

## 「自動運転の実現に向けた調査研究」 ヒアリング要領・項目

### 1 ヒアリング要領

令和3年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会では、令和2年度調査検討委員会での検討の結果得られた交通ルールの在り方等に関する方向性を踏まえ、従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転の実用化に当たり、全体を通じて道路交通の安全と円滑を確保するための審査の枠組みについて、より具体的な制度の在り方を更に議論することとする。

当該検討に際しては、検討に係る基礎資料とすることを目的として、以下の要領によりヒアリングを行うこととする。

#### (1) ヒアリング対象

次に掲げる業種のうち、従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転の実現に向けた取組を行っている事業者等を幅広くヒアリングの対象として選定する。

- ① 自動車メーカー（国内・国外）
- ② 自動車部品メーカー（国内・国外）
- ③ 大学・研究機関
- ④ 運送事業者
- ⑤ 自動運転の実証実験参加主体

#### (2) ヒアリング事項

主として以下の事項に関するヒアリングを行うこととする。

- ① 従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転システムの技術開発の方向性
- ② 従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転システムを活用したサービスの提供に当たり想定される各種課題

#### (3) ヒアリングの手法

ヒアリングは原則として書面によって行うが、ヒアリング回答主体からの希望に応じて調査検討委員会での意見発表を可能とする（※1）。

なお、調査検討委員会での意見発表は、第2回調査検討委員会（6月下旬～7月上旬を想定。）の場において行うこととする（※2）。

※1：意見発表の内容は、現在の又は近い将来実現を目指している自動運転に係る取組、制度改正に向けた意見・要望等を想定。

※2：意見発表を希望する主体が多数である場合には、意見発表する主体を限定する場合があります。

## 2 ヒアリングの前提

従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転のうち、近時に実用化される可能性があるものに関しては、現場における個別具体的な対応が求められるような道路交通法上の一部の義務を自動運転システムのみで履行することが困難であることも想定されている。

このことも踏まえ、本ヒアリングにおいては、以下の要件を全て満たす自動運転システムを「運転者の存在を前提としない自動運転システム（以下「ADS」という。））」と呼称することとする。

- ・ 走行環境条件（以下「ODD<sup>2</sup>」という。）内では、ADSのみで道路交通法上の運転操作に関する義務のうち原則として全てに違反しない状態で自動運転を行うことができる。

ただし、現場での個別具体的な対応が求められるなど、ADSのみでは遵守することが比較的困難であると考えられる一部の義務については、同義務に違反しないためにADS以外の装置・設備や自然人による補助を受けることが必要であっても良いものとする（ADSのみの性能により遵守することは必ずしも要さない。）。

- ・ ODD外に出るおそれ又はODD内での自動運転中にADSが正常に作動しないおそれが生じた場合においても、運転者に対し運転操作の引継ぎを要請しない（運転者の存在を前提としない。）。
- ・ ODD外ではADSは作動しない。
- ・ 道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）に搭載されることが前提とされている。

## 3 主なヒアリング項目

### (1) 共通事項

#### ① ヒアリング回答者の属性について

ヒアリング主体がどのような形で運転者の存在を前提としない自動運転の実現に携わる予定であるか。

- ・ ADSを研究開発している者
- ・ ADSの機能の少なくとも一部を担うことを目的とした装置やプログラムを研究開発している者（ex. センサー類）
- ・ 運転者の存在を前提としない移動サービスを自ら営むことを予定して

<sup>1</sup> 法第4条第1項後段（現場警察官による交通規制）、法第6条（警察官等の交通規制）、法第7条（警察官等の手信号に従う義務）、法第40条（緊急自動車の優先）、法第41条の2（消防用車両の優先等）が主として想定される。

<sup>2</sup> Operational Design Domain. ある自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件（走行ルート、天候等）のことをいう。

いる者

- ・ 運転者の存在を前提としない物流サービスを自ら営むことを予定している者

- ・ 運転者の存在を前提としない自家用車の販売を予定している者 等

## (2) A D S の研究開発主体に対する質問 (※3)

※3：3(1)で、ADS又はADSの機能の少なくとも一部を担うことを目的とした装置やプログラムを研究開発していると回答した者に対して主に質問することを想定。

### ① 市場への供給可能時期について

### ② サービス形態について

- ・ 自動運転移動サービス（定路線運行）
- ・ 自動運転移動サービス（定路線運行以外）
- ・ 物流サービス
- ・ 自家用車 等

### ③ 走行を予定する道路環境について

- ・ 閉鎖空間
- ・ 限定空間（廃線跡、BRT専用区間等）
- ・ 高速自動車国道又は自動車専用道路
- ・ 一般道路のうち幹線道路
- ・ 一般道路のうち生活道路 等

### ④ ODD外となる状況について

### ⑤ 遵守困難な交通ルールへの対応について

自動運転システムのみで遵守することが困難であると考えられる次に掲げる交通ルールに対し、開発予定の自動運転システムはどの程度の対応を行うことが可能であるか。

- ・ 法第4条第1項後段（現場警察官による交通規制）
- ・ 法第6条（警察官等の交通規制）
- ・ 法第7条（警察官等の手信号に従う義務）
- ・ 法第40条（緊急自動車の優先）
- ・ 法第41条の2（消防用車両の優先等）
- ・ 法第71条第1号（泥土、汚水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼすことがないようにすること） 等

### ⑥ 信号灯色情報等の提供の要否について

(3) SAEレベル4の自動運転システムを活用したサービスを提供する主体  
に対する質問（※4）

※4：3(1)で、運転者の存在を前提としない移動サービス・物流サービス・自家用車の提供や販売を予定していると回答した者に対して主に質問することを想定。

- ① サービス提供開始時期（自家用車の場合は販売開始時期）について
- ② 自動運転車の走行に携わる者の有無及び存在場所について
  - ・ 車内にのみ存在する
  - ・ 車外（遠隔地）にのみ存在する
  - ・ 車内及び車外（遠隔地）の両方に存在する 等
- ③ 自動運転車の走行に携わる者に求める役割について
  - ・ 目的地や走行経路等、走行ルートを選定を行う
  - ・ （緊急時や、自動運転を継続しないものと判断した場合に）自動運転車を停止させる
  - ・ 交通事故時に警察官への報告を行う
  - ・ 交通事故時に負傷者への救護対応を行う
  - ・ 乗客のシートベルト装着等、乗車している者に遵守させなければならない道路交通法上の義務を果たす
  - ・ 乗客の安全確保や利便性向上のための対応を行う 等
- ④ 自動運転車の走行に携わる者への教育について
- ⑤ 遵守困難な交通ルールへの対応について  
自動運転システムのみで遵守することが困難であると考えられる次に掲げる交通ルールについて、運行主体がどのような方策を講じ履行することを想定しているか。
  - ・ 法第4条第1項後段（現場警察官による交通規制）
  - ・ 法第6条（警察官等の交通規制）
  - ・ 法第7条（警察官等の手信号に従う義務）
  - ・ 法第40条（緊急自動車の優先）
  - ・ 法第41条の2（消防用車両の優先等）
  - ・ 法第71条第1号（泥土、汚水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼすことがないようにすること）
  - ・ 法第72条（交通事故の場合の措置） 等
- ⑥ 地域の理解と協力を得るための方法について  
サービス提供に当たり、どのような方法を通じ地域の理解と協力を得ることを想定しているか。

以 上