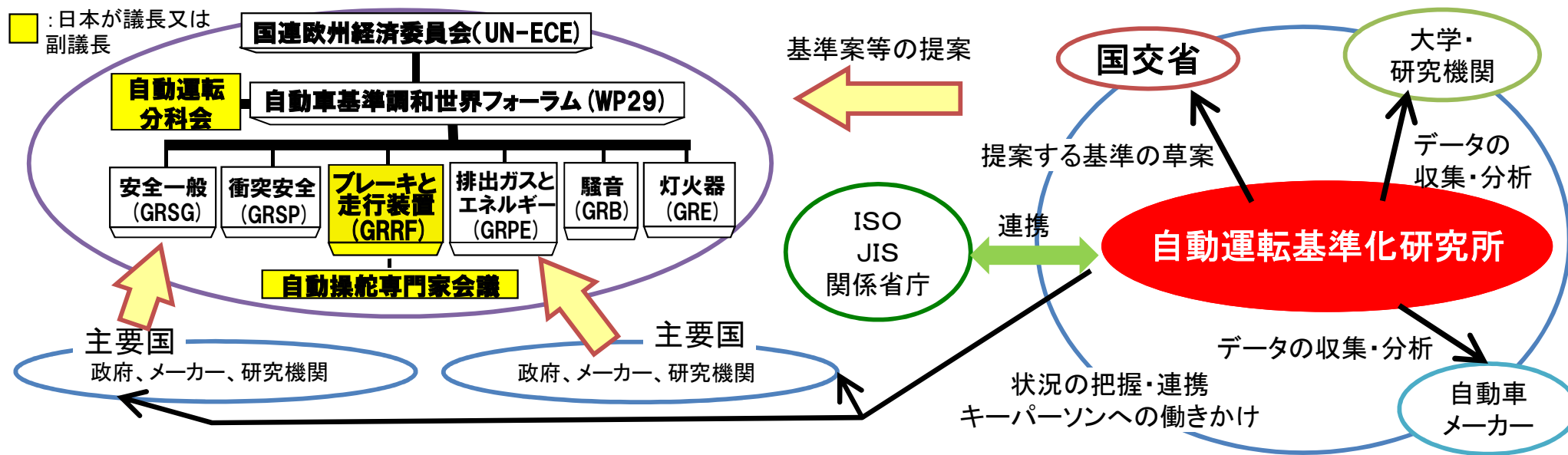


車両に関する国際的な技術基準 等

自動運転の国際基準策定に関する中核的官民連携の強化

＜背景＞ 自動運転技術の開発に関し国際競争力を確保する上で、国際基準づくりが不可欠。
 そのためには官民が連携して戦略的に国連での国際基準づくりに対応する必要がある。

＜施策概要＞ 国交省、関係省庁、研究機関、メーカー等が連携して、①基礎データの収集、②海外のメーカーや研究機関等の状況の把握、③提案する基準の草案作り、④キーパーソンへの働きかけ等を戦略的に実施するため、これらを一体的に行う自動運転基準化研究所を平成28年5月24日に設置。

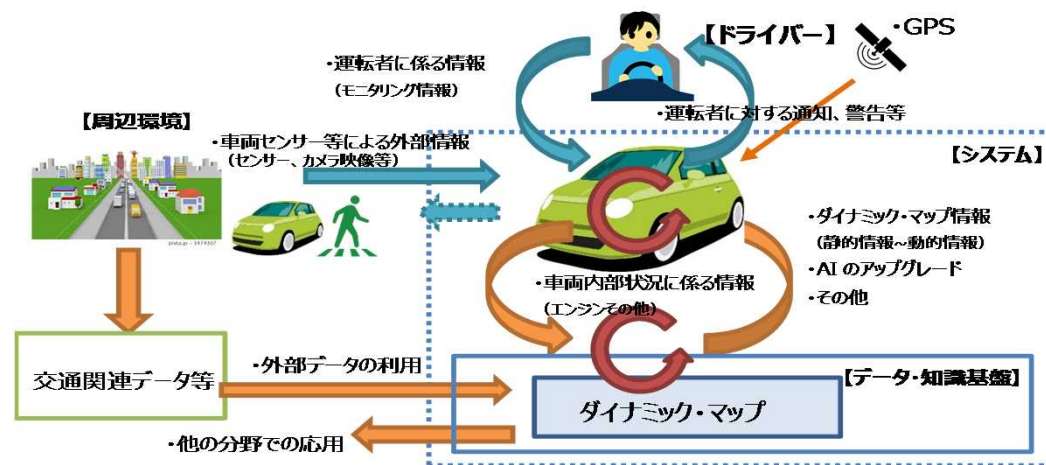


| 会議体 | 日本の役職 | 審議事項 |
|------------------------|------------|---|
| 自動運転分科会 | 英国との共同議長 | <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー支援型自動運転についての検討 ・サイバーセキュリティ及びデータ保護ガイドラインの合意(平成28年11月16日) |
| ブレーキと走行装置 (GRRF) 専門分科会 | 副議長(議長 英国) | <ul style="list-style-type: none"> ・衝突被害軽減ブレーキをはじめ、自動運転技術に関する各種基準案を関係主要国の合意の下、取りまとめ。 |
| 自動操舵専門家会議 | ドイツとの共同議長 | <ul style="list-style-type: none"> ・現在10km/h超で使用が禁止されている自動操舵(車線維持、車線変更)に関する規則改正についての検討 ・車線維持等の基準案について、平成29年の発効を目指して審議中 ・車線変更、連続自動操舵等の基準案について、最短で平成30年の発効を目指して審議中 |

自動運転車が満たすべき**事故時の賠償のルール**を整備する。

現状

交通事故が発生した場合には、自動車損害賠償保障法第3条に基づき、運行供用者であるドライバーや運送事業者が、原則として損害を賠償する責任を負うこととされ、迅速な被害者救済が図られている。



※「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

自動運転では、**事故原因や責任関係が複雑化**する可能性。

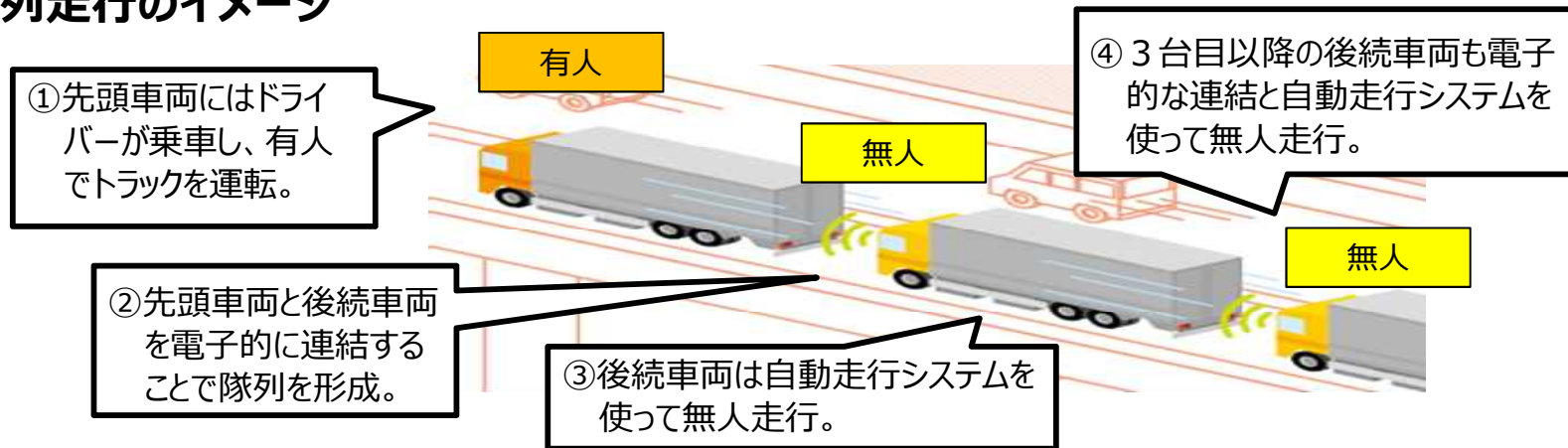
<論点の例>

- ドライバーが運転に関与せず、事故に至った場合の責任のあり方
- 外部から誤った情報が自動車に提供され、事故に至った場合の責任のあり方 等

「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」で検討

ドライバー不足の解消や大幅なCO2排出量削減が期待される後続車無人の隊列走行について、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会受容性や事業面の検討等を行う。

隊列走行のイメージ



車両イメージ



大型25トンカーゴ型トラック

【検討課題】

- 電子連結に関する制度的取扱
- インフラ面等事業環境の整備

<スケジュール>

2017年度

・テストコースにおける実証を開始

2018年度

・高速道路の走行を含めた実証実験を実施

