

意見書

京都大学 教授 稲谷龍彦

「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方サブワーキンググループ」

第2回会合資料について、下記の通りご意見申し上げます。

第一 データの連携等について

安全性に関するデータについて国が標準仕様を定め、ヒヤリハット情報を含めて関係者間で共有できる仕組みを制度的・技術的に整備することは、自動運転車のような日々発展していく先端科学技術に対して、社会システム全体として対応していく上で重要である。「競争領域」とされるデータについても、安全性に関する技術開発や投資へのインセンティブを過剰に削ぐことのないよう、適切な措置（データの「収用補償」等の検討も含む）を講じた上で、必要に応じて共有できるよう制度を設計することは、社会システム全体として先端科学技術のリスクを適切にマネジメントし続ける上で重要である。

また、このようなデータ共有に関する制度は、自動運転車の開発企業等が不都

合な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や、企業が責任を持って安全性の向上に取り組み続けるためのインセンティブ設計と整合的に整備される必要がある。この問題に関しては、前回問題提起のあった、安全性を確率的なものとして理解するのか、それとも人と同様の挙動をすることとして理解するのかという論点が、制度設計の方向性やインセンティブ設計のあり方とも関連するために重要である。なお、仮に、確率的なものとして理解するのであれば、安全に関する各種の技術設計の前提となる、企業内におけるリスク計算が責任を持って適切になされるように、いわゆる "Value of a Statistical Life" の考え方¹の導入の是非などについても併せて議論されるべきであり、企業がセンシティブな費用便益計算を行うこと自体を否定的に捉えることは妥当ではないと思われる。

第二 調査に関するインセンティブの設計について

先端科学技術のリスクに社会システム全体で対応していくためには、事故から学ぶための調査制度の整備が必要不可欠である。もっとも、事故に関係した企

¹ <https://www.oecd.org/env/tools-evaluation/env-value-statistical-life.htm>, W.K. Viscusi, PRICING LIVES: GUIDEPOSTS FOR A SAFER SOCIETY (2018)などを参照。

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、調査機関の制度的能力や人的・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させるために必要な情報を得ることができない可能性が生じうる。このことは、国民の自動運転車および自動運転車を製造等する企業に対する信頼の低下や、結果的に捜査機関による「真相の解明」を目指した捜査の必要性を社会的に生じさせることとなり、意図しない形で自動運転システムの社会実装に対する阻害・萎縮要因となりかねない。

安全性に関する不具合等に関する情報の開示や企業の自主的なリコールに対するインセンティブの設計については、我が国に比して厳格な企業制裁制度を有するとされるアメリカにおいてもなお十分ではないという指摘もなされている²。したがって、現行法（運輸安全委員会設置法 32 条、33 条等）によって十分なインセンティブを与えることができるのかについては、海外企業も事故調査の対象となりうることも念頭に置いて、十分な検討を行うべきである。また、調査協力に関するインセンティブの設計にあたっては、企業の置かれた経済的な環境や、企業の構成員の置かれた状況等にも十分に配慮し、適切な行為を行う

² Viscusi・前掲注 1、84-88 頁などを参照。

ことを現に誘引できるよう配慮すべきである。

以上