

サマリー

＜基本的な考え方、方針＞

- ① 社会からの要請に応え、開発を促進し早期の導入・普及を図る
- ② 万一の事故の場合には迅速な被害者救済を第一とする
- ③ 原因究明を通じ、製品安全の向上と一層の技術革新を促す

以上のための法律や制度、しくみの構築を検討

⇒ 当事者が多数化・複雑化する中で、新たな責任主体概念（システム責任）も必要に応じ検討

取り組むべきこと		取り組みの方向性	取組主体	課題並びに補足（個別意見等）	本事業の来年度の課題	関連法律 （ ）は「自動走行に係る法律別の論点整理」の項目を示す	
事故・紛争の未然防止	1. 正しい製品利用	教育	① あらゆる機会を通じた道路利用者の交通安全啓発 －免許取得・更新時、学校教育、市民を対象としたイベント他	交通安全教育関係者 (警察・教習所・学校等)	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化も進む中での利用者の運転技術・技術知識の維持・強化 -ドライブレコーダ等を活用した運転、指導の強化、作動条件の確認等 ● 自動走行車の運転免許のあり方の検討（含む運転者の定義づけ） ● 非利用者（歩行者・自転車）への交通安全教育の徹底 	—	道路交通法（1.（ア））
		契約	② 宣伝・契約時の適切な製品（取扱い）説明と理解	製造事業者 販売・レンタル事業者 消費者	<ul style="list-style-type: none"> ● 「魅力訴求」と「過大な期待・誤解を招かない広告表現」の調和 ● 消費者目線での一層わかりやすい説明・ツール（特に高齢者対応） ● 消費者責任の明確化（正しい利用に努める責任のレベル観） 	—	民法（1.（ウ）） 製造物責任法（2.（ア）） 景品表示法（3.（ア）） 消費者契約法（3.（イ））
		安全設計	③ 理解容易な機能名称、操作方法とコミュニケーション（HMI）	行政 製造事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 企業の枠組みを超えた標準づくり（仕様・説明話法等） -メーカー毎に説明が異なり比較も困難、作動シーン等が不明瞭 ● 自動車産業のグローバル展開を念頭に置いた国際協調 	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動走行車が利用する情報と、具備すべきサイバーセキュリティ機能および整備性について、民事・刑事の法的論点の抽出と、関連する当事者の確認、現行法での解釈・対応すべき課題の有無を確認する。
	④ 安全設計の推進		<ul style="list-style-type: none"> ● 法的観点も踏まえた「自動走行」で求められる安全性の具体化（ミニマム条件又は目安） -サイバーセキュリティ、事故回避能力、自己診断機能、整備性 ・民事責任は時代背景により基準を守っても免責されない可能性が高い 		<ul style="list-style-type: none"> ● 自動走行車が利用する情報と、具備すべきサイバーセキュリティ機能および整備性について、民事・刑事の法的論点の抽出と、関連する当事者の確認、現行法での解釈・対応すべき課題の有無を確認する。 		
	⑤ ソフトウェア品質の確保		<ul style="list-style-type: none"> ● 製造物責任法への織り込み（現状は対象外） ● 納車後の改良が容易となる中での製造物責任のあり方 -「製品引き渡し日」の定義 -継続的な品質改善（「通常有すべき安全性」のレベルアップ）要求 ● AI機能の責任負担のあり方の具体化 -アルゴリズムの説明並びに責任負担は困難 		<ul style="list-style-type: none"> ● PL法の検討の継続（ソフトウェア） 		
	⑥ インフラ協調による安全性の向上		行政 道路会社 製造事業者		<ul style="list-style-type: none"> ● 安全性確保と通信/インフラ等の責任のあり方検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラ・通信等、外部要因由来事故の論点整理（PL法を主として） 	
	2. 危険・事故回避	環境適合	⑦ 混在交通も念頭に置いた交通法規・周辺交通環境と安全確保（危険・事故回避）	行政 製造事業者 運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自動走行」車両の識別と優先ルール導入の検討 ● 一部交通法規改定も含めた危険・事故回避ルールの明確化 ● 交通法規遵守の社会・風土づくり 	—	道路交通法（1.（ア）） 道路運送車両法（3.（ウ）） 貨物自動車運送事業法（3.（エ））

取り組むべきこと		取り組みの方向性	取組主体	課題並びに補足（個別意見等）	本事業の来年度の課題	関連法律 （ ）は「自動走行に係る法律別の論点整理」の項目を示す	
事故・紛争発生時の適切な対応	3. 被害者救済	民事責任 （損害賠償）	⑧ 迅速な被害者救済制度の整備	行政 製造事業者 保険業者	<ul style="list-style-type: none"> ☆基本責任割合（*従来の基本過失割合を適用、**権限委譲後は対象外）での迅速な被害者救済＝自動走行か否かは加味しない -当該車内でのシステムの責任（含む注意の欠陥）は求償で対応 ● 「完全自動走行」まで自賠法（運行供用者責任）を適用するという意見あり諸課題に対応（任意保険も含めた総合的な救済・保証制度の再構築） <ul style="list-style-type: none"> ✓ 自賠法の対象外（運行供用者・自賠責保険を越える人身、対物）への対応 -任意保険のあり方見直し（契約者の責任なし又は不明の場合も給付可能とすること等） ✓ 「運転者不在」での自賠法適用の納得性 ✓ 保険業者から製造事業者への求償のあり方 	—	自賠法（1.（イ）） 民法（1.（ウ）） 製造物責任法（2.（ア）） 保険法（4.（ウ））
					⑨ 完成車メーカーを窓口とした交渉の簡便化	● 完成車メーカーの対消費者交渉責任の明確化 -事業者間の求償は別	—
	4. 責任追及	刑事責任	⑩ 社会の納得感があり開発意欲も削がない刑事責任のあり方	行政	<ul style="list-style-type: none"> ● A I の責任所在や倫理問題も含めた刑事責任のあり方の検討 -アルゴリズムでの倫理問題追究は開発意欲を阻害（企業リスク） -企業は事故再発防止での怠慢を訴追されるべきではないか（企業責任は原因究明と再発防止） 	● 継続して検討する事項について、刑事責任の観点も示す。	刑法（1.（エ）） 自動車運転死傷行為処罰法（1.（オ））
					⑪ 迅速な事故調査体制の整備	● 高度なシステムを搭載した自動走行車、事業者が運行し事故の当事者が複数に及ぶサービスカーなどの事故原因調査の体制検討が必要	—
	5. 原因究明・再発防止	製品安全	⑫ 記録媒体（ドライブレコーダ・EDR*）の仕様・活用方法の整備 * EDR：事故等のイベント時の作動状況等を記録するもの	行政 保険業者 製造事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 検討体制・ロードマップの具体化 -データ信頼性、個人情報保護対応、コスト負担、活用規定 等 -ドイツは道交法改正で基準の導入を計画 	—	道路運送車両法（3.（ウ）） 個人情報保護法（5.（エ）） 道路運送車両法（3.（ウ））

以上