

「自動運転システムは、運行区域内の関連法規を遵守しなければならない」という点が、自動運転システムの安全基準に関する国内外の議論で明らかにされている。

< 国際的な自動運転車両開発の安全基準に関する議論の状況 >

国連の「自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）」において、自動運転車の国際的な性能基準を策定するための議論が継続中であり、2024年6月、「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」が策定された。

この文書の中で、自動運転システムに求められる性能として、

- **自動運転システムの安全レベルは、有能で注意深い人間の運転者が、自動運転車の使用者及び他の交通参加者に対する不合理な安全リスクを最小限に抑えられるレベル以上でなければならない。**
- **自動運転システムは、運行区域内において、関連法規の適用に従い交通規則を遵守するものとする。**
という点が明記。現在、本文書をもとに法的拘束力のある国連規則の策定に向け議論が継続している。

< 国内における自動運行装置の保安基準具体化のための議論の状況 >

日本国内においては、道路運送車両法第41条第1項により、自動運行装置は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されている。

デジタル庁「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SWG報告書」(R6.5)において、

- **保安基準等の具体化にあたっては、下記の安全性に関する基本的な考え方を踏まえて検討する必要がある。**

自動運転車は、道路交通法を遵守する

自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない

自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない

自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める

という点が明記。

上記SWGで示された安全性に関する基本的な考え方及び国際的な議論に基づき、令和7年9月、国土交通省は自動運転車に求められる安全水準を示した「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を公表。

自動運転車に求められる走行に関するこれまでの議論

国際的な議論や、国交省の示す自動運転システムの安全基準で明示されるとおり、**日本国内を走行する自動運転車は、その運行に関し、他の交通参加者と同様に日本の道路交通法等を遵守**しなくてはならない。

< 警察庁における昨年度の「自動運転の拡大に向けた調査研究」での検討結果 >

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。

速度規制のような、規定上遵守すべき内容が明確な交通ルールについては、自動運転自動車が道路交通法の規定どおりの対応を行うことを求めることが適当。

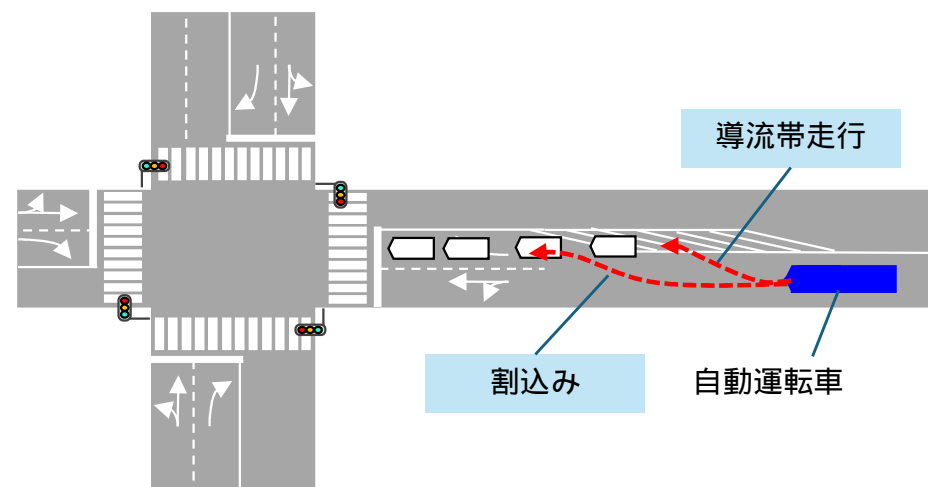
他方、道路交通法はそもそも道路における交通主体の挙動を網羅的に定める規範ではなく、同法の規定において「明らかな場合」といった、規定内容が抽象的なものについては、具体の交通状況を総合的に判断する必要があるところ、交通状況は千差万別であり、適切な規定を一義的・定量的に決めることは困難。

規定内容が抽象的なものについては、当該規定内容を機械でも読み取り可能となるよう定量化するのではなく、**開発上課題となる具体的な交通上の場面について、事業者との継続的なコミュニケーションを通じて解釈を明確化**していく必要がある。

▶ この検討結果を受け、今般、自動運転車の開発に当たり課題となる具体的な場面について、事業者の皆様に対して書面ヒアリングを実施し、各場面における道交法の解釈について検討

課題となる場面：右折レーン進入時に先行車列が長い場合の導流帯の走行

- 交差点右折のために右折レーンへ進入する際、右折レーンに先行する車両の列が長く、導流帯まで達している場合。
- 車列が無く導流帯を通らない経路に従うと、割込み形で右折レーンへ進入することになり、他車両との事故リスクが高くなる。
- 右折レーンからの車列最後尾に並び、導流帯を走行することとしたい。



< 警察庁意見 >

- 導流帯（いわゆるゼブラゾーン）は、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に規定されるとおり、「車両の安全かつ円滑な走行を誘導するために設けられた場所」であり、道路交通法上の通行が禁止されていません。したがって、ご提示の状況において通行可能とする設定を妨げるものではありません。
- 一方、「交通の方法に関する教則」において、「車の通行を安全で円滑に誘導するため、車が通らないようにしている道路の部分」と示しており、導流帯を通行せざるを得ない状況以外には通行を控えるようお願いします。

課題となる場面：右折レーン進入時に先行車列が長い場合の導流帯の走行

< 参照条文 >

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府 / 建設省 / 令第3号）（抄）

別表第五（第九条関係）

指示標示

種類	番号	表示する意味	設置場所
導流帯	(208の2)	車両の安全かつ円滑な走行を誘導するために設けられた場所であること。	車両の走行を誘導する必要がある場所

交通の方法に関する教則（昭和53年国家公安委員会告示第3号）（抄）

付表3 標識・標示の種類と意味

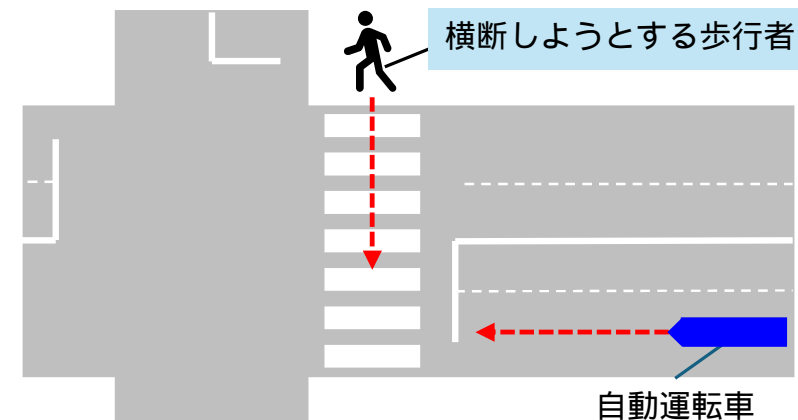
(2) 標示

イ 指示標示

種類	番号	意味
導流帯（図表略）	36	車の通行を安全で円滑に誘導するため、車が通らないようにしている道路の部分であること

課題となる場面：信号のない交差点における歩行者等の定義

- 自動運転車は人間の感情や挙動を正確に予測することはできないため、信号のない交差点において、「横断しようとする歩行者・自転車」が判断することができない。
- 「横断しようとする歩行者や自転車」の定義を明確にしてほしい。



< 警察庁意見 >

- 「横断しようとする歩行者等」については、歩行者と横断歩道の距離、車両等の速度、歩行者の速度等の具体的な状況を総合的に判断することが必要であり、一義的・定量的に定義することは困難です。
- 個別具体の「横断しようとする歩行者等」の判断に当たっては、道路交通法第38条第1項の「歩行者等があるときは、（略）通行を妨げないようにしなければならない」という規定に違反しないよう、車両の通行により、歩行者等が、自らの進行の速度を変えたり、立ち止まったりしないようにすることが必要です。
- また、「信号のない場所を横断しようとする歩行者」に対しては、「交通の方法に関する教則」において、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝える、左右を確認するなどの行動をとるよう示していますので、こうした行動についても判断の参考とするようお願いします。

課題となる場面：信号のない交差点における歩行者等の定義

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（横断歩道等における歩行者等の優先）

第三十八条 車両等は、横断歩道又は自転車横断帯(以下この条において「横断歩道等」という。)に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車(以下この条において「歩行者等」という。)がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前(道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下この項において同じ。)で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は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。

2～3 （略）

交通の方法に関する教則(昭和53年国家公安委員会告示第3号)（抄）

第2章 歩行者の心得

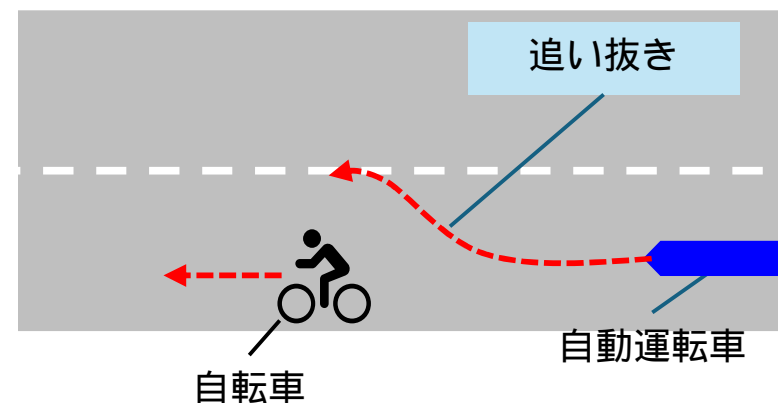
第3節 横断の仕方

3 信号機のない場所で横断しようとするとき

- (1) （略）
- (2) 歩道の縁や道路の端に立ち止まって、左右をよく見て、（略）。
- (3)～(4) （略）
- (5) 横断するときは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えるようにしましょう。
- (6) （略）

課題となる場面：自転車の追い抜き

- 車道の走行車線に十分な幅がないときに、前方の自転車を追い抜く場面。
- 前方の自転車を速度を維持したまま、追い抜く際には、どのくらいの距離の側方間隔を開ければよいのか不明確である。
- 走行車線に十分な幅がないときには、自転車を追い抜く際の側方間隔の距離によっては中央線を若干超える場合があるが、問題ないか。



< 警察庁意見 >

- 通行中の自転車を追い抜く場合、基本的には道路交通法第2条第1項第21号の追越しに該当します。追越しについては、同法第17条第5項第4号のとおり、車両が通行する道路の左側部分の幅員が6メートルに満たない道路で、かつ、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されていない場合には、追越しの際、道路の中央から右の部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができます。ただし、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければなりません。
- 自動車等が自転車等の右側を通過する場合において、両者の間に十分な間隔がないときは、自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行しなければならない旨の規定が、令和8年4月1日から施行されることとなっています。本規定に定める間隔については、自動車等と自転車等との具体的な通行状況、道路状況、交通状況等により異なるため、具体的な基準を一概に設けることは困難ですが、例えば、都市部の一般的な幹線道路においては、十分な間隔として1メートル程度が一つの目安になると考えられ、両者の間隔と安全な速度について現在警察庁において実証実験を行っています。

課題となる場面：自転車の追い抜き

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一～二十 （略）

二十一 追越し 車両が他の車両等に追い付いた場合において、その進路を変えてその追い付いた車両等の側方を通過し、かつ、当該車両等の前方に出ることをいう。

二十二～二十三 （略）

2～3 （略）

（通行区分）

第十七条 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、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

2～4 （略）

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分(以下「右側部分」という。)にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第一号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない。

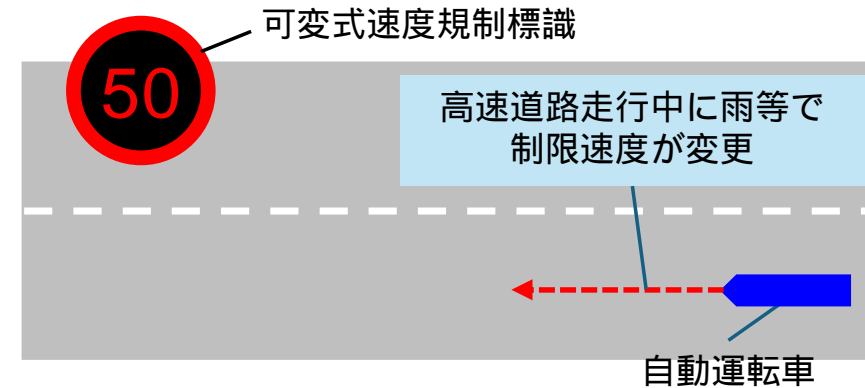
一～三 （略）

四 当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき(当該道路の右側部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。)

6 （略）

課題となる場面：車両の走行速度

- 高速道路上で走行中の区間に、雨などで時速50キロメートル規制等の速度規制が設定された場面。
- 可変標識により規制速度が表示された直後に時速50キロメートルに落とすと後続車両に追突される危険性がある。



< 警察庁意見 >

- 最高速度を示す標識は、速度規制が行われている区間の始まりの地点に始点標識を、終わりの地点に終点標識を設置しており、また、規制区間内では、本線車道への流入部付近や、おおむね2キロメートルを超えない範囲で必要な地点に図に示されているような区間内標識が設置されています。
- 速度規制を認知した場合のほか、運転中に天候や交通状況の変化等により速度規制が急遽行われた場合で規制速度の変更がわからない場合であっても天候や交通状況等に応じて安全な運転に努めてください。
- また、危険を防止するためにやむを得ない場合を除き、急ブレーキは禁止されています。速度規制を認知したときは、周囲の車両に合わせて安全に減速するようにしてください。

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（最高速度）

第二十二條 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。

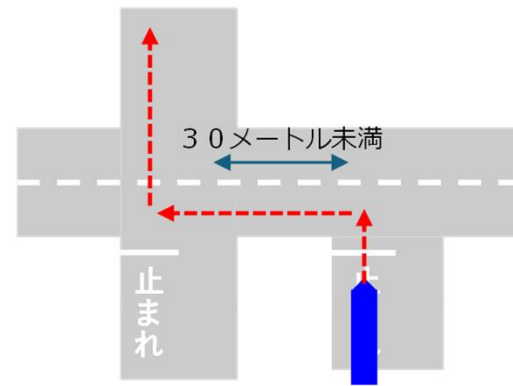
（急ブレーキの禁止）

第二十四條 車両等の運転者は、危険を防止するためやむを得ない場合を除き、その車両等を急に停止させ、又はその速度を急激に減ずることとなるような急ブレーキをかけてはならない。

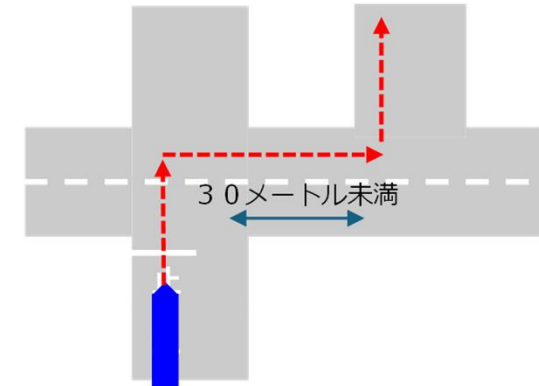
課題となる場面：右左折時の合図（30メートル未満の場合）

- 連続した右左折を行うとき、次の右左折まで30メートル未満の場面。
- 道交法施行令第21条で定められている30メートル手前で合図が出せない。
- 30メートル手前で合図が出せない場合、連続した右折や左折ができなくなる。

①左折してすぐに右折



②右折してすぐに左折



< 警察庁意見 >

- 連続して右左折するため、2回目以降の右左折において、当該交差点の手前の側端から30メートル手前の地点で合図を行うことができない場合、可能な限り手前の地点で合図を行うようにしてください。

< 参照条文 >

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（合図）

第五十三条 車両(自転車以外の軽車両を除く。次項及び第四項において同じ。)の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）（抄）

（合図の時期及び方法）

第二十一条 法第五十三条第一項に規定する合図を行う時期及び合図の方法は、次の表に掲げるとおりとする。

合図を行う場合	合図を行う時期	合図の方法
左折するとき。	その行為をしようとする地点(交差点においてその行為をする場合にあつては、当該交差点の手前の側端)から三十メートル手前の地点に達したとき。	左腕を車体の左側の外に出して水平に伸ばし、若しくは右腕を車体の右側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は左側の方向指示器を操作すること。
右折し、又は転回するとき。	その行為をしようとする地点(交差点において右折する場合にあつては、当該交差点の手前の側端)から三十メートル手前の地点に達したとき。	右腕を車体の右側の外に出して水平に伸ばし、若しくは左腕を車体の左側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は右側の方向指示器を操作すること。

自動運転車の開発に資する交通ルールの明確化

- ▶ 自動運転車の開発上課題となる具体的な交通上の場面について、関係規定の法解釈や開発の目安となる事例に関する意見交換を自動運転の開発事業者等と警察庁との間で継続的に実施する。

開発上課題となる場面を随時・継続的に募集するため、令和7年10月、交通ルールの解釈の明確化に関する窓口（メールアドレス：traffic.rules_autodrive@npa.go.jp）を設置。

自動運転車以外の交通参加者に対する働きかけ

- ▶ 一般の交通参加者に対して自動運転車の挙動に関する周知をはかるとともに、全ての交通参加者が交通ルールを守るように広報啓発を実施する。
- ▶ 速度超過や違法駐車等について、引き続き、車両の安全な通行のため、悪質性・危険性の高い違反に重点を置いた取締りを推進する。