

# 自動運転車と刑事法

川本哲郎

- 一 はじめに
- 二 問題の所在
- 三 日本の現状
- 四 日本の法制度
- 五 刑法上の諸問題
- 六 交通犯罪の被害者
- 七 おわりに

## 一 はじめに

日本では、交通犯罪に関して、二〇一四年に自動車運転死傷行為処罰法が制定されるという大きな動きがあった。私  
は、その動きについて検討を行ったものを含めた「交通犯罪対策の研究」を二〇一五年二月に公刊した。<sup>①</sup> 修士論文のテ  
ーマが「交通犯罪者の処遇」であったので、四〇年に亘る研究の成果をまとめたものである。また、自動車の安全車に  
は以前から興味をもつて調べているが、私の個人的関心としては、精神障害と犯罪についても研究をしているところか  
ら、アルコール依存症患者などの飲酒運転を防止するためのアルコール・イグニッション・インターロック（運転者の  
呼気からアルコールを検知すると、自動車のイグニッションキーがロックされ、エンジンがかからず発車できないとい  
う装置）の導入にあった。これについて、日本の自動車産業は一定の関心を示してはいるが、現在の主たる関心は自動  
運転にあるようであり、遺憾ながら、アルコール・イグニッション・インターロックの研究開発は進んでいない。もつ  
とも、利用者数や事故防止効果などを考えると当然のことかもしれない。

さて、自動運転については、数年前から実用化されている自動ブレーキを採用する車が増加しており、TVでも、そ  
のコマercialが頻繁に放映されている。居眠り運転を防止する装置も以前から開発されており、高速バスの運営会社  
が、二〇一六年の秋までに、保有するバス約一九〇台に設置することが報道されている。<sup>②</sup> しかし、自動ブレーキほどの  
需要はないので、装備されている車種も限定されており、自動ブレーキとは状況が大きく異なっている。

このように、日本においては、自動運転技術の開発が優先されているように思われる。国も、自動運転が自動車交通  
の将来に係る重要な問題であるところから、前向きに取り組んでおり、二〇一六年五月二〇日に、高度情報通信  
ネットワーク社会推進戦略本部が「官民ITS構想・ロードマップ二〇一六―二〇二〇年までの高速道路での自動走行

及び限定地域での無人自動走行移動サービスの実現に向けて」(以下ではロードマップ二〇一六と略称する)<sup>(3)</sup>を公表し、六月二三日に、内閣府政策統括官(科学技術・イノベーション担当)が「戦略的イノベーション創造プログラム(SI P)自動走行システム研究開発計画」(以下では創造プログラムと略称する)を公表した。<sup>(4)</sup>

(1) 拙著「交通犯罪対策の研究」(二〇一五年)。

(2) 朝日新聞二〇一六年七月二日。

(3) <http://www.kantei.go.jp>。

(4) 内閣府のホームページ参照。

## 二 問題の所在

自動車メーカーが自動運転車の開発に積極的なのは、その効果が大きく、需要も見込まれるからである。自動運転の効用としては、まず事故防止の効果が挙げられる。事故の九割以上はドライバーの不注意や操作ミスであるとすると調査結果もあり、自動ブレーキなどの運転支援装置が事故防止に役立つことは疑いのないことである。たとえば、平成二七年の法令違反別死亡事故発生件数を見ると、合計四〇二八件のうち、安全運転義務違反が二二一六件(五五・〇%)を占めている。<sup>(5)</sup>その他にも、自動運転の効果として、道路の渋滞緩和や、高齢者ら「移動弱者への支援」、ドライバー不足の解消、隊列走行による省エネ効果などが指摘されている。<sup>(6)</sup>

自動走行システムとは、加速・操舵・制御(アクセル・ハンドル・ブレーキ)のうち複数の操作を一度に行い、又はその全てを行うシステムをいうが、<sup>(7)</sup>自動運転については、その段階が設定されている。レベル一は、運転支援であり、

アクセル・ハンドル・ブレーキのいずれかの操作をシステムが行う状態をいう。つまり、自動ブレーキシステム等の装置のひとつが設置されている場合である。レベル二は、アクセル・ハンドル・ブレーキのうち複数の操作を一度にシステムが行う状態をいう。レベル三は、アクセル・ハンドル・ブレーキを全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態をいう。緊急時にのみ人間が運転するという形態のことである。国の定義では、レベル二と三が「準自動走行システム」とされている。最終のレベル四は、アクセル・ハンドル・ブレーキを全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態をいう。いわゆる完全自動（全自動）運転のことであり、ドローンのように無人で走行可能な自動車である。<sup>(8)</sup>このうち、現在採用されているのはレベル二までであり、事故を起こした場合の法的な責任が依然として運転手にあるということに異論はない。問題はレベル三、四である。レベル三は、航空機の自動操縦に近いものであり、自動車の製造会社や運行会社の責任が問題となることがある。レベル四では、企業の責任が問われることになる。国も、レベル三について、自動走行モード中は、「システムの責任」としているところである。<sup>(9)</sup>実際に、日本において、これらに関する法整備は遅れているので、来るべき完全自動運転の時代に備えておく必要があると思われる。

(5) 内訳は、運転操作不適が二・五％、漫然運転一四・九％、脇見運転一・五％、安全不確認一〇・四％である（平成二八年版交通安全白書四〇頁）。

(6) 朝日新聞二〇一六年八月八日、大原典子「自動、運転車に期待―産官学の協働が鍵か―」ジェトロセンサ二〇一六年六月号七頁参照。

(7) 警察庁「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」（二〇一六年五月）（警察庁のホームページ）一頁。

(8) ロードマップ二〇一六・五頁。創造プログラム三頁、朝日新聞二〇一六年二月三日、八月八日、国土交通二三五号（二〇一六年）四頁参照。なお、全体を五段階に分けるものとして、S・E・シユラドパー「完全な自動運転車はできるか」日経サイエンス二〇一六年九月号四七頁がある。

(9) ロードマップ二〇一六・五頁。創造プログラム三頁。

### 三 日本 の 現 状

自動車会社は、既に述べたように、自動ブレーキ装置を搭載した車両の販売を積極的に進めているが、日産は、二〇一六年八月下旬に販売した新型車に、ハンドル、アクセル、ブレーキの自動制御装置を備えることとした。<sup>10)</sup> また、二〇一六年五月に起きた、アメリカ合衆国のテスラモーターズ社製のオートパイロット車の死亡事故も大きく報道されている。<sup>11)</sup> 警視庁も、この事故を受けて、八月三日にホームページで、「『自動運転』機能の車をご利用の皆様へ」と題する広報を行った。すなわち、「現在実用化されている『自動運転』機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした『運転支援技術』であり、運転者に代わって車が責任を持って安全運転を行う完全な自動運転ではありません。このため、運転者は機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があります」としたのである。なお、軽傷と物損の事故であるが、自動運転装置を過信したために起きた事故が二〇一五年二月以降に二件あったことが報じられている。<sup>12)</sup>

朝日新聞社と読売新聞社も相次いでシンポジウムを開催した。朝日新聞社メディアラボは二〇一六年八月一日に東京で「自動運転技術で私たちの生活はどう変わる？」と題するシンポジウムを開催した。<sup>13)</sup> 読売新聞社は二〇一六年七月三日に「自動運転社会の実現に向けて」というシンポジウムを行った。<sup>14)</sup> エコノミストという雑誌でも二〇一六年六月二八日号において特集が組まれている。自動運転に関する、社会の関心の高いことがうかがえるであろう。

しかしながら、自動運転についての法的问题に関する議論は、遺憾なことに、全般として低調であるといわざるをえない。そのような中で、貴重な業績として、二〇一六年三月に公表された調査研究結果（日本能率協会総合研究所「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」）を紹介したい。これは、二〇一五年度の警察庁の委託事業であるが、

第四章「自動走行についての法律上・運用上の課題」の中で、自動走行に係る刑事上の責任については、①レベル二までは、自動走行モード中であっても、運転者に周囲の道路交通状況等の監視（モニター）義務が課され、運転者の責任の下で走行することとなるため、交通事故等における道路交通法上の責任は、現状のとおり、原則として運転者にあるものと考えられる、②レベル三では、運転者の過失責任が認められるかどうかは、原則として運転者に交通事故等の予見可能性及び結果回避可能性があるかどうかによる、ということが示されている。<sup>(15)</sup>

さらに、弁護士による論文では、刑事責任の問題について、以下のように述べられている。「この場合、例えば自動運転によって交通法規違反が生じた場合、運転者（運転操作者）は刑事責任を負うのか。刑事責任を問うためには故意又は過失がなければならず、機械によって当該違反が生じ、それについて運転者に認識又は認識可能性がなければ刑事責任を問われるということはないであろう。もっとも、それには、運転者と自動車システムのどちらに落ち度があったのか、運転者に回避可能性があったのかといった事実認定が必要となり、スピード違反が検知されれば直ちに交通反則切符が交付されるという現行の交通反則通告制度が機能しなくなるおそれはある」。<sup>(16)</sup>

前者は、過失犯が成立するかどうかについての検討であり、過失犯の成否について、結果の予見可能性および回避可能性が検討されることになるので、このような叙述になる。後者については、交通犯罪の中の過失犯を取り上げず、道路交通法違反について検討したものである。いずれにしても、これらの論稿を見ると、日本において、自動運転の刑事責任についての詳しい検討が行われてこなかったということは明らかであろう。

(10) 二〇一六年九月三日の報道（朝日新聞）では、再発進に不具合が見つかったため出荷が一時停止されている。

(11) たとえば、産経新聞、東京新聞などの各紙が二〇一六年七月一日に報じている。朝日新聞「二〇一六年七月二日は、「自動運転 多くの課題」と題して、「今回の事故はあらゆる環境下で事故を防ぐことの難しさを示している」としている。

- (12) 東京新聞二〇一六年七月七日。
- (13) 朝日新聞二〇一六年八月八日。
- (14) <http://www.2nissan.co.jp/ALTONOMOUSDRIVE/04/index.html>.
- (15) 日本能率協会総合研究所「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」七七―七八頁。
- (16) 高橋郁夫「有本真由「自動車システムの法律問題―自動運転を中心に」Information Network Law Review, vol.14 (二〇一六年) 一一二頁。

#### 四 日本の法制度

日本の交通犯罪処罰規定を概観すると、以下の通りである。かつては、交通犯罪は道路交通法と刑法に定められており、飲酒運転やスピード違反、無免許運転の交通三悪を代表とする道路交通法違反と、刑法二二一条の業務上過失致死傷罪（法定刑の上限は懲役五年）が主なものであった。その後、二〇〇一年に刑法の改正があり、飲酒運転やスピード違反・未熟運転、妨害行為、赤信号無視などの危険運転行為による死傷事故の重罰化を図る危険運転致死傷罪が刑法二〇八条の二に定められた。さらに、危険運転致死傷罪の立証が困難な事例が現れたことから、二〇〇七年には、法定刑の上限を懲役七年とする自動車運転過失致死傷罪が設けられることになった（刑法二二一条二項）。それでも悪質・無謀な交通犯罪が後を絶たなかったため、二〇一五年には、危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪に加えて、準危険運転致死傷罪、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪、無免許運転による加重などの罪を定めて、これらを独立の法律とした「自動車運転致死傷行為処罰法」が制定された。また、これと並行して、道路交通法違反についても、重罰化や処罰範囲の拡大が行われた。第一に、飲酒運転（道路交通法六五条一項）の処罰は、二〇〇七年に、五年以下の懲役又は一〇〇万円以下の罰金へと引き上げられた。第二に、道路交通法六五条が改正され、飲酒運転者に対する車両

提供や酒類提供、要求・依頼同乗などの行為が処罰されるようになった。なお、これらの効果もあって、飲酒運転は大幅に減少した。<sup>(17)</sup>

日本の交通犯罪処罰規定の特徴は、上記のように、複雑な体系になっていることである。また、道路交通法は警察庁の所管であり、自動車運転死傷行為処罰法は法務省の所管であるから、一元化されていないことも問題である。

(17) 拙著(註1) 一頁以下参照。

## 五 刑法上の諸問題

既に述べたように、レベル二までは、運転者の過失責任が問題となる。この場合に、外国の文献では、「ロボットから生じる危険を制御するための合理的な手段をとるのを怠った場合に、操作者の刑事責任を限定すべきである。」<sup>(18)</sup>との見解がある。これには、「許された危険」の法理——「許された危険 (erlaubtes Risiko) とは、社会生活上不可避免的に存在する法益侵害の危険を伴う行為について、その社会的効用のゆえにその危険を法的に許容することをいう」<sup>(19)</sup>——なども関係するものと思われる。

また、アメリカ合衆国では、二〇一六年二月に、高速道路交通安全局 (NHTSA) が、「Googleの自動運転制御のAI(人工知能) は米国の交通法における『ドライバー』と認識できる」という考え方を明らかにした。<sup>(20)</sup> また、ネバダ州では、「自動運転車の運転操作において、当該運転操作者が物理的に当該車両に存在することは必要ない」と定められている。<sup>(21)</sup> そうすると、自動車会社や運行会社の責任が問題となる。日本の刑法典では、法人の処罰は認められておらず、行政取締を目的とした特別法において法人処罰が認められているだけである。周知のように、英米では早くから



法人の犯罪能力が認められていたが、大陸法のドイツやフランスでは法人の犯罪能力は否定されていた。しかし、フランスは一九九二年の刑法改正において、これを肯定することになった。<sup>(22)</sup> 日本においては、学説では肯定説が有力であり、また、最近では、交通犯罪被害者からも、法人処罰の必要性が訴えられている。二〇〇五年に鉄道事故で乗客一〇六人が死亡した事故の被害者遺族等が鉄道会社の処罰を求めているのである。<sup>(23)</sup> したがって、今後は、日本においても、法人による過失犯の処罰を検討すべきであろう。<sup>(24)</sup> もっとも、これは立法論であり、日本の現状では、解釈論において、過失犯の成否や過失犯の競合が問題となる。<sup>(25)</sup>

さらに、問題なのは、コグニティヴ・トンネリングという現象である。これは、前述のレベル三に関わる問題である。自動走行システムのレベル三は、アクセル・ハンドル・ブレーキを全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態のことであり、緊急時に人間が運転するという形態のことであるが、ここで想起されるのは、これが数十年前から実現されている航空機の操縦である。オートパイロットの飛行機を操縦中に突発的な異変が生じたために、自動運転装置を解除したときに発生した墜落事故についての調査を見ると、コグニティヴ・トンネリングが事故の原因ではないかとされているのである。コグニティヴ・トンネリングとは、リラックスした自動操縦の状態からパニックの状態に突然移行した時に発生する精神状態のことであり、人間の注意の範囲が限定されるために、適切な解決策が見いだせない状態のことをいう。<sup>(26)</sup> このような場合に、人間かシステムのいずれが責任を負うのか、ということが問われることになる。現在の日本の刑法理論では、自動操縦装置が解除されたときに適切な対応がとれなかった人間⇨ドライバーが責任を負うことになりそうであるが、そのような現象がすでに判明している状態では、コグニティヴ・トンネリングという状態に陥った場合の対処策をシステムが講じる必要が認識されているので、それが不十分であったときには、システムに責任があるということにならないであろうか。

また、飲酒運転の場合も、現在の日本の法制度では、レベル三の場合は、ドライバーが運転に従事していかないのだから、交通検問の際に酩酊していることがわかっても、酒気帯び運転や飲酒運転にはならないが、自動運転装置が解除されたときに、酩酊のためにドライバーが適切な対応が取れず、人身事故を起こした場合は、危険運転致死傷罪に問われることになる場合があると思われる。しかし、そのような解決が妥当かどうかについては、さらに検討を重ねる必要がある。

- (18) S. Gless, E. Silverman and T. Weigend, *If Robots Cause Harm, Who Is to Blame? Self-Driving Cars and Criminal Liability*, *New Criminal Law Review*, January 29, 2016. Available at SSRN.
- (19) 大谷實「刑法講義総論 新版第四版」(二〇二二年)二七一頁。
- (20) 土方細秩子「『AI＝ドライバー』なのか 一歩先行く米国の理論」週刊エコノミスト二〇一六年六月二十八日号二七頁。朝日新聞二〇一六年二月二三日参照。
- (21) 高橋郁夫「有本真由・前掲論文(註16) 一〇九頁。J. K. Gurney, *Driving into the Unknown: Examining the Crossroads of Criminal Law and Autonomous Vehicles* (April 22, 2015), 5 *Wake Forest J. L. & Pol'y* 414 (2015). Available at SSRN: <http://ssrn.com>.
- (22) 拙稿「フランスにおける法人の刑事責任」刑法雑誌三五卷二号一頁以下参照。
- (23) 毎日新聞社説二〇一六年四月二四日、組織罰を実現する会のホームページ (<http://soshikatsujp/>) 参照。
- (24) 法人犯罪全般については、川崎友巳「企業」の刑事責任 (二〇〇四年)、樋口亮介「法人処罰と刑法理論」(二〇〇九年) など参照。
- (25) 岡部雅人「自動運転車による事故と刑事責任」愛媛法学会雑誌四三卷三・四号(二〇一七年) 一頁以下参照。
- (26) C. Duhigg, *Smarter, Faster, Better*, p.76. 三谷宏治「自動運転でピトの脳はパニックを起しやすくなる」ダイヤモンド・オンライン二〇一六年八月四日、加藤貴之「ストレスで起こるトンネル・ビジョンを防ぐ」Tera二〇一三年二月号一〇頁以下参照。レベル三の場合の人間ドライバーに生じる注意散漫や居眠りの問題について、ジョン・マルコフ「人工知能は敵か味方か」(二〇一六年) 八三頁参照。

## 六 交通犯罪の被害者

日本では、被害者ないし被害者遺族（被害者等）の要望もあって、交通犯罪に関する法改正が行われてきた。交通犯罪の被害者等が、数十万人の署名を集めて法務大臣に提出したことが危険運転致死傷罪などを制定する法改正の契機となったのである。<sup>(27)</sup>

さらに、航空機の事故では、過失事故加害者の被害者化という問題も取り上げられるようになってきている。<sup>(28)</sup>パイロットや医師などの専門性の高い職業に従事する者が事故を起こしたときに、彼らが抱える精神的な問題への対処の必要性が訴えられているのである。このことは、前述したコグニティブ・トンネリングによる事故にも関わることであろう。

なお、二〇一六年に映画でも取り上げられた「ハドソン川の奇跡」についても触れておきたい。これは、二〇〇九年にアメリカ合衆国において、旅客機がニューヨークの空港を離陸直後に鳥の群れに衝突（バード・ストライク）して飛行不能となったが、機長の咄嗟の判断によってハドソン川に緊急着水し、乗客乗員全員が助かったという事件である。

この機長は、当初は国民的英雄として賞賛されたが、その後、国家運輸安全委員会において、緊急着水という方法が妥当であったかどうかを検証することになった。<sup>(29)</sup>もし、そこで、他に適切な方法があったのにもかかわらず、緊急着水という危険な手段をとったことが不適切であったと判断されれば、機長の責任が問われることになるのである。このことを見れば、過失事故加害者の被害者化という問題が重要なものであることを理解できるであろう。

また、犯罪被害者の要望としては、加害者の処罰や、真相の究明（事故調査）、同種事件の再発防止などがあり、これへの対応も必要とされると思われる。そして、自動運転事故の被害者支援ということについても、今から考えておかなければならない。<sup>(30)</sup>

なお、私法の領域であるが、自動車保険の問題も避けては通れないものである。日本では、被害者補償という点で、交通犯罪の被害者は、他の犯罪と違う取り扱いを受けている。交通犯罪の場合の大半は、自動車損害賠償責任保険等による補償が受けられるので、過失犯は犯罪被害給付の対象から除外されている。自動運転の場合に、自動車保険によって、どれだけの損害が補償されるのかは重大な問題である。この点の検討も不可欠なものであろう。

(27) 読売新聞政治部「法律はこうして生まれた ドキュメント立法国家」(二〇〇三年) 九〇頁以下、前掲拙著(註1) 四九頁以下参照。なお、二木雄策「交通死」(一九九七年)、佐藤光房「遺された親たち PART-IV」(一九九二年—一九九七年)、井上郁美「永遠のメモリー」(二〇〇〇年)、同「東名事故から十年目の訴え」(二〇〇九年) 参照。

(28) 藤原琢也「過失事故加害者の被害者化」被害者学研究二六号(二〇一六年) 二七頁以下参照。See, S. Dekker, *Second Victim*, 2013.

(29) C・サレンバーガー「機長、究極の決断」『ハドソン川』の奇跡(二〇一一年) 三二七頁以下参照。

(30) 全体について、拙稿「交通犯罪の被害者」椎橋隆幸先生古稀記念論文集「新時代の刑事法学」(二〇一六年) 四九九頁以下参照。

## 七 おわりに

安倍晋三内閣総理大臣は、二〇一五年一月に、「二〇二〇年(東京)オリンピック・パラリンピックでの無人自動走行による移動サービスや、高速道路での自動運転が可能となるようにする」と発言した。<sup>31)</sup> 四年後の二〇二〇年には、自動運行システムが飛躍的に発展し、従来の法制度では対応できなくなる状況が目前に迫っていると、言っても過言ではないかもしれない。

自動運転車については、これまでに紹介した諸問題を初めとして、発生する可能性のある問題を予想して、対応を図

る必要がある。日本では、一九六〇年から一九八〇年の間に大きな刑事法改革は行われてこなかった。日本の治安がよいということが、その背景にはあるので、それは強く非難されるべきことではないが、刑事立法の在り方の研究が大きく進展しなかったという事態を招いたことは確かである。これからは、刑法の解釈学だけでなく、立法学の研究の発展が要請されることになると思われる。

その際には、当然、「重かるべくは重く、軽かるべきは軽く」という適正な処罰が行われることを目標としなければならぬ。交通犯罪に関しては、被害者の要望を受けた厳罰化が行われたとして、それに対する批判が見られる<sup>(32)</sup>。また、医療事故や鉄道・航空事故等を念頭に置いて、過失犯処罰の在り方についても、議論が行われるようになった<sup>(33)</sup>。右に紹介した「過失事故加害者の被害者化」の問題は、後者に関連するものである。この点について、若干の補足をすると、通常の大量の交通犯罪・過失犯の中には、故意責任に匹敵するような悪質・無謀なものがあり、それに対する被害者の要望などもあって、危険運転致死傷罪などが設けられることになったのであるが、医療事故や鉄道・航空事故等では、加害者が高度の訓練を受けた専門家であるので、交通事故に見られるような悪質・無謀なもの数はさわめて少ないと考えられる。したがって、これからの自動運転車の時代にあつては、過失犯の捉え方に大きな変更を加えるかどうかを検討する必要があると思われる。そして、その際には、適正な処罰とは何かを改めて問われなければならないであろう。完全自動運転が実現すれば、過失犯理論にも大きな変化がもたらされる可能性は否定できない。今後、活発な調査研究を行う必要性があることを最後に指摘しておきたい。

また、自動運転の問題は、人工知能の問題でもある。実際に、自動運転の開発を行っているのは、アメリカ合衆国では、電気自動車メーカーのテスラと、グーグル（IT検索）やウーバー（配車アプリ）などの人工知能に関連する企業であるが、日本では、日産やトヨタなどの自動車会社である。二〇一六年九月に、パナソニックが完全自動運転車を実

現する人工知能の開発に乗り出したことが報道されたが、適正な動きであろう。アメリカ合衆国においても、自動車メーカーのフォードが、IT企業と連携して、完全自動運転車の実用化を計画しているし、ドイツのBMWも、アメリカ合衆国の半導体企業のインテルなどと組んで、同様の計画を立てている。<sup>(35)</sup> いずれにしても、人工知能と我々がどう向き合うかということ視野に入れておかないと、この問題の適切な解決は困難であると思われる。ある自動車ジャーナリストは、「(自動運転車は) 技術、社会受容性、法律、この三点セットがうまくハーモナイズしないと普及できない」としているところである。ここで、社会受容性というのは、自動運転車を社会が受け入れるのには、大きな革命であるから、様々な問題が生じるので、それに対する対応が必要になるということである。<sup>(36)</sup> 要するに、これは文明論でもあるので、幅広い視野に立って、検討すべき問題だということが指摘されているのである。したがって、法律の問題を考えるにあたっては、工学、社会学、心理学を初めとする様々な学問領域との共同・連携が要請されることになる。とくに、文系と理系の研究者の共通理解を得て、検討を進めていくことが必要不可欠であるということを忘れてはならない。

二〇一六年九月二〇日に、アメリカ合衆国政府は、自動運転車をめぐる規制指針(ガイドライン)を公表した。その直後の九月二五日に、主要七カ国(G7)交通相会合は、自動運転車の国際的な安全基準づくりで協調することを柱とする共同宣言を採択した。<sup>(37)</sup> このように、自動運転車の開発をめぐることは、日米欧の主導権争いが顕在化してきているわけであるが、そのようなレベルの問題ではないということが広く認識されるべきであろう。その点で、自動運転車の走行に大きな障害となるハッカーの問題に国連が取り組むのは評価されるべきであると思われる。<sup>(38)</sup>

(31) ロードマップ二〇一六・四頁。

(32) 高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌四四卷三号(二〇〇五年)一〇〇頁以下、同「危険運転致死傷罪の死角」世界二〇〇八年三月号三五頁、北川佳世子「危険運転致死傷罪を適用できないとする司法判断は常識はずれか?」法学セミナー六四一号(二〇〇八年)六頁、八尋光秀「飲酒運転

事故と道路交通法等の改正を中心とする法的取り組み』『アルコール・薬物関連三学大会合同飲酒運転対策プロジェクト報告書』日本アルコール・薬物医学会雑誌四六巻一号（二〇一一年）（<http://www.j-ankanken.com/general/46.html>）六六頁参照。

(33) たとえば、甲斐克則「過失・危険の防止と（刑事）責任の負担」法律時報八八巻七号（二〇一六年）三二頁以下参照。

(34) 産経新聞二〇一六年九月二五日。

(35) 毎日新聞二〇一六年八月一七日。

(36) 清水和夫「自動運転車の普及で問われる、人と社会の幸せ」経済界一〇六〇号（二〇一六年三月八日）二九頁。マーティン・フォード「ロボットの脅威」（二〇一五年）一二六頁以下、ウエンデル・ウォラック「人間VSテクノロジー」（二〇一六年）二九八頁以下参照。

(37) 毎日新聞二〇一六年九月二日、九月二五日。

(38) 産経新聞二〇一六年八月三日。See, D.J.Glancy, *Autonomous and Automated and Connected Cars—Oh My! First Generation Autonomous Cars in the Legal Ecosystem*, 16 *Minnesota Journal of Law, Science & Technology* 619 (2015). Available at: <http://www.scholarship.law.umn.edu/njst/vol16/iss2/3>.

\*本稿は、二〇一六年九月九日に韓国・大田市で開催された韓国法学会・韓国交通研究院交通技術研究所主催の韓国国際学術大会「自動運転車の実用化による法的諸問題」において行った報告に加筆したものである。

\*脱稿後に、今井猛嘉「自動車の自動運転と運転者の概念」研修八二二号（二〇一六年）三頁以下、同「自動車の自動運転と刑事実体法」西田典之先生献呈論文集（二〇一七年）五一九頁以下、特集「自動運転と民事責任」ジュリスト一五〇一号（二〇一七年）一四頁以下に接した。また、政府は、二〇二〇年までに高速道路でのトラック隊列自動走行と地方での無人自動走行による移動サービスを実現させる計画を立てている（朝日新聞二〇一七年二月一七日）。そして、警察庁は、「自動運転の段階的実現に向けた調査研究報告書」を二〇一七年三月に公表し、四月には遠隔型自動走行システムの公道実験の許可基準案についてのパブリックコメントを実施した。