

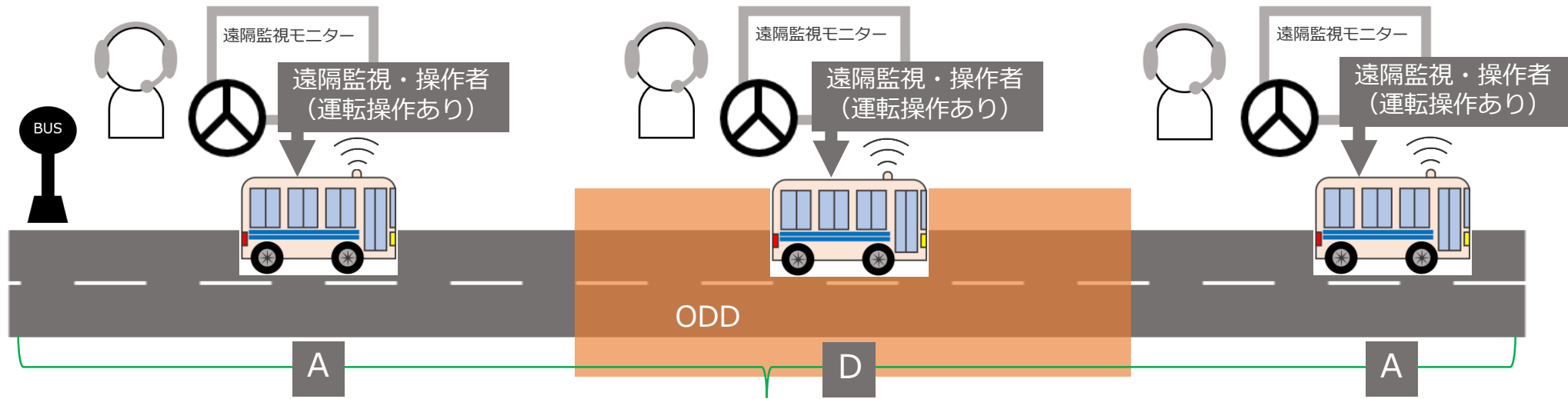
現行の枠組みと新たな認定制度について

運用方法 使用する自動運転システム	「運転者（※1）」なし （自動運行装置を使用して運転） ※1 必要な運転免許を受けた者で、 道路交通法上の「運転者」としての責任を負う者をいう。	「運転者」が運転 （自動運行装置を使用する場合を含む）			
		車内無人		車内有人	
		遠隔	遠隔かつ特別装置	特別装置	通常のハンドル・ブレーキ
自動運行装置でない自動運転システムの使用	「運転者」の存在が前提	A 遠隔型自動運転システム又は特別装置自動車を使用することについて、 道路使用許可 を受けることで可能		B ガイドライン に基づくことで可能	
レベル3相当の自動運行装置（※2）として付与されたODD内での使用		D 同上		E 同上	
レベル4相当の自動運行装置（※3）として付与されたODD内での使用	C 認定を受けることで可能 （今回制度整備を検討）	D 同上 <ul style="list-style-type: none"> 遠隔型自動運転システムは、通信の応答に要する時間が生じるおそれや遠隔操作者が把握できる車両周辺の状況が限定されるおそれがあることから、引き続き、道路使用許可を受ける必要がある。 特別装置自動車は、操作者の操作能力や特別な装置による走行の安全性等を審査する必要があることから、引き続き道路使用許可を受ける必要がある。 		E 同上 レベル4相当の自動運行装置ではあるがレベル3相当の自動運行装置の機能（引継要求）に切り替えられることが必要。	

※2（レベル3相当の自動運行装置）：ODD外となった場合や整備不良車両となった場合に直ちに運転者が運転を引き継ぐ必要のある性能を有する自動運行装置。

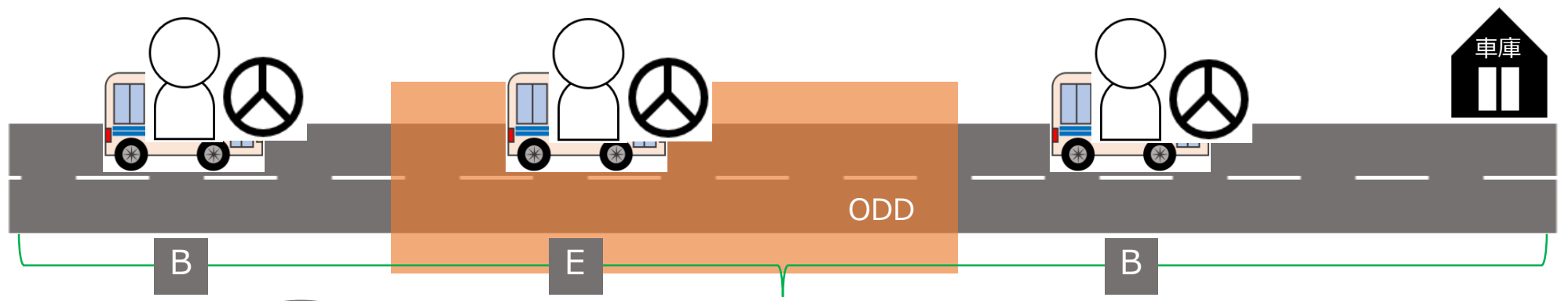
※3（レベル4相当の自動運行装置）：ODD外となった場合や整備不良車両となった場合も直ちに運転者が運転を引き継ぐ必要がない性能を有する自動運行装置であり、その場合には安全かつ適切に停車するものを想定。

今般検討している認定制度の対象外となるケースについて



運転免許
が必要

1 経路内にレベル4 相当の自動運行装置として付与されたODD内となる区間が存在するものの、運用としては全区間にわたり遠隔監視・操作者 (= 運転者) により運転。
 ➤ 道路使用許可のみで可能



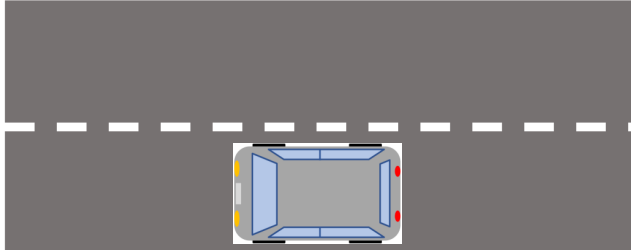
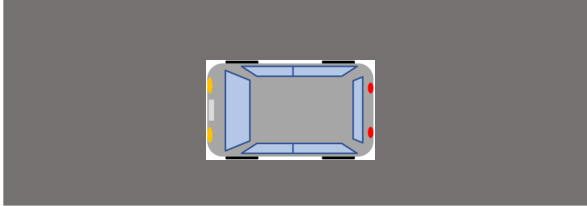
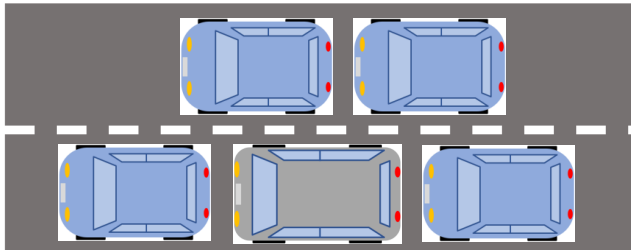
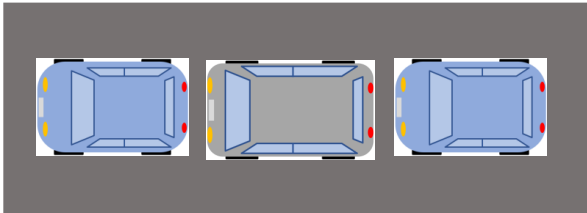
運転免許
が必要

2 経路内にレベル4 相当の自動運行装置として付与されたODD内となる区間が存在するものの、運用としては全区間にわたり車内の運転者により運転。
 ➤ 特段の手続なく可能

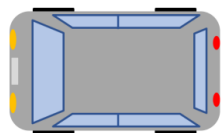
第3回調査検討委員会の資料2の補足

交通環境の違いと自動運行装置の挙動

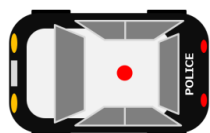
- ✓ 下記4つの交通環境パターン例において、自動運行装置のみでは対応できない事態が発生した時（例：緊急自動車の認知時）の自動運行装置の挙動として、道路交通の安全と円滑が担保される（道路交通法第40条（緊急自動車の優先）の義務を履行できる）ものとそうでないものの事例を整理。
- ✓ 認定に際しては、**計画された運行経路の交通環境に見合った自動運行装置の性能と遠隔監視（操作）者の役割であるか個別に判断。**

幅員 交通量		広い		狭い	
		A		B	
少ない		 <p>複数の通行帯があり、車両が停車しても渋滞が生じない程度に交通量が少ない交通環境</p>		 <p>左側端に沿って停車しなければ離合不可能なほど幅員が狭く、車両が停車しても渋滞が生じない程度に交通量が少ない交通環境</p>	
		 <p>複数の通行帯があり、車両が停車すると渋滞が発生する程度に交通量が多い交通環境</p>		 <p>左側端に沿って停車しなければ離合不可能なほど幅員が狭く、車両が停車すると渋滞が発生する程度に交通量が多い交通環境</p>	
多い					

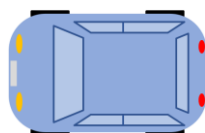
凡例



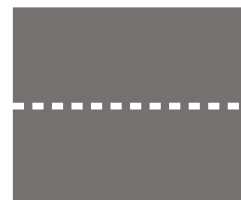
自動運転車



緊急車両



一般車



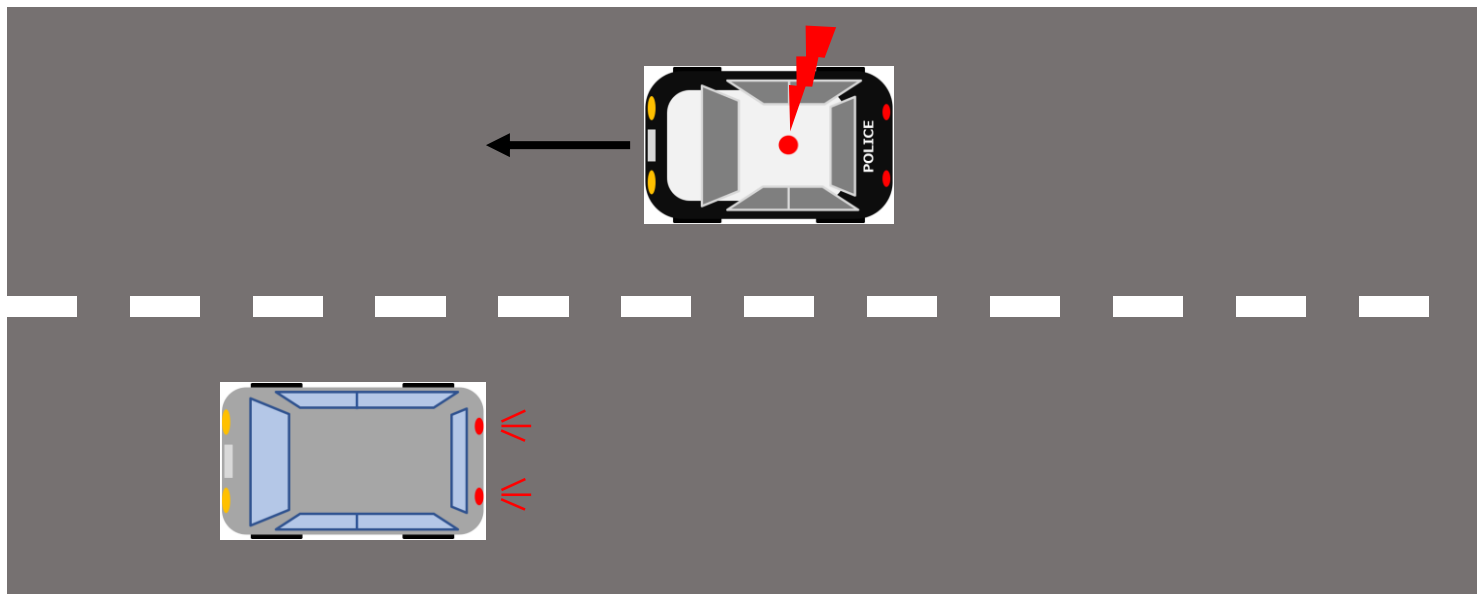
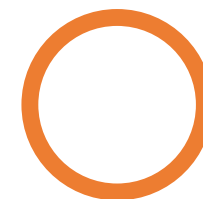
片側二車線道路
(対向車線省略)



一方通行路

交通環境A (広い×交通量が少ない)

✓ 緊急車両の存在を認知したその場で停止 → サイレン音を認知しなくなれば自動発進 …

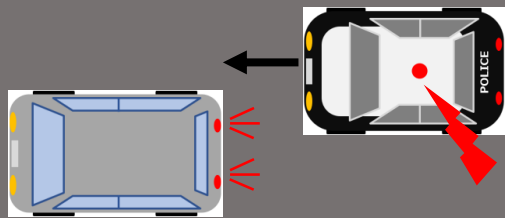


交通環境B (狭い×交通量が少ない)

✓ 緊急車両の存在を認知したその場で停止 → サイレン音を認知しなくなれば自動発進 ……



緊急車両に進路を譲れない。

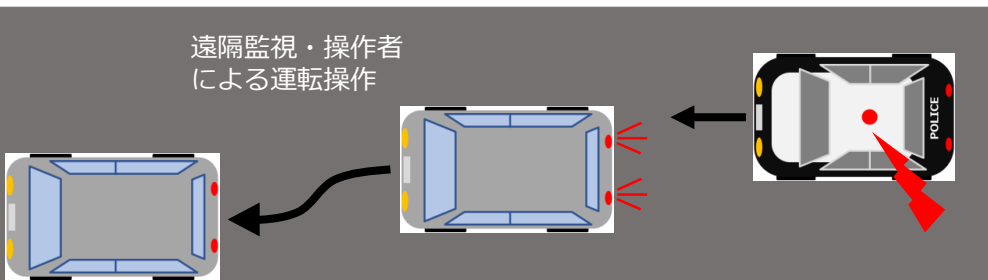


✓ 緊急車両の存在を認知したその場で停止 → 直ちに遠隔監視・操作者に引き継ぎ遠隔監視・操作者が操作 ……
↳ 遠隔監視者が幅員の広い場所へ移動して停止するよう指示

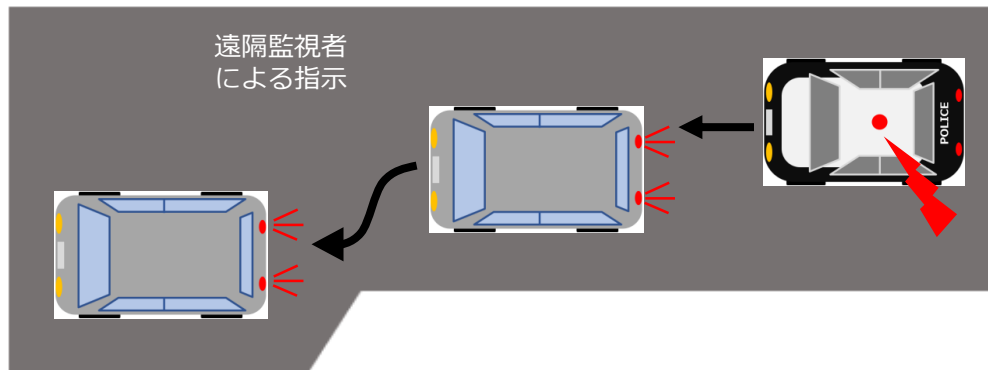


ただし、直ちに引き継ぐことができる体制が整備されているか審査。

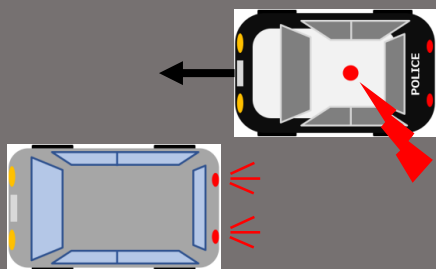
遠隔監視・操作者による運転操作



遠隔監視者による指示

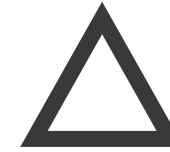
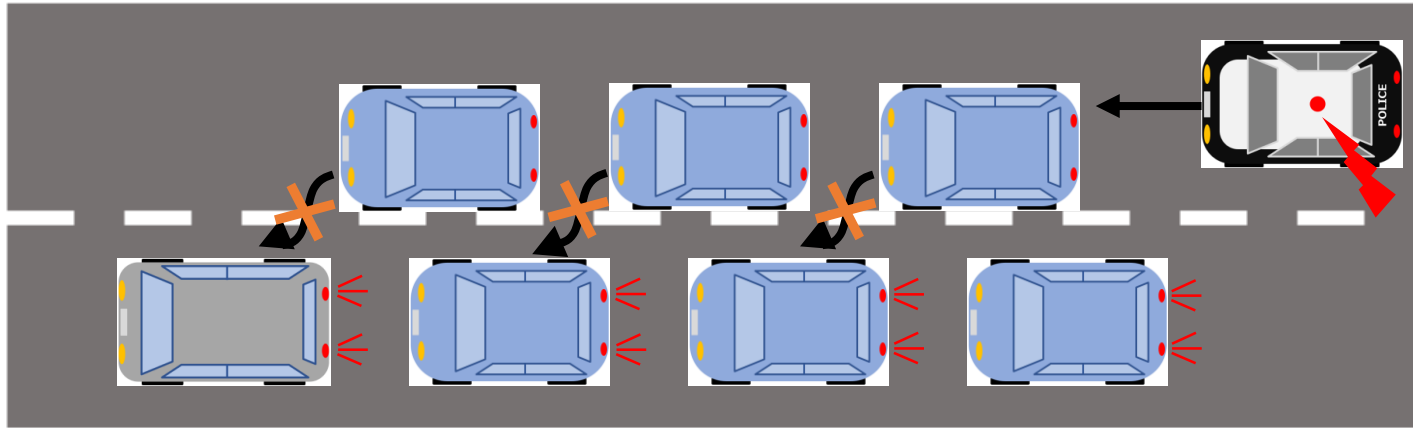


✓ 緊急車両の存在を認知し、左側端に沿って自動的に停止 ……



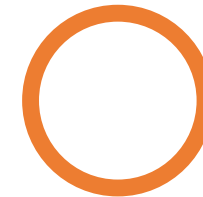
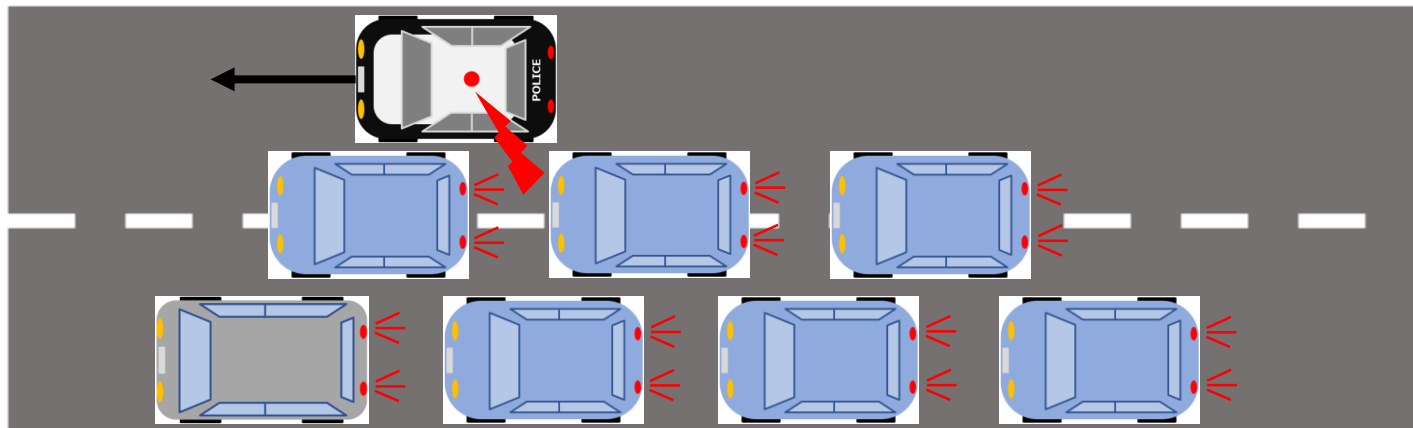
交通環境C (広い×交通量が多い)

✓ 緊急車両の存在を認知したその場で停止 → 遠隔監視・操作者に引き継ぎ



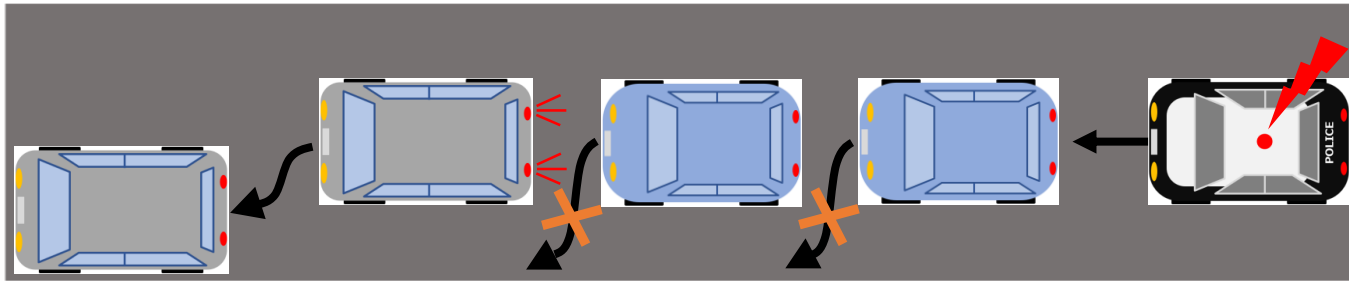
幅員が十分になく、第一通行帯に渋滞が発生すると第二通行帯を進行している車両が待避できなくなる場合は不可。

✓ 緊急車両の存在を認知し左側端に沿って停止



交通環境D（狭い×交通量が多い）

- ✓ 緊急車両の存在を認知したその場で停止 → 遠隔監視・操作者に引き継ぎ

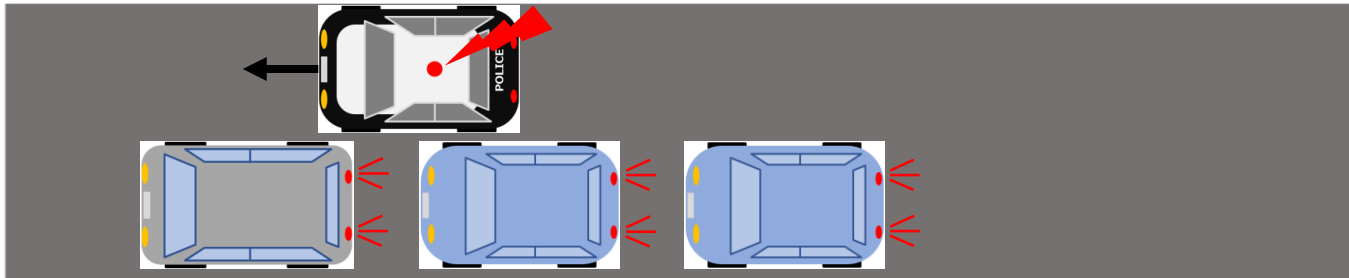


...

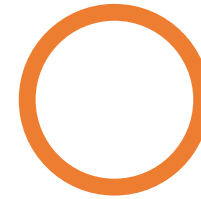


引継ぎまでにかかる時間や交通量によっては一時的に渋滞が発生し、直ちに緊急車両を優先することができない可能性がある。

- ✓ 緊急車両の存在を認知し左側端に沿って停止



...



- 以上はあくまで一例であり、自動運行装置の性能が、計画に記載された走行経路の個別具体的な交通環境上で安全を担保できるものかどうかを都道府県公安委員会が審査。
- 一律の対処方策を求めるものではなく、審査においては、結果として実質的に道路交通の安全と円滑が担保される計画であるかどうかを判断。

○道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（緊急自動車の優先）

第四十条 交差点又はその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、路面電車は交差点を避けて、車両（緊急自動車を除く。以下この条において同じ。）は交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となつている道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあつては、道路の右側。次項において同じ。）に寄つて一時停止しなければならない。

2 前項以外の場所において、緊急自動車が接近してきたときは、車両は、道路の左側に寄つて、これに進路を譲らなければならない。