

## 〈翻訳〉 自動運転車に関するフランス法の状況

大澤, 彩[訳] / RODA, Jean-Christophe / ロダ, ジャン=クリ  
ストフ / OHSAWA, Aya [translation by]

---

(出版者 / Publisher)

法学志林協会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

法学志林 / Review of law and political sciences

(巻 / Volume)

119

(号 / Number)

1

(開始ページ / Start Page)

112(1)

(終了ページ / End Page)

92(21)

(発行年 / Year)

2021-07-15

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00026008>

# 自動運転車に関するフランス法の状況

ジャン＝クリストフ・ロダ\* 著  
大 澤 彩 訳

自動運転車をめぐる問題、つまり、自動運転車がフランス法でどのように把握されているかに関心を持っている外国の研究者は、おそらく学説がこの論点に注いでいる関心と、実定法の状況との間のずれに驚くだろう。なぜなら、この問題をとりあげている非常に多くの論文または書籍<sup>(1)</sup>を数え上げることができる一方で、フランスの立法者は（あるいは、より広く言えば、規範作成を担う機関は）、今のところ非常に大きな遅れをとったままだからである。

この問題以外の立法においては、問題がより大胆に、かつ、先取りの取り組まれるだけに一層、この遅れは顕著である。たとえこの問題について、技術的観点のみならず商業的観点からもなすべき点が多く残されているとしても、他の国はこの問題の争点を [すでに] 十分に理解しており、将来の市場への自動運転車の到来に備えて、準則を発展させた。

アメリカの例を見ると、[フランスとの] 格差はすでに巨大である。なぜなら、権限を有する機関は 2012-2013 年度からすでに、この問題について、公道で試すための方法に着手している<sup>(2)</sup>。カリフォルニアでは、多くの企業がこの実

---

\* リヨン第 3 大学教授。企業法センター長

(1) 本論文末尾の参考文献を参照。

(2) 例えば、2013 年 5 月 30 日にアメリカ合衆国運輸省が公開した、自動運転車の発展に関する

験を実行することを認められていた。アリゾナは最も包括的な立法を有している州であり、フェニックスを拠点にロボット・タクシーである Weymo-One の運転も認めていた。今後はスマートフォン上のアプリをダウンロードすることで [Weymo-One を] 利用できる<sup>(3)</sup>。2014 年以降、我々は、特に SAE インターナショナルによって作り上げられた自動運転レベルの基準に基づく自動運転車の法的定義とともに、準則の台座を定める州法を、もはや数えることはできない<sup>(4)</sup>。最近もなお、アメリカ連邦議会は、研究の融資の野心的な政策を放つために、これらの定義を参照していた<sup>(5)</sup>。さらに、エンジニアおよび実務によって発明された技術的な専門用語の素晴らしい例があり、これらは法の条文でも採用されている。元々は法準則を「製作する」という考え方に全く無関心であっ

---

政策を参照。それによると、「アメリカ合衆国運輸省道路交通安全局（NHTSA）は、本日、自動運転に関する、新たな政策を発表した。この新たな政策には、関連する安全問題についての研究のための計画、および、『自立した』または『自動運転（self-driving）』車両のテスト、ライセンス、並びに規制に関する、州への勧告が含まれる。自動運転車は、操縦、加速、制動をコントロールするために直接の運転手がインプットすることなく、その車両操作が行われる車両であり、運転手が、自動運転モードが作動中に道路を絶えず監視することが期待されないように設計されたものである」。

(3) <https://waymo.com/waymo-one/>

(4) 例えば、この参照枠を採用したアーカンソー州局によって 2020 年 11 月に採用された条文で与えられた定義を参照。それによると、「5 『完全自動運転車』は、SAE インターナショナルの『自動車用運転自動化システムのレベル分類および用語定義』に基づく、レベル 4 『高度な自動運転』またはレベル 5 『完全自動運転』としての機能を備えるべく設計され、かつ、自動運転システムの利用によって単独で機能するように計画されているか、あるいは、自動運転システムが機能しない場合は人間の操作を可能にするよう計画された、自動運転システムを装備した車両を意味する」(Ark. Admin. Code: Rule 9. Autonomous Vehicle Pilot Program Rules)。

(5) 第 117 回アメリカ連邦議会、第 1 セッション。

(c)定義 本節では、[次の用語は、以下のように定義される]。

(1)高度に自動化された車両。「高度に自動化された車両」は、以下の原動車両である。

(A) (操縦、加速、および原則と含み、かつ、外的な刺激に反応する) 運転作業全体を、人間の介入無しに実行できる車両、並びに、

(B)SAE インターナショナルによって、2018 年 6 月 15 日に公表された、推薦できる実務基準 (J3016X201806)、または、自動原動車両に関して運輸長官によって採用された同等の基準による、すべての移動のためのレベル 3、レベル 4、レベル 5 の自動運転システムのみによって操作されるよう計画された車両。

た、純粋に私的な組織による準則の創造能力を示すことで、[以上の] 参照規範は今日では本当に法的な国際標準でないのかどうか、自問することさえできるだろう。

アメリカ人は、すでにテストでの最初の事故および最初の犠牲者が存在したことから、まさに先駆けである。アメリカの企業もまた、連邦の反競争法の適用の有無<sup>(6)</sup>に光を当てられている重要な「企業の」同盟とともに、密かに動き回っている。例えば、巨大企業であるアマゾンによる、自動運転スタートアップ (start-up) Zoox の買収が思い浮かぶ。

フランスに話を戻すと、厳格であるべきではないものの、最近5年間で、物事が大幅に加速されたことに気がつく。最初の真の基盤は2016年に提起され、それ以降、時が加速しているように思われる。この学術集会が開催される頃には「[訳者注：2021年2月25日]、フランス政府はオルドナンスの採択に向けて作業を行っている。なぜならば、後に見るように、2019年12月24日の「LOM法」(モビリティの方向付けに関する法律第2019-1428号(モビリティ基本法))が法の執行権に、オルドナンスによって「運転機能があらかじめ定められた時間、場所、および通行基準についての基準の中で、自動化された運転システムに部分的に完全に委任されたエンジンによる陸上運送自動車の公道上の通行の場面に、立法、特に道路法典を、とりわけ適用される責任制度を定義することで、適合させるための法律分野に属するあらゆる措置」(LOM法第31条)を決定する権限を授権したからである。明確に言えば、自動運転車の到来に備えた新しい準則が、まさに採択されようとしている。

カウントダウンは始まっている。なぜなら、LOM法は以上に述べた新しい

---

(6) 参照, 例えば, <https://www.openmarketsinstitute.org/publications/open-markets-amazons-planned-acquisition-of-zoox-illegal-under-clayton-act>

制度が24ヶ月以内に、つまり、2021年12月24日までに可決されるよう指示しているからである。この同様の動きの中で、フランス政府は、「自動化された道路上のモビリティの発展の国家的戦略<sup>(7)</sup>」と呼ばれる、2020年から2022年にわたる新しい戦略を、複数の目的と公示された鍵となる日程とともに確立した。自動車両および運送<sup>(8)</sup>については、以下の点が問題となっている。

—— 運転アシストシステムの展開

—— 「レベル3」への備え

—— 限られた利用分野における自動化、電化、かつ、共有される自動モビリティサービス（実験、および、レベルにおける通行を定義するための2022年から2025年までのサービスガイド）

—— 閉鎖された場所における財の運送についての解答、および、2022年から2024年までの、遠隔監督された中心街における最後の数キロメートルの運送のために自動化された運送についての解決策

—— インフラストラクチャーと協力した乗り合い（Covoiturages）および自動運送

言語は技術家主義であり、一般市民から見て必然的に理解可能なものではない。しかし、フランスが遅れを取り戻そうとしているだけでなく、EU加盟国の中で重要な役割を果たすつもりであることがわかる。「レベル3」の準備は、必ずや通常の生産を強化するに至らせる新たな手段を告知しているように

(7) 例えば、環境省のサイトを、興味深い2つの文書と共に参照。第1に、<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Feuille%20de%20route%20de%20d%C3%A9ploiement%20des%20cas%20d%27usage.pdf>; 第2に、英語による、ヨーロッパの野心の中にフランスの政策をうまく盛り込むためのものとして、[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20171\\_strategie-nationale-vehicule%20automatise\\_eng\\_web.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20171_strategie-nationale-vehicule%20automatise_eng_web.pdf)（後者は、運輸・産業大臣によって署名された）。

(8) なぜなら、特に企業内のロジスティクス運送（例えば、自動荷物運搬車など）の解決策として、別の自動化の形態が検討されているからである。

思われる。したがって、真の自動車両法の基礎は、まだ構想段階にある。

すべてがすぐに変更されそうであり、かつ、[以上の]告知にもかかわらず、採択される手段の正確な境界線を正確には知り得ない以上、この報告は無駄ということになるのだろうか？それは各々が判断することであろうが、既存の台座 [訳者注：既存の法規則やそれについての見解] がすでに厳格にコントロールされたシステムを、道路で車両を走らせた運転手に向けられる責任メカニズムとともに、はっきりと表しているという事実を前面に押し出すことはできる。特に、世界中同様、フランスで現在なされている熟考は、おそらく立法者が将来依拠することができるような「問題と思考の貯蔵庫」を提供することで、[採るべき] 多くの道筋を明らかにする。

以上の物事の状況に続き、現存するもの、それから、可能性を検討するよう提案することができよう。つまり、まず第1に、実定法の状況である（Ⅰ）。その上で、未来の法についての疑問である（Ⅱ）。

## I 実定法：主たる側面

法律及び規則の枠組みの構築は、2度の段階にわたることが予想されている。第1段階として、フランス政府は、とりわけ責任という観点からの、「実験のための確固たる枠組み」の定義と確立を告知した。次に、第2段階として、「運転、責任制度、および、運転教習の準則<sup>(9)</sup>」を採択することが問題になっている。最後の基軸については、高度に自動化された車両技術の到来に対応した枠組みを想定することが問題となっている。言い換えれば、2020年から2025年の期間で、市場への最初の自動運転車の導入によって正確に提起される困難

(9) 参照、2018年5月の「自動運転車の発展—公的活動のための戦略上の方向付け」と題する文書：[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/18029\\_D%C3%A9veloppement-VA\\_8p\\_DEF\\_Web.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/18029_D%C3%A9veloppement-VA_8p_DEF_Web.pdf)

性に対応する準則を想定するということである。さらに、民事責任の枠組みの適合は、必要なものとして示されており、有名な1985年の法律<sup>(10)</sup>の改正をただちに前提とするはずである。例えば車両のハッキングを避けるために、バックグラウンドにおけるデータの問題とともに、サイバーセキュリティもまた同様に、重要な争点として告知されている。

本報告の未来に関する部分〔訳者注：Ⅱ〕を侵食しないためには、第一段階の、つまり、我々が法的な土台と呼ぶことができるものの発展の第一段階に含まれる既存の準則について、まず一挙に正確にすることが望ましい。

フランス政府の戦略の中に現れているように、その野心は「レベル3」の車両、いわば、「条件付きでの自動化<sup>(11)</sup>」に対応する車両の到来に備えることである。したがって、今井教授が示した場面で提起されている、「レベル4」の場合<sup>(12)</sup>の仮定は、実定法によってとり上げられるにはほど遠いのである。たとえ、フランスの学説がすでにこのシナリオに基づいて作業を行っており、AIの「ジレンマ」の状況を描くためには今後伝統的〔になる学説があるとしても<sup>(13)</sup>〕。

また、規則の構築が完全に手つかずの枠組みから進んだものにはならないということも明確にしておくことが望ましい。つまり、仮に特別な条文が採択されても、その特別な条文は特に一般法が法律の空洞を埋めるのに役に立つような既存の枠組みに組み込まれる〔にすぎない〕。この一般法は、他の題材と同じく、おそらく準則が欠陥のあるものであることが明らかになる際には、紛争を解決することに役に立つであろう。

(10) 交通事故被害者の状況の改善および賠償手続の加速に向けた1985年7月5日の法律。

(11) フランス交通連合(France Mobilités)の説明によれば、「システムは、縦と横のコントロールを同時に考慮に入れている。運転手は、システムを常時監視するには及ばないが、システムの要求に応じてコントロールを回復できるようにしなければならない」。

(12) 言い換えると、「高度な、つまり、システムが与えられた使用事例のために、縦と横のコントロールを同時に考慮に入れており、運転手は、この使用事例のためにシステムを常時監視するには及ばない」、自動化に対応する場合である。

(13) 参照、後掲、第2部。

初歩は 2015 年に遡る。つまり、緑化の発展のためのエネルギーの推移に関する 2015 年 8 月 17 日の法律第 2015-992 号第 37 条の IV が、「部分的に又は完全に運転を任せている車両の交通は、それが人の公共運送用車両でない限り、集合的な運送に限られた道路では認められ得ない」ことを明示した上で、政府に対して、オルドナンスによって「すべての利用者の安全を保証するための条件の下で、および、必要があれば適切な責任制度を想定することによって、個人用自動車や、商業運送用の自動車または人の輸送のための車両に関する、部分的または完全に運送を任された車両の公道における実験目的での交通を可能とするために、法分野に属するあらゆる手段」をとることを授權していた。

この勢いに乗って、のちに LOM 法によって修正される、運転を〔自動運転装置に〕任された車両の実験に関する 2016 年 8 月 3 日のオルドナンス第 2016-1057 号が採択された。条文が対象としていたのは「公共交通に開放された道路路上での部分的又は完全に運転を任された」（第 1 条）自動車のための実験であった。次のように、当初は事前の認可を要件としていた。

「実験の展開の安全性を保証することを目的とした認可の交付」。

次に、2019 年の PACTE 法とともに、この第 1 の要件には、システムの「切断」可能性に関する、以下の要請をも付け加えられた。

「自動運転システムが運転手によって絶えず無効となりうるか、あるいは、機能しなくなりうるという条件で、認可の交付がなされる」。

2018 年 3 月には、認可の規則上の要件が、例えば実験の最長期間（2 年間）に関する指示とともに、デクレによって明確にされた。安全債務が、認可を請願し、かつ、獲得した企業に課されることは明らかである。というのも、条文

は、「認可 [を受けた] 名義人は安全を侵害する可能性がある状況 (événements) を改善するために必要な手段を実行に移す」(第10条)<sup>(14)</sup> よう指示しているからである。この債務を懈怠した場合、罰金が科されるリスクに加え、認可名義人は認可の取消しや一時停止の危険にさらされる。

特に、のちに2020年12月2日のデクレという他のデクレによって補完されることになる2018年のデクレは、車両への人的同伴の原則を提示した。同デクレの第12条は、実験用の車両は、運転手がいる場合にのみ道路上を走行でき、その運転手はあらかじめ自動運転の訓練を受けていなければならない、と定めている。車両の占有者は道路の登録を持っている運転手によって情報提供および認可されなければならない。乗客の同意が与えられなければならない、このことは未成年者が、今のところ以上の要件の下では運行することができないことを前提としている(第13条)。運転のデータを記録するために、「ブラック・ボックス」システムも同様に定められている。こうして、自動運転の経験は路線上の飛行機の操縦を大いに想起させる。

第125条を採択することで、実験に関するこの一般的な枠組みを一段と強化することを可能にしたのが、2019年5月22日のPACTE法である。同法は、2016年のオールドナンスをいくつかの点において、特に実験において車両の沿道に身を投じる自然人の安全を守ることを可能にするであろう重要な発明を伴って、修正した。その結果、2016年のオールドナンス第2-1条は次のように規定されている。

「道路法典L.121-1条第1項は、自動運転システムが、利用条件に適合して稼働して、交通条件を観察することができるようにリアルタイムで通知してお

(14) 本条の最初のバージョンは、以下の通りであった。「実験者は、安全を侵害する可能性がある状況 (événements) を改善するために必要な手段を実行に移す」。同条は2020年に修正された。

(15) 企業の成長および変革に関する2019年5月22日の法律第2019-486号。

り、かつ、代わりにあらゆる操作を実行してくれる状態にあった期間〔に運転していた〕運転手には適用されない。〕

同条は、[L.121-1 条を] 参照することで、運転手の刑事責任に言及しており、それゆえに刑事責任は不活性化されることになる。運転手の刑事責任は「運転システムの請願の後に、および、運転手に通知される実験の認可によって明確にされる車両コントロールの回復期限の後に」、改めて「追及」可能となる。ここでは、コントロールを回復しなければならなかったのにそれを行わなかった運転手の軽率さが対象となる。

道路法典違反で、かつ、システムが通常通り機能している場合には、認可名義人（車両を公道に置く企業）は、反則切符が切られる場合（スピード違反、または、法典の軽微な違反）に与えられうる罰金の支払い責任を負うだろう。人為的に引き起こされた重大な事故の場合には、認可名義人は刑事責任を負う。背後に、民事責任も同様に浮かび上がる。というのも、運転手がフォート（過失）を犯した（例えば、自動運転システムを折悪く不活性化した場合）というのでない限り、賠償訴権は認可名義人に対して向けられるべきだからであると、我々は理解しているからである。しかしながら、もう一度言うと、単なる一時的なシステムの問題である。つまり、事前の認可のシステム無しに自動運転車両が自由に市場に置かれる場合には、準則は異なるものとなるはずである。

暫定的な体系の最後の一石は、2019年12月24日のLOM法によって追加された。冒頭規定で言及されているオルドナンスを採択する権限の授権に加え、LOM法は、事故の場合を予期し、または、実際に行動するために、データの「道路のインフラストラクチャーの管理者、治安当局、および、火災と救助の業務を担う部署への」アクセス可能性に関する手段の採択を想定している（第

(16) 道路法典 L. 121-1 条「自動車の運転手は当該自動車の運転において自己が犯した違反について刑事責任を負う」。

32条)。

しかし、これらのデータもまた「道路のインフラストラクチャーにその状態やその装備について認識させる目的で」伝達されなければならない、そのことは特に次の問題を提起する尺度となる。ナビゲーションのデータの本質は何か？これらの情報の伝達は、高速道路管理会社には有用であり、自動的になされるだろうか？これらの情報は代償を受けるのか？私企業が、もちろん公的な委任を受けているとしても、これらのデータを管理するのは通常のことなのか？疑問は同様に保険法分野でも提起される。なぜなら、「道路上の事故の場合には、事故に先行する期間において登録された運転の委任状態についての情報を、(a) これらのデータの扱いが関連する保険契約の履行に必要である場合にはもっぱら、賠償の決定のために、事故に巻き込まれた車両を保障する保険会社に対して」、および、補償基金に対して、アクセス可能なものにすることが想定されているからである。

[今後] 形をとる [であろう] 代替的な民事責任システムにおいては、これらの情報はやはり不可欠である。つまり、フォートのある運転手と認可名義人(および、おそらく、将来は製作者?)の間で、責任を示さなければならない(最も支払い能力がある者にならうか?)。LOM法が次のように述べることで、将来の条文が、責任[の所在や内容]を確定することを可能にするためにデータの伝達を想定しなければならないことを示している時には、以上の典型的な例を対象にしているように思われる。「交通事故の被害者の状況の改善および賠償手続の加速のための1985年7月5日の法律第85-677号の適用によって被害者に賠償するためには、車両の運転の委任がアクティブであったか否かを決定するために厳密に必要な情報に、アクセス可能でなければならない」。

複数の考察が表明されうる。第1に、「運転の一部又は完全な委任」を対象とすることで、フランスの立法者は車両の自動化のレベル5まで到達することを考慮に入れた枠組みの基盤を提示している。第2に、まさにフランスの伝統において、権限を有する機関は、[自動運転車の] 運行を事前の認可に従わせ

ることで、実験を厳密にコントロールするつもりである。そのことは完璧に理解される。なぜなら、公道が関係しており、安全性の要請が依然として前面に押し出されていたからである。そうであることから、この種の行政的な監視ののろさを咎める者もいる。さらに、刑事及び民事責任についての次の疑問が、根本的な疑問とともに浮かび上がる。つまり、事故の時点で誰が車両のコントロール権を持っていたのか？人間とAIとの間で決着を付けなければならないだろう。最後に、フランスの立法者は、データの問題が根本的なものであることをよく理解していた。つまり、一方でAIにとっては情報に十分にアクセスできる場合にのみ高性能となるのであり、他方で道路を管理および安全にする存在および権限を有する機関にとっては、安全のコントロールまたは良化の事後的なロジックにおいて、または、責任の探求において [情報が重要となる]。これらの運転データを商業的又は私的なデータと同一視できるのかという疑問、および、より正確に言えば、車両の乗客は運行ルートについていくらか秘密にする権利を持ちうるのかという疑問も、必然的に生じるだろう。しかしながら、これらの疑問を提起することで、我々はすでに未来についての分析に方向転換している……。

## II 未来の法：いくつかの問題

2021年2月25日のセミナーの準備の一環で、今井教授は、主として、フランスでも同じく特にCroze教授<sup>(17)</sup>によって取り組まれた、自動運転車のジレンマの問題に言及している。提起された問題は、AIにおいて採用され、組み込まれた道徳的システムに関する問題を参照すべきものである。AIはいかなる選択をすべき、あるいは、することができるのか？ [この状況において] 裁定することができるように、AIをプログラミングすることは可能なのか？そし

---

(17) H. Croze, *De l'intelligence artificielle à la morale artificielle Les dilemmes de la voiture autonome*, JCP G n° 14, 2 avr. 2018, 378. モントリオール大学における私達の報告も同様に参照、<https://www.lesconferences.ca/videos/voitures-autonomes-droit/>

て、仮に可能であれば、いかなる責任またはそのありうる免除とともに可能となるのか？より大きくとらえると、このケースは、真のAI法を組織化するための熟考を我々に促すものである<sup>(18)</sup>。

この仮定についてより進んで検討する前に、原則として、車両に乗っていた人的な同伴者の責任を排除しうる、フランス刑事法のいくつかの原則を思い出さなければならない<sup>(19)</sup>。実際、今井教授による仮定においては、車両がAIによって操縦され、そのことは同伴者に対する刑事訴追を認めないことを可能にする。フランス法は次のように述べている。

「何人も、自己の所為によってのみ、刑事責任を負う」（フランス刑法典121-1条）。

同伴者が運転に何ら役割を果たしていないのであれば、責任は演繹的に認められない。明らかに、運転システムが自発的に不活性化されている場合、または、[運転システムが活性化されている場合でも]なお人間が能動的な役割を担っている場合には、同伴者が責任を負うことになろう。当然、軽率さによる意図的ではない違反を検討することも可能であるが、その場合もなお、人間の能動的な役割（あるいは、その者が能動的でなければならなかったのであったにもかかわらず、受動的であった役割）が論証されなければならないことは意識しておかなければならない。フランスでは、ヨーロッパ<sup>(20)</sup>同様（および、責任の性質 - つまり、刑事か民事か - がどうであれ）、原則として、人はコントロ

(18) 参照, S. Merabet, *Vers un droit de l'intelligence artificielle*, Nouvelle Bibl. thèses, vol. 197, Dalloz 2020.

(19) これらの疑問について、より広範に扱ったものとして、参照, L. Andreu (dir.), *Des voitures autonomes - Une offre de Loi*, Dalloz 2018, spéc. p. 125 et s.

(20) この意味において、および、アルゴリズムという背景の下で、以下の欧州評議会による研究を参照, l'étude du Conseil de l'Europe, *Algorithmes et Droits humains*, DGI (2017) 12, p. 43: <https://rm.coe.int/algorithms-and-human-rights-fr/1680795681>

ールをある程度行える場合にのみ、責任を負う。はっきり言えば、フォート、つまり、異常な行為が、刑事責任への道を切り開くのである。それは、レベル5の状況下のように、車両が完全に自動化された場合ではない。したがって、レベル4については、その事故における人間の役割を決定しなければならないだろう（それゆえ、車両に搭載されていたブラック・ボックスが重要となる）。

つまり、最初から、今井教授によって提示されたシナリオへの解答は、フランス刑事法によっては明確にはもたらされない。将来的な観点も含め、たとえば「刑事理論」を掘り起こそうとしても、真に断定的な結論は存在しない。この道徳的なジレンマの状況は、アメリカ法の学生（「トロリーのジレンマ [トロッコ問題]<sup>(21)</sup>」）を熟考する学生、または、「ミニョネット号事件<sup>(22)</sup>」を学ぶ学生）には十分に知られているが、おそらく母親の命か胎児の命かの選択を熟考するよう仕向けられる場合、つまり、医学的動機で妊娠を中断する場合を除き、フランスでは結局のところ、ほとんど学ばれていない。フランスのシステムは「アメリカの」功利主義モデルに組み込まれて折らず、死の算術を実行することが問題になると、フランスの法律家は非常に窮屈である（5人の命を助けるために、1人の命を犠牲にすることなど、考えられるだろうか？）。実際には、たとえ窮乏状態という、法律家にはよく知られた概念を参照させる問題であるとしても、提起された問題は法的というよりは哲学的である。しかしながら、この点につき、すぐあとにみるように、刑法典122-7条は、実際には大部分が裁判官の評価に依拠するような、いくらかの手がかりを提供している。つまり、

「自己、他人、または、財を脅かす現実の、または、切迫した危険に直面して、人または財の保護に必要な行為を行う者は、採られた手段と威嚇の重大性

(21) トロッコのジレンマに関する文献は、アメリカでは豊富である。例えば、参照、B. L. Huang, *Law and Moral Dilemmas*, 130 Harv. L. Rev. 659 (book review).

(22) *Regina v. Dudley & Stephens* (1884), 4 Q.B.D. 273（3名の船員が乗っていた船の遭難を免れたが、そのうち1名が昏睡状態に陥り、残りの2名が昏睡状態に陥った1名の肉を生き残るために食べたという事例。[人肉を食べた2名に]殺人罪の刑事責任があるとされたが、最終的には恩赦を与えられた）。

の間の不均衡がある場合を除き、刑事責任を負わない)。

仮に、[同条の] 行為がいつ「必要である」のかを決定することが、均衡というあやふやな概念を参照することによって単純になるのだとすれば、条文は数学上の計算への道を開くことができよう。もし、自動運転車のアルゴリズムにおいてこの概念を記号化するよう努力すれば、プログラマーはおそらくこの均衡という考え方を数学的な方法で訳出しがちであろう(「救助された2つの命は1つの命に勝る」)。判例ではアプローチの仕方が「数学的な方法ほど」冷淡ではないということを除けば、窮乏状態は、単なる計算よりもずっと複雑かつ厳格な方法で理解されている。「難題 (hard cases)」は、しばしば法的にはあまり正統ではない判決の原因となり、そのことは、ジレンマを解決するために法的な解答を組み込みたいプログラマーにとって [考え方を] 明らかにする上で役に立たない。

(信号機が赤であったにもかかわらず道を渡った) 被害者のフォートは、場合によっては、刑事責任が発生しないという結論をもたらす上で、事例の解決に役立つことを可能にしうる。軽率な被害者が存在するのであれば、損害をもたらした加害者の刑事責任を追及することはできない。そうすると、事故を引き起こした者を犠牲にするという選択を一貫して選ぶためにアルゴリズムをプログラミングすべきなのだろうか? この疑問に対するフランスの判例の立場はかなり厳格であるということ、やはり明確にしなければならない。つまり、原則として、被害者のフォートは、それが意図しないフォートである場合には、刑事責任 [の有無] に何ら影響しない。被害者のフォートが損害を引き起こし

(23) 話題の判決として、破毀院大法廷で扱われ、かつ、以下のように要約される疑問に答えたものであるベルシュ (Perruche) 事件を参照。つまり、医療過誤ゆえに発見されなかった身体障がいを持つ子は、出生したことによる損害の賠償を求めることができるか、という疑問である。破毀院大法廷 2000 年 11 月 17 日判決 (Ass. plén., 17 nov 2000, n° 99-13.701, Bulletin 2000 A. P. n° 9 p. 15).

た唯一の原因である場合にのみ、加害者は免責される。<sup>(24)</sup>仮に、理論上、被害者のフォートに基づく態度の有無によって選択をなすためにプログラム化されたAIを想像できるとしても、やはり「唯一の原因」概念をプログラミング出来なければならぬだろう。[しかし] 実務上は、確実に不可能であることが明らかになるだろう。[そのためには] AIが、瞬時にすべてのパラメータ、つまり、赤信号 [であったこと]、被害者の行動の態様（および評価）、さらには、補足的なパラメータとして、信号機の欠陥の有無、被害者は [信号機を] 視覚的に見ることができていなかったのか、それともそうではないのか、などを分析する能力を有していなければならないからである。

要約すると、フランス刑法の原則は二元的なアプローチを要求する場面にはあまり対応できない。というのも、主題は単なる計算上のものどころではないからである。裁判官の（および、時に陪審の）職権は、おそらく海外以上に、これらの選択において主題の、つまり、根本的に人間的な主題のまっただ中にあるからである。立法者による介入でさえ、難しいだろう。というのも、すでに述べたように、問題となるのは繊細な道徳的選択であり、フランスの文化では、死を合理化することに嫌悪を覚えるからである。

反面、仮に事故（あるいは、悪い選択）がAIの機能不全（AIが前もって抑制すべきであった、センサーが機能しなかった、情報がうまく理解されなかった、など）によるものであれば、問題は大いに単純化される。この場合には、おそらく刑事責任が発生するだろう。明らかに、AIの責任を追及することには意味がない。なぜなら、ロボットに法人格を付与するという問題は、フランスではわずかな者にしか幻想を抱かせないからである。[そうすると] 真の問題は、誰に対して責任を負わせるからである。車両の売主だろうか？車両のメンテナンスを担う者だろうか？[これらの疑問に対する] 解答は始まったばかりであり、機能不全の正確な原因次第であろう。専門家とエンジニアの役割

(24) 特に参照、Crim. 1<sup>er</sup> avr. 2008, n° 07-87.433, Dalloz Actualité, obs. A. Darsonville.

がおそらくこれらの訴訟において決定的 [な要素] であろう。もし「フォート」が、プログラミングがうまくいかなかったといった「バグ」によるものであれば、プログラマーの責任を問題にすることも検討できよう。もし消費者を、完全に安全性が保証された車両であると褒めそやしてだましたのであれば、取引方法 [訳者注：消費法典第1編第2章の「禁止される取引方法および規制される取引方法」] として定められている法規定違反を通して消費刑事法が発動しうらうだろう。つまり、売主は単に完全に安全性が保証された製品を売るのではなく、あり得るリスクについて完全に透明性を有していなければならない。逆に、人身損害については、「一切責任を負わない旨を定める条項」はおそらく無効とならう。しかし、ここでは、道徳的問題および今井教授から提起された刑法の問題の自然な (かつ、より実際上の) 当然の帰結である、民事責任 (および賠償) の領域に落とし込む。

フランスでは、事故の問題は、そもそも特に、車両が完全に自動化されているのであれば人間の乗客の責任を排除するという手がかりと、ハイブリッドシステムの場合にはより解決に繊細さを要求する問題とともに、以上の角度から<sup>(25)</sup>扱われてきた。LOM法の枠組みにおいては、データが、おそらくブラック・ボックスシステムと共に、各々の役割を決定することを可能にするものとして考えられていることが明らかのように思われる。内部カメラのことを思い浮かべることもできようが、そうすると、おそらく私生活の、つまり、肖像権の問題にぶつかるだろう！

運転手によって果たされる役割が存在しないと、フランスのシステムでは、学説は車両の「管理者」を探し出して責任の有無を決定しようと企てる。<sup>(26)</sup>物の所為による責任がしばしば取り上げられる。<sup>(27)</sup>仮にソフトウェアに欠陥があった

(25) 例えば、参照、J.-S. Borghetti, *L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome*, in *Le droit civil à l'ère numérique*, Actes du colloque du Master 2 Droit privé général et du Laboratoire de droit civil - Paris II -21 avril 2017.

(26) 同上。

のであれば、すでに引用した消費法の規範に加え、しばしば製造物責任分野に議論の場を移した上で検討される。つまるところ、[債務法の] 改正がなくても、民法典 1245 条以下はいくらか柔軟な手がかりを（仮にフランス民事責任の一般法の総体に対して我々が回想的な視線を投げるのであれば、現実に適応できる可能性とともに）提供している。それによると、原則は以下の通りである。

「製造者は、被害者と契約関係にあるか否かを問わず、製品の欠陥によって生じた損害について責任を負う」（民法典 1245 条）。

主として困難な問題は、安全性の欠陥の証明という、これまた緻密さを要求する証明に加え、ソフトウェアは「製造物」と考えられるのか否かという問題<sup>(28)</sup>である。

自動運転車の道路への到来は、今のところ学説が表面をなぞることぐらいしかできない、まさしく他の疑問も提起する。しかしながら、現在までに突き止められている問題は、克服出来ないほどの困難さを提起しているわけではなく、かつ、非常に多くの場合は既存の法律で十分足りよう。

反競争法（アンチトラスト法）：もし、ソフトウェアの制作者が市場における異論の余地無きトップとなり、当該制作者の競争相手にソフトウェアを装備させることを拒んだ場合、どうなるのか？この問題は、現行の支配的地位の濫用法理によって解決される（EU 機能条約（TFUE）第 102 条）。契約の拒絶は、消費者に有利な経済的正当理由によるものでなければ、フォートがあるとみなされうる。その上（位にある法分野に遡ると）、企業集中法も、考えられ

(27) C. Lachière, *Intelligence artificielle: quel modèle de responsabilité ?* Dalloz IP: IT 2020. 663.

(28) これらにつき、参照、L. Andreu (dir.), *op. cit.*, p. 94 et s.

る市場の範囲をきちんと明確にすることができるのであれば、同じく発動するだろう。

知的財産権法：仮に自動運転車が、複数の企業に属する一連のテクノロジーから構成されているのであれば、これらの「権利」関係をどのように関連させるのか？FRANDライセンス法がすでに十分な枠組みを提供している。

金融法：専門家の中には、自動運転車が、商業化当初は高額になるため、必然的に信用契約によらなければならない[よって代金を支払わなければならない]だろうと指摘する者がいる。ここでもまた、改めて注意を促すべきことは何もない。信用法および金融法が完璧な枠組みを提供しているからである。

実際のところ、本報告の第2部の冒頭で述べた道徳的ジレンマの場合を除いて、自動運転車を市場に置くことによって提起される残りの疑問は、概念的な大きな困難を生じさせない。フランス実定法の様々な準則は、おそらくすでに、満足<sup>(29)</sup>のいく結論、あるいは、少なくとも解答の兆しをもたらさう。Croze教授が書いているように、「法は可能性に満ちており、驚くほどの柔軟性を発揮さう。恐るべきものであるように思われる多数の疑問は、おそらく古い方法で解決されうだろう。例えば、自動車の機械的な機能不全は売主または製造業者の責任を発生させ、被害者のフォートは依然として賠償のパラメータ「判断要素」となり、道路設備の欠陥は国又は地方公共団体に対して援用<sup>(30)</sup>されうだろう、といったように」。

フランス法の適応性についての以上の教義の兆し「がある」にもかかわらず、

九五

(29) 例えば、次の文献によって紹介されている類比を参照。M. Griguer et D. Scemama, *Retour sur le régime juridique de responsabilité en matière de véhicules autonomes issu de la loi Pacte*, Cahiers de droit de l'entreprise n° 4, juill. 2020, prat. 20.

(30) H. Croze, préc. (前掲書)。

空洞を避け、かつ、自動運転車の発展を最高に安全なものとするために、おそらく立法者は多くの改正と調整を実行することが必要となろう。ヨーロッパ議会が提案しているように、責任法において、「正面からの操作者」と「上流の操作者」を区別しなければならないのだろうか？<sup>(31)</sup> 多くの技術的、または、データと結びついた問題が、実定法がまだなおもたしていない正確な解答を必要としている。例えば、プログラミングのための共通枠組みを定義することが重要であろう。というのも、今日では、それぞれの製造業者が固有の反動および自動車実習モデルを<sup>(32)</sup>発展させているからである。しかし、バランスを見出すことが重要であろう。仮に規範があまりに大きな拘束力を有し、製造業者にとってあまりに負担になる規範であると、経済バランスがすぐに引き起こされ、有用性に疑いがない技術の発展において著しい遅れをとるという危険性がある。

[フランス] リヨンにて

2021年2月21日

【参考文献】※ ロダ教授が報告原稿に列举して下さった参考文献リストである。

- ・ Andreu (L.) (dir.), *Des voitures autonomes - Une offre de loi*, Essai, Dalloz 2018.
- ・ Barsan (I.), *La voiture autonome: aspects juridiques*, Communication Commerce électronique n° 2, Février 2018, étude 3.
- ・ Bénéjat (M.), *Le droit pénal de la route face aux nouveaux modes de transport*, AJ pénal 2019. 428.
- ・ Borghetti (J.-S.), *L'accident généré par l'intelligence artificielle autonome*, in *Le droit civil à l'ère numérique*, Actes du colloque du Master 2 Droit privé général et du Laboratoire de droit civil - Paris II -21 avril 2017.
- ・ Coca-Vila (I.), *Self-Driving Cars in Dilemmatic Situations: An Approach Based on the Theory of Justification in Criminal Law*, 12 Crim. L. & Phil. 59, march 2018.

---

(31) D. Galbois, *Responsabilité civile pour l'intelligence artificielle selon Bruxelles: une initiative à saluer, des dispositions à améliorer*, D. 2021. 87.

(32) G. Loiseau, *La voiture qui tuait toute seule*, D. 2018. 793.

- Croze (H.), *De l'intelligence artificielle à la morale artificielle - Les dilemmes de la voiture autonome*, JCP G n° 14, 2 Avril 2018, 378.
- Geistfeld (M. A.), *A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation*, 105 Calif. L. Rev. 1611, december 2017.
- King (D.), *Putting the Reins on Autonomous Vehicle Liability: Why Horse Accidents are the best Common Law Analogy*, (2018) 19 N.C. J.L. & Tech. On. 127.
- Merabet (S.), *Vers un droit de l'intelligence artificielle*, Nouvelle Bibl. thèses, vol. 197, Dalloz 2020.
- Noguéro (D.), *Assurance et véhicules connectés - Regard de l'universitaire français*, Dalloz IP/IT 2019. 597.
- Roda (J.-C.), Conférence CRDP / IRDA IVE Éd.: Ép.14. *Voiture autonome + droit*, mai 2018: <https://www.lesconferences.ca/videos/voitures-autonomes-droit/>
- Ross (B. A.), *Automated Vehicle Lawsuits - How Will We Litigate the Auto Crash of the Future?*, (winter 2018) 47-WTR Brief 42.
- Tronsor (W. J.), *The Omnipotent Programmer*, (2018) 15-2 Rutgers J. L. & Pub. Pol'y 213.

※本翻訳は、2021年2月25日にオンラインで開催されたシンポジウム「自動運転の時代と交通体系を国際的視点から考える（人間、AI、交通社会のあり方を巡る、英国、ドイツ、フランス、日本での取り組み）」（主催：公益財団法人国際交通安全学会）におけるロダ教授の報告原稿を、訳者（大澤）が翻訳したものである。

ジャン＝クリストフ・ロダ教授は、競争法を中心に（同教授による競争法のテキストとして、Jean-Christophe Roda, *Droit de la concurrence*, Dalloz, 2019）、契約法、知的財産権法のほか、本稿の対象である自動運転車、AI、ブロックチェーンなどテクノロジーに関する法律問題に至るまで幅広い分野において斬新な視点に基づく充実した研究成果をあげている。また、アメリカ法にも精通しており、フランスでは貴重な、仏米比較法研究に取り組んでいる研究者でもある。同世代である訳者にとっては、研究者としても友人としても常に刺激を与えてくれるフランス人研究者の1人である。

Covid-19の感染拡大で日仏ともに未曾有の事態において教育・研究活動を行わざるを得ない中、同シンポジウムの開催、および、ロダ教授のオンラインでの講演実現のた

自動運転車に関するフランス法の状況（大澤彩）

めにご尽力くださった今井猛嘉教授、カロリーヌ・ルブルトン氏、国際交通安全学会事務局に感謝を申し上げるとともに、講演を引き受けて下さったロダ教授に感謝する。

Monsieur Professeur Roda, je vous remercie infiniment pour votre excellente intervention, ce qui a permis d'enrichir notre étude sur les voitures autonomes. En souhaitant que mes collègues japonais portent de l'intérêt à la situation française sur les voitures autonomes, je publie votre texte traduit en japonais dans notre revue traditionnel de faculté de droit chez nous. J'espère que nous nous toujours aborderons ce sujet (et, bien entendu, des autres sujets importants) ensemble !

※安達三季生名誉教授のご冥福を心よりお祈り申し上げます。本学の民法スタッフの一人として、安達先生のご研究のような素晴らしい研究ができるよう、研鑽を積む所存です。