

# AI時代の事故責任の在り方について

2023年9月20日

デジタル庁

# アジャイルガバナンスを含むルール面の環境整備に向けて

## 構造改革のためのデジタル原則

### 原則②：アジャイルガバナンス原則 (機動的で柔軟なガバナンス)

一律かつ硬直的な事前規制ではなく、リスクベースで性能等を規定して達成に向けた民間の創意工夫を尊重するとともに、データに基づくEBPMを徹底し、**機動的・柔軟で継続的な改善を可能とすること**。データを活用して政策の点検と見直しをスピーディに繰り返す、機動的な政策形成を可能とすること。

- ① 一律の様式、手法や基準（定期点検・検査等）を撤廃し、求める性能のみを規定することで、リアルタイムモニタリング等の技術活用によるコンプライアンス確保を基本とすること
- ② 資格要件としての学歴、経験や体制整備等に関する一律基準を撤廃して精緻化し、技術力やデジタルリテラシーによる代替を認めること
- ③ AI時代の安全管理手法を見直し、モニタリング・制御ソフトウェア導入、ログ保存、事故原因究明協力等の制度を整備すること
- ④ **AI時代の事故責任分担**について法制度・保険制度・公的救済等を含めた一体的な仕組みを整備すること

## アジャイルガバナンスの実装

- ❖ アジャイルガバナンスの重要性やガバナンスを実施する上での5原則についてG7デジタル・技術大臣会合において合意

### 革新的技術イノベーションに親和的なガバナンス手法の活用

- 民間の知見を活用しながら、リスクを踏まえた上で、**機動的で柔軟な改善を可能とするガバナンス（規律）手法（アジャイルガバナンス）の必要性**を認識
- ガバナンス5原則：**イノベーションの機会の活用、法の支配、適正手続き、民主主義、人権の尊重**

- ❖ 「デジタルライフライン全国総合整備計画」においても、ハード・ソフト投資とあわせてルール面で下記の検討を要請

**自動運転車やドローンの運行に関する安全性を担保**するため、運行に関わる各システムのデータを可視化して**制御を自動化・最適化**するとともに、**リスクマネジメントを促すインセンティブ設定**やヒヤリハットを含む**事故時の原因究明や対策**を即座に講じるためのガバナンスの仕組みを整備し、イノベーションを促進するアジャイルガバナンスを実践する。

# 自動運転車の普及に備え、責任制度の再整理の要否の検討が必要

被害者の迅速な救済を大前提としつつ、特定の者に過度な責任を寄せることを回避し、イノベーションを通じて利便性向上と同時に従来よりも高い安全性の担保が可能となる自動運転システムの実現を目指して、望ましいインセンティブが働くよう環境整備を行う

## 自動運転車の製造・運行等に関わる主体が抱えるリスク

### 1 社会的責任：ブランド凋落のリスク

自動運転に係る事故が発生すると、報道・SNS等で 自動運転に否定的な論調が一気に主流となる

### 2 民事責任：損害賠償責任のリスク

事故発生の予見可能性を欠く場合でも、事故防止のための方策が存在していたなどして損害賠償請求を受けるおそれ

### 3 刑事責任：刑事処罰のリスク

犯罪の構成要件に該当する行為がなされたとして、個人や法人が刑事責任を問われるおそれ

❖ 複合的要因による予見困難な限界事例に対する責任をおそれて、開発や情報開示が萎縮する懸念がある

❖ 自動運転車の普及に備え、取り組むべき主要課題の一つとして、自動運転車の運行により損害が生じた場合の責任制度の在り方に係る議論を深めるべき、との声が上がっている

# 目指すべき方向性と想定される論点例

## 目指すべき方向性（案）

### システム

- ✓ 自動運転車や走行環境のデータ、ヒヤリハットや事故情報を自動的に収集・解析して、事故原因を検証し、官民による適切な情報共有を行いながら、迅速かつ継続的なシステムの改善を行う仕組みの実装

- ✓ 適切なリスクマネジメントや調査協力をインセンティブ付ける仕組みの実装

例) 平時より適切なリスクマネジメントを実施し、事故等が生じた際には必要な情報を提供するなど事故調査に協力した場合には、免責を含め法的責任の判断に影響があることとする仕組み

(※刑事責任については、我が国の刑事司法は、検察官の起訴便宜主義を採用していることに留意が必要)

### ルール

## 想定される論点例（案）

- ✓ 左記の仕組みの運用にあたって必要となる組織・システムの要件をどう定義すべきか
- ✓ 当該組織にどのような権限を付与すべきか（関係当事者に事故調査への協力を求める仕組み等）

- ✓ 企業等の自律的・協調的なリスクマネジメントを促す責任制度はどう在るべきか。また、どのように実装すべきか。
- ✓ その上で、必要に応じて、予見困難な事故に係る免責制度を実装すべきではないか。その場合、マルチステークホルダーの参画を得て免責要件（自動運転関係者が遵守すべき必須要件）の具体化に取り組むべきではないか（迅速に要件をアップデートするための仕組みを含む）。
- ✓ 上記検討に併せ、被害者の救済や企業のリスク軽減等のための保険制度・公的救済制度（リスク計算・保険の設計が困難な場合）等を実装すべきではないか。

(※「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」(平成30年3月・国土交通省自動車局)において、レベル4における自賠法に基づく損害賠償に係る論点については整理済みであり、同報告書を踏まえた検討が必要。)

**<参考資料> デジタルライフライン全国総合整備実現会議  
第1回事務局資料より抜粋**

# デジタルライフライン全国総合整備計画の検討方針

～自動運転やAIの社会実装を加速～「点から線・面へ」「実証から実装へ」

デジタルによる社会課題解決・産業発展

アーリーハーベストプロジェクト

## 人手不足解消による生活必需サービスや機能の維持

### 人流クライシス

中山間地域では  
移動が困難に…

### 物流クライシス

ドライバー不足で  
配送が困難に…

### 災害激甚化

災害への対応に  
時間を要する…

## 2024年度からの実装に向けた支援策

### ドローン航路

**150km**以上  
埼玉県秩父エリア等

### 自動運転車用レーン

**100km**以上  
駿河湾沼津-浜松等  
(深夜時間帯)

### インフラ管理のDX

**200km<sup>2</sup>**以上  
関東地方の都市等

## デジタルライフラインの整備

### ハード・ソフト・ルール

のインフラを整備

#### ハード

高速通信網  
IoT機器 等



出典:State Dept./S.  
Gemany Wilkinson

#### ソフト

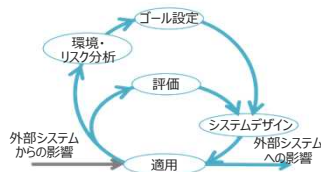
データ連携基盤  
3D地図 等



出典:Maxar|Source: Airbus, USGS, NGA, NASA, CGIAR, NLS, OS, NMA,  
Geodailynews, GSA, GSI and the GIS User Community|国土交通省都市  
局都市政策課

#### ルール

認定制度  
アジャイルガバナンス 等

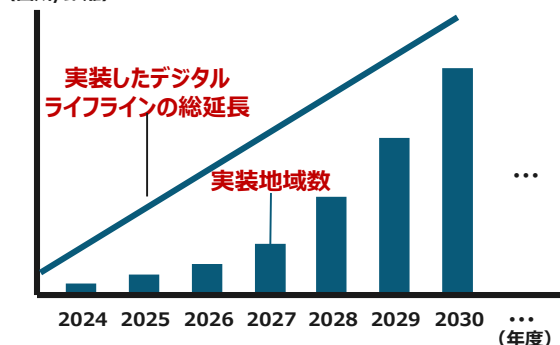


例:アジャイル・ガバナンスの二重サイクル

## 中長期的な社会実装計画

### 官民による社会実装に向けた約**10カ年**の計画を策定

#### 計画のイメージ



#### 先行地域 (線・面)

国の関連事業の

- 1 集中的な**優先採択**
- 2 長期の**継続支援**

