

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div> <div>  <div> <div>Rotary International 2017-18</div> <div>会長 イアン H. S. ライズリー</div> </div> </div> <div>  <div>ロータリー：変化をもたらす</div> </div> </div> <div> <div>テーマ</div> <div>ROTARY: MAKING A DIFFERENCE</div> <div>ロータリー：変化をもたらす</div> </div> | <div> <div>国際ロータリー第2670地区</div> <div>第43年度</div> </div> <div> <div>丸亀東ロータリークラブ</div> <div> <div>会長 名倉 良成</div> <div>幹事 塩野 拓二</div> </div> <div>WEEKLY REPORT</div> </div> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

平成29年8月1日(火)

2017～2018年度 第43年度 第5回 通算第2043回例会

《会長ひとこと(ふたこと)》

テーマ：(イノベーション パラダイムシフト 幸福)

「幸福論比較」Kindle(電子book) 323円

ヒルティ 1891年

アラン 1920年

ラッセル 1930年

◎具体的

- ・心理カウンセラーや向精神薬より運動すること
- ・呼吸法

別冊 100分 de 名著「幸せ」について考えよう

＜労働・社会保険の情報＞

- 「ストレスチェック」義務化後の実施率は83% (7月26日)  
厚生労働省が「ストレスチェック制度」の実施状況を初めて公表し、実施率が82.9%にとどまっていることがわかった。実施したうえで部署ごとの分析まで行ったのは64.9%で、医師による面接指導まで行っていた事業所は32.7%だった。同省は面接指導が必要なのに受けていない従業員も多いとみており未実施の事業所に指導を行う方針。
- 最低賃金 過去最大の上げ幅と並ぶ25円引き上げへ (7月27日)  
厚生労働省の諮問機関である中央最低賃金審議会の小委員会は2017年度の地域別最低賃金(時給)の目安額を全国平均で25円引き上げ、848円とすることを決定した。政府が目標とする3%の引上げ率となる。都道府県別では22～26円を目安とし、上げ幅は現行の方式となつて以降最大だった2016年度と並んだ。
- 違法残業43% 立入調査で確認 (7月26日)  
厚生労働省は、2016年度に実施した長時間労働が疑われる事業所への立入調査の結果を発表した。2016年4月に監督対象となる残業時間を月100時間超から80時間超に引き下げた結果、前年度に比べて1万3,730多い2万3,915事業所に対して調査を行い、43.0%に当たる1万272事業所で労使協定を上回るなどの違法残業が確認された。



年金事務所に寄贈

《細則》

理事会 … 役員6名 理事8名 14名 ⇒ 理事7名の理事会 13名

役員 … 会長、直前会長、会長エレクト(副会長)、幹事、会計、SAA 6名

指名委員会 … 会長、直前会長、会長エレクト(副会長)、幹事、直前幹事、ノミニー (6名)

○2017/10 指名委員会は会長ノミニー(次次期会長=次期副会長)と幹事ノミニーを指名する。

○2017/11 第一例会で会長エレクト(副会長)が会長ノミニー、幹事ノミニーと理事8名を指名する。

年金機構 10年年金 H29.4～H29.9

○生活保護 自家用車無 免許無

○市町村から年金請求の督促

○徒歩や自転車で年金事務所へ来所 ⇒ 脱水・熱中症 ⇒ 死亡

【会長報告】

- ◆ 枝園裕子さんがロータリー財団・マルチプルポールハリスフェローを受賞されました。
- ◆ 柳澤ガバナーより「ガバナー公式訪問のお礼状」が届いております。
- ◆ 丸亀少女の家「盆踊り大会」が諸事情により中止になりました。
- ◆ (7/27)高松RC創立80周年記念式典の報告

四つのテスト

言行はこれにてらしてから

1. 真実かどうか

2. みんなに公平か

3. 好意と友情を深めるか

4. みんなのためになるかどうか

## 【幹事報告】

- ◆ 次週(8/8)火曜日の例会は午後7時～オークラホテル丸亀3Fビアガーデンにて『暑気払い夜間例会』に例会変更しております。  
出席される方は当日、受付にて3,000円を集金させていただきます。
- ◆ 本日例会終了後、8月理事会を開催しますので、役員・理事の方はお残りください。

## 【プログラム】 ♡ 客 話 (稲毛謙二副会長)

(損害保険ジャパン日本興亜株式会社  
四国保険金サービス部 丸亀保険金サービス課

### 自動運転の進化に伴う 損害賠償責任と保険の動向について



本村課長



阿部特命課長

#### 1. 自動運転

##### <自動運転とは>

- 人間が運転操作を行わなくても自動で走行できる

《自動ブレーキ》 衝突しそうになると、ブレーキ操作なしで自動で停止  
《ACC》 アクセル操作なしで、前方との車間距離を認識して、自動で加速・減速  
《LKAS》 道路の白線を検知して、ハンドル操作なしで、車線をはみ出さないよう自動走行  
《自動追従》 前の車に追従して走行  
《自動車追い越し、自動合流、自動分流》

- 米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)、国際自動車技術者協会(SAE)にて、自動化のレベルを定義
- 日本ではSIP(戦略的イノベーションプログラム)や官民ITS構想ロードマップにて、SAEレベル1～5を採用する傾向

#### 2. 自動運転レベルの定義

- レベル0 : 現在市販されている一般的な車
- レベル1 : アクセル、ブレーキ、ハンドルのどれか1つを自動操作
- レベル2 : アクセル、ブレーキ、ハンドルを複数同時に自動操作
- レベル3 : 全てシステム対応、システムの要請ありの場合のみドライバー対応
- レベル4 : ドライバー関与なし(ただし限定領域内)
- レベル5 : ドライバー関与なし、限定領域なし

} 運転支援機能

#### 3. 自動運転車と自動運転システム

##### <自動運転システム>

- インフラ協調型
- 自律型

##### <自動運転車とは？>

- センサー、レーザー、GPS、カメラ等で、環境を認識
- 行き先を指定するだけで、自律的に走行
- パトロールする無人車両、鉱山、建設現場でのロボットカー  
⇒既に実用化、大手建設機械にて市販
- 一般人が公道で走行できる自動運転車  
⇒レベル2までは市販、レベル3以上はまだ市販されていない
- ジュネーブ条約: 常時人間の運転が必要(国内の道路交通法でも同様の規制あり)
- 国連において、国際基準作りが進行中

#### 4. 自動車メーカーの開発状況

- トヨタ・ホンダ・富士重 ⇒ ・車線維持+車間維持(高速道路)  
日産 ⇒ ・車線維持+車間維持(高速道路) ・渋滞時の前走車追従(高速道路)

## ロータリーの目的

- 第1 知り合いを広めることによって奉仕の機会とすること。
- 第2 職業上の高い倫理基準を保ち、役立つ仕事はすべて価値あるものと認識し、社会に奉仕する機会としてロータリアン各自の職業を高潔なものにすること。
- 第3 ロータリアン一人一人が、個人として、また事業および社会生活において、日々、奉仕の理念を実践すること。
- 第4 奉仕の理念で結ばれた職業人が、世界的ネットワークを通じて、国際理解、親善、平和を推進すること。

## 5. 世界各国の開発状況

### <世界各国>

- アメリカ
  - ・2010年頃から一般車に混じって自動運転車の公道での走行実験が行われてきた。
  - ・2011年 自動運転車の公道実験許可の法律、グーグルがナンバープレート取得
- ドイツ
  - ・2013年にダイムラーが国内の一般公道で100km以上走破
  - ・2015年から乗用車に加えトラックの公道での自動運転実験が行われている
- イギリス
  - ・2013年に自動運転車の公道実験が認められ、2015年から公共での試験を開始
- オランダ
  - ・2016年 世界で初めて行動でレベル4相当の無人バスの試験運転開始

### <日本>

- ・1980年代には、車線認識走行システムの試作
- ・2008年にアイサイト搭載車が発売
- ・2016年11月に初めて公道実験

法整備の遅れで欧米に出遅れ感が否めない

## 6. 日本の自動運転技術の開発状況

|                 | 現在(実用化済み)                                                                                                                                                                                                        | 2020年まで                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                   | 2025年目途                                                                                                                                                                             |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 実用化が見込まれる自動運転技術 | 【レベル1】 <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>  <small>(本田技研工業HPより)</small> | 【レベル2】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路におけるハンドルの自動操作</li> <li>・自動追い越し</li> <li>・自動合流・分流</li> </ul>  <small>(トヨタ自動車HPより)</small> | 【レベル4(エリア限定)】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間)</li> </ul>  | 【レベル4】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・完全自動走行</li> </ul>  <small>(Kinopsys社HPより)</small> |
| 開発状況            | 市販車へ搭載                                                                                                                                                                                                           | 試作車の走行試験                                                                                                                                                                                                                     | IT企業による構想段階                                                                                                                                                                       | 課題の整理                                                                                                                                                                               |
| 政府の役割           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実用化された技術の普及促進</li> <li>・正しい使用法の周知</li> </ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンドルの自動操作に関する国際基準(※2)の策定(2016~2018年)</li> <li>→ 日本・ドイツが国際議論を主導</li> </ul>                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年までに必要な実証が可能となるよう制度を整備</li> <li>・技術レベルに応じた安全確保措置の検討</li> <li>・開発状況を踏まえた更なる制度的取扱いの検討</li> </ul>                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・完全自動運転車に対応した制度の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 安全担保措置</li> <li>- 事故時の責任関係</li> </ul> </li> </ul>                  |

## 7. 自動運転による事故

### <既に、発生している事故>

- アメリカ : G社で6年間でもらい事故14件、S社で初めての死亡事故発生
- 日本 : 2015年12月以降人身事故4件(自動ブレーキの試乗中が多い)

### <今後、想定される事故>

- ・現行速度で自動ブレーキがかかると過信し、衝突
- ・完全自動運転から急遽、ドライバー運転に委譲し、ドライバーが即座に反応できない
- ・道路工事中の為、白線認識機能が誤認識し、車線をはみ出し並走車に接触  
(白線上に鉄の落下物があった、白線が経年劣化で消えている)
- ・異常高温、寒冷地、高温多湿による誤作動
- ・システム誤作動、バグが生じ、暴走、急停車して衝突
- ・サイバー攻撃により、制御不能により暴走

## 8. 完全自動化に向けた課題

### <自動運転における法整備>

- メーカーの技術開発に比べて、法的整備は遅れており、後追いの現状

### <事故時の責任>

- 事故が起きた際の責任は、誰が負うのか?
- 運転免許の点数は、どうなるのか?
- 保険(損害賠償)は、どうなるのか?



- レベル3以上については「システム主体の運転」となるため「ドライバーによる運転」を前提としていたこれまでの交通関係法規では、対応できない。

- 全面的な見直しが必要、その範囲は多岐、相互に関連

### <倫理的な課題>

- 自動運転システムのプログラム策定、衝突間際の緊急回避先はどうあるべきか?

⇒前方: 車両の後部座席に家族が搭乗、右側: 子供の列、左側: 老人の列

## 四つのテスト

言行はこれにてらしてから

1. 真実かどうか

2. みんなに公平か

3. 好意と友情を深めるか

4. みんなのためになるかどうか

## 9. 現行の交通関係法規

### <国際法>

●1949年ジュネーブ道路交通条約

●1968年ウィーン道路交通条約

運転者の車両制御の義務あり

⇒レベル2以下の自動運転は許容

### <国内の関係法規>

#### ●道路交通法

・車両の運転者は、ハンドル、ブレーキ等を確実に操作し運転する義務あり

#### ●道路法・道路構造法

・路線の指定や費用の負担区分、道路標識・道路情報提供装置・車両監視装置・気象観測装置等についても規律

#### ●道路運送車両法

#### ●自賠責法(強制保険)

## 10. 交通事故における法的責任

### <刑事上の責任>

●危険運転致死傷罪、業務上過失致死傷罪

●懲役、禁固、罰金、科料

●運転者だけでなく、使用者である企業にも責任が及ぶことあり

### <行政上の責任>

●運転者に対する処分 : 免許停止、免許取消、反則金、減点

●企業の対する処分 : 社有車使用制限、事業免許や許可の取消

### <民事上の責任>

●不法行為責任(民法709条:一般不法行為責任、715条:使用者責任)

●運行供用者責任(自賠責法3条)

●メーカー側の製造物責任(製造物責任法)

●国の道路の欠陥、瑕疵に対する責任(国家賠償法)

## 11. 完全自動運転と損害賠償責任

### 《自賠責法》

免責3条件を立証しないと免責されない

・運転者側に過失がないこと

・**自動車の構造や機能に欠陥・障害がないこと**

・被害者又は運転者以外の第3者に、故意・過失があったこと



《自動運転システムに問題があった場合》

メーカー側の責任を立証しても、加害運転者の賠償責任は免責されない



《保険会社の動き》

自動車保険からメーカー側(PL保険)への求償増加

## 12. 自賠責・自動車保険とPL保険の関係

レベル4以上の事故では、自動車の欠陥が原因となることが多くなる

⇒ 現行の自賠責法では、**自動車保有者の賠償責任が増加**



《問題点》

・保有者が保険料を負担する自賠責・自動車保険での対応では、公平感がない?

・危険な物である自動車を支配して、運行利益を得ている以上、一次的な賠償責任を問われても納得感はあるのではないかな?

・現行の自賠責法をベースに、その後メーカー責任を問うのが順当かな?

・**事故ごとに、欠陥を精査して求償の可否を判断することは実務的ではない?**



## ロータリーの目的

第1 知り合いを広めることによって奉仕の機会とすること。

第2 職業上の高い倫理基準を保ち、役立つ仕事はすべて価値あるものと認識し、社会に奉仕する機会としてロータリアン各自の職業を高潔なものにすること。

第3 ロータリアン一人一人が、個人として、また事業および社会生活において、日々、奉仕の理念を実践すること。

第4 奉仕の理念で結ばれた職業人が、世界的ネットワークを通じて、国際理解、親善、平和を推進すること。

《基金の設立は可能か？》

- ・ビッグデータによる事故解析に基づき、保有者側とメーカー側で分担割合を算出
- ・基金を作って、事故が生じたら拠出金を提供してはどうか？



- ・メーカーごとに性能や品質が異なってくるので、公平感はあるのか？
- ・自動車保険とPL保険とで、求償ルールを作って運営するのが現実的？

### 13. 今後の補償制度のあり方

《課題》

- レベル2以下：現行制度の適用、解釈によって解決可能
- レベル3以上：現行制度の適用、解釈では解決不可能
- 日本だけでなく、世界各国でも課題検討中
- 国際基準、国際条約の策定が急務



民事上の責任を前提としない(一定の過失は考慮) **補償制度の導入**が必要？



《政府の補償事業》

- ひき逃げ、無保険車、盗難車による事故の被害者への補償(自賠法71.72条)



ハッキングにより起こされた事故も同様に対応できるか検討中(国交省)

### 14. 保険会社の動き

《A社【2015年12月】》

- ・自動運転実験を取り巻くリスクを総合的に補償する保険の発売  
(自動車保険、自賠責、PL、情報漏えい賠償、役員賠償、施設所有者管理賠償)
- ・リスクコンサルティングサービスの提供

《B社【2016年3月】》

- ・公道実験への参画、大学研究機関との共同研究開始
- ・公道実験向け専用保険の開発  
(事故時の複雑化した原因究明の迅速化のための調査費用、再発防止措置費用等)
- ・リスクアセスメントコンサルティングサービスの構築

《C社》

【2017年2月】・自動車保険に「**被害者救済費用特約**」を新設、「無過失事故の特則」の改定

【2017年4月】・自動運転車に対するアンケート調査を実施

【2017年6月】・東京大学と共同研究開始

(レベル4以上の実験に参画しデータ収集、自動運転車に最適な保険開発を目指す)

### 15. 被害者救済に対する保険

《被害者救済費用特約》

システムの欠陥、第三者による不正アクセスが原因の事故(運転者側に過失がない場合)

- 対人賠償、対物賠償 ⇒ 運転者側に過失がないため、保険金の支払いは不可
- 被害者救済費用特約 ⇒ 運転者側に過失がない場合に、保険金の支払い可能  
⇒ 被害者救済可能

## ★ 自転車事故と高額判例

《自転車走行時の注意点》

- 自転車は車道を走る

自転車は「軽車両」に該当し、歩道と車道の区分があるところでは、車道を通るのが原則である。

- 車道走行時には左側通行

右側通行は、自転車や自動車にとって大変危険、左側通行の励行が必要。

- 歩道を走る場合は車道寄りを徐行

歩道の車道寄りまたは指定された部分を走行し、歩行者の妨げとなる場合は一時停止する必要あり。

《自転車の禁止走行》

- 2人乗り禁止：違反時は2万円以下の罰金または科料

## 四つのテスト

言行はこれにてらしてから

1. 真実かどうか

2. みんなに公平か

3. 好意と友情を深めるか

4. みんなのためになるかどうか

- 夜間のライト無灯火：違反時は5万円以下の罰金または科料
- 道路の並走禁止：違反時は2万円以下の罰金または科料
- 信号無視：違反時は3か月以下の懲役または5万円以下の罰金等
- 一時停止・安全確認：違反時は3か月以下の懲役または5万円以下の罰金等
- 飲酒運転：違反時は5万円以下の懲役または100万円以下の罰金

## 【本日のニコニコ】

- ♣ 損害保険ジャパン日本興亜(株)本村課長、阿部特命課長をお迎えして:稲毛 謙二 副会長
- ♣ 損害保険ジャパン日本興亜(株)本村課長、阿部特命課長のお話を聞けて:岡 千枝 S・A・A
- ♣ 高松RC・創立80周年記念式典に参加させていただいて :名倉 良成 会長
- ♣ 高松RC・創立80周年記念式典に参加させていただいて :塩野 拓二 幹事
- ♣ 今月(8/3)誕生日をむかえます :山田 耕治 さん
- ♣ ひろ濱うどん“こんぴら店”オープンおめでとうございます :佐藤 昌延 副S・A・A
- ♣ 先日の坂出花火工場爆発で広告宣伝費無料で坂出八幡店を  
全国ニュースに出させていただいて :佐藤 昌延 副S・A・A

## 【来訪ロータリアン】(なし)

## 【メイクアップ】(なし)

## 【出席報告】 第2043回例会 {8月1日(火)現在}

| 会員総数 | 出席免除会員 | 出席計算会員 | 出席会員数 | 欠席会員数 | 出席率    |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 40名  | 3名     | 37名    | 34名   | 3名    | 91.89% |

## 第2041回例会 {7月11日(火)分}

| 会員総数 | 出席免除会員 | 出席計算会員 | 出席会員数 | 欠席会員数 | 出席率    |
|------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 40名  | 3名     | 37名    | 34名   | 3名    | 91.89% |

## 【8月8日(火)のプログラム】

暑気払い夜間例会(会長・幹事)

【オークラホテル丸亀3Fビアガーデン 午後7時～】

※8月15日(火)はお盆休みの為、例会『休会』です

## 【8月22日(火)のプログラム】

会員卓話『My Rotaryについて』(クラブ広報委員会)

## 【8月29日(火)のプログラム】

客 話 (出席委員会)

|                                  |                                                                       |            |                                                |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------|
| <b>四つのテスト</b>                    |                                                                       | 1. 真実かどうか  | 3. 好意と友情を深めるか                                  |
| 言行はこれにてらしてから                     |                                                                       | 2. みんなに公平か | 4. みんなのためになるかどうか                               |
| <b>ロータリーの目的</b>                  |                                                                       |            |                                                |
| 第1                               | 知り合いを広めることによって奉仕の機会とすること。                                             |            |                                                |
| 第2                               | 職業上の高い倫理基準を保ち、役立つ仕事はすべて価値あるものと認識し、社会に奉仕する機会としてロータリアン各自の職業を高潔なものにすること。 |            |                                                |
| 第3                               | ロータリアン一人一人が、個人として、また事業および社会生活において、日々、奉仕の理念を実践すること。                    |            |                                                |
| 第4                               | 奉仕の理念で結ばれた職業人が、世界的ネットワークを通じて、国際理解、親善、平和を推進すること。                       |            |                                                |
| <b>MARUGAME EAST ROTARY CLUB</b> |                                                                       | 例会場        | オークラホテル丸亀 TEL23-2222<br>〒763-0011丸亀市富士見町3-3-50 |

事務所 オークラホテル丸亀 430号室  
例会日 毎週火曜日 PM12:30～PM1:30

TEL 0877-21-6611 FAX 0877-21-6655  
URL <http://www.marugame-east-rc.com>  
E-Mail [merc@soleil.ocn.ne.jp](mailto:merc@soleil.ocn.ne.jp)