HOKKAIDO UNIVERSITY

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
Degree Grantor	北海道大学
Degree Name	博士(法学)
Dissertation Number	乙第7194号
Issue Date	2024-03-25
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/92015
Rights(URL)	https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Type	doctoral thesis
File Information	Takeyoshi_Imai_review.pdf，審査の要旨

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

学 位 論 文 審 査 の 要 旨

博士の専攻分野の名称：博士（法学）　　氏名：今井　猛嘉

	主査　教授	城下　裕二
審査担当者	副査　教授	小名木　明宏
	副査　教授	松尾　誠紀

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

本論文は、現在、社会的にも大きな注目を集めている自動車の自動運転に関して、自動運転車による事故が生じた場合に、誰がいかなる法的責任、特に刑事責任を負うのかを明らかにしようとするものである。直接的には、過失運転致死傷罪等の成否が問題となるが、本論文は、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、といった視点から、犯罪論の再検討を経て、解決法を提示する。

まず①運転者の概念について、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ところであるが、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。本論文は、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とする。

次に②因果関係について、刑法学において有力である「危険の現実化説」は、自動運転車に係る事故には適用が困難であり、本論文は、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の不作為と、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を、結果から遡り、事後的に因果の連鎖を探ることで確認すべきものとする。

さらに③運転者の故意、過失については、本論文は、ま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とする。具体的には、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とする（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×H）の発生を防止するための費用（C）を考え、C＜P×H である場合には、期待損害の発生は防止できない。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×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×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)。その理由は、C＞P×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の抑止が可能である点、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あるいは自動運行装置を設計する者に、事故防止に係る技術的措置(P×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とする。

最後に④ガイドラインのあり方に関して、本論文は、いわゆるディレンマ状況における原理的衝突は、ガイドラインを作成しても解消できないことから、ここでの問題は、一見すると不当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、が重要であるとする。そのために、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、いか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となり、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する。

このように本論文は、自動運転技術の利用によって生じることが予想される刑法上の諸問題について、多くの有益な解決法を導くものである。その論証過程は自動運転技術の特性に関する深い理解に基づいており、かつ、結論も示唆に富んでいる。他方で、伝統的な犯罪論の枠組みに修正を施し、あるいは変更を迫る部分もあることから、当然のことながら様々な議論を呼ぶことが予想される。特に因果関係の判断基準、不作為犯の作為義務の発生根拠、故意・過失の内実に関しては、そうした修正・変更が許される理由を自動運転技術に内在する経済的効率性・合理性等に求めるだけで十分か否かが問われよう。ガイドラインのあり方についても、ディレンマ状況に対する回答を留保した状態で、技術者をはじめとする関係者の意欲喚起という側面を強調することには異論があり得るところである。もっとも、これらの根本問題は今後の研究の深化とともに検討されるべきものであり、本論文の価値に影響を及ぼすものではない。

申請者は、本テーマに関する代表的な研究者として、既に国内外の学界において本論文の関連業績を 20 件以上、発表しており、本論文はその集大成と評価することができる。本論文が公刊されることにより、近い将来における立法作業はもとより、刑事実務さらには自動運転技術の開発にも大きな影響を与えることが期待される。

以上の次第で、審査委員全員の一致した結論として、本論文は博士（法学）の学位を与えるに相応しいものと判断された。