

第2回自動運転ワーキンググループにおける事故調査体制 の確保に向けた委員の主なご意見について

運輸安全委員会から提示された論点

運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲をどのように考えるか

委員の主なご意見

●対象とする自動運転レベルについて

- 事故調査は、自動運転レベル3の車両も対象とすべきと考えている。SWGの報告書にて自動運転車の普及加速という観点から事故調査の重要性が謳われており、また運輸安全委員会設置法では、事故防止や事故発生時の被害軽減に貢献することが目的とされている。そのため、あえて事業用に限定する必要はないと考えている。
- 自動運転レベル3の車両で事故が発生した際には、利用者も不安を感じると想定され、不安を取り除くために事故原因を究明すべきと考えている。
- 自動運転事故調査委員会にて、自動運転レベル3以上の車両を対象に議論をしていた。事故の大半は、人間との関係性に起因して発生している。自動運転レベル4になると一見人間は関与しないと考えられがちではあるが、特定自動運行管理者・特定自動運行主任者、整備の状況等が関係する。
- 現実問題として、レベル3以上の車を全部まずは運輸安全委員会が調査し、結果としてほとんどは人が運転して起こっている事故になるだろう。そのような段階まで運輸安全委員会が関わる必要があるかどうかということだと思う。

運輸安全委員会から提示された論点

運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲をどのように考えるか

委員の主なご意見

●対象とする事故(被害)の程度について

- 死亡事故やそれに匹敵するような重大インシデントを調査の対象としているが、被害の頻度が多い事例も調査の対象に含めるべき。

●インシデントの定義について

- 既存の調査対象である3つのモードにおける重大インシデントに比べて、自動車におけるインシデントの形態が多岐に渡ると想定しており、自動車は交通参加者の多さが特徴であるため、重大インシデントを慎重に定義いただきたい。
- 特に報告の段階では、通常時は警察や保険会社が関与して、責任が割り振られると理解している。その後、自動運転車の無人走行の段階が第一当事者に該当するかをスクリーニングステップとして、重大インシデントに該当する事例かを判断する。インシデントの定義が厳密でない場合には、データの収集にも影響が出てくるため、慎重に検討いただきたい。