

1 はじめに

本研究は、刑事過失犯（過失致死傷罪を念頭に置く）の処罰範囲を適正に統制し得る枠組みを検討することで、人工知能と情報通信技術の発展により実現されようとしている自動運転車等の人工知能搭載機器に関して、事故が生じた場合の刑事過失犯の成否につき、検討を試みるものである。確率的に振舞うという人工知能の性質上、自動運転車が死傷事故を引き起こすことは完全には避けられないと考えられる。一方で、研究・開発者等への過度な萎縮、人工知能搭載機器の流通の阻害を引き起こさないためには、「過剰処罰」に至らない枠組みが必要であるが、他方で、これら機器の危険性を適切に統御するためには、「過少処罰」に至ることも避けなければならない。もっとも、わが国においては、下記でも述べるように、刑事過失犯の処罰範囲を適正化するための理論枠組みが十分には整っておらず、過度の処罰限定を主張する見解、あるいは逆に、処罰範囲の過度の拡張の危険性のある見解が多いように思われる。

わが国の刑法理論にこれまで強い影響を与えてきたドイツにおいては、過失犯に関する議論の蓄積がより膨大であるとともに、人工知能搭載機器の利用・流通の適法性に関する議論も先行して蓄積されている。そこで本研究は、日本とドイツの議論状況の比較により、刑事過失犯の成立範囲を適正化し得る刑事過失論の構築を試みた。本報告書では、本研究の具体的成果として、①予見ないし認識可能性による刑事過失犯の統制（2）、②利益衡量による刑事過失犯の統制（3）、③結果回避可能性（義務違反連関）により生じる過少処罰リスクに備える方法（4）、に関する調査・検討の結果を報告する。

2 予見ないし認識可能性による刑事過失犯の統制について

2-1 日本における議論

わが国において、第一に過失犯処罰の限定機能を担わされてきたのは、構成要件実現の予見（ないし認識）可能性という概念である。たとえば、従来型自動車に関していえば、自動車を製造・販売すること一般については、死傷事故の結果発生可能性は抽象的なものであることから予見可能性を基礎づけないとされ、それゆえそのみにより過失犯の成否が問題とされることはなく、製造者等に過失犯が成立するには、自動車の部品等に一定の具体的な欠陥が存在し、その欠陥の存在が予見可能であり、それゆえ死傷事故という結果発生の「具体的可能性」も予見可能であることが必要とされてきたといえる（いわゆる三菱自工ハブ脱落事故事件に関する最決平成 24・2・8 刑集 66 巻 4 号 200 頁参照）。

もっとも、この具体的予見可能性要件の充足のために、従来型自動車につき具体的な欠陥の予見可能性が要求されていたのは、そのような欠陥がなければ、運転者・歩行者等の関係者による過失行為がなければ死傷事故は発生しないとの前提のもと、そういった人間である関係者による適切な行為を信頼することが許されているためである（いわゆる「信頼の原則」）。むしろ、常に具体的な結果発生原因が明らかとならなければ過失犯が成立し得ないわけではなく、因果経過が解明されていないが当該行為から結果が生じることは明らかである場合にも過失犯の成立は肯定されている（いわゆる生駒トンネル事故事件に関する最決平成 12・12・20 刑集 54 巻 9 号 1095 頁等参照）。ディープラーニングにより進化してきた AI は、その判断・挙動機序がブラックボックス化し、自動運転車による死傷事故が生じた場合に、個別のどの開発行為が当該具体的事故の原因となったかを突き止めることが困難であり、その意味で具体的な欠陥の存在の予見は困難であろうが、自動運転車がその性質上確実に死傷事故を引き起こす危険を孕むことを、開発・製造者は認識している（そして、従来型自動車の場合のような、事故直前の危険を制御し得る人間の運転者も存在しない）以上、結果の予見可能性が否定されるとは言い難い。

また、結果発生の高度の予見可能性が求められているわけでもない。ホテル・デパート火災事例に関する一連の判例から明らかな通り（いわゆる川治プリンスホテル事故事件に関する最決平成 2・11・16 刑集 44 巻 8 号 744 頁等参照）、結果発生の確率が低くとも、結果発生のプロセス自体が予見可能なものであれば、直ちに過失犯が否定されることはない、とされてきた。

以上より、わが国の現状の理解からは、たとえ死傷事故の可能性がかなり低いものであったとしても、ま

た事故の原因行為が設計のどの段階にあるのか不明であるとしても、流通させれば一定の死傷事故が生じることは予見可能である自動運転車の開発・流通行為について、予見可能性を否定して直ちに過失犯の成立を否定することは困難である。

2-2 ドイツにおける議論

ドイツにおいても、過失犯の成立要件として構成要件実現の予見可能性は必要とされている。それが認められる「下限」に関する議論は必ずしも多くないが、この問題を扱う論者は、可能性概念というものに論理的に限界がないこと（いわゆる「無限後退」の可能性）から、規範的な限定の必要性を指摘し、予見可能性を認めるために、一定の「契機」を要求する。

たしかに、その論者の多くは、法益保護の強調や慎重な者を無関心な者より厳しく扱うことへの疑問等から、そのような契機の「認識」までは必要とせず、その「認識可能性」があれば足りるため、限定機能はかなり希釈化される（特に生命危険が問題となる場合には、予見可能性の下限は限りなく下がり得る）。

もっとも、有力な論者は、（後に見る注意義務違反・許された危険の超過という概念による過失犯処罰の限定は困難との理解を背景に）行為者による「十分な契機」の「認識」を要求し、その際、認知心理学の知見を踏まえた契機の実体化を行っている（警告信号の具体性、アクセスしやすさ、符号化、規則性・持続時間、危険発生蓋然性、信号により示唆された損害結果、危険認識の第三者の行為への依存、事前の警告時間を考慮し、警告信号の一定の際立ちを要求する）。さらに、後知恵バイアスの存在を指摘し、裁判所による安易な予見可能性の事後的認定による処罰範囲の拡張にも警鐘を鳴らしている。

2-3 検討と課題

このような行為時の人間の現実の認識可能性（それに基づく回避可能性）に鑑みた過失犯処罰の限定の必要性の強調は、近時の日本においてはやや欠けていたきらいのある点であり、傾聴に値する。特に、情報収集義務についての無限後退や、純然たるヒューマンエラーともいべき人間の注意力の限界についても意思の緊張を強調して予見可能性・回避可能性を認めることを抑制する可能性がある、という点で特筆に値する。

しかし、この議論にもなお課題が残る。第一に、過失を基礎づけるために必要な警告信号の「際立ち度合い」について、明確な基準設定にはなお至っていない。第二に、この理解から警告信号の具体性を強調すれば、統計的なリスクにとどまる自動運転車の開発・製造等につき死傷結果の予見可能性が広く否定されかねない。もとより、後知恵バイアスの存在を踏まえて安易な予見可能性認定を避けるべきであるという指摘は重要である。しかし、人工知能搭載機器のように、個別事故の原因行為を特定しにくい一方で、一定の統計的危険が存在すること自体は当初から認識されている事例について、予見可能性概念のみで適切な処罰範囲を画することは困難である。したがって、抽象的とはいえ、無視し得ないリスクが存在する場合には、予見可能性を一律に否定するのではなく、注意義務違反の存否、すなわちどのような危険回避措置を課すべきかという問題として検討する必要がある。

3 利益衡量による刑事過失犯の統制について

3-1 日本における議論とその問題点

具体的予見可能性の不存在により過失犯の成立を排斥する、という考え方の機能不全に鑑みて主張されるのが、予見可能性の内容・程度と課される注意義務の内容とを相関的に吟味する形で、過失犯の成立範囲を適正化しようとする立場である。それによれば、社会における安全の確保と刑法の過剰介入の回避という要請の調和の観点から、結果発生の危険がいかに抽象的なものであれ、そのことで直ちに過失犯の成立が否定されることはなく、当該危険を防止するために有効な措置を確認し、当該措置から生じる負担の程度が適正か否かという観点が重要とされる。

問題は、どのような注意義務の賦課であればその負担は過大ではないと評価されるのか、である。自動運転車を製造・販売すれば、死傷事故が生じることは不可避であると考えられている以上、有効な結果防止措置として、「自動運転車を製造・販売しない」という注意義務の賦課が考えられるが、これは過大な負担と評価されるのであろうか。この点について、功利主義的観点からは、いわゆる「許された危険」の観点に基づき、そのような注意義務を課すことにより、自動運転車が生み出す社会的便益が得られなくなることが重大な社会的負担であるとして、そのような注意義務を課すことは是認されないとの評価も考え得る。しかし、わが国では、従来型自動車につき「許された危険」の観点を導入することに対しては、学説上強い懸念が示

されてきた。従来型自動車に関しては、製造者には「流通させれば、運転者の過失運転により死傷事故が発生する」という程度の危険の認識は認められるが、人間の運転者への注意義務賦課により死傷事故発生危険の（ほぼ）ゼロ化が可能として、製造者への製造・販売中止義務は免除されると考えられてきた。つまり、従来型自動車に関しては、結果発生について運転者に帰責することで、法としては死亡結果を許してはおらず、生命と移動の自由等との価値衡量をした上で後者に軍配を挙げているわけではない、との体裁をとってきたといえる。しかし、自動運転車にはかかる論理は妥当し得ず、開発者は、死傷事故が確実に生じ、そしてはやその後に誰もその危険を止めることができないことを認識しながら、その危険を流通させているのであり、一定の生命の犠牲を、社会的便益を根拠に是認することができるかを正面から論じなければならない。緊急避難に関して生命の衡量を認めない見解も有力であることにも鑑みると、過失犯の場合にそれと異なる扱いをする規範的根拠が求められる。そして、それを前提として、いかなる形で利益衡量がなされるのか、どのような形で注意義務が決定されるべきなのか、を探求する必要がある。そこで、ドイツにおける「許された危険」に関する議論を参照することで、日本法への示唆を得ることとした。

3-2 許された危険の規範的根拠に関するドイツにおける議論

「許された危険」とは、産業の発展を踏まえて、一定の活動（発電所、ガス施設、鉄道、自動車等）につき、その社会的有用性等に鑑みて、その活動に伴う人間の生命・身体に対する危険を許されたものとする考え方である。ドイツにおいては、当初、行為の有用性と法益に対する危険性の衡量という利益衡量に基づいて許された危険が認められると考えられていた。その後、許された危険がいわゆる「社会的相当性」概念のもとに吸収され、また、注意義務違反は、各種の行政取締法規等の「法規範」や民間の専門団体等により策定された「技術規範」などの「特別規範」を参照しつつ、「行為者の立場に置かれた、その社会生活領域における慎重で誠実な者が行うであろう」行為か否かにより判断されるようになり、利益衡量的側面が希釈化されたようにも思われるが、個別具体的な場面における利益衡量が行われていないだけであり、大枠としては、社会的便益のために一定の法益の危険性を許容するという利益衡量的理解が前提にあるといえる（「社会的相当性」を考える際に持ち出される、「歴史的に形成された生活秩序」それ自体に正当化の力があるかは疑問であり、むしろそれは特別規範と同様、利益衡量の結果として定着したものと理解され得る。「行為者の立場に置かれた、その社会生活領域における慎重で誠実な者」といった基準についても、その基準人は何も言っていないに等しく、その背景には利益衡量があるというべきであろう）。

このような利益衡量に対しては、これは功利主義的アプローチであり、自由主義的な価値秩序と抵触するとの批判もある。そして、緊急避難においては生命の衡量を拒絶するドイツにおける多数の理解に従えば、十分に理由のある批判といえる。しかし、それでも、ドイツにおける多数の見解は、許された危険が、一定の範囲において、生命への危険を伴うものの社会的便益のある行為を許容し、その結果として他人の生命利益がときに侵害される可能性があることをも受け入れるものと理解され、それゆえ緊急避難に類似した正当化構造を持つと指摘されている。そして、これは決して個人を全体の一部として衡量の対象とする功利主義的（あるいは全体主義的）な発想ではなく、自由主義的価値判断とも抵触しないとされている。すなわち、ほとんどすべての行為は、他者の利益を侵害する危険性を孕んでおり、それをすべて禁止することは行為自由の過度の制限となってしまうため、他者の生命・身体等の利益を犠牲にして行為自由（の過度な制限から解放される利益）を守るためには、「許された危険」という考え方が必要である、と理解されているのである。犠牲にされる潜在的リスクのある者にとっても行為自由拡張をもたらすものとして（＝相互性があるといい得るものとして）構成された「許された危険」概念は、自由主義的価値秩序と抵触しないとされるのである。

緊急避難と異なる点として指摘されているのは、緊急避難による正当化が個別の（単発的な）衝突状況を対象としているのに対し、許された危険は特定の社会的実践全体に関係する包括的利益衡量である、という点である。たとえば、自動車運転により死傷事故が生じた場合に、当該自動車運転の動機・目的に基づく社会的有用性が当該被害者の生命・身体と衡量されるのではなく、行為のたびに自らの行為の有用性等につき熟慮することなく行為をすることができるという意味で行為自由を拡張することに（も）重要な意義があることから、自動車運転一般が一般的な生命・身体への危険性と衡量されるのである。そして、このことが（正当化緊急避難の場合と異なり）最終的な生命侵害をも正当化し得る根拠になっていると考えられる。すなわち、衡量次元の一般化・抽象化により、犠牲にされる者の特定・具体化がなされず、その限りで被害者の匿名性が認められる（それゆえ結果として犠牲とされない者も同様のリスクを現実引き受けている）ため、人間の生命・身体（の重要部分）の手段化の禁忌への抵触がなくなり（少なくとも相当に希釈化され）、それ

ゆえに生命・身体利益の利益衡量への算入が許容されると解される。

以上の理解によれば、①社会的に有用な当該社会的実践の、当該社会における自由な生活形成にとっての重要性の程度、②危険排除措置に伴う負担の程度、③当該社会的実践が持つ損害潜在力の程度、④当該社会的実践によって危険にさらされる者が、どの程度その危険を回避することができるのか（現実には危険の引き受けが認められるスポーツのような場合には、正当化が認められやすくなるが、現実の危険の引き受けが観念できず、危険を避けるためには社会的接触を大幅に放棄するほかなくなる道路交通の場合にはより正当化が慎重になる）といった事情を衡量することになる。そして、これは当該社会的実践をそもそも導入するかどうかのみならず、それを肯定した後の段階でも、いかなる程度の危険低減措置を取るべきかを考える際にも重要である。その際、重要なこととして指摘されるべきなのは、①と②は相互に密接に関連し、②危険排除の措置に大きな負担が伴い、その社会的実践を運営する主体（自動運転に関して言えば、その開発・製造者等）のインセンティブを奪うと、結局①の利益が社会全体で享受され得ないこととなる点である。それゆえ、経済的観点を踏まえることなく、ゼロリスクを追求して高度の注意義務を課してしまうと、むしろ自動運転車等の新たな科学技術の導入・普及を阻害し、人々の行為自由の拡張を阻害することになる。そのため、慎重な判断は必要であろうが、利益衡量の経済的観点を導入することを忌避するべきではないだろう。

3-3 利益衡量の困難性と技術規範の取り込み可能性

（１）利益衡量の困難性と技術規範の参照の有益性

このように、許された危険の判断において、利益衡量は不可欠である。しかし、その利益衡量は、論者自身も自認しているとおり、非常に困難である。自動運転車等の新技術の導入にひきつけば、⑦許された危険を発生させる開発・製造者の経済的利益、⑧当該新技術によって生じる社会的便益、⑨新技術の潜在的被害者の利益を衡量するという多面的なものであるうえ、前述のように⑦⑧⑨は相互に関連する動態的なものである。また、技術はどんどん進歩・変化していくため、各要素を評価する際に科学的・技術的な専門的知見を参照しつつ衡量を行う必要がある。その上、そもそも生命・身体へのリスクと社会的便益（ないし個々人の行動の自由の拡張）との均衡点がどこにあるのかは、価値判断を含む決断と言わざるを得ない。

このような理解を前提とすれば、能力的な観点からも、その決断の正統性の観点からも、裁判所による利益衡量（およびその決断）は、少なくとも生命・身体へのリスクが伴う新技術との関係では、基本的には適切でないといわざるを得ず、国家機関としては（特にその正統性の観点から）立法府による判断・決断が望ましいということになろう（それにより、いわば「強制的な危険の引き受け」がなされる）。

とはいえ、この任務を立法府が単独で行うことは不可能であろう。技術的危険の種類・程度・規模、安全確保可能性の把握には高度な技術的専門知識が必要であるし、技術は急速に発展することから、危険の性質も危険防止の可能性も絶えず変化するため、このような専門知識の必要性及び技術のダイナミズムへの対応の必要性に鑑みれば、立法による対応には限界がある。

そこで、やはり法規範（法律および法律の委任を受けた命令）に加え、民間の専門団体等により策定された「技術規範」を十分に尊重した判断が要求される、という見解には合理性がある。法規範については、それが能力及び民主的正統性の観点から裁判所に勝る立法府（またはその委任を受けた行政）による解決を示したものであるという点に鑑みれば、（当該法規範が遵守すべき下限のみを規定する趣旨であれば別であろうが）その法規範を遵守していれば、仮に当該法規範が時代遅れないし不適切となっていたとしても、適法とされるのが本来の姿と言えよう（もちろん、当該法規範の想定している典型事例から外れた例外的事例が問題となっている場合は、別様に解さざるを得まい）。これに対して、技術規範に関しては、さらに検討が必要である。技術規範は法規範ではないので、それが専門家の多数に受け容れられて用いられているというだけでは、それが適切かつ正統な利益衡量の結果として受け止められ得るとは限らないのである。しかし、それらは単なる「平均的判断の集合」にすぎないわけではなく、むしろ、「誠実な実務の記録」・「危険の回避に関する長きに亘る経験の所産」として、現実の中で実証されてきた合理性を体現しており、十分な理由なしに退けられるべきものではない。特に、法規範は否が応でも抽象的要求となってしまうところ、技術規範はより具体的な要求を、しかも技術の進展により即応する形で規定することができるため、法規範に比べてその参照の際の慎重性が必要であるとしても、十分に尊重すべきであろう。仮にそうではなく、法規範不存在の場面として裁判所による利益衡量を全面的に要求するとすれば、その知識面の不足及びゼロリスク志向や後知恵バイアスにより、広範な注意義務設定およびその違反の認定がなされるおそれがある。

（２）技術規範の受容方法

残る問題は、どのようにこの技術規範を裁判所による判断に取り込むか、という点にあらう。重要なことは、その遵守に単なる徴憑効果しか認めず裁判所による利益衡量を常に優先する考え方と、技術規範を妄信する考え方の、適切な中間の道を採用することである。

まず、法規範の存在を確認し、より民主的正統性の高いそれら法規範を前提とし、それに照らしつつ、法規範の不十分・不明確な点を技術規範により充填していくという考え方が基本線となる。

その上で、その技術規範を参照できるか否かの前提として、技術規範が時代遅れになっていないか、その規範の実務における一般的承認の程度・理解可能性の程度、さらに、どのような利益集団が規格化過程に関与したのか（特に、潜在的にリスクを受ける者の集団が関与していたのか）、という技術規範の成立過程の正統性も確認しなければならない。これらの審査により、当該技術規範が基本的に尊重に値すると評価されれば、それは単なる徴憑効果に留まるものではなく、それを遵守していれば、特段の事情がない限り、刑法上の注意義務違反は存在しないとの判断を導く基準として機能するというべきであろう。

さらに、当該技術規範を基本的には参照できるとなった場合、当該技術規範が安全のための十分条件を示す趣旨のものか（それとも最低限度の方向付けを示すものにすぎないか）、保護目的が安全性にあるか（それとも取引円滑化のための規格化に過ぎないか）、いかなる具体的危険からの保護を目的としているか（いわゆる規範の保護目的）の確認（そして、その危険が実現したといえるかの確認）、が必要である（当該規範が想定している通常事例とは異なる非典型的状況が問題となっている場合には、そのような技術規範が存在しないことになる）。これらは、法規範が問題となっている場合と同様である。なお、規範の保護目的論との関係で少し議論があるのは、設計上のログ記録義務等である。この義務は、開発・製造過程について回顧的に追跡可能にすることにより、責任追及を容易にする趣旨のものであるが、それにより間接的には生命・身体保護目的もあるといえる（そして、仮に後述する危険増加論を全面的に採用すれば、義務違反連関も認められる余地が生じる）。しかし、この義務の生命・身体保護目的はやはり間接的なものに留まることから、過失致死傷罪を基礎づける注意義務とはいいいがたいであろう。

以上により、技術規範が尊重に値し、かつ状況が当該規範の保護目的の範囲にとどまっている限りは、特段の事情がない限り注意義務違反はないと評価されるべきであるとすれば、残る問題は二つである。一つは、遵守していない場合をどう評価するかである。この点については、直ちに注意義務違反と評価すべきではなく、異なる形で同程度の安全性が保証されているならば注意義務違反とはなり得ない、というべきであろう。規範の保護目的との関係では、その規範それ自体を守ることが重要なのではなく、別の方法で同等以上の法益尊重的態度が示されていれば、許された危険の範囲内で行動していたことになるのであるから、注意義務違反が認められるいわれはない。このように、遵守には開発・製造者等に有利な効果を認めつつ、不遵守には直ちに不利益な効果を付さないことで、遵守する開発・製造者等のための法的安定性が作られつつ、しかし革新的な安全解決策という形で技術的發展を妨げない、ということが可能となる。もう一つの問題は、当該技術規範が陳腐化ないし成立過程の問題等から参照しえない場合、あるいはそれ自体は問題ないものの当該事例が例外的事例である場合、すなわち当該事案につき当該技術規範を参照できない場合の処理であるが、その場合には、裁判所による利益衡量に基づく判断が必要とならざるを得ない。しかし、前述のようにこの判断は困難かつ本来的には適切でない。それゆえ、基本的には、行為者側の判断裁量を認め、裁判所が注意義務違反と判断することができるのは、明白な裁量逸脱の場合に限られるというべきであろう。すなわち、当該専門的集団の間で、技術規範とはなっていないものの、行為時点で暗黙に一定の水準が定着していた（あるいは定着することが確実というべき）状況が存在し、それに違反しているといえる場合等であれば格別、そうでなければ基本的には開発・製造者等に一定の判断裁量が認められ、責任追及がなされるべきではないように思われる。

4 結果回避可能性（義務違反連関）による過少処罰のリスクへの対応

4-1 問題の所在

許された危険からの逸脱ないし注意義務違反が上記の形で認められたとして、最終的に過失致死傷罪の成立を認めるためには、結果の発生とそれへの行為の帰属が必要であり、その帰属の際には義務違反連関が必要である、というのがドイツ・日本における共通の理解である。義務違反連関の内容については議論があるが、ドイツおよび日本の判例・多数説は、結果回避可能性説を採用しており、注意義務違反行為に代えて合義務的行為が行われていれば、結果が回避されたことを要求する。自動運転車の文脈でいえば、技術標準（注

意義務)が遵守されていれば、当該場面で当該自動運転車は死傷事故を起こさなかったか、が問われるのである。これは、侵害された義務を遵守しても結果がいずれにせよ回避可能でなかった場合には、当該義務の遵守は当該事案では無益であったのであり、許されない危険ではなく許された危険が実現したに過ぎない、と評価される、という理解である。この回避可能性説によれば、合義務的行為がなされていれば結果が回避されたことが「確実性に境を接する蓋然性」をもって認定されなければならない。しかし、人工知能システムの入力と出力の変換過程が不明なことが多く、全く同じ条件下での再現実験も難しいため、結果回避可能性説のレベルでの義務違反連関の認定は往々にして困難とされる。

4-2 危険増加論採用の可能性

これに対して、少数ながらドイツで有力なのは、いわゆる危険増加論である。実体法上の義務違反連関の基準を、義務違反行為が結果発生リスクを増加させたことに緩和するものである。逆に言えば、合義務的行為を行っていれば結果が回避された可能性もあったと認定される場合には、義務違反連関が認められることとなる。それゆえ、当該事故を、確実性に境を接する蓋然性をもって防げたか否かは重要でなく、義務違反行為が統計的に事故確率を高めたか、合義務的行為により事故確率が統計的に低下したか、のみに重要であるため、義務違反連関が認められやすいことになる。

自動運転車等の事故に関しては、結果回避可能性説からは多くの場合に過失致死傷罪の処罰ができず、それには未遂罪もないため、結局処罰範囲から外れることになれば、過少処罰となり、危険の統御が不十分になるように思われる。それゆえ、この問題を解決し得る危険増加論の採用は非常に魅力的である。そもそも、人工知能搭載機器に関して問題とされている一定の統計的安全性を保つ義務は、生じた個別事故を回避することに直結する義務ではなく、総体として統計的に事故の発生を低減させるための義務なのであり、その義務を遵守することで当該個別事故を避けることが確実であったか、などと問うことはその出発点と矛盾しているようにすら思われる。危険増加論への「疑わしきは被告人の利益に」原則違反との指摘は、実体法上の基準自体が異なる以上筋違いであるともいえるし、*versari* 原理（違法行為をした以上その結果について責任を負う）に近接するとの指摘も、統計的危険の実現は要件としている以上、それと同一視されるべきものではない。最終的には、注意義務を遵守していたが同様の結果を発生させた者との公平の観点、あるいは既遂と未遂の関係などをさらに検討する必要はあろうが、十分に傾聴に値する理解であると思われる。

4-3 その他の可能性

もっとも、少なくともわが国の状況としては、危険増加論は有力な少数説とすらいえない状況であり、また判例上も結果回避可能性説で確立している（いわゆる黄色点滅信号事故事件に関する最判平成 15・1・24 判時 1806 号 157 頁参照）ことから、直ちに採用される可能性は低いと言わざるを得ないだろう。しかし、そうならば、過少処罰に至ることは上述のとおりであり、そうであれば、過少処罰を阻止し、危険の統御を可能とするような新たな刑事立法が必要という議論につながろう。

そのような観点からまず考えられるのは、結果発生を要件としない、それゆえ注意義務違反と結果との間の客観的帰属・義務違反連関を必要としない、抽象的危険犯を設定することであろう。ドイツにおいては、危険責任への接近のおそれ及び刑法の最終手段性に鑑みて抽象的危険犯化に否定的な見解が主張されているが、先ほどまで検討してきた許された危険の超過・注意義務違反を要求するのであれば、厳密な意味での危険責任（＝無過失責任）とは一線を画するものであり、正当化の余地はあろう（実際、論者は過料の形であれば導入を認めている）。

最後に、わが国では危険責任類似の刑法犯の導入を提唱する見解もある。ドイツでは、刑法においては責任主義に反するとの理解から、この採用を提唱する論者は管見の限り見当たらない。しかし、日本の上記論者は、事故に関与した者に対し、危険責任類似の形で一旦犯罪を成立させつつ、しかし事故後の情報提供や製品改善活動により処罰を免れる余地を与える制度を考えている。これは責任主義の再構成（たとえば、処罰を避けることができる制度が十分に確保されていれば責任主義に反しない等）を要するが、そもそも危険責任制度がリスクを開発・製造者に内部化することで適切な行動を促すことにつながる（このこと自体はドイツでも指摘されている）、また事故後協力制度と接続することで製品改善につながる情報を提供させ、陳腐化する危険性のある技術規範をアップデートする機会を制度的に確保する等メリットも大きいと思われる。この点についてはさらなる検討の余地があろう。

5 おわりに

本報告書では、人工知能搭載機器、とりわけ自動運転車による死傷事故を念頭に、刑事過失犯の処罰範囲を適正に統制するための理論枠組みを検討した。第一に、予見ないし認識可能性による処罰限定には重要な意義があるものの、人工知能搭載機器のように統計的危険が当初から認識される一方で個別事故の原因行為の特定が困難な事例においては、予見可能性概念のみで過剰処罰を回避することには限界があることを明らかにした。第二に、そのような場合には、注意義務設定の段階における利益衡量、すなわち許された危険の理論が中心的な役割を果たすことを示した。もっとも、この利益衡量は、生命・身体へのリスクと行為自由・社会的便益との調整を含むものであり、また日々アップデートされる高度の専門知識を前提とする必要があることから、個別事件において裁判所が白紙から行うには能力面・正統性面の双方に限界がある。そこで、法律および法律の委任を受けた命令、さらに一定の条件を満たす技術規範を、注意義務設定において十分に尊重する必要がある。第三に、結果回避可能性・義務違反連関につき従来の理解を継続して採用すれば、その認定困難により過少処罰が生じる可能性がある。この点については、危険増加論の採用可能性、抽象的危険犯化、さらに危険責任類似の犯罪類型と事故後協力による免責・減輕制度の導入可能性が今後の検討課題となる。

Society5.0 においては、一定の生命・身体へのリスクを伴う技術を全面的に排除することは現実的でも望ましくもない。しかし他方で、全面的に許容することも危険の統御として不十分である。重要なのは、明確かつ正当・正統な基準を設定することで過剰処罰を防ぎ、萎縮なく開発・製造者等が技術革新を進めていける状況を創出しつつ、しかし、その違反があったにもかかわらず適切な処罰ができないという過少処罰も防ぎ、社会における危険の統御も行うことである。本研究は、そのための理論的基盤として、許された危険、技術規範、義務違反連関の意義を明らかにすることを試みたものであり、今後は、事故後協力制度および行政法規制との関係も含め、より包括的な危険統御モデルの構築を目指す必要がある。

【参考文献】

- 稲谷龍彦「技術の道德化と刑事法規制」松尾陽編『アーキテクチャと法』(2017) 93-128 頁
稲谷龍彦「人工知能搭載機器に関する新たな刑事法規制について」法時 91 巻 4 号 (2019) 54-59 頁
遠藤聡太「自動運転車による生命侵害と緊急避難」刑ジャ 58 号 (2018) 26-37 頁
遠藤聡太「人工知能 (AI) 搭載機器の安全性確保義務と社会的便益の考慮」法時 91 巻 4 号 (2019) 19-26 頁
遠藤聡太「正当業務行為の意義」佐伯仁志ほか編『山口厚先生古稀祝賀論文集』(2023) 77-108 頁
小林憲太郎『刑法的帰責—フィナリスムス・客観的帰属論・結果無価値論』(2007)
坂下陽輔「人工知能の開発・利用における過失」法時 91 巻 4 号 (2019) 13 頁
高橋圭「リスクへの対応と過失犯」京都大学博士論文 (2025 年度提出) ※未公開
橋爪隆「過失犯 (上) (下)」法教 275 号 (2003) 76-82 頁、276 号 (2003 年) 39-48 頁
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」東大ローレビュー 4 巻 (2009) 172-204 頁
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」高山佳奈子ほか編『山口厚先生献呈論文集』(2014) 197-261 頁
樋口亮介「注意義務の内容確定プロセスを基礎に置く過失犯の判断枠組み(1)~(3)」曹時 69 巻 12 号 (2017) 1-74 頁、70 巻 1 号 (2018) 1-74 頁、70 巻 2 号 (2018) 1-35 頁
深町晋也『緊急避難の理論とアクチュアリティ』(2018)
藤木英雄『過失犯の理論』(1969)
古川伸彦『刑事過失論序説』(2007)
前田雅英「許された危険」中山研一ほか編『現代刑法講座 (第三巻)』(1979) 25-48 頁
松宮孝明『過失犯論の現代的課題』(2004)
松宮孝明「自動運転をめぐる刑事法的諸問題」立命館法学 395 号 (2021) 1-19 頁
山口厚『刑法総論 [第 4 版]』(2025)
安田拓人『基礎から考える刑法総論』(2024)
山本紘之『近代刑法原理と過失犯論』(2023)

Bar, Ludwig von: Die Lehre von Causalzusammenhänge im Rechte, besonders im Strafrechte, 1871

- Beck, Susanne*: Das Dilemma-Problem und die Fahrlässigkeitsdogmatik, in: Eric Hilgendorf (Hrsg.), *Autonome Systeme und neue Mobilität*, 2017, S. 117-142
- Beck, Susanne*: Standardisiertes Outsourcing—Zur Bedeutung nichtstaatlicher Normen für die Fahrlässigkeitsstrafbarkeit, *ZStW* 2019 (131), 967-984
- Binding, Karl*: Die Normen und ihre Übertretung: Eine Untersuchung über die rechtmässige Handlung und die Arten des Delikts, Band. IV: Die Fahrlässigkeit, 1919
- Cramer, Theresa*: Strafrechtsdogmatische Auflösung dilemmatischer Situation, 2022.
- Duttge, Gunnar*: Zur Bestimmtheit des Handlungsunwerts von Fahrlässigkeitsdelikten, 2001
- Duttge, Gunnar*: „Erlaubtes Risiko“ in einer personalen Unrechtslehre, in: Bené Bloy u.a. (Hrsg.), *Gerechte Strafe und legitimes Strafrecht* (Festschrift für Manfred Maiwald), 2010, S. 133-152
- Duttge, Gunnar*: Rückschaufehler und Fahrlässigkeit, *RW* 2019, S. 153-170
- Engisch, Karl*: Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht, 1930 (Neudruck: Aalen 1964)
- Greco, Luís*: Autonome Kraftfahrzeuge und Kollisionslagen, in: Böse/Schumann/Toepel (Hrsg.), *Festschrift für Urs Kindhäuser zum 70. Geburtstag*, 2019, S. 167-176.
- Herzberg, Rolf Dietrich*: Die Verantwortung für Arbeitsschutz und Unfallverhütung im Betrieb, 1984
- Hilgendorf, Eric*: Autonomes Fahren im Dilemma. Überlegungen zur moralischen und rechtlichen Behandlung von selbsttätigen Kollisionsvermeidungssystemen, in: ders. (Hrsg.), *Autonome Systeme und neue Mobilität*, 2017, S. 143-175
- Hilgendorf, Eric*: Autonome Systeme, künstliche Intelligenz und Roboter: Eine Orientierung aus strafrechtlicher Perspektive, in: Stephan Barton u.a. (Hrsg.), *Festschrift für Thomas Fischer*, 2018, S. 99-113
- Hilgendorf, Eric*: Dilemma-Probleme beim automatisierten Fahren, *ZStW* 130 (2018), 674-703
- Hoyer, Andres*: Erlaubtes Risiko und technologische Entwicklung, *ZStW* 121 (2009), 860-881
- Ibold, Victoria*: Künstliche Intelligenz und Strafrecht, 2024
- Jakobs, Günther*: Studien zum fahrlässigen Erfolgsdelikt, 1972
- Jakobs, Günther*: Strafrecht Allgemeiner Teil, 2. Auflage, 1991
- Kindhäuser, Urs*: Erlaubtes Risiko und Sorgfaltswidrigkeit: Zur Struktur strafrechtlicher Fahrlässigkeitshaftung, *GA* 1994, 197-223
- Kindhäuser, Urs*: Zum sog. „unerlaubten“ Risiko, in: Bené Bloy u.a. (Hrsg.), *Gerechte Strafe und legitimes Strafrecht* (Festschrift für Manfred Maiwald), 2010, S. 397-416
- Kuhlen, Lothar*: Fragen einer strafrechtlichen Produkthaftung, 1989
- Kuhlen, Lothar*: Zur Problematik der nachträglichen ex ante-Beurteilung im Strafrecht und in der Moral, in: Heike Jung u.a. (Hrsg.), *Recht und Moral: Beiträge zu einer Standortbestimmung*, 1991, S. 341-372
- Lenckner, Theodor*: Technische Normen und Fahrlässigkeit, in: Paul Bockelmann u.a. (Hrsg.), *Festschrift für Karl Engisch*, 1969, S. 490-508
- Lübbe, Weyma*: „Erlaubte Risiko“, *Deutsche Zeitschrift für Philosophie* 43 (1995), 951-963
- Mitsch, Wolfgang*: Das erlaubte Risiko im Strafrecht, *JuS* 2018, 1161-1168
- Nussbaum, Maximilian*: Grund und Grenzen der Rezeption technischer Normen im Technikstrafrecht, *ZIS* 2021, S. 33 – 45
- Pawlik, Michael*: Der rechtfertigende Notstand, 2002
- Pawlik, Michael*: Das Unrecht des Bürgers: Grundlinien der Allgemeinen Verbrechenslehre, 2012
- Roxin, Claus*: Pflichtwidrigkeit und Erfolg bei fahrlässigen Delikten, *ZStW* 74 (1962), 411-444
- Roxin, Claus / Greco, Luís*: Strafrecht Allgemeiner Teil, Band I: Grundlagen: Der Aufbau der Verbrechenslehre, 5. Auflage, 2020
- Schünemann, Bernd*: Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte, *JA* 1975, 435-444, 511-516, 575-584, 647-656, 715-724, 787-802.

Schünemann, Bernd: Die Regeln der Technik im Strafrecht, in: Wilfried Küper (Hrsg.), Festschrift für Karl Lackner, 1987, S. 367 ff.

Schürer-Mohr, Wiebke: Erlaubte Risiken. Grundfragen des „erlaubten Risikos“ im Bereich der Fahrlässigkeitsdogmatik, 1998.

〈発 表 資 料〉

題 名	掲載誌・学会名等	発表年月
「許された危険と緊急避難論の再検討」(仮題)	慶應法学 57 号	2026 年 11 月 (予定)
過失犯に関する論稿も公表予定だが、 媒体は未定		