

自動運転と刑法研究の新しい展開

——中国刑法学の視点から——

川 本 哲 郎
楊

目次

- 1 はじめに
- 2 検討経路の整理
- 3 準自動運転段階における過失犯理論
 - (1) 運転者の過失責任の帰属絶対化への反省
 - (2) 運転者に対する過失責任の制限
- 4 準自動運転段階における中国交通刑法に基づく解釈学の試み
 - (1) 重大交通事故罪の成否
 - A 自動運転車の起こした交通事故の場所と重大交通事故罪の認定
 - B 重大交通事故罪の主体
 - C 自動運転による重大交通事故罪における注意義務
 - (2) 危険運転罪の成否
 - A 「運転」の範囲
 - B 自動運転車を酒酔い運転する際の抽象的危険
- 5 終わりに

1 はじめに

人工知能の発展につれて、自動車産業において自動運転のブームが巻き起こっている。世界中で、自動車企業とハイテク企業も自動運転の技術の大規模な研究開発をしている。自動運転の研究と応用は、社会、経済と法律に大きな影響を与える。2017年7月5日、バイドゥ株式会社の最高経営責任者である李彦宏は、自社開発した「自動運転車」に乗り、北京第五環状道路で走行し、交通管理法規違反として行政処罰を受けた。この事件は、勢いの盛ん

である自動運転の技術の研究開発には、現行法律と法規の間で、無視できない矛盾があることを暗示した。

自動運転の技術の車両の運用によって起こった交通事故は、上記の矛盾をもっと深く顕示していく。2016年1月20日、河北邯鄲の車のオーナーの高巨斌は、自動運転の補助モードでテスラモデルS自動車を運転し、交通事故を起こし、その結果、運転者の高雅宁（高巨斌の息子）が死亡した¹⁾。これは将来、自動運転の技術が公共的な法益と個人的な法益に重大な損害を与える可能性があること及び刑法の規律範囲に入ることを示唆している。

2017年12月18日、北京市交通委員会は、北京市公安交通管理局、北京市経済情報委員会などの部門と共同して、『北京市の自動運転車両の道路試験に関わる仕事を迅速に推進する指導意見（試行）』と『北京市の自動運転車両の道路試験に関する管理実施の細則（試行）』という、二つの書類を公表した。これは中国で初めて自動運転車の道路試験の管理規範を定めたものである。そのあと、上海市と重慶市においても、関連する管理書類が登場した。人工知能と自動車のインテリジェント化を推進するために、中国の国内でインテリジェント・コネクテッド・ビークルに関する試験の規範を定めている。2018年4月3日、中国工業情報化部、公安部、交通運輸部は『「スマート・ネットワーク・車両道路試験の管理規則（試行）」の印刷・配布に関する通知』により、自動運転の自動車と中国の『道路交通安全法』『自動車道路法』などの法律法規の協調問題について、規範を作り出した。その中で28条はスマート・ネットワーク・車両の定義を明らかにし、それは私たちが言う自動運

- 1) 今、この民事事件はまた審理中で、報道によると、全世界の初めてのテスラ自動運転モードによる人身死傷事故であるそうである。<http://media.china.com.cn/cmyw/2018-03-05/1231411.html> 参照（訪問日2018年6月1日）。
- 2) 第28条：規範中のスマート・ネットワーク・車両とは先進的な車載センサー、コントローラー、アクチュエータなどの装置を搭載し、そして現代の通信とネットワーク技術を融合し、車と（人、車、道路、クラウド端末など）の知能情報交換、共有を実現し、複雑な環境感知、スマートな政策、協同制御などの機能を備え、安全、効率、快適、省エネ走行を実現し、それに最終的に人類を代わって操作する次世代の自動車を実現できる。スマート・ネットワーク・車両は通常、スマートカー、自動運転車などと呼ばれている。スマート・ネットワーク・車両の自動運転は条件付きの自動運転、高度の自動運転、完全の自動運転を含めている。条件付きの自動運転は

転車である²⁾。25条の明文によると、「試験期間に交通事故が起こると、道路交通安全法律法規に基づいて当事者の責任を判定して、関わる法律法規と司法解釈に基づいて損害の賠償責任を明確にする。犯罪を構成する場合に、法律によって刑事責任を追及する。これは、規範的意味において、自動運転による重大な交通事故が正式に中国刑法の視野に入ることを示すものである。

現在、テンセント株式会社、バイドゥ株式、上汽集団などの7つの会社は自動運転の道路試験用のライセンスを取得している³⁾。自動運転の試験場所は、最初は一般的に閉鎖的な場所であったが、次に開放的な道路となった。現在、北京市、重慶市などの五つの都市はそれぞれの管轄範囲で開放的な道路を指定している⁴⁾。

2 検討経路の整理

自動運転の技術によって生じる刑法問題に対し、学説は主に、以下の二つの視点から考えている。

一つ目の視点は刑法解釈学による解決策である。全体からみると、自動運転技術による人身損害事故の殆どは過失犯罪に関わっている。その中で、一部は運転者の過失行為が犯罪を構成するかという問題にも関わっている。そのため、交通犯罪の視点から、新たな行政法規などの内容と関連して、過失の具体的な問題を研究すべきである。準自動運転の段階での運転者の過失行為を過失運転致死傷罪として処理しうるとする論者が存在する。論者によると、主要な検討事項として、自動運転で起こった事故に対する運転者の予見

システムが全ての運転操作を完成し、システムの請求により、運転者が適度な介入を提供することを指している。高度の自動運転はシステムが全ての運転操作を完成し、特定の環境において、システムが運転者に応答の請求を提出し、運転者がシステムの請求に応じなくてもいいことを指している。完全の自動運転とは、システムが運転者の完成できるあらゆる道路環境の下での操作を完成することができ、運転者の介入が必要ないことを指している。

3) <http://news.cnfol.com/chanvejingji/20180621/26585960.shtml> 参照 (訪問日2018年6月1日)。

4) http://www.sohu.com/a/236648720_100127117 参照 (訪問日2018年6月1日)。

可能性、予見できた場合の当該事故に対する運転者の回避義務の存否、運転者が自動運転システムを信頼している時に信頼の原則の適用による運転者の過失の否定の余地があげられ、準自動運転の段階で、運転者の過失と自動運転のシステムの過失との競合の問題について、製造者は自動運転のシステムの「刑事製造物責任」を負う⁵⁾。他の論者は、準自動運転の段階において、もし自動システムが運転者に運転を引き継がせる時点で、運転者が酩酊状態で自動車をコントロールできなかつたため事故を起こしたら、危険運転致死傷罪を構成する余地があると考えている⁶⁾。その他、特殊な場合に、自動運転車による重大な人身事故は自動運転システムそれ自体によって引起されたとも考えられる。そのため、だれが自動運転システムの不備についての責任を負うかを論じる必要が生じる。自動運転システムで、交通事故を発生させたのは車両であったので、運転者にはその危険行為又は状態と事故の発生との因果関係が認められないから、危険運転致死傷罪が成立しない。当該事故の責任を自動運転システムの製造者に課さざるをえないであろう。日本において、製造者に対して欠陥品による事故についての責任を負うか否かを検討する際、刑法211条の業務上過失致死傷罪に該当するかどうかを取り上げられる。この点について、監督過失の理論を適用して、製造者に具体的な担当者としての責任を認めるとする従来判例が参考になる。例えば、2012年の「三菱自動車タイヤ脱落事件」である⁷⁾。また、車が自動運転のモードにあるか否かを問わず、車両の運転者が交通違反として責任を負うべきであるとの考え方もある。例えば、アメリカのネバダ州は自動運転車に関して、「自動運転のモードにあるかどうかを問わず、自動運転車を運転する人は運転者と見なされる」と明確に規定する。これはアメリカが採っている厳格責任とい

5) 中川由賀「自動運転に関するドライバーおよ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2017年9期第15頁以下を参照。

6) 川本哲郎「自動運転と刑事法」同志社法学第69巻2号第40頁を参照。

7) 岡部雅人「自動運転による事故と刑事責任——日本の刑法の視点から」愛媛法学雑誌2017年第43巻)第13-17頁を参照。

う考え方である⁸⁾。

二つ目の視点は刑事立法の視点である。即ち、現行刑法に若干の修正が必要であるか、そしてどのように修正すべきかである。明らかなのは、いくつかの罪名の構成要件を修正すべきであることである。例えば、中国刑法の危険運転罪に、自動運転車に対する高度危険の操作違反行為を加えうるかどうかが問題となる。ドイツの学者は、ドイツ刑法の315条Cの運転者の規範を修正し、例えば、人工操作によって自動運転システムに制限速度を超えさせ、或いは自動運転をやめるか、自動運転システムの提示と逆の操作を行い、自動車をコントロールできない、あるいは迅速に自動車をコントロールできないなどの、自動運転車運転規範を加えるべきだと考えている⁹⁾。日本刑法では、自然人のみを犯罪の主体としており、法人である企業は犯罪の主体とはされていないため、法人と企業それ自体を処罰すべきであるとする見解が主張されている¹⁰⁾。自動運転システムの過失による事故が発生するから、法人が刑事責任を負うべきかどうかについては、検討の余地もある。

なお論争のある重要な理論と立法の問題は、高度な人工知能に犯罪の主体としての資格が認められるかどうかと、それに関する立法についての問題である。自動運転システムが高い学習力を持つと、新しい刑事責任の主体——人工知能主体が現れる可能性がある。このように独立で責任を負う知能人間に対しては、その犯罪行為についての刑事責任を負わせるべきである¹¹⁾。ある学者は直接に「ロボット刑法」というコンセプトを提案した¹²⁾。論者は、人工知能製品が「レベルの低い人工知能」に属するとき、それは道具にすぎず、研究開発者あるいは使用者が、この道具を使って犯罪行為を実施する場

8) See Jeffrey K.Gurney, *Driving into the Unknown: Examining the Crossroads of Criminal Law and Autonomous Vehicles*, 5 Wake Forest J.L.&Pol'y 393 (2015).

9) 江湖「自動運転が法律に挑戦」中国法律評論2018年2号第186頁を参照。

10) 樋口亮介『法人処罰と刑法理論』（2009年東京大学出版会）第177頁以下参照。

11) Susanne Beck「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」只木誠・富川雅満訳『比較法雑誌』第50巻（第2号）2016年9月第110-112頁を参照。

12) エリック・ヒルゲンドルフ「ロボットは有責に行為することができるか—規範的基本語彙の機械への転用可能性について—」伊藤嘉亮訳千葉大学法学論集2016年第2号第148頁以下を参照。

合にその刑事責任を負うべきであり、ここで過失犯罪が問題となるかもしれないと考える¹³⁾。然し、人工知能製品が「レベルの高い人工知能」になると、もはや「犯罪道具」として使えない。設計・編成のプログラムの範囲以外の行為を実施する知能ロボットは、刑法からは、すでに認識力と制御能力を備えているものと見做し得る。従って、実質上、刑事責任能力を備え、独自で刑事責任を負うことができるものがある。中国の刑法にはそれに関する規定が存在しないため、新しい刑事責任主体を改めて設定した上、人工知能主体に相応しい刑罰、例えば、データの消去、プログラムの修正、永久毀棄などを設置すべきであると考えている¹⁴⁾。しかし、ある論者は明確な反対意見を提出し、刑事責任は人間の自由決定と緊密につながらなければならないので、ロボットの自由はそれと全然違うものであると指摘している¹⁵⁾。

また、自動運転は倫理問題に関わる可能性もある。たとえば、緊急避難の場合、自動運転システムはどう設定すればいいか。論者は、合理的に見える社会危害の最小化の原則ではこの倫理難題を解決することができず、人に対する法益の侵害が設定できないと考え、個人自治と社会団結の理論を通じて処理すべきと主張する¹⁶⁾。

本稿は、上記の刑法解釈学と刑法立法学との異なる視点が、自動運転システムの異なる発展の段階それぞれに対応すると考えている。自動運転システムが高いレベル段階に入り、環境に基づいて独立で判断できるようになってはじめて（その製造者の予見可能性を越えるとき）、自動運転システム（人工知能）それ自体の責任が問題となりうる。現在、国際・オートモーティブ・

13) 劉憲権「人工知能時代における刑事リスクと刑法の対応」法商研究2018年第一期第6-8頁を参照。

14) 劉憲権・朱彥「人工知能が伝統的な刑法理論に挑戦」上海政法学院学報2018年第2期第47-51頁を参照。

15) See Jan C. Joerden, *Stafrecheliche Perspektiven der Robotik*, in: Eric Hilgendorf/Jan-Philipp Günther (Hrsg.), *Robotik und Gesetzgebung (Robotik und Recht Bd.2)*, 2013, s.195ff. 参照。褚陳城「人工知能時代における刑法帰責の動向——過失のルールギャップを中心とした」東方法学2018年第3期第31頁。

16) See Ivó Coca-Vila, *Self-driving Cars in Dilemmatic Situations: An Approach Based on the Theory of Justification in Criminal Law*, *Crim Law and Philos* (2018) 12: 59-82.

エンジニアズ (SAE) の五級の分類標準を一般的に採用して自動運転の技術の段階が分けられている (図1を参照)¹⁷⁾。

自動運転レベル		名称 (SAE)	SAE の定義	主体			
NHTSA	SAE			運転操作	周辺モーター	支援	システム作用区域
0	0	非自動運転	運転者は独自で自動車を操作し、走行時、警告とシステムを保護する補助がもらえる。	運転者	運転者	運転者	なし
1	1	運転支援	運転環境に基づいて、ハンドルと加速・減速の一つの操作に運転支援が提供され、その他の運転動作のすべては運転者に任せられる。	運転者システム		部分	
2	2	部分的自動運転	運転環境に基づいて、ハンドルと加速・減速の複数の操作に運転支援が提供され、その他の運転動作のすべては運転者に任せられる。	システム		システム	
3	3	条件付き自動運転	すべての運転操作は無人運転のシステムに任せられる。システムの請求により、運転者は相応しい応答を提供している。	システム			
4	4	高度自動運転	すべての運転操作は無人運転のシステムに任せられる。システムの請求により、運転者はすべてのシステムの請求に応える必要がなく、道路と環境条件などが限定されている。				システム
	5	完全自動運転	すべての運転操作は無人運転のシステムに任せられる。運転者は可能な場合に引き継いで、あらゆる道路と環境条件の下で運転する。		システム	全域	

図 1

17) <http://cyberlaw.stanford.edu/blog/2013/12/sae-levels-driving-automation> 参照 (訪問日 2018年5月1日)。

現在、中外の学者の殆どはレベル3が重要な段階であると考えている。実際に、この段階で自動車は主に自動運転システムを利用して自動車の走行状態をモニタリングし、運転者がシステムの提示に応じて必要な時点で自動車運転を引き継ぐ¹⁸⁾。それゆえ、レベル3前の段階は準自動運転段階と呼ばれている。この段階で、運転者は提示された場合にのみ、自動車の操作を引き継ぐのである。それに対して、レベル4・レベル5は完全自動運転段階と呼ばれている。これらの段階で、自動運転システムはあらゆる状況で（運転者が引き継げない場合であっても）全ての自動車の操作をマスターしている。

レベル3の準自動運転段階で、自動運転の技術を利用する自動車が重大な交通事故を起こした場合、その刑事責任は運転者と自動システムに分担させ、普通、運転者こそが責任を負うべき者である。レベル4・レベル5の完全自動運転段階では、運転者がわずかな場合にのみ、運転をマスターするが、自動運転システムは連続して自動車の走行状態をモニタリングする地位に置かれている。完全自動運転段階で、自動車が自動運転の技術を利用して重大な交通事故を起こした場合、それが主要な責任を負うべきであり、その刑事責任は、現行の刑法により、自動運転技術の製造者に帰責されるしかない。

従って、準自動運転段階で、殆どの問題は刑法解釈学の問題である。それを中国刑法の文脈から見ると、重大交通事故罪、過失致重傷罪、過失致死罪とその他の事故事犯に関する研究を行うべきである（詳細は図2を見よ）。

完全自動運転段階では、問題の解決は、前の段階で案件を処理して積み重ねた経験に基づいて、刑法理論上の論証をした上、最後に必要な刑事立法を行う形で進むと思われる（詳細は図3を見よ）¹⁹⁾。

要するに、自動運転の技術に対する刑法問題の研究が発足したばかりで、特に各国の刑法の具体的な規定が異なっているところで、解釈学でも立法学でも、自国の刑法に厳密に即して展開すべきである。以下、本稿は上記の整理を通じ、今回「東アジア交通犯罪」というンポジウムのテーマに応じて、

18) 江溯「自動運転が法律に挑戦」中国法律評論2018年第2号第186頁を参照。

19) 楊寧「自動運転と刑法研究の新しい展開」人民法治2018年第6期第28頁以下を参照。

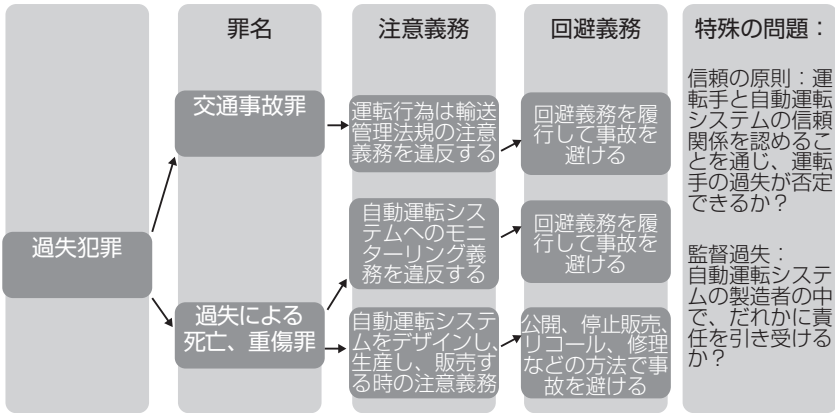


図2 準自動運転段階の刑事責任

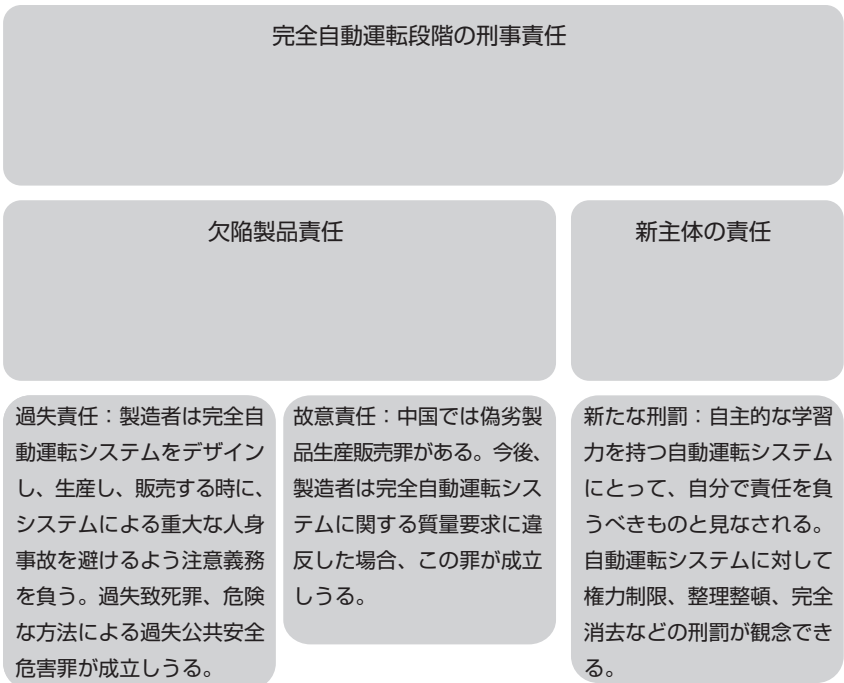


図3

主に準自動運転段階における中国交通刑法の解釈学の問題を検討している。まずは過失犯の基本理論から検討し、次は中国刑法の交通犯罪に関する具体的な規定に従って解釈学の試みを行う。

3 準自動運転段階における過失犯理論

現在、中国でスマート・ネットワーク・車両の開放道路試験用のライセンスを取得した会社が道路試験を行っている際に利用している自動運転の技術は、運転者を主として、自動運転システムを補助工具とするレベル3の非完全自動運転段階に属している。この段階で発生した交通事故は、公共安全、個人生命、身体や財産に対して多大な被害をもたらし、その責任をどう決めるかについては、過失の基本理論の中でいくつかの問題がある。

(1) 運転者の過失責任の帰属絶対化への反省

自動運転の技術を発明する最初の出発点は運転者の過誤による交通事故を避け、交通効率を高め、障害者や年配者に更なる交通の可能性を実現するところである²⁰⁾。そのため、自動運転技術の発展と運転責任の減輕ひいては免除とは反比例の関係にある。言い換えると、最終的には自動運転の技術の運用により、運転者は消えてしまうことになる。

しかしながら、今の各国の行政法規は自動運転車による民事事故の責任を運転者に帰属させる傾向がある。2017年5月2日、ドイツは『道路交通法』を改正し、そこに自動運転車に関する条文を追加した。第1条a第3項の規定によると、自動運転車の運転者とは、この法律に定められている自動運転システムを起動し、その時自らで車両を運転していないにもかかわらず、それを利用して自動車の運行をコントロールする者である。それに、車両は自動運転システムを備えない場合、運転者はすぐ自動車のコントロールを引き

20) See, Alex Forrest/Mustafa Konca, *Autonomous Cars and Society*, Worcester: Worcester Polytechnic Institute, 2007, p. 10.

継ぐ義務がある²¹⁾。これは、自動運転システムによる事故についての民事責任を殆どの場合運転者が負うことを示している。刑事上の過失を認定する場合、行政規則に基づいて注意義務の内容を認定すると、運転者の過失責任の帰属を絶対化する傾向が現れる。

加えて、中国の『「スマート・ネットワーク・車両の道路試験の管理規範（試行）」の印刷・配布に関する通知』の18条の規定によると、試験運転者はずっと試験車両の運転席に座り、自動車の走行状態および周辺環境を始終監視し、いつでも車両を引き継げるように準備をしなければならない。試験運転者は車両が自動運転に適さない状態にあること、あるいはシステムが人工操作の要求を提示することに気付いた場合、すぐに車両を引き継ぐべきである。

中国『刑法』133条の重大交通事故罪の構成要件は「交通運輸管理法規に違反」することを要求している。これは、刑事責任を運転者又はその他の当事者に責任を負わせるしかないことを意味する。

仮想事件1：中国で、一台の道路試験の自動車は開放的な試験用の道路を走行していた。運転者は自動運転システムを起動してから、自動運転システムを始終注意することはしていなかった。このシステムは前の白いトラックが識別できなかったため、スピードが変わらないままで、このトラックに衝突し、その結果、トラックにいる一人の乗客が死亡した²²⁾。

上記の行政法規によると、運転者が自動運転システムを監視し、自動車の運転をすぐに引き継ぐ義務を怠ったことで、重大な交通事故が発生することになり、従って運転者は交通事故についての過失責任を負うという結論が導き出される。行為者は値段の非常に高い自動運転システムを選んだのは、自

21) 張船略・蔣瑤瑤「ドイツ知能運転立法と道路交通法の改正の紹介」ドイツ研究2017年第3期第74頁を参照。

22) アメリカで最初のテスラ自動運転支援システムにより運転者が死亡事件では、自動運転支援システムは晴れた空を背景にした白いトラックをうまく識別できなかった。

<https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/30/tesla-autopilot-death-self-driving-car-elon-musk> 参照（訪問日2018年5月25日）。

分の義務の軽減を望んだからである。しかしながら、自動運転システムが運行する際に、システムが正しく認識しないこと及び運転者も監督していないことによって発生した交通事故について、結局のところ、それを運転者の責任に帰属させ、運転者の負担を明らかに重くしてしまう。そこで、パラドックスが出てきた。もし、運転者にこんなに重い注意義務を負わせるなら、相当に多くの人々は人工運転のモードに戻るだろう。これで、権利と義務とは明らかにずれている。

さて、自動運転システムを起動しているうちに事故を起こした場合、これを自動運転システムの製造者の責任と見なすことができるのか。今のところ、中国では、否定説と肯定説の両方がある。刑法介入の効果から否定説を支持している学者は、「人工知能の初期段階で明確的な産業上の基準が欠けており、製造者の行為規則がまだ確立されておらず、従って刑法が介入しないほうが望ましい。もし、刑法が介入するなら、研究と業界の発展を抑える可能性が生じて、最後にハイテク技術の衰退をもたらすことになる」と考えている²³⁾。ある学者も、自動運転の技術の運用が社会にもたらした危険が一種の「許された危険」に転じ、従って、自動運転システムの製造者に帰属できないと考えている²⁴⁾。

肯定説を支持する学者は、自動運転システムによって創出された危険が、運転者と製造業者との間に合理的に分配されるべきだと考えている。具体的に言えば、例えば、車をバックさせる時には、自動運転システムに、死角を見てブレーキを掛けることができるパノラマレンズなどの安全装置が装備されており、人間の動作能力よりもはるかに優れているので、通常は事故を引き起こすことはない。したがって、自動運転システムが対応できる設備を備えておらず、あるいはその他の欠陥があるため、バックする時点で、歩行者にぶつかる事故が発生した場合、製造者が責任を負うべきである、と²⁵⁾。

23) 楮陳城「人工知能時代における刑法帰責の動向——過失のルールギャップを中心とした」東方法学2018年第3期第36-37頁を参照。

24) 江湖「自動運転が法律に挑戦」中国法律評論2018年第2号第186頁を参照。

25) 彭文華「自動運転車両の犯罪に注意義務」政治と法律2018年第5期第96頁を参照。

否定説の欠点は非常に明らかである。まず、準自動運転の道路試験の段階では、中国や他の国々が行政規制を修正し始めている。例えば、中国は自動運転車の基準について、厳しい規定を定めている。「スマートネットワーク自動車の道路試験の管理規則（試行）」の7条は、試験車両の条件について、具体的な規定を定めている。製造者の試験車両が上記の条件を満たさず、しかも事故との因果関係が確実に認められる場合、製造者の注意義務は上記の行政規則を参照することによって検討できる。発展の観点から見ると、自動運転の技術の業界および行政規則はますます完全になっていく。

次に、刑法は最後の保障法である。自動運転の技術の開発は、業界内の規範が一時的に欠けるとしても、一般的な行為の注意規範に従うべきである。それで、新しい技術の研究開発と試験の中で、相応の注意義務を怠ったために、人の死傷事故を起こした場合、少なくとも過失致重傷罪、過失致死罪としての刑事責任が認められると思われる。刑法の介入が自動運転技術に対して抑制効果を生じさせるとは言い難い。結局、利益の選択の観点から見ると、人間が自動運転技術を得たいのは、その福祉を増加させるためであり、時限爆弾を埋めるためではない。

また、「許された危険」という概念は疑わしいところがある。確かに、「許された危険」という理論は、ドイツの産業発展の初期に産業の発展と法益保護の間で衡量が行われ、社会全体の利益にとって重大な意義があると考えられる行為を、たとえ法益侵害があっても犯罪として処理しないとする法理である。しかし、ある行為が危険な行為であるかどうかを判断するとき、考慮すべきなのは行為そのものであり、付加的な交通秩序ではない²⁶⁾。自動運転の技術の開発と試験では、既存の行政法規の要求に従えば、十分かつ科学的なテストを行うことによって重大な事故を防止できる。仮想事件1では、自動運転システムが、晴れているときに、白い車両を識別できないという欠陥はテストによって発見され、修復されることが十分に期待できる。もし仮想

26) 黎宏『刑法総論の問題を考える（第二版）』（2016年版中国人民大学出版社）第261-264頁を参照。

事件1の場合を「許された危険」と見做すとすれば、それは個人的法益の被害をもって、製造者が負うべき研究開発コストを補填していることにほかならない。法益の衡量から見ると、人的法益の被害は実在性と可視性を持っているが、社会全体の利益の増加は曖昧で、計算し難い。それゆえ、両者を同類として、その大小を比較することは無理であろう。

(2) 運転者に対する過失責任の制限

本稿は、自動運転の危険に対して運転者と製造者の間で合理的な分配を行うべきだと考えている。運転者に絶対責任を負わせる行政法規の傾向は、運転者の刑事責任の判断に直接的な影響を与えることはできないように思われる。運転者が自動運転システムの欠陥による事故の責任を負うがどうかについては、具体的な分析が必要とされる。運転者は自動運転を管理・監督する地位にあると考えられる。監督・管理過失の理論は日本が創った独自の特色のある理論である。一般的に認められた監督過失とは、被監督者が直接に惹起した結果に対する、監督者の不適切な行為が刑法上の過誤であるとする理論である。管理者が物の整備と人の体制などの方面で引き起こされた結果に対する過誤をも管理過失と考える学者がいる。そこから、管理・監督者は、人に対して監督義務があるのみならず、物に対しても管理義務があることが分かる²⁷⁾。自動運転の文脈では、準自動運転システムは、明らかに、人ではなく、それを一種の特殊な物とすることができる。運転者はその物に対して管理する義務があると同時に、製造者もその物に対して管理する義務がある。

仮想事件1では、運転者は自動運転システムを監視しておらず、緊急の状態で車両運転を引き継がなかったことが事故の一つの原因であるが、自動運転システムが障害物を認識しないという欠陥こそが、直接に事故を引き起こした原因であるから、その両方が相俟って死亡結果を引き起こしたと言えよう。運転者が常に自動運転システムを監視する注意義務を課されていると考えるならば、運転者は自動運転システムの欠陥の結果に対しても責任を負わ

27) 三井誠「管理・監督過失をめぐる問題の所在」刑法雑誌第28巻1号第18頁を参照。

なければならないと思われる。このような場合、不法行為法の観点から、システムに対する運転者の「信頼」が観念できると考える学者もいる。運転者には監視の義務が課されていると想定できるが、運転者の監督が自動車の運転に実際的な意味を持たない場合には、運転者が自動運転システムを信頼すればよいし、しかも運転者が自動運転システムを運転した際に発生した交通事故についての責任を免れると考えられる。しかし、一部の自動運転の段階では、運転者の監督責任がさまざまな方法で強調されており、自動運転システムがまた、運転者に対する義務を提示したり、運転者が逃げてはならないと警告したりする場合、少なくとも運転者と自動運転システムとは「共同運転者」と考えられる²⁸⁾。本稿は、刑法解釈の観点から見ると、自動運転システムは、道路交通安全法に規定する当事者に該当することが認められないと思われる。しかし、運転者の自動運転システムへの信頼関係によっては、運転者の管理監督の過失責任の影響を考慮することができるかもしれない。

信頼の原則はドイツの理論であり、行為者が他の交通参加者を合理的に信頼してよいとしたうえ、参加者が交通ルールを守ることを前提に、他の参加者の不適切な行為により引き起こされた結果に対して、行為者に責任を負わせないとする学説である。この原則は、交通犯罪の分野から他の分野に段々と広がっており、その一つは管理・監督過失の領域である。旧過失論の立場から見ると、信頼の原則は行為者の予見可能性を制限する原理である。相手方が適切な行為をしていると考え、信頼は行為者をごまかして、その結果、行為者は実質的な危険を具体的に予見できないので、結果を回避すべき心理や行為は生じえない²⁹⁾。自動運転の文脈において、自動運転システムが備える能力は、障害物の職別、交差点の識別、コーナリングのような単純な操作だけでなく、他の車両との衝突の回避、後退、緊急ブレーキなどの複雑な操作をも含むと考えられる。自動運転システムの操作が比較的簡単な分野

28) 馮綺語「人工知能技術と責任法の変化——自動運転技術を考える」比較法学2018年第2期第147頁を参照。

29) 曹菲『管理監督過失の研究——多数説からの反省と再構成』（2013年版中国法律出版社）第286頁を参照。

では、運転者の運転システムに対する信頼は事実の根拠を有している。このとき、運転者は、運転システムが自動車の運転を行えることに対する信頼に基づいて、自動運転システムの運転を常に監視する義務を怠った場合、具体的な事故の発生の予見可能性が認められないから、過失は否定される。準自動運転システムで高難度の操作が行われ、しかも道路状況が複雑である場合には、運転者が運転システムの操作を完全に信頼できないため、具体的な状況では、運転者には可能な被害を予見する可能性があると考えられる。

仮想事件2：自動運転システムが起動した後、運転者は道路状況と監視運転システムを観察しておらず、歩行者を認識した後で、自動運転システムは警報を鳴らしたが、約8秒以内に運転者が車両を引継ぎなかったため、車両が元の速度である40Km/hで歩行者に衝突し、歩行者が死亡した³⁰⁾。

注意に値するのは、ドイツ、中国などの国の行政法規の中で、自動運転に適しない際に運転者に自動車を引き継ぐことを提示するように自動運転システムに義務を与えていることである。事件2では、自動運転システムが警報を鳴らし、運転者に車両を引き継ぐことを提示したため、通常の場合、運転者には、このときの自動車が引き起こした被害に対する具体的な予見可能性があると言える（運転者の飲酒などの特別な状況は除外する）。そのとき、行為者は事故発生を回避することができると思われる³¹⁾。事件2では、運転者は車を引き継ぎなかったが、自動運転システムが警報を鳴らした8秒間に、運転者が歩行者との衝突を避けるよう措置をとることができるかどうかを計算すべきであろう。たとえ運転者が8秒間に自動車を引き継いでも事故の発生を避けることができないとすれば、運転者の行為が過失行為とは評価できない。因果関係から見ると、歩行者の死亡は自動運転システムが正確に認識

30) 2018年アメリカのアリゾナ州で起きた、UBERによる自動運転車事故は、ケース2と非常によく類似している。<https://www.nytimes.com/interactive/2018/03/20/us/self-driving-uber-pedestrian-killed.html> 参照（訪問日2018年6月1日）。

31) 平野龍一『刑法総論I』（1972年）194頁参照。

しなかったためである。結局、運転者は過失を犯していない。

運転者がどのような範囲で「適時に引き継がなければならない」という問題も議論の余地がある。ドイツ『道路交通法』は運転者に対して、運転を引き継ぐ時間概念に関して「十分な留保時間」(第1条a第2項)及び「即時」(第1条b)の2つの規定を採用している。しかし、これらの2つの概念はいずれも具体的な交通状況に応じてしか理解できない。特に、車両に対する「即時」の引継ぎを認定する際に、運転者の心理的な対応時間を考える必要もある。つまり、運転者は自動運転をして、自動運転システムが車両を制御することを合理的に信じているため、緊急事態が発生した場合、運転者が緊急措置をとるために必要な時間は人工運転の場合での同じ状況で同じ措置をとる時間より長いと思われる。

まとめると、運転システムによって引き起こされた事故について、運転者の過失責任を制限するために、以下の要因を考慮することができる。即ち、十分な理由に基づく運転システムに対する運転者の信頼、結果回避可能性の存否、あるいは運転者の合理的な心理的・対応時間である。

4 準自動運転段階における中国交通刑法に基づく解釈学の試み

本稿は、通常の場合、自動運転が引き起こした事故について運転者が責任を負うべきだと考えている。これは、主に中国の交通犯罪に関する具体的な条文解釈に関わる。システム製造者の責任については、一般的な過失犯の中での過失致重傷罪、過失致死罪、重大責任事故罪に関わる。今回のシンポジウムのテーマに照らして、以下では主に交通犯罪の解釈学的側面から検討する。

(1) 重大交通事故罪の成否

中国『刑法』133条の重大交通事故罪の規定によると、交通運輸管理法規に違反し、よって重大な事故を引き起こし、人に重傷を負わせ若しくは人を

死亡させ、又は公私の財産に重大な損失に生じさせた者は、3年以下の有期懲役又は拘役に処する。交通事故を引き起こした後、逃走又はその他の特に悪質な情状があるとき、3年以上7年以下の有期懲役に処する。逃走により人を死亡させたときは、7年以上の有期懲役に処する。重大交通事故罪の成立は交通運輸管理法規に違反することを前提としている³²⁾。したがって、自動運転車に関する既存の行政管理法規に対する整理は、重大交通事故罪を検討するための前提条件である。

A 自動運転車の起こした交通事故の場所と重大交通事故罪の認定

「スマート・ネットワーク・車両道路試験の管理規則（試行）」8条は、「省、市級政府関係主管部門は、管轄区域内の道路で若干の典型的な道路を選択し、スマートネット自動車の道路試験に供用し、社会に公表する」と定める。9条5号の規定によると、自動運転車主体が道路試験を申請する条件は、閉鎖道路、場所等の特定区域で実車テストを行うことである。例えば、北京市海澱区の運転学校に自動運転車の閉鎖テストエリアが設置されている。亦庄経済技術開発区、順義区と海澱区では33本（約105キロ）の道路が開放な試験道路として指定されている³³⁾。自動車の自動運転による重大な交通事故が発生した場所は、閉鎖テストエリアか開放なテストの道路かによって、行為者の刑事責任の認定に重大な影響を及ぼす。

中国重大交通事故罪の条文では、交通輸送管理法規違反が発生した場所は明らかにされていない。理論的には、重大交通事故罪は「刑法」第二章の公共安全に危害を及ぼす罪の中に位置づけられる以上、その保護法益は公共安全であり、そのため、体系解釈や法益保護から見ると、自動運転車による重大な交通事故が公共の場所で発生することか予定されていると考えられる。

裁判所は重大交通事故罪に関する場所要件の認定について、形式的な基準から実質的な基準への変化を経ている。

32) 黎宏『刑法各論』（2016年版中国法律出版社）第58頁を参照。

33) http://www.sohu.com/a/235916735_455835参照（訪問日2018年6月1日）。

形式的な標準段階 1988年に公布して実施した『中華人民共和国道路交通管理条例』2条によると、本条例の言う道路は自動車道路、都市街路、胡同（裏町）及び公共広場、公共駐車場など、車両、歩行者の通行に供するところを指す。これにより、2000年中国最高人民裁判所『交通事故刑事事件の具体的な応用に関する法律の若干の問題の解釈』8条によると、公共交通管理を実施する場所で、重大な交通事故を起こした場合、刑法133条と本解釈の関係する規定により処理する。公共交通管理以外の場所で、自動車を運転し、又はほかの交通工具を使って、人を死傷させ、又は公共財産あるいは他者の財産に重大な損失を与えて、犯罪を構成した場合、刑法134条、135条、233条などにより罪名を決定して処罰する。言い換えると、重大交通事故罪における交通事故は公共道路管理範囲内で発生したものであり、これ以外の場所で発生した事故であれば、重大責任事故罪、重大労働安全事故罪及び過失致死罪が成立しうる。もっとも、工場内、学校内、住居区内の道路は「公共交通管理の範囲内」に属するかどうかは、論争がある。2010年までに、工場内、学校内、住居区内の道路が「公共道路管理範囲内」に属しないと判示した判例が、一部ではあるが、存在している³⁴⁾。

実質的な標準段階 2004年、『道路交通安全法』199条は改正された。それによると、道路は自動車道路、都市道路と単位管轄範囲内であるが普通の自動車の通行を許可する場所であり、広場、公共駐車場など、公衆の通行に供する場所を含む。この法改正は、重大交通事故罪の場所要件を拡張し、公衆の通行に供するかどうかという実質的な標準を提出した。河北省望都県人民裁判所は大学キャンパス構内の道路を「道路」と認定したうえ、重大交通事故罪の成立を肯定した³⁵⁾。開放型の住居区内の道路が「道路」と認定された事件

34) 「李启铭交通肇事案」『刑事审判参考：危险驾驶犯罪专集』法律出版社2013年第5集（総第94集）第1-6頁を参照。

35) 2010年10月16日、被告人Xは酒を飲んでから、河北大学学校内で、高速で走行し、2人の被害者甲、乙に相次いで衝突したが、運転を続けて現場を離れた。被害者甲は死亡し、被害者乙は軽傷を負った。望都県人民裁判所は、Xが交通運輸管理の法規に違反し、学校内で酒酔い運転をし、法定速度を超過して走行し、重大な交通事故を起こして、一人を死亡させ、一人に軽傷を負わせ、被告人Xが事故の全責任を負担し、それに、交通事故を起こしてから逃走した

もある³⁶⁾。

上記の実質的な標準を採用した以上、自動運転車による重大交通事故の発生した場所は、形式上の「閉鎖場所」と「開放道路」で区別できず、公衆進入の許容性を基準として実質的に判断しなければならない。例えば、北京市海淀区の運転学校内の閉鎖場所は、自動運転試験に使用されていない車両の進入が許可されていないため、公衆の進入が許可されている「道路」に属さない。そして、閉鎖場所内で、発生しうる複数台の自動運転車が衝突する重大事故や、自動運転車と歩行者との重大事故は、いずれも交通事故に属しておらず、従って交通法規を適用して責任を認定し、更に重大交通事故罪を肯定することができないように思われる³⁷⁾。他方、例えば、北京亦庄経済開放区が指定した最初の開放道路では、自動運転試験車両と普通の車両とが同時に走行することを許可しているため、交通法上の「道路」標準に該当し、従って重大交通事故罪が成立しうる。

B 重大交通事故罪の主体

『スマート自動車試験（試行）』25条は、「試験期間中に、交通事故が発生した場合、道路交通安全法律法規により、当事者の責任を認定し、それに、関係する法律法規及び司法解釈により、損害賠償の責任を確定しなければならない。犯罪を構成した場合、法律に従い、刑事責任を追究する。」と明確に規定している。ここでの当事者には、中国「道路交通安全法」2条の規定によると、車両運転者、歩行者、乗客が含まれている。すなわち、直接に交通活動に参加する自然人である。『スマート自動車試験（試行）』18条による

のであるから、この行為が重大交通事故罪に該当するとして、6年の有期懲役を言い渡した。『李启铭交通肇事案』参照（『刑事审判参考：危险驾驶犯罪专集』法律出版社2013年第5集（総第94集）1-6頁）。

36) 『廖开田危险驾驶案』参照（前掲『刑事审判参考：危险驾驶犯罪专集』7頁）。

37) 運転者はこの事故に対する過失があると、(普通の)過失致傷罪又は過失致死罪が成立しうる。しかし、自動運転システムの不備によって、重大な事故を起こした場合、自動運転システムの製造者に対して責任を問える。後者については、紙幅の関係で、検討を行わない。

と、試験運転者は始終試験車両の運転席に座り、車両の運行状態及び周囲環境を始終監視し、いつでも車両を引き継げるよう準備をしなければならない。車両が自動運転の状態に合わなくなり、あるいはシステムが人工操作を提示する場合、試験運転者はすぐに車両を引き継がなければならない。それで、現在、自動運転車による重大事故が起こった場合、事故が自動運転車により引き起こされたと認められたときに、運転者は重大交通事故罪の主体となる。

C 自動運転による重大交通事故罪における注意義務

運転者は自動運転車を操作するとき、一般の交通法規を守るほか、特殊な注意義務が課されている。『スマート自動車試験（試行）』はこれについて詳細に規定した。もっとも、上記の規定の違反行為は事故発生との刑法上の関連があるとは言い切れない。例えば、6条は自動運転道路試験の運転者の資格を規定し、その中で、「当該車型の免許を持ち、しかも、3年以上の運転履歴を持つ」などの条件が要求されている。しかし、この条件を満たさないことは事故の発生との直接的な関連がないように思われる。

『スマート自動車試験（試行）』の条文に照らして、本稿は、自動運転車の試験段階の運転者が以下の三つの注意義務を持つと考えている。まずは、自動運転システムを操作する注意義務である。6条7号の規定によると、運転者は自動運転の訓練を受け、自動運転試験の規程に精通し、自動運転試験の操作方法をマスターし、緊急状態での応急処置の能力を備えている。運転者は運転の車両の性能と自動運転システムを把握し、起動、停止、緊急制動などの操作知識と実践能力を備えていなければならない。このような注意義務は普通の運転での運転資格と同じ地位を有し、自動運転の資格ともいえる。次は、運転システムの運行を管理・監督する注意義務である。18条の規定によると、試験運転者は始終試験車両の運転席に座り、車両の運行状態と周囲環境を始終監視し、いつでも車両を引き継げるように準備をしなければならない。車両が自動運転の状態に合わなくなり、あるいはシステムが人工操作

を提示する場合、試験運転者はすぐ車両を引き継がなければならない。この義務はすでに述べたので、ここでの説明は省略する。更に、自動運転のリスクを制御するなど、その他の注意義務がある。19条は、試験中、試験車両が試験と無関係な人あるいは貨物を搭載してはならないと定めている。20条によると、試験中、試験通知書に記載された試験道路以外では、自動運転モードで走行してはならず、試験車両が駐車した地点から試験道路まで移動する際には、人工操作モードを使って運転するべきである。これは自動運転の道路試験の段階で、自動運転の運用が厳しく制限されることを説明している。それは、運転者（及び製造者）が、自動運転のリスクを制御する注意義務を課され、許可範囲内で試験を行うべきであるからである。

具体的な事件では、規範違反と注意義務との関係を具体的に判断すべきであり、「規則違反」あるいは「日常違反」のような行為を過失の実行行為と形式的に捉えることを避けるべきである。その代わりに、「法の許されない危険」を引き起こしたかどうかを実質的に考慮すべきである³⁸⁾。

(2) 危険運転罪の成否

中国刑法133条の1の危険運転罪は「(一) 追いかけてながら競って走る行為、(二) 酒酔い運転行為、(三) スクールバス業務に従事する又は旅客運送を業とし、その業務に従事する際に、定員数を大幅に超過した又は法定速度を大幅に違反して運転を行う行為、(四) 危険化学品安全管理規定に違反し危険化学物品を運送する行為」という四つの行為タイプを規定した³⁹⁾。危険運転罪の「道路」の範囲は上記の重大交通事故罪の理解と同じである。

現在、中国の自動運転道路試験の環境の下で、自動運転車はスクールバス

38) 平野龍一『刑法総論I』(1972年)194頁参照。

39) 刑法第133条の1の規定によると、道路で自動車を運転し、次に掲げるいずれかの行為を行うときは、拘役に処し、罰金を併科する。(一) 追いかけてながら競って走るとき、情状は悪質である場合、(二) 酒酔い運転をした場合、(三) スクールバス業務に従事する又は旅客運送を業とし、その業務に従事する際に、定員数を大幅に超過した又は法定速度を大幅に違反して運転を行った場合、(四) 危険化学品安全管理規定に違反し危険化学物品運送を行い、公共安全に妨害した場合。

又は旅客運送や危険化学物品の運送の業務に従事することができず、また、自動運転システムは交通規則を守って法定速度に違反できないように設定されている。そして、起こる可能性が最も高いのは自動運転車の酒酔い運転である。

仮想事件3：ある道路試験中、運転者は酒を飲んでから車に入り、自動運転システムを起動したが、交通警察に酩酊状態を発見され、血液試験を受けた結果、運転者は80ミリグラム/100ミリリットルとの酩酊標準に達した。

行為者の行為は酒酔い運転に該当するか。

A 「運転」の範囲

危険運転罪では、行為者に対して道路で自動車を運転することが要求されている。運転行為を車両運行の操作と解するのは普通である。そのため、車両を押し動かすなどの行為は「運転」に該当しないと解されている。自動運転システムを使う行為が「運転」に該当するかどうかについて、現在では、議論が少ない。本稿は自動運転システムを使う行為が運転に該当すると考えている。上記の行政法規では、運転者が自動運転システムを利用する際に車両運行の状況及び周囲環境を常に監視し、いつでも車両を引き継げるよう準備をしなければならないことが強調されている。それで、自動運転システムが車両を操作しているとき、それに対する運転者の管理監督行為は、「道具を使って」運転する行為と見做されうる。そうだとすれば、運転者は自動運転車を操作している場合、実際は二つの運転行為があり、それらは、自らの直接運転とシステムを通して行う間接運転である。

それで、行為者の酒酔い運転行為は議論の余地のない自らの運転段階のみならず、間接運転の段階にも関わっている。上記『スマート自動車試験（試行）』20条の規定によると、試験車両が駐車した地点から試験道路まで移動する際に、人工操作モードで走行すべきである。一般的には、運転者に人工操作の段階で酩酊状態が認められればよい。事件3で、運転者は人工操作を

採用しないで、自動運転システムを起動したにすぎないので、運転者が間接運転中で、酩酊状態にあると考えられる。

B 自動運転車を酒酔い運転する際の抽象的危険

事件3では、酩酊の後で、自動運転車を起動する行為には公共交通安全に対する抽象的危険が認められるかどうかについては、異なる見方が存在する。第1は、自動運転は人間の過誤を減らし、交通安全を高めるために生じた技術であり、それ自体が「運転代行」の仕事を引き受けるために生じたものと考えられるかもしれないのであるから、行為者が酔っ払ってから自動運転システムを起動する行為は、リスクを減らす行為の一つと考えられる。第2は、現在の準自動運転技術では、補助手段として、自動運転はあらゆる交通状況に対応できないから、運転者に対して自動運転システムの運行を管理・監督し、適切な時に自動車の操作を引き継いでいくよう要求するものである。運転者が酩酊によって自動システム警報に応えられず、自動車の操作を引き継がない状態にあるなら、公共交通に対する抽象的危険性は普通車両の酒酔い運転の場合に比べて、程度上の差異がない。本稿は二つ目の見方を支持している。

酒酔い運転型の危険運転における抽象的危険は一つの類型化した危険であり、実際に何らの具体的な危険状態あるいは実害結果が発生したことを要求していない。行為者の行為は法条の文言に明記された行為構成要件に該当すれば十分である。そのため、準自動運転段階で、運転システムが補助道具と見做されるので、運転者の自動運転を起動する行為は、運転の実行行為と認められる。実質的に見ると、自動運転システムに処理できない状況が生じた以上、運転者が引き継げる状態にあることを要求されるのは当然である。これは普通の人工運転と同じである。従って、形式と実質から見ると、事件3では酒酔い運転型の危険運転罪が成立しうると思われる。

5 終わりに

自動運転に関わる刑事事件がまだ発生していないことに鑑み、本稿は講学上の事件だけを取り上げて検討している。全体をまとめると、本稿は、自動運転がもたらす刑法問題の研究ルートを整理した上で、主にどのように運転者の過失範囲を制限するか及び準自動運転が道路試験の段階にある中国において発生しうる刑法の解釈問題の研究を行っている。

準自動運転の段階の製品製造者の責任と完全自動運転の段階の様々な問題についての研究が、将来さらに進展することを期待したい。

* 本稿は、2018年7月19日に同志社大学で開催されたシンポジウム『東アジアの交通犯罪』において行った報告に加筆したものである。