

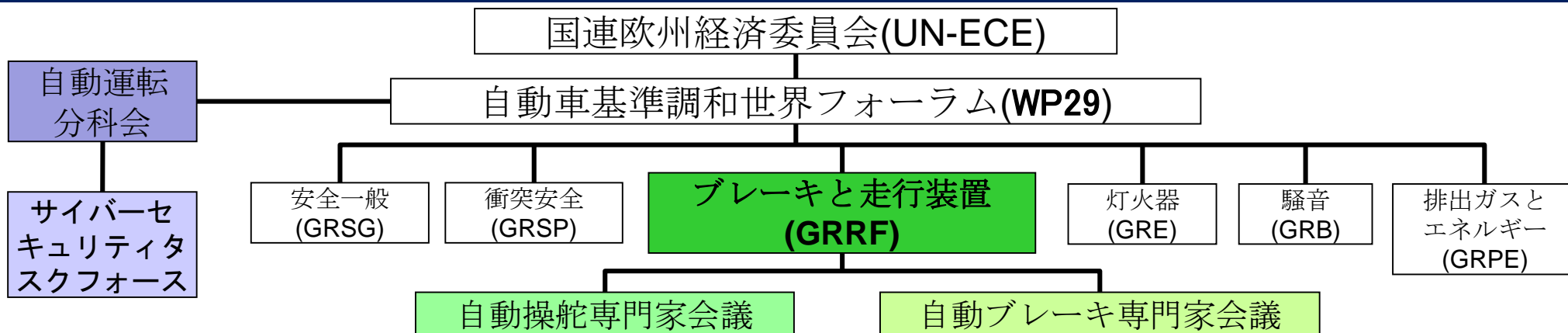
自動運転に係る自動車局の取組状況

国土交通省自動車局

平成29年11月17日

国連における自動運転の車両に関する技術基準の検討体制

- 国連WP29において、自動運転に係る基準等について議論する「**自動操舵専門家会議**」及び「**自動運転分科会**」が活動している
- 自動ブレーキの基準について議論する「**自動ブレーキ専門家会議**」が2017年11月に設立
- 今後、有人での**レベル3以上の自動運転技術**についても**技術基準策定の検討**を行う。



| 会議体 | 役職 | 最近の主な成果 |
|--------------------|---------------|--|
| 自動運転分科会 | 議長：日、英 | <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー支援型自動運転についての検討 ・2017年11月より、レベル3以上のより高度な安全基準作りの検討開始 |
| サイバーセキュリティタスクフォース | 議長：日、英 | <ul style="list-style-type: none"> ・サイバーセキュリティ及びデータ保護ガイドラインの合意（2016年11月） ・引き続き、具体的な要件について検討 |
| ブレーキと走行装置(GRRF)分科会 | 議長：英 副議長：日 | 衝突被害軽減ブレーキをはじめ、自動運転技術に関する各種基準案を関係主要国の合意の下、取りまとめ |
| 自動操舵専門家会議 | 議長：日、独 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動で車線維持を行う自動ハンドル操作の基準の成立(2017年3月) ・自動で車線変更、車線維持(手放し)を行う自動ハンドル操作の基準案の検討 |
| 自動ブレーキ専門家会議 | 議長：日、EC | 乗用車の自動ブレーキの基準を策定する（2017年11月に設立） |

- 2017年までに無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現するため、本年2月に、**代替の安全確保措置**が講じられることを条件に、**ハンドル・アクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車の公道走行を可能とする措置を講じた。**

背景

➤ 未来投資に向けた官民対話(平成27年11月)における総理発言

2020年の東京オリンピック・パラリンピックでの**無人自動走行による移動サービス**や、高速道路での自動運転が可能となるよう、**2017年までに必要な実証を可能とすることを含め、制度やインフラを整備**する。

➤ 官民ITS構想・ロードマップ2016(平成28年5月)

2017年目途までに、特区制度の活用等も念頭に、過疎地等での**無人自動走行による移動サービスに係る公道実証**を実現する。

措置の内容

以下のような**ハンドル等を備えない車両**についても、**例えば右記のような安全対策を講じることで、公道走行が可能。**



(車内)

＜主な代替の安全確保措置(例)＞

- ・ 実証実験の実施環境の制限(時間・天候等)
- ・ 走行速度の制限
- ・ 走行ルート of 限定
- ・ 緊急停止スイッチの設置
- ・ 保安要員の乗車

自動運転における損害賠償責任に関する研究会(概要)

1. 検討事項

自動運転における自賠法の損害賠償責任の課題について、迅速な被害者救済の確保、負担の納得感、国際的な議論の状況、関係行政機関における制度面の取組み等に留意して検討を行う。

2. スケジュール

- 第1回：平成28年11月2日（水）
 - ・ 自動運転を巡る国内・国際動向について
 - ・ 自賠法における検討事項
- 第2回：平成29年2月28日（火）
 - ・ 外国における事故時の責任関係のあり方の検討等について
 - ・ 第1回研究会における議論等について
- 第3回：平成29年4月26日（水）
 - ・ 論点整理
- 第4回 平成29年9月27日（水）
 - ・ 各論点についての議論等

3. 委員等

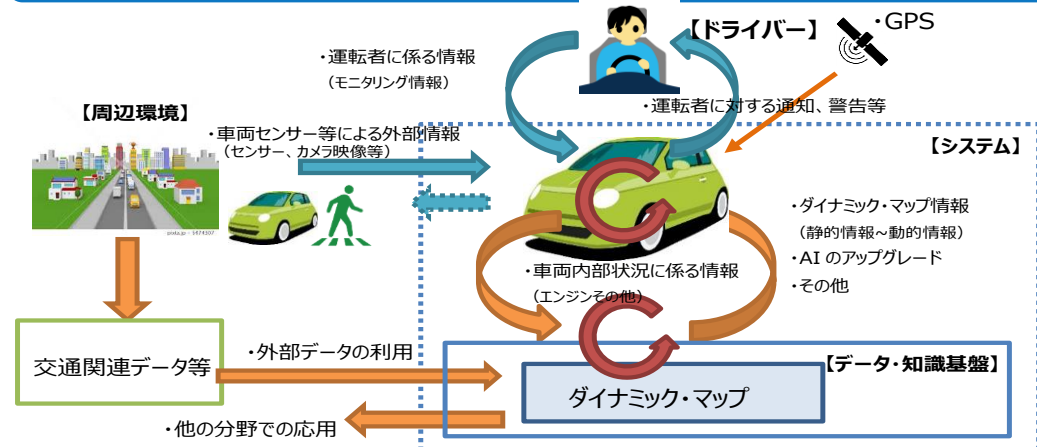
(委員)

| | |
|-------|-------------------|
| 落合 誠一 | 東京大学名誉教授（座長） |
| 甘利 公人 | 上智大学法学部教授 |
| 窪田 充見 | 神戸大学大学院法学研究科教授 |
| 古笛 恵子 | 弁護士 |
| 福田 弥夫 | 日本大学危機管理学部長 |
| 藤田 友敬 | 東京大学大学院法学政治学研究科教授 |
| 藤村 和夫 | 日本大学法学部教授 |

(敬称略)

(オブザーバー)

一般社団法人日本損害保険協会、全国共済農業協同組合連合会、損害保険料率算出機構、一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構、株式会社三菱総合研究所、一般社団法人日本自動車会議所、一般社団法人日本自動車工業会、一般財団法人日本自動車研究所、一般社団法人日本自動車連盟、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室、金融庁監督局保険課、法務省民事局、経済産業省製造産業局自動車課



※「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)より

① 自賠法の責任主体である「運行供用者」（自己のために自動車を運行の用に供する者）についてどのように考えるか。

- システムの欠陥による事故の損害の責任について、従来の運行供用者責任を維持しつつ、
 - ① 保険会社等から自動車メーカーに対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討、
 - ② 新たに自動車メーカーに予め一定の負担を求める仕組みを検討、
 - ③ システムの欠陥による事故の損害については新たに自動車メーカーに無過失責任を負担させる仕組みを検討、
 という3つの見解に整理された。

② ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の所有者等が「運行供用者」責任を負わない場合）について、どのように考えるか。

- 現在の盗難車による事故と同様な状況であると考えられることから、政府保障事業において対応することができるか等検討することが考えられる。

③ 自賠法の保護の対象（「他人」）をどのように考えるか。

- システムの欠陥による自損事故について、
 - ① 製造物責任法（自動車メーカー）、民法（販売店）、任意保険である人身傷害保険での対応が適当、
 - ② 現行の自賠責保険を見直して、自賠法の保護の対象とする仕組みの検討が必要、
 という2つの見解に整理された。

④ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」について、どのように考えるか。

- ソフトウェアのアップデート等、従来と異なる自動運転車に対応した注意義務を負担する可能性もあり、十分に吟味していく必要。

⑤ 外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」といえるか。

- システムが誤って判断して事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」となる可能性がある。どのようなケースで問題となるか検討することが必要。

【参考：自動車損害賠償保障法】
（自動車損害賠償責任）

第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。