

# 「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

2024/2/13 デジタル庁 国民向けサービスグループ

## サブワーキンググループ構成員

主査	小塚 莊一郎	学習院大学法学部法学科 教授
構成員	稲谷 龍彦	京都大学大学院法学研究科 教授
構成員	今井 猛嘉	法政大学大学院法務研究科 教授
構成員	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業プロトタイプ政策研究所所長・パートナー弁護士
構成員	後藤 元	東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員	酒巻 匡	早稲田大学大学院法務研究科 教授
構成員	佐藤 典仁	森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
構成員	須田 義大	東京大学 生産技術研究所 教授/モビリティ・イノベーション連携研究機構長
構成員	高橋 正人	高橋正人法律事務所 弁護士
構成員	中原 太郎	東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員	西成 活裕	東京大学大学院工学系研究科 教授
構成員	波多野 邦道	一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転タスクフォース主査
構成員	原田 大樹	京都大学大学院法学研究科 教授
構成員	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員	横田 知大	一般社団法人日本損害保険協会
構成員	吉開 多一	国士舘大学法学部法律学科 教授

# 第1回SWGにおける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1回SWG資料における想定論点に、第1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			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 ※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 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>	自動運行装置の認可に係る考え方の明確化	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  ※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	AI時代の民事責任の新たな在り方の検討 （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）	AI時代の行政処分の新たな在り方の検討 （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） 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	AI時代の刑事責任の新たな在り方の検討 （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）	法定事故調査機関の実効性向上に向けた検討 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>●本サブサ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1回SWGにおける主なご意見

## 1. 民事責任と被害の回復

- どのような場合に保安基準を満たしていたとしても欠陥ありと認定される可能性があるか、欠陥ありと認定されないためには保安基準を超えてどこまで安全性を確保すべきかなど、欠陥概念の明確化のために一定の解釈の方向性をガイドライン等で示すことも考えられる。
- 運行供用者の免責が非常に厳格な一方、欠陥の証明が困難なため、運行供用者が最終的な負担を被るリスクが存在。そのような問題について、自賠法の修正で対応するのか、自賠法の適用制限による製造物責任法との適用関係の調整、あるいは別の制度設計をするのか等の議論が引き続き必要。
- 原因究明の前に被害者の救済が最優先のため、被害者が治療費や慰謝料、修理費等を迅速に受け取れる救済の仕組みを維持することが重要。

## 2. 行政上の責任

- 行政規制に性能規定等を利用した認証制度を責任法の改正とセットで導入し、民間企業の責任あるイノベーションを促進しながら安全性の確保を行うべき。
- 中長期的には、原子力発電や人工衛星のように、損害賠償担保措置も要件に加えて運行を認める方法も考えられる。

# 第1回SWGにおける主なご意見

## 3. 刑事責任

- 開発者等が個人責任を恐れて過剰に萎縮しないよう、現行法の「過失」の概念を、AIシステムについて適切に解釈・運用することの困難性に伴う不確実性を解消するべく、例えば「許された危険」の法理を、性能規定等と組み合わせて制度的に正当化しうるような形で運用すべき。
- 倫理ガイドラインは大変有益で知的な活動であるが、これに従ったからといって、特に刑事責任が減免される保証はないので、そのような限界を示した技術的なガイドラインであるべき。また、「許された危険」の法理を採用することは、結論先取りで不適當であるが、性能、機能等に着目するアプローチであればあり得る。
- 過失について、規範的な発想では不可能であるため、技術的なことを踏まえてなすべき事を設定しなければ、技術者は、いつ自分が過失犯、あるいは故意犯で処罰されるか分からなくなってくるため、冷静に技術者と対話をして、過失のあり方を再検討すべき。
- 事故の予見可能性や結果回避可能性があるにも関わらず、誰も刑事責任を負わないというのであっては事故の犯罪被害者は到底、納得できないし、国民のコンセンサスも得られず、結果、社会秩序が崩壊し、且つ、被害者の権利利益が侵害される。したがって、事故発生時の一律の刑事免責は極めて不適切であって賛成できない。
- 日本では、諸外国と比べて、交通死亡事故に対する刑事責任は、他の犯罪に比べてもかなり重い極限にまで刑が引き上げられているのが現状。これは日本社会の交通死亡事故に対する国民感情の表明であり、長期的な展望として、人身交通事故の刑事制裁を緩和・軽減・免責したり、通常の刑事訴追とは別の訴追ルートを作ったりすることなどは、ほとんど不可能。なお、将来、事故調査の機関を創設して、事故原因の究明と将来の改善未然防止に資するという調査目的との関係で、業務上過失の刑事責任追及の可能性のある、例えば技術責任者等に対して、事実上、あるいは法律上の訴追免除や刑事免責を認めるという道が理屈の上でありうる。これも最終的に被害者感情との関係で、充分慎重を要する。
- 中長期的には、企業本体の刑事責任を追及する仕組みを検討する必要。
- 刑事罰を科す・科さないという議論も、議論がかみ合わなくならないように具体的な状況を想定しながら議論する必要がある。たとえば、処罰感情についても、飲酒運転・危険運転等については被害者の処罰感情が強いが、そうではない類型もあるという指摘もある。
- 道交法の規定について、過失が問われないケースを予め明確化することが考えられるのではないか。
- いわゆる特殊過失の事案で訴追されるとすれば、当該業界での一般的な安全水準から明らかに逸脱した判断や行為があったと認められる場合に限られると考えられ、自動運転車による事故で刑事責任追及リスクを殊更に懸念して萎縮する必要はないものと考えられる。

# 第1回SWGにおける主なご意見

## 4. 事故原因調査等を通じた再発防止・未然防止

- 専門機関による事故調査制度に関する議論は早急にすべき。
- 運輸安全委員会のような仕組みの早急な設立が重要。
- 訴追延期合意制度や企業が調査に真摯に協力するインセンティブを増加させる制度は、早期に実現すべき。
- 強制捜査権がある警察や検察が全く捜査をしないと、被害者の納得が得られないだけでなく、真相解明を求める世論にも答えられず、かえって自動運転車の社会的受容性を損なうことになりかねない。我が国では司法取引や刑事免責に対する理解が十分に形成されていないことから、当面は全ての事案において捜査訴追の可能性を残しておく必要がある。
- 自動運転の走行データのように事故の原因究明に役立つデータを共有できる仕組みも重要。
- 事故データを全員で共有するためにはフォーマット整理の義務化が必要。
- 製造者・システム設計者の責任を強化して、独立性の高い行政組織による行政審判的な事故調査の仕組みを設けることも考えられる。

## 5. 全般・その他

- 民事・刑事に関して、現行法の過失・欠陥などの概念がAIシステムの特性に適しているか否かの再検討が必要。
- 軌道上における立証責任の転換のような効果が得られるように、バーチャルレーンの設定などを国家戦略特区での実施検討することも含め、実証を進める取り組みも必要。
- 合理的に予見される事故件数を最大化・有限化し、その有限範囲において回避可能な性能の判断基準を明確化して共有することが重要。
- 民事や刑事に限らず保険も含めて総合的な制度設計の基本的な視点や目標を早い段階から明示的に議論すべき。とくに、システムにより運行が管理される場合に求められる安全性の基本的な考え方に関し、認可等の際における事前の確率的な安全性評価を、事後的な責任判断においても持ち込めるのか、ということを考える必要がある。

# 各国法制度・法案等の比較 サマリー

※三菱総合研究所調べ（中間報告）であり、今後最終報告に向けた調査と合わせて政府においても調査訓令等により精査を予定

	アメリカ	ドイツ	EU (未成立)	イギリス (未成立)	日本
<b>民事責任</b>	<p>【運転者】 過失責任（強制加入保険なし（一部の州では付保要件あり））</p> <p>【運送事業者】 過失責任（一部の州では実証実験時に付保要件あり）</p> <p>【メーカー等】 製造物責任（無過失責任）（一部の州では責任緩和の議論・規則案があったが明文化されず）</p>	<p>【運転者】 過失責任（強制加入保険によるカバーあり）</p> <p>【技術監督人（≒運送事業者）】 過失責任（強制保険によるカバーあり）</p> <p>【メーカー等】 製造物責任（無過失責任）</p>	<p>【運転者】 －（直接的な規定無し）</p> <p>【運送事業者】 －（直接的な規定無し）</p> <p>【メーカー等】 製造物責任（無過失責任）（対象物の拡大等）</p> <p>※AIに係る不法行為責任についても無過失責任化に向けた議論</p>	<p>－（損害賠償請求に係る直接的な規定は新法案中には無し）</p> <p>※当局から補償等を命じる場合がある</p>	<p>【運転者】 自賠責（事実上の無過失責任）</p> <p>【運送事業者】 自賠責（事実上の無過失責任）</p> <p>【メーカー等】 製造物責任（無過失責任） or不法行為責任（過失責任）</p>
<b>行政法上の責任 (行政処分等)</b>	<p>【許可取消し】 許可取消し等（州ごとに規定）</p> <p>【制裁金等】 ※安全基準違反等に基づく制裁金の可能性</p>	<p>【許可取消し】 許可取消し等（連邦自動車庁・連邦交通デジタルインフラ省）</p> <p>【制裁金等】 ※EU AI Act（案）の制裁金適用の可能性</p>	<p>【許可取消し】 －（許認可等については国ごとに規定）</p> <p>【制裁金等】 ※EU AI Act（案）の制裁金適用の可能性</p>	<p>【許可取消し】 自動運転車の許可取消し（事業者のライセンス制度は別途定める可能性あり）</p> <p>【制裁金等】 規制違反・命令違反があれば、制裁金が課され得る</p>	<p>【許可取消し】 許可取消し等（公安委員会）</p> <p>許可仮停止（警察署長）</p> <p>【制裁金等】 なし</p>
<b>刑事責任</b>	<p>【個人】 過失致死傷等（州ごとに規定）</p> <p>【法人】 法人処罰の可能性あり（州ごとに規定）</p> <p>※連邦法上の罪については訴追延期合意制度あり（過失致死傷等州法上の罪については適用なし）</p>	<p>【個人】 個人：過失致死傷罪等</p> <p>※自動運転車について「倫理規則」に基づき免責の余地との議論あり</p> <p>【法人】 法人：法人処罰なし</p>	<p>－（国ごとに規定）</p>	<p>【個人】 自動運転車について使用者の刑事責任を原則免責</p>	<p>【個人】 業務上過失致死傷他</p> <p>【法人】 刑法はなし（道交法に一部両罰規定）</p> <p>※協議・合意制度あり（業務上過失致死傷罪には適用なし）</p>
<b>データ収集・システム改善・事故調査関連</b>	<p>【情報提供義務】 連邦（NHTSA）にメーカー等の報告義務、その他、州によっては使用者の既存の事故報告義務に自動運転車を織り込み対応</p> <p>【規制当局の調査権限】 連邦の（FMVSSIに基づく）欠陥等調査権限</p>	<p>【情報提供義務】 当局からの要請に応じて保存データを提供する義務（被害者による開示請求権あり）</p> <p>【規制当局の調査権限】 研究機関等にデータを共有して事故調査を行う権限</p>	<p>－（国ごとに規定）</p>	<p>【情報提供義務】 自動車の安全性に係る情報の提供を義務付け</p> <p>【規制当局の調査権限】 当局の捜査機関等への照会権限、当局による事故等調査権限</p>	<p>【情報提供】 事故時の情報については、交通事故総合分析センター（ITARDA）による関係者に対する任意の協力依頼等</p> <p>【規制当局の調査権限】 車両に起因する事故や車両の不具合について、メーカー等への報告要請・調査権限</p>

**デジタル庁**  
**Digital Agency**