

プログラミング時点では具体的な事故の状況を予見できるはずはない、という辺りをどう考えるのか。特に②最決平元年3月14日刑集43巻3号262頁（無断で荷台に乗り込んでいた者の死亡事案。予見の対象を抽象化して予見可能性を肯定）等との関わりをどう考えるべきかか。

今井

座長からのご質問は、本質的なものでして、回答できるのか自信がありませんが、現時点では次のように考えております。

刑法は、法益侵害を回避するために、潜在的行為者（犯罪者）にインセンティブを与えて、結果回避行動を執らせるために存在します。

ここで想定される法益侵害として、自動運転を実現するプログラムにより走行している、自動運転車の衝突等による、人身被害を考えます。

プログラムを作成ないし設計する時点では、第一に、利用できる資料、データに基づき、自動運転車に特有の事故発生の態様を列挙し、それらの発生確率を測定することが必要です。

その上で、第二に、人身被害による損害額を設定し、これにその予想発生確率を乗じて、期待損害を算出することになります。

この期待損害の発生を防止するに足る措置をプログラミングすることが、結果回避のためになすべき行為です。

この行為を執った者は、期待損害の発生を予見し得ていなかったことになり、ますから、過失を否定することができます。

つまり、プログラミングを終えた数年後に、人身被害という損失が発生しても、その具体的損害との関係では予見可能性が否定され、過失を否定することができます。

紹介しました2番の判例は、故意に関する抽象的法定符合説を、過失認定にも適用したものです。抽象的法定符合説は、「何らかの違法な行為に関与した者は、その行為の結果が予想に反するに至っても、当該結果全体について刑事責任を負うべきである。」とする *versari* 法理に由来するものです。この法理は、古来からの発想ですが、近代刑法学の基本原理である責任主義（個別の行為毎に責任の有無を問題にする立場）に反するものとして否定すべきとする学説が、30年以上前から有力です。私も、その考えが正しいと思います。

座長のご関心は、プログラミング作成時に、例えば、道路A上では人身被害が5%の確率で生じると想定され、それに対処する措置が取り入れられて

いたが、実際に自動運転車が走行する時点では、人身被害発生確率が15%に上昇しており、それ故、現に事故が生じたという場合、2番の判例によると、過失が肯定されるのではないかと、というように言い換えることができるのではないかと理解しました。ご推察のように、2番の判例によれば、そのような結論に至り得ますが、その結論は、不当です。プログラム作成時の期待損害に即した損害発生防止措置を執っていれば、過失は否定されるべきです。但し、その後の事情変更により、道路Aでも、他の道路（例えば道路B）上と同様に、期待損害が増加したことが分かった場合であって、プログラムの改変が可能かつ容易であった場合に、その改変を行わなかったことにより損害が発生したという場合には、プログラム作成後の改変措置を行わなかったという不作為に係る過失を認定する余地が生じます。しかしこの結論は、2番の判例の考えを自動運転車の事故に安易に適用するとの発想を否定した後に、採用されるべきものだと考えます。