | 高速道路でのトラックの後続車<br>有人隊列走行 | 2021年<br>まで    | <ul style="list-style-type: none"> <li>2021年度中の「導入型」有人隊列走行システム(ACC+LKA)の商業化を発表</li> <li>以降、発展型としてより高度な車線維持機能(割込車、登坂路、車線変更等への対応)を加えた有人隊列走行の開発・商業化を目指す</li> </ul> 計画通り<br>進捗  |
|            |            | 高速道路でのトラックの後続車<br>無人隊列走行 | 2022年度<br>以降   | <ul style="list-style-type: none"> <li>新東名(浜松SA~遠州森町PA)にて後続車の運転席を実際に無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現(2021年2月)</li> </ul> 計画通り<br>進捗   |
|            | レベル4       | 高速道路でのトラックの自動運転          | 2025年<br>以降    | <ul style="list-style-type: none"> <li>実現に向けた2020年度前半の具体的な工程表を作成</li> <li>民間において車両技術開発を推進</li> </ul> 計画通り<br>進捗   |
| 移動サービス     | レベル4<br>※5 | 限定地域での無人自動運転移動サービス       | 2020年<br>まで    | <ul style="list-style-type: none"> <li>限定地域での無人自動運転移動サービス(自動運転車の専用の走行空間においてレベル4(相当))を実現(2019年11月)(1年以上無事故でサービス提供し実現可能であることを確認した上で、2021年4月1日時点では公道でのレベル2として運用)</li> <li>限定地域での遠隔型(1:3)のレベル3での無人自動運転移動サービス(車内保安要員無)が運行開始(2021年3月~)(2020年12月~遠隔型(1:3)のレベル2での試験運行(車内保安要員有)の上で移行)</li> <li>従来の「運転者」の存在を前提としないレベル4の自動運転を想定した制度課題を検討中</li> </ul>  |
|            | レベル2以上     | 高速道路でのバスの運転支援・自動運転       | 2022年<br>以降    | <ul style="list-style-type: none"> <li>宮城県気仙沼BRTの専用道区間(交差部なし)の一部約4.8kmにて2021年1月より実証を実施。今後レベル3での運行を目指す</li> <li>ひたちBRTの専用道区間約7kmでの実証を実施。専用道区間内に複数の交差部があり、インフラ連携を組み合わせたレベル2での実証</li> </ul> 計画通り<br>進捗   |

2021.6「官民ITS構想ロードマップ」

# 目次

---

- ☑ 1 ・ 国際合意と国内規制に基づく自動運転  
システムの安全性基準の考え方
- 2 ・ 安全性基準の問題点  
道路交通法上の問題  
刑事処分の実務運用の重要性
- 3 ・ システム設計者の刑事責任の適用法令
- 4 ・ 個別検討

# 自動運転システムの安全性に関する**WP29**の国際合意

## Framework document on automated/autonomous vehicles

### 3. Safety Vision

7. The level of safety to be ensured by automated/autonomous vehicles implies that "an automated/autonomous vehicle shall not cause any non-tolerable risk", meaning that automated/autonomous vehicle systems, under their automated mode([ODD/OD]), shall not cause any traffic accidents resulting in injury or death that are reasonably foreseeable and preventable.

➡ 自動運転システムは、走行環境条件下では、合理的に予見可能であり、かつ防止可能な傷害又は死亡につながる交通事故を引き起こしてはならない。

### 4. Key issues and principles to be considered by WP29 subsidiary bodies as a priority

a. **System Safety:** When in the automated mode, the automated/autonomous vehicle should be free of unreasonable safety risks to the driver and other road users and ensure compliance with road traffic regulations.

➡ 自動運転車は、ドライバーや他の道路利用者に対する不合理な安全上のリスクがなく、道路交通規制を確実に遵守しなければならない。

# 保安基準

## 改正道路運送車両法の保安基準48条2項

- 2 自動運行装置を備える自動車は、プログラムによる当該自動車の自動的な運行の安全性を確保できるものとして、機能、性能等に関し告示で定める基準に適合しなければならない。

## 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示

### 第72条の2(自動運行装置)

自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする

- 一 **自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。**

… 略 …

- 十四 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置を備える自動車…にあつては、**協定規則第157号**の技術的な要件(同規則の規則5、6及び7に限る。)に定める基準に適合するものであること。(略)

# 協定規則157号

## 協定規則157号

- 5.1.2. 起動したシステムは、運用国のDDTに関連する交通規則に準拠すること。
  
- 5.2.5. 活性化されたシステムは、特に、減速する先頭車両、割り込み車両、または突然現れた障害物により、車両の前方または側方にある他の道路利用者との衝突の危険性を検出し、車両の乗員および他の道路利用者の安全に対するリスクを最小限にするために、自動的に適切な操縦を行うものとする。
  
- 5.2.4.項、5.2.5.項またはそのサブパラグラフで規定されていない条件については、**少なくとも、有能で注意深い人間の運転者がリスクを最小限に抑えることができるレベルまで確保されていること。**  
(略)



# 安全性の具体的な基準と問題

自動運転システムの設計における守らなければならない二つの基準

基準①

道路交通規則の遵守



基準②

有能で注意深い人間の運転手を  
基準とした安全走行



# 目次

---

- 1 ・ 国際合意と国内規制に基づく自動運転システムの安全性基準の考え方
- ☑ 2 ・ 安全性基準の問題点
  - 道路交通法上の問題
  - 刑事処分の実務運用の重要性
- 3 ・ システム設計者の刑事責任の適用法令
- 4 ・ 個別検討

# 安全性の具体的な基準と問題

## 問題① 道路交通法の遵守について

- ✓ 道路交通法の条項自体、解釈に委ねられている  
抽象的な定め方がされている  
\* システムに組み込めない
- ✓ 社会生活上、違反行為がすべて検挙されている  
わけではない



## 安全性の具体的な基準と問題

### 問題② 有能で注意深い人間の運転手を基準とした安全走行について

✓ 道路交通は、すべて道路交通法で規制されているわけではない

➢ 道路交通法(類型的ルール)+**事故時の刑事責任(個別ルール)**

事故時の刑事責任:

検察庁と裁判所により、自動車運転処罰法(改正前は刑法)に基づき、事故場面で、「どのような運転が非難されるのか」を個別判断し、運転者に刑事処罰を与えてきた。



➢ 「どのような運転が非難されるのか」= ●●のような運転(急制動・転把)をすべき

➢ 刑事処罰の実務運用で、どこまでの危険発見義務が求められ、どこまでの危険回避義務があるのかを判断し、集積してきた

➢ これらを理解し、自動運転システムに組み込む必要があるのではないか

**【必要】有能で注意深い「人間」の運転手を基準とした安全の明確化**

**= これまでの社会受容性の明確化**

# 社会受容性の明確化

社会受容性は、交通事故の刑事処分の実務運用に表れている

例

自動車の走行中に、ブレーキが間に合わないようなタイミングで子供が飛び出してきて衝突し死亡させた場合

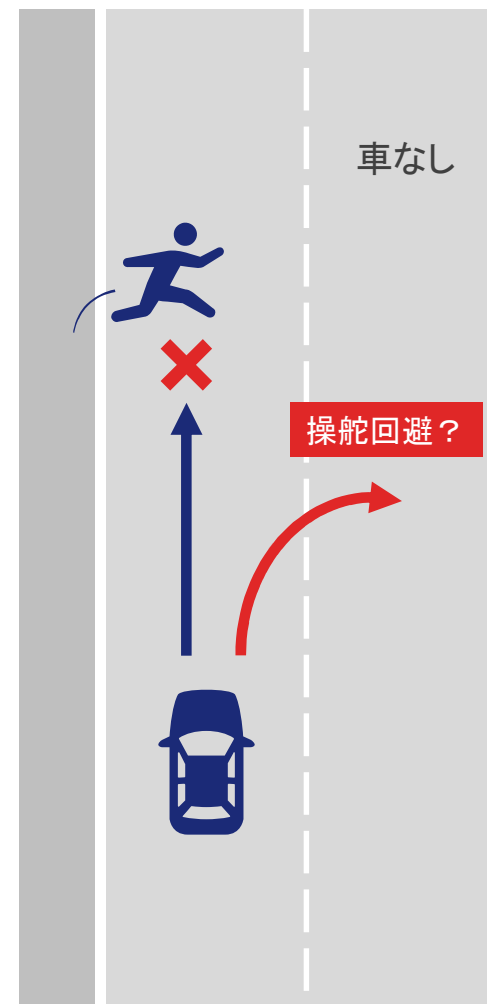
「発見時にブレーキをしていれば間に合ったのか否か」

- 間に合ったのに衝突させた ⇒ 過失あり=有罪
- 急制動でも間に合わない ⇒ 過失なし=不起訴

自動車からみて右側の反対車線が空いており、右側に操舵回避できたのに、これをせずブレーキだけを踏んだ場合、不注意となるのか？

飛び出し事案：

運転手に操舵回避までは要求しないという「社会通念」  
=社会的に受容されている



# 目次

---

- 1 ・ 国際合意と国内規制に基づく自動運転システムの安全性基準の考え方
- 2 ・ 安全性基準の問題点  
道路交通法上の問題  
刑事処分の実務運用の重要性
- ☑ 3 ・ システム設計者の刑事責任の適用法令
- 4 ・ 個別検討

## 開発者は、どのような場合に刑事責任を負うのか

以上の問題をクリアしないままシステム設計したとして、レベル3の自動運転の社会実装で事故が起きた場合、現行法上、自動運転システムの開発者が刑事責任を負うのかが問題となる。

### 自動車運転処罰法（過失運転致死傷罪）

第5条 **自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は**、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。

➤ 運転手のみを想定しているように読める

### 刑法（業務上過失致死傷等罪）

第211条 **業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は**、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。

➤ 刑法211条は、あらゆる業務上の過失をもって人を死傷させた者を想定しており、自動運転システムの開発者も適用対象になる。

➤ この規定に法人を処罰する両罰規定はなく、開発メーカー（法人）には適用されない。

# 設計者は、どのような場合に刑事責任を負うのか

| 法律    |                          | 運転手 | 開発者(人) | メーカー(法人) |
|-------|--------------------------|-----|--------|----------|
| 死傷結果有 | 自動車運転処罰法5条<br>(過失運転致死傷罪) | ○   | ×      | ×        |
|       | 刑法211条<br>(業務上過失致死傷罪)    | ×   | ○      | ×        |
|       | (将来)両罰規定                 | —   | —      | ?        |
| 道路交通法 |                          | ○   | ?      | ?        |

- レベル4における交通事故において、開発者の刑事責任だけでよいのか、開発メーカー(法人)に対する両罰規定の創設が検討されるべきではないか？



# 目次

---

- 1 ・ 国際合意と国内規制に基づく自動運転システムの安全性基準の考え方
- 2 ・ 安全性基準の問題点  
道路交通法上の問題  
刑事処分の実務運用の重要性
- 3 ・ システム設計者の刑事責任の適用法令
- ☑ 4 ・ 個別検討

# 個別検討の全体像

## ① 道路交通法上の問題

### 1. 道路交通法の遵守が難しい

**前提:**

Framework document

➢ 保安基準: システムは道路交通法に準拠

**検討:**

抽象的な道路交通法をシステムに組み込めるのか?

### 2. 開発者は、道路交通法違反の刑事責任を負うのか

## ② 死傷事故での問題

### 1. システム設計上の問題 (欠陥)

**検討:**

赤信号無視の歩行者との衝突事故の場合、システムにどのようなルールを組み込むべきか

### 2. 死傷事故が起きた場合のシステム開発者の刑事責任

**検討:**

2020年3月31日横浜地裁判決事例を基にレベル3の開発者の刑事責任の有無

## 判例. 自動運転システム設計上の問題

製品の欠陥を原因として刑事責任が問われた事例

|           | 欠陥サウナ風呂事件  | トラック欠陥ハブ事件  |
|-----------|--|---|
| 事案        | 組立式サウナ風呂の構造上耐火性を欠く欠陥が原因で、サウナ浴場で火災が発生し、入浴客が死亡した事案 | トラックの部品(ハブ)の強度不足の欠陥が原因でハブが破損してタイヤが脱落し、歩行者が死傷した事案                  |
| 時点        | 販売以前(設計・製造時点及び設置後)                               | 販売後(別件同種事件の処理時点)  |
| 責任主体      | ・製造会社の担当取締役及び開発担当<br>・販売会社の担当取締役 等               | 品質保証担当責任者及び担当者  |
| 注意義務違反の内容 | 火災発生などの危険を未然に防止すべき業務上の注意義務 等                     | リコール等の改善措置の実施に必要な措置を採り、強度不足に起因するハブの輪切り破損事故が更に発生することを防止すべき業務上の注意義務 |

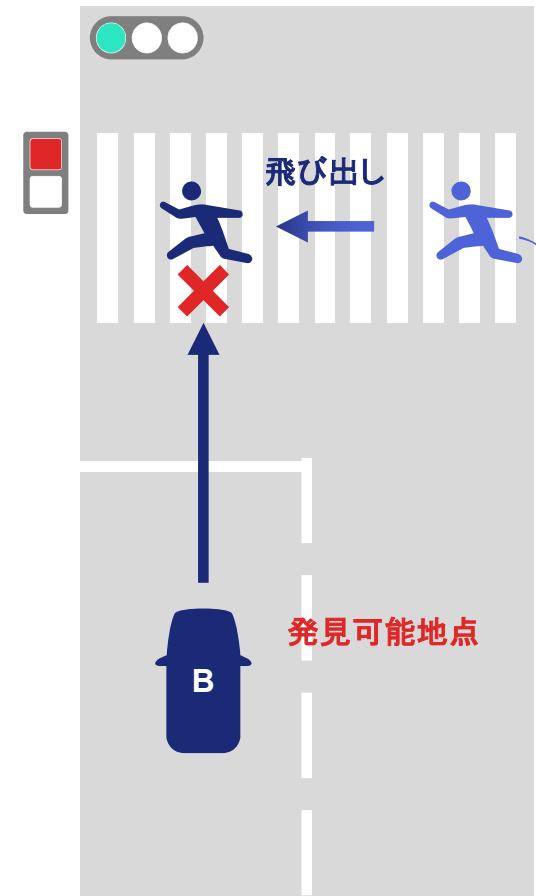
・自動運転システムの欠陥の場合、死傷事故の発生が予見でき、かつ回避措置を採ることができる場合であれば、開発段階でも、販売後でも、刑事責任が問題とされる可能性がある。

・高度な技術が前提となっており、開発時の欠陥認定が難しい場合には、同種事故の発生後の対応を問題として、刑事罰を問うことができないか検討される。

## ②-1. 自動運転システム設計上の問題

### 事例

- ・横断歩道上の信号は赤色
- ・歩行者が信号無視をして対向車線方向から飛び出してきた
- ・対向車線からの飛び出しの発見ができず、直前で発見して急制動をしたが間に合わず、衝突



## ②-1. 自動運転システム設計上の問題

### 実務

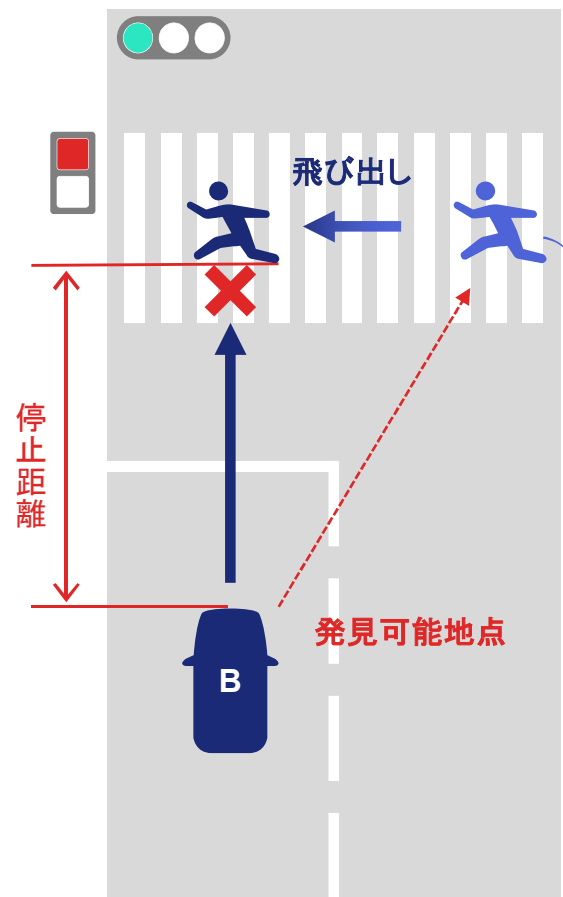
- ・赤信号無視であっても、停止距離の地点で歩行者の飛び出しが発見できた
- ・この時点で急制動をする義務がある
- ・怠れば、運転者に過失運転致死傷罪が成立

### 検討

この機能を組み込まない自動運転車だったら？

➤有能で注意深い人間を基準

- ・横断歩道上の信号無視をする歩行者も想定できることから、これを検知するセンサー、急制動するシステムを構築すべき義務があるのではないか
- ・これを怠れば、注意義務違反が問題となってしまうのではないか
- ・また、販売後に同種事故の発生があるのに、システムのアップデート、リコールなどの対処が適切に行われなければ刑事責任が問題になる



## ②-1. 自動運転システム設計上の問題

自動運転システムの欠陥が原因で死傷事故が発生した場合、刑法211条の適用の可否が問題となる

### 業務上過失致死傷等

第211条 **業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は**、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。

#### 時 点

自動運転システムの開発では、事故発生時ではなく、  
・開発時から販売を経て事故発生までのいずれかの時点で  
刑事責任が問題とされる。

#### 責任主体

法人は対象外。  
担当取締役、開発責任者、開発者がその刑事罰の対象とされることが多い。

# 検討する問題の全体像

## ① 道路交通法

### 1. 道路交通法の遵守

**前提:**

Framework document

➢ 保安基準: システムは道路交通法に準拠

**検討:**

道路交通法に規定する守ることの難しい解釈問題の明確化ができるのか

### 2. 道路交通法違反

**検討:**

違反した場合に、開発者は、道路交通法違反の刑事責任を負うのか

## ② 死傷事故の責任

### 1. 設計上の問題

**検討:**

赤信号無視の歩行者との衝突事故における過失の有無

### 2. 死傷事故が起きた場合のシステム開発者の刑事責任

**検討:**

2020年3月31日横浜地裁判決事例を基にレベル3の開発者の刑事責任の有無

## ②-2. レベル3において、死傷事故が起きた場合

2020年3月31日横浜地裁判決の事例でレベル3であった場合を想定して考える

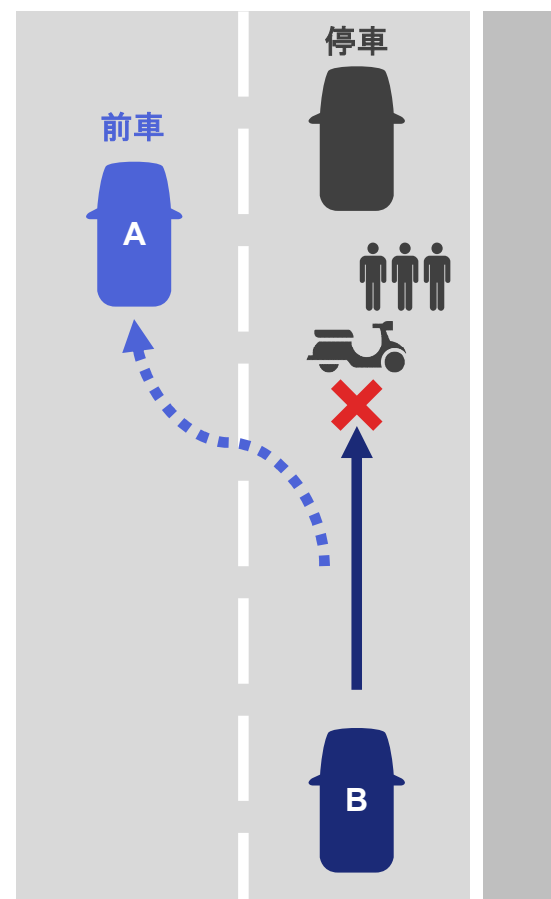
### 横浜地裁判決事例

東名高速道路において、運転支援車 (レベル2) であるX社製の被告人B車が、運転支援システムを使用して走行中、運転者は、仮睡状態に陥った。

進路前方では、別件事故のために、自動車及びバイクが停車し、付近に複数人が佇立していた。

被告人B車の前車Aは、これらを避けようとして左に車線変更した。

しかしながら、被告人B車は、ブレーキなど衝突回避措置を行うことなく、そのまま進行し、加速した状態で、本件バイクに衝突し、本件バイクを前方に跳ね飛ばして前方に佇立していた被害者に衝突させて死亡した。



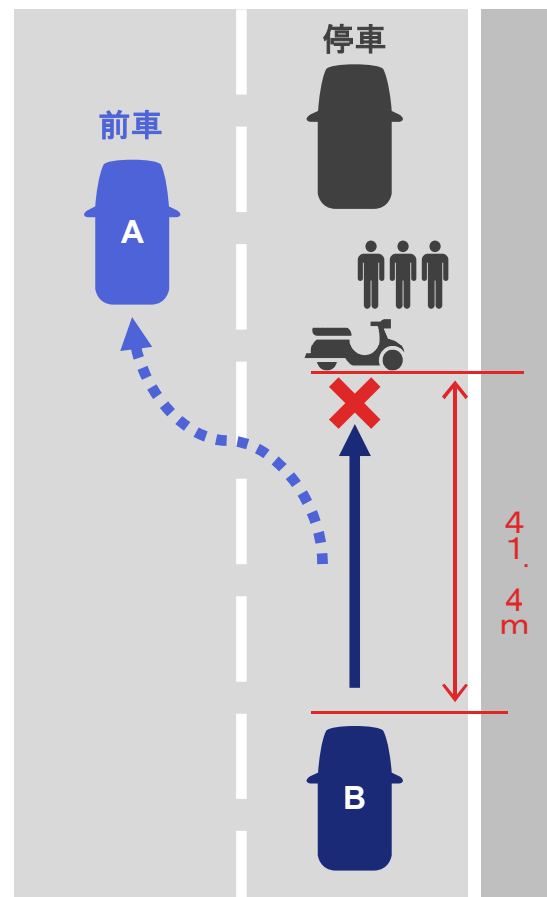


## ②-2. レベル3において、死傷事故が起きた場合

### 事例

横浜地裁判決事例でレベル3を想定した事例  
(時間や速度は想定)

- 0m37s
  - i. B車の走行環境条件は満たしている
  - ii. L3を作動させ時速50km  
(秒速13.8m、制動距離18m)で走行
- 0m07s
  - iii. 運転手: 居眠り/意識不明
  - iv. 警報開始
- 0m04s
  - v. 自動運転が正常に作動しない状態に陥る vi. 警報開始
- 0m03s
  - vii. 前方に停止車両を発見した前車(A)がその直前で左に車線変更
  - viii. B車と停車バイクとの距離は、41.4m
  - ix. B者前方がひらけたが、停車バイクに向かって進行し、急制動しない
- 0m00s 衝突



## ②-2. レベル3において、死傷事故が起きた場合

通常、運転手が操作引受けに失敗しても、衝突防止又は被害軽減ブレーキが作動する(保細告72条の2第7号)ため、直前の飛び出し事故でもない限り衝突事故は起きない。

⇒ 急制動ができないシステム上の欠陥が考えられる。

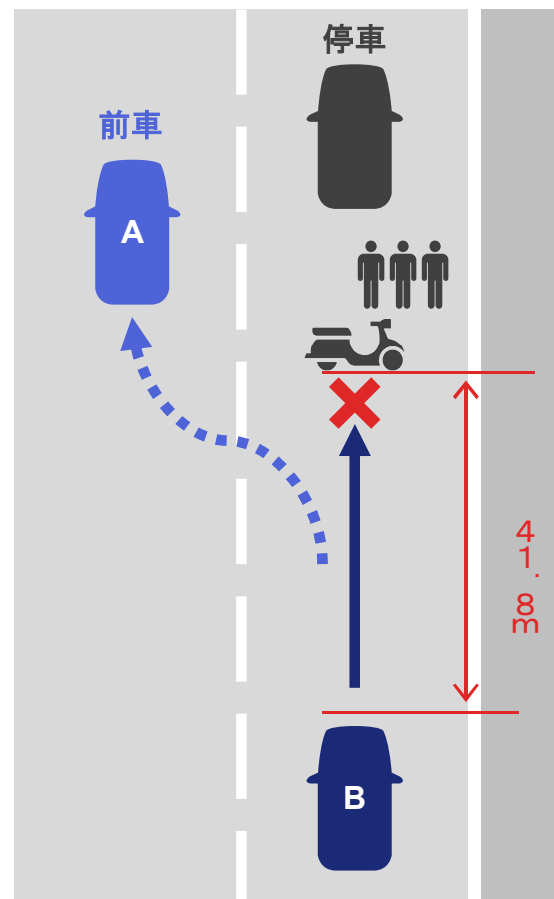
### 検討

検知又は衝突防止・被害軽減ブレーキシステムに欠陥がある場合

検知やブレーキシステムの不具合を原因として事故が起きた場合、開発者の注意義務違反が問題とされ、開発時点について、システム開発者が業務上過失致死傷罪の責任を負う可能性がある。

ただし、全く予期できないシステムの不具合である場合、一回目の事故については、事故の予見ができないことから、過失が認められない可能性が高い。

しかし、販売後であっても、自動運転システムの不具合を改善しないまま次の事故が発生した場合、開発者だけでなく、役員、部門長、販売担当者、リコール担当者などが業務上過失致死傷罪の責任を負う可能性がある。



## まとめ

### 開発者の死傷事故の責任

#### 1. 設計上の問題（欠陥）

検討：赤信号無視の歩行者との衝突事故

- ➡ 交通事故の刑事処分の実務運用で集積されたルールがあり、これをシステムに組み込まないと有能で注意深い人間の運転手を基準とした安全走行はできない
- ➡ 行政側で、交通事故のこれまでの刑事処分の実務運用を整理することで、システム開発者側の開発を大きく助けることができる

#### 2. 死傷事故が起きた場合のシステム開発者の刑事責任

検討：2020年3月31日横浜地裁判決事例を基にレベル3の開発者の刑事責任

- ➡ センサーやブレーキシステムの欠陥があれば、運転手の操作引継ぎの有無に関わらず、「開発者」又は「責任者」の欠陥についての業務上過失致死傷罪の成否が問題とされる
- ➡ 運転手は、警告時において、事故の予見及び回避義務違反の有無が問われるが、必ず、レベル3は衝突回避が担保されていることからシステム欠陥の弁解が出て、裁判は紛糾する

- 
- 
- 運営事業者側の刑事責任を考える
- 

## 福井県永平寺町における無人自動運転移動サービスの試験運行の概要

- **運行開始日**: 令和2年12月22日(火)～  
※年内は12月25日(金)まで、来年3月1日から運行再開(1、2月は冬期運休)
- **運行ルート**: 福井県永平寺町の「永平寺参ろ一ど」 約2km  
※全長6kmの自転車歩行者専用道であり、このうち荒谷から志比の2km区間にてサービスを実施。残る区間は運転者が車両に乗車した形で3月よりサービス開始予定
- **運行主体**: 永平寺町(まちづくり(株)ZENコネクに業務委託)
- **利用料金**: 大人100円/回、子供50円/回 (自家用有償旅客運送)
- **運行形態**: 1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行  
※保安要員(運転者ではなく、車内の安全対策等のために乗車する者)が車両の後部座席に乗車した形で運行



ヤマハ製電動カートを産総研が改造し、自動運転機能を追加



遠隔監視・操作室



1人の遠隔監視・操作が3台の無人自動運転車両を運行



※今回の試験運行は、経済産業省・国土交通省が、無人自動運転移動サービスの実現に向け、国立研究開発法人産業技術総合研究所(産総研)に委託し、実施してきた実証実験の成果を生かし、実現するものです。

# 無人自動運転移動サービス（レベル3） 令和3年時点

## 国内初！遠隔型自動運転システムによる自動運転車のレベル3の認可について

- これまで産業技術総合研究所が、福井県永平寺町において実証実験を進めてきた遠隔型自動運転システムについて、遠隔監視・操作型の自動運行装置（レベル3）として、令和3年3月5日に、**国内で初めて認可。**
- 車両に搭載された自動運行装置は、自転車歩行者専用道（公道）に設置された電磁誘導線上を走行し、歩行者、自転車及び障害物等を検知し対応する装置。

### 国内初の遠隔監視・操作型の自動運行装置（レベル3）の認可



1人の遠隔監視・操作者が3台の無人自動運転車両を運行



遠隔監視・操作室

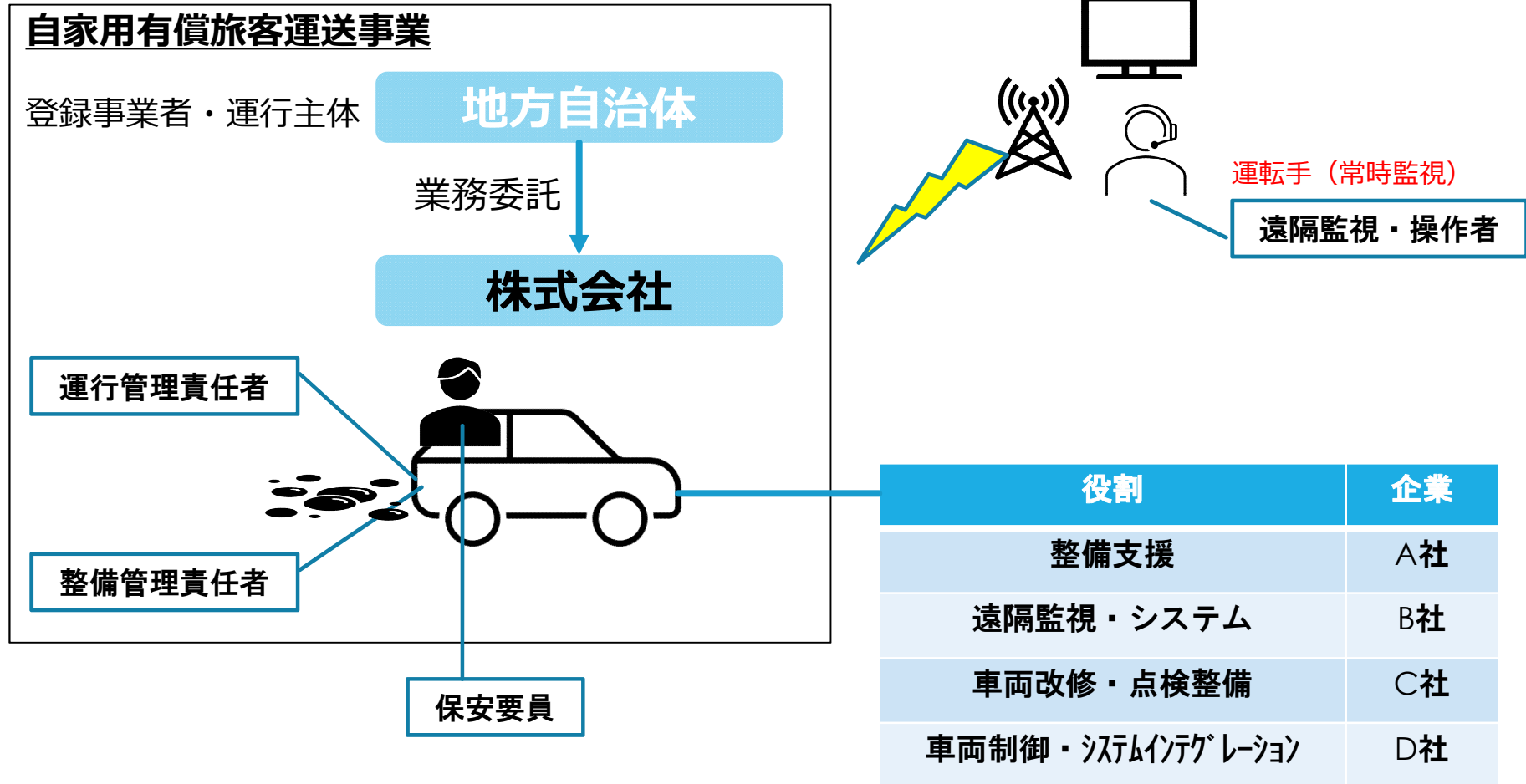
名称：**ZEN drive Pilot**

遠隔にいる運転手が3台の自動運転車の常時周辺監視から解放され、運転負担を軽減

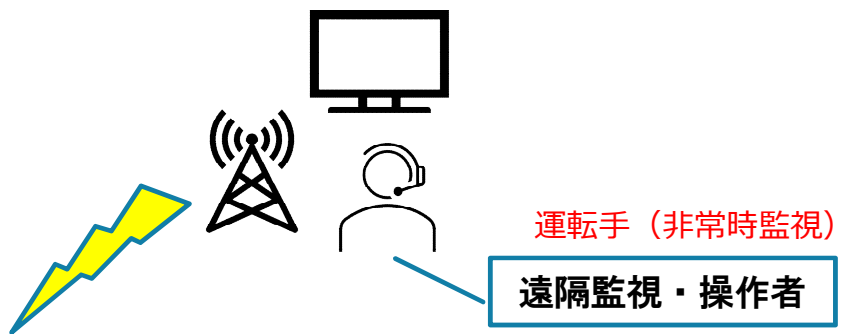
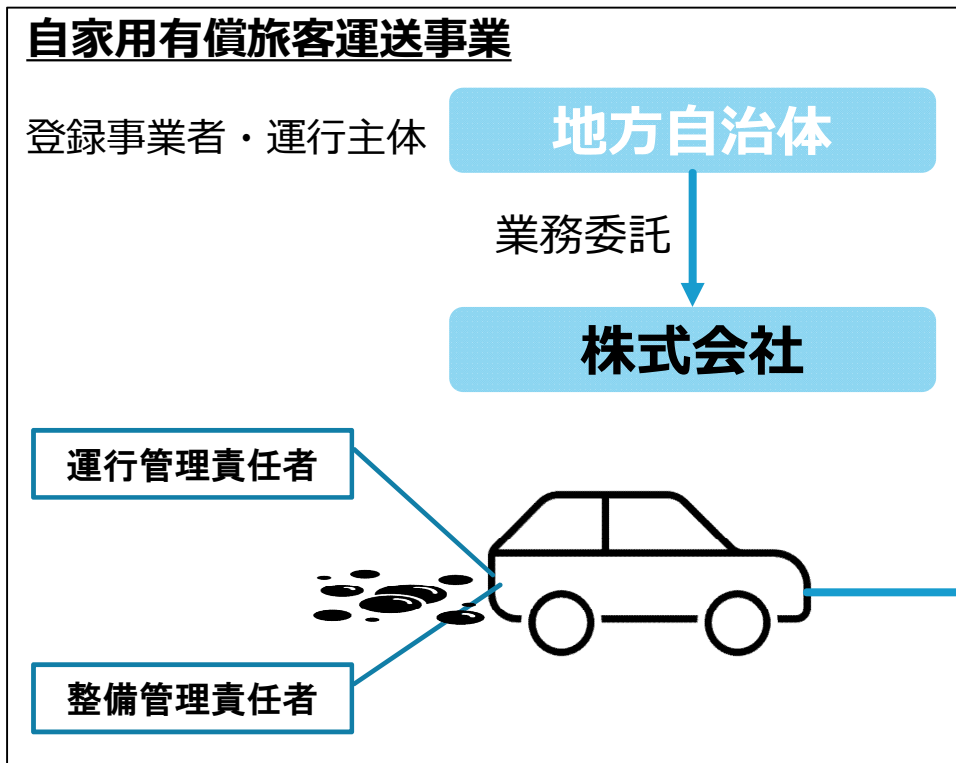
#### 走行環境条件

1. **道路状況及び地理的状況**  
(道路区間)
  - ・福井県吉田郡永平寺参ろーど：京福電気鉄道永平寺線の廃線跡地
  - ・町道永平寺参ろーどの南側一部区間：永平寺町荒谷～志比（門前）間の約2 km(道路環境)
  - ・電磁誘導線とRFIDによる走行経路
2. **環境条件**  
(気象状況)
  - ・周辺の歩行者等を検知できない強い雨や降雪による悪天候、濃霧、夜間等でないこと(交通状況)
  - ・緊急自動車が走路に存在しないこと
3. **走行状況**  
(自車の速度)
  - ・自車の自動運行装置による運行速度は、12 km/h以下であること(自車の走行状況)
  - ・自車が電磁誘導線上にあり、車両が検知可能な磁気が存在すること
  - ・路面が凍結するなど不安定な状態でないこと

# 自動運転移動サービス（レベル2）



# 自動運転移動サービス（レベル3）



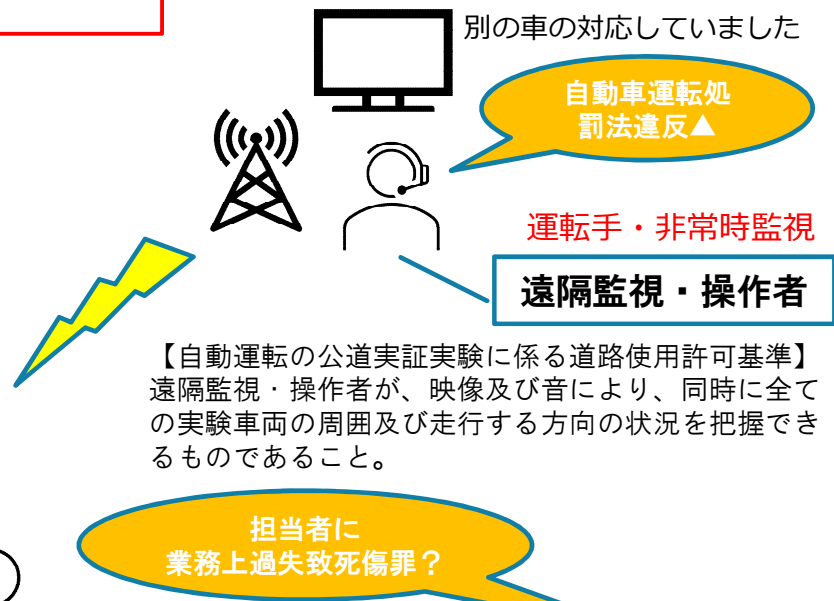
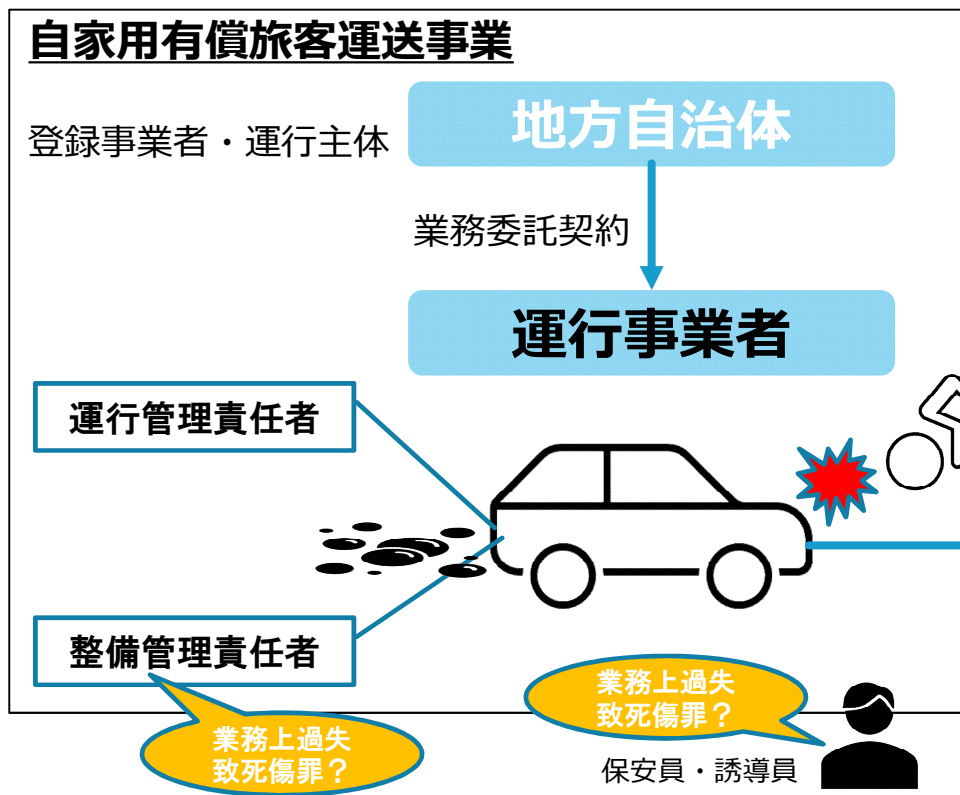
【自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準】  
 遠隔監視・操作者が、映像及び音により、同時に全ての  
 実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できるも  
 のであること。

| 役割                 | 企業 |
|--------------------|----|
| 整備支援               | A社 |
| 遠隔監視・システム          | B社 |
| 車両改修・点検整備          | C社 |
| 車両制御・システムインテグレーション | D社 |



# 自動運転移動サービス（レベル3 + ODD内）

例) システム又はセンサーで検知できず、かつ遠隔監視・操作者も発見が遅れ衝突し、ケガをした  
 ➤ 防げたのはだれか？



| 役割                 | 企業担当者 |
|--------------------|-------|
| 整備支援               | A社担当者 |
| 遠隔監視・システム          | B社担当者 |
| 車両改修・点検整備          | C社担当者 |
| 車両制御・システムインテグレーション | D社担当者 |

# 運行事業者側の刑事責任

## 【遠隔監視操作者】

- レベル3のODD内では、運転義務の履行をシステムが「代わり」に担うので自動車運転処罰法上の過失は認定されにくい。ただし、「同時に全ての実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できるものであること」とされており、個別に判断される可能性が高い。➢ **オペレーション基準重要**
- ODDの切り替え場面でいきなり「代わり」が消え、義務負担

## 【整備管理責任者】

- センサ、システムの整備管理する場合で、事故原因があれば整備管理時点での過失（業務上過失致死傷罪）が認定され得る。➢ **オペレーション基準重要**

## 【車両制御・システム担当者】

- 止まるべきを止まらない（検知できない）場合には、設計、保守時の過失（業務上過失致死傷罪）が認定され得る

## 【保安員・誘導員】

- 事故時に止めうる場合には、過失（業務上過失致死傷罪）が認定され得る  
➢ **オペレーション基準重要**

過失の競合

## 本セミナーに関するお問い合わせ

- 松田綜合法律事務所 パートナー弁護士 岩月 泰頼  
[iwatsuki@jmatsuda-law.com](mailto:iwatsuki@jmatsuda-law.com)
- 松田綜合法律事務所  
〒100-0004  
東京都千代田区大手町二丁目6番1号  
朝日生命大手町ビル7階  
TEL 03-3272-0101