

・前提となる理解

ODD 内の自動運転 = (L4、L5)

ODD 外の非自動運転 = (L2、L1)

L3 には、L4 以上 (TO 以前の ODD 内走行) と、L2 以下 (TO 以後の走行。自然人である D が操作) が含まれている (TO=take over)

$L3 = L4 + L2$, より正確に言うと, $L3 = L4$ (before TO) + $L2$ (after TO)

L3 でも L4 でも、ODD 内の自動運転から、ODD 外の非自動運転に移行する局面がある。

L3 では、乗員 (passenger.P) から運転者 (driver.D) になった者、

L4 では、自動運転車の走行を遠隔から監視していた者 (remote supervisor.RS)、更には、当該自動運転車の作成者 (maker.M) や販売者 (社) (seller.S)、自動運行装置のアルゴリズムの設計者 (algorithm writer,AW)、レベル 4 での移動サービスを提供する者 (service provider,SP) 等の

刑事責任、具体的には、

(彼らが D であると認定されれば) 過失運転致死傷罪にいう過失、

(彼らが D であると認定されなければ) 業務上過失致死傷罪にいう過失、

の有無が問題となる。

自動運転車による事故 (人の死傷という結果) につき、これらの者の過失が認定できるか。

> 過失 = 結果発生 の蓋然性に係る認識可能性 (因みに、故意 = 結果発生 の蓋然性の認識)

> 自然人の操作ミス等があれば、過失を認定可能。

しかし、自然人の判断 (とこれに基づく操作) が及ばない事情により、結果が生じていた場合には、当該自然人と結果との間には、因果関係も過失も認定できない。

> そもそも、人の死傷という結果も、違法性が阻却されると判断される余地が大いにある (これがディレンマ状況に関する課題)

> 以上の事態は、レベル 4 で ODD 内を走行中の車両との関係でも、想定可能。

> こうした事態を想定した上で、誰の刑事責任が問題となりうるのか、その刑事責任を減免するために、ガイドラインが如何なる機能を果たしうるかを検討すべき。

・短期的論点：倫理ガイドラインではなく技術ガイドラインの精査

ガイドラインの目的は「自動運転に無関係の人の生命を犠牲にして、自動運転に関係している者の生命を保護することは、可及的に回避すべきである。」ということに要約できる。

>この目的に資するガイドラインを作成するには、いわゆる倫理ガイドラインは不適當であり、技術ガイドラインを充実させることが適當。

>倫理観は多様。一定の考えをソフトローとはいえ、他人に事実上強制するのは不當。

>ODD内の事故発生確率等、統計データの分析も活用して、想定される緊急事態に対する対処法を客観的に基礎付け、その実践を図ることが望まれる。

>自動運行装置(ADS)は、AV(automated vehicle.AV)がODD内で対処可能な動作の中の、いずれを、如何なる場合に選択すべきかを、データに基づき示すことが必要。

>刑事法的には、ガイドラインとは、AW、自動運転車の製造又は販売、特定自動運行実施者等に対して、どこまでの行為が刑罰法規に触れないという意味で許されるのかを示す目安でなければならない。但しドイツ法由来の「許された危険論」は結論の先取りで不適當。

>ガイドラインを遵守すれば、行為の違法性や責任の否定が保障される訳ではない。

>しかし、ガイドライン作成時の技術水準(state of the art)を踏まえ、自動運転の社会的実装に関与する者として、事故発生防止のための費用投入を行うこと、その投入の程度により、緊急避難の成立や過失の否定に繋がり得ることを示すのが、ガイドラインに期待される機能である。

>そのようなガイドラインを作成するには、厳密な刑法解釈が前提とされなければならない。

・長期的課題：AIの利用に伴う法的責任の所在と内容の精査

自動運転との関係では、ADSを構成するAIがself learning機能により、走行する度に道路ないし交通に係る情報を更新し、あるいは、AI作成時には予想されていなかった事故の態様とそれに対する対処法を学習し、連結して自動走行している車両(connected vehicles)相互でネットワークを通じてデータを交換・蓄積していくなどすれば、当初のAIに想定されていたものとは全く異なった情報処理結果が算出される可能性が高まる。

>その可能性が実害を惹起するものであったとしても、当該結果が発生する蓋然性を、AIの作成者(AW)が認識可能とは言えなかった場合には、当該作成者に過失(犯)を肯定することは困難。

>AIで作動する自動運転車(やロボット)との関係で、倫理的に望ましい行動を求めようとするならば、その前提として、AIの法人格性及び犯罪主体性の研究が深められる必要がある。しかし、この問題の検討は、国際的にも開始されたばかりであり、今後の研究の進展を待つ必要がある¹。

¹ Cf. *Takeyoshi Imai*, Japanese Report on Traditional Criminal Law Categories and

AI, *Lorenzo Picotti & Beatrice Panattoni* (Eds.), Traditional Criminal Law Categories and AI: Crisis or Palingenesis? (International Colloquium Section I, Siracusa, 15-16 September 2022) (RIDP Vol.94 issue 1, 2023) p.303-317.