

AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方について

2024/8/7

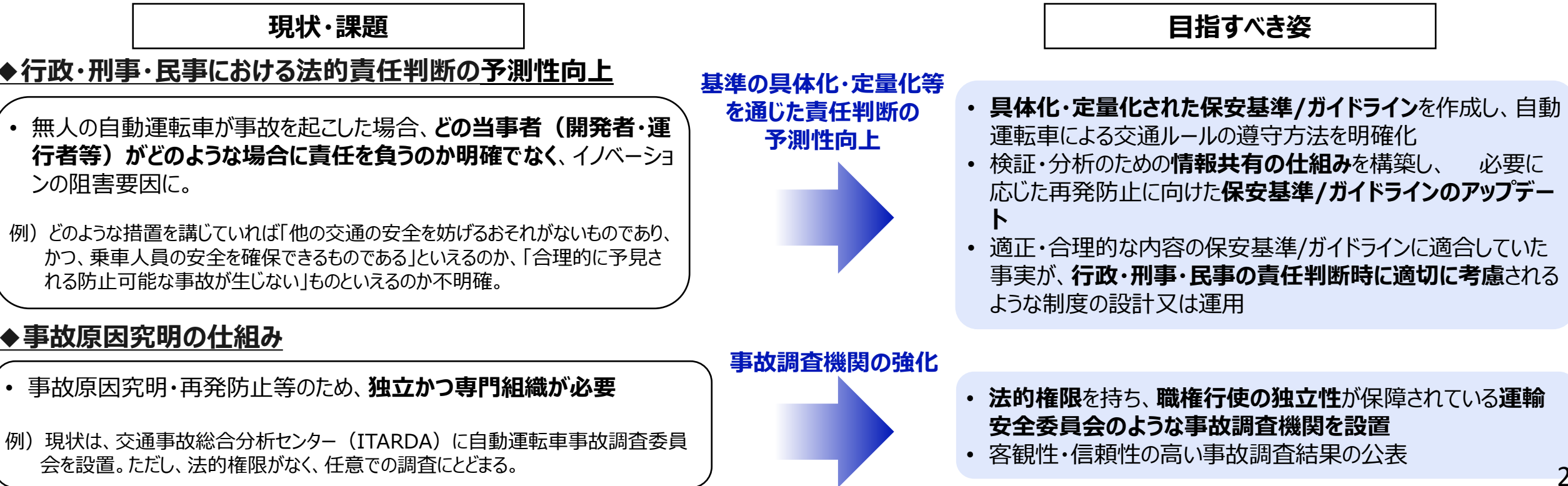
デジタル庁

事故等が発生した場合の責任制度その他のAI時代における自動運転車の社会的ルールの課題と目指すべき姿

背景・目的

- 高齢者によるペダルの踏み間違い事故など、**人間の運転者によるミスに起因した交通事故が社会問題化**
 - ✓ 2023年に発生した自動車※¹関連の交通死亡事故2,288件のうち、第1当事者※²が自動車の場合は2,021件、**全体の88.3%**。
 - ✓ 高齢者に対する自主的な免許返納の呼びかけは、特に、公共交通等の移動手段が不足している地域において効果が限定的。
 - **地域公共交通における人手不足が深刻化**
- ⇒**新たな地域交通の手段として、安全な自動運転車の早期社会実装への期待が一層向上。**
これまでの研究開発等の取組に加え、社会的ルール面での環境整備を進め、社会実装の更なる加速を目指す。

(※ 1) 自動車：乗用車、貨物車、特殊車
(※ 2) 第1当事者：最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者



自動運転により期待される交通事故削減効果

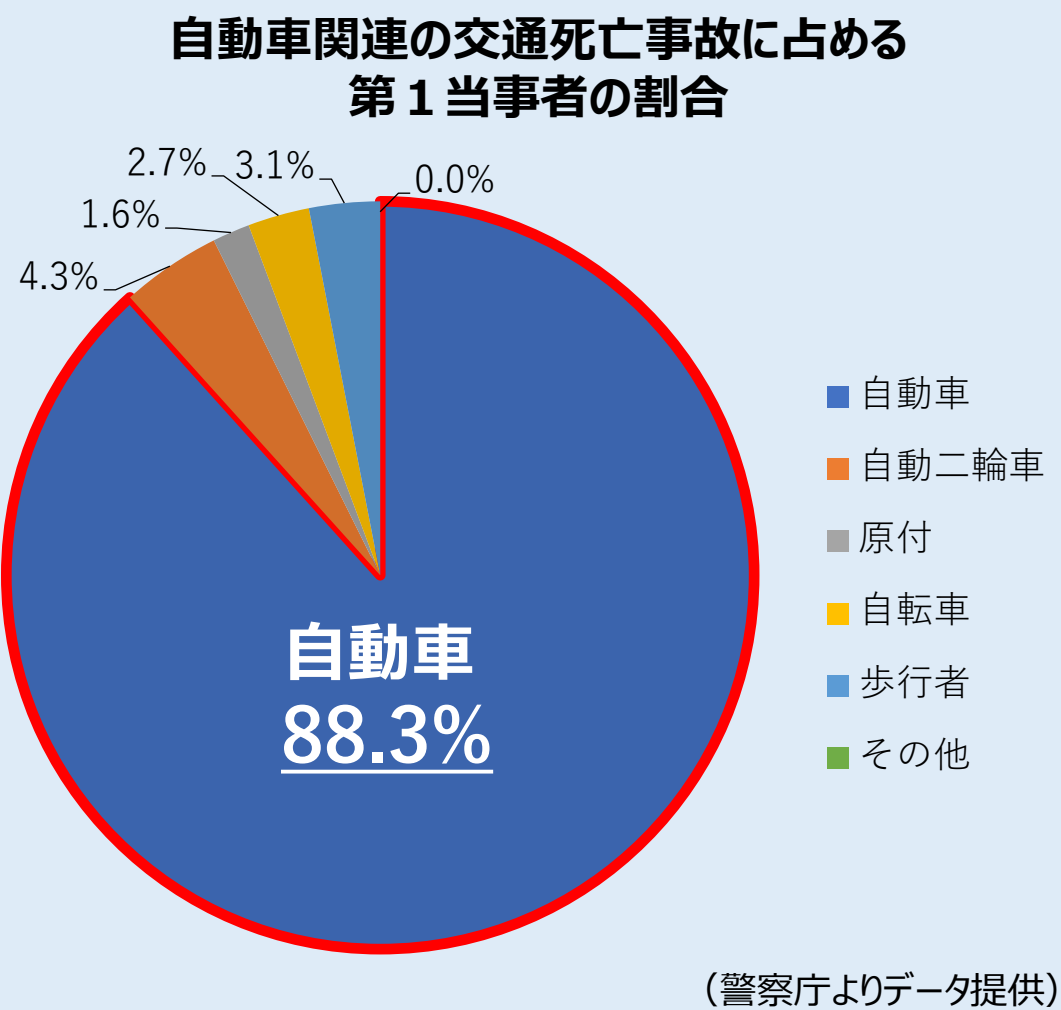
2023年に発生した自動車※¹関連の交通死亡事故は**2,288件**。
うち第1当事者※²が自動車の交通死亡事故は2,021件であり、
全体(2,288件)の88.3%と大多数を占める。※³これらの事故
には次の例のような自動車の運転者の人的要因が存在する。

- (例)
- ・前方不注意（わき見運転、漫然運転等）
 - ・安全不確認（後方を確認せずに車線変更等）
 - ・動静不注視（だろろ運転等）
 - ・操作不適（ブレーキとアクセルの踏み間違え等）

(※1) 自動車
乗用車、貨物車、特殊車

(※2) 第1当事者
最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者
又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、
また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

- (※3)
- ・死亡に限らず重傷以上の事故（25,628件）についてみると、
第1当事者が自動車の事故（23,588件）が92.0%を占める（2023年）。
 - ・全事故（死亡＋重傷＋軽傷。283,801件）についてみると、
第1当事者が自動車の事故（272,634件）が96.1%を占める（2023年）。



これまで運転時に人間が行ってきた「認知・予測・判断・操作」を機械（自動運行装置）が代替

自動運転車が普及することにより、自動車の運転者のミスに起因する**交通事故の大幅な削減**が期待

関東交通犯罪遺族の会（あいの会）の検討会に対する意見

- 増加傾向にある高齢ドライバーの免許の返納を呼びかけていくことは重要と考えるが、特に地方部において移動の足不足が発生している中で、単なる呼びかけだけでは不十分。
- このような状況において、自動運転車が普及していくことは重要で、今回のような検討には意味がある。
- 自動運転車の普及にあたっては、安全性を十分に確保する努力を当然に行うべきと考えるが、交通事故によるヒューマンエラーについてはゼロにより近づけるが、残念ながら自動運転であっても交通事故は完全には無くないという前提で制度を検討していく必要がある。
- 他方、道路交通法に違反する自動運転によって事故が起きた場合など、本来なら責任を問われるような事故についてまで刑事責任を負わないような刑事免責制度は設けるべきではない。
- その上で、交通事故発生時の被害を軽減するための仕組みを取り入れたり、迅速に事故原因についての情報を開示したりすることが重要。

無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

※★は短期◆は中長期出口イメージ
【 】内は主な担当省庁

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任の制度の設計・運用及び刑事責任の制度の運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断に関する予測可能性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切か否かについても随時見直し。

基準認証等

※インシデント情報や責任判断を随時フィードバックして保安基準/ガイドラインをアップデート

事故・インシデント発生

事故要因

責任判断(※最終的には裁判所が判断)

自動運行装置に係る認可

保安基準/ガイドライン

①★保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準/ガイドライン」において、「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」の具体化に係る検討【国交省】

※保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方を踏まえて検討。

- ・自動運転車は道交法(下位法令を含む。以下同じ)上の交通ルール(注1)を遵守する
- ・他の交通参加者が道交法を遵守する限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守しない場合であっても、できる限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める

②◆保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】

(注1)③◆現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討(ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む)【警察庁】

個別の事故調査(ミクロ)

⑦◆迅速かつ実効的な独立事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】

重大事故調査

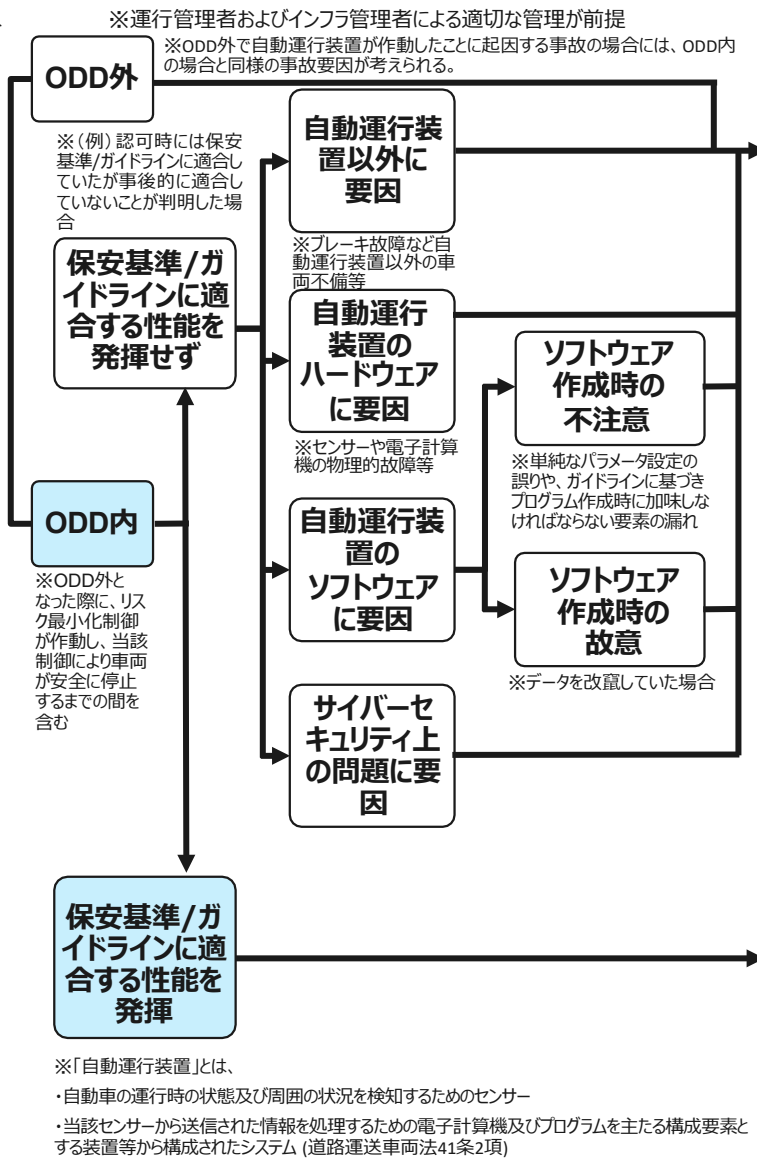
⑥★調査協力の義務づけに係る検討【国交省】

事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用(マクロ)

⑨★検証・分析のための情報共有の仕組み（レポートの収集・分析等）の検討【国交省／警察庁】

⑩◆車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれ報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法に係る検討【経産省／国交省】

⑪◆実証を踏まえて、インフラから提供する情報の有用性等について検討【国交省他】



行政	刑事	民事
従前どおり、要件を満たせば各種義務（リコール届出等）や行政処分	従前どおり、事案に応じた刑事責任	従前どおり、有責者が被害者に賠償 ※因果関係の立証が必要
事故調査機関による専門的判断の考慮		
自動運転車の製造者に対する行政処分なし ↓ 必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート ↓ プログラム更新 ⑤★アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】	事案に応じた刑事責任。ただし、適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインがあれば、処分を決するに当たり適切に考慮 ④★◆保安基準/ガイドラインの具体化・定量化に向けた協力【法務省／警察庁】 ※事故調査機関による専門的判断の考慮その他同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携 ⑧◆事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】	自動運転車の設計・製造に係る過失・欠陥なしとされる蓋然性が高まる(注2) 被害者補償の在り方 ⑫◆自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】 (注2)裁判実務においては、保安基準等以外にも、業界慣行等が考慮される可能性もある。

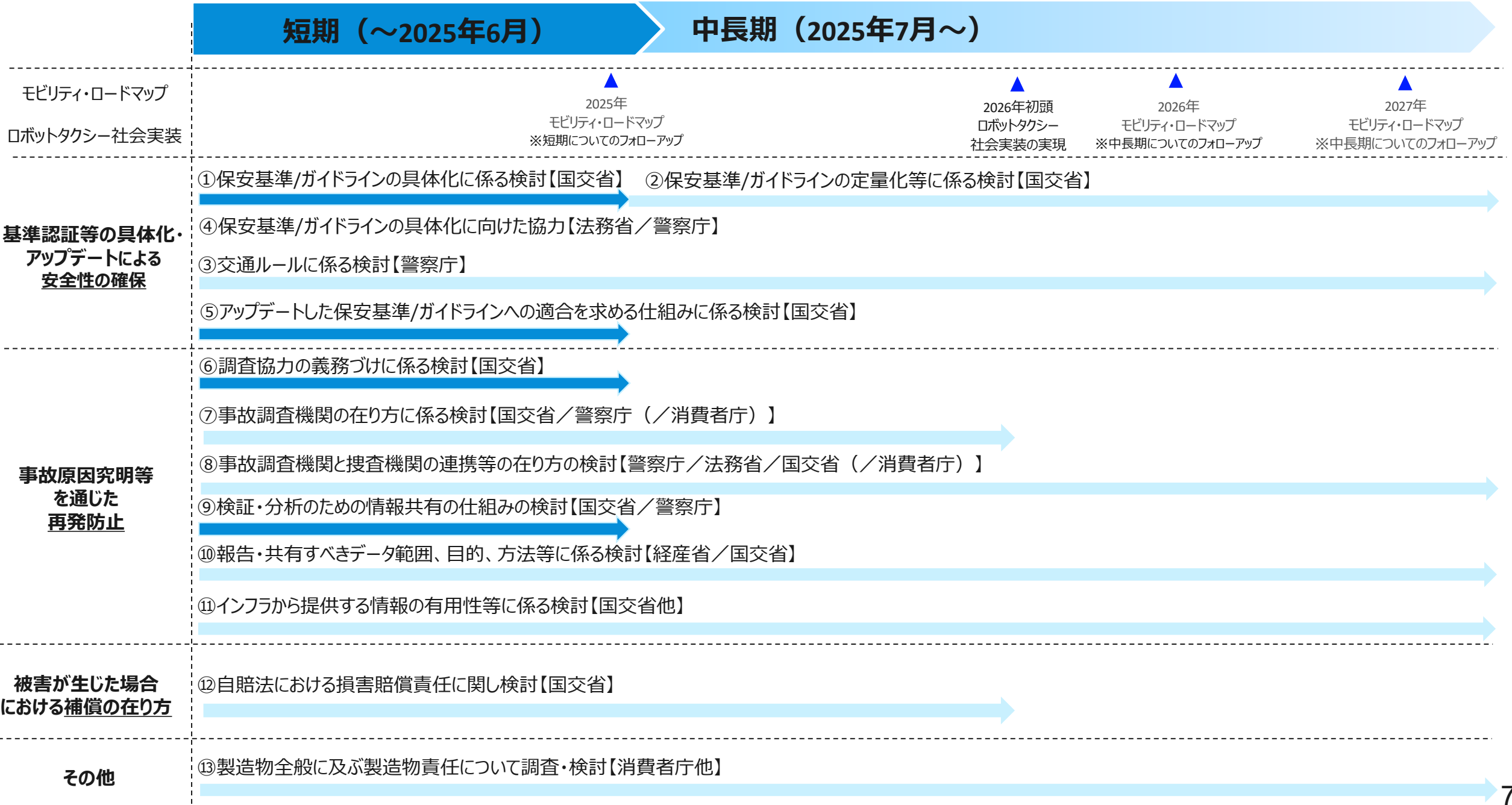
⑬◆製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策（例）

（１）基準認証等の具体化・アップデートによる安全性の確保	
①（保安基準等の具体化に係る検討【国交省】） 保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準等」）において、現行の自動運行装置に係る細目告示の具体化に向けた検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。検討にあたっては、「保安基準／ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」（前記参照）を踏まえて検討を行う。	短期
②（保安基準等の定量化等に係る検討【国交省】） 2025年度以降より継続して、上記の定性的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術的状況、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。	中長期
③（交通ルールに係る検討【警察庁】） 2024年度以降より継続して、現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う（ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む）。	中長期
④（保安基準等の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】） 2024年度以降より継続して、保安基準等が適切に具体化・定量化されるよう、保安基準等の具体化・定量化に向けた協力を行う。	中長期
⑤（アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】） 保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の保安基準等に係る自動運行装置についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期
（２）事故原因究明等を通じた再発防止	
個別の事故調査（ミクロ）	
⑥（調査協力の義務付けに係る検討【国交省】） 基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務付けることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期
⑦（迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】） 迅速かつ実効性のある原因究明のため、職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	中長期
⑧（事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】） 事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討を2024年度以降より継続して行う。	中長期

（２）事故原因究明等を通じた再発防止	
事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）	
⑨（検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】） 軽微な事故やニアミス等について、必要な情報を収集して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期
⑩（報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】） 2024年度から行う「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行うとともに、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。	中長期
⑪（インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】） 2024年度から行う実証等を踏まえて、2025年度以降インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。	中長期
（３）被害が生じた場合における補償の在り方	
⑫（自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】） 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	中長期
※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有を行う。	
（４）その他	
⑬（製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】） 2024年度以降より継続して、製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。	中長期

自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策 工程表



ITARDA（自動運転車事故調査委員会）と運輸安全委員会との比較

	交通事故調査分析センター	運輸安全委員会
根拠法	道路交通法	運輸安全委員会設置法
位置づけ	一般社団法人又は一般財団法人を指定	行組法3条委員会
任務	交通事故に関係する事項について、その原因等に関する科学的な研究に資するための調査を行うこと 調査に係る情報又は資料その他の個別の交通事故に係る情報又は資料を分析すること	航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等の原因、発生した被害の原因を究明するための調査、国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求めること
事故情報の入手	警察署長は法人の求めに応じて情報提供をすることができる 警察庁及び都道府県警察は法人の求めに応じて情報提供をすることができる 警察庁及び都道府県警察は事故例調査の円滑な実施を図るための連絡調整等に関し必要な配慮を加える	航空法、鉄道事業法及び船員法に基づく報告、航空事故等、鉄道事故等及び船舶事故等が発生したことを知ったとき、国土交通大臣等が委員会へ報告する義務
調査権限	関係者に協力を求める際に、その生活又は業務の平穩に支障を及ぼさないように配慮しなければならない	事故関係者からの報告聴取、立入検査、出頭の要求、物件の提出・留置・保全、事故現場への立入り禁止※（虚偽報告等に罰則） ※犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない

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SWGについて

運営体制

※ デジタル社会推進会議モビリティWG傘下のサブWGとして開催

・事務局：デジタル庁、経済産業省、国土交通省

・オブザーバー：警察庁、金融庁、消費者庁、法務省、総務省

・検討会構成員：主査 小塚 荘一郎 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 国土舘大学法学部法律学科 教授

議論の経緯

第1回：検討会の背景・目的、現地の確認、海外制度比較、想定論点等

第2回：法制度全般、事故調査の在り方

第3回：法制度全般、刑事責任の論点

第4回：法制度全般、刑事責任・民事責任の論点

第5回：法制度全般、行政責任の論点、とりまとめの方向性、今後のスケジュール

第6回：とりまとめ

デジタル庁
Digital Agency