

## 自動運転に関する政府目標

### ○ 官民ITS構想・ロードマップ2020（2020.7.15 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）

#### 1.3.1.3 高速道路での自動運転（レベル4）

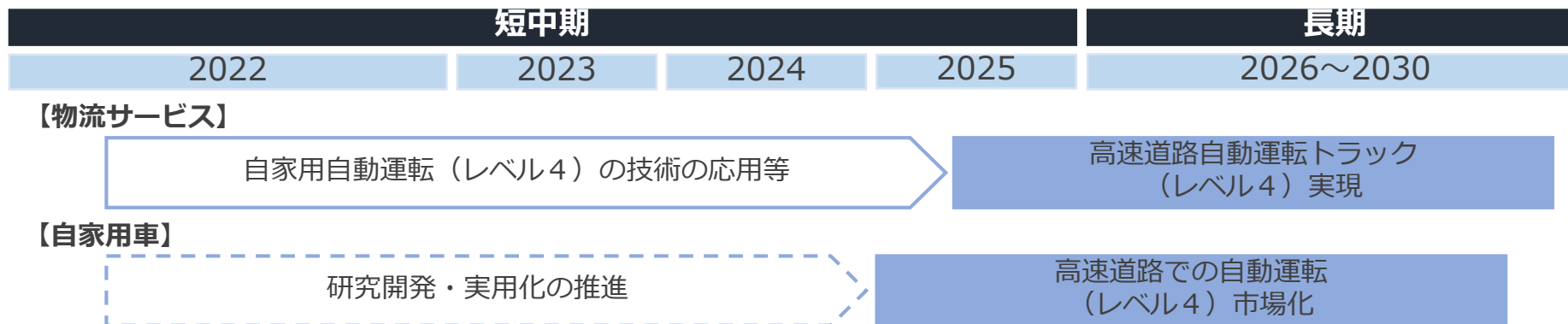
…2025年目途に高速道路でのレベル4自動運転システムを搭載した自動車の市場化を見込む。

#### 1.3.2.2 高速道路でのレベル4の自動運転トラックの実現

…高速道路での自動運転トラックについて、2025年以降の実現を目指す。

### ○ デジタルを活用した交通社会の未来2022（2022.8.1 デジタル社会推進会議幹事会決定）

<自家用車・物流サービスに係る自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ>（図24・図25より抜粋）



### ○ デジタルライフライン全国総合整備計画の検討方針について（2023.3.31 経済産業省公表）

2024年度 新東名高速道路の一部区間（駿河湾沼津－浜松）における自動運転専用レーンの設置

2025年度 神奈川－愛知間のレベル4実証

2026年度～ 自動運転トラックによる物流サービスの実現

# 特定自動運行の許可制度の概要

都道府県公安委員会

申請書（特定自動運行計画）の提出

許可



市町村の長

許可基準の⑤について、  
**意見聴取**  
をした上で許可を判断



※このほか、許可基準の①・②について  
国土交通大臣等に意見聴取

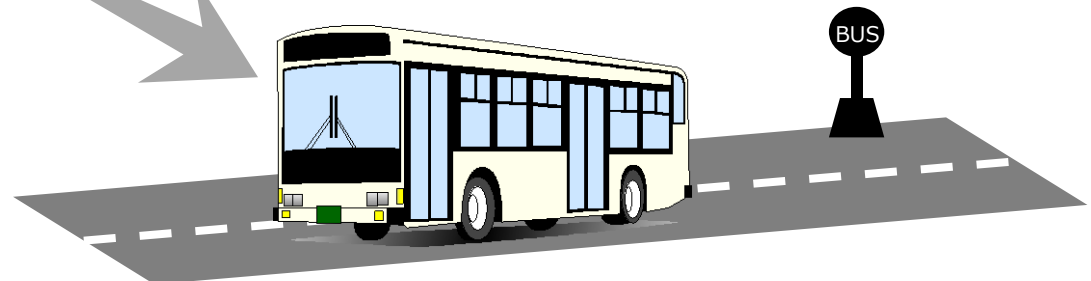
許可基準（概要）

- ① 自動車特定自動運行を行うことができるものであること。
- ② 特定自動運行が自動運行装置の使用条件を満たして行われるものであること。
- ③ 特定自動運行実施者等が実施しなければならない道路交通法上の義務等を円滑かつ確実に実施することが見込まれるものであること。
- ④ 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- ⑤ 人又は物の運送を目的とするものであって、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。

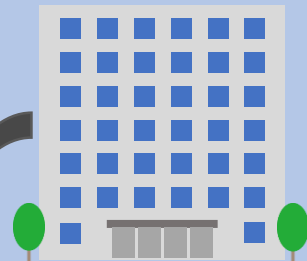
法令違反をした場合等には**行政処分**

**遠隔監視**

※遠隔監視の代わりに車内に特定自動運行主任者を配置することも可能



特定自動運行実施者



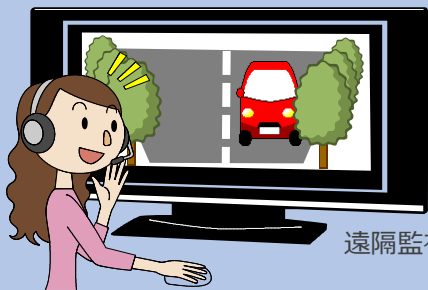
(地域の理解)

＜特定自動運行実施者の義務＞

- 特定自動運行計画の遵守
- 特定自動運行業務従事者に対する教育
- 特定自動運行中は、その旨の表示 など

特定自動運行主任者

配置



遠隔監視装置

＜特定自動運行主任者の義務＞

- 遠隔監視装置の作動状態を確認
- 交通事故発生時には、
  - ・ 消防機関に通報する措置
  - ・ 現場措置業務実施者を交通事故の現場に向かわせる措置
  - ・ 警察官への交通事故発生日時等の報告 など

# 昨年度の調査研究における取組の振り返り①

## 政府目標を踏まえた課題の抽出

### ① 「地域の理解」の考え方

- 高速道路における特定自動運行は、通過するだけの市町村の住民の利便性又は福祉の向上に資すると言えるか
- 高速道路で通過するだけの市町村の長は、特定自動運行に係る意見聴取先として適切か

### 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

- 経路が長いなどの事由により、特定自動運行終了時の措置（駆けつけ等）を行えないおそれがある場合にどのように対処すべきか

### ③ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方

- (i)実施主体が法人の形態、(ii)施設協調型バレーパーキングの形態、(iii)オーナーカーの形態を、それぞれどのように扱うか

### 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

- 除雪車等、「人又は物の運送」を目的としないと考えられるものをどのように扱うか

走行エリア		ユースケース	人又は物の運送を目的としないもの	移動サービス	物流	自家用車
一般道	狭	限定地域	④	特定自動運行の許可制度で措置済み 〔 限定地域における人又は物の運送を目的とするレベル4自動運転 〕		③
						②
高速道路	広	複数都道府県		①	2025年度に向けた政府目標 〔 高速道路におけるトラック・自家用車のレベル4自動運転の実現 〕	

# 昨年度の調査研究における取組の振り返り②

## 抽出した課題の位置付けの整理

- 今後取り組むべき課題とその優先度について、想定される実現時期やユースケースの横断性を軸に整理
  - 課題①、課題②及び課題③-1を優先して解決すべき課題として下表の左上部分に位置付け
- 課題①については、今後現行法の考え方の整理が必要
- 課題②については、駆けつけ体制、方法等に係る運用を工夫することで解決可能
- 課題③-1については、カーシェア等、移動サービスの延長線上としての形態をとることで、特定自動運行の許可制度において実現可能

