

事故原因究明を通じた再発防止

日本における 自動運転車事故調査 体制の現状

- 日本国内における自動運転事故の調査に対しては、ITARDAの組織体系における自動運転グループが主体となり、令和2年4月より・分析・研究を実施
- 自動運転車(レベル3)の事故調査における分析の視点としては、「運転の主体」、「システムの作動状況」、「走行環境の状況」、「システムの故障や不具合」と多岐に渡る
- 警察庁・国交省の調査依頼を基にITARDA自動運転グループが情報・データ分析・実証実験等の調査を開始し、自動運転事故調査委員会に向けて、調査結果を報告。
- ITARDAの調査が任意での調査にとどまるため、関係者からの情報収集の在り方等について課題がある。

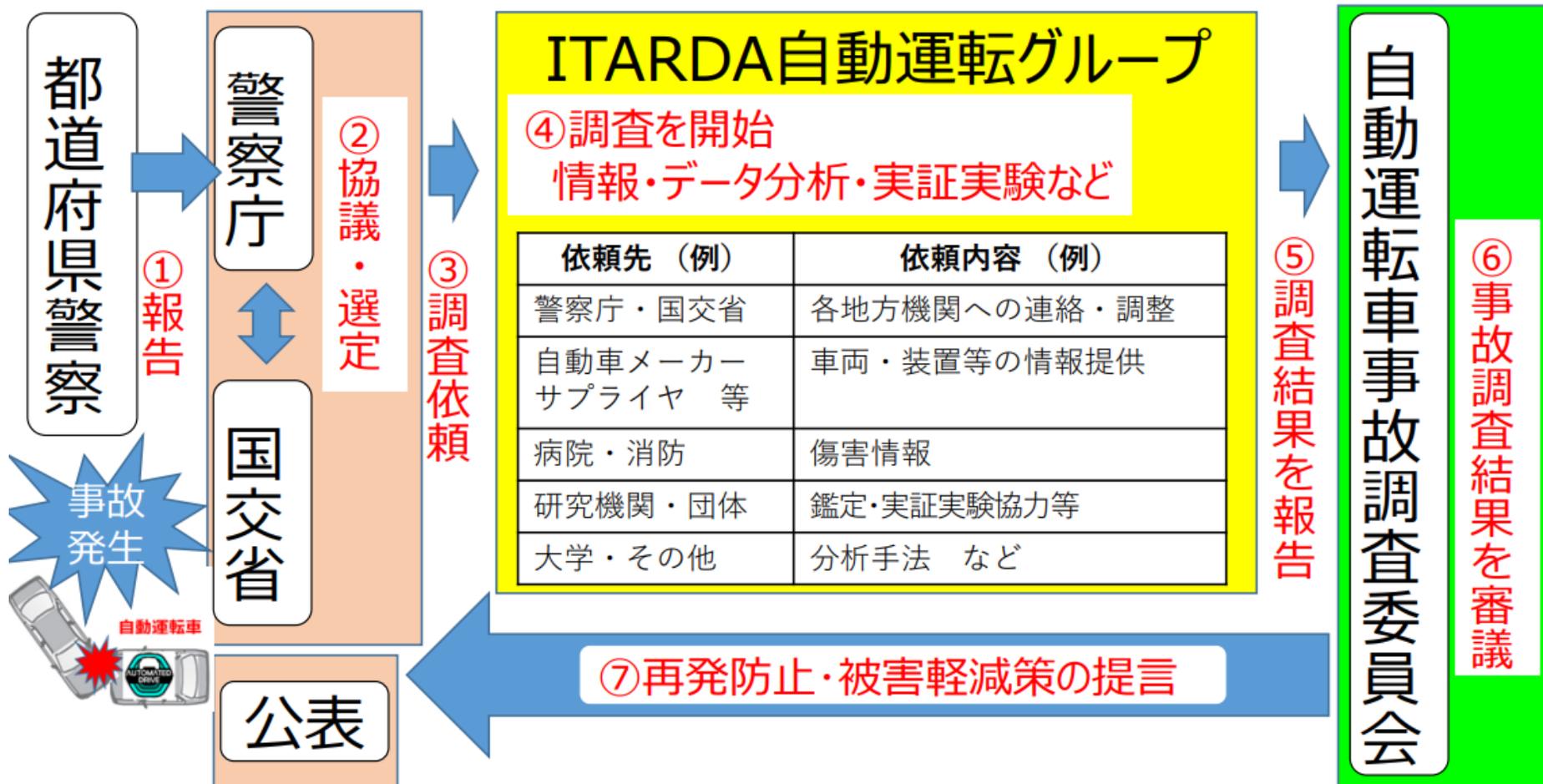
運輸安全委員会について

- 運輸安全委員会は独立性の高い3条委員会であり、航空/鉄道/船舶事故等の発生原因や事故による被害の原因を究明。
- その調査においては、①責任追及から切り離して、②事故発生の様々な要因を科学的かつ客観的に分析し、③関係分野を専門とする委員の審議等を経て、調査報告書を議決・公表。
- 運輸安全委員会設置法により、事故等関係者から報告を徴収すること、関係物件の提出を求めること等ができることとされている。(航空事故などにおいては、条約に基づく国際協力体制が確立している。)
- 自動運転車の調査に必要な専門分野・技術的知見を特定した上で、運輸安全委員会が実効性のある調査ができるような制度設計、十分な体制の確保が課題となる。

(参考) 英国における 行政体制確保状況

- 自動運転の事故調査体制については運輸大臣に検査官の任命権限を与えるに留まる
- 刑事責任は自動運転システム作動時にUIC・NUIC下で所在が異なり、民事責任は保険・罰則に係る規定

○警察庁・国交省の調査依頼を基にITARDA自動運転グループが情報・データ分析・実証実験等の調査を開始し、自動運転車事故調査委員会に向けて、調査結果を報告



運輸安全委員会では、航空、鉄道及び船舶の事故・重大インシデント（以下「事故等」）が発生した原因や、事故による被害の原因を究明するため公正・中立な立場で、事故発生の様々な要因を科学的かつ客観的に分析し、調査の結果をもとに、事故等の防止や事故が発生した場合における被害の軽減のための施策・措置について、関係行政機関の長や事故等の原因関係者等に対する勧告や意見の発出により改善を促す。

調査官の派遣と事実調査

関係者からの聴取、物件の検査、資料収集など

航空
事故



航空事故調査官

鉄道
事故



鉄道事故調査官

船舶
事故



船舶事故調査官

地方事故調査官

試験研究及び総合的な解析



飛行記録の解析



音声記録の解析



航海情報記録の解析

関係行政機関
への情報提供

安全対策等の実施

委員会（総合、航空、鉄道、海事各部会）審議



原因関係者からの
意見聴取

調査参加国等への
意見照会

議決 [報告書]

総合部会

航空
部会

鉄道
部会

海事
部会

国土交通大臣へ提出

公表
(毎月末に情報発信)

必要に応じて

(改善施策等について)
勧告

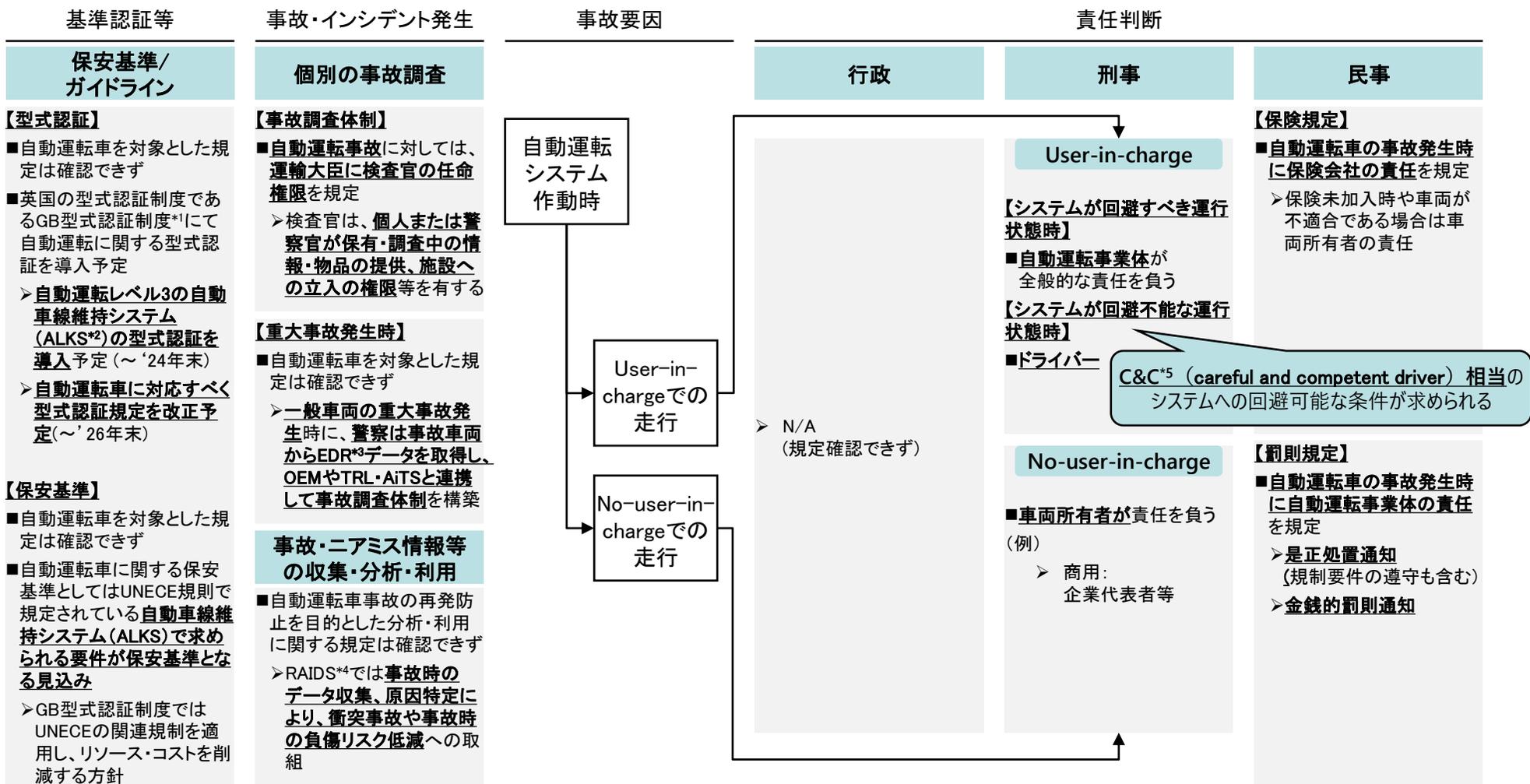
改善施策の通報
改善措置の報告

(改善施策について)
意見

(改善施策等について)
安全勧告

改善施策等の
通知 (航空のみ)

- 自動運転の事故調査体制については運輸大臣に検査官の任命権限を与えるに留まる
- 刑事責任は自動運転システム作動時にUIC・NUIC下で所在が異なり、民事責任は保険・罰則に係る規定



*1: 英国市場に上市される車両・部品に適用されるグレートブリテン (GB) 型式認証制度 *2: 自動車線維持システム *3: Event Data Recorder *4: Road Accident In-Depth Studies
 *5: C&Cドライバーとは「少なくとも、有能で注意深い人間の運転者」を指す。AVA47条では、「careful and competent driver」に期待できる基準を満たしている際にドライバーの免責事項を規定
 出所: 「Policy paper A vision for GB type approval」(2024/5/16, Department for Transport)、「Automated Vehicles Act 2024」、「Road Traffic Act 1988」(legislation.gov.ukウェブサイト)、各種公開情報を基に作成