

# 「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」の検討状況について

2024/3/26 デジタル庁 国民向けサービスグループ

# これまでのご意見を踏まえた想定論点

※本資料は、今後の議論のために、第2回SWG資料における想定論点に、第2回SWGにおいて出たご意見を追記したもの（追記部分赤字）である。

	民事責任と被害の回復	行政上の責任	刑事責任	事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行供用者責任（自賠法）</li> <li>・製造物責任（製造物責任法）</li> <li>・不法行為責任（民法）</li> <li>・国家賠償責任（国賠法）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許認可取消し等（道路交通法、道路運送車両法等）</li> <li>※リコール制度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務上過失致死傷罪（刑法）</li> <li>・危険運転致死傷罪（自動車運転死傷行為処罰法）等</li> <li>※協議・合意制度の適用なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故総合分析センター（ITARDA）（民間法人・強制力なし）</li> </ul>
短期課題	ガイドライン作成（製造物責任法、道路交通法、道路運送車両法等）システムの安全性等についての基本的な考え方の明確化			<u>（ミクロ）法制度に基づく自動運転事故調査機関による迅速かつ実効性のある事故原因究明の仕組み（事故調査に関する権限強化、調査対象範囲等）</u> ※（ミクロ・マクロ）情報提供の在り方については、民事・行政・刑事に共通するテーマとして検討 <u>（ミクロ・マクロ）事故調査のために収集する及び事故検証・分析のために共有する情報の範囲、目的、形式、取得方法等の具体化</u> 全国各地の多様な実情に応じた実証を実施、データ収集・分析を加速化
	製造物責任等の民事上の責任に関し、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・オーナーへの注意・警告の在り方に係る考え方の明確化</li> <li>・ソフトウェア及びアップデートの扱いに係る考え方の明確化</li> <li>・自動運転車の特性等を踏まえた欠陥・過失概念の検討</li> </ul>	<u>自動運行装置の認可に係る考え方の明確化</u>	<u>自動運転における刑事責任（過失）に関する考え方の明確化</u>  ※検討に当たっては、遺族等の処罰感情等への配慮や想定する事故の具体化等の検討も必要。	
中長期課題	<u>AI時代の民事責任の新たな在り方の検討</u> （物損の場合の検討、保険の求償円滑化・一次的責任主体の検討、リスク探索のプロセスの適正性のみを判断する責任（免責）制度及び被害者救済措置（保険等）等）	<u>AI時代の行政処分の新たな在り方の検討</u> （行政等に企業が自ら必要な情報を提供すること等をより積極的に促す仕組み等） <u>自動運転車の走行を前提とした交通ルールの在り方の検討</u>	<u>AI時代の刑事責任の新たな在り方の検討</u> （過失概念の再検討、法人制裁の在り方、法定事故調査機関の事故原因究明と刑事手続との関係等）	<u>法定事故調査機関の実効性向上に向けた検討</u> データの取扱い等の制度化に向けた検討

# 「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」検討テーマ

日程	テーマ
第1回 12月25日 (済)	<ul style="list-style-type: none"><li>●本サブワーキンググループの進め方</li><li>●現時点での想定論点について</li></ul>
第2回 1月30日 (済)	<ul style="list-style-type: none"><li>●事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止の仕組みの在り方</li><li>・自動運転の安全性に関するアーキテクチャ検討状況について</li><li>・データ連携とその在り方について</li><li>・事故調査及び情報共有について</li></ul>
第3回 2月27日 (済)	<ul style="list-style-type: none"><li>●事故調査と法的責任の関係含む法的責任全般、刑事法上の論点</li><li>・自動運転プログラムの安全性と「欠陥」の捉え方</li><li>・自動運転車が関与する交通事故の責任議論に対する自工会の考察</li><li>・業務上過失致死傷罪の現状等について</li><li>・刑事免責制度の導入は国民（特に被害者）の理解が得られない</li></ul>

## 第2回SWGにおける主なご意見

### 1. (重大) 事故調査 (ミクロな個別案件の調査)

- 事故解析と再発防止に向けた事故調査の体制や事故時のデータの取り扱いの仕組みの検討は品質向上の観点からも重要。しかし、事故時のデータの取り扱いや再発防止に向けた事故以外のデータ（いわゆるヒヤリハットのデータ）に関しては、各データの利用目的と取得すべきデータの範囲、その仕様、共有及び保存のための技術的な手段、誰のデータを誰が取得し、そして誰と共有するのかという点を明確にすることが必要。具体的には、技術的に見通しが無い過度な情報取得を要件化することや、データオーナーの権利保護を超えた開示要請とならないルールの徹底が必要。
- 製造側が無限のデータ収集と制限の無いデータの開示を求められると、必要以上のコスト増加や許容困難なリスクが増えることで、普及拡大の制約となり得る。
- 単純にセンサーといった外界の認知情報だけでなく、内部の演算データ、どのようにプログラムが動いているかというところの記録も必要になり、場合によっては競争の源泉である機密情報の開示ということにもなり得るので、慎重な議論が必要。
- 車両挙動の中には、衝突波形のような非常に精密なデータがある一方で、データ全てが必ずしも事故調査に必要なわけではないので、記録範囲の明確化や、いつデータを廃棄するかといったような議論も含めて明確にしていくことが必要。
- 今後システムが運行主体となると、仮に運転者がいても周囲の状況へ意識が向いておらず、運転者へのヒアリングによる事故調査が難しくなるため、データの活用を通じた事故調査が必要となる。データ取得のためには利用目的や範囲を明確化する必要があるが、自動運転社会になり自動運転車による事故件数が増加した場合、データのオープン化等による事故原因調査のスピードアップも必要。
- 先端科学技術のリスクに社会システム全体で対応するために、事故から学ぶための調査制度の整備が不可欠。しかし、事故に関係した企業が調査に協力するためのインセンティブ設計が不十分であると、調査機関の能力や人的・物的資源の限界の問題から、社会システム全体として自動運転車の安全性を向上するために必要な情報を得られない可能性が生じる。
- データを隠蔽することなく真摯に提供するためのインセンティブ設計として、飴と鞭の両方が必要。一案として、司法取引の活用が考えられる。事故時に欠陥が認められ、開発担当者に落ち度がある場合、技術開発担当者には司法取引を行い、代わりに支配的な権限を有する上司と組織の双方に罰を科すことも考えられる。その際、現状の日本の組織罰のような小さい金額の罰金ではなく、諸外国のように売り上げの数%のような莫大な罰金を科す制裁も検討が必要。日本の場合は民事における制裁的な賠償金というのは裁判例で認められていない。実際に原告が制裁的な違約金で賠償請求してもことごとく却下されている。そのため、少なくとも民事では、法整備しない限りは制裁的な違約金は無理と思料。一方、刑事の組織罰で何千億円を科せばそれで被害者が納得するかということ、これも非常に難しい。技術の開発担当者に重過失、あるいは故意があった場合にまで刑事免責するというのは被害感情として困難。反対に言えば、通常の過失があったときは刑事免責を認めるということになるが、これも、被害感情を考えるとやはり難しいのではないか。そのあたりの折り合いを調整する必要。
- 本日、事故調査に関する権限を強化する必要があるという点については異論がなかったものと思料。交通事故全部が調査対象となると調査対象数が膨大となるため、調査対象の選び方については今後議論が必要。

## 第2回SWGにおける主なご意見

### 2. 個別案件の報告及び事故検証・分析（ミクロな個別案件の報告とマクロな事故・ヒヤリハット情報の共有）

- ドイツの道路交通法1g.(4)~(7)の条文は、それぞれ行政機関による運転監視・義務遵守の確認、研究機関による安全研究、及び被害者による法的責任の追及のすべてに資する制度と認識。
- DSSADという自動運転に関するデータの記録装置の基準ができており、それを超えて日本だけデータを要求すると過剰な規制となり、非関税障壁になる可能性があるため、DSSADに関する国際的な議論との歩調を合わせたデータの保存・開示基準が必要。
- 個別事案の原因究明のために収集される情報は捜査機関や運輸安全委員会に留まってしまうことが多く、必ずしも業界内での情報共有につながる可能性がある。また、事故と直接関係のない範囲での情報連携の目的では強い調査権限が一般的に発動できないと考えられるため、個別事案解明のための調査に関する限界を越えて、様々な情報から原因究明を図るためのデータ収集が必要。
- 全体として安全性に関するデータを社会全体で共有して事故を無くしていくという方向性自体については、異論無し。どのようにそれを実装していくのかという点が問題。どのような情報をどのような形で、どのようにフォーマット化し、どのようなプラットフォームに載せていくのかということについて、関係者間で丁寧に対話し、詰められるところは詰めていく作業が必要。
- 交通事故の発生が多い事故類型として、一本道で交通整理が行われていない横断歩道上の事故、交通整理が行われている交差点の右左折時の横断歩道上の事故、交通整理が行われていない見通しの悪い交差点での事故などであるが、横断歩道に人がいないことが明らかでない限り、停止線の手前で止まれるような速度で走行する必要があるところ、自動運転の場合、もう少し技術を発展させないとその達成は無理。道交法を完全に遵守するという自動運転の仕組みにしないと、法律違反をする車両が大手を振って世の中を走行することになる。他方で、今の道路交通法を完全に守らせると、効率が低下するおそれがある。

### 3. 全般・その他

- 非常に多くの論点と有識者からの意見が存在するため、各1回のサブワーキングで結論付けることは非常に困難。各論点を並行して議論し、十分な時間をかけた検討が必要。
- デジタル全総で自動運転支援道となっている新東名高速道路の一部区画を立ち入り禁止にすることは社会的に許容されると思う。その場合の自動車の責任は、レーンから出ない限り路面電車が軌道上を走っていることと同じように考えることが可能。このように、何らかの制約をつけたほうが、自動走行の安全性確保や社会的な予見可能性の向上が可能。
- 交通事故被害者からすると、確かに刑罰を科してほしいが、一番知りたいのはなぜ事故が起きたのかという事故原因。ただ、だからと言って事故原因の解明と引き換えに刑事免責を認めて良いとまで考えているわけではない。
- 日本国内に閉じた、あるいは日本メーカーだけの問題にはならず、海外進出する日本メーカーや日本国内における海外メーカーの自動運転という視点の保持も重要。

**デジタル庁**  
**Digital Agency**