警察庁
National Police Agency

資料３

令和６年度
自動運転の拡大に向けた調査検討委員会

令和６年12月19日（木）

第３回 事務局資料

課題となる場面についての意見①：ＣＣＤ概念の国内制度との関係性

国際的な議論の状況

- 2024年６月、WP.29で「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」が策定。
- 本ドキュメントにおいて、自動運行装置に求められる安全レベルとして次の内容が規定。
  - **交通法規を遵守**すること。
  - **有能で注意深い人間の運転者（Competent and careful human driver）と同等以上の安全性を有する**こと。
- 現在、本ドキュメントをもとに、法的拘束力のある国連基準（UNR/GTR）の策定に向け議論中。

※　なお、本年英国で成立した自動運転車法（Automated Vehicles Act 2024）では、自動運転車の走行の安全性の基準においては、実質的に**「注意深く有能な人間の運転者と同等かそれ以上の安全レベルであることを確保(authorised automated vehicles will achieve a level of safety equivalent to, or higher than, that of careful and competent human drivers)」**しなければならないこととされたものと認識。

国内制度の状況

- 自動運行装置は、道路運送車両法第41条第１項により、「国土交通省令で定める保安上(略)の技術水準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない」ものと規定。
- 道路運送車両の保安基準第48条及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示により、「自動運行装置を備える自動車」は、「**自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること**」との基準が規定。
- 上記細目告示の「他の交通の安全を妨げるおそれがないもの」の解釈として、自動運行装置は、道交法第70条を始めとする同法上の一般的・定型的な交通ルールを遵守しなければならないものと整理。

第70条　車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、**道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転**しなければならない。

- なお、保安基準の細目告示等については、現在、国際的な議論も踏まえつつ、国土交通省において具体化を検討中。

課題となる場面についての意見②：標識、人による誘導の認知

＜自工会から提示された論点＞

① 複雑な標識、臨時の交通規制に係る表示の認知

② 警備員のジェスチャー、複数台に対する交通整理等の認知

出典　「令和６年度 第１回 自動運転の拡大に向けた調査検討委員会 資料２」

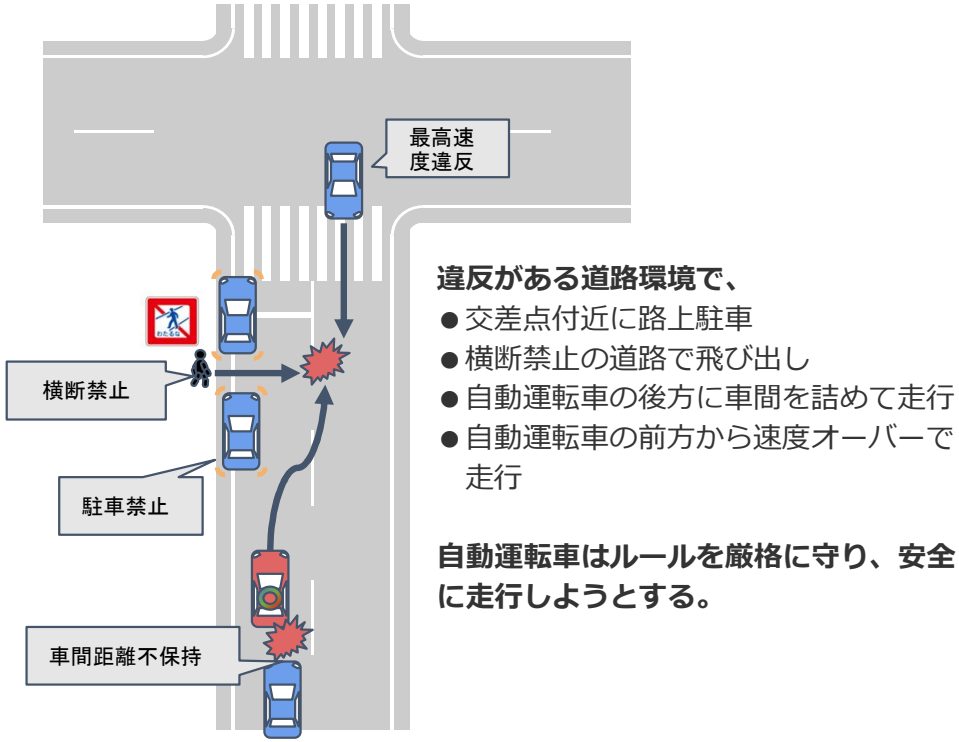
- 標識による規制内容が認識できず停止するおそれ。
- 規制内容を間違って理解し、目的地にたどり着けないおそれ。
- 警察官の手信号や警備員による交通整理のジェスチャーに個人差があるほか、誰の指示に従えばよいか分かりづらい場合もあり、交通整理の内容が正確に認知できず停止するおそれ。

＜意見＞

- 人間ドライバーでも同様の複雑な認知を要する場面に直面することがあり得るところ、少なくとも「有能で注意深い人間の運転者」と同程度には、これらの標識、表示の内容、警察官等による交通整理の内容を認知できるよう自動運転車が設計されていることが必要。
- また、この観点からは、事前に走行経路の規制状況を十分に調査した上で、自動運行装置に搭載された地図情報に反映させておく必要があるが、交通規制情報について、正確かつリアルタイムに自動運転車側に提供する方法が検討課題となる。
- なお、自動運転車が複雑な標識や人による誘導を認識できず停止した場合において、道交法上必ずしも特定自動運行業務従事者の駆け付けが求められているわけではないので、遠隔から適切な移動場所を指示し、当該場所までは自動運転車が安全に自律走行する仕様もあり得るのではないか。

課題となる場面についての意見③：周囲の違反行為の判断

＜自工会から提示された論点＞



出典　「令和６年度 第１回 自動運転の拡大に向けた調査検討委員会 資料２」

- 他の交通参加者による違反を想定して、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ため、常に低速走行、頻繁な停止と安全確認が必要となり、円滑な交通を阻害するおそれ。
- 他の交通参加者の違反により自車の経路が塞がれてしまい、走行が中断するおそれ。

＜意見＞

- 人間ドライバーでも、周囲に交通ルールを守らない交通参加者が存在する可能性を織り込んで運転しているところ、自動運転車においても、そうした存在を前提とした安全性能の設計がなされるべきであり、かつ、そうした交通参加者が現に周囲に存在する場合にあっては、交通の円滑が著しく阻害されることのないように、少なくとも「有能で注意深い人間の運転者」と同程度には、そうした者による違反行為に対応できるよう自動運転車が設計されていることが必要。
- ただし、自動運転車による運行を妨害しようとする意図をもって交通ルール違反に及んだ疑いがある場合には、その違反行為の類型ごとに次ページに整理した法令によって処罰される場合があり得る。

想定される妨害行為と罰則

	妨害行為の例	想定される具体的な態様	適用可能性のある罰則の一例（※）	
1	車両へのいたずら	自動運転車を走行不能とすること等を企図して、運行中に一時停止した自動運転車のボンネットにカラーコーンを置くなどのいたずら行為により、その正常な運行を妨害した場合	威力業務妨害 （刑法第234条）	３年以下の懲役又は50万円以下の罰金
2	歩行者等の飛び出し	自動運転車の回避性能を試みること等を企図して、歩行者、自転車等が突然、走行経路上に飛び出してきた場合	威力業務妨害 （刑法第234条） 詐欺（刑法第246条） ※いわゆる当たり屋行為により保険金の詐取を試みた場合	３年以下の懲役又は50万円以下の罰金 10年以下の懲役
3	あおり運転等の妨害運転	自動運転車の回避性能を試みること等を企図して、自動運転車の前方で急ブレーキをかける、後方から自動運転車を煽る、幅寄せする、過度にハイビームを照射する、執拗にクラクションをならす、その他道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法による妨害行為を行った場合	妨害運転 （道交法第117条の２の２第１項第８号）	３年以下の懲役又は50万円以下の罰金
4	車両の損壊	（運行中、駐停車中を問わず）自動運転車を走行不能とすること等を企図して、自動運転車に石を投げつける、火を放つなどその車体を物理的に損壊した場合	器物損壊 （刑法第261条） 建造物等以外放火 （刑法第110条） ※自動運転車に放火した場合	３年以下の懲役又は30万円以下の罰金 １年以上10年以下の懲役
5	サイバー攻撃等による自動運転機能の毀損	自動運転車を走行不能とすること等を企図して、コンピュータウイルスに感染させるなどの手法により、自動運転車のセンサー等の機能を麻痺させ、その正常な運行を妨害した場合	電子計算機損壊等業務妨害 （刑法第234条の２） 不正指令電磁的記録作成・供用 （刑法第168条の２） ※　妨害行為をした者がコンピュータウイルスを作成又は使用した場合 不正アクセス行為 （不正アクセス禁止法第３条） ※　妨害行為のためにコンピュータ等へ不正アクセスを行った場合	５年以下の懲役又は100万円以下の罰金 ３年以下の懲役又は50万円以下の罰金 ３年以下の懲役又は100万円以下の罰金

※実際の法令適用にあたっては、事例ごとに個別具体的な検討が必要