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

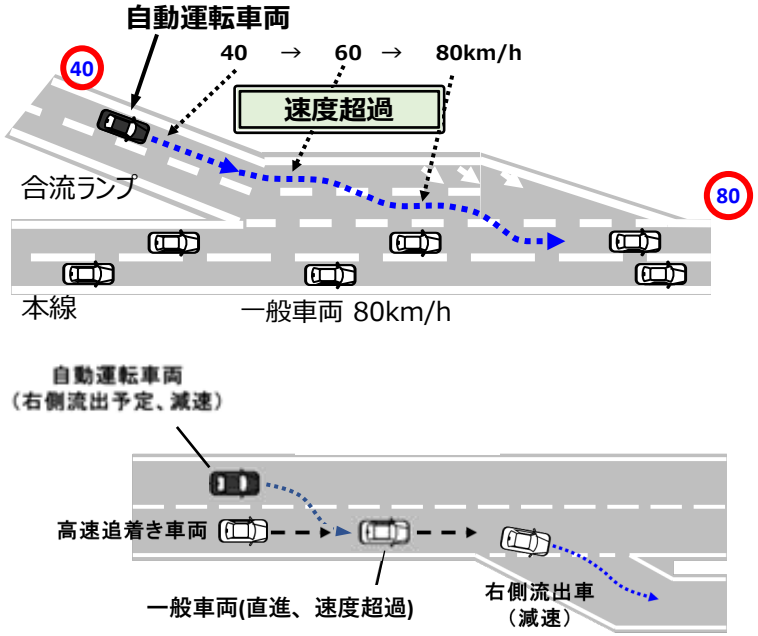
令和７年１月30日（木）

第４回 事務局資料

課題となる場面についての意見①：速度の判断

＜自工会から提示された論点＞

○規制速度よりも実勢速度が上回る場合に、取るべき走行速度



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」

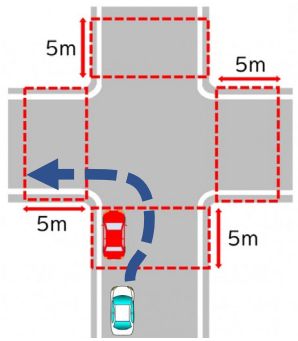
- 自動運転車が規制速度を遵守することで、一般車両との大きな速度差が発生し、加速車線や本線での追突、他の交通参加者間の事故を誘発するおそれ。
- 自動運転車の速度が遅いため、加速車線から本線に合流できず、加速車線上に渋滞が発生するおそれ。
- 右側車線の実勢速度が高く、右側車線への車線変更ができず出口から出ることができないおそれ。
- 右側車線への車線変更後、速度の高い後続車との追突リスクを高めるおそれ。

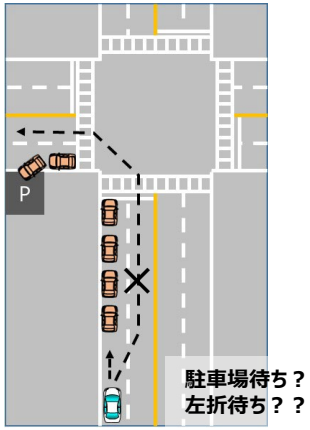
＜意見＞

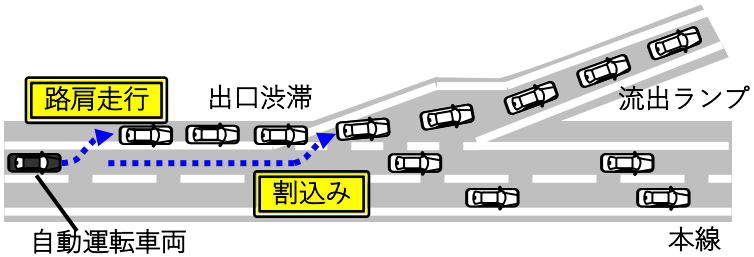
- 実勢速度を踏まえた規制速度の在り方については、これまでも随時、見直しを実施してきたところ。
- 法令上、高速自動車国道の加速車線上の規制速度は、別途指定がない限り、最高速度100km/h（大型トレーラー等は最高速度80km/h）であり、首都高速道路等の自動車専用道路の加速車線の規制速度は、別途指定がない限り、本線車道上と同じ最高速度60km/hである。
- 加速車線において規制速度が別途指定されている箇所について、当該規制速度を個別具体の道路交通状況に応じて見直すことは可能。
- なお、安全に万全を期すために、本線車道上の車両の走行状況等の情報を事前に自動運転車に送信して、その安全な走行を支援するインフラを整備することは、対応策としてあり得るのではないか。

課題となる場面についての意見②：車線の判断

＜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」

- 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おそれ。
- レーンが渋滞している場合、自動運転車は、左折待ちの渋滞なのか、左折先の駐車場等へ入る渋滞なのか判別できない。そのため、渋滞に追従して走行した後左折することなるが、目的地到着に時間がかかり、ロボタク事業に支障をきたす。
- 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おそれ。また、新たな渋滞発生に繋がり円滑な交通に影響を及ぼすおそれ。
- 分岐部にて渋滞へ割り込むことで、無理な割込みとなるおそれ。

＜意見＞

- 前回の調査検討委員会でも取り扱ったように、少なくとも「有能で注意深い人間の運転者」と同程度には、駐停車違反車両を避けて円滑な交通流に影響を及ぼさずに走行できるよう自動運転車が設計されていることが必要。

※　これまでも交差点付近における駐停車違反車両について、指導を行うとともに、悪質性・危険性・迷惑性の高いものは取締りを行っており、引き続き、車両の安全な通行のために万全を図る。

- 個別具体の交通環境に合わせて、関係機関と連携して、左折レーンの増設を検討することはあり得る。
- 流出ランプから本線部まで渋滞が発生している場合において、本線の車線上で停車することが交通の危険を生じさせるおそれがあるときには、十分な幅員のある路肩に停車することはやむを得ないものと考えられる。

課題となる場面についての意見③：タクシー特有行動である乗客の乗降

＜自工会から提示された論点＞

- 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
- 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
- 予定時間に利用者が乗車せずに、路上で待機していると駐車とみなされる。

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」

- 利用者の安全な乗降を確保できないおそれ。
- 乗降場所に車が駐車している場合、新たな乗降可能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。

＜意見＞

- 前提として、事業者側において、配車アプリの活用等により、法令に適合した乗降場所のみを乗客が選択できるようにすることが必要。
- その上で、乗降場所の確保については、例えば、道交法第44条第２項第２号に基づき、関係者の同意の下、既存のバス停をロボタクの乗降場所として活用できるよう調整することが可能。また、事業者側において、事業を展開する都市の関係当局へ働きかけ、乗降場所のインフラ整備を要請するなどして、その確保を図ることも検討いただくことが必要。