

フィリップ・ヴェーバー
「自律走行におけるジレンマ状況」
*Philip Weber, Dilemmasituationen
beim autonomen Fahren*

今井康介

- I. はじめに
- II. 紹介
 - 1. 導入
 - 2. 自律走行を背景とするジレンマ状況の意義
 - 3. 検討すべきジレンマ状況
 - 4. 通常の運転の場合
 - 5. 自動運転の場合
 - 6. 歩行者を優先するように国家が規制？
 - 7. まとめ
- III. コメント
 - 1. 本論文の意義
 - 2. 若干の検討

I. はじめに

本稿が紹介するのは、2016年にドイツで発表された論文、フィリップ・ヴェーバー「自律走行におけるジレンマ状況」である⁽¹⁾。本論文は自動運転の最中、誰かに損害が発生せざるを得ない状況、いわゆる「ジレンマ状況」が発生した場合、どのような行動が選択されるべきか、そしてそのような行動がとられた結果生じた損害についての刑事責任を検討したものである。

(1) *Philip Weber, Dilemmasituationen beim autonomen Fahren, NZV 2016, S. 249 ff.*

本研究会は、これまでドイツにおけるロボット刑法に関する様々な文献を紹介し、将来、ロボットに刑法は適用可能か等の問題を検討してきた。これまでの検討課題は、本稿の検討課題と比較すると比較的先の将来に生じるにすぎない問題であった。しかし今回の研究会の題材である自動運転は、実現及び普及が見えてきた事により⁽²⁾、今現在、顕在化しつつある問題である。自動運転には、早急に解決すべき法的課題が多数存在することが指摘されている⁽³⁾。

自動運転が実現するシナリオとしては、次のような段階的な実現、発展が想定されている⁽⁴⁾。第一段階として自動ブレーキのような部分的な自動化が行われ、第二段階はステアリング操作の自動化など複数の機能を組み合わせて限定した条件下での自動運転が実現し、第三段階は安全の最終的な確認や緊急時のみ人間が対応するようになり、第四段階に至ると安全の最終的な確認や緊急時も含めて機械が完全に行うようになる。2017年現在、すでに第一段階を実現した車が発売されており、第二段階の車が実用化に移ろうという段階である。さらにグーグル社は、完全自動運転を視野に入れた試作車をすでに公道テストしており⁽⁵⁾、将来的には——早ければ2030年頃——完全自動運転による無人タクシーが出現するともいわれている⁽⁶⁾。

-
- (2) 自動車の歴史はドイツの技術者カール・ベンツが1883年に、乗用車の製造販売会社を設立したことにより幕開けする。自動運転の構想自体は1930年代にはすでに存在したものの、技術の壁やオイルショックなど様々な要因に阻まれてきた。泉田良輔『Google vs トヨタ』(KADOKAWA、2014年)36頁以下、桃田健史『自動運転でGO!』(マイナビ出版、2017年)54頁以下等参照。
 - (3) 新保史生「自動走行システムによる自動運転に係る制度的課題をめぐる検討状況」高速道路と自動車59巻6号(2017年)5頁以下、池田裕輔「自動運転技術等の現状」ジュリスト1501号(2017年)16頁以下、藤原静雄「自動運転をめぐる議論の現在と法的論点の概観—2017年5月」法律のひろば70巻5号(2017年)50頁以下等参照。
 - (4) 逢坂哲彌(監修)鶴原吉郎=仲森智博(著)『自動運転』(日経BP社、2014年)173頁以下。
 - (5) 中西孝樹『自動車業界のいまと未来がわかる本』(洋泉社、2015年)225頁。

日本では自動運転技術の進化と対応するように、すでに民法学の立場あるいは倫理学の立場が、自動運転におけるジレンマ状況について検討を行っている⁽⁷⁾。しかし刑法学の立場からジレンマ状況の問題(とくに緊急避難)を論じたものはいまだ存在しない。そのため、例えば自動運転のプログラムを作る者は、ジレンマ状況においてどちらの損害を選択するプログラムを組むべきなのか(組めば免責されるのか)必ずしも明らかではない。それゆえ今後のプログラムを組む前段階としても、自動運転の場合のジレンマ問題が検討される必要が高いというべきである⁽⁸⁾。

II. 紹介

1. 導入

そう遠くない未来、ドイツの路上を、特定の交通状況においては運転手なしに操縦が行われる乗り物が走行するであろう⁽⁹⁾。この乗り物は、運転手に操縦の課題を伝える十分な時間がない時、乗り物自らが重要な決断を下すように設計される。道路状況に予期せぬ問題が発生した場合には、乗り物が自分で決断しなければならない。もっとも、乗り物が自分で判断するからといって、およそ乗り物の自律的判断に任せておけば

(6) 保坂昭夫『自動運転 システム構成と要素技術』(森北出版株式会社、2015年)170頁。これに対し石川憲二『20年後、私たちはどんな自動車に乗っているのか?』(株式会社インプレスR&D、2017年)173頁は、自動運転の実現を2050年頃と予想する。

(7) 例えば平野晋「『ロボット法』と自動運転の『派生型トロッコ問題』」NBL 1083号(2016年)29頁以下、久保木水生=神崎宣次=佐々木沢『ロボットからの倫理学入門』(名古屋大学出版会、2017年)37頁以下、佐藤R&D=佐藤国仁「自動運転技術の課題と展望」機械設計869号(2017年)29頁等。

(8) ドイツにおいても自動運転の法的検討は、民事ないし行政的な検討が先行しているようである。ドイツの議論状況については、*Volker M. Jänich/Paul T. Schrader/Vivian Reck*, *Rechtsprobleme des autonomen Fahrens*, NZV 2015, S. 313 ff.; *Jan-Philipp Günther*, *Roboter und rechtliche Verantwortung*, 2016, S. 45 ff.; 金岡京子「自動運転と民事責任をめぐるドイツの状況」ジュリスト1501号(2017年)44頁以下参照。

足りるというわけではない。例えば、必然的に2つの害のどちらかが選択されなければならないジレンマ状況が生じ、事故が生じた場合に、ジレンマ状況にあった運転手が処罰されるのか問題となるし、さらには立法者が自律的な乗り物から運転手の責任へと、(プログラミングに)干渉することが可能か問題となるからである。

2. 自律走行を背景とするジレンマ状況の意義

刑法では、カルネアデスの板事例という問題が議論されている。これは紀元前2世紀のギリシャの哲学者カルネアデスに起源を有する次のような事例である。2人の船乗りが海難事故の後、海で漂流した。木の板が漂っていたが、船乗りの一方しか支えることの出来ない板であった。船乗りの片方が板を勝ち取ったため、他方の船乗りがおぼれ死んだという事例である。カルネアデスの板事例は、ある人が他人の生命を犠牲にして自らの命が救助される事例であり、ヴェーバーによれば、ジレンマ状況と同様のシチュエーションである。もっとも、このようなシチュエーションはまれにしか起こらないため、実務的な意義は限定的である。

しかし自律的な乗り物が普及すると、ジレンマ状況の重要性は大幅に増加する。なぜなら乗り物のプログラミングの際に、ジレンマ状況に決断を下さなければならないからである。ある程度運転の自動化が進むと、各乗り物のプログラミングの際に、あらかじめジレンマ状況についての決断を迫られる。それゆえこの決断が適切か、基礎付けられるのかという点が、意義を有することになる。

-
- (9) 本論文が事例として想定しているのは、緊急時であっても人間は何も出来ない完全な自動運転の車ではなく、車内に運転手があり、かつ運転手が運転の制御を行うことが可能な(部分的な)自動運転である。それゆえ完全な自動運転の車が実現する以前に生じる問題が、本稿の主な検討対象である。なぜなら完全な自動運転が実現した場合には、事故が発生しても運転者の刑事責任の問題は問題とし難いからである。さらに大野敬「『自動運転』に関する警察の検討の状況及び今後に向けた取組について」警察学論集69巻11号(2016年)139頁以下も参照。

3. 検討すべきジレンマ状況

ヴェーバーは、以下のような事例においてはジレンマ状況が発生しているので、カルネアデスの板事例と同じ問題が存在すると説明する。なおその際、基本的に自律的に走行する乗り物が、ドイツの路上を走行することが法的に許されているものとし、システムが乗り物のあらゆる操縦を行っており、乗り物もその状況を適切に把握していると仮定する。

自律的に操縦される乗り物が、カーブにさしかかった。カーブの中の走行車線上には、既に発生した事故の結果として負傷した歩行者が横たわっていた。もはやブレーキが間に合わないので、単純に、道路交通に従って操縦し、人間の確実な死(負傷した歩行者の死)を甘受すべきなのか、それとも直進して、道の端(例えば岩)という所与の状況を理由として、自動車の運転手に死を引き起こすよう操縦するべきなのであろうか。仮にリアクションをとったとしても事故は発生してしまうほど状況は差し迫っているため、操縦者に操縦を委ねる時間はないものとする。

今日、自律的な乗り物のプログラミングは、次のようにして行われている。さまざまな望まれない帰結(歩行者をはねる、自動車が岩により転倒する)の回避は、異なる優先度に分けられ、乗り物は、優先度を反映する方法を選択する。(例えば歩行者との衝突や赤信号の無視)という事件には、そのたびに一定の減点が行われ、可能な限り減点の少ない選択肢を探す。実際にこのようなコードが、グーグルカーに使用されている。乗り物が、両方の損害の発生(歩行者の死と運転手の死)を同じく蓋然的であると判断した事例において、システムが決断を下すことが出来るのは、この帰結の一方の回避が優先されるべき場合のみである。それゆえこのような状況においては、カルネアデスの板事例と同じようなジレンマ状況が存在する。

4. 通常の運転の場合

ヴェーバーは、上のようなジレンマ状況においてどのような帰結が生じるかという検討を行うために、(自動運転ではない)通常の事例との比較から検討を始める。自分で自動車を運転しており、岩に衝突するのではなく歩行者をはねる、との決断をした運転手がいた場合、彼の罪責が

どのようなものになるのであろうか。

ヴェーバーの理解によれば、刑法212条1項(故殺)による可罰性が問題となる⁽¹⁰⁾。なぜなら運転手は道にそって操縦しており、単なる不作為が存在するのではなく、積極的な作為が存在するからである。加えて、運転手に彼の態度の帰結は意識されており、彼は歩行者の死を認容的に甘受し、それゆえ故意的に行為しているからである。

これを前提として、各種正当化事由について検討を加える。まず、刑法32条1項(正当防衛)による正当化は認められない⁽¹¹⁾。なぜなら歩行者によって違法な侵害が行われたわけではないからである。次に、刑法34条における正当化的緊急避難が認められるか問題となる。正当化的緊急避難が成立し、違法性が阻却されるためには、刑法34条によって保護される法益の一つに対する、他の方法では回避し得ない危険が存在すること、そして保護される法益に対する利益が、侵害される利益を著しく超えること(wesentlich überwiegt)が必要である⁽¹²⁾。確かに岩と接触することによる転倒の危険は、道路を道なりに進み、歩行者の死を引き起こすこと以外には回避し得ない。しかし自動車運転手自らの命を保護する利益が、歩行者の生命の保持という利益に優越するわけではない。

最後に問題となるのが、刑法35条の免責的緊急避難である⁽¹³⁾。自動車の運転手には生命に対する危険があり、運転手が被害者に突っ込む事で

(10) ドイツ刑法は、謀殺(211条)と故殺(212条)を区別して規定する。故殺罪を罰するドイツ刑法212条1項は、「人を殺害したが謀殺者でないものは、故殺者として、5年以下の自由刑に処する。」と規定する。法務大臣官房司法法制部編『ドイツ刑法典』(法曹会、2007年)137頁。

(11) ドイツ刑法32条1項は、「正当防衛によって必要とされる行為を行った者は、違法に行為をしたものではない。」と規定する(前掲・注(10)27頁参照)。

(12) ドイツ刑法34条は、「生命、身体、自由、名誉、財産又はその他の法益に対する、他の方法では回避することの出来ない現在の危険の中で、自己又は他の者から危険を回避するため行為を行った者は、反対利益、特に当該法益とそれを脅かす危険の程度とを考量し、保全法的が侵害利益を著しく超えるときは、違法に行為したものではない。ただし、このことは、行為が危険を回避するのに適切な手段である場合に限り、妥当する。」と規定する(前掲・注(10)27頁参照)。

しか回避し得ない状況にある。比例原則を考慮しても、行為者が確実に死に至る場合には、致命的な緊急避難行為が必要である。しかもこの場合、行為は最も緩やかな手段(mildeste)である。

刑法35条1項2文は、自ら危難を引き起こした場合に、免責的緊急避難の成立を制限している。今回の事例では、自動車の運転手が自動車を使用することによって、自ら危難を引き起こしているのではないか問題となる。危険が引き起こされたと認められるには、危険の惹起を非難しうるのである。今回の事例では免責的緊急避難は制限されないことになる。交通ルールを考慮している運転手は、自動車の使用を非難可能な自己危殆化とすることはできない。交通の危険は社会によって受け入れられているので、道路交通に参加する者にその危険に対する刑法的な責任が押しつけられるべきではない。

結論として、通常の道路交通におけるジレンマ状況においては、35条による免責的緊急避難が問題となり、免責が肯定される。

5. 自動運転の場合

自律的に走行する自動車が、運転手に操縦を委ねる時間が存在しない場合、どのような評価が下されるのであろうか。運転手が死亡する可能性と路上の負傷者を死亡させる可能性の、両方の可能性が現実性に境を接する蓋然性を持って人間の死を引き起こすことを前提とすると、自動車のコースの選択は、プログラミングの際に運転手の生命と負傷者の生命をどの程度優先させるかに依拠する⁽¹⁴⁾。そして運転手の観点からは、

(13) ドイツ刑法35条1項は、「生命、身体又は自由に対する、他の方法では回避することの出来ない現在の危難の中で、自己、親族又は自己と密接な関係にあるその他の者から危難を回避させるため、違法な行為を行った者は、責任なく行為したものである。事情により、殊に、行為者が危難を自ら惹起したことを理由にして、又は、行為者が特別な法的関係にあったことを理由にして、危難を甘受することがその者に期待し得た場合は、この限りでない。ただし、特別の法的関係の考慮によってではなく、行為者が危難を甘受すべきであったときは、刑は、第49条第1項により、減輕することができる。」と規定する(前掲・注(10)27頁参照)。

おそらく、自らの生命が保護されることを望むことが許される。そうすると検討されるべきは、このようなプログラミングが運転手にどのような刑事責任を生じさせるかである。運転手が、乗り物を事故の時点まで自身で操縦していなかったとすると、彼はこの瞬間において、さらなる選択肢に関して決断を下しておらず、刑法的に彼の行為は問題とはならない。

(1) 運転手が選択肢を選べる場合

もっとも、運転開始以前に下された判断についての刑事責任が問題となる。自動車製造者が、どのような優先度を設定しているかについて、自動車の購入者に一定の範囲で委譲すると考えることは出来ないだろうか。販売が行われる際に、購入者はジレンマ状況において歩行者と運転手の生命のどちらかが優先されるべきであるかを知るはずである。購入者が、ジレンマ状況においては歩行者を犠牲にすることを決断している場合には、この決断と購入した自動車の使用から、どの範囲まで刑法的な責任が及ぶか問題となる。

購入者の決断及びその後の使用は、最終的に歩行者の死へと至る因果鎖を設定しており、歩行者の死は、自動車の運転手に客観的に帰責可能である。運転手は、自動車の使用により他の社会生活参加者に対する法的に重要な危険を創出し、それが現実化しているからである。また歩行者の死を消極的に認容しているので、故意も肯定される。これに対し、ジレンマ状況の発生が蓋然的なものではなかった、あるいは自動車運転手はこのような状況が発生しないことを信託していたという点は、反論とはならない。決断は、ジレンマ状況が生じるその瞬間にはじめて効力を生じるからである。もし因果経過の予見可能性が否定されるとすると、決断の時点の繰り上げによってのみ可罰性が排除されるとの帰結が導かれる。しかし、自分で通常車を運転する場合と区別する理由は明らかでない。自分で運転する事例と同様の理由から、運転手の態度は違法性も肯定でき、免責的緊急避難が問題となるに過ぎない。

(14) この問題については、さらにプログラミングへ国家が介入する事の是非について検討が行われる。

a) 保護されている法益の一方に対する危険

免責的緊急避難が成立するには、保護されている法益の一方に危険が及んでいなければならない。自動走行の場合も運転手の生命に対する危険は、ジレンマ状況に陥るその瞬間に存在する。この状況に陥るリスクがあらゆる運転手に対して同じように高いからといって、事故直前の時点における危険の存在が排除されるわけではない。自動車の納品時点や、運転開始の時点においてもなお危険が問題とされうる。後の危険状況の存在が、どの範囲で、既に行われた危険の防除を免責しうるかは危険の現在性の問題である。

b) 現在性

35条により免責されるためのさらなる要件は、現在の危険である。免責的緊急避難の場合においても、正当化的緊急避難の場合と同様に、免責される行為と危険の実現の間に時間的な密接性が存在する必要はない。もちろん行為が実行されるその時点において、後の損害発生を阻止するために必要なものでなければならない。必要性が充たされるということが、自動車を購入する時点や自動車を使用開始する時点においてもこのような交通状況それ自体が生じるかどうかを見通すことが出来るかを意味するわけでもない。むしろ通常、運転手がこの種の交通状況と対面しているということが出発点となる。相応する認識を持って自動車を利用することは、ジレンマ状況が実際に生じる時点まで、それ自体厳密には第三者の法益侵害ではない。第三者の法益は、運転手の観点から自らの生命の保持のために必要である場合にはじめて侵害される。このことは第三者からしても決定的な時点となるので、危険の現在性に関し35条1項1文の必要条件である必要性が充たされることが出発点とされるべきである。

この帰結は、銃の自動発射装置事例との比較でも明らかとなる。自動発射装置の場合、32条(正当防衛)における侵害の現在性の要件は、侵害者の負傷の正当化を妨げるものではない。たしかに設備の設置行為は人間の犯罪と結びつけられるが、単なる防衛措置の準備を意味するにすぎない。他方この準備は、現在の危険が生じる瞬間にはじめて効力を有する。この帰結は、免責的緊急避難の要件である現在の危険の問題にもな

おいっそう転用できる。なぜなら、正当防衛の現在性の要件は、正当化の緊急避難の場合の現在性要件より狭く解釈されているからである。

c) 危険回避意思

免責の緊急避難に必要な危険回避意思は、通常存在する。なぜなら運転手は、自らの命を保護することを目標としており、路上の負傷者の侵害を意図しているわけではないからである。

d) 最も緩やかな手段

路上の負傷者をはねることは、運転手の生命を救うために選択しうる手段の中で最も軽いものでなければならない。

e) 危険甘受の期待可能性

自動運転車の運転手は、ジレンマ状況における交通参加者を、彼が乗り物を自分で運転する場合より大きな危険にさらしているわけではない。究極的には運転手は自身が操縦する自動車の場合であっても、彼の生命を犠牲にして他の交通参加者を救助する可能性を有している。運転手は乗り物の使用によって危険に対して因果的な寄与を果たしていることだけを理由として、自動運転の場合の運転手も自らの死を甘受が期待されなければならないわけではない。

f) 冷静な考慮による免責の緊急避難の不成立?

最後に、運転手に免責の緊急避難の援用が禁じられるべきか問題となる。なぜなら運転手は他人を犠牲にして彼自身の命を救助するという決断を、生命に関わるような例外的な状況において下しているわけではないからである。免責の緊急避難の根拠を責任減少にも見いだす支配的見解を前提とすると、このような帰結にも至りうる。すなわち通説は免責の緊急避難の根拠を、一方で法益が侵害されるだけでなく救助された点、他方で行為者の責任が特別の緊急状況により制限されている点にあると解するからである。そして、外部的な強制なく完全な決断が行われる場合には、緊急状況ではない以上、免責の緊急避難が否定されるべきであるかのようにも思われるからである。

しかしヴェーバーはこのような帰結を否定する。免責の緊急避難について定める35条は、文言上、狼狽した行為者のみに制限しているわけではない以上、熟慮して行為した人間も含まれると理解する。ジレンマ状

況が発生する以前に自らの生命を救助するために決断が下された場合には、免責的緊急避難が成立する。

(2) 運転手に選択肢を選ぶ余地がない場合

自動車の製造者が実際上の理由から、ジレンマ状況の優先度を客に変更させない可能性がある。このことは、運転手の態度が事故に対し因果的であることを変更するものではない。さらに客が説明を受けていた場合には、故意的に行為している。

6. 歩行者を優先するよう国家が規制？

おそらく車を運転する大多数は、選択肢を有する場合、自らの命を他の交通者の生命の保持に優先させる。そうすると問題となるのは、立法によって、優先度を変更させることである。例えば立法者が自動車業界に干渉し、歩行者の生命を運転手の生命に優先する高次の価値を持つソフトウェアに記述させ、あるいは偶然によって決定するよう要求することが考えられる。

しかしこの立法は、人間の尊厳と調和せず、基本法に反する。国家は市民に対し、違法な侵害から市民の法的な地位を保護することを要求し、市民は法の遵守が要求されるものの、規範に従った態度の代償が自らの生命であるような要求はされえない。国家は確かに相応する基準によって、ジレンマ状況における運転手の違法な行為を阻止する可能性を有する。これに対する代償は、ジレンマ状況における運転手はまだ生きられるのにもかかわらず自らの生命の喪失を課せられるということである。なぜなら歩行者を犠牲にして助かる選択肢が残っているからである。運転手がこれを強制された場合には、他の交通者に有利な自己被害者化が行われることになってしまうため、国家は市民にこのような犠牲を課すことはできない。

これに対し、市民はこのような乗り物を使用することを強制されず、むしろ自律的に走行しない乗り物を購入する選択肢を有しているという反論が考えられる。しかし国家は自律的な乗り物を利用する市民に自己犠牲義務を負わせる事が出来ない。それゆえこのような反論はなりたたない。連邦憲法裁判所の航空法違憲判決(BVG, NJW 2006, 751)は他の市民

の保護のために飛行機を撃墜することは基本法に反するとした。市民がこのようなリスクを回避し得たという言及は、連邦憲法裁判所の言及に際して、適切にも重要な役割を果たしていない。連邦憲法裁判所が強調したのは、飛行機の乗客が自らの死について承諾していることを出発としてはならないという点である。飛行機の乗客の状況は、自律的自動車の運転手に匹敵する。なぜなら、国家が何らかのルールによって他の人間に有利となるような自己犠牲を強制しているからである。唯一の違いは、犠牲が、実際にアルゴリズムによって行われるか、飛行機の契約によって行われるかである。このことは、当該市民に対し結果として違いをもたらさない。

同様に、歩行者にとって有利となる規範作成も許されない。国家は歩行者についても運転手についてもともに同じ程度に保護義務を有しているからである。他の市民に対する義務は、他の市民の殺害によって実現することは許されない。それゆえ、法律それ自体は、ここで記述したようなジレンマ状況において、運転手の生命が他の歩行者の生命に優先するかを決断することは許されない。

7. まとめ

ジレンマ状況における自律的に走行する乗り物の運転手に対する刑法的な帰結は、乗り物が運転手の生命の保護のために他の歩行者を巻きこむ場合には判明しない。国家的な規制は、基本法の予定する人間の尊厳の枠内において可能である。この人間の尊厳は、立法者が自動車のプログラミングに対して影響を増大する場合には、ジレンマ状況において他の歩行者の生命が運転手の犠牲として保護されることと矛盾する。さらに多くの問題が生じる。乗り物プログラマーは可罰的なのか？他の歩行者を死へと至らせるような誤ったシステムの機能によるものではないか？自律的な乗り物が、異なる帰結の蓋然性を1000%であるとは判断せず、例えば回避操作の事例において、運転手にわずかなりスクしか生じない場合は、どのような帰結が導かれるのか？自律走行のコンテキストにおけるジレンマ状況の意義は増大しているので、今後も検討が必要である。

Ⅲ. コメント

1. 本論文の意義

本論文は、自動走行中にジレンマ状況が生じた場合、刑法的な責任がどのようになるかを検討した文献である。ヴェーバーは、ドイツ刑法学の支配的見解を前提とした場合に、どのような帰結が導かれるかを明らかにした。この点に、我々は注目する必要がある⁽¹⁵⁾。以下では、我が国の議論への示唆という点から、両国の規定の違いやヴェーバーの見解について若干のコメントを行う。日独における緊急避難規定の相違や、要件の内容については、本稿に掲載予定の富川雅満、永井紹裕による紹介・コメントを参照していただきたい。

2. 若干の検討

(1) 技術的問題

まず問題となるのは、自動運転によって、本当にジレンマ状況が発生するのだからである。自動走行では人間の反射速度では間に合わない場合にも対処することも、さらには人間の五感では察知できない危険を認識す

(15) 自動運転と刑事責任については、今井猛嘉「自動化運転を巡る法的諸問題」交通安全学会誌40巻2号(2015年)56頁以下、池田良彦「自動運転走行システムと刑事法の関係」自動車技術69巻12号(2015年)33頁以下、中山幸二「自動運転をめぐる法的課題」自動車技術69巻12号(2015年)41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」Chukyo Lawyer 25号(2016年)48頁以下、高橋郁夫「自動運転の法的課題と今後の方向性」車載テクノロジー21号(2016年)75頁以下、岡部雅人「自動運転者による事故と刑事責任」愛媛法学会雑誌43巻3 = 4号(2017年)1頁以下、新保史生「法領域別にみたロボット法の検討課題(6)~(7)」時の法令2017号(2017年)2頁以下、2019号(2017年)2頁以下、同「ロボット法をめぐる法領域別課題の鳥瞰」情報法制研究1号(2017年)71頁以下、今井猛嘉「自動車の自動運転と刑事実体法」『西田典之先生献呈論文集』(有斐閣、2017年)519頁以下、川本哲朗「自動運転と刑事法」同志社法学391号(2017年)31頁以下が検討を行っている。しかし緊急避難の問題については、いずれの文献も検討を行っていない。

ることも可能であり、突然の事態への対応も人間のように狼狽することなく行われる。それゆえジレンマ状況それ自体が生じないのではないかという疑問が生じる⁽¹⁶⁾。

たしかに技術が進み自動化度が高まると、ジレンマ状況を回避するだけでなく、ジレンマ状況が生じそうな状況も避けるようプログラムが改善すると思われる。例えば、よく事故の発生する見通しの悪いカーブには、負傷者が倒れている可能性があるので、減速してカーブに進入するようプログラムが組まれるようになるであろう。このような段階に至れば、ジレンマ状況について議論する実務的な意義はほとんどなくなるであろう。しかし自動運転は、いきなり実現するのではなく徐々に進化・実現するものである⁽¹⁷⁾。部分的な自動運転の段階では、つまり今後数年から数十年にわたって、ジレンマ状況の問題を完全に解消することは難しいと思われる。自動運転の実現の為には法的な問題の検討、つまり今回の課題でいえばジレンマ状況における緊急避難について、早急な議論を要するというべきである⁽¹⁸⁾。

(2) 法律的問題

ヴェーバーの見解は、次のようにまとめられる。通常運転の場合にジレンマ状況が生じ、歩行者を死亡させた場合には、正当防衛や正当化的緊急避難は問題と出来ず、免責的緊急避難が問題となり、免責が行われる。自動運転に置き換えた場合の特殊性は、ジレンマ状況に陥った場合

(16) 西村直人『2020年、人工知能は車を運転するのか』(インプレス、2017年)278頁参照。

(17) 一部のメーカーは、部分的な自動運転ではなく、いきなり完全な自動運転を目指しているようである。しかし自動車メーカーの多くは、徐々に自動運転を実現する方向である。桃田健史『IoTで激変するクルマの未来』(洋泉社、2016年)14頁以下参照。

(18) 法的な責任は——刑事、民事を問わず——、自動運転の度合いが進むにつれて、運転手から運転手以外へと(例えばソフトウェア製造者へと)広がっていくことが指摘されている。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14号(2016年)112頁、浦川道太郎=佐藤昌之「自動運転にまつわる法的課題」交通法研究45号(2017年)88頁〔佐藤昌之〕参照。

の処理をプログラムが行うので、ジレンマ状況発生以前の刑事責任が問題となりやすい点にある。その際、運転手や購入者がそのようなプログラムをどのように設定するかについて決断出来る場合と、出来ない場合は区別されるべきである。プログラムの優先順位を決断できる場合に問題となる免責的緊急避難では、とくに「危難」「現在性」といった要件、緊急状態ではないので責任減少がないのではないかという点が問題となる。しかし危難の要件は否定されえず、現在性要件もより厳格な正当防衛の場合の現在性より緩やかに解される以上否定されえない。さらに冷静な考慮であるという点から問題となる。免責的緊急避難の本質である責任減少も、条文上の要件ではないので、決定的な問題ではない。プログラムの優先順位を決断できない場合であっても、結果帰属や故意が否定されるわけではなく、基本的には上の場合と同様に解されるべきである。問題となるのは、プログラマーがどのような優先度を設定するかであるが、これを法律によって立法的に解決することは出来ない。なぜなら、国家は市民に自らの命を犠牲にしろと要求することは出来ず、歩行者を優先することも運転手を優先することも許されないからである。

たしかにヴェーバーのいうように、部分的な自動運転においては、通常の間人がジレンマ状況に陥った場合と比較しつつ検討することが必要である。もっとも、(特に日本において)検討する場合には、三つの問題を指摘することが出来る。

第一に、ヴェーバーは自動運転の問題として、完全自動運転が実現する以前の、部分的な自動運転を前提としており、自分で運転する通常運転の場合との比較から帰結を導いている。問題となるのは、部分的な自動運転の先には完全な自動運転が控えているのにも関わらず、しかもヴェーバー自身が、運転者にプログラミングを調整する選択肢が与えられていない場合を論じているのにも関わらず、完全な自動運転の場合を視野に入れた議論が行われていないことである。なぜ議論を行わなかったのであろうか。それはおそらく次の点と関連する。

ヴェーバーはジレンマ状況とカルネアデスの板事例が同様の構造を有するとの理解から出発した。確かに二者択一的な状況に2つの法益が置かれているという点では、同様の構造が認められる。しかしカルネアデ

スの板事例はいわゆる生命危険共同体事例であり、刑法においても通常の緊急避難とは異なる正当化原理が妥当するとの理解も有力であることに着目しなければならない。ヴェーバーは結論として、カルネアデスの板事例も、通常の緊急避難事例と何ら変わりはないと考えているものと思われるが、ジレンマ状況におけるプログラマーの罪責を問題する場合には、カルネアデスの板事例とは事例が異なってしまう。なぜならプログラマーは、カルネアデスの板事例の行為者のように緊急状況に置かれていないからである。両者の構造に違いが生じてしまうからこそ、ヴェーバーは完全な自動運転を念頭に置くことが出来なかったのであろう。

第二に、ヴェーバーは自動運転の場合の運転手の罪責として自殺を問題としている。しかし日本では、ジレンマ状況が生じ歩行者を死亡させた場合、運転手については自動車運転過失運転致死罪(自動車運転死傷行為処罰法5条)の成否が、また自動運転のプログラマーであれば業務上過失致死罪(刑法211条)が問題となりやすいと思われる⁽¹⁹⁾。日本には謀殺罪がなく、仮に殺人罪が問題となるとしても、ジレンマ状況が発生するような万が一の事態には歩行者を死亡させることがあるという程度の認識では、殺人罪の故意が必ずしも認定できるとは限られないからである。

第三に、プログラマーは可罰的かという問題は、どのようにプログラミングを組むべきかという問題であり、国家による干渉が許されないとして結論をペンディングにすることは許されないというべきである⁽²⁰⁾。国家による干渉が許されないとすると、それは積極的に禁止して違法評価を下さないと言う意味で法的に自由な領域の理論を認め、プログラム

(19) 戸嶋浩二「自動走行車(自動運転)の実現に向けた法制度の現状と課題(下)」NBL1074号(2016年)54頁以下参照。

(20) 鉄道における自動運転については、安全性・信頼性に関しある程度第三者の評価が行われるのに対し、自動車の場合には、メーカーが主導して開発し、搭載し、先に機能を実現している。自動運転の安全性、信頼性は、主にメーカーに委ねられ、これらの機能も、ドライバーが最終的に責任を負う形となっているのが現状で、これが鉄道の自動運転と異なる点である、という指摘が行われている。水間毅「鉄道における自動運転の歴史と今後」計測と制御56巻2号(2017年)98頁参照。

上どちらを犠牲にすることも許されていると解すべきではないであろうか。これから技術が発展し、プログラマーもジレンマ状況についてプログラムを組む際には、プログラマーをどのように組むべきか問題となるであろう⁽²¹⁾。刑法が、事前にはプログラマーに何ら示唆を与えないのにも関わらず、実際にそのプログラムがジレンマ状況にて発動し、結果が生じた場合には処罰を行うというのは、奇妙であり、自動運転の実現を阻害しかねないからである⁽²²⁾。

以上のようにヴェーバーの見解には若干の疑問があるものの、自動運転によりジレンマ状況が生じた場合の刑法的な処理方法については、司法実務だけでなく、運転者、プログラマー等の自動運転技術者らにとって大いに参考になる議論と思われる。

〈追記〉

本稿を脱稿後、自動車運転に関し、注目すべき報道が行われた。

アクセルやブレーキ、車線保持などの運転を支援するクルーズコントロール機能を搭載した車を試乗する際、販売店社員男性が、試乗を行う運転手男性(客)に対し「本来はここでブレーキですが、踏むのを我慢してください」と指示した。運転手はその指示に従ったものの、ブレーキは作動せず、信号待ちの乗用車に衝突した。その結果、乗用車の中にいた30代の夫婦が全治2週間のけがを負った(千葉日報2017年4月15日第1面)。

(21) どのような帰結を採用するのか、具体的には車内の人を犠牲にするプログラミングを組むのか、それとも路上の人を犠牲にするプログラミングを組むのかは、開発者、メーカーごとに異なる帰結を採用すること、あるいは搭乗者がプログラミングに改変を加えることが認められるべきではないであろうか。

(22) 小木津武樹『「自動運転」革命』(日本評論社、2017年)144頁以下は、自動運転の実現には、技術的な問題だけでなく現行法に問題が存在することを指摘する。さらに長田利彦「自動運転の現状と課題」工業教育資料371号(2017年)7頁以下、白石和泰「自動運転の法的責任」会社法務A2Z119号(2017年)18頁等参照。

その後千葉地検は、自動車販売店の店長、販売店社員男性、試乗した客の運転手らについて、不起訴処分とした。公道上で運転支援機能を搭載した試乗車の事故は、全国初であるという(千葉日報2017年7月1日第19面)。

本報道は、日本で最初の自動運転関連の刑事事件であると思われる。不起訴処分となったため、刑法的な問題は訴訟において明らかとされなかったものの、自動運転に関する法的な問題は、非常に差し迫った問題であることが実感される。