



第5回 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

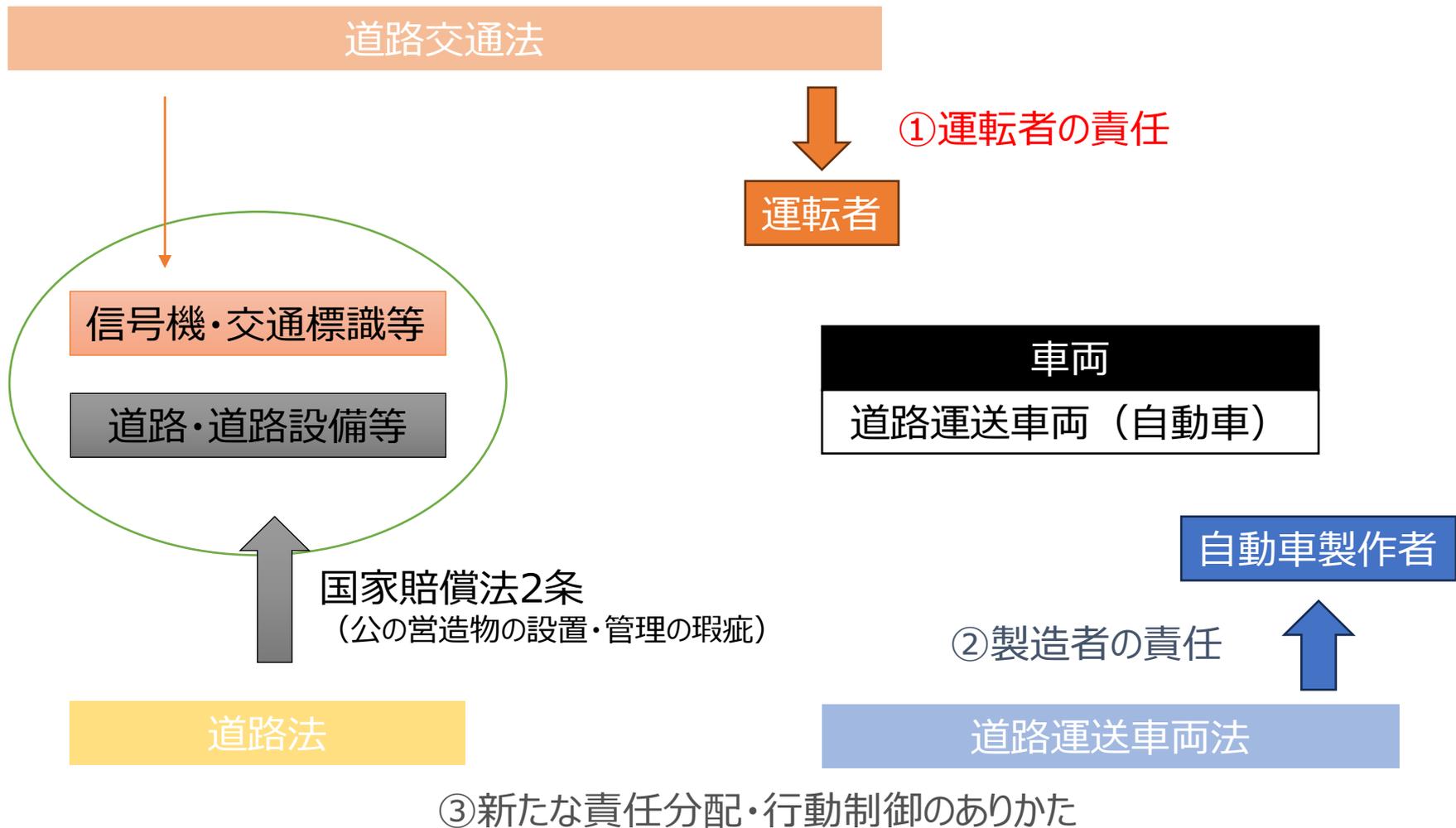
自動運転の 行政法学的課題

原田大樹（京都大学）

京都大学



問題の概観



① 運転者の責任

- 現行の道路交通法は、交通ルールの多くについて「車両」を主語とし、「運転者」と「使用者」の義務を設定
- 自動車に関する法的規律は運転者を中心とし、運転免許制度が行政上の法制度の中核に位置づけられる
- 放置違反金などを除いて、義務違反に対する制裁は運転者中心の構造で、他の行政法規と比較して刑事罰による制裁が多い点に特色
→反則金制度と結合することにより、義務履行確保手段として極めて高い実効性

自動運転の課題

- 完全な自動運転が実現すれば、「運転者」の概念が消滅し、義務の名宛人が不在に刑事罰を背景とする非刑罰的処理の高い実効性も維持できなくなる
- 行為義務規制の一部を使用者の義務に再編し、車検拒否と結びつける？
製造者（自動運転プログラム設計者を含む）の行為義務として再定位し、刑事罰との結合関係を維持する？ ← 萎縮効果の問題をどう考えるか

② 製造者の責任

- 保安基準 → 使用者：「運行の用に供してはならない」（40条・41条等）
 - 自動車製作者：改善措置勧告（63条の2），変更指示（63条の3）
 - 自動車特定整備事業者：基準適合義務（90条）
- 保安基準 → 自動車製作者：型式指定・指定取消し（75条）
 - * 保安基準の不遵守と民事上の責任との関係：注意義務の一要素としての位置づけ（例：最判2003（平成15）・11・14民集57巻10号1561頁）

自動運転の課題

- 保安基準のアップデートと即時適用（例：原子炉等規制法43条の3の14）
既存不適格（建築基準法3条2項）は立法政策上の選択肢のひとつに過ぎない
- 保安基準のアップデートに関する行政上の責任（行政手続法38条2項[努力義務]）
（権限不行使の違法：最判2004（平成16）・4・27民集58巻4号1032頁）
- 道路運送車両法の域外適用
確実なエンフォースメントのためには国内代表者が必要（例：電気通信事業法10条）
自主規制との組み合わせによる解決の可能性（監査認証モデル+保険）



京都大学

ご清聴ありがとうございました

KYOTO UNIVERSITY

