

# 自動運転に関する 国土交通省の取り組み

国土交通省自動車局  
自動運転戦略室長  
佐橋 真人

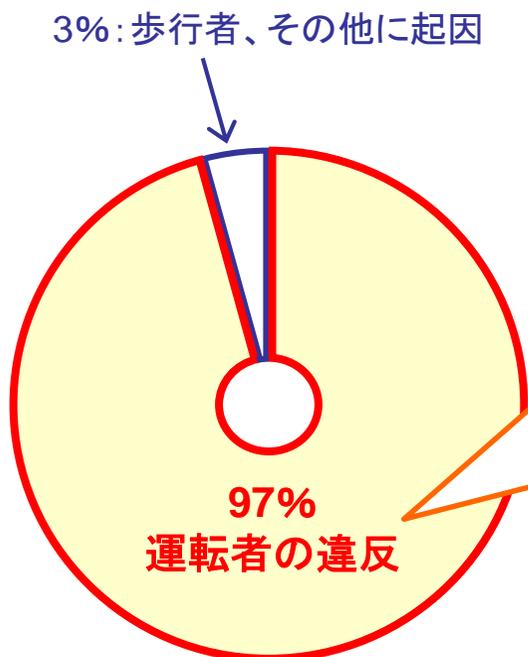
- 自動運転に関する状況
- 自動運転実現への取り組み
- 自動運転の責任問題
- 運転者への注意喚起

自動運転に関する状況 >>>

# 自動運転の意義

- 死亡事故発生件数の大部分が「運転者の違反」に起因。
- 自動運転の実用化により、運転者が原因の交通事故の大幅な低減に効果が期待される。
- また、渋滞の緩和や国際競争力の強化に効果が期待。

法令違反別死亡事故発生件数  
(平成28年)



『平成29年版交通安全白書』より  
平成29年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,694人
負傷者数	579,746人

## 自動運転の効果例

### 交通事故の削減

自動で周辺車両や前方の状況を確認して危険を回避してくれるので安心だね！

### 少子高齢化への対応・生産性の向上

トラックドライバーの約4割が50歳以上

出典：総務省「労働力調査」(平成27年)

(地方部を中心に) 移動手段が減少

路線バスの1日あたり運行回数 (1970年を100とした指数)

年	運行回数 (指数)
1970	100.0
1980	106.3
1990	69.6
2000	61.5
2010	47.2

### 高齢者等の移動支援

自動運転のお陰で遠出も可能になり行動範囲が広がったよ。

### 国際競争力の強化

国内輸送の更なる効率化

パッケージ化

技術・ノウハウに基づく国際展開

### 渋滞の解消・緩和

渋滞時でも自動で最適な車線、車間を選んでくれるのでスムーズに走れるよ！

# 自動運転技術の開発状況

官民ITS・構想ロードマップ2017等を基に作成

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途	時期未定
	<p>レベル1</p> <p>レベル2</p>	<p>レベル3 (2020年目途)</p>	<p>レベル4</p>		<p>レベル5</p>
<p>実用化が見込まれる自動運転技術</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動ブレーキ</li> <li>車間距離の維持</li> <li>車線の維持</li> </ul>  <p>(本田技研工業HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路における <u>ハンドルの自動操作</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動追い越し</li> <li>自動合流・分流</li> </ul> </li> </ul>  <p>(トヨタ自動車HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>限定地域での無人自動運転移動サービス</li> </ul>  <p>(DeNA HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路での完全自動運転</li> </ul>  <p>(Rinspeed社HPより)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完全自動運転</li> </ul>
開発状況	市販車へ搭載	一部市販車へ搭載	IT企業による構想段階	課題の整理	

# グローバルな競争状況

現在

2020年

2025年

海外

Google  
(Waymo)



2009年から2016年6月時点で、公道実証実験で約300万キロを走行

Audi



レベル3相当の渋滞時の前走車追従(高速道路)を市場投入予定

Daimler



高速道路渋滞時の自動運転等を実現するIntelligent Driveを搭載・市販

GM



2019年にライドシェアサービス向けの自動運転車を市場投入

BMW



2021年に自動走行車の提供を開始

Ford



2021年にライドシェア等の交通事業用に、自動走行車の提供を開始

Volvo



2021年に自家用またはタクシー用の自動運転車の市場投入

Daimler



2020年代初めまでにドライバーの操作が不要な完全自動運転車(レベル4・5)の市場投入

日本

日産



2018年に高速道路  
2020年に一般道路交差点

DeNA



2020年に無人運転交通サービスの実現

トヨタ ホンダ



2020年頃に高速道路

官民ITS構想・ロードマップ2017

2020年の限定地域での無人自動走行の実現

2025年目処に  
レベル4を市場化

出所:産業競争力会議実行実現点検会合(第38回)ロボットタクシー提出資料、「官民ITS構想・ロードマップ2017」(平成29年5月30日IT総合戦略本部決定)、Ford Media Center “FORD TARGETS FULLY AUTONOMOUS VEHICLE FOR RIDE SHARING IN 2021; INVESTS IN NEW TECH COMPANIES, DOUBLE SILICON VALLEY TEAM”、Google Self-Driving Car Project、Mercedes-Benz Website、Bosch Website、各種公開記事

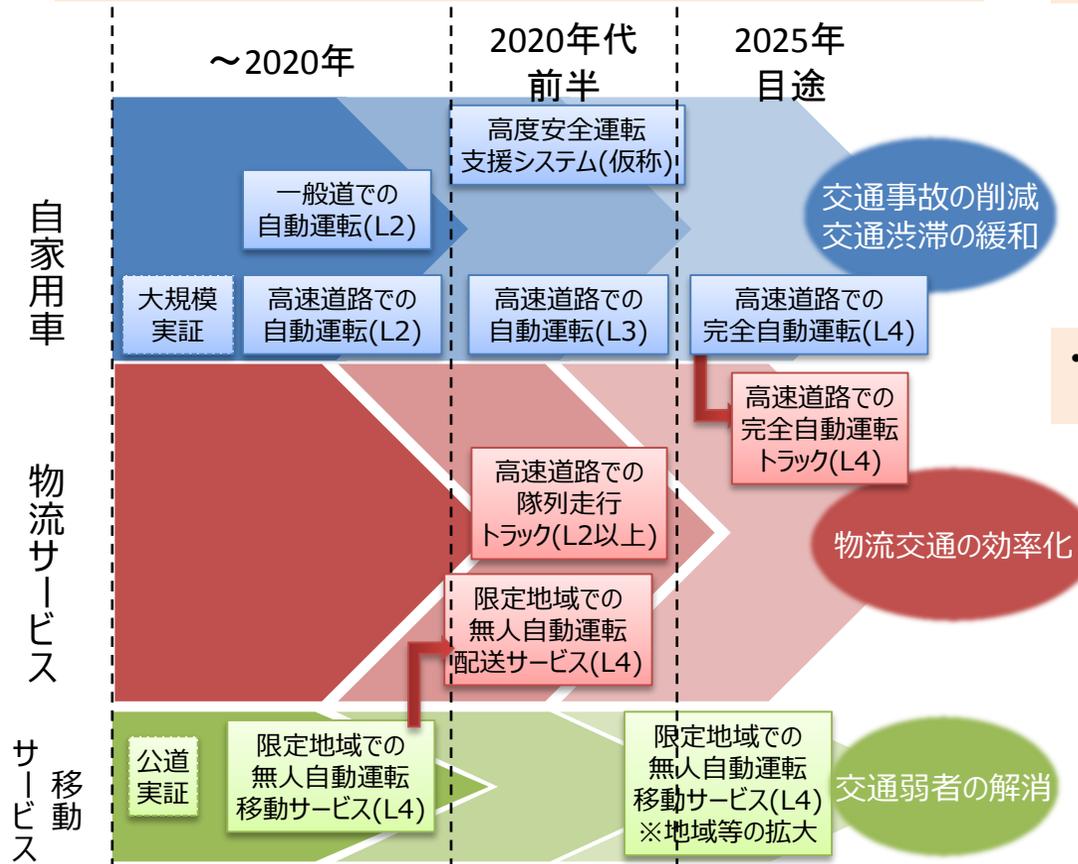
# 自動運転実現への取り組み >>>

# 官民ITS構想・ロードマップ2017 <概要 (簡易版)>

- ITS・自動運転に係る国家戦略である「官民ITS構想・ロードマップ」を、最新動向を踏まえ改定（「2014」以来4度目の改定）
- 「2016」に記載された事項は確実に進展。「2017」では、高度自動運転実現に向けた2025年までのシナリオを策定するとともに、市場化を見据えた制度整備と、技術力の更なる強化を重点的に記載。

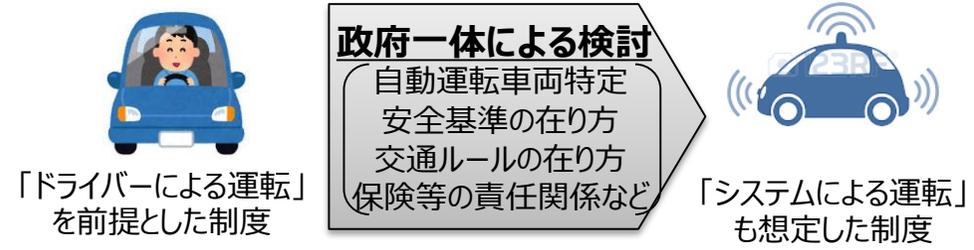
## <自動運転実現のシナリオ>

- ・ 自家用車、物流サービス、移動サービスに分けて、2025年までの高度自動運転の実現に向けたシナリオを策定。



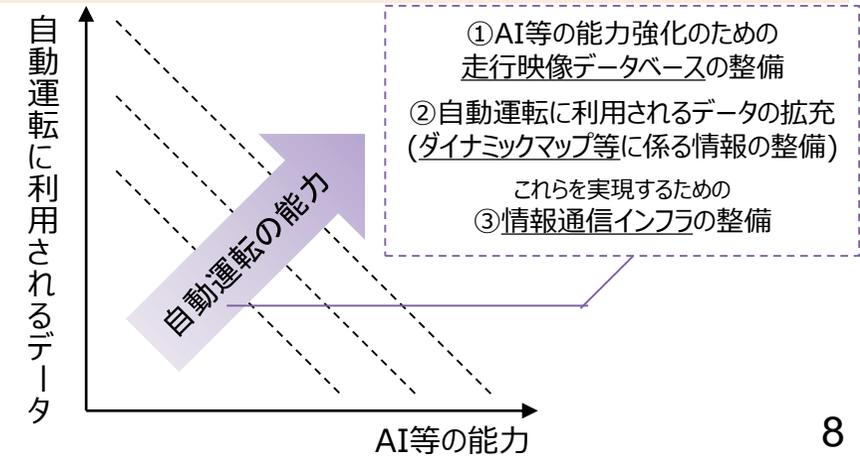
## <政府全体の制度整備大綱>

- ・ 2020年の高度自動運転の市場化を見据えて、交通関連法規の見直しに向けた政府全体の制度整備大綱を、2017年度目途に策定



## <自動運転に係るデータ戦略>

- ・ 高度自動運転に不可欠となる人工知能 (AI)の技術力の強化等のためのデータの戦略を記載。



## 概要

交通事故の削減、渋滞の緩和、地域公共交通の活性化、トラック・バス等の運転者不足等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、早期実現に向けて国土交通省としての的確に対応するため、2016年12月9日、省内に国土交通大臣を本部長とする国土交通省自動運転戦略本部を設置し、省を挙げて取り組む体制を整備



## 検討事項

### 1. 自動運転の実現に向けた環境整備

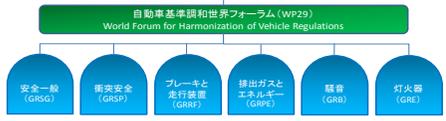
(1) 車両に関する国際的な技術基準

- ① G7交通大臣会合
- ② 国連における車両安全基準の検討



G7交通大臣会合

(2) 自動運転車の事故時の賠償ルール



### 2. 自動運転技術の開発・普及促進

- (1) 車両技術
- (2) 道路と車両の連携技術



衝突被害軽減ブレーキ



ペダル踏み間違い時加速抑制装置

### 3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

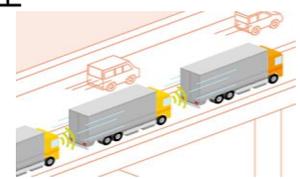
(1) 移動サービスの向上

- ① ラストマイル自動運転による移動サービス
- ② 中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス
- ③ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス
- ④ ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス

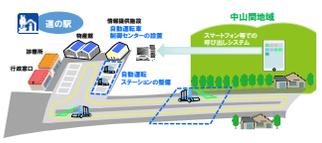


ラストマイル自動運転のイメージ

(2) 物流の生産性向上



トラックの隊列走行のイメージ



道の駅を拠点とした自動運転サービスのイメージ

## 1. 環境整備

### (1) 車両に関する国際的な技術基準

#### ① G7交通大臣会合

- G7交通大臣会合(6月、イタリア)において、より高度(レベル3、レベル4)な自動運転技術の有人下での実用化に向けて、国際的なレベルでの協力を目指すことで合意



G7交通大臣会合

#### ② 国連における車両安全基準の検討

国連WP29において、

- 自動運転に関する更なる高度化(レベル3、レベル4)を前提とした車両安全基準の議論を開始する
- 平成29年10月に自動操舵(車線維持機能)の国際基準を国内に導入。
- 平成29年11月より自動ブレーキの国際基準策定に向けた議論を開始。
- サイバーセキュリティ対策に関し、具体的な安全確保要件等の検討を進める
- 自動運転車両安全対策ワーキンググループを平成30年1月に設置し、レベル3以上の高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき安全性についての要件や安全確保のための方策について整理し、ガイドラインとしてとりまとめる。

※2017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国内で実施

### (2) 自動運転車における事故時の賠償ルール

- 自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方について、2016年11月に研究会を設置し、検討中
- これまでに論点整理を行っており、2017年度中に、方向性をとりまとめる予定

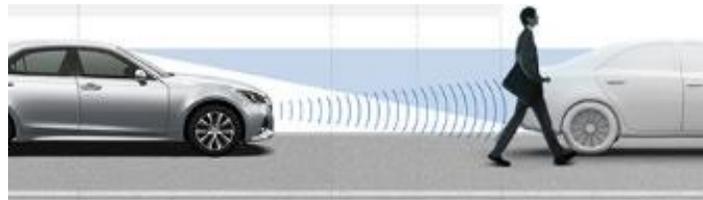
## 2. 自動運転技術の開発・普及促進

### (1) 車両技術

- 先進安全自動車(ASV)推進計画において、自動運転に関連した先進安全技術について開発目標となるガイドラインを策定
- 自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など一定の安全運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車」の普及啓発策について、2017年3月に中間とりまとめを実施
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする



安全運転サポート車のロゴ



※トヨタ自動車HPより引用

衝突被害軽減ブレーキ



※日産自動車HPより引用

ペダル踏み間違い時加速抑制装置

### (2) 道路と車両の連携技術

#### ① 高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援

- 自動運転を支援する道路側の情報提供の仕組みを今年度から検討

#### ② 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化

- 大雪時の適切な交通確保のため、運転制御・操作支援等除雪車の高度化を段階的に推進

## 3. 実証実験・社会実装

### (1) 移動サービスの向上

#### ① ラストマイル自動運転による移動サービス

- ・平成29年12月より順次、全国4箇所を公道実証を開始

#### ② 中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス

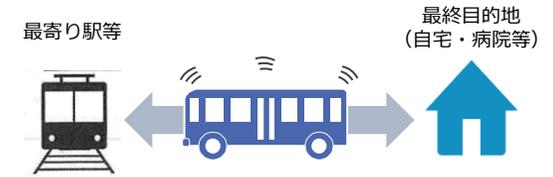
- ・9月より順次、全国13箇所を実証実験を開始  
(5箇所をフィージビリティスタディを実施)

#### ③ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス

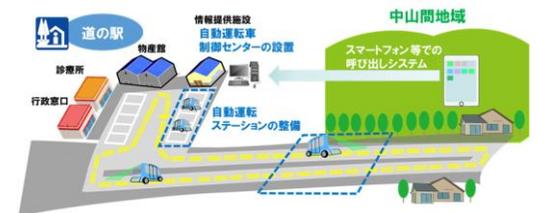
- ・歩車混在空間における安全性等について今年度から検討

#### ④ ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス

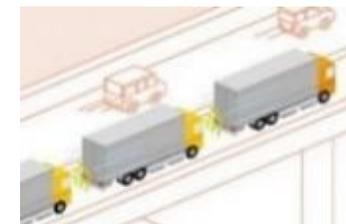
- ・専用軌道区間における自動加減速について今年度から検討



ラストマイル自動運転のイメージ



道の駅を拠点とした自動運転サービスのイメージ



トラックの隊列走行のイメージ

### (2) 物流の生産性向上【経産省と自動走行ビジネス検討会において連携】

- ・トラックの隊列走行の実現に向け、後続車有人システムの公道実証を平成30年1月より開始。

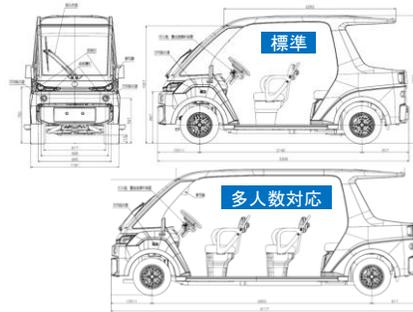
# ラストマイル自動運転

- 2020年度にラストマイル自動運転による移動サービスを実現するため、経済産業省と連携し、車両技術の開発を推進。
- あわせて、車両技術の開発状況に応じ、安全性を検証（保安基準への適合性の確認、基準緩和措置における安全性確保の検証等）。

- ラストマイル自動運転に必要な車両技術について、地域特性・車両の種類に応じた実証実験を通じて検証を実施。
- 平成29年12月からは石川県輪島市で実証実験を開始。その他の地域においても順次実証実験を実施予定。

## 小型カートモデル

小型カート



○ゴルフカートをベースに、乗り降りがしやすいオープン構造とし、多人数対応の仕様展開を予定。

## 小型バスモデル

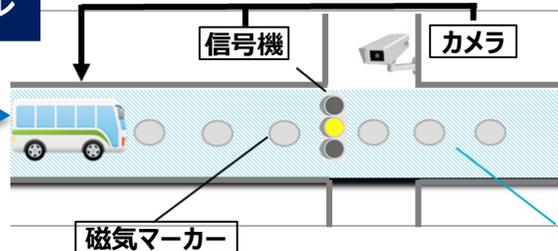


遠隔操作  
＜通常時＞1:N  
＜緊急時＞1:1

車両イメージ



小型バス



○公道上に磁気マーカーを埋設、カメラを設置し、信号機の現示情報取得を行う空間を構築して、その空間上を自動走行バスが走行。

- ①【市街地モデル】石川県輪島市  
(小型カート利用) H29.12～



- ②【過疎地モデル】福井県永平寺町  
(小型カート利用)



- ③【観光地モデル】<sup>ちやたん</sup>沖縄県北谷町  
(小型カート利用)

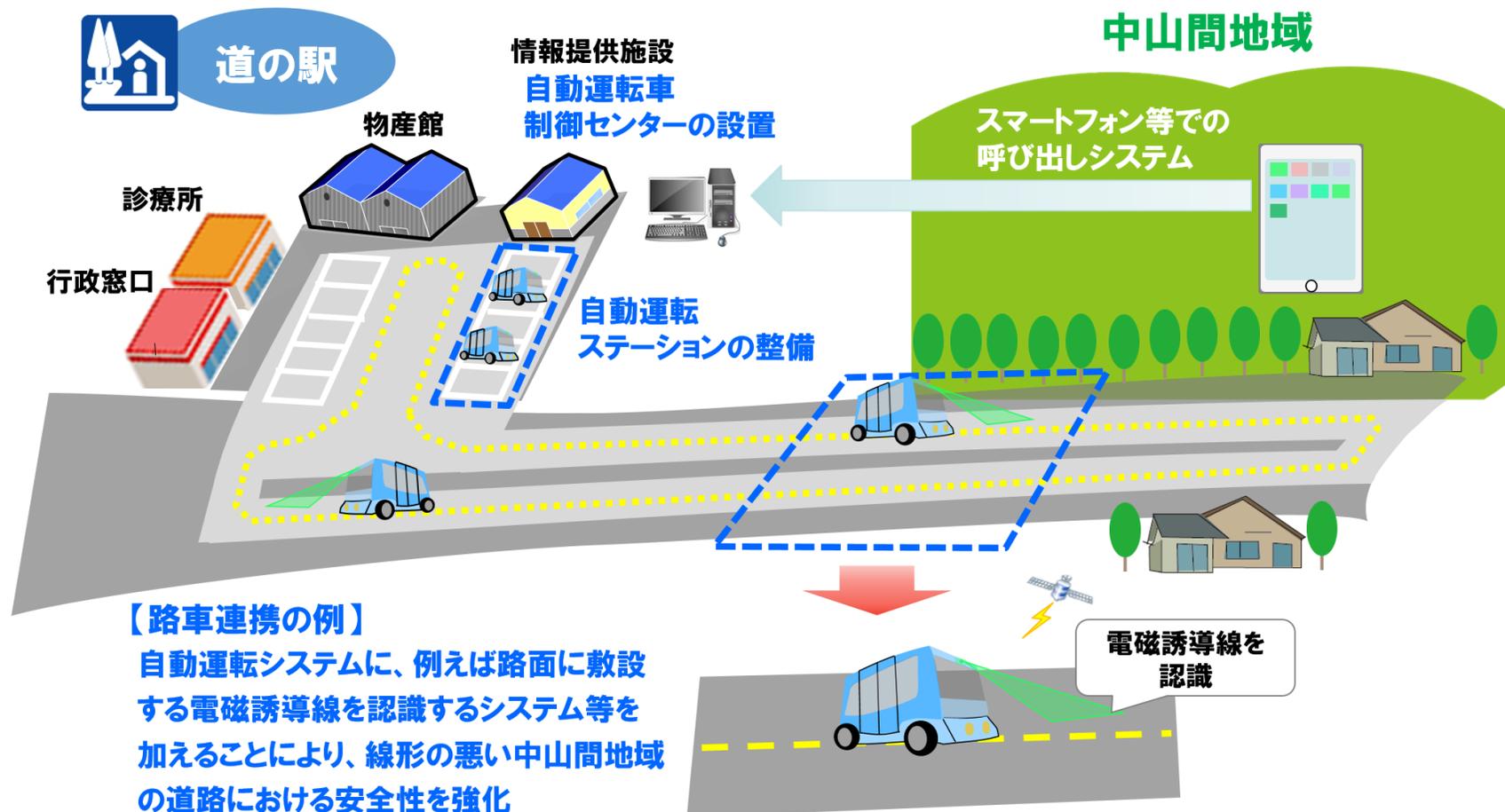


- ④【コミュニティバス】茨城県日立市  
(小型バス利用)



# 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



物流の確保  
(宅配便・農産物の集出荷等)

貨客混載

生活の足の確保  
(買物・病院、公共サービス等)

地域の活性化  
(観光・働く場の創造等)

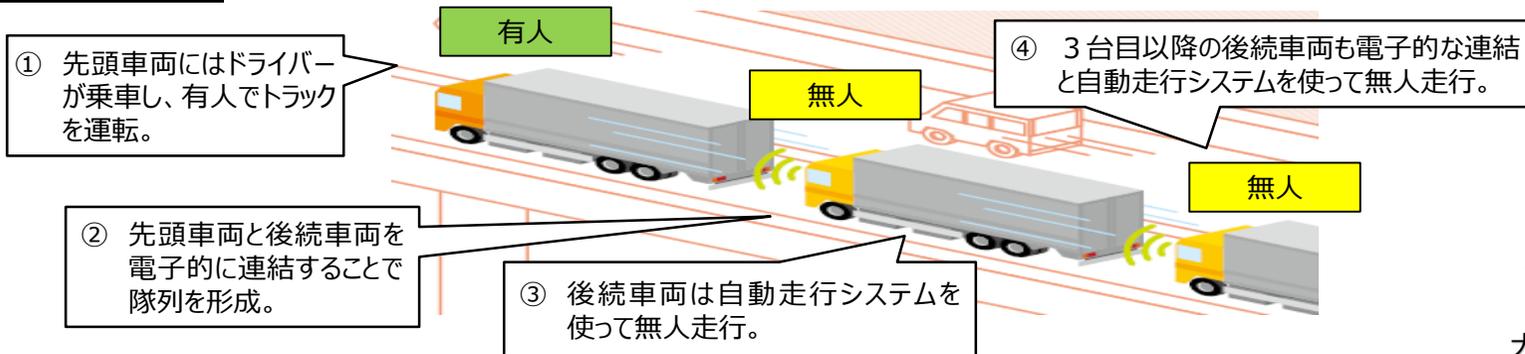
全国13箇所で順次実験開始(9/2~)

# 物流の生産性向上～トラックの隊列走行実現に向けた取組～

## 進捗状況と実現に向けた取組方針

- 2016年8月から「スマートモビリティシステム研究開発・実証事業：トラックの隊列走行の社会実装に向けた実証」（経産省、国交省）事業を開始。
- 2017年度に後続有人システムを用いて、高速道路で社会受容性の検証を実施。
- 後続無人システムについては、2017年度にテストコース、2018年度に高速道路での実証を開始。
- 関係省庁を含む関係者の協力を得ながら、走行場所等の検討を早急に進め、後続車両有人の隊列走行を含めた着実なステップにより2020年に新東名においてトラックの隊列走行を実現。
- 早ければ2022年に事業化することを目指す。

## 走行イメージ



車両イメージ



(日野自動車提供)

大型25トンカーゴ型トラック

## 実現に向けた課題

- 事業モデルの明確化：隊列を組んだ長い車群が走行できる場所、ビジネスとして成立する隊列の運行形態の検討等
- 技術開発及び実証（技術的な課題の解決）：後続無人の隊列走行実現に必要な堅牢な通信制御や高度なブレーキシステムの開発等
- 制度及び事業環境の検討：隊列走行の実現に必要な技術に関する制度的取扱いの関係省庁と連携した検討等

ドライバー不足の解消、省人化、燃費改善等が期待される後続車両無人のトラックの隊列走行の実現

# トラックの後続有人隊列走行の公道実証実験について

○先頭車両のみが有人で後続車両が無人のトラックの隊列走行の実現に向け、政府目標を踏まえ、平成30年1月より、まずは後続車両が有人の隊列走行について、高速道路(新東名)において実証実験を開始し、社会受容性等を検証する

## 実証実験概要(新東名)

■実施期間: 平成30年1月23日(火)~25日(木)の3日間

■走行区間: 新東名高速道路 遠州森町PA~浜松SA(約15km)

■検証項目:

- ①トラック隊列が周辺走行車両の乗員からどのように認識されるか(被視認性、印象等)
- ②トラック隊列が周辺走行車両の挙動(追い越し等)に及ぼす影響

■その他:

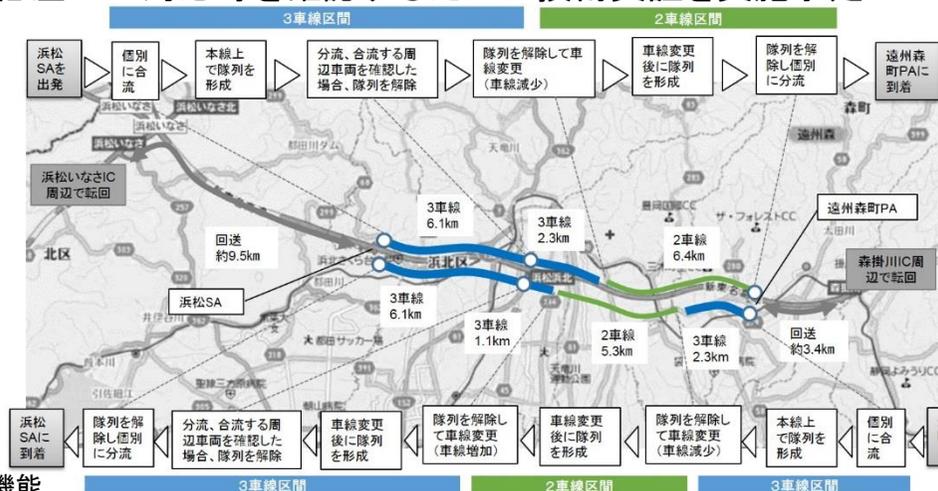
- ・1月12日(金) プレスリリース実施予定(経産省と同時発表)
- ・1月23日(初日) 現地(浜松SA上り 臨時駐車場)にてマスコミ向けの説明を実施予定
- ・このほか、1月30日~2月1日の間、北関東自動車道にて高低差への対応等を確認するための技術実証を実施予定



- ・3台で隊列を形成
- ・すべての車両にドライバーが乗車してドライバー責任で運転
- ・運転支援技術(CACC)により、アクセル・ブレーキのみ自動制御可能

CACC (Cooperative Adaptive Cruise Control) : 協調型車間距離維持支援システム

…通信で先行車の車両制御情報を受信し、加減速を自動で行い、車間距離を一定に保つ機能



# 日本における自動運転公道実証実験

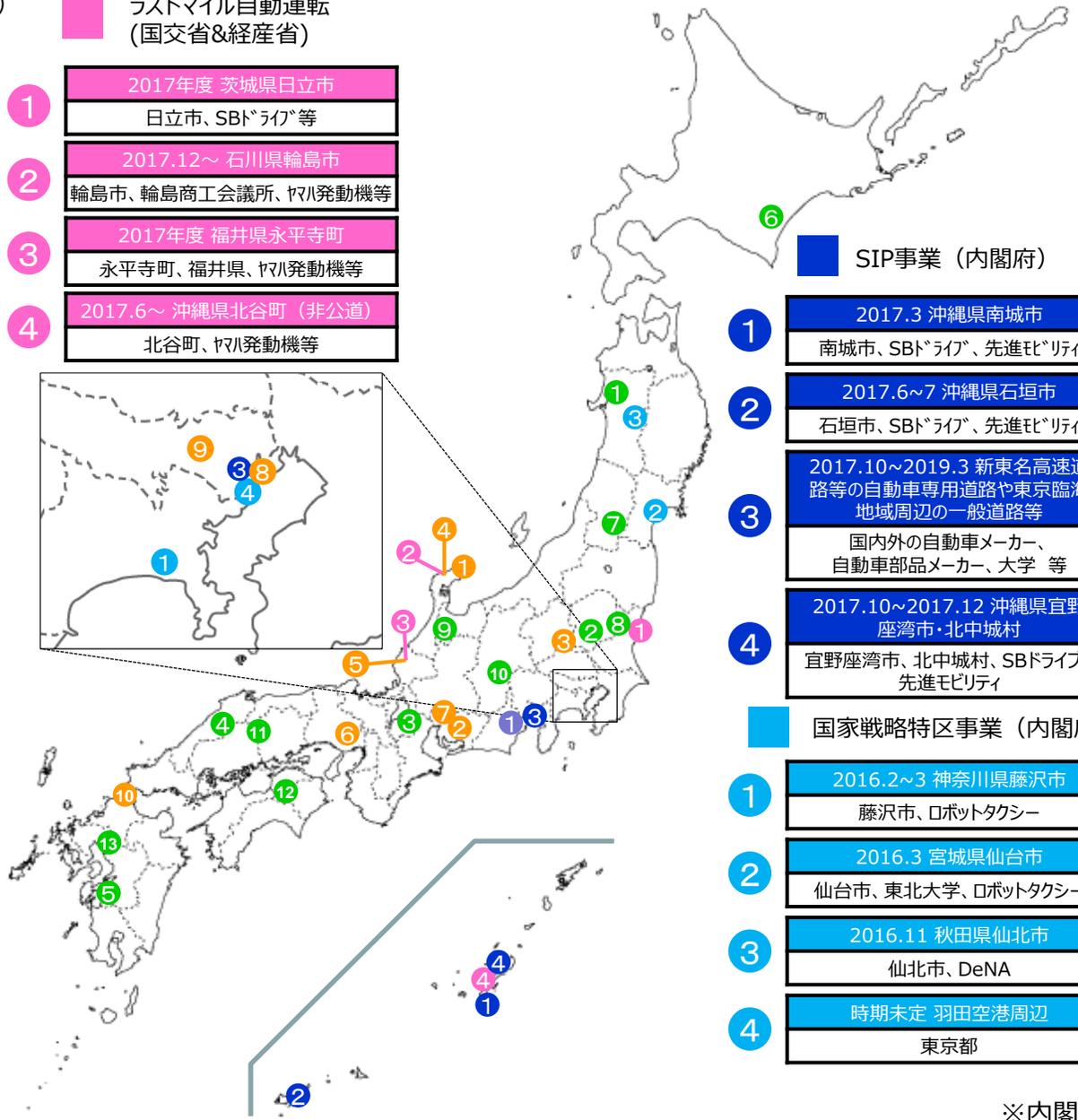
平成30年1月22日時点

道の駅等を拠点とした  
自動運転サービス (国交省)  
2017年9月より順次実証実験を実施

- 1 2017.12 秋田県上小阿仁村  
道の駅「かみこあに」
- 2 2017.9 栃木県栃木市  
道の駅「にしきた」
- 3 2017.11 滋賀県東近江市  
道の駅「奥永源寺・溪流の里」
- 4 2017.11 鳥根県飯南町  
道の駅「赤来高原」
- 5 2017.9~10 熊本県芦北町  
道の駅「芦北でこぼん」
- 6 2017.12 北海道大樹町  
道の駅「コスモル大樹」
- 7 山形県高島町  
道の駅「たかはた」
- 8 2017.11 茨城県常陸太田市  
道の駅「ひたちおた」
- 9 2017.11 富山県南砺市  
道の駅「たいら」
- 10 長野県伊那市  
道の駅「南アルプス長谷」
- 11 岡山県新見市  
道の駅「鯉ヶ窪」
- 12 2017.12 徳島県三好市  
道の駅「にしいや・かずら橋夢舞台」
- 13 福岡県みやま市  
みやま市役所 山川支所

ラストマイル自動運転  
(国交省&経産省)

- 1 2017年度 茨城県日立市  
日立市、SBドライブ等
- 2 2017.12~ 石川県輪島市  
輪島市、輪島商工会議所、ヤマハ発動機等
- 3 2017年度 福井県永平寺町  
永平寺町、福井県、ヤマハ発動機等
- 4 2017.6~ 沖縄県北谷町 (非公道)  
北谷町、ヤマハ発動機等



SIP事業 (内閣府)

- 1 2017.3 沖縄県南城市  
南城市、SBドライブ、先進モビリティ
- 2 2017.6~7 沖縄県石垣市  
石垣市、SBドライブ、先進モビリティ
- 3 2017.10~2019.3 新東名高速道路等の自動車専用道路や東京臨海地域周辺的一般道路等  
国内外の自動車メーカー、自動車部品メーカー、大学 等
- 4 2017.10~2017.12 沖縄県宜野座湾市・北中城村  
宜野座湾市、北中城村、SBドライブ、先進モビリティ

国家戦略特区事業 (内閣府)

- 1 2016.2~3 神奈川県藤沢市  
藤沢市、ロボットタクシー
- 2 2016.3 宮城県仙台市  
仙台市、東北大学、ロボットタクシー
- 3 2016.11 秋田県仙北市  
仙北市、DeNA
- 4 時期未定 羽田空港周辺  
東京都

自治体、民間又は大学が実施  
※主な実証実験を記載

- 1 2015.2~ 石川県珠洲市  
珠洲市、金沢大学
- 2 2016.6~ 愛知県15市町  
愛知県、アイソテクノロジー等
- 3 2016.10~2021.3 群馬県桐生市  
桐生市、群馬大学
- 4 2016.11~ 石川県輪島市  
輪島市、輪島商工会議所
- 5 2017.10~2019.3 福井県永平寺町  
福井県、永平寺町、パナソニック
- 6 2017.11~12 神戸市北区  
神戸市、みなと観光バス、群馬大学等
- 7 2017.12~2018.2 愛知県幸田町、春日井市、名古屋市  
愛知県、アイソテクノロジー等
- 8 2017.12 東京都江東区  
ZMP
- 9 2018.1 東京都杉並区  
杉並区、アイソテクノロジー、東京大学等
- 10 2018(予定) 福岡県北九州市  
北九州市、SBドライブ
- トラックの隊列走行 (国交省&経産省)
- 1 2018.1 新東名  
国、豊田通商、国内トラックカー等

※このほか、ビジネスモデルの更なる具体化に向けてフィージビリティスタディを行う箇所として5か所を選定

# 先進安全自動車(ASV)推進計画について

- 車両単体での運転支援システムや通信を利用した運転支援システム等を搭載した先進安全自動車 (Advanced Safety Vehicle) の開発・実用化・普及を促進することにより、交通事故死傷者数を低減し、世界一安全な道路交通を実現
- 特に、ASV技術について、技術要件の検討を通じてガイドラインを策定し、自動車メーカーによる技術開発の目標設定を容易とすることで、技術開発の促進を図る

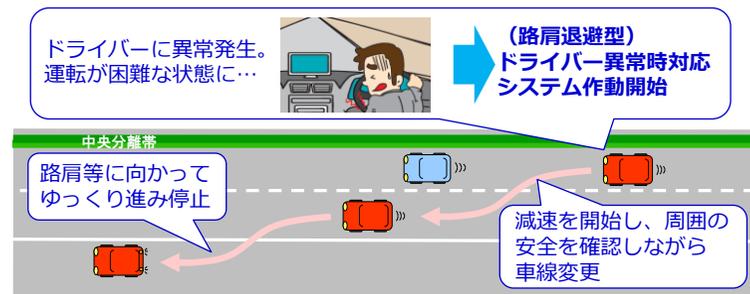


## 第6期(2016～2020年度)

### 「自動運転の実現に向けたASVの推進」

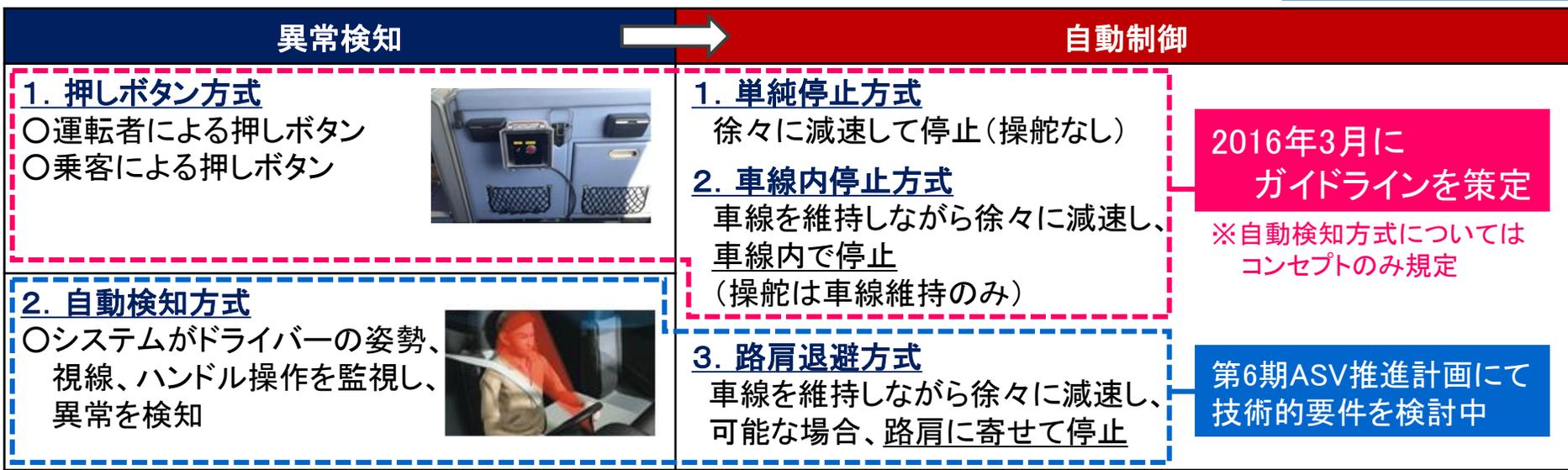
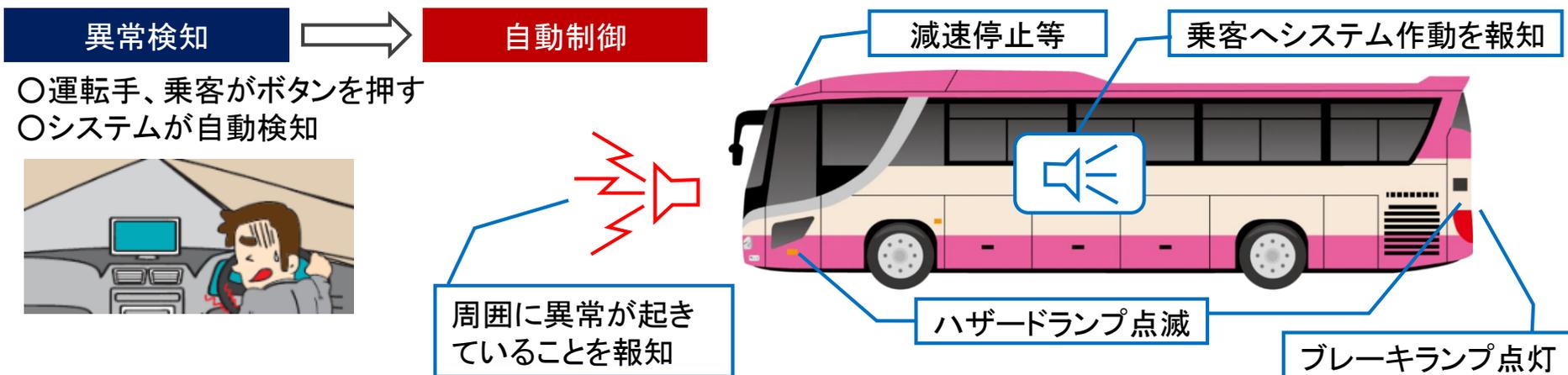
(主な検討項目)

- 自動運転を念頭においた先進安全技術のあり方の整理
- 路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術的要件の検討
- Intelligent Speed Adaptation (ISA) の技術的要件の検討



# ドライバー異常時対応システム

- 交通事故統計上、ドライバーの異常に起因する事故が年間200～300件発生している
- ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」の研究・開発が進められている
- 国土交通省では、産学官連携により、当該システムのガイドラインを策定するなど、先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進している



# 自動運転の責任問題 >>>

# 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

第5回：平成30年1月26日（金）（予定）

- ・ 研究会報告書(素案)について

## 3. 委員等

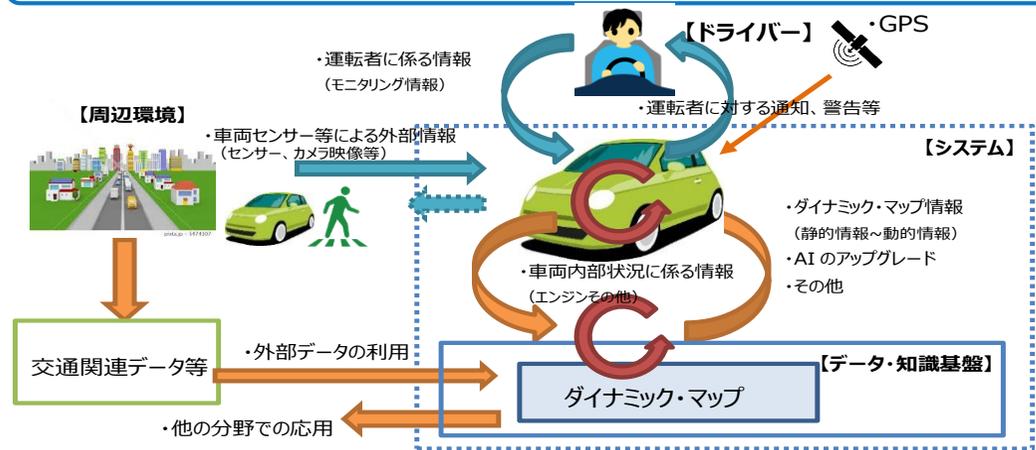
(委員)

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

# 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 論点整理の概要

## 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ったこと」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ったこと、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。

運転者への注意喚起 >>>

# レベル2の自動運転システムに関するユーザーへの注意喚起

○レベル2の自動運転システムは、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（万が一、事故を起こした場合には、原則、運転者が責任を負う。）

## ■米国A社の自動運転機能（レベル2）使用中の事故

- A社製自動車の運転者が自動運転機能（レベル2）を使用して走行中、対向車線から交差点を曲がるために進入してきたトラクタ・トレーラに対して、ブレーキをかけずに突入し、運転者が死亡。
- A社のプレスリリースによれば、強い光があたって、システムがトレーラを検知できなかったため、自動ブレーキが作動できなかったことが原因。
- 2017年9月12日、米国運輸安全委員会（NTSB）は事故報告書において、A社製自動車のドライバーが自動運転技術に過度に依存し、運転に集中していなかったことにより、目の前のトレーラに対して無反応だったこと等が事故の原因であった可能性があると指摘。

## ■国内B社の自動運転機能（レベル2）使用中の事故

- 平成28年11月27日、国内B社製の自動車が、自動運転機能（レベル2）を使用中に、前方車に追突
  - ・ 運転者が前方・周囲を監視して、安全運転を行うことを前提に、車線維持支援、車線変更支援、自動ブレーキ等を行う機能（レベル2）。
  - ・ また、天候や周囲の交通の状況等によっては、適切に作動しなくなることがある。

**レベル2の自動運転機能は、「完全な自動運転」（レベル4以上）ではない！！**



## ○国土交通省における対応

警察庁と連携して、ユーザーに対する注意喚起を徹底することとし、4月14日、自動車工業会及び日本自動車輸入組合等に対し、自動車の販売時等に、ユーザーに対して現状の自動運転機能（レベル2）の限界と注意点を十分に説明するよう通達。

- 自動運転の実用化により、運転者の違反に起因する交通事故の大幅な低減効果に期待
- 現在販売されている自動運転システムは自動運転レベル2のもので、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
- 完全自動運転等の実現のための政府全体の制度整備の方針(大綱)の策定(2017年度中を目途)に向けて検討
- 国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、自動運転の早期実現に向けて的確に対応
- 自動運転レベル3以上においても自動車損害賠償責任の現行の枠組により運用可能との見解

**ご清聴ありがとうございました**

---