

自動運転に関する警察の検討の状況 及び今後に向けた取組について

平成 28 年 1 1 月 8 日
警察庁交通企画課理事官 大野 敬

- はじめに
- 道路交通法と自動運転の基本的な関係
- 道路交通に関する条約(ジュネーブ条約)の規定
- ジュネーブ条約に関する国際的な議論の状況
- 警察庁における検討の状況
- 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン
- 自動走行についての法律上・運用上の課題
- 今年度の調査検討委員会における検討事項

はじめに

■ 現状

- 自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和等に寄与する技術であると考えられ、近年、国内外において完全自動走行を視野に入れた技術開発が進展
- 「日本再興戦略2016」において、次の取組を進め、「2025年を目途に完全自動走行システムの市場化を目指し、議実開発等を推進する取組等を加速する」との政府方針
 - 無人自動走行移動サービスや高速道路での自動走行について、2017年までに必要な実証を可能とする
 - 2020年までに、無人自動走行移動サービスや高速道路での自動走行が可能とする

■ 自動走行システムの分類 ～「官民ITS構想・ロードマップ2016」より作成

分類	概要	具体的な自動走行システム	市場化等期待時期	責任関係等	
情報提供型	ドライバーへの注意喚起等			ドライバー責任	
自動制御活用型	レベル1 :単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態		ドライバー責任	
	レベル2 :システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	追従・追尾システム (ACC+LKA等)	市場化済み	ドライバー責任 ※監視義務及びいつでも安全運転できる態勢
			自動レーン変更	2017年	
			「準自動パイロット」	2020年まで	
	レベル3 :システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	「自動パイロット」	2020年目途	システム責任 (自動走行モード中) ※特定の交通環境下での自動走行 (自動走行モード) ※監視義務なし (自動走行モード: システム要請前)
レベル4 :完全自動走行	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	【レベル4相当】 「無人自動走行移動サービス」 (遠隔型、専用空間)	限定地域 2020年まで		
		【レベル4】 完全自動走行システム (非遠隔型)	2025年目途	システム責任 ※全ての行程での自動走行	

※1 いずれのレベルにおいても、車両内ドライバーは、いつでもシステムの制御に介入することができる。
 ※2 市場化期待時期については、官民が各種施策を取り組むにあたって共有する共通の努力目標の時期であり、官民ともコミットメントを表す時期ではない。
 ※3 レベル3の「自動パイロット」及びレベル4の完全自動走行システム (非遠隔型) については、民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目指すべき努力目標の時期として設定。
 ○ 以下の説明では、「レベル4」を完全自動走行システム (非遠隔型) のみを指す (「レベル4相当」とされるシステムは含まない) 意味で用いる。

平成 28 年 7 月 6 日
警察庁 交通局

現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません！！ 【参考2】安全運転支援システム・自動走行システムの定義(官民 ITS 構想・ロードマップ2016より抜粋)

5月に米国において事故が発生したテスラの「オートパイロット」機能を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が責任を持って安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

本年5月、米国において、テスラモーターズ(Tesla Motors、以下「テスラ」という。)社製の自動車、「オートパイロット」(Autopilot)機能を使用しての走行中に側方から進入したトレーラーに突入し、運転者が死亡する事故が発生しました。この事故の詳細については、現在、米国当局が調査中です。

テスラ社製の「オートパイロット」機能を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が責任を持って安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があります。

警察庁・国土交通省では、今回の事故を踏まえ、ユーザーへの注意喚起を改めて徹底することとします。

お手持ちの車について不明点がある場合や、車を購入される際には、ディーラー等において、その運転支援技術の機能や注意点について、ご確認ください。

【参考1】テスラ社製の自動車に搭載された「オートパイロット」機能

テスラ社製の自動車に搭載された「オートパイロット」機能は、通常の車と同様、運転者が前方・周囲を監視しながら安全運転を行うことを前提に、車線維持支援、車線変更支援、自動ブレーキ等を行う機能に過ぎません。(※)

(※)「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)における自動運転のレベル分けでは、レベル2に相当。

また、天候や周囲の交通の状況等によっては、これら機能が適切に作動しなくなることや、作動を突然停止することがあります。

したがって、運転者が、「オートパイロット」機能を使用中に注意を怠ることは、極めて危険です。また、万が一事故が発生した場合には、原則として運転者がその責任を負うこととなります。

＜システムによる車両内ドライバー機能の代替＞

分類	概要	注(責任関係等)	左記を実現するシステム
情報提供型 ²	ドライバーへの注意喚起等	ドライバー責任	「安全運転支援システム」
自動制御型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	ドライバー責任	
活用型	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	ドライバー責任 ※監視義務及びいつでも安全運転できる態勢	「準自動走行システム」
活用型	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	システム責任(自動走行モード中) ³ ※特定の交通環境下での自動走行(自動走行モード) ※監視義務なし(自動走行モード:システム要請前)	「自動走行システム」
活用型	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	システム責任 ※全ての行程での自動走行	「完全自動走行システム」

(注1) いずれのレベルにおいても、車両内ドライバーは、いつでもシステムの制御に介入することができる⁴。

道路交通法と自動運転の基本的な関係

公道実証実験

- レベル1・2
⇒ 道路交通法上可能
- レベル3・4
⇒ ドライバーが乗車し、緊急時の対応ができる形であれば、
道路交通法上可能

※「レベル4相当」とされるシステムは、この整理には含まれない。

実用化

- レベル1・2
⇒ 道路交通法上可能
- レベル3
⇒ システムの要請がない限り、ドライバーが周囲の交通状況の監視や操作を行う必要がないと整理するものについては、システムの要請前における義務の在り方が不明確
- レベル4
⇒ ドライバーという概念が喪失

<道路交通法(昭和35年法律第105号)(抄)>
(安全運転の義務)

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。

(運転者の遵守事項)

第71条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

五の五 自動車又は原動機付自転車(以下この号において「自動車等」という。)を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置(その全部又は一部を手で保持しなければ送信及び受信のいずれをも行うことができないものに限る。第百二十条第一項第十一号において「無線通話装置」という。)を通話(傷病者の救護又は公共の安全の維持のため当該自動車等の走行中に緊急やむを得ずに行うものを除く。第百二十条第一項第十一号において同じ。)のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置(道路運送車両法第四十一条第十六号若しくは第十七号又は第四十四条第十一号に規定する装置であるものを除く。第百二十条第一項第十一号において同じ。)に表示された画像を注視しないこと。

道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）の規定

■ 道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）

- 我が国を含め96カ国が締約
- 我が国は昭和39年に批准・効力発生

■ 規定（抄）

第8条第1項

一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。

第8条第5項

運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。

運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない。

第10条

車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。

運転者は、状況により必要とされるとき、特に見通しがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。

ジュネーブ条約に係る国際的な議論の状況

■ 国際連合欧州経済委員会(UNECE)道路交通安全作業部会(WP1)の正式メンバー化

- 第69回セッション(平成26年9月)、第70回セッション(27年3月)、第71回セッション(27年10月)に、オブザーバーとして参加
- 本年2月のUNECE内陸輸送委員会において、我が国がWP1の正式メンバーとなることが承認
- 第72回セッション(28年3月)に、正式メンバーとして参加

■ 自動運転に関する非公式作業グループ

- 第71回セッションにおいて、自動運転に関する非公式作業グループ(IWG-AD)の設置が決定
- 参加国は、日本のほか、フランス(議長)、オランダ(副議長)、ドイツ、イギリス、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、OICA(事務局)

■ WP1 第72回セッションの結果

- 「自動運転車両の実験について、車両のコントロールが可能な能力を有し、それが可能な状態にある者がいれば、その者が車両内にいるかどうかを問わず、現行条約の下で実験が可能」というIWG-ADの協議結果が報告され、WP1として了解
- 運転者のいない、いわゆる完全自動走行等とジュネーブ条約・ウィーン条約との整合性を図るための措置等については、引き続き、IWG-ADにおいて議論を継続

1949年作成: 道路交通に関する条約
(ジュネーブ条約)

1968年作成: 道路交通に関する条約
(ウィーン条約)

- ・シリア
- ・ヨルダン
- ・レバノン
- ・カンボジア
- ・スリランカ
- ・マレーシア
- ・ラオス
- ・インド
- ・シンガポール
- ・ハンガリー
- ・香港
- ・マカオ
- ・オーストラリア
- ・ニュージーランド
- ・フィジー
- ・パプア・ニューギニア
- ・エジプト
- ・ベナン
- ・トーゴ
- ・シエラレオネ
- ・コンゴ共和国
- ・マダガスカル
- ・マリ
- ・アルジェリア
- ・ルワンダ
- ・マラウイ
- ・ウガンダ
- ・ボツワナ
- ・レソト
- ・ナミビア
- ・ブルキナファソ
- ・ナイジェリア
- ・ドミニカ共和国
- ・ハイチ
- ・グアテマラ
- ・ジャマイカ
- ・トリニダード・トバゴ
- ・バルバドス
- ・アルゼンチン
- ・パラグアイ

- ・日本
- 〔ウィーン未批准〕
- ・連合王国(英国)

- ・アメリカ合衆国
- ・カナダ
- ・アイルランド
- ・マルタ
- ・アイスランド
- ・キプロス

- 〔ウィーン未批准〕
- ・スペイン

- 〔ウィーン未批准〕
- ・パチカン
- ・タイ
- ・韓国
- ・ガーナ
- ・チリ
- ・ベネズエラ
- ・エクアドル

WP1 自動運転に関する
非公式作業グループ※

- ・フランス
- ・フィンランド
- ・スウェーデン

- ・ベルギー
- ・オランダ

- ・サンマリノ
- ・ルクセンブルグ
- ・モナコ
- ・オーストリア
- ・ノルウェー
- ・デンマーク
- ・ギリシャ
- ・イタリア
- ・ポルトガル
- ・ハンガリー
- ・セルビア
- ・トルコ

- ・モンテネグロ
- ・スロバキア
- ・チェコ
- ・ブルガリア
- ・ルーマニア
- ・ポーランド
- ・アルバニア
- ・ロシア
- ・グルジア
- ・キルギスタン
- ・イスラエル

- ・アラブ首長国連邦
- ・ベトナム
- ・フィリピン
- ・セネガル
- ・ニジェール
- ・コンゴ民主共和国
- ・南アフリカ
- ・ジンバブエ
- ・モロッコ
- ・コート・ジボワール
- ・中央アフリカ
- ・チュニジア
- ・キューバ
- ・ペルー

- ・ドイツ

- ・トルクメニスタン
- ・タジキスタン
- ・カザフスタン
- ・ウズベキスタン
- ・アゼルバイジャン
- ・アルメニア

- 〔ジュネーブ未批准〕
- ・スイス

WP1

- ・スロベニア
- ・クロアチア
- ・マケドニア
- ・ボスニア・ヘルツェゴビナ
- ・ベラルーシ
- ・ウクライナ
- ・リトアニア
- ・エストニア
- ・ラトビア
- ・モルドバ

- ・バーレーン
- ・イラン
- ・クウェート
- ・カタール
- ・サウジアラビア
- ・パキスタン
- ・モンゴル
- ・リベリア
- ・ケニア
- ・セيشェル
- ・ブラジル
- ・ウルグアイ
- ・パハマ
- ・ガイアナ

※ WP1 自動運転に関する非公式作業グループ
上記の国のほか、EC(欧州委員会)、OICA(国際自動車工業連合会)、
CLEPA(欧州自動車部品工業会)もメンバー

- 〔ウィーン未批准〕
- ・インドネシア
- ・メキシコ
- ・コスタリカ

警察庁における検討の状況 ～検討の体制

■ 「自動走行の制度的課題等に関する調査検討委員会」の設置(平成27年度)

委員長

藤原 静雄 中央大学法科大学院法務研究科教授

委員

稲垣 敏之 筑波大学副学長・理事
今井 猛嘉 法政大学大学院法務研究科教授
岩貞 るみこ 自動車ジャーナリスト
須田 義大 東京大学生産技術研究所
次世代モビリティ研究センター長・教授
早川 治 警察庁交通局交通企画課長
加藤 伸宏 警察庁長官官房参事官
(高度道路交通政策担当)
堂前 康 警察庁交通局交通企画課理事官
大野 敬 警察庁交通局交通企画課課長補佐
岩浅 太一 警察庁交通局交通企画課課長補佐

オブザーバー

市川 類 内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室参事官
森下 信 内閣府政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付
参事官(戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)担当)付
企画官
吉田 健一郎 経済産業省製造産業局自動車課
電池・次世代技術・ITS推進室長
河南 正幸 国土交通省道路局道路交通管理課
高度道路交通システム(ITS)推進室長
久保田 秀暢 国土交通省自動車局技術政策課
国際業務室長

事務局

株式会社日本能率協会総合研究所

■ 調査研究の経緯

- 平成27年10月23日から平成28年3月2日までの間に5回の調査検討委員会を開催
- 市街地における自動走行システムに関する公道実証実験(金沢大学)を視察
- 車の自動走行システム(いわゆる自動運転)に関するアンケートを実施
- 自動走行の制度的課題等に関するヒアリングを実施



警察庁における検討の状況 ～アンケートの実施

■ 目的

自動走行システムに関する公道実証実験に対する国民各層の考え方、受容性等を把握し、自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案の作成に向けた検討の基礎資料とすることを目的としてアンケートを実施。

■ 実施概要

実施期間：平成27年11月25日から12月2日までの間

実施主体：調査検討委員会事務局(株式会社日本能率協会総合研究所)

調査方法と調査規模：インターネットWEBモニター調査(事前登録情報に基づくサンプリング調査)により1089件回収

調査対象：全国の18歳以上の男女(運転免許の有無を問わない)

■ 結果概要

【回答者属性】

運転免許保有者(約78.9%)、本人又は身近な人の交通事故経験者(約55.3%)、安全運転支援システムを利用している者(約8.0%)

区分	設問	代表的意見
車の自動走行システムについて	自動走行システムに期待すること	交通事故の削減
	自動走行システムの利用意向	疲れているときなどは、利用したい
	自動走行システムに対する懸念	自動走行システムの性能が十分でない場合、交通事故が発生しないか
自動走行システムに関する実証実験について	実証実験を実施する場所	実験段階に応じて、交通量にかかわらず、様々な道路で実施するべき
	自宅前の道路で実証実験を行うことについて	どちらかと言えば賛成する 実施しても、実施しなくても、どちらでも構わない
	自宅前の道路で実証実験が行われる場合の条件	実験車両であることが分かるような表示がされた車を使うべき
	公道での実証実験で用いる自動走行システムの確認について	実験施設であらゆる条件の下で自動走行システムが安全に機能することを確認すべき
	公道での実証実験中の交通事故についての責任	実験実施者が、事故態様にかかわらず、全ての責任を負うべき

※ 代表的意見とは、おおむね全ての属性別集計で第1位の回答割合の選択肢を指す。

※ 本アンケートは、自動走行システムに対する一般の理解がまだ必ずしも十分でない可能性がある中で行ったものであり、回答について、調査表の回答選択肢の順序等にも影響を受けている可能性があることに注意する必要がある。

警察庁における検討の状況 ～関係事業者等からのヒアリング

■ 目的

自動走行システムの開発者や研究者等の考え方等を把握し、自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン案の作成及び今後更に検討すべき自動走行についての法律上・運用上の課題の整理に向けた検討の基礎資料とすることを目的としてヒアリングを実施。

■ 実施概要

実施期間：平成27年11月から平成28年1月までの間

実施主体：調査検討委員会事務局(株式会社日本能率協会総合研究所)

■ ヒアリング対象

19団体等

分類	団体等数	名称
自動車メーカー系	2団体 3社	一般社団法人日本自動車工業会(JAMA)、日本自動車輸入組合(JAIA)、 自動車メーカーA社、自動車メーカーB社、自動車メーカーC社
自動車部品メーカー系	2団体	一般社団法人日本自動車部品工業会(JAPIA)、一般社団法人電子情報技術産業協会(JEITA)
農機メーカー系	2社	農機メーカーD社、農機メーカーE社
研究機関系	2大学 4団体	国立大学法人金沢大学、国立大学法人名古屋大学、 独立行政法人交通安全環境研究所(NTSEL)、国立研究開発法人産業技術総合研究所(AIST)、 一般財団法人日本自動車研究所(JARI)、「ロボット法学会」設立準備研究会
その他	3団体 1社	特定非営利活動法人 ITS Japan、インターネットITS協議会、一般社団法人日本損害保険協会、 自動運転モビリティサービス提供会社F社

自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン

■ 基本的制度

現行法上、次の条件を満たせば、公道実証実験を行うことは可能である。

- 公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準の規定に適合していること
- 運転者となる者が実験車両の運転者席に乗車して、常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視(モニター)し、緊急時等には、他人に危害を及ぼさないよう安全を確保するために必要な操作を行うこと
- 道路交通法を始めとする関係法令を遵守して走行すること

■ 実施主体の基本的な責務

公道において、いまだ実用化されていない自動走行システムを用いて自動車を走行させることは、交通の安全と円滑の確保に支障を及ぼす場合があり得ることを認識し、実施主体は、十分な安全確保措置を講ずるべきである。

■ 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置

実施主体は、公道実証実験の内容等に応じて、次のような措置を講ずるべきである。

- 事前の実験施設等における自動走行システムの安全性の確認
- 安全性を確認しながらの段階的な公道実証実験の実施
- 実験車両への複数人の乗車、併走車両の用意、実験中である旨の車体表示等の適切な安全確保措置の実施
- 緊急時における具体的な対応要領や連絡体制等の書面化及び周知

■ テストドライバーの要件

テストドライバーは、必要な運転免許を保有し、次の要件を満たす必要がある。

- 常に道路交通法を始めとする関係法令における運転者としての義務を負い、仮に、交通事故等が発生した場合には、テストドライバーが、常に運転者としての責任を負うことを認識すること
- 自動走行システムを用いて走行している間、常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視(モニター)し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができること

■ テストドライバーに関連する自動走行システムの要件

公道実証実験に用いる自動走行システムは、テストドライバーが緊急時等に安全を確保するために必要な操作を行うことができるものである必要があるほか、次の要件を満たすべきである。

- 自動走行システムとテストドライバーとの間における実験車両の操作の権限の委譲が適切に行われるようなものであること
- 適切なサイバーセキュリティが確保されていること

■ 公道実証実験中の実験車両に係る各種データ等の記録・保存

実施主体は、実験車両にドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載するなど、公道実証実験中に発生した交通事故等の事後検証を十分に行うことができるように、各種データ等を適切に記録・保存するべきである。

■ 交通事故の場合の措置

交通事故が自動走行システムの不具合や当該システムへの過信を原因として発生した可能性がある場合には、実施主体は、当該交通事故の原因について調査した上で、再発防止策を講ずるまでの間、同種の公道実証実験の実施を控えるべきである。

■ 賠償能力の確保

実施主体は、自動車損害賠償責任保険に加え、任意保険に加入するなどして、適切な賠償能力を確保するべきである。

■ 関係機関に対する事前連絡

実施主体は、新規性の高い技術を用いた自動走行システムに関する公道実証実験や大規模な公道実証実験を実施する場合には、その内容等に応じて、必要な助言等を受けるため、実施場所を管轄する警察、道路管理者、地方運輸局等に対し、当該公道実証実験の計画について事前に連絡するべきである。

※ 本ガイドライン案は、これによらない方法で行う公道実証実験を禁止するものではなく、本ガイドラインに適合しない公道実証実験を行うおとす場合には、実施場所を管轄する警察に事前相談を行っていただきたい。

自動走行についての法律上・運用上の課題

■ ヒアリング及び調査検討委員会の議論における主な指摘事項

自動走行に係る刑事上の責任

- レベル2までは、自動走行モード中であっても、運転者に周囲の道路交通状況等の監視(モニター)義務が課され、運転者の責任の下で走行することとなるため、交通事故等における道路交通法上の責任は、現状のとおり、原則として運転者にあるものと考えられる。
- レベル3では、運転者の過失責任が認められるかどうかは、原則として運転者に交通事故等の予見可能性及び結果回避可能性があるかどうかによる。

自動走行に係る民事上の責任

- レベル3までは、現状のとおり、交通事故が発生した場合には、自動車損害賠償保障法等が適用され、原則として自己のために自動車を運行の用に供する者が損害を賠償する責任を負うこととされ、当該者以外の者の責任については、故意又は過失の有無等、個別具体的な事情により判断されることとなる。
- 交通事故が発生した場合には、自動走行システムの製造業者の責任が問われる可能性が高くなるとの指摘があるものの、自動走行システムのソフトウェアに問題があると考えられる場合であっても複雑で膨大なものとなるソフトウェアの問題点を個人である交通事故被害者が証明することは困難な場合が考えられるとの指摘もあり、責任関係が複雑になることにより交通事故被害者に対する補償が遅れることは避ける必要がある。

自動走行に係る行政法規上の義務

【車両の点検・整備義務】

- レベル4も含めて、現状のとおり、原則として車両の使用者が車両の点検・整備義務を負うべき。
- 自動走行システムの仕組みを理解していない使用者が点検・整備を行うことは困難であり、使用者に点検・整備義務を課すべきではない。

【運転免許制度等の在り方】

※ レベル3までについて

- 現状と同様の運転技能が必要。
- 通常の運転技能に加えて自動走行システム特有の操作や挙動における留意点等を運転者が了知できるようにするための講習の導入が必要。
- 高齢者等の移動を支援するという観点から、取得要件を緩和すべき。

※ レベル4について

- 車両に乗車している者には運転免許が不要。
- 車両の運行を管理する者には安全を担保するための資格が必要。

【交通事故時の救護・報告義務】

- レベル3までは、車両に運転者が存在していることから、現に交通事故が起きた場合には、運転者が問われる責任の内容にかかわらず、現状のとおり、運転者その他の乗務員に対して救護・報告義務を課することが可能。

【その他】

- レベル3やレベル4の自動走行車が一般の道路利用者と混在して走行する場合には、運転者同士のコミュニケーション等に変化が生じる。

■ 今後更に検討すべき課題として整理された事項

自動走行に係る刑事上の責任

- 交通事故等における道路交通法上の責任の在り方
- 自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律の適用関係
- 車両周辺の状況や車両状態情報の記録を行うドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等の装備の在り方
- 緊急時等における車両の動作に係るアルゴリズムの設定の在り方や当該設定の妥当性を検証する方法等

自動走行に係る民事上の責任

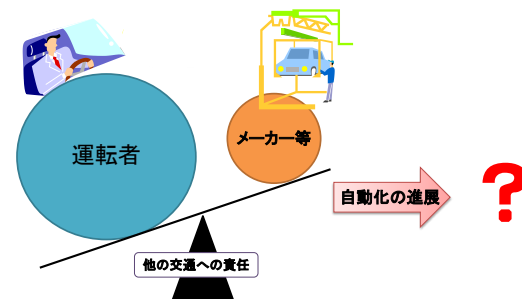
- レベル4の自動走行車や各レベルの自動走行車の混在時を含めた民事上の責任の在り方

自動走行に係る行政法規上の義務

- 車両の点検・整備義務の在り方
- 外部ネットワークとの接続によるサイバー攻撃に対する自動走行システムのセキュリティの確保に係る義務の在り方
- 運転者の運転免許や車両の運行を管理する者の資格等の運転免許制度等の在り方
- レベル4や遠隔操縦における車両に乗車している者の位置付けや車両に乗車している者がいない場合も想定した交通事故時の救護・報告義務の在り方
- 運転者以外の者に係る義務の在り方
 - ・ 自動走行車に乗車する者の安全を担保するために必要な措置をどのように義務付けるべきか
 - ・ 他の道路利用者に対して新たな義務を課すべきか
 - ・ 自動走行車に対して自動走行車であること及び自動走行モード中であることを他の道路利用者に明らかになるよう表示する義務を課すべきか

その他

- 自動走行の具体的形態に応じた課題
 - ・ トラックの隊列走行やラストワンマイル自動走行の実現に向けて技術面の検討が進められている電子連結の道路交通法及び道路運送車両の保安基準上の取扱い
 - ・ 車両から遠隔で電気通信技術を利用することによって車両を操作する者の位置付けを含めた遠隔操縦の道路交通法及び道路運送車両の保安基準上の取扱い
- レベル3におけるセカンドタスクの許容範囲
- 交通規制等の運用の在り方
- 地図情報、信号情報等をリアルタイムに車両が認識するためインフラ整備の在り方
- 社会的受容性を踏まえた制度の在り方
- 国民が自動走行の効用・機能・限界等を正しく理解するための情報発信



今年度の調査検討委員会における検討事項

■ 「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」の設置(平成28年度)

委員長

藤原 静雄 中央大学法科大学院法務研究科教授

委員

稲垣 敏之 筑波大学副学長
今井 猛嘉 法政大学大学院法務研究科教授
岩貞 るみこ 自動車ジャーナリスト
大久保恵美子 (公社)被害者支援都民センター理事
木村 光江 首都大学東京法科大学院教授
須田 義大 東京大学生産技術研究所
次世代モビリティ研究センター長・教授
横山 利夫 (一社)日本自動車工業会
自動運転検討会主査

警察庁交通局交通企画課長
警察庁長官官房参事官(高度道路交通政策担当)
警察庁交通局交通企画課理事官
警察庁交通局交通企画課課長補佐
警察庁交通局交通指導課課長補佐
警察庁交通局交通規制課課長補佐
警察庁交通局運転免許課課長補佐

オブザーバー

内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室参事官
内閣府政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付
参事官(社会システム基盤)付企画官
法務省刑事局刑事課参事官
総務省総合通信基盤局電波部移動通信課
新世代移動通信システム推進室長
経済産業省製造産業局自動車課電池・次世代技術・ITS推進室長
国土交通省道路局道路交通管理課
高度道路交通システム(ITS)推進室長
国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長

事務局

みずほ総合研究所株式会社

■ 検討事項

- 高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題に関する検討
- 限定地域での遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証実験の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討
- 自動走行の制度的課題等に関する調査研究(平成27年度)において今後更に検討すべきものと整理されたその他の課題の議論

