

# 自動運転に係る有識者会議 検討結果骨子

第1章 調査研究の概要

第2章 検討結果

第3章 今後の課題

# 第1章 調査研究の概要

## 自動運転に係る制度整備大綱

(平成30年4月17日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部等決定)

2020年の自動運転車の実用化等を見据えて、安全性の確保を前提とした世界最先端の技術の実用化を目指した交通ルールの検討を行う。国際的な議論及び自動運転に関する技術開発等の進展を踏まえ、速やかに国内法制度整備を行う。

2020年の自動運転車の実用化を見据えた道路交通法の在り方の検討が求められている

「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」の開催(平成30年5月)

技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会  
(学識者等12名、警察庁担当者8名、オブザーバー8名)

### 道路交通法の在り方に関する検討WG

6回開催 (学識者等6名ほか)  
平成30年12月に委員会で取りまとめ・公表

### 新技術・新サービスに関する検討WG

5回開催(予定) (学識者等6名ほか)  
平成30年度中に委員会で取りまとめ・公表(予定)

制度整備大綱  
に示された  
検討項目

- 条件付き自動運転(レベル3)
  - ・ 自動運転を使用する運転者の義務の在り方
  - ・ 自動運転車の走行中のデータ保存
  - ・ 自動運転中の道路交通法違反の考え方
  - ・ 自動運転中の車両であることの外観表示の要否

- トラックの隊列走行
- 無人自動運転移動サービス(レベル4)

- システム開発者、研究者等からのヒアリング
- 諸外国における新たな制度構築に関するヒアリング (海外視察: イギリス・フランス・シンガポール)
- 諸外国における制度や国際的な議論に関する資料の収集・分析

この検討結果骨子には、道路交通法の在り方に関する検討WGの検討部分を記載。 1/5

## 第2章 検討結果

### 第1節 検討の対象

SAE※1レベル3の自動運転(運転者席に運転者がいる状態を前提とする。)

- ・システムが全ての運転制御を実施(限定された運行設計領域(以下「ODD※2」という。)内)
- ・作動継続が困難な場合、運転者はシステムの介入要求に対して適切に応答

※1 SAE: Society of Automotive Engineers    ※2 ODD: Operational Design Domain

### 第2節 検討の方向性

自動運転車を使用する際に守るべきルールを道路交通法令上明確にし、併せて、このために必要となる自動運転システムを特定する。

【基本方針】

- 自動運転車と非自動運転車が混在する過渡期を想定する。
- 国際的な議論や技術開発の進展にも留意して検討する。
- 車両と人間の操作等の組合せにより、従来と同等以上の安全を確保する。

### 第3節 対象とする自動運転システムの特定

自動運転システム(以下「システム」という。)は、次の要件を満たす必要がある。

- ① 運転者の意思により、限定されたODD内においてのみ、作動するものであること
- ② システム作動中は、運転者の意思ある操作により、いつでも停止させることが可能なものであること
- ③ システム作動中は、システムが道路交通法令に従って運転に必要な行為の全てについて自動的に実施するものであること
- ④ システム作動中は、システムにより安全な運転を期待することができない場合を自動的に検知し、運転者に対し自らの(手動による)運転に切り替えるよう警告するものであること

### 第4節 自動運転と運転の関係

自動運転は道路交通法上の運転であり、システムを使用する者は同法上の運転者である。

## 第2章 検討結果

### 第5節 走行データの保存の在り方

- 自動運転車に係る不具合の早期発見や事故・違反の原因究明の観点から、走行データの保存が必要。
- システムの不具合の早期発見による事故の未然防止を可能とするため、道路交通法に反する走行が自動運転中になされたものであるか否かを現場において警察官が可能な限り迅速・簡便に確認できるようにする必要があるが、その方法については、技術的実現可能性にも留意しつつ検討する。

### 第6節 自動運転中の車両であることの表示の要否

交通全体の安全・安心の確保の観点から、自動運転中にのみ表示される外観表示を求めることが望ましいが、そのような表示は車両の機能として組み込まれるものとなるため、自動運転車の国際基準に係る議論の動向や周囲の交通主体に与える影響等を踏まえ検討する必要がある。

### 第7節 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

- 自動運転中の運転者の義務の変容を道路交通法上認めるためには、自動運転車の安全技術ガイドライン(平成30年9月国土交通省自動車局策定。以下「ガイドライン」という。)に規定されている要件(システムの安全性)が法的に位置付けられ、当該要件をシステムが満たすことが法制度上確保されることが必要である。
- 万が一の故障・不具合等により、システム作動中に道路交通法令に反する走行を行った場合は、当該システムの使用を継続すれば、交通に危険が及ぶおそれがあるため、少なくとも当該システムの使用継続を禁止する必要がある。

# 第2章 検討結果

## 第8節 自動運転システムを使用する運転者の義務の在り方

【前提となる自動運転システムの要件】 ※当該要件を満たすことが法制度上確保されたもの

- ① ODD内では、交通ルールに関する法令を遵守した運転制御を行う。
- ② ODD外となることや自動運転車の故障により自動運転の継続が困難とシステムが判断した場合に、運転操作の引継ぎを求めるため、運転者が確実に認知可能な「警告」を発する。

### 【道路交通法上の運転者の義務(現行)】

#### A 運転操作に係る義務

- 安全運転義務
- 制限速度遵守義務
- 信号等遵守義務
- 車間距離保持義務 等

#### B 運転操作以外に係る義務

##### B-1) Aの安定した履行を確保するための義務

- 無線通話装置 (例:携帯電話)の保持による通話の禁止
- 画像表示用装置 (例:カーナビ)の注視の禁止

- 飲酒運転の禁止 等

##### B-2) その他の義務

- 事故時の救護義務
- 故障時の停止表示
- 運転免許証提示義務
- 器材表示義務 等

### 【自動運転中の運転者の義務】

要件①を満たすシステムは、ODD内で自動運転中は、義務Aを自動的に履行

システムを適切に使用することにより、義務Aの履行が可能に(運転者は引き続き義務Aを負う)

システムを適切に使用することにより、従来義務Aの履行に必要とされた運転者自身による常時監視や運転操作は不要となるため、保持通話及び画像注視の禁止を解除

運転者自身が運転操作を引き継ぐ可能性は常にあるため、引き続き禁止

システムが担う動的運転タスク以外の義務であるため、引き続き義務付け

※ システムの使用はODD内に限る必要。

※ ODD内で自動運転中は、少なくとも、「警告」を認知することができる注意を払い、警告時にシステムの使用を中止して自らの運転操作に切り替えられる態勢を保持することが必要。

## 第2章 検討結果

### 第9節 自動運転中の道路交通法違反の考え方

万が一の故障・不具合等により、自動運転中に道路交通法令に反する走行を行った場合の過失については、事案ごとに個別具体的に判断される。

### 第10節 その他

- 高速道路の本線車道と加減速車線との間の最高速度の差を解消することが望ましい。
- システムの性能・限界及びシステム使用中の運転者の義務について、国民に誤解や過度な期待等を抱かせないように留意しつつ、情報発信を行うべき。

## 第3章 今後の課題

将来、更に高度な自動運転技術に係る制度について検討する際には、自動運転車の実社会における走行状況(事故・違反の発生状況を含む。)等を踏まえ、従来と同等以上の安全を確保することを基本方針とした検討が必要である。