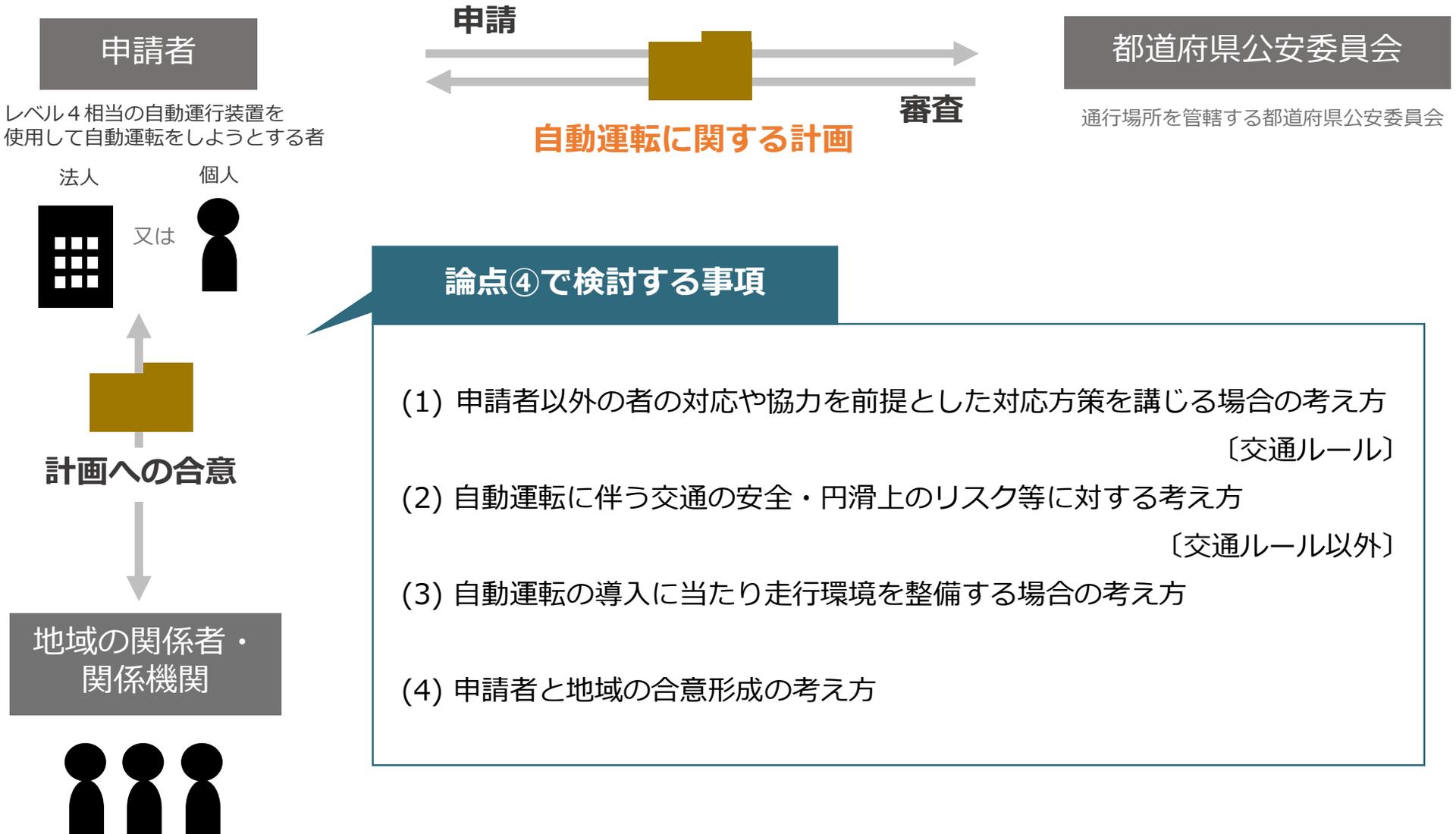


新たな安全リスク（既存の自動車と挙動が異なり得ること、交通事故の場合の措置について「運転者」が存在する場合と異なり得ること等）を踏まえ、地域の関係者・関係機関の理解と協力を得るための必要かつ十分な手段として、どのようなものが認められるかについて検討。



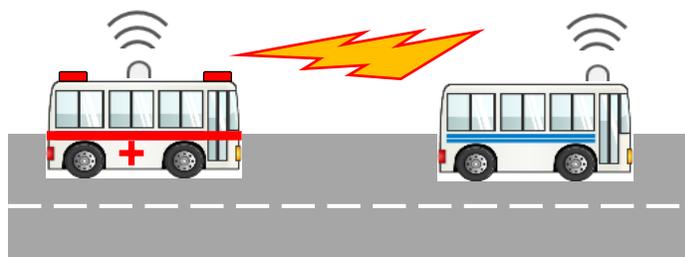
前提

現場での個別具体的な対応が必要な交通ルールの遵守に当たっては、ODD内における自動運行装置による対応のほか、自動運行装置**以外**の主体による対応も併せて必要となる場合がある（ex.緊急自動車接近時における進路の指示、事故発生時の救護対応）。

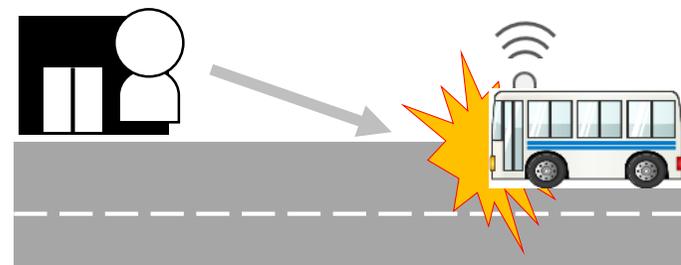
交通ルールの遵守のための対応方策を担う自動運行装置以外の主体について

交通ルールの遵守のための対応方策を自動運行装置**以外**の主体が担う場合においては、交通ルールが遵守されるのであれば、その主体を申請者の従業員に限定する必要はない。

具体例



車車間通信により、緊急自動車が自動運転車に接近を通知



交通事故時の救護対応を、委託を受けた警備会社が実施

- 交通ルールの遵守を確保するためには、各主体が担う対応方策を申請者が計画に記載するに当たり、**主体ごとの役割を明確に区別**するとともに、**各主体が確実に役割を遂行できる体制が整備されていることを公安委員会が審査することが必要**

(2) 自動運転に伴う交通の安全・円滑上のリスク等に対する考え方 [交通ルール以外]

前提

自動運行装置のみで
対応する交通ルール

道路運送車両法に基づき、
国土交通大臣が自動運行装置の
保安基準適合性を審査して履行を確保

自動運行装置のみによる対
応ができない交通ルール

都道府県公安委員会が
審査して履行を確保

交通の安全・円滑上のリスク等について

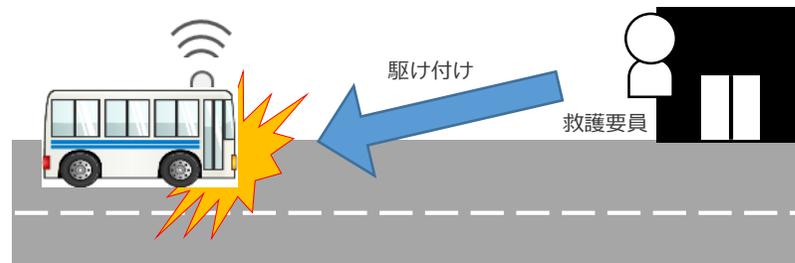
過渡期においては、運転者の存在を前提としない自動運転車の挙動等の特性が地域に受け入れられていないことに起因して、特有の交通の安全・円滑上のリスクが生じるおそれがある。

また、限定地域における遠隔監視のみの自動運転移動サービスにおいては、交通ルール遵守の対応方策が、運転者が車内に存在する場合と大きく異なることが想定される。

具体例



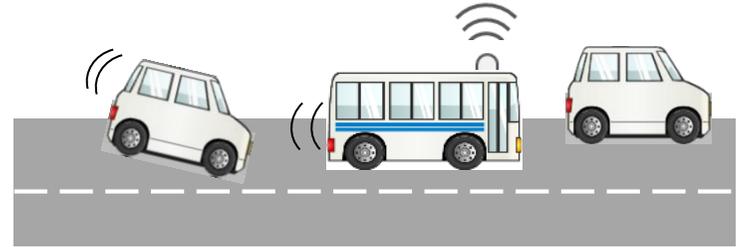
進行方向の前方で自動車等が駐停車している場合に、
自動運転車がその手前で停止する



交通事故発生時の救護対応の在り方が、
車内に運転者がいる場合と大きく異なる

具体例①

- ✓ 自動運転車の進行方向の前方で自動車等が駐停車している場合に、**自動運転車**がその手前で停止
- ✓ 自動運転車がスムーズに追抜きを行っていた**後続車**が急制動で停止

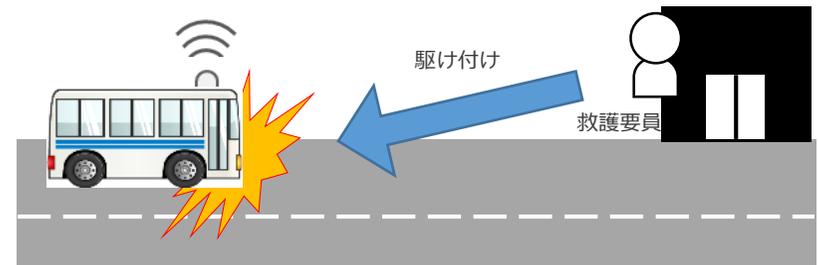


自動運転車の走行経路となる道路を利用する地域住民等に自動運転車の挙動の特性が理解されていないことに起因するリスクについては、

- 住民説明会を申請者が開催するなどにより、**地域住民等が自動運転車の挙動の特性を理解することで、当該リスクを解消又は低減**できる。
- 一方で、住民説明会の開催等の措置を申請者に対し求めたとしても、そもそも地域に自動運転が受容されていない場合には、交通の安全・円滑上のリスクの解消又は低減という所期の目的の達成が見込めない。
- 当該リスクの確実な解消又は低減を図る観点からは、地域住民等が自動運転車の挙動の特性を理解するために必要な措置と併せて、自動運転が地域住民の生活に必要であることについて、あらかじめ申請者が地域と合意形成することが必要

具体例②

- ✓ 自動運転車に交通事故があった場合に、負傷者の救護を行うための要員が車外から駆け付け
- ✓ 救護要員が到着するまでの間は、負傷者の救護対応を行える者が交通事故の現場に不在



限定地域における遠隔監視のみの自動運転移動サービスにおいて、交通ルールの遵守に当たり、運転免許を受けた運転者が車内に存在している場合と大きく異なる対応方策が取られることが想定される場所、

- 自動運転時にこのような対応方策が取られることについて、適切な形で地域住民等の理解が得られないまま自動運転が導入されることは適当ではない。



- 交通ルール遵守の対応方策の内容等について説明し、自動運転が地域住民の生活に必要であることについてあらかじめ申請者が地域の理解を得ることが適当

(3) 自動運転の導入に当たり走行環境を整備する場合の考え方

前提

第2回調査検討委員会では、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの導入に当たり、自動運転車が他車両に優先して走行できるような制度整備をすべき等の要望が事業者から多く寄せられた。

自動運転車の挙動の特性を踏まえた周囲の協力について

本資料4頁参照。

なお、「運転者」が存在しない自動運転中であることを車外に表示することについては、計画審査に係る基準とする。
〔第3回調査検討委員会資料2の6頁〕

公安委員会が実施する交通規制について

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、都道府県公安委員会は道路における交通の規制を実施することができる（道路交通法第4条第1項）。

都道府県公安委員会が、個別のケースに応じて交通規制の要否等を判断するに当たっては、その影響を受けることとなる関係機関・団体、企業、地域の自治会、住民等の理解と協力が得られるように努める必要がある。

自動運転車の走行環境を整備する交通規制の例



「路線バス等優先通行帯」
であることを表示する
道路標識



「専用通行帯」
であることを指定する
道路標識

- 自動運転の導入に当たり交通規制が必要となる場合には、サービスの提供主体である申請者としても、当該交通規制の影響を受けることとなる地域の関係機関等に対し、交通規制の必要性等について説明した上で理解と協力を得ることが望ましい。

(4) 申請者と地域の合意形成の考え方

自動運転特有の交通の安全・円滑上のリスク等に対処するため、サービスの提供主体である申請者に対し以下の2点の対応を求めることが必要

① 住民説明会等の方策を通じ、**自動運転車の挙動の特性や交通ルール遵守の対応方策について申請者が地域の理解を得ること**

② **自動運転が地域住民の生活に必要なことについて、申請者と地域が合意形成すること**

上記②に関しては、地域住民の生活に必要な公共交通を確保するための協議等を行うことを目的とした協議会等が存在



- 申請者は、これらの協議会等の趣旨、目的及び構成員を参考にしつつ、自動運転が地域の生活に必要なことについて合意形成することが適当

協議会

(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条)

趣旨・目的

- ・地域公共交通計画（以下「計画」という）を作成しようとする地方公共団体が、計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うことを目的として組織する。
- ・計画には、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針等**が定められる。

構成員

- ・計画を作成しようとする**地方公共団体**
- ・関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- ・関係する**公安委員会**及び**地域公共交通の利用者**、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

地域公共交通会議

(道路運送法施行規則第9条の2)

趣旨・目的

- ・**地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うこと**を目的として、一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する。

構成員

- ・地域公共交通会議を主宰する**地方公共団体の長**
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ・**住民又は旅客** ・地方運輸局長
- ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ・必要に応じ、道路管理者、**都道府県警察**、学識経験を有する者等

運営協議会

(道路運送法施行規則第51条の7)

趣旨・目的

- ・**地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な自家用有償旅客運送に関する協議を行うこと**を目的として、一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する。

構成員

- ・運営協議会を主宰する**地方公共団体の長**
- ・一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ・**住民又は旅客** ・地方運輸局長
- ・一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ・現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等
- ・必要に応じ、学識経験を有する者等