

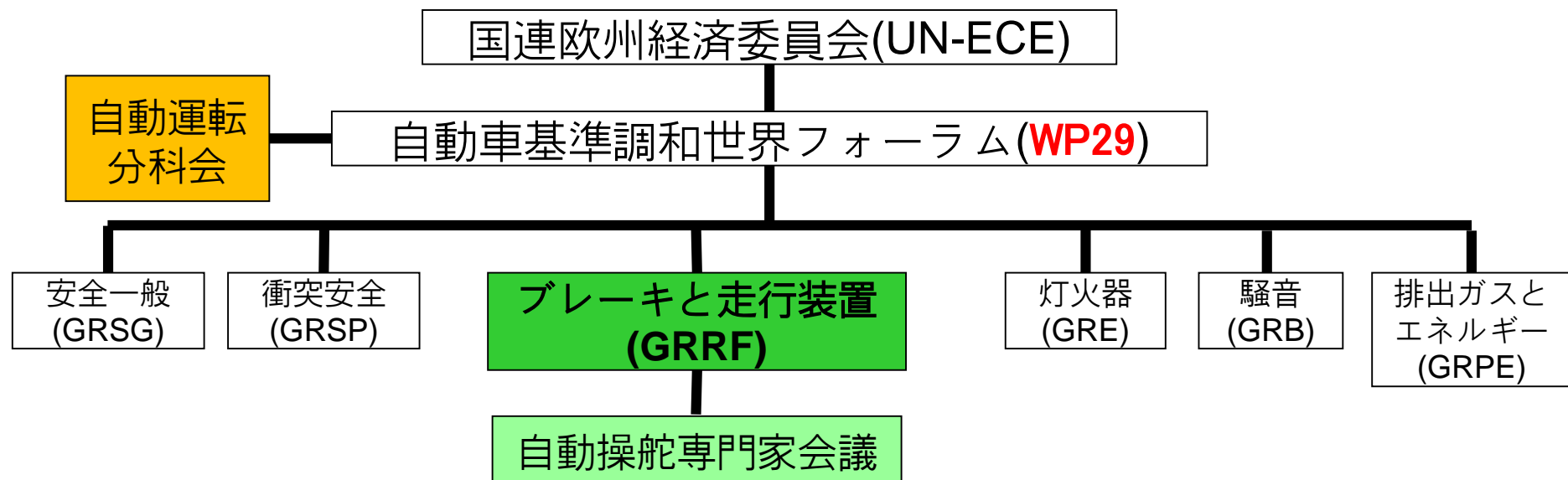
自動運転の実現に向けた環境整備について

- 車両に関する技術基準について
 - ① 国連における自動ハンドル操作に関する技術基準の成立状況
 - ② 国連における自動車のハッキング対策に関する検討(ガイドラインの成立)
 - ③ 自動運転車の公道実証実験を可能とする措置

- 自動運転車の事故時の賠償ルールの検討

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

- **国連自動車基準調和世界フォーラム(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**」(日独共同議長)及び「**自動運転分科会**」(日英共同議長)が活動しており、**自動運転に係る国際的な基準策定をリード**している。



会議体	役職	最近の主な成果
ブレーキと走行装置(GRRF) 分科会	副議長	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 (With 独)	現在10km/h超で使用が禁止されている自動操舵に関する規則改正についての検討
自動運転分科会	議長 (With 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 ・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(平成28年11月)

国連における自動ハンドル操作に関する技術基準の成立状況

- **本年3月**開催の**WP29**で、自動でハンドル操作を行う機能に関する基準のうち、**自動駐車等及びハンドルを握った状態での自動車線維持に係る国際基準**が**成立**し、**今秋に発効**。

1. 基準の検討の前提

ドライバー責任の下、システムが「運転支援」を行う自動運転(「レベル2」)

2. 基準化が検討されているシステム

自動駐車等

時速10km以下での自動運転

自動車線維持

① ハンドルを握った状態での車線維持

② ハンドルを放した状態での車線維持(※)

自動車線変更

① ドライバーのウインカー操作を起点とする自動車線変更(※)

② システムの判断をドライバーが承認して行う自動車線変更(※)

連続自動操舵

システムON時、連続的に、自動で車線維持、車線変更(※)

2017年3月のWP29で成立。
今秋に発効。

- 昨年9月の軽井沢でのG7交通大臣会合宣言において、自動運転車に係るサイバーセキュリティについて、不正アクセス防止のためのガイドライン整備の必要性が認識された。
- 昨年11月のWP29の自動運転分科会において、日本とドイツが提案したセキュリティガイドラインが合意され、本年3月のWP29において審議、成立した。

同ガイドラインで示された車両の安全性に関する考え方

- ✓ 自動運転車の接続及び通信の安全確保
 - ・ 車外のネットワークから車内の制御系ネットワークが影響を受けないこと
 - ・ システムの機能不全時の「セーフモード」を備えること
- ✓ サイバー攻撃による不正操作を検知した時は、運転者に警告の上、システムが車両を安全にコントロールすること



- 各国の自動車メーカーは、本ガイドラインで示された考え方に沿って、車両開発を推進。
- 今後も引き続き、国連の専門家レベルでより具体的な要件等について検討。

- 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

自動運転車の事故時の賠償ルールの検討

- 自動運転を実現するに当たって、交通事故被害者の保護が論点の一つ。
- このため、**現行の自動車損害賠償保障法の損害賠償責任**について、**有識者による研究会**(「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」)において検討を進めているところ。

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（予定）

- ・論点整理

※ 来年度は自賠責保険のあり方を含めた損害賠償制度について引き続き検討を進める。

3. 委員等

(委員)

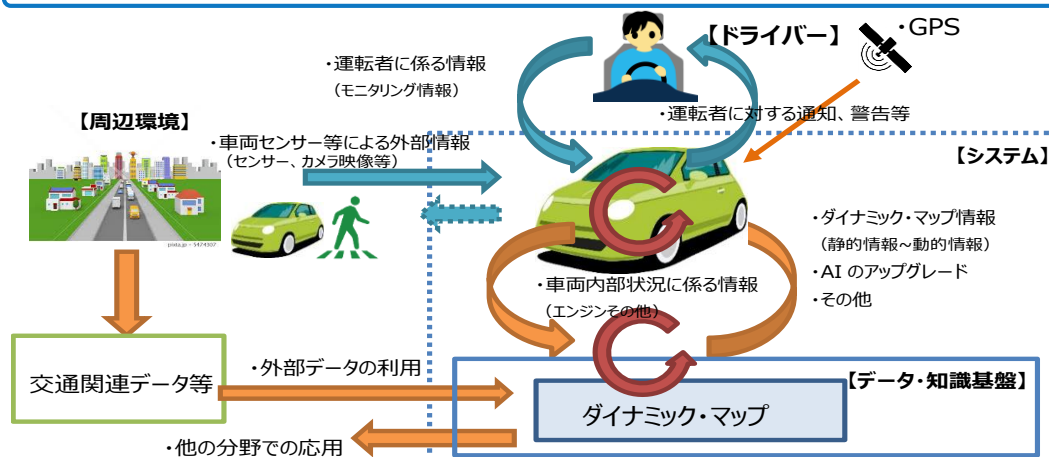
落合 誠一	東京大学名誉教授（座長）	
窪田 充見	神戸大学大学院法学研究科教授	
古笛 恵子	弁護士	
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授	(敬称略)
藤村 和夫	日本大学法学部教授	

(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、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、法務省民事局付

(参考)

自動運転では、システムの欠陥・障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想される。



※「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

「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」における主な論点

(自動車損害賠償保障法 第3条)

(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。

現 行

交通事故の96%はドライバーのミスに起因しており、迅速な被害者救済を確保するため、

- 自動車所有者、運送事業者等は「自己のために自動車を運行の用に供する者」(＝運行供用者)として事実上の無過失責任を負担している。
- 車の欠陥による事故についても、「運行供用者」が責任を負担している。



自動運転における課題

レベル4以上においては、ドライバーは運転に関与しないことから、

- 自動車所有者等が従来どおりの「運行供用者」としての責任を負担することが妥当か。
- 自動車メーカー等は、システムの欠陥等による交通事故の損害にどのような責任を負担すべきか。
- データの誤謬、通信遮断、サイバー攻撃によるハッキング等による事故について、どのように考えるか。