



Title	自動運転技術の利用と刑法の解釈・立法に関する研究 [論文内容及び審査の要旨]
Author(s)	今井, 猛嘉
Citation	北海道大学. 博士(法学) 乙第7194号
Issue Date	2024-03-25
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/92015
Rights(URL)	https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Type	theses (doctoral - abstract and summary of review)
Additional Information	There are other files related to this item in HUSCAP. Check the above URL.
File Information	Takeyoshi_Imai_abstract.pdf (論文内容の要旨)



[Instructions for use](#)

学位論文内容の要旨

博士の専攻分野の名称： 博士（法学）

氏名 今井 猛嘉

学位論文題名

自動運転技術の利用と刑法の解釈・立法に関する研究

1 自動車の自動運転が、大きな注目を集めている。自動運転が実現すれば、交通事故死傷者数が減少し、公共交通機関の利用が不便な地域での移動や、運転免許を保持していない者の移動が容易になるなど、大きな効用が見込まれる。他方で、自動運転車による事故が生じた場合に、誰が如何なる法的責任、特に刑事責任を負うのかは、不明確なままである。例えば、自動運転車による死傷事故が生じた場合には過失運転致死傷罪等の成否が問題となるが、検討課題は多い。それは、①自動運転車の運転者として、刑事責任の対象となるのは誰か、②運転者の行為と事故の結果（人の死傷等）との間の因果関係を如何にして認定するのか、③運転者に、事故の結果に係る過失、更には故意を認定できるのか、④自動運転車の走行に関与している者の懸念（自らが刑事責任を追及されるかもしれないという虞等）を減少させつつ、自動運転車の特徴（事故も想定されるが、安全走行のための措置を尽くした上で運行せざるを得ないという事情）を公表するためにガイドラインの活用が有効ではないか等の問題である。これらの問題については、犯罪論の再検討を経て、解決策が示されなければならない。

2 ①運転者の概念について、日本の道路交通法（道交法）、及びその母法であるジュネーブ条約には定義規定がない。従来は、人間が運転する車両としての自動車を念頭におき、運転者とは、運転席に座り、ハンドルを握って、車両を発進させ、操舵をし、停止させる者と考えられてきた。しかし、自動運転のレベルが向上し、（一定の領域内では、車両内の人である乗員は、何ら運転操作をしない）レベル4に至ると、この運転者概念は通用しなくなる。レベル4で走行する車両を監視し、事故が予想される場合等には、適宜に走行過程に介入し、これを安全に停止させるべき者が、運転者として把握されるべきである。

3 ②因果関係は、運転者として認定されるべき者の行為と、結果（自動運転車の衝突による人の死傷等）との間で認定されなければならない。刑法学では、因果関係の理解について、危険の現実化論（行為に内在した結果発生危険が、法益侵害という結果へと自己実現した場合に、当該行為と当該結果との間に法的因果関係を肯定する見解）が有力である。しかしこの理解は、自動運転車に係る事故には適用が困難である。そのような事故では、運転者（レベル4以上の場合）、あるいは車両内にいて運転権限の委譲要請（take over request）を待っていた者（レベル3の場合）が取るべきであった操作（適宜に走行過程に介入しこれを安全に停止させること、あるいは委譲要請に応じて速やかに運転権限を取得し、その後の制動や操舵に専念すること）の不作为と、自動運転を実現している器機（自動運行装置）によるデータ処理のうち、いずれが結果を惹起したと言えるのかは、結果から遡り、事後的に因果の連鎖を探ることでは、確認できない。ベイズ確率論を用いた因果関係論を用いる必要性は、レベル2で走行中の車両に係る事故（東名高速テスラ車事件）でも確認されたが、2022年改正道交法によりレベル4が許可されるに至った現在では、より一層、新たな因果関係論の構築が求められている。

4③運転者の故意、過失については、先ず、過失の有無を検討し、これが肯定された後に、より高められた主観的責任要素としての故意が認定されるべきである。刑法学説では、故意と過失とは、別個の規範的基盤に立脚する概念であり、故意行為と過失行為とでは違法性の質、量が異なるとの理解の下、過失を、行政法規として具体化された基準行為からの逸脱として把握する見解（新過失論）が有力である。他方で、自動運転車による事故では、被害が、自動運行装置によるデータ処理に起因したのか、車両走行を監視していた者等の人的ミスに起因したのかを、分別する必要が生じる。そこでは、因果関係を認定した上で、過失の有無を、ハンドの原則に照らして判断すべきである。これは、過失犯（及び故意犯）が成立する場合には、前提として、不法行為で要求される過失も認定されるはずである点を踏まえた発想である。即ち、事故により人が死傷するという損害（H）、当該事故が発生する確率（P）、期待損害（ $P \times H$ ）の発生を防止するための費用（C）を考え、 $C < P \times H$ である場合には、期待損害の発生は防止できない（限界理論による調整は、別途、行う）。この損害が、人の死亡（という法益侵害）であれば、過失運転致死罪及び殺人罪の違法性が認定される。そして、運転者が、 $C < P \times H$ であることを予見し得たのに予見しなかった場合には、過失が認定される。運転者が、 $C < P \times H$ であることを予見ないし認識していた場合には、故意が認定される。このような発想をする理由は、 $C > P \times H$ となるべき費用を投入するインセンティブを運転者に与えることで事故発生を抑止することができる点、このインセンティブ付与により、（レベル 4 の場合）車両の走行を監視する者や、自動運行装置（その中核は AI）を設計する者に、事故防止に係る技術的措置（ $P \times H$ を超える費用により獲得可能な技術の投入）を執らせることが、最も容易に事故を防止できると考えられる点に求められる。自動運行装置の設計者等に、執るべき具体的措置を伝達し、当該措置を執っていれば過失が否定され得ることを提示するには、この形で構想される刑事過失論が有用であろう。この理解は、次の④へと繋がる。

5④は、いわゆるディレンマ状況への対処につき倫理ガイドラインがどう答えるかという問題である。ディレンマ状況への対処とその刑法的評価は、自動運転でない自動車でも問題になり得るが、自動運転車では事前に自動運行装置の設計が行われるため、その設計上の対処如何という点で議論がより尖鋭化する。例えば、レベル 4 で走行する自動運転車の前方に子供 3 人が飛び出してきた。その子供達は当該車両が衝突すると死亡するので、自動運行装置が進路を左に切り替えたところ歩道上にいた老人 1 人に衝突し死亡させた場合、当該自動運行装置を作成した者（運転者となり得る者）には、殺人罪又は過失運転致死罪が成立するか。3 人の生命を保護するため 1 人の生命が侵害されており、行為功利主義、及び刑法上の違法性阻却の実質的原理である優越的利益保護原則によれば、違法性が阻却される可能性がある。他方で義務論ないしカント主義の観点からは、老人 1 人の生命を手段として子供 3 人の生命を保護することは、それ自体違法である。このような原理的衝突は、倫理ガイドラインを作成しても、解消できない。ここでの問題は、上記例のような結果が生じた場合でも、自動運転車（レベル 4）の効用をなお活用すべきなのか、仮にそうだとすると、自動運行装置の作成者等の刑事責任を免除又は減少する指針を示して、彼らの技術促進意欲を阻害しない方策を執るべきなのではないか、ということである。こう考えると、ガイドラインは、倫理的命題の列挙ではなく、ベイズ理論やハンドの原則等、数理法務の知見を用いて、如何なる技術的措置を執れば過失が否定されるかを、客観的かつ具体的に記述したものでなければならないことになる。このような視点の下で、刑法学研究者と自動運転技術開発者とが共同作業を行い、その成果をガイドラインとして公表すべきであると考えられる。