

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 ——

岡 部 雅 人

論 説

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 ——

岡 部 雅 人

目 次

- I はじめに
- II 交通事故としての刑法上の問題
- III 製品事故としての刑法上の問題
- IV おわりに

I は じ め に

今日の科学技術の発達は、いよいよ自動車の自動運転を可能なものとしつつある。『ナイトライダー』の「ナイト 2000」、『トランスフォーマー』の「バンブルビー」（もっとも、自動運転車は、トランスフォームまではしないが。）が、現実のものになろうとしているのである。

しかし、新たな技術は、新たな危険をももたらしうる。現に、2016年5月7日、アメリカの電気自動車メーカー、テスラ・モーターズのセダン「モデル S」

* 本稿は、2016年9月9日に、韓国のテジョン交通文化研究院において行われた、韓国法学会・韓国交通研究院交通技術研究所主催、韓国研究財団・テジョン交通文化研究院後援による、韓・日国際学術大会「自動運転車の実用化による法的諸問題」における個人報告「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——」の報告原稿を、加筆・修正したものである。

2015年モデルが、フロリダ州のハイウェイ上で、自動運転モードで走行中、トレーラーが目の前を横切るように左折した際、そこに突っ込むように衝突し、運転手が死亡する、という事故が発生している¹⁾。これは、自動走行中の自動車としては、初の死亡事故である。

テスラによると、トレーラーの車体が高かったことに加え、当日は晴天で、光が非常にまぶしい状態であったため、トレーラーの車体の白い色をセンサーが感知できず、ブレーキが作動しなかった可能性があるという。もっとも、テスラの自動運転モードは、実際には運転補助機能にすぎないものであり、テスラは、運転の責任は基本的に運転者側にあるとしている²⁾。

なお、自動走行システムは、日本では、米国運輸省 NHTSA (道路交通安全局) の定義を踏まえて、次のように定義されている³⁾。すなわち、①加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態であり、ドライバー責任とされるのが、「レベル1」である。②加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態であり、ドライバー責任 (監視義務があり、いつでも安全運転できる態勢でなければならない) とされるのが、「レベル2」であり、上述のテスラの自動運転モードも、この段階に属するものである。③加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態であり、自動走行モード中についてはシステム責任 (ただし、システム責任の内容や範囲については、今後検討が必要) とされるのが、「レベル3」である。④加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態であり、システム責任とされるのが、「レベル4」である。このうち、「レベル1」は「安全運転支援システム」、「レベル2」と「レベル3」は「準自動走行システム」、「レベル4」は「完全自動走行システム」とされている。

1) 2016年7月1日付朝日新聞デジタル

〈<http://www.asahi.com/articles/ASJ712R0HJ71UHBI00T.html>〉参照。

2) 2016年7月1日付日本経済新聞ウェブサイト

〈http://www.nikkei.com/article/DGXLASGN01H0T_R00C16A7000000/〉参照。

3) 自動走行システム等の定義については、「官民 ITS 構想・ロードマップ2016」

〈http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20160520/2016_roadmap.pdf〉参照。

自動走行システムは、以上のように分類されているが、現時点で実現している自動運転車は、「レベル2」の、ドライバー責任となる「準自動走行システム」を搭載したものである⁴⁾。しかし、「レベル4」の、システム責任となる「完全自動走行システム」を搭載した自動運転車が登場する日も、それほど遠い未来のことではないであろう。

そこで、本稿では、現時点で考えられる、自動運転車による事故をめぐる刑法上の問題について、「レベル4」の自動運転車までも視野に入れた上で、日本の刑法学の視点から問題提起を行うことによって、今後の議論に資することを目的としたい⁵⁾。

Ⅱ 交通事故としての刑法上の問題

1 問題の所在

現在の「レベル2」の自動運転車では、交通事故が発生した場合、前述のテスラのケースのように、当該自動車の運転者の責任が問題となる。

以下では、まず、日本における交通事故の処理について簡単に紹介したのち、自動運転車による交通事故に関する日本の刑法解釈論上の問題について、検討を行う。

4) 日本でも、2016年8月24日、日産自動車が、日本では初となる、「レベル2」の自動走行システムを搭載した、新型「セレナ」の発売を開始した（2016年8月24日付時事ドットコムニュース〈<http://www.jiji.com/jc/article?k=2016082400790&g=eco>〉参照）。

5) 自動運転車をめぐる法的問題について検討する日本の文献として、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57巻3号（2015）27頁以下、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（上）（下）」NBL1073号（2016）28頁以下、1074号（2016）49頁以下、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巻（2016）101頁以下、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）139頁以下など。

2 日本における適用規定の概観

日本では、従来、自動車による交通事故については、刑法典の中の犯罪である、「業務上過失致死傷罪」(211条)が適用されてきた。同罪は、「過失傷害罪」(209条)及び「過失致死罪」(210条)の加重類型である。

その加重根拠をめぐる学説としては、①業務者には通常人よりも高度な注意義務が課されているとする見解(義務加重説)⁶⁾、②業務者は注意能力が一般に高く過失の程度が重いからだとする見解(重大過失説)⁷⁾などがある。なお、判例は、「一定の業務に従事する者は、通常人に比し特別な注意義務あることは論を俟たない」として、義務加重説を採用している⁸⁾。

ここにいう「業務」とは、「本来人が社会生活上の地位に基き反覆継続して行う行為であって、かつその行為は他人の生命身体等に危害を加える虞あるもの」と定義されている⁹⁾。そのため、自動車の運転は、それが、バスやタクシーの運転手のような職業上の運転手によるものでなくても、「業務」にあたるとされ、同罪が適用されてきた。

しかし、悪質重大な交通事犯が増加するにつれて、同罪では、どれほど重大な責任を負うべき事故を起こしたとしても、最高5年の懲役であり、刑が軽すぎる、との批判がなされるようになった。そのような世論における厳罰化の要請に応える形で、酩酊運転¹⁰⁾、制御困難運転¹¹⁾、未熟運転¹²⁾、妨害運転¹³⁾、信号無視運

6) 団藤重光『刑法綱要各論〔第3版〕』(1990, 創文社)432頁, 大谷實『刑法講義各論〔新版第4版補訂版〕』(2015, 成文堂)50頁以下, 西田典之『刑法各論〔第6版〕』(2012, 弘文堂)62頁以下, 高橋則夫『刑法各論〔第2版〕』(2014, 成文堂)69頁以下など。

7) 平野龍一『刑法概説』(1977, 東京大学出版会)89頁, 大塚仁『刑法概説(各論)〔第3版増補版〕』(2005, 有斐閣)45頁など。なお、業務上過失を「類型化された重過失」と解するものとして、山口厚『刑法各論〔第2版〕』(2010, 有斐閣)67頁以下。

8) 最判昭和26〔1951〕・6・7刑集5巻7号1236頁。

9) 最判昭33〔1958〕・4・18刑集12巻6号1090頁。日本の刑法における「業務」の概念については、川本哲郎「刑法における業務の概念」同『交通犯罪対策の研究』(2015, 成文堂)251頁以下など参照。

10) アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態での運転(旧208条の2第1項前段)。

11) 進行を制御することが困難な高速度での運転(旧208条の2第1項後段)。

12) 進行を制御する技能を有しないでの運転(旧208条の2第1項後段)。

転¹⁴⁾といった、危険運転行為から生じた事故については、2001年の刑法の一部改正によって新設された、「危険運転致死傷罪」(旧208条の2)が適用されるようになった。これによって、危険運転行為による死傷事故については、致傷罪につき10年以下の懲役、致死罪につき1年以上の有期懲役(旧12条1項により上限は15年)が科されるようになった。その後、2004年の改正によって、同罪の法定刑は、致傷罪の上限が懲役15年に引き上げられ、致死罪についても、同年の改正によって、有期懲役の上限が15年から20年に引き上げられた(12条1項)。また、同罪の対象は、当初は「四輪以上の自動車」とされていたが、2007年の改正によって、二輪車も含まれることとなった。さらに、同年の改正によって、業務上過失致死傷罪の加重類型・特別類型として、最高7年の懲役とする「自動車運転過失致死傷罪」(旧211条2項)が新設され、前述の危険運転行為以外の、自動車の運転行為から死傷結果が生じた場合には、「業務上過失致死傷罪」ではなく、同罪が適用されることになった¹⁵⁾。

その後、「危険運転致死傷罪」と「自動車運転過失致死傷罪」の規定は、刑法典から削除され、2013年に成立した、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(以下、「自動車運転死傷行為等処罰法」とする。)へと移動された。同法2条は、従来からの、酩酊運転、制御困難運転、未熟運転、妨害運転、信号無視運転に、通行禁止道路運転¹⁶⁾を加えて、これらの運転行為から死傷結果が生じた場合を、「危険運転致死傷罪」として、致傷罪につき15年以下の懲役、致死罪につき1年以上の有期懲役(刑法12条1項により

13) 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度での運転(旧208条の2第2項前段)。

14) 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度での運転(旧208条の2第1項後段)。

15) その一方で、自動車は広く国民に普及しており、自動車の運転による過失傷害事犯は、日常生活上軽度の不注意により犯す可能性が高く、軽傷の場合には刑を言い渡す必要のないものも少なくないことから、「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる」とする規定が、2001年の刑法の一部改正によって、旧211条2項として設けられ、当該規定は、2007年の改正によって「自動車運転過失致死傷罪」の規定が新設された際に、同規定のただし書として引き継がれた。

上限は20年。)としている。また、同法3条に、アルコール、薬物、病気の影響により、正常な運転が困難な状態で運転し、死傷結果が生じた場合を、「準危険運転致死傷罪」として、致傷罪につき12年以下の懲役、致死罪につき15年以下の懲役とする、新たな規定も設けられた。そして、同法5条は、「過失運転致死傷罪」を規定している。これは、従来の「自動車運転過失致死傷罪」と同じ内容のものである。

これらの罪の主体は、自動車の運転者である。「自動車」とは、「内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、自転車、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のもの」(道路交通法2条1項9号参照)及び原動機付自転車(「内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、自転車、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のもの」(道路交通法2条1項10号参照))をいう(自動車運転死傷行為等処罰法1条1項)。

3 「過失運転致死傷罪」の成否

(1) 総 説

まず、一般的な交通事犯に適用される、「過失運転致死傷罪」について、自動運転車による事故の場合に、どのようなことが問題となるかについて、検討を行う。

(2) 過失犯の成立要件

日本の刑法解釈論においては、一般に、過失とは、不注意であり、注意義務違反であると理解されている¹⁷⁾ その注意義務としては、①結果予見義務と②結

16) 通行禁止道路(道路標識若しくは道路標示により、又はその他法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。)を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度での運転(自動車運転死傷行為等処罰法2条6号)。

17) 最判昭和42〔1967〕・5・25刑集21巻4号584頁参照。

果回避義務を挙げることができる。すなわち、結果を予見して、その結果を回避すべき義務に違反して結果を惹起したときに過失犯は成立すると解されているのである¹⁸⁾。このうち、①結果予見義務を重視するのが、法益侵害結果を違法性の本質と考える、結果無価値論を基礎とする、旧過失論の立場であり、②結果回避義務を重視するのが、行為規範違反を違法性の本質と考える、行為無価値論を基礎とする、新過失論の立場である¹⁹⁾。いずれにしても、前提として、結果の予見可能性が認められなければならないため、結果の予見可能性の有無が、過失犯の成否を検討する際の、重要な判断基準となっている。

なお、交通事犯においては、安全運転義務（道路交通法70条）の違反などの、道路交通法上の義務違反が、ただちに刑法上の注意義務違反となるわけではない²⁰⁾。とりわけ、新過失論においては、同法規の違反が直ちに結果回避義務違反になるものと誤解されがちであるが、あくまでも、一定の事実を認識した場合に、そのことから結果の発生を予見することができ、これを予見すべきであったかどうか（①結果予見義務の有無）、そして、そのような結果の発生を予見することができたならば、これを回避することができ、実際にこれを回避すべきであったかどうか（②結果回避義務の有無）、ということが、問題となるのである。

(3) 信頼の原則

もともと、交通事故を起こし、人を死傷させた場合に、相手側にどんなに不注意や無謀な行動があったとしても、常に死傷させた側が刑事責任を問われるとしたら、それはあまりにも不合理であろう。このような不都合を回避するため、「行為者がある行為をなすにあたって、被害者あるいは第三者が適切な行

18) 山口厚『刑法総論〔第3版〕』（2016、有斐閣）245頁。

19) 新旧過失論については、藤木英雄編著『過失犯——新旧過失論争——』（1975、学陽書房）、「特集 過失犯論」現代刑事法2巻7号（2000）4頁以下、古川伸彦『刑事過失論序説』（2007、成文堂）134頁以下など参照。

20) これらは、事実上、重なり合うこともあるが、常に同一のものであるとは限らない（井田良『講義刑法学・総論』（2008、有斐閣）200頁参照）。

動をすることを信頼するのが相当な場合には、たといその被害者あるいは第三者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、それに対しては責任を負わない」とする考え方が示された²¹⁾ この「信頼の原則」は、道路交通の分野においては、1966年に最高裁判例に採用されて以来²²⁾ 日本の実務の中に定着している²³⁾

信頼の原則によって行為者の過失が否定される根拠については、学説上、争いがある。旧過失論からは、相手方を信頼することによって、予見義務が否定されると説明される。これに対して、新過失論からは、結果回避義務が否定されると説明される。

いずれにしても、信頼の原則の適用が認められれば、相手方を信頼することによって、注意義務が免除されることになる。それゆえ、信頼の原則は、行為者が基本的な注意義務に違反した場合には適用されないが²⁴⁾ 行為者に交通法規違反があっても適用される場合がある²⁵⁾ このことから、前述したように、道路交通法上の義務違反が、ただちに刑法上の注意義務違反となるわけではない、ということが明らかとなる。

(4) 自動運転車による交通事犯への「過失運転致死傷罪」の適用

以上のことを踏まえて、自動運転車の運転者に対する刑事責任をめぐって、刑法解釈論上、論点となると考えられるのは、①自動走行中の自動運転車による事故の発生を運転者が予見することができるかという予見可能性の問題、②これを予見することができた場合に運転者は当該事故の発生を回避する義務を負うかという結果回避義務の問題、さらに、③運転者は自動運転車の自動走行システムを信頼することが許されるかという信頼の原則の適用をめぐる問題で

21) 西原春夫『交通事故と信頼の原則』（1969、成文堂）14頁。

22) 最判昭41〔1966〕・12・20刑集20巻10号1212頁。

23) 日本における「信頼の原則」の展開については、樋口亮介「刑事過失と信頼の原則の系譜的考察とその現代的意義」東京大学法科大学院ローレビュー4巻（2009）172頁以下参照。

24) 最決昭57〔1982〕・12・16集刑229号653頁。

25) 最判昭42〔1967〕・10・13刑集21巻8号1097頁。

あろう。

自動運転車に乗る場合、運転者は、自動走行システムを信頼して自動車を走行させることになると考えられる。そのため、最も重要な論点となるのは、③運転者は自動運転車の自動走行システムを信頼することが許されるかという信頼の原則の適用をめぐる問題であろう。なぜならば、運転者は、自動走行システムの判断を信頼しているが故に、結果を予見することができない（論点①）、あるいは、自動走行システムを信頼し、運転を委ねているが故に、結果を回避する義務を負わない（論点②）、ということになると考えられるからである。とりわけ、信頼の原則は、事故の加害者と被害者のような、対向関係においてのみならず、監督者と被監督者のような、組織内部の関係においても適用が認められていることから²⁶⁾、運転者が、自動走行システムを信頼して運転していたならば、信頼の原則が適用され、注意義務が免除されるのか、ということは、その場合と同様に問題となるものと考えられる。

この点、前述のテスラのような、「レベル2」の、ドライバー責任となる「準自動走行システム」を搭載した自動運転車については、自動走行システムは、運転補助機能に過ぎないものであることから、運転者が自動走行システムを全面的に信頼することは許されず、信頼の原則の適用は否定されるべきであると思われる。テスラのケースのように、システムの不備が疑われるような場合であっても、運転者の注意義務違反が認められる場合には、事故の刑事責任は、自動走行システムを備えていない通常の自動車の場合と同様、全て運転者に帰責されるべきであろう。

これに対して、「レベル4」の、システム責任となる「完全自動走行システム」を搭載した自動運転車については、全ての判断と操作とをシステムが行い、運転者は全く関与しないことになるのだから、運転者が自動走行システムを全面的に信頼することが許され、信頼の原則の適用が認められるべきであると思われる。むしろ、この段階に来ると、運転者は、タクシーに乘客として乗車する

26) 最判昭和63〔1988〕・10・27刑集42巻8号1109頁。

のと同じことになるため、そもそも、本罪の主体とはいえないであろう（その意味で、もはや「運転者」と呼ぶことは、不正確であるかもしれない）。なお、自動走行システムの不備が原因となって事故が生じた場合には、運転者ではなく、後述する製品事故の問題として、製造業者の責任が問われるべきである。この問題については、Ⅲのところでも詳しく検討する。

そして、最も問題があると考えられるのは、「レベル3」の、原則システム責任となる「準自動走行システム」を搭載した自動運転車についてである。これは、加速・操舵・制動を全てシステムが行うが、システムが要請したときのみ、運転者の対応が必要となるものである。それゆえ、自動走行中、システムの要請があったにもかかわらず、運転者が対応しなかった、あるいは、不適切な対応をしたことによって、事故が生じた場合には、運転者は責任を免れることができないであろう。問題となるのは、システムの要請はなかったが、事故が発生した場合である。この場合、「レベル3」の自動走行システムについては、自動走行モード中は、システム責任であるとされている以上、運転者がシステムを信頼することが許され、信頼の原則の適用が肯定されるべきであるようにも思われる。しかし、「レベル3」の自動走行システムは、「準自動走行システム」に位置づけられるものである以上、運転者の責任が全くなくなるとも考えづらい。この場合は、システムと運転者による過失の共同ないしは競合と捉えられ、直ちに信頼の原則の適用を認めるのではなく、運転者の過失の有無を、丁寧に検証すべきであろう。また、そこにシステムの不備も介在していた場合には、たとえば、HIVの混入した血液製剤を患者に投与し、エイズを発症させ、死亡させた事案につき、①同血液製剤を投与した医師、②同血液製剤を製造・販売し、問題が発覚した後も同血液製剤の回収を行わなかった製薬会社の取締役、③同血液製剤の製造・販売を認可し、問題が発覚した後も同血液製剤の回収の指示を行わなかった旧厚生省の役人の過失が、それぞれ問題となった、「薬害エイズ事件²⁷⁾」のように、同事案でいえば医師の立場に該当する運転者のみならず、製薬会社の立場に該当する製造業者の責任も、過失の競合として、問題となる余地があるというべきであろう。

4 「危険運転致死傷罪」の成否

(1) 総説

次に、「危険運転致死傷罪」及び「準危険運転致死傷罪」の成否について検討する。なお、以下では、特に断らない限り、準危険運転行為をも含むものとして、「危険運転行為」ということにする。

(2) 危険運転行為の法的性質

危険運転致死傷罪は、故意による危険運転行為から、予期せぬ死傷結果が生じた場合に成立するという点で、結果的加重犯と同様の構造を有するものである。

基本行為となる危険運転行為は、過失行為ではなく、故意の暴行(208条)に準じるものと位置づけられている²⁷⁾暴行それ自体ではないとされているのは、危険運転行為をすべて暴行と捉えることには無理があるからである。なお、危険運転行為それ自体は、道路交通法違反の罪となることはあっても、刑法典上の罪とはならない。危険運転致死傷罪が成立する場合には、道路交通法違反の部分と同罪に取り込まれ、同罪のみが成立する²⁹⁾

(3) 自動運転車による交通事犯への「危険運転致死傷罪」の適用

前述した通り、危険運転致死傷罪における危険運転行為は、故意による行為、すなわち、人の意思に基づく行為である。したがって、「レベル4」の「完全自動走行システム」を搭載した自動運転車による事故については、運転者の運転行為が行われていない以上、そもそも行為主体が存在しないことになり、少なくとも日本の現行法の下では、同罪の成否は、およそ問題とはならないというべきであろう。

27) ①医師の責任につき、東京地判平成13〔2001〕・3・28判時1763号17頁。②製薬会社の取締役の責任につき、大阪高判平成14〔2002〕・8・21判時1804号146頁。③旧厚生省の役人の責任につき、最決平成20〔2008〕・3・3刑集62巻4号567頁。

28) 西田・前掲注6)49頁、山口・前掲注7)53頁、高橋・前掲注6)74頁など参照。

29) 西田・前掲注6)54頁以下、山口・前掲注7)53頁など参照。

これに対して、「レベル2」ないしは「レベル3」の「準自動走行システム」を搭載した自動運転車については、自動走行システムは、運転補助機能に過ぎないものであることから、運転者の故意による危険運転行為が介在した場合には、運転者に同罪の成立が認められることになるであろう。

問題は、「レベル3」の自動運転車で、自動走行モード中に事故が生じた場合である。まず、自動走行モード中に、制御困難運転（自動車運転死傷行為等処罰法2条2号）、妨害運転（同法2条4号）、信号無視運転（同法2条5号）、通行禁止道路運転（同法2条6号）がなされ、事故が生じた場合については、システムの問題として、運転者に対する同罪の成否ではなく、製造業者の製造物責任が問題とされるべきであろう³⁰⁾

では、自動走行モード中に事故が発生したが、その際、運転者が、酩酊運転（同法2条1号）、未熟運転（同法2条3号）、アルコール、薬物、病気の影響により、正常な運転が困難な状態での運転（同法3条）をしていた場合はどうであろうか（もっとも、自動走行モード中であるため、そもそも「運転していた」といえるのか、という問題もある。）。危険運転致死傷罪は、危険運転行為に認められる危険が死傷結果に実現したときに成立すると解されている³¹⁾この場合、当該事故は、システムの判断と操作によって生じたものであって、運転者の判断と操作によって生じたものではない。運転者の状態は、結果には影響を与えておらず、因果関係が認められないと考えられる。よって、この場合には、同罪の成立は否定されるべきであろう³²⁾この場合についても、問題とされるべきは、製造業者の製造物責任であろう。

30) もっとも、Ⅲ3で後述するように、製造業者に責任を問うことができるかについては、責任主義の観点から、新たな問題が生じうる。

31) 山口・前掲注7) 53頁。

32) もっとも、そのような状態で「レベル3」の自動運転車に乗車すること自体については、システムの要請があったときに、適切な対応ができないおそれがあることから、道路交通法違反の罪が成立しうるであろう。

Ⅲ 製品事故としての刑法上の問題

1 問題の所在

システム責任の自動走行システムによる走行中に、システムの不備によって事故が発生した場合には、運転者（もっとも、実際には運転をしていないのだから、この表現は適切ではないかもしれない。）ではなく、製造者の責任が問題となるものと考えられる³³⁾

以下では、日本における刑事製造物責任についての議論を簡単に紹介したのち、自動運転車をめぐる議論に特有の問題について、検討を行う。

2 日本における刑事製造物責任をめぐる議論

(1) 行為主体

現代社会においては、法人である企業が、製品を大量生産・販売することが一般的となっている。このような、企業が製造・販売する製品から発生した事故について、末端従業員を処罰したところで、同様の事故の発生を抑止する効果を期待することはほとんどできない。そのため、このような場合には、個人ではなく、企業という法人それ自体を処罰すべきであるとする議論が、日本においても有力に主張されている³⁴⁾

しかし、現在の日本の刑法典は、自然人のみを犯罪主体としており、法人である企業を犯罪主体とはしていない。それゆえ、立法論としてはともかく、刑法典に規定された犯罪のひとつである業務上過失致死傷罪（211条）によって、企業それ自体を処罰することは、現行法の下ではありえない。この場合には、企業内部の個人について、業務上過失致死傷罪の成否が問題となり、企業内部

33) 民事責任に関するものではあるが、自動運転車の製造物責任について検討する日本の文献として、平野晋「製造物責任（設計上の欠陥）における二つの危険効用基準——ロボット・カーと『製品分類全体責任』」NBL 1040号（2014）43頁以下。

34) 板倉宏『企業犯罪の理論と現実』（1975、有斐閣）20頁以下、川崎友巳『企業の刑事責任』（2004、成文堂）369頁以下、樋口亮介『法人処罰と刑法理論』（2009、東京大学出版会）177頁以下など参照。

の誰を実行行為者と捉えるかが問題となる。

この点、少なくとも理論上は、製造・販売に関与した全ての者が、行為主体となりうる可能性を有しているとも考えられる。しかし、分業体制のとられている現代の企業は、全体の取締役から各部門の末端の従業員に至るまで、様々な役割を有する構成員からなっている。それゆえ、各構成員の企業内部における責任も、当然、異なることになる。

たとえば、末端従業員によるミスが、重大な事故の発生に結びついた場合には、そのミスを行った者の過失責任が問われるべきであろう。しかし、そのようなミスが重大事故に結びついてしまうという、企業システムのあり方自体に根本的な問題がある場合というのも考えられる。

このことから、「このような企業組織体活動から生ずる災害については、その一部を担う歯車にすぎない各個人行為者の行為をばらばらにとらえて、可罰的過失の有無を論ずるのではなく、企業組織体の活動をまず全一体としてとらえ、それが災害防止のため、企業組織体活動に対し、社会が要求する基準に合致しない社会的に不相当なものであるか否かを論定すべきであり」、「まず、『総論』として、企業組織体自体としての落度を明らかにし、その上で、『各論』として、企業システムが落度なく運営されることについて、各役職員が、どれだけの寄与をなすべきであったかという視点から個人の過失を論ずる」べきである、とする見解も主張されている（企業組織体責任論）³⁵⁾この見解は、主張された当時は少数説であったが、このような、「先に、法人・組織レベルで注意義務の発生根拠ないし注意義務の内容を観念してから、その後、法人・組織内の個人の注意義務の内容を確定するという段階的思考」は³⁶⁾近年、学界にお

35) 板倉宏「企業組織体の過失」藤木英雄編著『過失犯——新旧過失論争——』（1975、学陽書房）185-186頁。

36) 樋口亮介「注意義務の内容確定基準—比例原則に基づく義務内容の確定」高山佳奈子＝島田聡一郎編『山口厚先生献呈論文集』（2014、成文堂）246頁以下、同「企業災害における個人の過失責任について」山口厚＝甲斐克則編『日中刑事法の基礎理論と先端問題』（2016、成文堂）171頁以下、稲垣悠一「不作為的過失と不作為犯論——注意義務確定の手法に関連して——」刑事法ジャーナル46号（2015）31頁、岡部雅人「過失競合事例における主体の特定と過失行為の認定」刑法雑誌55巻2号（2016）198頁以下。

いて再評価されつつある。

また、1990年代を中心に、ホテル・デパート等の大規模火災の事案を素材として展開されてきた、「管理・監督過失論」によって、現場には近いが主体的な決定権を持ちえない末端従業員ではなく、現場からは離れているが現場に対する強い決定権を有する管理者・監督者の責任が、積極的に論じられるようになって³⁷⁾ 前述の段階的思考も、この管理・監督過失論の一類型に属するものである。

ここでは、誰にその責任が帰属されるべきか、また、どのような理由からその者に責任が帰属されるのか、ということが、重要な論点となる。以下では、この点について、検討を試みる。

(2) 行為主体の特定

製品事故に関していえば、欠陥のある製品の製造・販売を行った、という行為が問題となる場合については、その製品の製造・販売の具体的な方針を決定した者に責任を認めることができる。たとえば、砒素の混入した粉ミルクを製造・販売したことにより、これを飲んだ乳児の多数が死傷した、「森永ドライミルク事件³⁸⁾」においては、工場長及び製造課長が、その製品の製造を指揮する地位にあったため、実行行為の主体とされている。

問題は、製品の欠陥が判明したにもかかわらず、その製造・販売を中止しなかった、あるいは、すでに市場に出回っている製品を回収しなかった、という不作為による場合である。この場合に、複数存在する当該事件の関係者の中から、実行行為の主体は、どのようにして特定されるべきであろうか。

ここで重要となるのが、不作為犯における作為義務の発生根拠である³⁹⁾ 従来³⁹⁾ 従来³⁹⁾ 従来³⁹⁾の通説は、法令・契約・(先行行為を含む)条理といった、形式的な根拠によっ

37) 管理監督過失については、中山研一＝米田泰邦『火災と刑事責任——管理者の過失処罰を中心に——』（1993、成文堂）、松宮孝明『過失犯論の現代的課題』（2004、成文堂）、米田泰邦『管理監督過失処罰』（2011、成文堂）など参照。

38) 徳島地判昭和48〔1973〕・11・28判時721号7頁。

て作為義務の発生根拠を基礎づけていた⁴⁰⁾しかし、近時の学説の多くは、実質的な根拠によって、一元的にこれを基礎づけようとしている⁴¹⁾すなわち、製品を製造・販売したという先行行為を根拠とする見解（先行行為説）、⁴²⁾結果回避措置を最も効率的になしうる者が作為義務を負うとする見解（効率性説）、⁴³⁾社会的期待をその根拠とする見解（社会的期待説）、⁴⁴⁾事実上の引受けを根拠とする見解（事実上の引受け説）、⁴⁵⁾製品に対する排他的支配を根拠とする見解（排他的支配説）⁴⁶⁾などがこれである。

もっとも、判例は、一元的基準で作為義務のすべてを説明することはせずに、

39) この問題については、鎮目征樹「刑事製造物責任における不作為犯論の意義と展開」本郷法政紀要 8号(1999) 343頁以下、岩間康夫『製造物責任と不作為犯論』（2010、成文堂）、山中敬一「刑事製造物責任論における作為義務の根拠」関西大学法学論集 60巻5号(2011) 1頁以下、上田正和「企業活動による人身被害と刑事責任」刑法雑誌 51巻2号(2012) 179頁以下、稲垣悠一「欠陥製品に関する刑事過失責任と不作為犯論」（2014、専修大学出版局）など参照。

40) 大塚仁『刑法概説（総論）〔第4版〕』（2008、有斐閣）153頁など。なお、近時、この方向から作為義務を基礎づけようとするものとして、高山佳奈子「不真正不作為犯」山口厚編著『クローズアップ刑法総論』（2003、成文堂）67頁以下（ただし「条理」は根拠として認めるべきではないとする。）。

41) 岡部雅人「公務員の過失不作為犯について——薬害エイズ事件厚生省ルート最高裁決定をめぐって——」姫路法学 49号(2009) 310頁以下参照。

42) 日高義博『不真正不作為犯の理論〔第2版〕』（1983、慶應通信）154頁、神例康博「欠陥製造物の回収とその限界に関する覚書——いわゆる薬害エイズ・ミドリ十字事件刑事判決を契機として——」板倉宏博士古稀祝賀論文集編集委員会編『現代社会型犯罪の諸問題』（2004、勁草書房）194頁など。

43) 鎮目・前掲注 39) 355頁以下。

44) 塩見淳「瑕疵ある製造物を回収する義務について」刑法雑誌 42巻3号(2003) 370-371頁。なお、木村亀二「刑法解釈の諸問題 第一」（1939、有斐閣）248頁、江家義男『江家義男教授刑事法論文集』（1959、早稲田大学出版部）35頁、41頁も参照。また、この見解をより明確化しようとする試みとして、神山敏雄「保障人義務の理論的根拠」森下忠先生古稀祝賀 上巻『変動期の刑事法学』（1995、成文堂）214頁以下。

45) 堀内捷三『不作為犯論』（1978、青林書院新社）254頁。

46) 西田典之『共犯理論の展開』（2010、成文堂）178頁以下、甲斐克則「企業犯罪と公務員の刑事責任」早稲田法学 85巻1号(2009) 6頁、北川佳世子「薬害エイズ3判決における刑事過失論」法学教室 258号(2002) 47頁、林幹人「国家公務員の刑法上の作為義務」法曹時報 60巻7号(2008) 63頁など。なお、佐伯仁志『刑法総論の考え方・楽しみ方』（2013、有斐閣）89頁以下は、排他的支配+危険創出または危険増加をその根拠としている。

法令、契約、先行行為、排他的支配、保護の引受けなどを総合考慮して、問題となる不作為を作為の実行行為と同視できるかという観点から作為義務の有無を判断する、「総合判断説」に立っているようである⁴⁷⁾また、学説においても、作為義務の発生根拠を一元的に理解することは困難であり、多元的に理解せざるをえないとした上で、作為義務を、その機能に従って、「法益保護義務」と「危険源管理義務」とに二分すべきであるとする見解（機能的二分説）⁴⁸⁾も主張されている。

その根拠については諸説あるが、このようにして、作為義務を有していると考えられた者が、この場合の行為主体であると解されている。たとえば、製薬会社が、HIVの混入した血液製剤を製造・販売し、そのことが明らかとなった後も、その製造・販売を中止し、これを回収することをしなかったために、同血液製剤を投与された被害者が、HIVに感染し、死亡した、「薬害エイズ事件ミドリ十字ルート⁴⁹⁾」においては、製薬会社の代表取締役社長、代表取締役副社長兼研究本部長、代表取締役専務兼製造本部長の3名が、実行行為の主体とされている。また、強度不足の疑いのあるハブを装備した車両を社会に放置したため、走行中のトラックのハブが輪切り破損し、脱落したタイヤが歩行者らに激突し、その被害者らが死傷した、「三菱自動車車輪脱落事件⁵⁰⁾」では、自動車製造会社の品質保証部門の部長とグループ長の2名が、実行行為の主体とされている。

3 自動運転車の製造業者の刑事製造物責任

このようにして、製造業者に行為主体性が認められ、かつ、その者に過失が認められれば、自動運転車の製造業者が、自動運転車によって生じた事故につ

47) 大塚裕史「不真正不作為犯論」法学セミナー731号(2015)96頁参照。

48) 高橋則夫『刑法総論〔第3版〕』(2016,成文堂)160頁以下,山中敬一『刑法総論〔第3版〕』(2015,成文堂)244頁以下,山口厚『刑法総論〔第3版〕』(2016,有斐閣)90頁以下など参照。

49) 前掲注27)大阪高判平成14〔2002〕・8・21。

50) 最決平成24〔2012〕・2・8刑集66巻4号200頁。

いて、刑事責任を負う可能性が生じてくる。では、具体的に、どのような問題が考えられるであろうか。

まず、「レベル4」の「完全自動走行システム」を搭載した自動運転車、または、自動走行モード中の「レベル3」の自動運転車が引き起こした事故については、システム責任となるため、システムの不備が原因となって事故が生じたことが明らかである場合には、当然、製造業者の刑事製造物責任が問題となる。この場合については、従来からの刑事製造物責任の議論の範囲内で、問題の解決が可能である。

問題は、必ずしもシステムに不備があったとはいえ、システムが正常に機能した結果として誤った判断がなされ、システムによる不適切な対応がなされたために事故が生じた、という場合に、誰が責任を負うのか、ということである⁵¹⁾システムが、自ら状況を判断し、行動する能力を有している場合には、そのシステムは、製造業者の手を離れた、完全に独立した存在であるということになるであろう。たとえていうならば、親とは別人格の子供のようなものである。近代刑法の大原則のひとつである責任主義は、個人責任を前提としている。その結果、子供のした犯罪行為について、親がその刑事責任を負うことはない。それは、親が子供の行動をコントロールしているのではない限りは、子供が十分な判断能力を有していない場合であっても同様である。このことと同じように、製造業者から完全に独立した存在である、独自の判断能力を有する自動走行システムが、自ら判断し、自ら引き起こした事故について、製造業者に責任を負わせる場合には、そのことが、責任主義に反する可能性がある。この新しい問題については、さらなる検討が必要であると考えられるため、さしあたり、ここでは問題提起までに留めることとしたい⁵²⁾

51) 人工知能の法的責任、とりわけ民事責任について検討するものとして、伊藤博文「人工知能の民事責任について」愛知大学法学部法経論集 206号 (2016) 67頁以下。また、民事責任に関するものではあるが、この場合の製造物責任について検討するものとして、赤坂亮太「自律ロボットの製造物責任——設計上の欠陥概念と開発危険の抗弁をめぐって」情報ネットワーク・ローレビュー 13巻2号 (2014) 103頁以下。

次に、「レベル2」の自動運転車については、消費者に対する説明責任が問題となると考えられる。「レベル2」の自動運転車の自動走行システムは、実質的には、運転補助機能に過ぎないものである。それにもかかわらず、製造業者が、あたかも「完全自動走行システム」を搭載しているかのように宣伝するなど、消費者を誤解させるような形で当該自動車を販売し、使用させるようなことがあれば、その結果として、当該自動走行システムを過信した運転者が事故を引き起こした場合には、製造業者の説明義務違反が原因であるとして、当該説明義務を負っていた者について、業務上過失致死傷罪の成否を検討する余地が残されよう。もちろん、自動走行システムの過信につき、運転者に落ち度があった場合には、その責任は、運転者に帰属されるべきである。製造業者の責任と、運転者の責任は、製造業者の説明義務の履行の程度と、運転者の過信の程度によって、適切に判断されなければならないであろう。

この「レベル2」の自動運転車について想定しうる問題は、「レベル3」の自動運転車の場合にも該当するであろう。「レベル3」の自動運転車は、自動走行モード中は、システム責任であるとされているが、システムの要請があれば、運転者の対応が必要とされるものである。それゆえ、その点について十分な説明を行っていなかったことが原因となって事故が発生すれば、製造業者の責任が問題となりうるものと考えられる。

なお、自動運転車による事故に対する製造業者の責任の問題は、他の交通関係者に対する死傷結果が生じた場合についてのみならず、当該自動車の運転者や、同乗者に死傷結果が生じた場合についても考えられなければならない点で、運転者の責任とは異なる問題をも含んでいることについても留意が必要であろう。

52) この問題をめぐっては、ドイツのヴェルツブルク大学において、エリック・ヒルゲンドルフ (Eric Hilgendorf) が主宰する、「ロボット法研究所 (Forschungsstelle RobotRecht)」の一連の研究が参考となるものと思われる。その研究成果は、„Robotik und Recht“ シリーズ (Nomos より現在7巻まで公刊されている。)などにまとめられている。なお、スザンネ・ベック (只木誠監訳、富川雅満訳)「ロボット工学と法——その問題、現在の議論、第一の解決の糸口——」比較法雑誌 50 巻 2 号 (2016) 95 頁以下参照。

Ⅳ お わ り に

以上、本稿においては、日本の刑法学の視点から、交通事故と製品事故の問題を対象として、現時点で考えうる、自動運転車による事故をめぐる刑法解釈論上の論点について、検討を行ってきた。ここには、従来からの議論でも解決可能な問題と、これから議論を詰めていかなければならない、新たな問題とが混在している。とりわけ、人工知能と刑事責任の問題は、責任主義との関係で、今後、さらに議論を掘り下げていく必要のある、重要な論点のひとつであるといえよう。

本稿が、今後の自動運転車をめぐる刑法解釈論上の議論の発展のために、多少なりとも寄与しうるものとなれば幸いである。