

公開委員会のお知らせ

テー マ： レベル 2 運転自動化技術搭載車両事故の模擬裁判

開催日時： 2022 年 12 月 20 日 (火) 13:00 ~ 17:00
(受付： 12:30 ~)

開催方法 現地開催 (後日ビデオ配信)

会 場： 明治大学 駿河台キャンパス 猿楽町校舎 3 階「法廷教室」

https://www.meiji.ac.jp/koho/campus_guide/suruga/access.html

https://www.meiji.ac.jp/koho/campus_guide/suruga/campus.html

※JR 御茶ノ水駅から歩いて 5 分

※北側の道路から猿楽町校舎に入館すると 3 階です。右奥に法廷教室があります。

主 催： 公益社団法人自動車技術会 自動運転 HMI 委員会

協 力： 明治大学法科大学院、明治大学自動運転社会総合研究所

参 加 費： 無 料

受付定員： オンサイト 50 名 (除く 委員会委員)

申込締切： 2022 年 12 月 13 日(火)
先着順 (定員となり次第締め切りとさせていただきます)

申込先： <https://tech.jsae.or.jp/opencom/Entry.aspx?id=0107>

お問い合わせ： 公益社団法人自動車技術会 技術交流事業課 後藤

E-Mail： tech@jsae.or.jp / [TEL:03-3262-8235](tel:03-3262-8235)

***** ご案内 *****

自動運転への社会的な期待の一つが交通事故の削減です。手動運転が主である現状において、交通事故の 90% 以上が発見遅れや判断、操作ミスなどのヒューマンエラーによって発生していることが分かっています。したがって、人間のドライバーをシステムで置き換えることによってヒューマンエラーを排除し、交通事故を削減しようという考えです。しかしながら、レベル 2 (部分的運転自動化技術) を搭載した車が全世界で市場投入された 2016 年以降、これらの車が引き起こした事故がいくつか報告されています。日本においても、2018 年に横浜でテスラが加害死亡事故を引き起こしました。レベル 2 搭載車が引き起こした事故の多くは、部分的運転自動化による、ドライバーとシステムの関係性の複雑さにより引き起こされたシステム起因事故であると言えます。自動車技術会自動運転 HMI 委員会では、システム起因事故の背景にあると考えられる「ユーザの運転支援の理解」「予見可能なミスユース」「ユーザ教育」にフォーカスを当てて議論を行い、

2022年度フォーラム「自動運転とヒューマンエラー（2022年7月11日開催）」において、これまでの検討内容を共有しました。本公開委員会においては、架空のレベル2搭載車事故を想定し、模擬裁判によって上記の視点が判決にどのような影響を及ぼすかについて、その可能性を検証します。

***** プログラム *****

13:00～13:05 開会挨拶

13:05～15:50 模擬裁判

想定した事故・訴訟事例

高速道路をレベル2システムで走行していたドライバーは、路上落下物に直前で気づき衝突を避けようとして車線変更したが、車両は安定性を失い横転した。自車は大破しドライバーは怪我を負った。また運搬中の貴重品が破損した。原告であるドライバーは、事故の原因が不適切、不充分な説明にあったなどとしてマスコミ、メーカー、販売会社に対して損害賠償を請求した。

- (1) 事故事例の共有
- (2) 原告（ドライバー）の主張
- (3) 被告1（メーカー）の主張
- (4) 被告2（販売会社）の主張
- (5) 鑑定人（中立の立場）からの意見
- (6) 判決

（解説）テスラ横浜事故(2018)の裁判例の紹介

16:45～17:00 閉会挨拶
