

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

第4回事務局資料

2024/3/29 デジタル庁

(1) 第3回SWGにおける主なご意見

第3回SWGにおける主なご意見

1. 自動運転プログラムの安全性と「欠陥」の捉え方（事前的・一般的/事後的・個別的アプローチ）

- 構造上の欠陥の有無の判断に関する考え方として、事後的・個別的評価アプローチと事前的・一般的評価アプローチが考えられる。事後的・個別的評価アプローチによる構造上の欠陥等の判断は、少なくとも、自賠法上の運行供用者責任の在り方としては問題がある。事前的・一般的評価アプローチを取る場合、何らかの立法的措置が必要となってくる可能性もあるが、被害者保護との関係で、あわせて何らかの補完を同時に手当することも選択肢としては考えられる。また、学習し、進化するプログラムについての欠陥の考え方、とりわけ製造物責任法上の、引き渡し時を判断の基準とする考え方との整理の仕方、アップデートなどの義務を利用者が果たさなかった場合には責任が生じる可能性があるが、それを欠陥の中で考えるのか、あるいはそれとは別の過失の要素と考えるのかという問題がある。さらに、欠陥と損害の因果関係をどう考えるかということも、とりわけ事前的・一般的評価アプローチを取る場合にはなかなか難しい問題がある。
- 技術開発において目標とすべき点がどこにあるのかということ和社会条件として決めておくことが重要であり、そのためにガイダンス等の整備や国交省における認可の水準を議論をすることが重要。具体的には、実際に求められる性能、開発者や運行者の役割、他の道路利用者に期待する行動、道路などからの情報のインプット等の前提事項やそれを踏まえた目標を示すことが有りうる。行政機関側のガイダンスや認可は、可能な部分については定量化するのが望ましい。
- 現在のAIの開発手法や性能の管理手法について、人間と同じような挙動をさせようとするパフォーマンスの低下が指摘されているため、適切な費用便益分析に基づき、定量化したプログラムに関する安全基準を策定し、そこを満たさない場合欠陥があるというタイプの事前的アプローチが一番良い。
- 他の交通の安全を妨げるおそれがないといった、やや抽象的な要件があるなかで、定量的な安全の考え方がどこまで整合していくのかということは非常に難しい。事故が起きた場合に、元々の保安基準のなかに抽象的な要件があり、結果的にはこの抽象的な要件を満たさない結果、保安基準を充足しておらず、欠陥が認定されてしまう可能性がある。一定のガイドラインを作り、欠陥にならない水準やレベル感を議論していく必要がある。また、免責とは異なるが、どこまでやれば過失や様々な刑法上の要件を満たさないものであるかということも例えばガイドライン等を作成できるのであれば議論していくべき。
- 事後的アプローチの問題として挙げられている、そもそもプログラムに依拠して良い状態で、運行供用者が車両制御の内容を保障をさせられることになるという点について、一次的に運行供用者が責任を負うという自賠法の整理からするとそこまで問題ではない。
- 事後的・個別的評価アプローチの問題について、運行供用者が個人の場合、プログラムによる車両制御が原因の事故の責任を個人に保証させることは、前回議論の対象となったデータ活用の部分が整理されれば、本来責任を負うべき者がより明らかになるため、個人に責任を肩代わりしてもらうということは軽減されていくと想定。

2. 「免責」という用語の明確化

- 免責というのは、本来であれば事故発生時の刑事や民事、民法、製造物責任法のような基本法があれば責任が発生するところを、自動運転に関する特別法を作って、自動運転に関してだけは責任が発生しないようにするというもの。特定の場合には刑事責任は発生しないことは免責ではなく、制度設計として責任が生じないということであり、区別が必要。さらに、本来であれば追及されるべき責任について、一定の条件の下、特に刑事の場合、不起訴処分や起訴猶予という取扱いがあり、そのような意味で免責と言われることもある。
- 業務上過失致死罪が成立するのか、過失があるのかという話と、情報を取得するために司法取引のようなものをするのか、あるいは軽微な損害の場合に免除（※実務上の扱いとしては不起訴又は起訴猶予の意）することとは区別して論じるべきである。

3. 責任不存在の範囲の明確化

- 関係者への刑事的責任を追及する場合、従来法に基づき車両の安全性が維持されていると認められる場合でも、運転者が運転した場合と自動運転車による場合とで責任追及に差異が生じるなら、その範囲と根拠を明確にしてから議論を深めることが重要。
- 刑事裁判免責制度を設けるべきではない。事故原因と機序については専門的な事故調査委員会を設けてその判断を司法は尊重し（ただし、法的拘束力までは持たせられない）、他方で、予見可能性、結果回避可能性、結果回避義務、因果関係の判断については司法の専権とすべきである。実際の裁判例を見ると、科学的な事項で刑事責任を問われているのは稀である。

第3回SWGにおける主なご意見

3. 責任不存在の範囲の明確化（つづき）

- 業務上過失致死傷罪について、予見可能性と結果回避可能性の話を考えると、そもそも結果が回避できないものである場合には成立しないということで理解しており、そもそも予見困難であれば、通常業務上過失致死罪は成立しない。
- 実際に起きるミスというのは、方程式を間違えて入れてしまった、数値を間違えて入れた、単位を間違えて入れた、何か不正をした等、そういった時に起きる。そのため、プログラムの構築段階におけるミスを避けるような努力をしなければならない。こういった場合に事故が起きて、だれに不注意があったかどうかを検証するためには、刑事裁判例を集めなければ意味が無い。
- 事前的アプローチを取っていくなかでも、通常回していくようなシミュレーションを通じて、事前に予見可能なところをつぶしておく必要があるのではないか。他方、他の交通参加者の違法行為をどこまで考慮すべきかについては、過去の裁判例等を見ながらどこまでを予見可能かつ回避可能と整理すべきとして考えていくべきなのかというところが難しい。
- 専門家の意見と刑事責任との関係について、メーカーからするといろいろな御心配があると思うが、刑事裁判も訴追もファクトに基づいて行うにあたり、ファクトの一つとして技術の専門家の意見は非常に重要であり、これを無視して突き進むというのはむしろ例外である。刑事責任を追及できるのは、だらしがない事案や一般の基準からしてもかなり外れている事案になるのは本来の姿であり、一般の水準から外れていないことを主張できるのであれば、ことさらに刑事責任の追及に対し萎縮する必要は無い。
- 自動運転車の場合は、事故の発生原因がプログラムの問題であったと判明した際、リコールをしなくてもオンラインでもソフトウェアアップデートで対応できるにもかかわらず、それを適時行わなかった場合には、業務上過失にあたることは十分ありうる。問題は、初めは気づかなかったようなエラーが潜んでいて、それによって事故が起き、たまたまそのエラーが発見された場合である。そのエラーを見逃してしまったことが最初の段階から業務上過失にあたるのか否かが問題である。これまでの自動運転ではない通常の車で、行政上の保安基準等を満たしている前提かつそのようなミスが起こらないような検査の過程がメーカー側で取られている場合は、業務上過失致死とは言えないのでは。はっきりと確認された事象が無いのが不安の根源と考えられるが、これについて立法の必要は無く、これまでの判例のリステートメントを確認すれば良い。
- 予見可能性と結果回避性の有無で4象限に分けるのは理解しやすいが、どの象限に入るのかが一番難しい。例えばサイバー攻撃等は巧みで、機械の故障のように見せかけることができる。また、ライダーセンサーに特殊な電磁波を当てると、人を消すことができるため、人がいないこととして自動運転を走らせることも可能であり、このような新しい技術が出てきた時のためにも、データをしっかり集める必要がある。

4. 事故調査と刑事手続との関係性

- 事故調査を前置するという仕組みは、無人運転のように科学的な知見について高い専門性が要求される場合は非常にメリットが大きく、特に海外企業が参入する場合におけるグローバルな調査や巨大な企業の内部にある資料の収集、その中で活動する悪質な個人の情報を収集するには、企業の情報提供が重要な役割を担う。適切にデザインされた訴追延期合意制度は、企業に情報提供の強いインセンティブを与え、事実解明と正義の実現の双方の目的に資する可能性がある。
- 客観的証拠の収集が重要であるが、訴追延期も結局訴追できることが前提であり、訴追できない場合はその延期ができないため、調査に関するインセンティブということで訴追延期の話があったが、むしろメーカーは事故発生時に、自分達は正当に設計、製造、仕様していたということを調査委員会に対して答えていくことで、そもそも訴追ができないというかたちにしていくのが本来の姿であり、そのようなかたちで協力して自分たちの責任が無いことを明確化していくことは、むしろインセンティブになりうる。

5. その他・全般

- 政府保障事業の場合、事業に請求できるのは被害者だけであり、被害者で一旦治療費等を負担の後、後日政府の保障人が請求するという運用である。そのため、迅速な被害者救済が図られなくなるおそれがあるという課題が存在し、ここにも配慮が必要。
- 未然防止が最も重要であり、ヒヤリハットデータを収集する機関も必要である。事故に至らないものの危ないと判断されたデータを集め、メーカー等に共有する仕組みも必要。

(2) これまでのご意見を踏まえた想定論点

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3回SWG資料における想定論点に、第3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
<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行供用者責任（自賠法） ・製造物責任（製造物責任法） ・不法行為責任（民法） ・国家賠償責任（国賠法） 	<ul style="list-style-type: none"> ・許認可取消し等（道路交通法、道路運送車両法等） ※リコール制度 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務上過失致死傷罪（刑法） ・危険運転致死傷罪（自動車運転死傷行為処罰法）等 ※協議・合意制度の適用なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故総合分析センター（ITARDA）（民間法人・強制力なし）
<p>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） 自動運転プログラムの安全性と「欠陥」の捉え方の明確化（事前的・一般的評価／事後的・個別的評価）</p>			
<p>短期課題</p> <p>製造物責任等の民事上の責任に関し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーナーへの注意・警告の在り方に係る考え方の明確化 ・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 ・自動運転車の特性等を踏まえた欠陥・過失概念の検討 	<p>自動運行装置の認可に係る考え方の明確化</p>	<p>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</p> <p>刑事免責制度（本来であれば事故発生時の法律に基づいて責任が発生する事案についてその責任を免除する制度）は設けず、自動運転車において「予見可能性」又は「結果回避可能性」がない場合とはどのような場合を想定すべきなのかについて検討</p>	<p>（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、調査結果の公表等）</p> <p>※（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</p> <p>（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</p> <p>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</p>
<p>中長期課題</p> <p>AI時代の民事責任の新たな在り方の検討</p> <p>（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）</p>	<p>AI時代の行政処分の新たな在り方の検討</p> <p>（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）</p> <p>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</p>	<p>※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。</p> <p>AI時代の刑事責任の新たな在り方の検討</p> <p>（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）</p>	<p>法定事故調査機関の実効性向上に向けた検討</p> <p>データの取扱い等の制度化に向けた検討</p>