

平成28年度経済産業省・国土交通省委託事業

「自動走行の民事上の責任及び 社会受容性に関する研究」シンポジウム

(開催：2017年3月7日 東京)



自動走行と安全対策

東海大学法学部 客員教授

池田 良彦

自動走行車の事故軽減のための対策

○ 自動運転 (Lv1 → Lv2 → Lv3 → Lv4 → Lv5)

運転支援 → 部分的自動運転 → 条件付き自動運転 → 高度自動運転 → 完全自動運転

完全自動運転車は、人工知能(AI)がハンドルやブレーキを操作するため、ドライバーは運転に関与することはなく、AIを含めた制御システムの欠陥が事故原因となる場合があると考えられる。さらに、サイバー攻撃で自動運転車の通信機能が作動せず、事故に繋がる場合も考えられる。

インシデント(INCIDENT)情報の活用

- 事故防止活動として、事故発生により得られる情報だけでなく、事故には至っていないが安全上問題のある不具合情報などの「事故予兆情報(incident report)」を集め分析する機関が必要ではないか。
- このような制度は航空や鉄道などの公共交通の分野や、医療などの分野で取り入れられており、新しいリスクマネジメントとして公共交通の安全性確保に必要ではないか。

インシデント情報の活用状況

< 航空分野 >

航空安全情報を一元的に収集して情報を分析し関係者への提言を行っている。航空各社が参加し第三者機関が運営するもので、情報源は航空機運航関係者。

< 道路交通分野 >

国交省が平成13年度から実施している「自動車運送事業に係る交通事故要因分析事業」により、事故発生の背景として自動車運送事業者の運行計画、安全指導状況など運行管理上の要因を把握し、実効ある再発防止策を検討しHPで公表。

< 医療分野 >

厚労省が、平成13年度からインシデント(ヒヤリ・ハット)事例を収集分析し、改善策等医療安全に資する情報を提供する「医療安全対策ネットワーク整備事業」を実施している。

事故調査はどこが行うのか？

交通事故が発生すると、管轄の警察が捜査(調査)を行うのが通常であるが、「(完全)自動運転車」の事故の調査は、どの機関が行うのか。

* 人間に係る場合(運転者の関与があるLv1～Lv4)

* 完全自動運転車(Lv5)の場合