資料２

調査・検討の背景

平成３０年５月
警察庁交通局

① 自家用自動車（条件付自動運転（SAEレベル３））について

＜背　景＞

官民ITS構想・ロードマップ2017における目標

- 2020年目途に高速道路でのSAEレベル3の市場化
- 2025年目途に高速道路でのSAEレベル4の市場化

自動運転に係る制度整備大綱における検討事項

- 自動運転システムが道路交通法令を遵守することを担保する措置
- 自動運転車を使用する運転者の義務の在り方
- 自動運転中の違反等に係るペナルティの在り方
- 自動運転車の走行中のデータ保存とその利用の在り方

実験実施・技術開発の状況

＜公道実証実験実施に係る条件等＞

- 平成28年５月、警察庁において「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」※を策定
- 上記ガイドラインに沿って行う実験については、特段の許可を受けることなく実施可能

（※　公道実証実験に当たり、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示すもの）

＜実験実施状況＞

- 複数の国内自動車メーカーが2020年頃の市場化を見込んで公道における実証実験を実施

＜技術開発状況＞（昨年度調査研究のヒアリング結果等より）

- 2020年頃にSAEレベル3の自動運転システムを実用化することを目指して開発中の事業者が存在

↓

2020年頃に実現が見込まれる事項に対し、いかに措置するか

② 限定地域での無人自動運転移動サービス（SAEレベル４）について

＜背　景＞

官民ITS構想・ロードマップ2017における目標

- 2020年までに限定地域での無人自動運転（SAEレベル4）による移動サービスを実現
- 2025年以降同サービスの全国展開

自動運転に係る制度整備大綱における検討事項

- ①の検討事項
- 当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする

実験実施・技術開発の状況

＜公道実証実験実施に係る条件等＞

- 平成29年６月、警察庁において「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」※を策定
- 遠隔型自動運転システムの公道実証実験は道路使用許可を受ける必要

（※　実験主体の技術レベルに応じた実験を一定の安全性を確保しつつ円滑に実施することを可能とするための基準）

＜実験実施状況＞

- 平成29年６月～30年４月の間に4事業者が計7か所において実施

＜技術開発状況＞　（昨年度調査研究のヒアリング結果等より）

- あらかじめ設定した容易に走行できるルート上を一定条件下において走行するものを想定し、2020年までに限定地域におけるサービスの実用化を目指して開発中の事業者が存在
- 2018年度に1対Nの遠隔型自動運転システムの公道実証実験の実施を計画する事業者が存在

↓

2020年頃に実現が見込まれる事項に対し、いかに措置するか

③ トラックの隊列走行について

＜背　景＞

官民ITS構想・ロードマップ2017における目標

- 2020年度に高速道路（新東名）での後続無人隊列走行を実現
- 2022年度以降に高速道路（東京大阪間）の長距離輸送等において後続無人隊列走行の事業化

自動運転に係る制度整備大綱における検討事項

- いわゆる「電子牽引」により隊列走行を行う場合

→ 車列の全長や走行速度、運転免許、走行車線、後続無人の場合に電子連結が途切れた場合の取扱いの在り方

実験実施・技術開発の状況

＜公道実証実験実施に係る条件等＞

- 後続有人隊列走行は特段の許可不要（後続無人技術は開発中のため、道路外での後続無人による走行実験も未了）。

＜実験実施状況＞

- 後続有人隊列走行については、平成30年１月・２月に、CACC（Cooperative Adaptive Cruise Control）技術を活用した公道実証実験を2か所（１月23日～25日に新東名高速道路、１月30日～２月１日に北関東自動車道）において実施

＜技術開発状況＞（昨年度調査研究のヒアリング結果等より）

- 後続無人隊列走行については、1事業者が開発中
- 後続有人隊列走行は4事業者が開発中（実用化時期は利用者側ニーズ等により変動するため未定）

2020年頃に実現が見込まれる事項に対し、いかに措置するか