

目次

ユースケースの整理

- 2025年の実現が目標とされている、自家用車・物流サービスに係るレベル4の自動運転について、そのユースケースの洗い出し（第1回調査検討委員会）
- **第1回調査検討委員会で洗い出したユースケースを特徴ごとに整理（今回）**  **1**

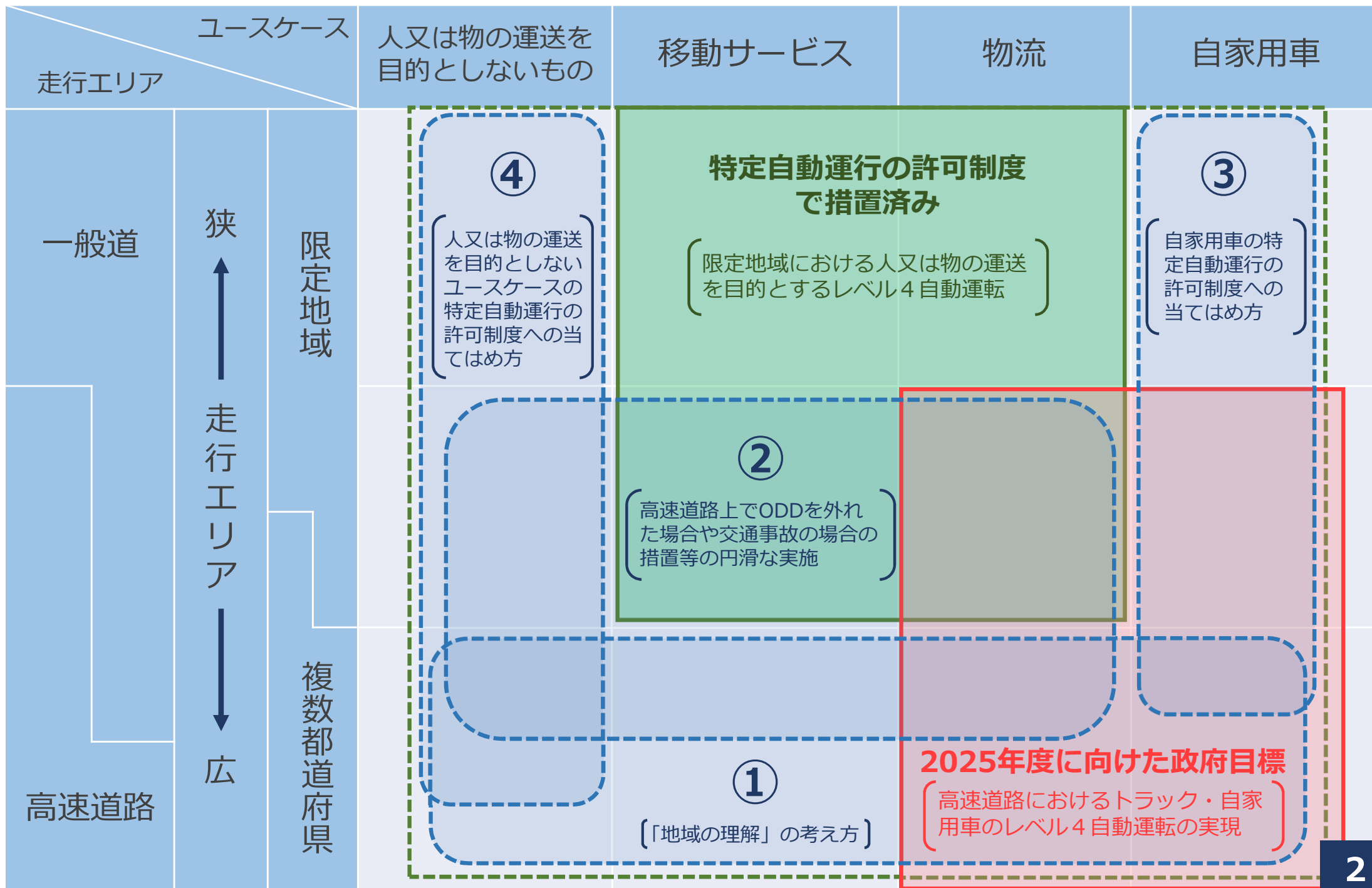
課題の洗い出し

- 自家用車・物流サービスに係るレベル4の自動運転の実現に向けた課題の方向性を確認（第1回調査検討委員会）
- **整理したユースケースごとの課題や論点の洗い出し（今回）**  **2**

課題の分類・整理

- **課題を分類・整理し、それぞれの論点の位置付けを確認（今回）**  **3**

1 想定されるユースケースの整理



課題①

「地域の理解」の考え方

《特定自動運行の許可制度における「地域の理解」》

- 特定自動運行の許可基準の1つとして、「特定自動運行が人又は物の運送を目的とするものであって、当該運送が地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること」と規定

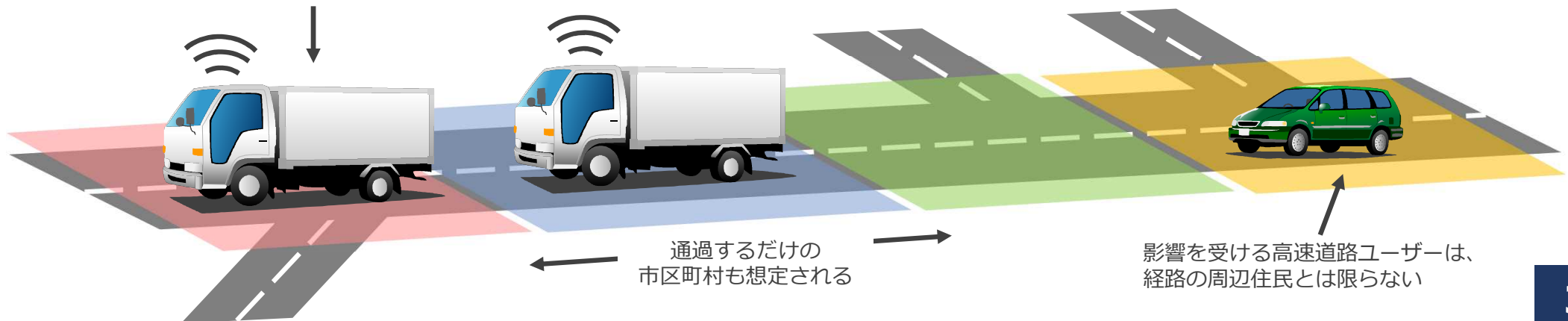
（趣旨） レベル4の自動運転は、低速で走行するなど、交通の円滑に影響を及ぼすおそれ
→ 当該影響の及ぶ地域の住民に、利便性や福祉の向上というメリットが必要

- 公安委員会は、特定自動運行の許可をしようとするときは、上記の基準への適合性について、特定自動運行の経路をその区域に含む市区町村の長に意見を聴くことが必要

（趣旨） 経路をその区域に含む市区町村の住民に上記のようなメリットがあることについて、当該市区町村の長に確認することが必要

《高速道路でのレベル4の実現に当たり想定される問題点》

レベル4自動運転トラックのメリットは、日本中にわたる可能性も



課題①

「地域の理解」の考え方

《論点》

①－１ 現行法の考え方の整理が必要なもの

- ✓ 高速道路でレベル４自動運転車が通過するだけの市区町村において、当該自動運転は「地域住民の利便性又は福祉の向上に資する」と言えるか。
- ✓ 自動運転による影響やメリットが、その地域だけではなく広範囲にわたる場合に、市区町村の長は意見聴取先として適切か。

①－２ 現行法の当てはめが可能であるものの、手続上の負担が大きくなることが見込まれるもの

- ✓ 経路をその区域に含む市区町村の数が膨大になった場合や、高速道路で通過するだけの市区町村がある場合にも、それぞれの市区町村の長に意見を聴く必要があるか。

-
- 道路交通法の一部を改正する法律（令和４年法律第32号）による改正後の道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）
（特定自動運行の許可基準等）
- 第七十五条の十三 公安委員会は、前条第一項の許可をしようとするときは、同条第二項の規定により提出を受けた申請書に記載された特定自動運行計画が次に掲げる基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。
- 一～四 （略）
- 五 特定自動運行計画に従って行われる特定自動運行が人又は物の運送を目的とするものであつて、当該運送が地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。
- 2 公安委員会は、前条第一項の許可をしようとするときは、次の各号に掲げる事項の区分に応じ、当該事項について、当該各号に定める者の意見を聴かなければならない。
- 一 （略）
- 二 前項第五号に掲げる事項 前条第二項第二号ロ(1)に規定する経路をその区域に含む市町村（特別区を含む。）の長

課題②

高速道路上でODDを外れた場合や交通事故の場合の措置等の円滑な実施

《特定自動運行主任者の義務》

○ 特定自動運行が終了した場合の義務

- ✓ 法の規定等により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認。(§75の21②)
- ✓ 特定自動運行用自動車又は特定自動運行主任者に対して警察官の禁止、制限又は命令等が行われているときは、特定自動運行用自動車を当該命令等に従って通行させるため必要な措置を実施。(§75の22①)
- ✓ 特定自動運行用自動車に緊急自動車等が接近しているとき等には、直ちに、当該緊急自動車等の通行を妨げないようするため必要な措置を実施。(§75の22②)
- ✓ 特定自動運行用自動車が違法駐車と認められる場合は、直ちに、駐車の方法を変更するなどのため必要な措置を実施。(§75の22③)
- ✓ 高速自動車国道等において特定自動運行が終了した場合において、特定自動運行を運転し、又は運転させることができないときは、特定自動運行用自動車が停止しているものであることを表示するとともに、本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を実施。(§75の24の規定により読み替えて適用する§75の11)

○ 交通事故があった場合の義務（特定自動運行主任者が遠隔監視）

- ✓ 交通事故の現場の最寄りの消防機関に通報する措置及び現場措置業務実施者（現場に到着した現場措置業務実施者は、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。）を交通事故の現場に向かわせる措置を実施。(§75の23①)
- ✓ 交通事故の現場の最寄りの警察署の警察官に交通事故発生日時等を報告。(§75の23①)

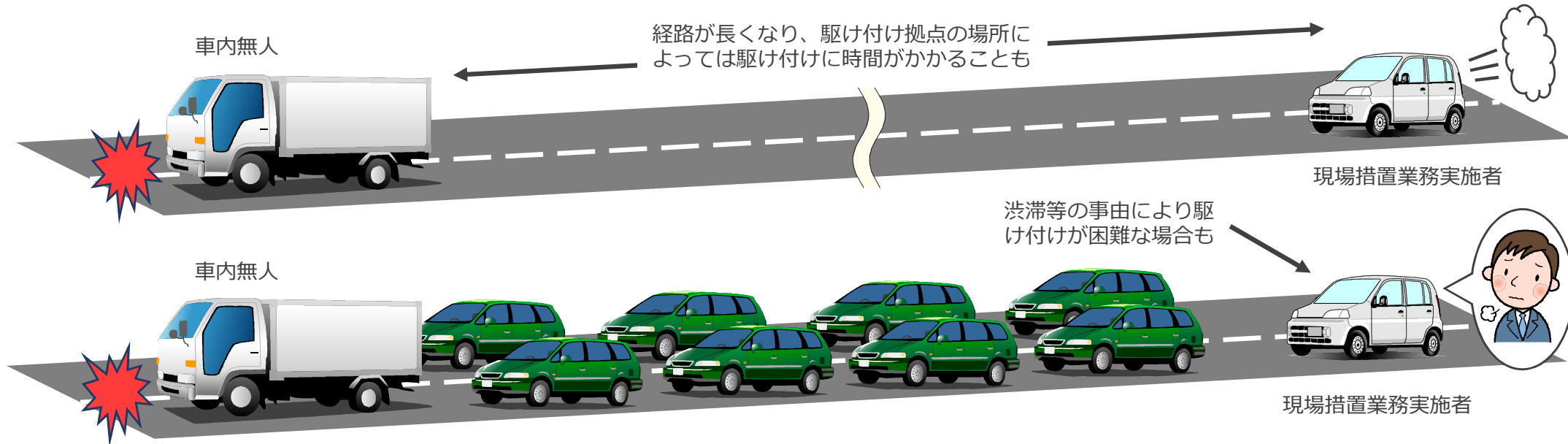
○ 交通事故があった場合の義務（特定自動運行主任者が乗車）

- ✓ 負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を実施。(§75の23③)
- ✓ 警察官に交通事故発生日時等を報告。(§75の23③)

課題②

高速道路上でODDを外れた場合や交通事故の場合の措置等の円滑な実施

《高速道路でのレベル4の実現に当たり想定される問題点》（現場に人を向かわせる場合）



- | | |
|---------------------------|----------------------|
| ○ 車内無人（※）の場合 | ：措置を実施する者を向かわせる必要あり |
| ○ 車内有人（特定自動運行業務従事者が乗車）の場合 | ：当該特定自動運行業務従事者が措置を実施 |

《論点》

特定自動運行終了時等の措置を行うことができないおそれがある場合にどのように対処すべきか。

2 交通ルール上の課題について③

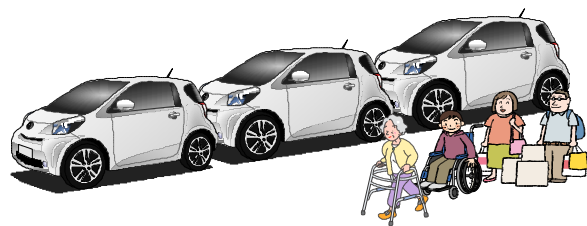
課題③ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方

《特定自動運行の許可制度の枠組み》

- 特定自動運行を行おうとする者は、特定自動運行を行おうとする場所を管轄する都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）の許可を受けなければならない。
- 許可を受けようとする者は、特定自動運行計画等を記載した申請書を公安委員会に提出しなければならない。
- 許可を受けた者（特定自動運行実施者）は、特定自動運行終了時等の措置を講じさせるため、特定自動運行主任者を指定しなければならない。

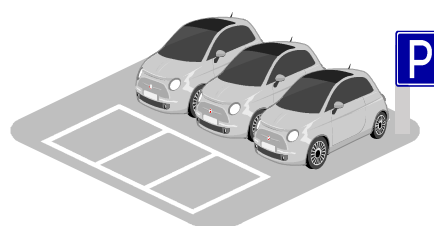
（趣旨）現在の技術レベルを踏まえれば、自動運行装置のみでは現場での個別具体的な対応を要する交通ルールへの対応が困難であるほか、運転操作以外の対応を行うことは想定されないため、これらへの対応が適切に行われることを担保するため、許可の枠組みや、特定自動運行実施者・特定自動運行主任者等の存在が必要。

《自家用車のレベル4の実現に当たり想定されるユースケース》



実施主体が法人（リース・カーシェア）

移動サービスの要素もあるものの、時刻表がなく利用者が自由に乗車できるなど、自家用車の要素もあり。



施設協調型バレーパーキング（無人自動駐車）

特定の駐車場内において、利用者が自動車から降りた後、施設協調型システムにより無人で駐車スペースに駐車。



オーナーカー（運転者となり得る者あり）

運転者となり得る者が乗車しており、自動運転終了後はその者が対応。

2 交通ルール上の課題について③

課題③ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方

《論点》

③－1 実施主体を法人が担う場合における論点

- ✓ リースやカーシェアのように、サービスカーの形態として、特定自動運行の許可制度に当てはめることができるのではないかな。

③－2 施設協調型バレーパーキングにおける論点

- ✓ 特定自動運行の許可制度では使用する自動車をあらかじめ特定する必要がある、不特定多数の自動車を対象とすることはできないのではないかな。

③－3 オーナーカー（運転者となり得る者あり）における論点

- ✓ オーナーカーの利用者（所有者）が特定自動運行実施者・特定自動運行主任者となり、個人で特定自動運行計画を作成して許可の申請を行うことは現実的かな。
- ✓ 多くの利用者にとっては、運転者となり得る者が乗車している場合には、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合等にはその者がオーバーライドするレベル3の運用で足りるのではないかな。

（高速道路では、レベル4の自動運転システムの機能により路肩等に停止した後に運転者が運転を再開するよりも、レベル3の自動運転中に運転者がオーバーライドする方が、むしろ安全なのではないかな。）

○ 道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）による改正後の道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（特定自動運行の許可）

第七十五条の十二 （略）

2 前項の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を公安委員会に提出しなければならない。

一 （略）

二 次に掲げる事項を記載した特定自動運行に関する計画（以下「特定自動運行計画」という。）

イ 特定自動運行に使用する自動車（以下「特定自動運行用自動車」という。）の型式、自動車登録番号又は車両番号及び車台番号、自動運行装置に係る使用条件その他の内閣府令で定める特定自動運行用自動車に関する事項

ロ～ニ （略）

3 （略）

2 交通ルール上の課題について④

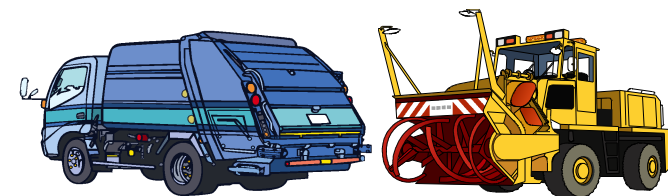
課題④ 人又は物の運送を目的としないユースケースの特定自動運行の許可制度への当てはめ方

《特定自動運行の許可制度における許可基準》

- 特定自動運行の許可基準の1つとして、「特定自動運行が人又は物の運送を目的とするものであって、当該運送が地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること」と規定

《人又は物の運送を目的としないものとして想定されるユースケース》

- 物流サービスや自家用車とは直接関連があるわけではないものの、実現可能なユースケースの1つとして、道路上を無人で走行する除雪車やゴミ収集車等が考えられる。



ゴミ収集車

除雪車

《論点》

- 除雪車やゴミ収集車等の事業用自動車のように、「人又は物の運送」を目的としないものの扱いをどうするか。

- **道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）による改正後の道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）**
（特定自動運行の許可基準等）
第七十五条の十三 公安委員会は、前条第一項の許可をしようとするときは、同条第二項の規定により提出を受けた申請書に記載された特定自動運行計画が次に掲げる基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。
一～四 （略）
五 特定自動運行計画に従って行われる**特定自動運行が人又は物の運送を目的とするもの**であつて、当該運送が地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。
2 （略）

