

ジレンマ状況における自動走行車

— トロリー問題4.0 —

アルミン・エングレンダー (Armin ENGLÄNDER)

(田村 翔 訳)

I. 導入

我々は現在、自動車に関する急速な技術発展の只中にある。その終着点に「自律的な」すなわち完全に独立して走行する自動車が到来するであろうことは、いまや多くの自動車開発者が確実なことであるとみなしている。ただ、いつその導入を覚悟しなければならないかということだけが開かれた問題とみなされる。自動走行車により期待される利点は、ひとつは車両利用者における利便性の増大に、いまひとつは全ての交通関与者における安全性の獲得にある。すなわち、自動走行車は人間のドライバーに比し迅速かつより良く不意に生ずる危険状況に反応することができるのである。また、自動走行車は過労状態やアルコールによる意識の混濁にも陥らないし、自身の運転能力を買いかぶることもない。

しかし、どんな技術にも限界はあるし、全く誤りのない技術などは存在しない。それゆえ出発点とされなければならないのは、場合によっては自動走行車を通じて事故に起因する車両の乗客や他の交通関与者の侵害もありうるということである。そのような事件が起きた場合には、民事法上の責任に関する問題と並び、車両製造者や車両利用者の可罰的な行動に関する問題も提起されうる。さしあたり考えられるものとしては、技術的な不全の場合がこれに該当する。このような場合についてはなおも、相当程度の法的な説明やルールが必要である。自動走行車を製造する際やそれを作動させる際の注意義務は、いよいよもって多様な観点から画定されなければならないのである。

さらに、技術が機能していても事故がもはや回避できないが、その事故が車両のプログラミングに左右される形で誰かしらに損害が発生する場合にも、可罰的な行動は問題視される。たとえば、自動走行車が、車両の乗客の生命にとって危険な、突然現れた障害物との衝突を、歩道へと進路を換えて歩行者を轢き彼を著しく侵害することでのみのがれることができるという場合である。損害を与える行動オプションのみが使用可能であることから、このような事案はジレンマ状況と呼ばれる。損害を与える行動オプションとはすなわち、進路を換えることで歩行者を負傷もしくは死亡させるか、それとも進路を換えずに車両の乗客を負傷もしくは死亡させるか、である。

それでは、車両製造者——ここでは製造サイドで帰責主体として考慮されるすべての自然人の総称と解する——は、上述のようなジレンマ状況における具体的な損害についてどうすれば刑法

上答責的であるのだろうか？ また、どのような条件があれば刑法上の答責は否定されうるのだろうか？ この問題を本日の講演の焦点としたい。

II. ドイツ緊急避難法の体系

まずもって指摘しておかなければならないのは、ジレンマ的な状況は、ドイツ刑法の視点からは決して新しい状況あるいは異常な状況を示すわけではないということである。ドイツの法秩序の内には、そのような紛争状況を刑法的に克服するために相互に調和のとれた複数の規定がある。そこでとくに意義を有するのが、緊急避難に関する法規定である。したがって、その体系が簡潔に紹介されるべきである。

ある法益——いわゆる保護財 (Schutzgut)——に対する現在の危難が他の法益——いわゆる侵害財 (Eingriffsgut)——を侵害することによってのみ回避されうるような状況が緊急避難と称される。つまり、危殆化された保護財が侵害財を犠牲にすることでのみ救助されうるのである。ドイツ刑法においてそのような緊急避難事案に関する法的な評価は一致しておらず、その評価は分かれている。

- 法的な評価基準により、危殆化された保護財の救助が侵害財の存続に優位 (Vorrang) する場合、侵害財の侵害は正当化、つまりは法的に許される。この場合は正当化的緊急避難と称される。
- これに対し、法的な評価基準により、危殆化された保護財の救助が侵害財の存続に優位しない場合、侵害財の侵害はなおも違法、つまりは法的に禁止されている。しかし、それでも法的に承認されている理由に基づき保護財の救助を断念することが行為者に対し人格的に要求できない場合、侵害財の侵害は免責される。すなわち、彼は人格的な非難可能性を欠いているために処罰されない。この場合は免責的緊急避難と称される。

他方で、正当化的緊急避難においては二つの基本的状況が区別されなければならない。

- 保護財に対する現在の危難が危険状況の発生に責任がない人格の犠牲で回避される場合は、攻撃的緊急避難と称される。他者の財に対するそのような「攻撃的な」侵害はもっぱら二つの要件の下で正当化される。ひとつは、保護財に対する危難がそれ以外、つまりはより侵害の程度が低い方法では回避できないことが必要である。いまひとつは、保護財を救助する利益すなわち被保全利益 (geschützte Interesse) が、侵害財を存続させる利益すなわち被侵害利益 (beeinträchtigte Interesse) を著しく優越 (wesentlich überwiegen) していなければならない。たとえば、人間のドライバーが、自身の生命にとって危険な、突然現れた障害物との衝突を、進路を換えて道路脇に停車していた第三者の車両に損害を与えることによってのみのがれることができるという場合である。この場合、法的な評価基準（これについてはすぐあとで詳論する）によれば、ドライバーの生命に関する利益は停車していた自動車の所有者がそれを無傷のまま所有しておくという利益よりも明らかに重要である。
- これに対し、保護財に対する現在の危難がその危険の由来についての答責領域を有している

者の犠牲で回避される場合は、防御的緊急避難と称される——なぜ「防御的」なのかは、危険の起因者からその危険を防ぐことが目指されるからである。この場合の正当化にとっては、諸利益の衡量のもとでひき起こされる損害が回避されうる危険と釣り合っていないこともよい、すなわち、被保全利益が少なくとも被侵害利益に劣後していないこと（nicht wesentlich weniger wiegt）で十分である。たとえば、ドライバーが、自身の生命にとって危険な、突然現れた障害物との衝突を、歩道上へ進路を換えて歩行者を轢きひどく負傷させることによってのみのがれることができるという際に、まさにこの歩行者自身が車道に障害物を置いていた場合である。

Ⅲ. 緊急避難規定に応じた自動走行車のプログラミング

以上がドイツ緊急避難法の体系についてのごく簡単な紹介である。それでは、ジレンマ状況において自動走行車が車両利用者ないしその他の人格に関する現在の危険を回避するためにプログラミングに応じて他者の法益を侵害するというとき、その製造者はいかなる場合に正当化されるのか——また、いかなる場合には正当化されないのか、という問題に移ろう。ただし、正当化は、製造者が自動走行車にプログラミングをした時点では危険がいまだ現在のものではないという点では失敗しないということは簡単に指摘しておきたい。ここでは予期された正当防衛、つまりはたとえば高電圧網や銃の自動発射装置による自動化された防衛という形での防衛と同様のことが妥当する。現在性の判断にとっては装置を取りついたり作動させたりした時点が決定的のではなく、自動化された危険回避措置が実施される時点が重要なのである。現在の危険がこの瞬間において存在する場合、緊急避難状況は認められる。

ただし、正当化のためには被保全利益が被侵害利益を著しく優越していなければならず、あるいは——防御的緊急避難の場合には——被保全利益は少なくとも被侵害利益に劣後していない必要がある。ところでしかしながら、様々な利益の重要度はどのように決定されるのだろうか？ 支配的な見解によれば、そこでは全体的衡量（Gesamtabwägung）が遂行されなければならない。考慮されなければならないのは、侵害財と保護財に関する当保護性の程度を担いうるすべての事情である。ここにはたとえば生命、身体、財産など問題となっている利益の等級（Rang）だけでなく、それらの利益に差し迫っている危険の程度や潜在的な損害の規模、救助機会の強大さや危険状況に関する自らの落度ならびに特別な危険負担義務の存在などの事情も属する。

生命法益には重要な特殊性がある。支配的な見解によれば、生命法益は人間の尊厳の保障から生ずる最も高度な価値を成し、これははじめからあらゆる質的あるいは量的な衡量をのがれるべきである。要するに、「生命体生命」という衡量はなされない。それゆえ、故意による生命侵害は少なくとも攻撃的緊急避難の場合には決して正当化されない。たとえば、自動走行車が、突然現れた障害物との致命的衝突から車両の利用者を救助するためにプログラミングに応じて進路を換え歩行者を轢く場合、正当化はなされない。その際には、車両の利用者としては若い女性が問題となっているのか、歩行者としてははわずかに数日ないしは数週間の余命しか期待できないような

年老いた痛患者の男性が問題となっているのかは重要ではない。というのも、ここでは生命対生命の質的衡量はなされないという要請が妥当するからである。

現在では支配的になった見解によれば、「生命対生命」は衡量されえないという原則は、少数の死により多数の生命が救助されうる場合にもその妥当を維持するものといえよう。たとえば、自動走行するスクールバスが、突然現れた障害物との致命的衝突から車両の乗客ら——40人の児童——を救助するために少数の歩行者を轢くようプログラミングされている場合、正当化はなされない。というのも、ここでは生命対生命の量的衡量はなされないという要請が妥当するからである。つまり、1人の歩行者の生命には40人の子どもの生命同然の値打ちがあるのである。そのような状況においては、ドイツの法秩序はそれゆえ悲劇的な事象にその経過を委ね、無関係の歩行者の犠牲で危険を回避しないことを要求している。

これに対して現在では、哲学者であるユリアン・ニーダーリューメリンや刑法学者であるウルフリット・ノイマンが、自動走行車の場合には衡量の観点が変化するという見解を主張している。それによれば、その決定的な違いは以下の点にあるという。すなわち、人間のドライバーは具体的なジレンマ状況に際してはじめて決断をする。しかし、その際にはすでに他者を救助するために誰が犠牲にされなければならないかが確定されている。つまり、可能な限り多くの生命を救助するという決断は、当該人格における利益に依拠するものではなく、全体として生命の犠牲を最小限にするためのものなのである。そのような決断は具体的な紛争状況における当該人格の利益とは全く正反対のものである。しかし、自動走行車の場合には事情が全く異なるという。この場合、ジレンマ状況の発生よりもずっと前に決断は車両のプログラミングにより下されている。しかしながらまさに、この時点では事後的に犠牲となる者の配役はいまだ確定されていない。その限りにおいてはすべてのことが知られていない状態にあるため、リスクを全体として最小化するというプログラミングは、一貫してすべての者の利益となっており、また、決断後に個々の場合において他者に対する危険を回避するために実際に犠牲とされる者の利益にもなっているというのである。

ひと目には筋の通っているように見えるこの論拠は、より詳細な検討のもとではしかしながら納得できるものではない。よく見ると、そこにあると主張されている違いはもっぱら見せかけのものであることが明らかとなる。両者に差異があるという印象は、ジレンマ状況というものが、自動走行車の場合にはルール設定の見地から観察されるのに対し、人間のドライバーの場合にはこれがルール適用の見地から観察されることから生ずるのである。自動走行車のプログラミングは、「車両がジレンマ状況 x にいる場合には常に、これこれこうすべきである」という普遍的なルール設定に相当する。個々の場合において事後的に誰がルールの適用、つまりはプログラミングに応じた車両の行動による益を受け、誰がそれによる負担を担うことになるかは事実上確定されていない。しかし、一定のジレンマ状況において人間のドライバーがしてもよいあるいはしなければならないことが優先される場合には、車両はそう行動するほかない。もっとも、この場合にも行動に関する普遍的ルールを確定する際には、関係者は「無知のヴェール」の背後にいる、つまりは彼らにはルールの適用状況における事後的な配役のことが知らされていないのである。こ

れに対し、その後、いずれかの時点で実際に一定のジレンマ状況が発生しルール適用へと至る場合に、配役が確定する。他方でしかしながら、このことは人間のドライバーが乗る自動車と自動走行車のどちらにも等しく妥当する。人間のドライバーが他者の犠牲で危険を阻止する決断をする場合と全く同様に、自動走行車を通じて誰が損害を被るのかは、自動走行車がプログラムを遂行する（＝ルールを適用する）時点では明白である。

ところで、このような論証に対しては、それは重要な観点を見落としているのだという反論が持ち出されうるであろう。すなわち、決断の異なる時点である。それによれば、自動走行車の場合にはプログラミングの時点で、つまりは他者の救助のために誰が犠牲にされなければならないかがいまだ確定していない時機にすでに決断が下され、その後、そのプログラムの遂行は完全に自動的に行われるという。これに対し、人間のドライバーは、ルール設定の問題とは関係なく、具体的な紛争状況に際してはじめて自身が何をするかについての決断をくだすというのである。

しかしながら、このような反対論拠にも説得力はない。確かに、人間のドライバーが事実に具体的ジレンマ状況に際してはじめて自身の行為を決断することはその通りである。しかし、彼はこの時点ですでに法的に確定されている。彼がどのように行動すべきかは、当該の紛争状況に関し前もって既定された普遍的な行動ルールが規定する。規範的にみればすなわち、彼はもはや選択の余地を有していないのである。自動走行車とは異なり、人間のドライバーは確かにルールを無視する可能性を有している。しかしながらそのことは、独立走行する自動車の場合にも人間のドライバーの場合にも同様に、適切な行動をする決断がすでにしてルールを設定する際にくだされていることに何ら変更を加えない。その後ジレンマ状況において人間のドライバーが行動ルールに違反しようと決心することがあるとしても、そのことはある意味において、欠陥を理由にプログラムの前提条件を正しく遂行しないような自動走行車に相当するにすぎない。

結局のところ、ニーデ＝リューメリンやノイマンによる考察については、それを首尾一貫したものにしようとするならば、より普遍的な他の問題が生ずる。すなわち、それに従おうとするならば、多数者の生命、極端な場合には犠牲者以外の全人類の生命を救助するためであったとしても、少数者ないしはより僅少な者の生命が決して犠牲にされてはならないという原理についておよそ全般的に熟慮しなければならないといえよう。ドイツにおいては人間の尊厳の保障に由来するこの原理は決して自明のものではない。たとえば、英米系の法哲学や道徳哲学においては、少なくとも一定のジレンマ状況ではそのような生命衡量が可能でなければならないという見解がすっかり支配的なものとなっている。ここでこの議論の詳細を掘り下げることはできない。しかし、いずれにせよ以下のことは留意されなければならない。すなわち、自己あるいは他者における生命の危険を回避するために第三の交通関与者（危険の起因者ではない）を死亡ないしはひどく負傷させることは正当化されないという厳格なルールが人間のドライバーに対し固持されている限りにおいては、自動走行車の場合にはこのことを別様に判断する理由は存在しないのである。

ジレンマ状況における正当化についても同様である。自動走行車がプログラミングに応じて、正当化事由に関する要件の存在なしに他の道路交通関与者の法益を侵害する場合には、わずかに免責のみが可能である。再度述べるとすれば、行為が正当化されずに免責されるにすぎないとい

うのは、それがなおも違法、すなわち、法的に禁止されたままであることを意味する。その行為は、特殊な事情に基づいて行為者に対し非難されえず、それゆえに処罰もされえないだけである。その場合には冒頭ですでに言及した免責的緊急避難が問題となる。免責的緊急避難の場合には被保全利益が被侵害利益に著しく優越している必要はない。劣後していないことだけで十分である。もっとも、自動走行車のプログラミングというコンテキストにおいては、それにもかかわらず二つことが問題である。ひとつは、自己又は親族、その他の密接な人格に関する危険を回避する者だけが法律上保証されている免責的緊急避難を引き合いに出すことができるが、車両をプログラミングする車両製造者の場合にはそのような親密関係など存在しないであろうということ。いまひとつは、免責的緊急避難はもっぱら車両製造者の可罰性を消失させるが、彼の違法な行為についての（この講演内ではこれ以上論究できないが）民事法上の責任を失くすものではないということである。

IV. 代替的な解決モデルとしての許された危険

私の考えを簡単にまとめるのに先立ち、なおもひとつの基本的な反対論拠が論究されなければならない。ここまでの論述において、私は、ジレンマ状況に関する自動走行車のプログラミングが適法なのか違法なのかという問題にとっては、とりわけいくつかの緊急避難規定が決定的であることを暗黙裡に出発点としていた。しかし、このことはエリック・ヒルゲンドルフによって疑問視されている。彼によれば、ジレンマ問題の解決は正当化のレベルないしは免責のレベルではじめて模索されるのではなく、すでに構成要件のレベルにおいて追求されうる。彼は許された危険という観点が決定的だということである。これによれば、ジレンマ状況に関する自動走行車のプログラミングは、損害の最小化原理（Prinzip des geringsten Schadens）のために注意義務違反を示さないことになる。ジレンマ状況において自動走行車が誰かを死亡あるいは負傷させる場合にはそれゆえ、すでにして過失致死ないしは過失致傷の構成要件が充足されないということである。

この問題を犯罪論の体系上どこに位置づけるかは別としても、ヒルゲンドルフの構成要件的解決は、とりわけ人間の生命の量化的衡量を可能にする点で緊急避難による解決と異なっている。たとえば、自動走行車が、突然現れた障害物との致命的衝突から3人の車両の乗客を救助するためにプログラミングに応じて進路を換え歩行者を轢く場合には、構成要件該当性がないとする。

その根拠についてヒルゲンドルフは、完全に自動で走行する自動車は一般的な事故のリスクをかなりの程度軽減するのであり、それゆえすべての交通関与者にとって大きな効用を有しているのだと主張する。それでも他者の法益侵害を伴うジレンマ状況に至る危険は確かにあるが、それは著しく僅かなものであるという。それゆえ、その例外的な危険の実現は、構成要件的结果の帰属を阻却するような許された危険の事案であることを示すというのである。

しかしながら、このような考えには納得できない。このことは許された危険という根拠をより精確に眺めることで教示される。許された危険に関しては、一方では原則として社会的に非常に

有用とみなされるが、他方ではあらゆる注意要求を遵守したとしても防止不可能な形で例外的に損害をひき起こしうる行為が問題となる。すなわち、当該の行為をまさに全面的に放棄することでしか構成要件の結果の発生を回避できないような行為態様である——しかしこの行為には多大な利点があるため社会はその放棄に賛同しない。たとえば、予防接種はあらゆる保護措置を講じたとしても一部では被接種者の健康を害することがありうる。予防接種によるそのような健康侵害は接種を完全に放棄することでのみ回避されうるが、予防接種の放棄はすべての個人にとって非常に高い健康上の危険を伴うものといえるため、社会は予防接種による健康侵害を許された危険として甘受している。それゆえ、医学的準則に従い行為する医師にその損害が帰属されないのである。

そうすると、二つの条件が許された危険の特徴を成していることがわかる。ひとつは例外的に損害を与える行為の一般的有用性であり、いまひとつは行為者の責めに帰することができない回避力の欠如、つまりは個々の場合において結果を防止する能力がないこと（その限りにおいては当該の行為態様の完全な放棄は望めない）である。しかしながら、ここで関心を寄せている紛争状況に関しては、この内の二つ目の要件が所与のものではない。確かに、あらゆる注意規定を遵守したとしてもジレンマ状況の発生は事実上完全には防止されえない。しかし、具体的に関係する交通関与者についての損害は十分に阻止されうる。いうまでもなく、その損害は運命的かつ回避不可能な形で実現するのではない。むしろ、全くその逆で、損害は他の危険——たとえば車両の乗客に対する危険——の回避を目指してひき起こされるのである。構成要件の結果の発生はとても容易に回避されうる。つまり、端的に自動走行車がそのようなジレンマ状況に関し別様にプログラミングされていればよいのである。それゆえ、完全自動走行の利点は決して放棄されてはならないものといえよう。

それでは、帰結へと至ろう。本日の講演ではもっぱら若干のジレンマ状況を主題化することはできたが、時間的制約のためにありうるすべてのジレンマ状況をテーマとして扱うにはほど遠いものであった。ではあるが、一定の——暫定的な——結論を導き出すことはできたのであり、そこでは以下の点が留意されなければならない。

1. ドイツ刑法において、ジレンマ状況における自動走行車による他の交通関与者の侵害を刑法的に評価する際には、とりわけ緊急避難法についての諸基準がてがかりとされる。そこから、損害の最小化原理によって人間の生命を差引勘定することは許容されないということが帰結される。かくして、車両製造者には、車両利用者の生命に対する危険を他の交通関与者の生命を犠牲にしては回避しないように車両をプログラミングする義務が法的に課せられる。
2. 正当化的緊急避難の要件が充足されない限りにおいては、車両製造者は免責されうるにすぎない。その際には、車両製造者にはほとんどの場合ドイツ刑法35条により免責のために要求されている人格的な親密関係が存在しないであろうという問題がある。
3. 緊急避難法に関しては、なおも到底すべてのことが詳細に解明されているわけではなく、基本的な問題すらも依然として論争状態にある。本日の講演の目標はしかしながら限定的なものであった。自動走行車の利用に鑑みた新たな問題領域について検討し、十分に問題のな

いものと問題のあることとを棲み分け、問題を確認し、さしあたっての——暫定的な——解明をもたらすためには、支配的な緊急避難理論を——少なくとも検証のために——出発点として受け入れることが重要である。

4. 独立走行する自動車を発展させていく際には、何よりも車両が法的に意味のある事情をおよそ技術的に把握できるようにする点に格別の課題がある。ここでは示唆されるにすぎなかった多種多様な問題を前に、製造者はこの課題を忌避してはならない。