

A I 自動運転をめぐる刑事責任：緊急避難の成否を中心に

井上, 宜裕
九州大学大学院法学研究院：教授

<https://doi.org/10.15017/2547350>

出版情報：法政研究. 86 (3), pp.15-24, 2019-12-18. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

AI自動運転をめぐる刑事責任

——緊急避難の成否を中心に——

井上 宜裕

序論 日本におけるAI自動運転をめぐる現状

I 日本における緊急避難論

II AI自動運転と緊急状態

結論 生命法益の衝突と緊急避難

序論 日本におけるAI自動運転をめぐる現状

日本政府は、二〇二〇年をめどに、SAE基準^①のレベル3、即ち、条件付き運転自動化の自動運転車の実用化を目指している。二〇一九年三月八日には、レベル3の自動運転による公道走行を可能にすべく、「道路交通法の一部を改正する法律案」と「道路運送車両法の一部を改正する法律案」が閣議決定された。

ここで予定されている道路交通法の改正では、①自動運転技術の定義等の明確化、②自動運転中、装置の作動状態を確認するために必要な情報を記録する装置の搭載、及び、記録の保存の義務づけ等が図られる他、③レベル3の自動運転において、適切にオーバーライドができることを条件に、携帯電話での通話やスマートフォンの操作が可能となる。

また、これに伴う道路運送車両法の改正では、①保安基準対象装置への自動運行装置の追加、②自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理、③分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務づけ、④自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等が盛り込まれている。

なお、両改正案は、それぞれ、二〇一九年五月二四日に、「道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第一四号）」として、同年六月五日に、「道路交通法の一部を改正する法律（令和元年法律第二〇号）」として公布された。本稿では、AI自動運転によって生じうる法的問題のうち、「緊急状態」の下で事故が発生した場合について、緊急避難の成否を中心に論じる。^⑥

以下では、まず、日本における緊急避難論を概観した上で、AI自動運転と緊急状態の問題について考察を行う。その際には、SAE基準という、レベル3（条件付き運転自動化）と、レベル4（高度運転自動化）・レベル5（完全運転自動化）では問題状況が異なるため、それぞれ区別して検討する。

I 日本における緊急避難論

正当化的緊急避難規定⁽⁵⁾及び免責的緊急避難規定⁽⁶⁾の双方を有するドイツ刑法や、緊急避難⁽⁵⁾及び強制⁽¹⁰⁾の規定をもつフランス刑法とは異なり、日本の刑法は、第三七条で緊急避難を定めるのみである。刑法第三七条（緊急避難）は、「①自己又は他人の生命、身体、自由又は財産に対する現在の危難を避けるため、やむを得ずにした行為は、これによって生じた害が避けようとした害の程度を超えなかつた場合に限り、罰しない。ただし、その程度を超えた行為は、情状により、その刑を減輕し、又は免除することができる。②前項の規定は、業務上特別の義務がある者には、適用しない。」と定める。

なお、緊急避難の法的性質については古くから争いがある。通説とされているのは、違法阻却一元説で、緊急避難を適法と解する立場である。この見解は、刑法第三七条第一項本文が他人のための緊急避難を定めていること、及び、害の均衡を要件としていることを根拠とする。もつとも、この見解によれば、緊急避難は常に適法となり、危難を転嫁される第三者は常に正当防衛権を奪われることになる。この点、通説からは、危難を転嫁される第三者には正当防衛ではなく防衛的緊急避難が可能であり、第三者の保護にかけるところはないとの反論がなされている⁽¹¹⁾。

II AI自動運転と緊急状態

1 レベル3

レベル3の自動運転車で想定される緊急状態としては、例えば、次のようなものがある。Xがレベル3の自動運転車

を自動運転モードで運行していたところ、Yが手動で運転する自動車が対向車線からはみ出してきた。自動走行車は緊急の対応が必要と判断して、運転者による対応に切り替えた。Xは、衝突を回避し自己の生命を守るため、ハンドルを左に切った。その結果、対向車との衝突は回避できたが、左側歩道にいた歩行者Oに激突し、Oを死亡させた。

この場合、オーバーライド自体は適切になされるとすれば、AI自動運転車の開発者及び製造者は、何ら罪責を負わない。他方、利用者Xも、現在の危難を避けるため、やむを得ず第三者に危難を転嫁したのであれば、殺人罪なし過失運転致死罪につき緊急避難が成立することになる。⁽¹²⁾

従って、レベル3においては、当該自動運転車にシステム上の欠陥がない限り、基本的に、開発者及び製造者が責任を負うことはなく、利用者においても、通常の緊急避難事例として、その成否が論じられれば足りる。⁽¹³⁾

もともと、レベル3の自動運転車の利用者は、自動運転中も常にいつ起こるか分からないオーバーライドに備えて、前方注視義務をはじめとするさまざまな運転上の義務を履行し続けなければならないのかについては、別途、検討する必要がある。この点、自ら手動で運転する場合と同様の義務を自動運転中にも要求することに疑問を呈する者もいる。⁽¹⁴⁾ やはり、常に手動運転の場合と同様の義務を課されるのであれば、少なくともレベル3の自動運転車を導入する意義は失われることになりかねない。上述の改正道路交通法がいうような自動運転中の携帯電話での通話やスマートフォンの操作は、「適切にオーバーライドできる場合」という条件の捉え方次第では、画餅に帰するであろう。

2 レベル4・レベル5

例えば、Xがレベル5の自動運転車を利用していたところ、Yが手動で運転する自動車に対向車線からはみ出してきた。自動走行車は、プログラミングされたとおり、衝突を回避しXの生命を守るため、ハンドルを左に切った。その結

果、対向車との衝突は回避できたが、左側歩道にいた歩行者Oに激突し、Oを死亡させた。

まず、利用者Xは、この場合、全く運転に関与しない、いうなれば「乗客」のような立場である以上、Oの死亡について何ら罪責を負わない。もつとも、Xにはシステムを最新の状態にアップデートする義務が課される余地があり、その義務を懈怠すると過失犯の成立する可能性が生じる。⁽¹⁶⁾

他方、ここで主として問題となるのは、レベル4ないしレベル5の自動運転車を開発ないし製造した者の責任である。この場合、殺人罪ないし過失運転致死罪につき、開発者及び製造者に緊急避難の成立を肯定する見解⁽¹⁷⁾もある。緊急避難を肯定する際には、まず、開発時点と生命法益の衝突時点との間に時間的離隔がある点がネックとなりうるが、この論者は、危難の現在性について、開発行為以外に生命法益の衝突状況が具体化した段階での被害を最小化する方法が存在しないことから、開発行為時点における緊急状態を認めることは十分に可能とする⁽¹⁸⁾。

緊急避難の成否にとってより重要なのは、生命侵害を正当化しうるか否かであろう。この点、緊急避難の法的性質に関する日本の通説は、違法阻却一元説であり、広く法益同価値の場合にも正当化を認めるものである。この前提に立てば、緊急避難による生命侵害の正当化を説明することは可能である⁽¹⁹⁾。

また、緊急避難が成立する前提として、開発者ないし製造者には、被害を最小化するプログラムの策定が求められる。ここには多くの問題が存する。まず、上述した例で、自動運転車の利用者の生命か歩行者の生命かの二者択一において、どちらを優先させるプログラムを組むかが問われる。既に指摘されているとおり、自動運転車の売り上げの面からいえば、緊急事態において、利用者の生命を犠牲にして他者の生命を保全するプログラムが内蔵された自動運転車は、おそらく売れないであろう⁽²⁰⁾。この点は、自動運転車の普及率に直結する。逆に、他者の生命を犠牲にして利用者の生命を保全するプログラムが内蔵された自動運転車は、いつ何時、歩行者等に突進してくるかもしれないとすれば、社会一般に受け入れられ難いものとなろう。なお、保険的な算定基準を用いて被害の最小化、賠償額の最小化を試みるならば、生

命の数による衡量はもちろんのこと、生命の質まで問われかねない事態が生じることになる。⁽²¹⁾

AIを考える上では、ディープ・ラーニング（深層学習）の点も顧慮する必要がある。AIが自己学習によって進化していく余地があれば、トロロコ問題が生じた場合も、自動運転車ごとを選択する帰結が異なる可能性が考えられる。⁽²²⁾ その場合、二者択一状態において、AIの判断により、一方が犠牲にされたとしても、もはや開発者ないし製造者の当初のプログラミングとは異なる結果に至ることもあろう。

結論 生命法益の衝突と緊急避難

結局、上述の事例で、緊急避難を肯定する余地はあるのであろうか。確かに、緊急避難の法的性質に関する通説である違法阻却一元説に立てば、危難の第三者転嫁を緊急避難によって正当化することは可能である。緊急避難の成否を検討するに当たって焦点となるのは、やはり危難を転嫁される第三者の保護である。緊急避難が適法であれば、危難を転嫁される第三者は正当防衛権が奪われることになる。もともと、通説からも特に生命対生命の場合には、攻撃的緊急避難に対する防衛的緊急避難による対抗が可能であり、問題がないようにも思える。しかし、防衛的緊急避難が危難を転嫁される第三者の保護という点で正当防衛に比肩しうるものなのか否かが問われなければならないであろう。さらに、防衛的緊急避難は、この場合、適法行為に対する適法行為による反撃を意味するが、このような事態が果たして許容されるのかも問題となろう。やはり、第三者転嫁を本質とする緊急避難に広く正当化効を付与することの問題性がここでも顕在化しているといえるべきであろう。⁽²³⁾

(1) SAE基準については、さしあたり、公益社団法人自動車技術会「自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」(二〇

- (一八) https://www.jsae.or.jp/08std/data/DrivingAutomation/jaso_ip18004-18.pdf（二〇一九年九月七日閲覧）等参照。
- (二) ここでは、「ドライバーのように認知、予測、判断、操作に関する能力の全部を代替できる自動運転システム」が一定の条件下で「自動運行装置」として定められ、「装置を使用して自動車を用いる行為」も法律上の運転に含まれるとされる。
- (三) これにより、自動運行装置が使用される条件（走行環境条件）を国土交通大臣が付すこととなる。
- (四) 当該事務を行う法人として、独立行政法人自動車技術総合機構が予定されている。
- (五) これにより、分解整備が自動運行装置等の先進技術に関する整備等にまで拡大される（特定整備）。
- (六) 本稿は、二〇一九年五月三日に上海の華東政法大学で開催された、日中経済刑法研究会において、「AI自動運転と緊急避難」と題して行った報告の内容を基に、加筆修正したものである。
- (七) ドイツ刑法第三四条（正当化的緊急避難）「生命、身体、自由、名誉、財産またはその他の法益に対して現在する、他に回避しえない危険において、自己または他人の当該危険を回避するために行為する者は、対立する利益、とりわけ、当該法益及びそれが危殆化される程度を衡量して、保全法益が侵害法益を本質的に優越する場合、違法に行為するものではない。但し、このことは、行為が危険を回避するための相当な手段である場合に限り妥当する。」
- (八) ドイツ刑法第三五条（免責的緊急避難）「①生命、身体または自由に対して現在する、他に回避しえない危険において、自己、親族またはその他自己と密接な関係にある者の当該危険を回避するために違法な行為をする者は、責任なく行為するものである。諸状況により、とりわけ、行為者が自ら危険を惹起するかまたは特別な法的関係に立つが故に、行為者に危険を甘受することが期待できた場合は、この限りでない。但し、行為者が特別な法的関係を顧慮することなく、当該危険を甘受しなければならなかった場合、刑罰は、第四九条第一項によって軽減されうる。②行為者が当該行為を実行する際、第一項によれば免責されるような事情を誤信したときは、行為者は、当該錯誤が回避可能であった場合にのみ処罰される。その際、刑罰は、第四九条第一項によって軽減される。」
- (九) フランス刑法第一二二―七条（緊急避難）「自己、他人または財産を脅かす現在または急迫する危険に直面して、人身または財産の保護に必要な行為をする者は、用いられた手段と脅威の程度の間不均衡がある場合を除いて、刑事責任を負わない。」
- (一〇) フランス刑法第一二二―二条（強制）「自己が抵抗できない力または強制的支配下で行動した者は、刑事責任を負わない。」
- (一一) 日本の緊急避難論の概要については、井上宜裕『緊急行為論』（成文堂、二〇〇七年）等を参照。
- (一二) この点、ヒューマンエラーによる交通事故を減少させるといのが自動運転車導入の主たる目的であるとすれば、緊急時に、AIよりも能力が劣るはずの人間に判断を委ねること自体の問題性も指摘されうる（平野晋「ロボット法」と自動運転の「派生型トロッコ問題」―主要論点の整理と、AIネットワークシステム『研究開発八原則』NBL一〇八三号（二〇一六年）三二頁）。

- (13) 今井康介「自動運転による事故への法的対応―民事責任と刑事責任は変容すべきか?―」国立国会図書館調査及び立法考査局編『自動運転技術の動向と課題…科学技術に関する調査プロジェクト報告書』（調査資料二〇一七―四）（二〇一八年）一〇五頁注（46）も、「レベル3の自動運転の際にトロップコ問題が発生した場合には、プログラマーだけでなく運転者の刑事責任も問題となるが、通常の緊急避難に準じて考えれば足りる」とする。もつとも、オーバーライドのタイミング次第では、利用者の行為は、およそ不可抗力とせざるをえない状況も考えられよう。
- (14) 深町晋也「ロボット・AIと刑事責任」弥永真生Ⅱ宍戸常寿編『ロボット・AIと法』（有斐閣、二〇一八年）二二五頁等。
- (15) 限定領域内にあるレベル4の自動運転車の場合も同様の処理となる。
- (16) 松尾剛行「自動運転車・ロボットと法的責任」自由と正義六八巻九号（二〇一七年）六一頁等。
- (17) 遠藤聡太「自動運転車による生命侵害と緊急避難」刑事法ジャーナル五八号（二〇一八年）三三頁以下、深町・前掲注（14）二二六頁以下。
- (18) 遠藤・前掲注（17）三四―三五頁。なお、同論文三七頁は、「緊急避難の法理による不処罰は、それが緊急状態を規律対象とすることからも分かるように、本来的に暫定的な解決としての性格を有するものであり、自動運転車の開発・普及を一般的に促進するという観点からは、必ずしも十分な解決方法ではないように思われる。不処罰要件の明文化に伴う秩序悪化のおそれは類型的に低いのであるから、十分な議論を踏まえた特別立法による解決がより望ましいと思われる」とする。その他、AI自動運転におけるトロップコ問題を論じたものとして、佐久間修「AIによる自動運転と刑事責任」刑事法ジャーナル五七号（二〇一八年）一六頁等参照。
- (19) 富川雅満「アルミン・エングレーダー『自動運転自動車とジレンマ状況の克服』」千葉大学法学論集三三巻一・二号（二〇一七年）一八四頁は、緊急避難による不処罰もありうるとしつつ、「①自動運転自動車が事故の発生率を下げ点、さらには、②事故が発生した際にも損害を最小限にとどめることができる点には、自動運転自動車の高い社会的効用が認められる」として、許された危険による構成要件阻却を主張する。しかしながら、緊急避難によるにせよ、許された危険によるにせよ、犠牲とされる者の保護という点からすれば、疑問は残らざるをえないであろう。なお、深町・前掲注（14）二二七頁も、緊急避難によらない場合、許された危険等による不可罰の余地を認める。
- (20) 平野・前掲注（12）三四頁等。
- (21) ちなみに、深町・前掲注（14）二二六頁は、生命の比較衡量を許容する立場からは、「転轍手事例」のように、五人の生命を助けるために一人の生命を侵害する場合には、危険の現在性や補充性といった他の要件が肯定される限り、緊急避難の成立が認められる」とする。

(22) この点、平野・前掲注(12)三三―三四頁は、安全性の高い相手が「標的」にされるといった問題や富裕者優遇の問題を指摘する。前者では、ヘルメット着用バイクへの衝突か、非着用バイクへの衝突かの二者択一の場合、功利/結果主義的にはヘルメット着用者が「標的」とされうることになり、ヘルメット着用を怠る望ましくない行為者が優遇される事態が生じるとされる。後者では、高額の車への衝突か低額の車への衝突かの二者択一では、低額の車が「標的」とされうることから、結果として富裕者が優遇されるに至るとされる。

(23) 今井・前掲注(13)一〇八頁注(61)、松尾・前掲注(16)六一頁等。

(24) なお、自動運転車の実用化に向けては、レベルの異なる自動運転車と手動運転者の混在等、解決すべき問題も多い。今後の議論の深化に期待したい。その他、自動運転をめぐる法的問題に関して、稲垣敏之「運転支援と自動運転…権限と責任をめぐる一考察」自動車技術六八巻三号(二〇一四年)四一―四四頁、同「自動運転は何をもたらし、何を求めるのか?」安全工学五四巻三号(二〇一五年)一五八―一六二頁、今井猛嘉「自動車の自動運転と刑事責任」交通法研究四六巻(二〇一八年)二二―二七頁、岡部雅人「自動運転車による事故と刑事責任…日本の刑法学の視点から」愛媛法学会雑誌四三巻三〇四号(二〇一七年)一一―二〇頁、金子敬行「自動運転の民事責任」L I B R A 一八巻一〇号(二〇一八年)二〇―二四頁、窪田充見「自動運転と販売店・メーカーの責任…衝突被害軽減ブレーキを素材とする現在の法律状態の分析と検討課題」ジュリスト一五〇一―一五〇二号(二〇一七年)三〇―三三頁、小塚莊一郎「自動車のソフトウェア化と民事責任」ジュリスト一五〇一―一五〇二号(二〇一七年)三八―四三頁、近内京太「自動運転自動車による交通事故の法的責任…米国における議論を踏まえた日本法の枠組みとその評価(上)・(下)」国際商事法務四四巻一〇号(二〇一六年)一四四―一四九頁、同四四巻一〇号(二〇一六年)一六〇―一六九頁、佐久間修「AIと刑法」序説…自動運転車は「犯罪者」となるか?」名古屋学院大学論集社会科学篇五五巻一〇号(二〇一八年)一〇七―一七頁、佐藤智晶「人工知能と法…自動運転技術の利用と法的課題、特に製造物責任に着目して」青山法学論集五七巻三〇号(二〇一五年)二七―四二頁、白石和泰「自動運転の現状と法的責任」会社法務A2Z 一一九号(二〇一七年)一六一―一九頁、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」情報ネットワーク・ローレビュー一四号(二〇一六年)一〇―一一頁、中川由賀「自動運転導入後の交通事故の法的責任の変容…刑事責任と民事責任のあり方の違い」中京ロイヤル二五号(二〇一六年)四一―五二頁、同「自動運転に関するドライバー及びメーカーの刑事責任…自動運転の導入に伴って生じる問題点と今後のあるべき方向性」中京ロイヤル二七号(二〇一七年)一五―二九頁、同「自動運転導入に伴う刑事責任の変容…中京大学第一回研究交流会報告」中京ロイヤル二八号(二〇一八年)六五―七六頁、同「招待講演 自動運転に関する刑事責任…問題点と今後のあるべき方向性(要旨)」自動車セミナー五七巻四号(二〇一八年)二二―二七頁、中山幸二「自動運転の法的課題と法的責任」日立総研一巻二号(二〇一六年)二八―三三頁、同「自動運転の進展と交通事故の賠償責任」共済と保険五八

卷七号(二〇一六年)四一―一頁、同「自動運転の事故責任と模擬裁判の試み」同六〇卷二二号(二〇一八年)四一九頁、同「自動運転をめぐる法整備の最新動向…行政の動き、責任問題、模擬裁判(一)・(二)」車載テクノロジー六卷一号(二〇一八年)八五―八九頁、同六卷二号(二〇一八年)六八―七三頁、松尾剛行「自動運転車と刑事責任に関する考察…ロボット法を見据えて」Law and practice 一一号(二〇一七年)七三―一四頁、三木優、江藤滉紀、小杉莉香、木川裕「AIによる事故とその法的責任と課題」国際ICT利用研究会全国大会講演論文集(二〇一八年)一六一―一六四頁、村井紀之「自動運転AIは交通事故被害者の夢を見るか?」警察公論七二卷六号(二〇一七年)四一―八頁等参照。

【追記】

二〇一九年九月二〇日、政府は、レベル3の自動運転につき、「作動状態記録装置不備」、「自動運行装置使用条件違反」等の反則金等を定める「改正道路交通法施行令案」を閣議決定した。