

令和6年度 自動運転の拡大に向けた 第1回調査検討委員会 報告資料

ロボットタクシー技術の紹介

自動運転車の実装にあたり課題となり得る交通上の場面の紹介

2024-08-29

(一社) 日本自動車工業会 自動運転部会

ロボットタクシーのイメージ共有

ユースケース②

法人が実施主体となる自家用車のレベル4自動運転 ※1

ロボットタクシー



クルーズ社車両（外観）



クルーズ社車両（車内）

特徴

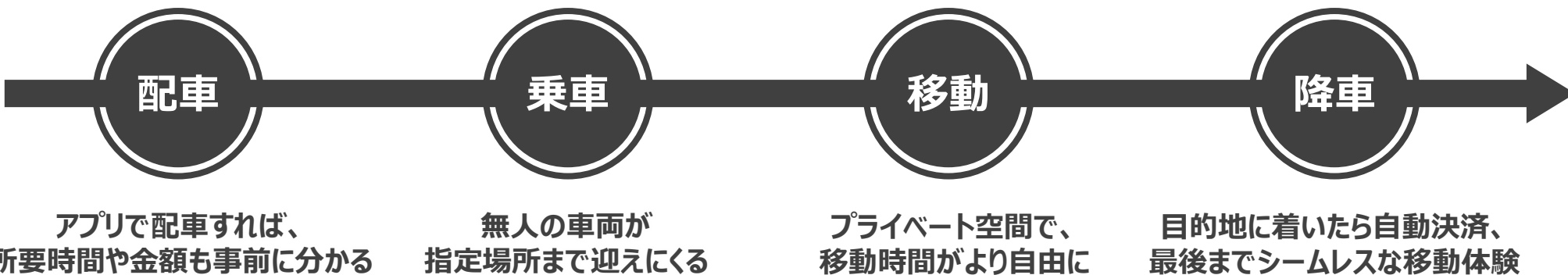
- 限定地域での走行
- 走行速度は一般の自動車と同程度
- 車内に乗客以外の人が存在（特定自動運行主任者が遠隔監視）
- 経路上に他の交通主体が混在
… 自動車のみならず、人や自転車等も
- 経路に信号・交差点が存在

国内メーカーのロボットタクシーの事例を共有

自動運転タクシーサービス

Driverless Ride Service

サービスと車両をシームレスにつなぎ「移動体験の全てを楽しく快適に」

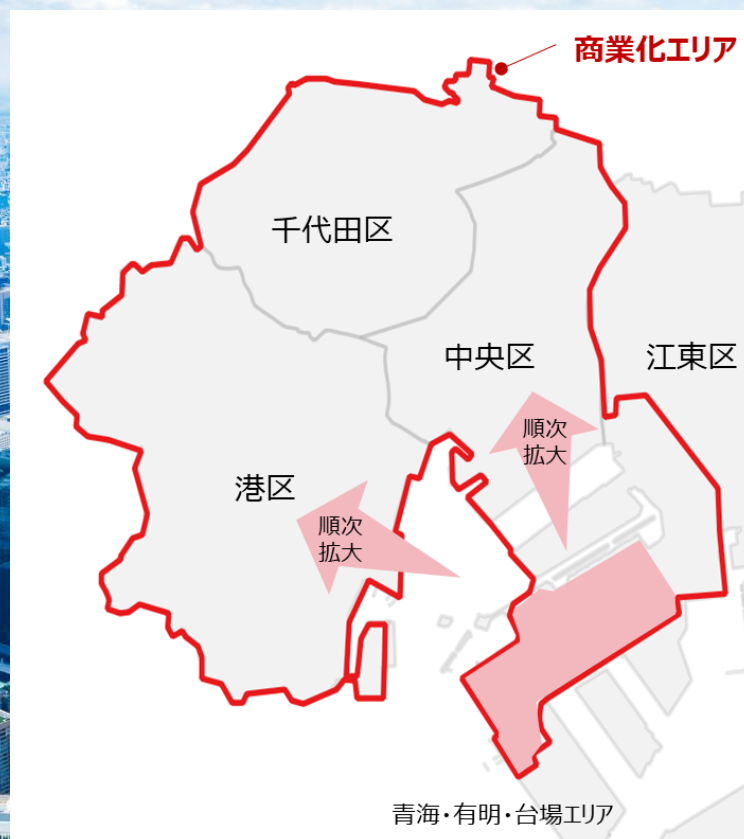


- 完全無人のタクシーサービス
Completely driverless ride service
- スマートフォン1つで配車から降車、決済まで完結
Every process – from hailing to payment – will be completed on a smartphone.

国内のロボットタクシーの具体的イメージ(HONDA)

社会実装を目指す自動運転タクシーサービスのイメージ

港区、千代田区、中央区、江東区の4区を商業化エリアとして検討



実証を行う自動運転モビリティサービスで目指す姿

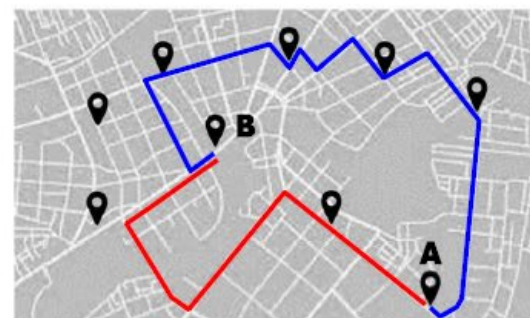
走行条件	- 一般道において、制限車速を守りながら交通流を妨げない混流走行 - 初期は、歩車分離、信号機のある交差点、センターラインあり、昼間等の制約からスタートし、技術進化に伴い地域や時間帯(=ODD*)を拡大
システム	無人L4制御+遠隔管制+運行管理
サービスケース	オンデマンドの乗り合いシャトル（乗降場所固定、フリールート）
予約・乗降	- 専用サービスアプリで予約を行い、利用者に乗車地点をガイド - 乗車地で路側に幅寄せ、利用者認証後に、無人で安全確認・乗車をガイド - 目的地で路側に幅寄せ、課金後に、無人で安全確認・降車をガイド
安全性能	今後国の定める法規に準拠



歩車分離された幹線道



センターラインのない一般道



予約、道路状況に応じルートを選択

* Operational Design Domain、運行設計領域

日産セレナをベースとした自動運転車両（フェーズ1）



動画

(1) 今年度の調査研究の目的

現在の技術水準において、開発者側が自動運転車の実装に当たり課題となり得ると認識している交通ルールに関し、自動運転車を含む全ての交通参加者の交通の安全と円滑を確保するという観点から、課題の有無・対応方法についての論点整理を行う。

(2) 前提

本調査研究においては、2026年初頭に都内での走行を目指すとされているロボットタクシーを第一に自動運転車として念頭に置くが、さらに、中長期的な視点でも検討を行う。



ロボットタクシー = 自動運転システム搭載車両(AD車) + タクシー事業

- ・AD車：認知/判断/行動を自律して実施する車両（一般的・定型的な交通ルールが対象）
- ・タクシー事業：任意の場所・経路において乗客を輸送する事業



(1) 複雑な認知 (2) 臨機応変な判断 (3) タクシー特有の行動
の観点からシーンを抽出

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

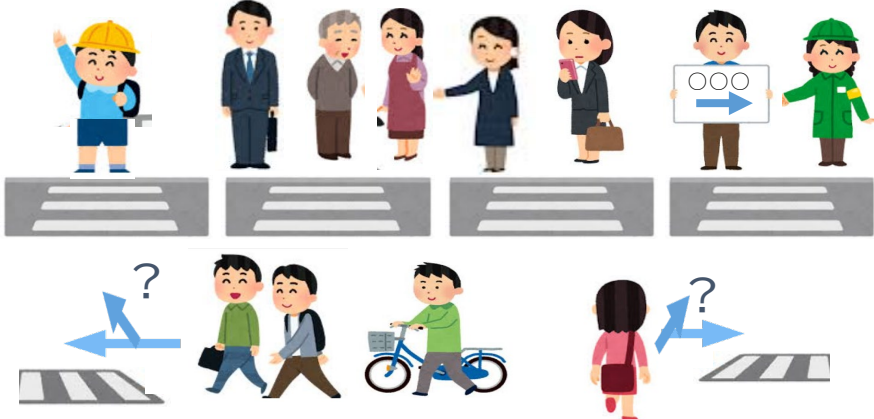
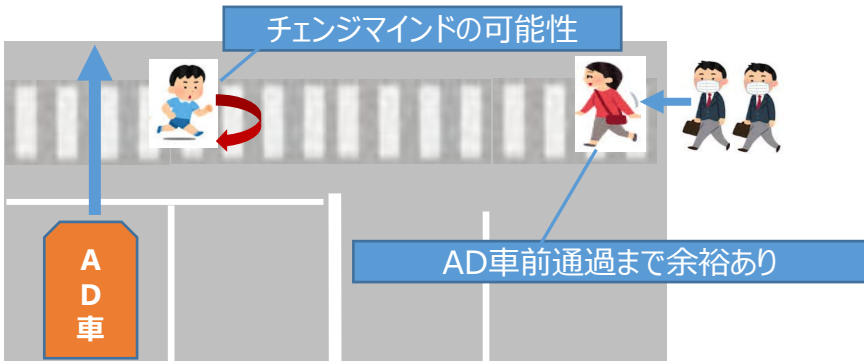
他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解



(1) 複雑な認知が必要となる場面

① 歩行者横断

歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。「横断している」歩行者や自転車への対応

シーンイメージ	想定課題
a) 「横断しようとしている」状態の認知、歩行者や自転車の行動予測は難しい。 	● 横断歩道手前で頻繁、あるいは長時間停止し円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。 ● 横断終了後まで停止、長時間の停止となる可能性があり、渋滞の起点となり、円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。 ※主な関連法規 第三十八条（横断歩道等における歩行者等の優先） ・・・横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。
b) 横断中の歩行者が急に反転、戻る。チェンジマインドの予測は困難。 c) 横断している歩行者が自転車から離れている場合の対応、判断。 	● 「横断しようとする歩行者や自転車」の解釈や定義の考え方の提示。（どういう状態であれば横断しようとしていないと見なせるのか等） ● 横断している歩行者・自転車も含め、どこまで想定したら良いか等の考え方や事例、指針やガイドライン、可能なものは判断基準の提示。 ● 利用者、交通参加者への自動運転車の振る舞いや特徴の理解促進。 ● 交通ルール遵守やマナー促進活動。

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

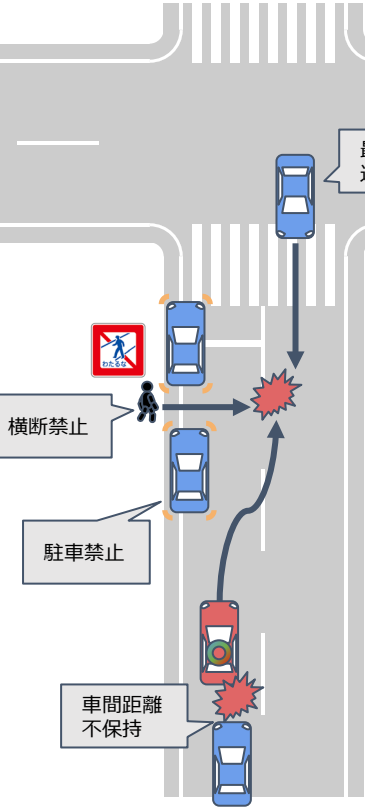
人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解

(2) 臨機応変な判断が求められる場面

①周囲の違反行為・嫌がらせ

交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応

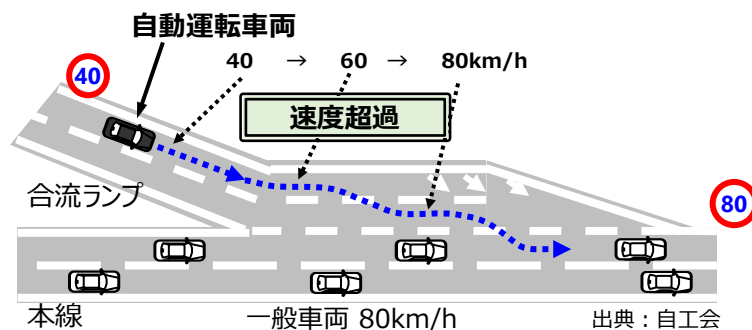
シーンイメージ	想定課題
 違反がある道路環境で、 ● 交差点付近に路上駐車 ● 横断禁止の道路で飛び出し ● 自動運転車の後方に車間を詰めて走行 ● 自動運転車の前方から速度オーバーで走行 自動運転車はルールを厳格に守り、安全に走行しようとする。	● 現に違反があり、先の違反の想定も必要となるため、自動運転車は安全マージンを大きく取らざるを得なくなる ⇒常に低速走行、頻繁な停止と安全確認が必要になり、円滑な交通を阻害する ● 周囲の違反によりルールを守る自動運転車は走行不能になる ⇒自車の経路が塞がれてしまい走行が中断する。 他の交通も阻害する ↓ 広域で展開するロボタクシーのサービスは実施困難となる
	考える解決策
	● 【違反状態をなくす】違法駐車をなくす／飛び出しをなくす／速度違反をなくす／車間距離不保持をなくす ↓ ● 【ルールを守らせる】歩行者、自転車、ドライバーが交通ルールと危険性を正しく知り、ルールを守る ↓ ● 取締りや罰則の強化 ※啓発だけでは限界があると考える 行動想定範囲の合意（安全要件の合意） インフラ（歩道・自転車道）整備 理解促進

(2) 臨機応変な判断が求められる場面

②速度

規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度

シーンイメージ



首都高など比較的合流ランプの加速車線区間が短い場所で、加速車線の標準設計値と標識ある箇所の差異がある場所

- 一般車両は加速車線ではスムーズに本線に合流するために、制限速度を超えて本線を走行する車両速度まで加速して本線に合流することが一般的に行われる
- 自動運転車は交通ルールを厳格に守って走行しようとする
- 一般道でも制限速度は異なるも、合流部で一般車両との速度差が発生する場所がある
- 加速車線区間が短く(※)、安全に合流できる速度に到達しないことがある (※別添参照)

想定課題

自動運転車が速度遵守することで一般車両との大きな速度差が発生し、加速車線や本線合流後での被追突や他の交通参加者間の事故を誘発するリスクが高まる

(道交法施行27条)

- 本線が80km/h以上の速度で車両が流れているため合流できず、加速車線上に停止（後続車が追突）
- 自動運転車の速度が遅いために、加速車線上に渋滞が発生（玉突き衝突事故発生リスク高まる）
- 加速車線上の速度の遅い自動運転車を抜こうと後続車の無理な本線への合流を誘発（後続車と本線走行車両との衝突事故を誘発）

考える解決策

直線部となる流入ランプから加速区間における、適正な制限速度の設定と表示位置の適正（制限速度標識の整備）

合流ランプ手前での制限速度を厳守する自動運転車の合流注意喚起掲示と理解促進

合流ランプ手前で制限速度厳守の掲示と速度取り締まりの強化

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解

(3) 乗客の乗降に関する問題が生じ得る場面

① 指定された乗降場所への停車が困難な場合

シーンイメージ

- 利用者が停車が禁止されている場所での乗降を希望する



- 駐停車禁止指定箇所、交差点、横断歩道、自転車専用レーン、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、急な坂、トンネル内
- 横断歩道、自転車横断帯の前後5m以内
- 安全地帯の左側・前後10m以内
- バス・路面電車停留場から前後10m以内
- 踏切の前後10m以内

- 指定されたタクシー乗り場/降り場に一般の車両が駐車しており、自動運転車が停車できない

- タクシー乗り場/降り場に一般の待機タクシーが満杯で、乗降エリアに入ることができない



出典：いらすとや <https://www.irasutoya.com/>
イラストセンター <https://illustcenter.com/>

想定課題

- 利用者の安全な乗降を確保することが難しくなる
- 乗降場所に車が満杯の場合、新たに乗降可能な場所を探すか場外で待つ必要があり、他の交通参加者の迷惑になる

(補足)

- 利用者が希望する場所に降車できないため、苦情が入る
- 乗車時に乗車拒否と勘違いされる恐れがある

考える解決策

<交通ルール啓発>

- 交通参加者に交通ルールを守ってもらう
- 自動運転車は交通ルールを厳守するということを、他の交通参加者に理解してもらう
- 自動運転車に対し、初心者マーク車、高齢者マーク車のような配慮をしてもらう

<乗降場所>

- 安全に乗降できるロボタク専用の乗降場所を設置する（タクシー乗降場所を拡大）
- バス運行時間帯での停留所での利用者の乗降を許可する（バスの運行を妨げない範囲）
- タクシー乗降場所への一般車両の駐停車禁止を徹底する

以上

Appendix

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解

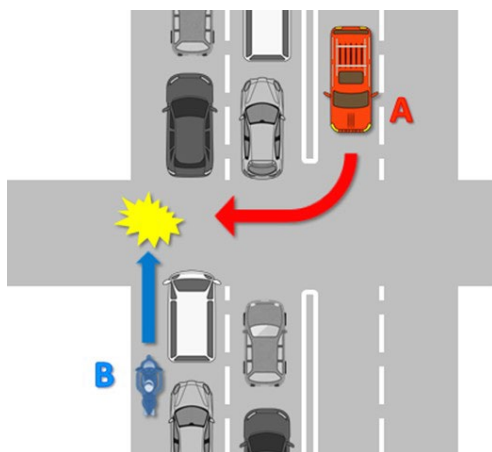
(1)複雑な認知が必要となる場面

②2輪車すり抜け

渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知

シーンイメージ

- 渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在。



出典
https://with.sonysonpo.co.jp/wisdom/auto/detail_222443.html



出典
<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=ePsk888afUQ>

想定課題

- 2輪車が出現してからの認知となり、急ブレーキ、後続車や二輪車等の交通安全上のリスクを増大させる可能性がある。
- 安全が確認できるまで長時間の停止となり、円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。

考える解決策

- どこまで配慮したら良いか等の考え方や事例、指針やガイドライン、可能なものは判断基準の提示。
- 利用者、交通参加者への自動運転車の振る舞いや特徴の理解促進。
- 交通ルール遵守やマナー促進活動。

(1)複雑な認知が必要となる場面

③標識

補助標識等の内容の認知

シーンイメージ	想定課題
a) 人でも短時間では認知が難しい補助標識 出典 https://www.kanaloco.jp/news/social/article-753850.html 出典 https://www.softbank.jp/sbnews/entry/20221124_02	● 表示内容が認知できず停止、円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。あるいは認知できず走行、交通違反となる可能性がある。 ● 間違った理解により目的地(乗車、降車地点) にたどりつけない恐れがある。
	考える解決策
b) 臨時の交通規制等の表示版 出典 https://www.saftec.co.jp/products-search/signboard/signboard8/item_S00823 出典 https://kanazawa.goguy.net/2023/10/26/km-marasn/	● A D車が認知できるような記述のルール化、表示内容の制限による簡素化。 ● 道路標識・道路標示の新規設置や変更、臨時の交通規制情報等の事前共有。データベース化やADS用高精度地図への事前反映。 ● V 2 IまたはXによるリアルタイムの規制情報配信。

(1)複雑な認知が必要となる場面

④人による誘導

警察官等による交通整理の内容の認知

シーンイメージ

警察官であることの判別(服装、持ち物違い)、
自転車との位置関係による見え方の違いにより指示が把握しにくい



※出典 1 警察官による手信号の意味 | 佐賀県警察本部 (pref.saga.jp)

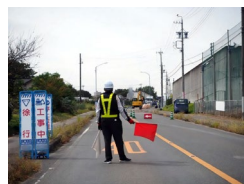
交通誘導員であることの判別(服装、持ち物違い)、
同一指示で異なるジェスチャー、ジェスチャーの個人差



※出典 2



※出典 3



※出典 4

誰の指示に従えばよいのか把握しにくい



複数人 ※出典 5



一人で複数台 ※出典 6

※出典 2, 4 交通誘導の無視は違反行為？交通整理との違いや警備員として働く際の注意点も解説 | SPDノート | 警備・防犯会社のSPD (spd-security.com)

※出典 3 交通誘導の安全な立ち位置とは？交通誘導事業を行なう警備会社も紹介 | SPDノート | 警備・防犯会社のSPD (spd-security.com)

※出典 5 手信号で交通整理を行う警察官 - 加古川経済新聞 (keizai.biz)

※出典 6 巨大地震想定し交通規制訓練 若手警察官ら、停電備え交差点で手信号 [大分県]: 朝日新聞デジタル (asahi.com)

想定課題

- 警察官、交通巡視員、交通誘導人等による誘導に直面した場合、一旦停止することが想定されますが、誘導を認知できない、遠隔監視による対応でも人の駆け付け等に時間を要するため、再発進できず円滑な交通に影響が出る。

考える解決策

- 誘導が必要な場合、事前に通達
- 交通整理のジェスチャー標準化
- ジェスチャーのQRコード札やデジタル表示化
- 通信等のインフラ活用

(1)複雑な認知が必要となる場面

⑤緊急車

緊急自動車等の接近の認知（、採るべき挙動の判断）：接近してくる方向等

シーンイメージ

- 緊急車両の検知と識別範囲に限界がある。
- 周辺環境の判断と対応が難しいケースがある。

様々な緊急車両への対応



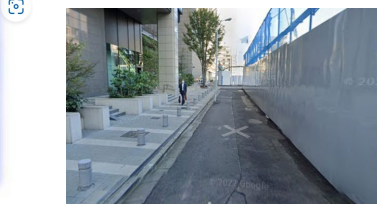
出典 <https://www.ac-illustr.com/>

- 接近してくる方向や車線の認知
- 左右どちらへの避ければよいかの判断
- 左に寄っても車両が通れるスペースがない場合の対応。
- 譲らずに走行し続ける方が良い場合もある。
- 緊急車両からの音声指示の理解と対応

緊急車両の通行を妨げるケース



出典 <http://119iyo.jp/news/11737/>



出典 <https://www.google.com/maps>

想定課題

- 直前まで認知できず一時的に通行を妨げる可能性がある。
- 狭い道等では、左（あるいは右）に寄っても、緊急車両が通過できず通行を妨げる場合がある。
- ODD外、対応判断困難となり、駆けつけ対応等の処置が終わるまで、その場に停止、緊急車両の通行や活動（救援、消防等）を妨げる場合がある。

※主な関連法規

第四十条（緊急自動車の優先）

交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行の場合は状況により右側）に寄つて一時停止しなければならない。等

考える解決策

- カメラにより認知すべき緊急車両の画像標本・サイレン等の音声標本の標準化。
→ 標本を使用した認知性能の評価手法・判断基準の明確化
- 認知漏れ適用法の明確化と行政処分の具体例の確認
- 回避行動の限界の明確化 遠隔監視者による車両操作
→ 周辺カメラやマイクにおける周辺環境の把握と車両への動作指示
- V2X等による連携 緊急車両からの車両操作指示等
→ 停止指示や少し前進等の指示連携費用対効果の明確化)
- 緊急車両も含め交通参加者への自動運転車の振る舞いや特徴の理解促進。

課題となるシーン一覧

観点	シーン	概要	
(1)複雑な認知	①歩行者横断	歩行者や自転車が「横断しようとする」状態にあるか否かの識別。 「横断している」歩行者や自転車への対応	※
	②2輪車すり抜け	渋滞車列等の間をすり抜ける二輪車の存在の認知	
	③標識	補助標識等の内容の認知	
	④人による誘導	警察官等による交通整理の内容の認知	
	⑤緊急車	緊急自動車等の接近の認知、採るべき挙動の判断	※
(2)臨機応変な判断	①周囲の違反行為	交通ルール違反を行う他の交通参加者への対応	
	②速度	規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度	※
	③車線	交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない 分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる	※ ※
(3)タクシー特有行動	①乗降	指定された乗降場所への停車が困難な場合	

※交通ルールの見直し、明確化に関する対象法規候補あり

■論点

A 配慮範囲：

B ルール自体の原理的課題：

C 周辺の協力：

他の交通参加者の行動をどこまで想定すべきか

人間ドライバーとAD車の共通ルール課題

他の交通参加者のルール遵守とAD車への理解

別添

本線への合流部の加速車線の長さが極端に道路例

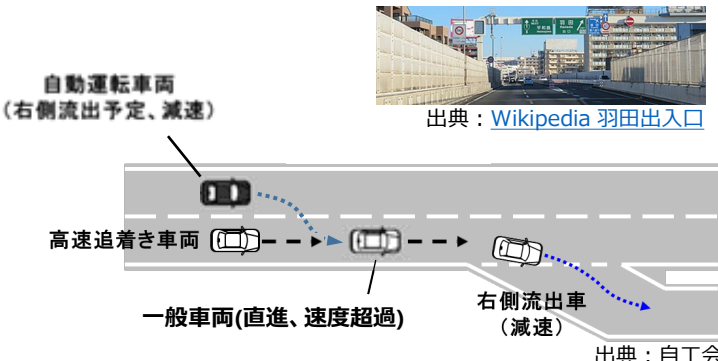
首都高 5号池袋線 南池袋PA出口 加速車線区間 = 約25m  	首都高 八重洲線→C1都心環状線 神田橋JCT 約35m  	小田原厚木道路 二宮IC 約25m  	阪神高速 神戸線 京橋PA出口 約35m  
--	---	--	---

出典：Google Map

(2) 臨機応変な判断が求められる場面

②速度

規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、採るべき走行速度

シーンイメージ	想定課題
 自動運転車両 (右側流出予定、減速) 高速追着き車両 一般車両(直進、速度超過) 右側流出車 (減速) 出典: 自工会 首都高等の都市高速において、最右側走行車線の右側に設けられた出口から流出するために、出口手前の右側追越し車線に車線変更して流出ランプに出ていく区間(首都高の一部他、名古屋高速では、特に右側に流出ランプが設けられていることが多い) ● 右側の追い越し車線を規制速度に対して高い速度で走行する一般車両が多い。 ● 右側の追越し車線へ車線変更する際に、右側の車線を走行する車両の速度レベルまで加速してスムーズな移行を行うが、その際に制限速度を超過するケースが多い。 ● 自動運転車は交通ルールを厳格に守って走行しようとする。	● 右側の出口から出るための手前での車線変更の際、右側の車線を絶え間なく走行する車両の速度が制限速度を超過しているため、右側車線への車線変更ができず、出口から出ることができない。 ● 制限速度内で車線変更後、速度のかなり高い後続車がよけきれずに追突リスクを高める。 ● 速度のかなり高い後続車両が制限速度内で走行する自動運転車への衝突回避のために急制動や急ハンドルを行うことにより、他の交通参加者同士の事故を誘発する。 ※主な関連法規 道路交通法 第二十二條(最高速度) 車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。 考える解決策 安全に右側車線の速度超過している車両の間にスムーズに移行できる制限速度ルールの見直し。 流出ランプ手前での制限速度を厳守する自動運転車の車線変更の注意喚起掲示と理解促進。 流出ランプ手前での制限速度厳守の掲示と速度取り締まりの強化

(2) 臨機応変な判断が求められる場面

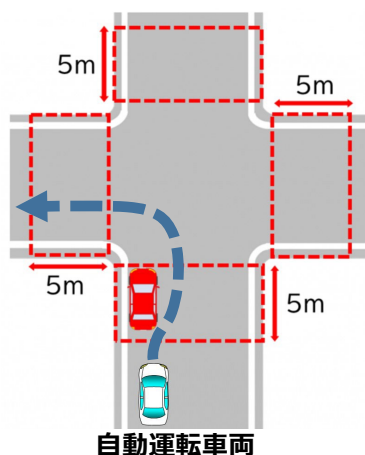
③車線

交差点付近の駐車車両、または左折レーンの渋滞により円滑な左折ができない

シーンイメージ

想定課題

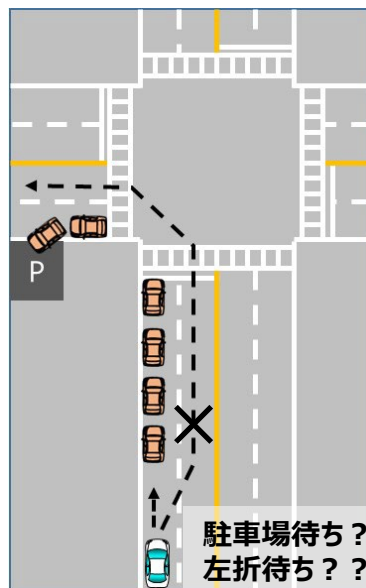
基本となるシーン



自動運転車両

出典：<https://saft.jp/topicsdetail?wgd=news-67&wgdo=date-DESC>

さらに複雑なシーン



自動運転車両

出典：自工会

- 道路交通法第三十四条に従い道路の左側端に沿って左折する際に、交差点付近に一般車両が駐車している。
- または、左折先の駐車場等が原因でレーンが渋滞している。

- 交差点付近に一般車両が駐車している場合、左折が妨げられるので駐車車両の後ろで停止し、円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。また、駐車車両をかわさなければ左折できない。
- レーンが渋滞している場合、AD車は左折待ちの渋滞なのか、あるいは左折先の駐車場等へ入る渋滞なのか判別ができない。渋滞に追従して走行するしかなく円滑な左折ができず、目的地到着に時間がかかる。長時間停止によりロボタクシー事業に支障をきたす。

※主な関連法規

道路交通法 第三十四条（左折又は右折） 車両は、左折するとき、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿つて（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

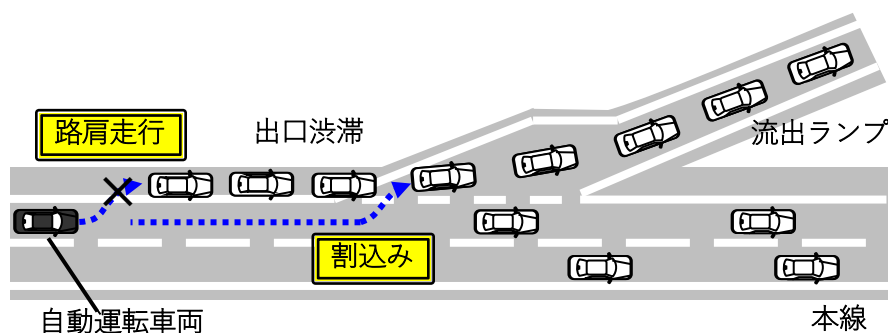
考える解決策

- 左折待ち渋滞ではない渋滞が日常的に発生している箇所、または交差点付近の駐車車両に対し、（例えば）道路交通法第四十四条に従い交差点付近での停車車両取り締まり強化。
- AD車は道路交通法に従って走行するということを、他の交通参加者に周知徹底。
- レーンの渋滞または前方の駐車車両が左折待ちでは無いことが判別できる場合のルールの見直し、明確化（例：第2車線からの左折）。

(2) 臨機応変な判断が求められる場面

③車線→分岐路で路側帯に並ばないと無理な割り込みや車線を塞ぐことになる

シーンイメージ



- 分岐路で渋滞が発生し、分岐手前の路肩まで渋滞が伸びている場合がある。
- AD車は道路交通法第十七条に従い車道を走行するため、
→路肩走行ができない。
→分岐で出ようとすると分岐部にて渋滞へ割り込むことになる。

想定課題

- 合流できない場合は、本線上で車線を塞ぐこととなり、後続車から追突される危険性がある。また、新たな渋滞発生に繋がり円滑な交通流に影響を及ぼす恐れがある。
- 分岐部にて渋滞へ割り込むことで、無理な割り込みとなる。

※主な関連法規

道路交通法 第十七条（通行区分） 車両は、歩道又は路側帯（以下この条及び次条第一項において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、・・・

考える解決策

- 分岐部での渋滞時は、路肩ではなく第1走行車線に並ぶ様に指導。
- 渋滞が路肩に伸びている場合、AD車は道路交通法に従って本線から渋滞列の中間に入ること、他の交通参加者に周知徹底。
- 渋滞が路肩に伸びている場合、渋滞末尾に追従する路肩走行を許容する運用（ゼブラゾーンの活用）。