

# レベル4自動運転車の 安全な普及のためのガイドライン

## 序 文

自動運転車の社会実装は2025年度から加速され、ロボット・タクシー等の利用が開始されつつあります。これは、より自由な外出の促進や、より安全な移動を実現する上で、望ましい流れですが、自動運転車が最低限具備すべき安全性や事故時の責任分担は不明確なままです。この点を明確にし、自動運転車の社会的信頼を向上させることを目指して、国際交通安全学会（IATSS）2402Cプロジェクトでは、関連する基礎的な「ガイドライン」を作成しました<sup>1</sup>。

この成果を踏まえ、自動運転車の利用者、その製造会社や運行事業者等（の関係者）、行政庁の取り組み、及び国際的動向をも視野に入れつつ、2520Aプロジェクト（IATSS）にて「ガイドライン」を作成しましたので、公表します。

このガイドラインが、自動運転車の社会的受容性を高め、その安全で便利な利活用に貢献することを願っています。

1 この自主研究の概要については、IATSSホームページからご覧になれます。

# 自動運転車(レベル4)の利用促進を目指して

## 1 ガイドラインを作成、公表する趣旨

自動運転車に対する社会の関心は、日本では2015年頃から明確に認められるようになり、2026年現在では、一層、高まっていると思われます。自動運転車とは何かについては、いくつかの考え方がありますが、人間がハンドルを握って運転することなく、目的地までの公道を、特定の条件下で、自動運行システムがその走行を制御する車両を、自動運転車と呼ぶことが多いようです。このような車両は、レベル4<sup>2</sup>相当の特定自動運行をする自動運転車と整理されます。

レベル4相当の自動運転車の実用化に向けて、日本でも、あらかじめ定められた特定の走行環境条件下において、自動運転を支援する装置を使い協調する形で実験が始まっています。例えば、長野県塩尻市では、2020年から実証実験が重ねられた後、2024年10月31日に自動運転レベル4相当の自動運行装置を使った運行許可が下りました(道路運送車両法に基づく許可の取得)。この許可に基づき、2025年1月には塩尻駅と塩尻市役所間の公道で自動運転レベル4相当の車両を用いた実証実験が行われました。運行例としては、2023年5月に、福井県永平寺町において、運転者不在の小型の自動運転カートに対して、国内で初の自動運転レベル4相当の運行許可があり、無人運転サービスが開始されています。2024年12月には、愛媛県松山市で伊

<sup>2</sup> SAE (Society of Automotive Engineers) 基準による。

予鉄バスが一般公道で自動運転レベル4相当の特定自動運行による路線バスの営業運行を開始しました。対向車のある右折を含む区間を、無人の自動運転車が運行しています。更に、2025年2月には、茨城交通が廃線跡地を利用した「ひたちBRT」で、中型バスによる自動運転レベル4相当の特定自動運行による営業運行を開始しています<sup>3</sup>。

また、米国で自動運転タクシーを展開するWaymo、タクシーアプリの「GO」と日本交通は、2025年4月から、東京都心7区にてWaymoの車両を使って試験走行を開始し、東京の街を安全に走行するためのデータ収集、分析を開始しました<sup>4</sup>。人間がハンドルを握って運転する車両（これを手動運転車両ないし伝統的車両と呼ぶことがあります。）とは異なり、自律的に走行するタクシー（いわゆるロボット・タクシー）のような車両（これが、レベル4に相当する自動運転車です。）が実際に使える日が、近づきつつあるのです。

レベル4の自動運転が実用化されれば、社会に様々なメリットをもたらすでしょう。

- 1) 高齢者や怪我、病気等により自分で車両の運転ができない（又は、してはならない）人も、自動運転車で自由に外出することができるようになるでしょう。
- 2) 公共交通手段が減ったため外出することが困難になった地域（過疎

---

3 但し、特定自動運行の実施許可（即ち、レベル4での走行許可）を得ていても、実際の運行形態がレベル4相当であったかどうかは、事後的な事実認定に服すべきものと考えられる。例えば、特定自動運行主任者が乗車したうえで、頻繁に手動介入を行っていたのであれば、当該主任者を運転者と評価し、レベル2相当の運行であったと認定する余地があろう。

4 <https://www.watch.impress.co.jp/docs/topic/2006170.html>

化が進む地域) や、免許を返納したため公共交通に頼らざるを得ない人が多い地域(高齢化が進む地域等)の住民の生活は、乗合バスをレベル4で走行させればより良いものになるでしょう。

- 3) 都心部でも、タクシーやバスの運転者が減ってきていますから、レベル4相当の特定自動運行による無人ロボット・タクシーが安全に使える乗り物となるならば、町中での移動が今より遙かに簡便なものになりそうです。
- 4) 自動運転車(特にレベル4のそれ)は、交通法規に従って、人間である運転者の介入なしに走行するので、交通事故が現在よりも大きく削減されることが期待されます。人間である運転者の場合、過労、過信等により、交通法規を遵守せずに走行する、あるいは変化する交通状況を確実に把握できないこと等により、事故が発生することは避けられません。また、あおり運転や危険運転のように、交通法規を、それと知って違反して走行する運転者も、残念ながら見受けられます。自動運転車の場合には、こうした運転に起因する交通事故は減少することが期待されます。自動運転車は、現在の手動運転車両に比べて、より安全な乗り物になることが予想されるのです。

こうした期待が高まる一方で、レベル4相当の自動運転車の利用には、懸念も示されています。

- 1) レベル4相当の自動運転車は、走行環境条件(Operational Design Domain, ODD)の中で、自動運転システム(Automated driving system, ADS)が交通状況を踏まえてデータを処理することにより、特定自動運行をします。その走行は、遠隔から監視されることが想定されます。道路交通法(道交法)上、遠隔監視は、特定自動運行主

任者が行うことが予定されています（道交法第75条の20、第75条の21）。特定自動運行主任者には「遠隔監視装置」の作動状態を監視し、「遠隔監視装置」が正常に作動していないと認めたときは運行を終了させる義務があります（道交法第75条の21第1項）。この義務は、自動運転車の安全な走行を確保するためには不可欠の義務だと思われる。しかし、特定自動運行主任者が、この義務（遠隔監視装置の作動状態監視義務）を履行するだけでは回避できないような危険も考えられます。例えば、(例1) 海外で大地震が発生し、走行先の日本の海岸沿いの道路が津波の直撃を受ける危険を、特定自動運行主任者が認識したとします。この場合、特定自動運行主任者は、自動運転システムにより車両は正常に運行されているのに、自らの判断で車両を停止させることや、より安全な方向へと進路を変更することが許されるのでしょうか。先の条文を読んでも、回答は導けません。この場合、特定自動運行主任者が自らの判断で特定自動運行を停止させることや車両の進路を変更しても良いということになると、危険回避のための決定的挙動を車両にさせている特定自動運行主任者が、実は、当該車両の運転者 (Driver, D) なのではないか、という問題が浮かび上がってきます。レベル4の車両では、運転者 (D) はいないと言われるのが通常ですが、その理解が及ばない事例も想定しうるのではないのでしょうか。また、(例2) サイバーテロが発生し、特定自動運行主任者が遠隔監視装置の作動状態を監視できなくなることも、考えられます。この場合、特定自動運行主任者による監視は、当人に責任を問うことができない外的要因により、強制的かつ即時に不可能になります。その結果、特定自動運行中の車両が制御不能となり損害が発生するかもしれません。しかし、特定自動運行主任者、更にはレベル4相当の自動運転車両の運行を管理している

特定自動運行実施者（法人等の事業者）が、想定可能なテロへの備えを尽くしていたならば、彼らに損害賠償等の責任を問うことはできませんし、問うべきでもないでしょう。

2) より一般的で基本的な難問も存在します。例えば、自動運転車の走行先に複数の人が飛び出してきた場合には、自動運転システムがどのようにデータを処理して自動運転車の挙動を管理すべきかという問題（いわゆるトロリーないしトロッコ問題）です（20頁イラスト1及び2参照）。

3) 要するに、レベル4相当の特定自動運行においても事故をゼロにすることはできないという事実を、どう受け止めるべきかという問題が残されているのです。自動運転システムを作動させることになるAIのプログラム（アルゴリズム）を作成する人（アルゴリズム・ライター、Algorithm Writer. AW）は、レベル4相当の自動運転車に係る交通事故の発生確率を最小に抑えるように、努力されているはずですが、そうして作成された自動運転システムを車両に設置し、自動運転車を完成させて販売する自動車メーカー（Manufacturer. MF）も、同じ努力をされているはずですが、こうした努力にも関わらず、例えば、自動運転車が衝突した歩行者が死亡したり、自動運転車の車内にいた乗客が負傷してしまった場合、そうした重大な結果について、AIのアルゴリズム・ライター（AW）や自動車メーカー（MF）は、常に法的責任を問われるのでしょうか。彼らがAIや（車両としての）自動運転車の作成ないし製造段階で、事故防止のための相当な努力をしてきたならば、仮に結果が生じたとしても、彼らは免責されるべきなのではないのでしょうか。

自動運転車という新しい製造物には、予想を超えた危険が内在している場合もあります。その危険から結果発生に至った場合に

は、AIのアルゴリズム・ライター（AW）や自動車メーカー（MF）などの関係者が法的責任を問われることもあるでしょう。しかし他方で、関係者に（事故発生確率をゼロにせよ、自動運転機能が常に完全に発揮されるように調整せよ、との）不可能を強いることはできません。彼らが精一杯の注意を払い、結果発生の確率を小さくして自動運転車を社会に提供した以上は、彼らに責任を課す（科す）べきではない、とも考えられるのです。

以上に述べたような、自動運転の利便性やありうべき危険への対応に関する方向の異なる二つの要請の間では、どの地点に現実的な目標を設定すべきでしょうか。この場合、常に完全性を求めるということは適切ではないでしょう。完全性だけを考えるならば、アルゴリズム・ライター（AW）や自動車メーカー（MF）の開発意欲を不当に削いでしまい、より安全で信頼できる自動運転車が製品化される可能性が小さくなります。この社会的損失を回避するためには、アルゴリズム・ライター（AW）や自動車メーカー（MF）における自動運転車開発のインセンティブを適切に保護する観点が検討されるべきです。

このような視座から、以下では、現時点で考えられるガイドラインを示します。ガイドライン作成に際しては、国際的に議論をリードしてきた著名な研究者との議論も経ておりますが、その結果としてのガイドラインは、あくまで現時点での私達の考えを示すものです。今後、日本でも、レベル4自動運転車の利用頻度は、高まっていくことでしょう。私達は、最新の国内外の状況を踏まえ、（必要に応じて）ガイドラインの補充、修正を続けていきます。このガイドラインについて、皆さまより、多くのご意見を頂けることを、期待しております。

## 2 ガイドラインの背景にある基本的な考え方

### 【1】自動運転車と共存する社会における新たな視点

#### (現代社会の複雑な価値観と交通システム)

現代社会では、さまざまな価値観が複雑に入り混じっています。人の命は最も重要な価値ですが、技術の進歩や社会の利便性が重要であることも無視できません。たとえば、自動車による移動と輸送は、そこで起こる事故により人の身体や生命を侵害する危険性が皆無とは言えないのですが、私たちの生活を豊かにする可能性を秘めた有用なものです。これまでは、交通システムにおける「命の価値」と「利便性」の衝突は、前者を重視して後者を規制するという方向で、運転手の過失を問うことで調整されたり、保険制度によりリスクを社会全体で分担すること等で解決が図られてきました。

#### (これから必要とされる別の視点)

自動運転技術は、伝統的車両を用いる場合と比べて、社会にとって必要不可欠かつ大きな利便性をもたらします。したがって、この技術の発展を妨げるのではなく、「適切な条件の下で利便性を確保しつつ、安全性を高めていく」という姿勢が重要です。これは、これまでの「禁止」や「抑制」という考え方から、「応答」や「促進」という、より積極的なアプローチへと転換することを意味します。

#### (刑事法における新たな対応)

この新しい考え方は、自動運転による交通事故に対する刑事法のあり方にも影響を及ぼします。従来の法律が何かを「禁止」したり「抑

制」したりする側面が強かったのに対し、自動運転のような新しい技術に関しては、社会のニーズに応え、その発展を「促進」するような、柔軟な対応が求められるのです。

以上の基本的な発想に基づき、このガイドラインは、自動運転の時代には技術の利便性を活かしながら、安全を確保するための新しいルールや考え方を作っていくべく、以下のとおり、考えを示しています。

## ガイドライン（序） 価値の調停と基本姿勢

### 1 (生命価値の絶対性と調停の必要性)

現代そして未来社会においては多様な価値観が成り立ち、それらが複雑に交錯する。そのような価値の多様性・複雑性の中にあって、生命価値の重要性は言うまでもないが、それが必ずしもすべての活動領域で均一に貫徹されるとは限らないし（トロリー問題の状況など）、また、その一方で現代社会における様々な技術発展に係る社会的必要性・利便性を無視することはできない（高速鉄道・道路の整備や新型自動車の開発など）。

### 2 (価値衝突の調停とリスク配分)

複数の重要な価値が衝突する場合にはその間の調停を図る必要がある。交通システムにおいては生命価値との調停が運転時の故意・過失の程度の認定などに応じて行われており、また交通システムを共有する関係者（アクター）の間での社会的リスクの配分が調整されていることを踏まえた整理が必要である（保険制度の一層の充実が課題となる。この点の検討は継続させ、一定の指針を示したいと考えている）。

### 3 (技術発展と生命価値とのバランス)

自動運転技術の普及は現代そして未来の高度で複雑な社会において必要であり、また利便性も大きい。したがって、この発展を考慮しつつ生命価値との調停を図るための基本は、生命価値の絶対的加重を基礎とした必要性・利便性に対する制約よりも、必要性・利便性を適切な文脈的条件の下で確保するという姿勢が望ましい。

### 4 (刑事法理論の構造的転換)

以上のような事情は、現代社会における刑事法理論のあり方に関しても同様であり、一般に、従前の禁止－抑制的観点からの思考に対して、応答－促進的な見地からの思考も重要となる。ここで課題となっている自動運転による交通事故に係る刑事法的対応も、後者の線で考えるべき新しい問題である。

## 【2】リスク分析の重要性

---

このガイドラインは、自動運転技術がもたらすリスクを評価し、対処するための指針を示しています。

その際に、特に有用なのは、公共政策や立法で議論されている「限定的なリスク分析」、すなわち、一定の基本条件を勘案したうえでの費用－便益分析です。これは単なる経済的分析ではなく、生命や安全の価値なども考慮に入れながら必要な技術の適切な範囲のあり方を見定めてゆくものです。

## (リスク分析に基づくアプローチ)

本ガイドラインは、自動運転車の利用が予想される現場レベルで、自動運転がもたらす具体的なリスク（とりわけ、人の身体や生命を侵害するリスク）を特定し、そのリスクに応じた現実的な対策を講じることを、提唱します。

## ガイドライン（序）価値の調停と基本姿勢

### 5 (リスク分析の方法論)

その際に特に有意義なのは、すでに公共政策や立法政策に関して多くの議論が蓄積されている限定的なリスク分析（一定の基本条件を勘案したうえでの費用－便益分析）手法（無制約の分析ではなく、必要性・利便性以外の価値的考慮も念頭に置いたもの）であり、その中では、より精細な枠組みを提供する理論（ベイズ確率論等）の適用も想定されている。

### 6 (ガイドラインのアプローチ)

以下の提言は、以上のような視座に基づき、リスク・ベース・アプローチ（Risk based approach）から指針を示すものである。具体的に如何なるリスクが予想され、如何なる対処が必要かは、現場の各レベルにおいて異なる。この点の詳細は、ガイドライン（具体化）にて説明する。

### 【3】自動運転ガイドラインの役割

このガイドラインは、自動運転車の特性と、道路上で起こりうる状況を法的に分析し、自動運転車の運行に関わる人々（メーカーや運行管理者など）にリスクを適切に回避するよう促すものです。

このガイドラインが想定する、自動運転車と共存する社会が実現されると、以下のような効果が期待されます。

● **社会的な受容性の向上**：ガイドラインによって自動運転車の挙動の予測可能性が高まると、歩行者などの他の交通参加者も、それに合わせてリスク回避行動を取りやすくなります。これにより、自動運転車の社会的な受容性が高まるでしょう。

● **安全確保の促進**：本ガイドラインは、運行に関わらない交通参加者にとっても、安全を確保するための指針として機能します。

## ガイドライン（序） 価値の調停と基本姿勢

### 7（ガイドラインの社会的効果）

自動運転車に係るガイドラインは、自動運転車の特性と道路上で予想される事態の法的分析に基づき、その運行に関係する者の各レベルにおけるリスク回避措置を命ずるものである。このようにして構成されるガイドラインは、それ自体が、自動運転車の挙動の予測可能性を他の交通参加者（歩行者等）に与える効果を持ち得るため、他の交通参加者自身のリスク回避措置を動機付けることも期待できることになろう。換言すると、適度な具体性をもって記述された自動運転車の運行関係者向けガ

イドラインは、運行に直接関係しない交通参加者に対しても、安全確保のためのガイドラインとして機能し、自動運転車の社会的受容性を高めるために、有益なものとして機能すると考えられる。

## 【4】国や自治体の役割

国や自治体は、具体的な利用状況をすべて把握することは難しいため、自動運転車の利用現場に接している事業者自身がリスクを多層的に確認し、回避策を講じるよう促すための大まかな指針を出すべきです。

詳細すぎるガイドラインは、現場における実際の利用状況に合わなかったり、頻繁な改訂が必要になるなどして、かえって現場を混乱させる可能性があるため、避けるべきだと考えられます。

### ガイドライン（序）価値の調停と基本姿勢

#### 8（国・地方自治体の役割と指針の在り方）

国及び地方自治体の役割は、上述したように、事業者内部で重層的にリスクを確認し、その回避措置を尽くすことを促す指針（これには、自動運転車に係る事故で生命侵害等の被害を被った者への社会的補償制度の具体化案も含まれる。）を発出する点にある。ただし、国は、具体的な自動運転車の利用状況を網羅的に把握することはできない。そこで、このような大局的な指針を出すことしかできず、かつ、それで十分である。何故な

らば、指針を具体化しすぎた結果、実際の自動運転車の利用状況に合致しないものができる虞は回避されるし、また具体化しすぎた指針は頻繁に改定を余儀なくされ、その度に事業者等、リスクに直面している者を当惑させる虞もあるからである。本ガイドラインについては、最新の問題状況に対処するため定期的に見直し、必要に応じて修正を加えるものとする。最低でも、1年に2回は、本ガイドラインを起草した有識者の間で新たな問題を検討し、その結果を公表する。

## 【5】 哲学的な視点と倫理的基盤

自動運転の倫理や哲学に関する議論は複雑で、そこからすぐに何らかの結論が出るものではありません。このガイドラインも、人間の生命や個人の尊厳という根本価値を最大限に尊重します。その上で、自動運転車がどのような挙動をしても人命の侵害に至らざるを得ないような極限状況でも一定の利便性を確保できる解決を探すという観点から、事案に応じた解決策（の指針）を示そうと試みています。

### ガイドライン（序） 価値の調停と基本姿勢

#### 9 （倫理的・哲学的基礎の多様性）

なお、以上のような視座に係る倫理、道徳、あるいは哲学的基礎の観点からの議論は多様な形で可能であり錯綜していて、論

者の前提や価値観にも左右され、結論が直ぐに出るものではない。しかしながら、冒頭で述べた通り、上述の視座は、功利主義的な見方を基本としつつも生命の重要性や人間の尊厳などの義務論的な価値の重要性に対しても文脈に応じて配慮したものとなっている。

### 3 ガイドライン(具体化) 個々の背景の説明

#### ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

##### 1 (刑事責任の免責基準)

序で述べたようなリスク分析に応じた責任のあり方を考える上では、先ず

《救われる人命 (TPL) > 侵害せざるを得ない人命 (TVL)》  
(TPL : to be protected lives, TVL : to be violated lives)

という結果に至るようにセットアップされた自動運転車の関係者 (AIのアルゴリズム・ライターや自動運転車の開発、製造をするメーカー、及びこれを販売する者、並びにその運行に従事する者) は、処罰されるべきではない、と考えられる。

##### 1 背景の説明

「多くの命を救うためには、少数の命を犠牲にせざるを得ない」という状況 (いわゆるトロリー問題が想定する事態) に直面した場合、少数の命を犠牲にすることで、より多くの命を救う行為は、正当化されます (後でも説明する「優越的利益保護の原則」が適用されます) (20頁イラスト1及び2参照)。そのような結果に至る自動運転車の挙動を設計したAIのアルゴリズム・ライターや、これと契約関係がある自動運転開発メーカーらは、処罰されてはなりません。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 2 (無作為の禁止：選択義務)

自動運転において人身事故の可能性がある場合(特に「トロリー問題」のようなディレンマ状況)において、何も対応を講ずることなく走行させる(ことを可能にするプログラムを開発しこれを車両に設置する)ことは、自動運転車の開発、製造に従事している者として、無責任である。

### 2 背景の説明

ガイドライン(具体化) 1 で述べた関係者の中でも、AIのアルゴリズム・ライターや自動運転車の開発、製造をするメーカーは、人身事故の可能性がある状況(いわゆる「トロリー問題」など。20頁イラスト1及び2参照)において、何の対応もせずに自動運転を継続させるようなプログラムを作るべきではありません。それは無責任な行為です。海外に目を転じてみても、例えば「人(の命)を、自分の目的達成のための手段として使ってはならない。」という考えが優勢なドイツでも、「誰が生き残るかという結果如何は、自動運転車自体の任意の挙動という運に任せて見守るしかない。」という理解は、支配的な見解ではありません。確かに、自動運転車が走行する状況を事前に調べ上げ、想定される結果を完全に予見することは、不可能です。しかし事前のリスク分析に基づき、相対的に予見可能性が高い結果を想定し、これとの関係であるべきプログラミングと責任のあり方を定めておくことは、可能かつ必要です。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 3 (人命優先の原理と比較考量の条件)

#### (i) (人命優先の原理の適用原則)

自動運転車の走行は、人命優先の原理で行われねばならない。この原理にしたがうと、1名の生命を侵害するか、2名以上の生命を侵害するかのいずれかが不可避である状況においては、社会全体としてより大きな利益(ないし法益)を保護するという観点から、1名の生命侵害を(やむを得ず)選択することを原則とする。このようなやむを得ない選択の結果として生じた生命侵害については、違法性が否定されるものとする。

#### (ii) (違法性の否認と補償義務の分離)

前号において、1名の生命侵害が違法でないと評価されても、生命という至高の法益を侵害した事実そのものにより、遺族等に生じる甚大な精神的・経済的不利益については、必ず補償がなされるべきである。そのためには、自動運転の関係者に対し、事前に相応の財産拠出を求め、その資金を保管し、被害補償に備える制度を設けることが検討されるべきである。

#### (iii) (利益衡量において考慮すべき事項と考慮してはならない事項)

自動運転車が選択すべき被侵害者を決定するに当たっては、事故との因果関係を有しない属性(年齢、性別、収入、社会的地位等)は考慮されてはならない。

一方で、リスク・テイキングの程度は考慮され得る。すなわち、自動運転車の走行により生命侵害の危険に直面した者が、自己の行為により当該危険を生ぜしめていた場合には、そうした危険を自ら作出してはいない者との比較において、保護の優先度は下げられ得るとの理解から、検討が加えられるべきである。

### 3 背景の説明

---

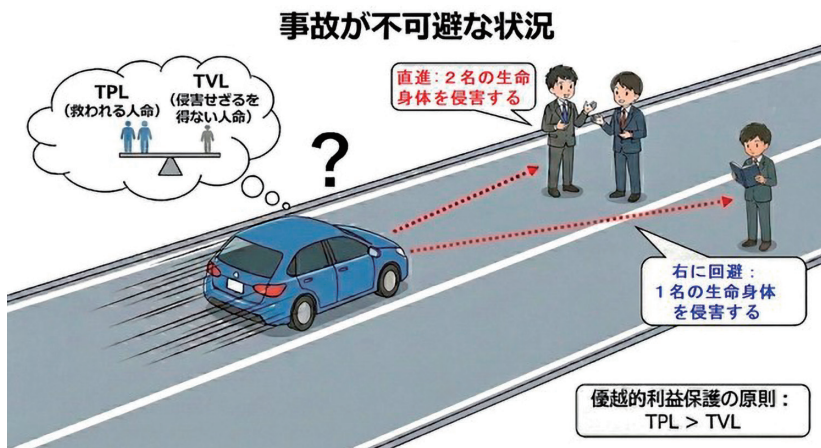
#### (人命の優先順位)

ガイドライン(具体化)③は、事故が生じる局面では、優越的利益保護の原則により、自動運転車の走行が違法か否かを評価するが、当該走行により生命侵害の危険が生じている者の、それまでの対応(リスク・テイキング Risk takingの有無、程度)を踏まえて、『相対的に保護されるべき者』は誰かの確認が前提とされる、という理解を示しています。これは、例えば、自動運転車の走行により生命侵害の危険に直面した者が、自己の行為により当該危険を生ぜしめていた場合には、そうした危険を自ら作出してはいない者との比較において、保護の程度が下がるという発想です。これは、憲法13条が規定する、自律的な主体としての個人を尊重するとの発想から導かれる観点です。以下、具体例で説明します。

#### (例)

レベル4で走行している自動運転車(AV)が、対面信号が青であることを確認して交差点に進入したところ、歩行者V1は、その対面信号が赤であるのに、これを無視して横断歩道に飛び出してきた。自動運転車は転舵によらず制動により衝突を回避しようとしたが、結果的にV1に衝突し、V1は死亡した。この場合、自動運転車が転舵によりガードレールや電柱、建物の外壁等に衝突することで乗員Pの生命や身体が害される危険、あるいは、転舵により歩道に乗り上げることで平穩に歩道上に立っていた歩行者V2の生命や身体が害される危険と、(制動がかけられつつも)直進して来る自動運転車と衝突することでV1の生命や身体が害される危険とを比較することで、自動運転車の衝突という行為の評価が定まる。V1の飛び出しは、自分の生命や身体が侵害されるというリスクを取った行動であるから、そのようなリスクを取っていないPないしV2との関係では、PないしV2の生命、身体という法益が優先的に保護されるべきである(したがって、V1が死亡しても、V1に衝突してしまった自動運転システム(ADS)を作成した者に刑事責任を問うことはできない)、と考えられる。P、V1、V2、それぞれのリスク・テイキ

ングの度合いを厳密に把握することは困難であるとの疑問が提起されるかもしれない。しかし、例えば、PないしV2とV1とを比較し、その一方が他方に対して不合理なリスク・テイキングをしていたか否かの判別は可能であろう。そうした事例処理の積み重ねにより、リスクの定量的、経験的把握が進むものと思われる。



(イラスト1)



(イラスト2)

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 4 (非乗員保護の優先性)

自動運転車と無関係の者(例、歩行者)の生命保護は、自動運転車の乗員と同等以上に優先されるべきである。一部で主張される、乗員を優先的に保護すべきとする考え方を支持する理論的な根拠は、未だ示されていないというべきである。

## 4 背景の説明

ガイドライン(具体化) 4の背後にある発想を具体例を通じて示します。

### (例)

A社、B社の自動運転車は、それぞれ安全基準を充たしている。両者の自動運転車の特定期間での事故結果は次のとおりであった。

- ・ A社の自動運転車は、車内の死者数が10名、車外の死者数が84名  
合計94名
- ・ B社の自動運転車は、車内の死者数が1名、車外の死者数が93名  
合計94名

この場合、車内の死者数を最小にする自動車であるとして、B社の自動運転車を優先して購入する消費者が多いようにも思われます。

この消費行動は、自己保存に係る自然な反応によるものと言えます。しかし、自動運転車の走行と無関係な、車外の死者数を少なくしたA社の自動運転車の方が、社会的公平に合致するとの理解も、ありえます。重量物を高速走行させることで事故の危険を作り出したのは自動運転車の側だからです。その場合には、「自動運転車のPの生命保護を、自動運転車と無関係の者の生命保護よりも優先させる。」という価値観から、B社の自動運転車の選択を

国家が推奨することは、不当だということになるでしょう。

更に考えてみると、自動運転車の実用化によって多くの人が移動の自由を享受し、社会がより安全で豊かになる限りにおいて、車外の人々も自動運転車の直接間接の受益者であり、車内の人と車外の人を区別する合理的理由はないとも言えるでしょう。

このように、複数の価値観が存在すると思われるので、いずれの発想が適切かを決めるには国民的議論が必要ですが、当面は、ガイドライン（具体化）

**4**の提言が適切だと思われます。

### ガイドライン（具体化）責任判断の指針

#### **5**（ガイドラインの必要性）

以上のような視座を確認することで、レベル4自動運転車の利用が加速され安全な運輸手段の確保等、具体的な成果目標の検証が可能になる。

## **5** 背景の説明

本ガイドラインが提唱する視点や考え方（リスク・テイキング論や限定された功利主義的な倫理観など）を採用することで、自動運転技術の社会実験をより早く進められるようになります。

具体的には、スマート農業や豪雪地帯での安全な交通手段の確保など、具体的な目標を設定し、その実現に向けたプロセスを客観的に評価することが可能になります。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 6 (アルゴリズムによる選択の法的評価)

このようナリスク・テイキング論からの帰結を、刑法学的に違法性阻却、責任阻却のいずれに分類するかについては議論が必要であるものの、このように設定されたアルゴリズムに基づく自動運転システムが装着された自動運転車であれば、1で述べた関係者が処罰されることはないと言ふべきである。

### 7 (刑法理論・解釈の必要性)

違法性阻却、責任阻却のいずれにせよ、犯罪不成立という点の確認はソフトロー(であるガイドライン等)によるのではなく、刑法理論を適用する結果として導き出されることを明示する必要がある。以下の諸点は、その検討プロセスの一部を示すものである。

## 6 7 背景の説明

### (法的責任の判断は刑法学上の理解に委ねられるべきこと)

ガイドライン(具体化)1で述べた関係者を処罰しないためには、彼らの行為が違法でなかったのか、それとも違法だが責任がなかったのかを判断する必要があります。この判断、即ち、自動運転により人が死傷した場合の犯罪の成否の検討に際しては、違法性阻却や責任阻却の判断が不可欠です。この判断は、ガイドラインのような「ソフトロー」ではなく、あくまで「刑法」の理論に基づいて行われるべきです。ガイドラインのようなソフトローは、その制定や改廃手続に民主的な基盤を欠いており、裁判所による法律の解釈と適用を拘束するものでもないからです。

自動運転に関連する事故や事態が起きた場合でも、その法的責任の有無は、法律の専門家が刑法という厳格なルールに照らし、判例等の蓄積により示されたその解釈論の体系に沿って判断する必要があると思われまふ。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 8 (故意が否定される場合)

1で述べた関係者が、ディレンマ状況では死傷事故が発生するかもしれないと思っていたとしても、その程度の抽象的な法益侵害可能性の認識では、(犯罪成立要件としての)故意は認められない。

## 8 背景の説明

### (開発者らの「故意」の判断)

ガイドライン(具体化)1で述べた関係者が、事故が起きる可能性を漠然と認識していたとしても、それだけで「故意」があったと評価することはできません。故意があったと判断されるには、結果(自動運転車の事故により人が死傷するという違法な事態の発生)を惹起したと評価される者(即ち、行為者)が、当該結果を、より具体的に認識していたことが必要です。例えば、行為者が、歩行者が現れるかもしれない道路で自動運転車を走行する計画を立てていただけでは、故意を認定することはできません。なぜなら、自動運転車は、人間による運転よりも事故発生確率やその損害を低減することが期待されるものであり、メーカーとアルゴリズム・ライター(AW)がそのような意図を持ってこれを開発し実装する限り、彼らが違法な結果発生を許容しているとはいえないからです。このことは、現状の手動運転車両(伝統的車両)を開発し販売するメーカーと開発者が、事故の発生について故意責任を負わないのと同様です。

以上の解釈は、関係者を不必要に処罰しないために、必要なものです。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 9 (過失の判断基準)

**1**で述べた関係者の過失は、いわゆるハンドの原則を踏まえて判断される。即ち、最新の技術水準 (state of the art) に即して、彼らの能力上、できうる限りの努力をして死傷事故の発生を回避しようとしていた場合には、(それでもなお死傷事故が生じたとしても) 過失は否定される。

具体的には、以下に述べる現場の判断を踏まえた評価となる。ここで現場とは、**1**で述べた関係者が登場する場面であるが、運行に従事する者としては、特定自動運行実施者(道路交通法 第75条の16第1項)、特定自動運行主任者(道路交通法 第75条の19)、現場措置業務実施者(道路交通法 第75条の23第3項)に該当する者、例えば遠隔から走行管理を行うオペレーター等を意味する。それらの者は、各人が担当する局面において、(危険を絶無にすることはできない) 自動運転車の走行に際して予想されるリスクを測定し、これを回避する措置を可能にするだけの注意を尽くす(そのためのコストを負担する) 義務を負う。彼らが、このコストを負担し(注意義務を尽くし) ていたのに、自動運転車の走行に係る事故が生じた場合、事故という結果は違法と評価されるが、彼らには過失(という犯罪成立要件) が否定され、刑事責任は問われないことになる。民事、行政責任も、基本的には問われないことになるが、被害者保護等の政策目的から無過失責任が設定されている領域において例外的に免責されるためには、より多くのコスト負担が要請される可能性もある(この点は、今後、具体的な制度を踏まえて検討される)。

## 9 背景の説明

### (自動運転車との関係での過失の判断基準)

ガイドライン(具体化) 1 で述べた関係者の過失は、「ハンドの原則 (Hand formular)」に基づいて判断されます。

- **ハンドの原則**：事故を回避するために必要な対策にかかる費用と、事故が起きた場合の損害、そして事故の発生確率を比較して、過失の有無を判断する原則。

具体的には、例えば開発者が「最新の技術水準 (state of the art) に即して、できる限りの努力とコストをかけて、事故のリスクを回避しようとしていたか」が問われます。もし、最大限の努力を尽くしていたにもかかわらず事故が起きてしまった場合には、過失はなかったと判断され、刑事責任は問われないものと考えられます。「最新の技術水準 (state of the art)」の認定は、それ自体、難しい問題ですが、日本においては、これまで自動車産業界や監督官庁等の努力により目指されてきた高度の安全性を確保できるに足る技術水準が考慮されるべきでしょう。

### (「現場」における責任)

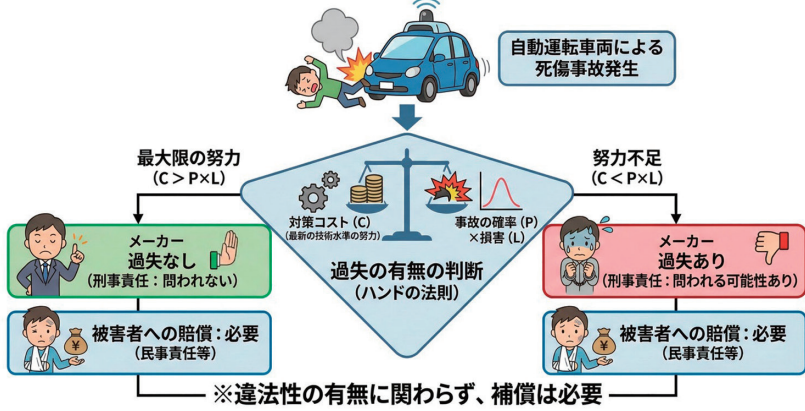
このガイドラインにおける「現場」とは、ガイドライン(具体化) 1 で述べた関係者、即ち AI のアルゴリズム・ライターや自動運転車の開発、製造をするメーカー、及びこれを販売する者、並びにその運行に従事するすべての者(遠隔から走行管理を行うオペレーターなども含む。)を指します。

これらの関係者は、それぞれの担当範囲において、自動運転車に予想されるリスクを測定し、それを回避するために必要な注意を払い、コストを負担する義務を負います。この義務を尽くしていたにもかかわらず事故が発生した場合、刑事責任は否定されるでしょう。

ただし、被害者保護を目的とした民事や行政の責任においては、さらなるコスト負担が求められる可能性もあります。これについては、今後の具体的

な制度設計で検討されるべきです<sup>5</sup>。

図3：ハンドの法則と自動運転車事故の責任



(イラスト3)

5 検討結果は、本ガイドラインにも、適宜、反映させていただきます。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 10 (注意義務の認定基準：CCDとの関係)

1で述べた関係者の、リスクを測定し、それに見合ったコストを計算する能力が、当該関係者が属する業界の平均を明らかに下回っていた場合には、当該関係者に過失が認められる。

過失の認定に際しては、「有能で慎重な運転者 (Competent and careful driver (CCD))」という用語が使われることが予想されるが、誰が CCD であるかは、その適用が予定される事案ないし事例群との関係で決まるものである。CCD というだけで、明確な基準 (それに違反すると犯罪成立の主観的要件としての過失が容易に推定されるという意味での基準) が示されるものではない点には注意が必要である。

## 10 背景の説明

### (自動運転関連事業者の過失認定基準)

自動運転に係る事故 (人の死傷という結果の発生) があった場合、ガイドライン (具体化) 1で述べた関係者が、そうした事故のリスクを測定し、これに見合ったコストを計算することにつき、それぞれの業界で平均的に求められる措置を大幅に下回る対応しかしていなかった場合には、彼らに過失が認められる可能性があります<sup>6</sup>。

ここで注意すべきなのは、「有能で慎重な運転者 (Competent and careful driver (CCD))」であったか否かによって、犯罪概念としての過失が自動的に認定できるわけではない、という点です。CCD は、これに至らない行為を

6 この点については、別の考えもありますが、本ガイドラインでは、比較的有力な考え方として、本文に示した視点から検討を行っています。

した者に過失を認定するための基準として、国際的にも重視されつつあります。しかし、CCDの内実は、状況依存的であり、事前にその内容を確定することはできません。事故が生じた場合には、個別具体的な状況を事後的に精査するなかで、当該事案におけるCCDの意義が事後的に確認されるに過ぎない点は、留意されるべきです。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 11 (ガイドラインによる行動誘導)

本ガイドラインの発出により、歩行者の安全性確保も向上することが見込まれる。例えば、自動運転システム(ADS)は、自動運転車を道交法に則して走行させるべく設計されているので、信号を無視して横断する歩行者を急ハンドルで避けることはしないのが通常であろう。急ハンドルによる回避は、道交法に違反していない乗員や他の歩行者、対向車、後続車等を不当に危険に晒すことに繋がるからである。この点をガイドラインで明示することで、無理な横断をする人が減ることが期待される。また、自動運転車が、他の車両との衝突等を避けるために歩道に乗り上げ、歩行者に衝突してこれを死亡させるような挙動を、ADSから指示される可能性は低いと考えられる。即ち、歩道を歩いている者が、歩道に自動運転車が乗り上げてきて死傷する可能性は、非常に小さい。このことをガイドラインで示すことで、一般市民はより安心して歩道を歩けることになる。

このように、自動運転車の導入により、車道、歩道、いずれにおいても事故の減少が期待できる。

## 11 背景の説明

---

### (自動運転車もたらす行動変化の在り方)

本ガイドラインは、関係者の行動を以下のように変容させる契機ともなりえます。

- **無理な横断の減少**：自動運転システムは、信号を無視して横断する歩行者のように、自ら生命侵害のリスクを取って行動する者を、常に、絶対的に保護する必要はありません<sup>7</sup>。この点をガイドラインで明確にすることで、歩行者は無理な横断を控えるようになり、事故の減少が予想されます。
- **歩道の安全性の向上**：自動運転システムは、自動運転車が歩道に乗り上げて歩行者を死傷させる可能性を極めて低くするように設計されています。この事実をガイドラインで示すことで、一般市民は安心して歩道を歩けるようになります。他方で、乱横断などにより、死傷のリスクを自ら取った者は、他の一般市民と同様の保護を享受できないことも明確になります<sup>8</sup>。
- **手動運転車両（伝統的車両）の挙動改善**：手動運転車両（伝統的車両）のドライバーは、本ガイドラインに沿った自動運転車の挙動を学習することで、信号無視をする歩行者を避けるために急ハンドルを切り、歩道上の歩行者を危険にさらすことは不当であるという考えを理解することになるでしょう。
- **責任の明確化**：車という、（歩行者等の、人の生命、身体を侵害するという）大きな危険を伴う乗り物を走行させる者は、（リスク・テイキングをしてはいない）歩行者等の安全を第一に考えるべきだとの理解が、社会全体に広まることが期待されます。

---

7 ガイドライン（具体化）[3](#)を参照して下さい。

8 ガイドライン（具体化）[3](#)を参照して下さい。

このように、自動運転車の導入には、車道と歩道の双方において人の死傷事故を減らす効果が期待できます。自動運転車は、交通社会の一員として、交通ルールを原則として遵守する乗り物です。その登場により、他の自動車を運転する者、その乗員、車外にいる歩行者等も、交通ルールを守ることによる交通安全の大切さを、再確認することができますし、そうすることが要請されてくるでしょう。例えば、自動運転バスが通る路線では、高齢者の足を確保するため、違法駐車しないように他の交通関係者が留意することで、自動運転バスの利便性が発揮され、自動運転車の社会的受容性が深まるように思われます。

## ガイドライン(具体化) 責任判断の指針

### 12 (ガイドラインの最終的目標)

以上のように、自動運転車の走行にかかる本ガイドラインは、自動運転車の社会的受容性を一層、高めると共に、(人間が運転者である)手動運転車両(伝統的車両)の安全運転と、歩行者等の安全確保にも大いに寄与するものである。

## 12 背景の説明

本ガイドラインは、自動運転車の走行ルールを明確にすることで、社会が自動運転を受け入れやすくなるだけでなく、従来の自動車ドライバーの安全意識向上にも大きく貢献するものです。

### 序：価値の調停と基本姿勢

---

#### 1 (生命価値の絶対性と調停の必要性)

現代そして未来社会においては多様な価値観が成り立ち、それらが複雑に交錯する。そのような価値の多様性・複雑性の中であって、生命価値の重要性は言うまでもないが、それが必ずしもすべての活動領域で均一に貫徹されるとは限らないし(トロリー問題の状況など)、また、その一方で現代社会における様々な技術発展に係る社会的必要性・利便性を無視することはできない(高速鉄道・道路の整備や新型自動車の開発など)。

#### 2 (価値衝突の調停とリスク配分)

複数の重要な価値が衝突する場合にはその間の調停を図る必要がある。交通システムにおいては生命価値との調停が運転時の故意・過失の程度の認定などに応じて行われており、また交通システムを共有する関係者(アクター)の間での社会的リスクの配分が調整されていることを踏まえた整理が必要である(保険制度の一層の充実が課題となる。この点の検討は継続させ、一定の指針を示したいと考えている)。

#### 3 (技術発展と生命価値とのバランス)

自動運転技術の普及は現代そして未来の高度で複雑な社会において必要であり、また利便性も大きい。したがって、この発展を考慮しつつ生命価値との調停を図るための基本は、生命価値の絶対的重みを基礎とした必要性・利便性に対する制約よりも、必要性・利便性を適切な文脈的条件の下で確保するという姿勢が望ましい。

#### 4 (刑事責任論の構造的転換)

以上のような事情は、現代社会における刑事法理論のあり方に関しても同様であり、一般に、従前の禁止－抑制的観点からの思考に対して、応答－

促進的な見地からの思考も重要となる。ここで課題となっている自動運転による交通事故に係る刑事法的対応も、後者の線で考えるべき新しい問題である。

#### 5 (リスク分析の方法論)

その際に特に有意義なのは、すでに公共政策や立法政策に関して多くの議論が蓄積されている限定的なリスク分析(一定の基本条件を勘案したうえでの費用－便益分析)手法(無制約の分析ではなく、必要性・利便性以外の価値的考慮も念頭に置いたもの)であり、その中では、より精細な枠組みを提供する理論(ベイズ確率論等)の適用も想定されている。

#### 6 (ガイドラインのアプローチ)

以下の提言は、以上のような視座に基づき、リスク・ベース・アプローチ(Risk based approach)から指針を示すものである。具体的に如何なるリスクが予想され、如何なる対処が必要かは、現場の各レベルにおいて異なる。この点の詳細は、ガイドライン(具体化)にて説明する。

#### 7 (ガイドラインの社会的効果)

自動運転車に係るガイドラインは、自動運転車の特性と道路上で予想される事態の法的分析に基づき、その運行に関係する者の各レベルにおけるリスク回避措置を命ずるものである。このようにして構成されるガイドラインは、それ自体が、自動運転車の挙動の予測可能性を他の交通参加者(歩行者等)に与える効果を持ちうるため、他の交通参加者自身のリスク回避措置を動機付けることも期待できることになろう。換言すると、適度な具体性をもって記述された自動運転車の運行関係者向けガイドラインは、運行に直接関係しない交通参加者に対しても、安全確保のためのガイドラインとして機能し、自動運転車の社会的受容性を高めるために、有益なものとして機能すると考えられる。

## ● ガイドライン

### 8 (国・地方自治体の役割と指針の在り方)

国及び地方自治体の役割は、上述したように、事業者内部で重層的にリスクを確認し、その回避措置を尽くすことを促す指針（これには、自動運転車に係る事故で生命侵害等の被害を被った者への社会的補償制度の具体化案も含まれる。）を発出する点にある。ただし、国は、具体的な自動運転車の利用状況を網羅的に把握することはできない。そこで、このような大局的な指針を出すことしかできず、かつ、それで十分である。何故ならば、指針を具体化しすぎた結果、実際の自動運転車の利用状況に合致しないものができる虞は回避されるし、また具体化しすぎた指針は頻繁に改定を余儀なくされ、その度に事業者等、リスクに直面している者を当惑させる虞もあるからである。本ガイドラインについては、最新の問題状況に対処するため定期的に見直し、必要に応じて修正を加えるものとする。最低でも、1年に2回は、本ガイドラインを起草した有識者の間で新たな問題を検討し、その結果を公表する。

### 9 (倫理的・哲学的基礎の多様性)

なお、以上のような視座に係る倫理、道徳、あるいは哲学的基礎の観点からの議論は多様な形で可能であり錯綜していて、論者の前提や価値観にも左右され、結論が直ぐに出るものではない。しかしながら、冒頭で述べた通り、上述の視座は、功利主義的な見方を基本としつつも生命の重要性や人間の尊厳などの義務論的な価値の重要性に対しても文脈に応じて配慮したものとなっている。

## 具体化：責任判断の指針

---

### 1 (刑事責任の免責基準)

序で述べたようなリスク分析に応じた責任のあり方を考える上では、まず

《救われる人命 (TPL) > 侵害せざるを得ない人命 (TVL)》  
(TPL : to be protected lives, TVL : to be violated lives)

という結果に至るようにセットアップされた自動運転車の関係者 (AI のアルゴリズム・ライターや自動運転車の開発、製造をするメーカー、及びこれを販売する者、並びにその運行に従事する者) は、処罰されるべきではない、と考えられる。

### 2 (無作為の禁止：選択義務)

自動運転において人身事故の可能性がある場合 (特に「トロリー問題」のようなディレンマ状況) において、何も対応を講ずることなく走行させる (ことを可能にするプログラムを開発しこれを車両に設置する) ことは、自動運転車の開発、製造に従事している者として、無責任である。

### 3 (人命優先の原理と比較衡量の条件)

#### (i) (人命優先の原理の適用原則)

自動運転車の走行は、人命優先の原理で行われねばならない。この原理にしたがうと、1名の生命を侵害するか、2名以上の生命を侵害するかのいずれかが不可避である状況においては、社会全体としてより大きな利益 (ないし法益) を保護するという観点から、1名の生命侵害を (やむを得ず) 選択することを原則とする。このようなやむを得ない選択の結果として生じた生命侵害については、違法性が否定されるものとする。

## ● ガイドライン

### (ii) (違法性の否認と補償義務の分離)

前号において、1名の生命侵害が違法でないと評価されても、生命という至高の法益を侵害した事実そのものにより、遺族等に生じる甚大な精神的・経済的不利益については、必ず補償がなされるべきである。そのためには、自動運転の関係者に対し、事前に相応の財産拠出を求め、その資金を保管し、被害補償に備える制度を設けることが検討されるべきである。

### (iii) (利益衡量において考慮すべき事項と考慮してはならない事項)

自動運転車が選択すべき被侵害者を決定するに当たっては、事故との因果関係を有しない属性(年齢、性別、収入、社会的地位等)は考慮されてはならない。

一方で、リスク・テイキングの程度は考慮され得る。すなわち、自動運転車の走行により生命侵害の危険に直面した者が、自己の行為により当該危険を生ぜしめていた場合には、そうした危険を自ら作出してはいない者との比較において、保護の優先度は下げられ得るとの理解から、検討が加えられるべきである。

## 4 (非乗員保護の優先性)

自動運転車と無関係の者(例、歩行者)の生命保護は、自動運転車の乗員と同等以上に優先されるべきである。一部で主張される、乗員を優先的に保護すべきとする考え方を支持する理論的な根拠は、未だ示されていないというべきである。

## 5 (ガイドラインの必要性)

以上のような視座を確認することで、レベル4自動運転車の利用が加速され安全な運輸手段の確保等、具体的な成果目標の検証が可能になる。

## 6 (アルゴリズムによる選択の法的評価)

このようなリスク・テイキング論からの帰結を、刑法的に違法性阻却、

責任阻却のいずれに分類するかについては議論が必要であるものの、このように設定されたアルゴリズムに基づく自動運転システムが装着された自動運転車であれば、**1**で述べた関係者が処罰されることはないと言わなければならない。

#### **7** (刑法理論・解釈の必要性)

違法性阻却、責任阻却のいずれにせよ、犯罪不成立という点の確認はソフトロー（であるガイドライン等）によるのではなく、刑法理論を適用する結果として導き出されることを明示する必要がある。以下の諸点は、その検討プロセスの一部を示すものである。

#### **8** (故意が否定される場合)

**1**で述べた関係者が、ディレンマ状況では死傷事故が発生するかもしれないと思っていたとしても、その程度の抽象的な法益侵害可能性の認識では、(刑法総論でいうところの) 故意は認められない。

#### **9** (過失の判断基準)

**1**で述べた関係者の過失は、いわゆるハンドの原則を踏まえて判断される。即ち、最新の技術水準 (state of the art) に即して、彼らの能力上、できうる限りの努力をして死傷事故の発生を回避しようとしていた場合には、(それでもなお死傷事故が生じたとしても) 過失は否定される。

具体的には、以下に述べる現場の判断を踏まえた評価となる。

ここで現場とは、**1**で述べた関係者が登場する場面であるが、運行に従事する者としては、特定自動運行実施者 (道路交通法 第75条の16第1項)、特定自動運行主任者 (道路交通法 第75条の19)、現場措置業務実施者 (道路交通法 第75条の23第3項) に該当する者、例えば遠隔から走行管理を行うオペレーター等を意味する。それらの者は、各人が担当する局面において、(危険を絶無にすることはできない) 自動運転車の走行に際して予

## ● ガイドライン

想されるリスクを測定し、これを回避する措置を可能にするだけの注意を尽くす（そのためのコストを負担する）義務を負う。彼らが、このコストを負担し（注意義務を尽くし）ていたのに、自動運転車の走行に係る事故が生じた場合、事故という結果は違法と評価されるが、彼らには過失（という主観的責任要素）が否定され、刑事責任は問われないことになる。民事、行政責任も、基本的には問われないことになるが、被害者保護等の政策目的から無過失責任が設定されている領域において例外的に免責されるためには、より多くのコスト負担が要請される可能性もある（この点は、今後、具体的な制度を踏まえて検討される）。

### 10 (注意義務の認定基準：CCDとの関係)

1 で述べた関係者の、リスクを測定し、それに見合ったコストを計算する能力が、当該関係者が属する業界の平均を明らかに下回っていた場合には、当該関係者に過失が認められる。

過失の認定に際しては、「有能で慎重な運転者 (Competent and careful driver (CCD)) 」という用語が使われることが予想されるが、誰が CCD であるかは、その適用が予定される事案ないし事例群との関係で決まるものである。CCD というだけで、明確な基準（それに違反すると犯罪成立の主観的要件としての過失が容易に推定されるという意味での基準）が示されるものではない点には注意が必要である。

### 11 (ガイドラインによる行動誘導)

本ガイドラインの発出により、歩行者の安全性確保も向上することが見込まれる。例えば、自動運転システム (ADS) は、自動運転車を道交法に則して走行させるべく設計されているので、信号を無視して横断する歩行者を急ハンドルで避けることはしないのが通常であろう。急ハンドルによる回避は、道交法に違反していない乗員や他の歩行者、対向車、後続車等を不当に危険に晒すことに繋がるからである。この点をガイドラインで明示す

ることで、無理な横断をする人が減ることが期待される。また、自動運転車は、他の車両との衝突等为了避免のために歩道に乗り上げ、歩行者に衝突してこれを死亡させるような挙動を、ADSから指示される可能性は低いと考えられる。即ち、歩道を歩いている者は、歩道に自動運転車が乗り上げてきて死傷する可能性は、非常に小さいのである。このことをガイドラインで示すことで、一般市民はより安心して歩道を歩けることになる。このように、自動運転車の導入により、車道、歩道、いずれにおいても事故の減少が期待できる。

#### 12 (ガイドラインの最終的目標)

以上のように、自動運転車の走行にかかる本ガイドラインは、自動運転車の社会的受容性を一層、高めると共に、(人間が運転者である)手動運転車両(伝統的車両)の安全運転と、歩行者等の安全確保にも大いに寄与するものである。

## ●プロジェクトリーダー

今井 猛嘉

法政大学大学院法務研究科 教授 弁護士

## ●プロジェクトメンバー

岩貞 るみこ

モータージャーナリスト

木林 和彦

東京女子医科大学医学部法医学講座 教授

中尾田 隆

池袋南法律事務所 弁護士

中村 彰宏

中央大学経済学部 教授

平岡 敏洋

(一財)日本自動車研究所 主席研究員

吉田 長裕

大阪公立大学大学院工学研究科 准教授

安井 裕司

(株)本田技術研究所 エグゼクティブチーフエンジニア

宮崎 拓郎

救急ヘリ病院ネットワーク 理事

鶴賀 孝廣

IATSS 顧問

杉本 洋一

IATSS 顧問

矢野 雅文

東北工業大学 客員研究員

石附 弘

日本市民安全学会 会長

古川 修

電動モビリティシステム専門職大学 教授

喜多 秀行

神戸大学 名誉教授

佐藤 昌之

ITS Japan 法務主査

小川 貴裕

アディーレ法律事務所 弁護士

膳場 百合子

早稲田大学理工学術院 教授

波多野 邦道

本田技研工業(株) エグゼクティブチーフエンジニア

高山 寧

フォルシア(株) 顧問、米国 New York 州弁護士

佐藤 秀貴

東京臨海病院救急科 医師 (緊急科部長)

小田 有哉

小山記念病院救急科 医師

長谷川 晃

北海道大学大学院法学研究科 名誉教授

塩野 皓士

エス・アイ・ビー(株) 執行役員

山本 和毅

ITS サービス高度化機構 監事

清水 和夫

モータージャーナリスト

ルブルトン・カロリーヌ

法政大学法学部・通信教育部 非常勤講師

沼田 裕璃

警察庁交通局交通企画課自動車転企画室 課長補佐

## ●オプザーバー

成富 則宏

警察庁交通局交通企画課自動車転企画室 室長

## レベル4自動運転車の安全な普及のためのガイドライン

### Guidelines for the Disciplined Deployment of Level 4 Automated Driving Vehicles

2026年3月5日 初版第1刷発行

企画・発行

公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

〒104-0028 東京都中央区八重洲2-1-1 YANMAR TOKYO 6F

TEL 03-3273-7884 URL: www.iatss.or.jp

印刷・製本

有限会社銀座タイプ印刷社

©International Association of Traffic and Safety Sciences, 2026

落丁・乱丁はお取り替えいたします。

無断転載・複製を禁ず

Printed in Japan