警察庁
National Police Agency

資料4

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

これまでの議論の整理と今後の検討課題①

まとめ

- 本調査検討委員会は、「ＡＩ時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書」の指摘を踏まえ、自動運転車の社会実装に向けて、道路交通法に基づく自動車の適切な通行方法を明らかにした上で、自動運転車がそうした通行方法を採るために必要な対応について検討することを課題とし、議論した。

  ※　交通事故の民事上・刑事上の責任の在り方は、上記の検討課題に関係するものではあるものの、道路交通法の検討には収まらないため、本調査検討委員会として、この点は切り分けて議論した。

- この議論の結果、本調査検討委員会は、以下の点を確認した。
  - 交通ルールは、交通の安全と円滑を確保する観点から、自動運転車のみならず、自動運転車を含む全ての交通参加者に対して共通に適用されなければならない。自動運転車の開発・普及のために、既存の交通参加者に負担を強いるような交通ルールの設定は、自動運転車が交通社会で共存するという観点からは、社会の理解が得られない。なお、米国でも、自動運転車の開発等のために交通ルールを変更した事実は確認されていない。
  - 道路交通安全の観点からも、自動運転車は、国際的な承認を得つつある次の安全基準を満たすものが開発されることが望ましい。

    ① 交通法規を遵守すること。

    ② 有能で注意深い人間の運転者（Competent and careful human driver。以下「CCD」という。）と同等以上の安全性を有すること。

これまでの議論の整理と今後の検討課題②

残された課題

- CCDの基準とは具体的にどのような安全水準が求められるのか示せないか。

【論点】
- ✓ CCDの具体的な内容は、最終的には具体の道路交通環境に即してしか判断できないものであるが、自動運転車の開発に資する一定の目安となるような事例等は示せないか。
- ✓ 自動運転車の開発に資するように、交通ルールの解釈を明確に示した方が良い場面（※）があるのではないか。

※　本検討会では、歩行者が立ち止まって自動車に道を譲る場合や自動車が中央線をはみ出して通行しても良い場合等について、事務局から解釈が示された。

- 今後、海外事業者が開発した自動運転車の事故等を扱い得るところ、その自動運転車による不自然な挙動等を認知した場合に、当該挙動等に関し、事業者側と円滑にコミュニケーションし得るか。特に、特定自動運行許可制度の運用のための報告・検査や捜査上の必要により事故等の情報を入手する必要が生じた場合に、現在の警察の権限により十分な情報を入手することができるのか、具体的に必要となる情報の内容を整理した上で検討すべきではないか。

【論点】
- ✓ 米国では、事故対応や事故に至らない現場対応に関し、警察等が自動運転車に関する情報を必要とする場合に、開発者側から十分な情報が得られていないとの課題あり。

これまでの議論の整理と今後の検討課題②

残された課題（続き）

- 自動運転車が公道上でスタックした場合には、警察等の必要に応じて、当該自動運転車を適切な場所へと速やかに移動させることができるようにすべき。そのために、事業者が行うべき対応方法を整理し、緊急時における警察等との連携が円滑に行われるようにすべきではないか。

【論点】

- ✓ 米国では、警察や消防の現場対応において、自動運転車の運行を遠隔で監視する者とのコミュニケーションが円滑に機能していないとの課題あり。
- ✓ 自動運転車がスタックした場合における事業者の対応方法が事業者毎に異なることにより、警察や消防の現場が混乱して、速やかに緊急の措置を採ることができない懸念あり。
- ✓ 同時に複数台の自動運転車がスタックした場合、それらの車両を監視する複数の事業者間で連携した対応を取らせることができるか要検討。

令和６年度
自動運転の拡大に向けた調査検討委員会

Appendix

これまでの検討における主な意見等①

海外調査研究結果概要について①

＜米国における制度について＞

- 米国では、事故発生時における責任の所在等は事後の裁判による解決に委ねる制度設計によって、ロボットタクシーの取組が進んでいるものと理解。我が国では、車両側の安全だけでなく、警察庁が所掌する道路交通における安全対策及び司法における判断が連携して、総合的に安全を担保していくことが必要。

＜社会的受容性について＞

- 米国において、導入後の時間経過とともに、これらの批判や妨害行為等が減少した背景には、実績の積み重ねがあるものと考える。実際に自動運転車が交通の妨げになったり、自然人のドライバーに比べて事故が頻発したりする状況がないという好実績が積み重なれば、自動運転車に対する批判や妨害行為等が少なくなっていくことが確認できたことは、今後の我が国での社会実装を考える上でも有益。

これまでの検討における主な意見等②

海外調査研究結果概要について②

＜現場対応における懸念について＞

- 事故に該当しない事象の報告義務について、我が国では、**自然人のドライバーの場合は、事故には該当しない事象の場合の報告義務はない。これを踏まえれば、必ずしも自動運転車においても事故には該当しない事象の場合の報告義務は必要ないが、その要否は議論が必要**。
- 事業者に対する情報開示の要求について、**事業者の立場では情報開示義務がないにも関わらず、開示を求められても応じられないという事情もあると考えられることから、我が国においてどのような対応を開発者や運行事業者に求めるかについては、更なる検討が必要**。
- リモートアシスタントについて、各事業者で体制が異なることが想定されるところ、事故等が発生した時にその対応方法が異なることによって、かえって円滑な交通の妨げにならないように留意する必要がある。**事業者による競争領域や企業秘密として保護されるべきところがある一方で、その対応方法をオープンにし、他社と互換性のあるものとしなければならない部分もあるのではないか**。
- 通常の乗用車とは異なり、ハンドルやブレーキが備えられていない車両の場合は、どのように現場で対応するのかあらかじめ整理しておくべき。
- 自動運転車は、一般道路を走行する乗用車タイプに限らず、高速道路での自動運転トラック等、様々な走行環境と車種があり、これらの違いによって緊急時の対応は異なる。走行環境や車両タイプ等をすべて一括りにして一つのルールを定めてしまうと、事業者側が身動きが取れなくなる可能性がある点に配意する必要がある。

これまでの検討における主な意見等③

CCDについて

- **車両側の設計を行う上では、CCDの基準とは具体的にどのような安全水準が求められるのか示してほしい**。一方、具体化が難しい場合には、例えば、各事故事例における責任の所在を示す結論や、類似の条件下において事故に繋がった事例と繋がらなかった事例の比較、そしてその比較結果として事故に繋がらなかった要因を示すデータ等が示されれば、CCDという概念が求める安全水準について判断する参考になると考える。この水準が抽象的なままでは、事業者の独自の解釈に依存することとなり、自動運転の品質が担保されない懸念がある。
- **一定の水準を示すことには理解できるが、もし水準を示すのであれば、自動運転車だけでなく、自然人のドライバーを含むすべての交通参加者にも適用されるべきであり、自動運転車だけが理解できて、他の交通参加者が理解できないような交通ルールであってはならない**。
- そもそも一定の水準が求められてている判断が困難な場面というのは、基準として当てはめる事案と、その事案の何を重視するかで結論が変わってしまうことから、判断が困難なのである。したがって、**判断に当たっては、判断対象となる場面の背後にある様々な要素から、個別具体的な判断を行わざるを得ないのであって、判断が困難な場面について一律の基準を示すというのは難しいのではないか**。自然人のドライバーは、そうした判断に迷う場面においては、自らの考えに従って行動するというリスクを引き受けて運転しており、こうした**リスクを引き受けて走行する自動運転車を開発するにあっては、各自動運転開発事業者において、「自分がドライバーであればこのように行動する」ということを基準として、自然人のドライバー同様に責任やリスクを負って、自動運転車を開発するほかないのではないか**。

これまでの検討における主な意見等④

歩行者横断の認知について

- 歩行者横断の認知について、その歩行者の挙動を100%正確に推定することはかなり難しいと認識している。また、横断歩道がある場所だけでなく、横断歩道がない場所でも起こり得ることから、横断歩道がない場所での対応についても検討が必要。
- 歩行者の行動が認知できるか否かよりも、自動車の速度がどれだけ安全にコントロールできるかが重要。横断歩道付近では、いつでも止まれる速度で走行すれば、横断歩道上に歩行者がいても、また、その歩行者がどのような行動をしていても、止まることは可能。
- 「CCD」であれば、歩行者が止まったと判断すれば、減速し徐行した上でそのまま通過することになるだろう。これは道路交通法違反となる場合があり得る（※）のかもしれないが、そのままお互いに停止していたら後続車が滞留する場合もあり、減速して事故を起こさないように注意しつつ、走行するということが、技術的に可能かどうかが重要。

  ※ 事務局から、**歩行者が立ち止まって自動車に道を譲る場合については、実務上、基本的には、歩行者からの意思表示があり、もう通行しようとしていないということが客観的に認められる場合には違反としては取り扱っていない**旨説明。

- 事故の結果に対する責任については個別具体的に判断されるものであり、**本検討会は、**そうした起きてしまった事故という結果についての責任の在り方についてではなく、**自動運転車の社会実装に向けて、道路交通法によって守るべきとされている義務やルールがどうあるべきかという議論の場である**と理解している。

これまでの検討における主な意見等⑤

二輪車のすり抜けの認知について

- **人間のドライバーも行っているように、すり抜けを行う二輪車や自転車等が存在することを前提として、安全に停止できるような速度で走行すべき**。
- **自動運転車が義務を果たすべき範囲や他の交通参加者が違反をした場合に考慮すべき程度等について、何らかの目安を導き出せることが社会実装では必要**と理解している。

標識の認知、人による誘導の認知について

- 人による誘導が発生する工事や通行止め等に関わる現場は、時々刻々と変化する上に、多様であることから、規制等に関わる情報を事前に入力することや、誘導方法を標準化するのは現実的には難しいのではないか。**技術的なハードルは高いのかもしれないが、遠隔から車両を動かす方法や、さらには自動運転車が自律的にそうした場面に対応できるように開発を進めていく必要がある**。
- 人による誘導等を認知できない場合は、自動運転車はその場で停止し、遠隔監視者が現場の状況を確認して、通行経路等の追加の情報を提供することが、現時点での一般的な対処方法である。

緊急自動車の認知について

- 緊急自動車を認知した際、基本的には、左に寄って停止するのだが、人間のドライバーでも緊急自動車がどの方向から来ていて、こちらはどこに避けるべきかの判断は難しい。自動運転車の場合は、緊急自動車を避けて一度停止した後も、緊急自動車の進路の妨げになるようであれば、速やかに再度動けるようにプログラミングされていれば良いのではないか。
- **遠隔から適切な避譲場所を指示し、当該場所までは自動運転車が安全に自律走行することによる対応は、**遠隔から監視する対象車両が数台で事業者が単一であれば可能だが、**自動運転車の実装が進んで複数の事業者がそれぞれの車両を遠隔監視する場合においても有効か検討が必要**。

これまでの検討における主な意見等⑥

周囲の違反行為の判断について

- すべての交通参加者が交通ルールを遵守して通行すれば、そもそもルールを遵守するよう設計されている自動運転車が事故を起こす可能性も少なくなり、全体として交通の安全性が向上するので、まずは**すべての交通参加者に対し、違反行為を起こさないように啓発を続けていくことが重要**。
- 違法に駐車している車両が存在する場合、これを回避して進行しようとすると超えてはいけない中央線を越えてしまわざるを得なくなり、自動運転車は、判断に窮しまずは停止することになる。このように、周囲の違反行為によって自動運転者が停止し道路交通の円滑が妨げられるような状況が繰り返されると、自動運転車以外の交通参加者の遵法意識も高まっていくと思われるので、そのような社会の意識改善を待ちつつ、自動運転車の社会実装を進めていくのが良いのではないか。
- **違法駐車の取締りは客観的に望ましい対応であるが、必ずしもリアルタイムに達成できるものではない**ことに留意する必要がある。
- 車両を追い抜くために中央線を跨ぐか否かの判断は、自動運転車の開発者だけでなく、その運行を担う事業者によるところが大きいと思われる。そのため、**個別具体的な状況に対する対応については、実際に自動運転車の運行に関わる関係者の間で継続して確認又は協議していく仕組みが望ましい**。ただし、すべてを個別具体的に検討するということではなく、標準的な対応方法を整理した上で示す方が社会実装の観点からは望ましいと考える。