

自動運転と法律

——自動運転に関する法規制の考え方——

立命館大学教授 松宮孝明

目 次

- 1. 問題の所在
- 2. AV実用化の決断ポイント
- 3. AIの刑事責任
- 4. 自動運転に関わる人の法的責任
- 5. 緊急プログラムの適切性
- 6. その他の問題

1. 問題の所在

- 災害と犯罪
- 自動運転を司るAI(人工知能)の刑事責任の可能性
- 自動運転に関わる様々な自然人の刑事責任
- 以下では、(2)法からみた自動運転車(AV)実用化の決断ポイント検討の視角を検討し、次に(3)AVに搭載されるAIの刑事責任が将来的に認められる条件を論じたうえで、(4)レベル3以下の「自動運転」の場合を含めて、自動運転に関わる人の民事・刑事の法的責任を検討
- さらに、(5)AIに搭載すべき緊急プログラムの適切性を論じ、(6)その他の課題として、「自動運転」が実現された場合の運転者資格の緩和ないし制限の撤廃や公共交通機関と自家用車との関係、事故調査制度と刑事責任との関係を論じる

2. AV実用化の決断ポイント

- (1) 社会が許容できる危険水準＝「許された危険」
 - * AVを実用化すれば以前より少ない死者数、たとえば年間2000人程度で済むという技術水準でAV実用化を決断すべきであろうか？
- (2) 「不幸な結果は誰に帰属されて処理されるか」という視点
 - AV実用化の決断ポイントを論じる際には、単に総数として死傷事故が減るか否かだけでなく、この「不幸な結果は誰に(または、どこに)帰属されて処理されるか」という視点が必要
 - たとえば、現在でも、「誰にも帰属されない事故」として、違和感なく処理されている水準

3. AIの刑事責任(その1)

- (1) 「刑事責任」の主体

- 責任能力、非難可能性、しかるべき刑罰

- (2) 刑法の存在意義

- AIないしAVの「刑事責任」やこれに基づく処罰を認めるためには、AIないしAVに因る「法益侵害」が「法益を侵害するな」という規範の妥当を動揺させ得るものであるのか否かが問われなければならない

- (3) 「非難可能性」の意味

- 法の期待する程度の遵法精神をプログラミングしてしまえば、後の学習によってこの遵法精神が退化する、または他の利益に劣後するという事態が生じない限り、AIは常に「法の期待する標準人」の態度を選択するのであり、そこに非難可能性の入る余地はないのではないか？

3. AIの刑事責任(その2)

- (4) 「刑事責任」と正当防衛権・基本的人権
 - AIに「正当防衛」(刑法36条)は認められるか? ←「ロボットは人間に危害を加えてはならない」?
 - AIに対する「罰金刑」を構想することができるためには、AIに財産の主体性(「財産権」)を認めなければ意味がない
- (5) 「刑罰」と「処分」
 - プログラムの削除や、さらには「再プログラミング」は「刑罰」たり得るか?
 - 「AIの処分」として論じられている反作用は、伝統的な意味での「刑罰」とは別次元の、もっと直截な「改善措置」である

3. 自動運転に関わる自然人の法的責任(その1)

- (1) 想定される責任主体
 - ①運転者、②自動車の所有者(運行供用者)、③自動車メーカーの関係者、④AV制御プログラムの開発者、⑤AV車へのデータ提供者、⑥国・地方公共団体
- (2) 「運転者」
- (3) 自動車の所有者(運行供用者)
- (4) 自動車メーカー
 - * 「三菱自工車輪脱落事件」(最決2012(平成24)・2・8刑集66巻4号200頁)

3. 自動運転に関わる自然人の法的責任(その2)

- (5) 制御プログラムの開発者
- (6) データ提供者
 - * 更新の遅れによる事故
- (7) 国・地方公共団体
 - * 「薬害エイズ厚生省ルート事件」(最決2008（平成20）・3・3刑集62巻4号567頁)

4. 緊急プログラムの適切性(その1)

- (1) 「トロッコ問題」

線路を走っていたトロッコの制御が不能になった。このままでは前方で作業中だった5人が猛スピードのトロッコに避ける間もなく轢き殺されてしまう。

① この時たまたまA氏は線路の転轍器のすぐ側にいた。A氏がトロッコの進路を切り替えれば5人は確実に助かる。しかしその別路線でもB氏が1人で作業しており、5人の代わりにB氏がトロッコに轢かれて確実に死ぬ。A氏は転轍器を操作してトロッコを別路線に引き込むべきか？もちろん、他に、5人の命を救う方法はない。

4. 緊急プログラムの適切性(その2)

- *「変形トロッコ問題」
- ② A氏は線路の上にある橋に立っており、A氏の横にC氏がいる。C氏はかなり体重があり、もし彼を線路上につき落として障害物にすればトロッコは確実に止まり、5人は助かる。だがそうするとC氏がトロッコに轢かれて死ぬのも確実である。C氏は状況に気づいておらず自らは何も行動しないが、A氏に対し警戒もしていないので突き落とすのに失敗するおそれは無い。C氏をつき落とすべきか？もちろん、他に、5人の命を救う方法はない。

4. 緊急プログラムの適切性(その3)

- (2) 「自己犠牲プログラム」
 - * AVを自損させるほうが歩行者を轢くより被害が小さい場合
- (3) 「危険共同体」と「犠牲になる義務」
 - * ドイツの「航空安全法」違憲判決(BVERFGE 115, 118)

5. その他の問題

- (1) 運転者資格——運転免許制度の未来

レベル3まででは、乗員は必要な場合「手動運転」を要請されるため、その運転資格を緩和すべきではない。この点で、緊急時にすぐに手動運転に切り替えられる状態であることを条件にスマホ等の使用を解禁すること(改正道交法第71条の4の2第2項3号)には、実際上の問題がある。

- (2) 公共交通機関か自家用車か？——交通渋滞の激化？

自由に動き回りたいという欲望→公共交通機関より自家用車

- (3) 事故調査制度と刑事責任

「運輸安全委員会」などによる事故調査制度では、刑事責任追及との分離が不完全