参考資料２－１

前回（第７４回）審議結果概要

R3.9.7 WEB 開催

■提案内容：「自動走行車（レベル４）の商業レベルでの実用化」

・　日本においては、都市における複雑な道路事情がネックとなり、完全自動走行は未だテスト段階にあるが、北海道の障害物等が少ない道路状況は自動運転の実用化に向いているものと思われる。

・　日本企業の自動走行テスト地として、また、すでに商業自動走行を実現している海外企業への商業的自動走行が可能な場所として、北海道を特区化することで、企業の誘致に伴う人口や税収の増加などの効果が見込まれる。

■一次整理の対応方向（事務局案）概要

現在、国では、自動運転システム利用中の交通ルールの在り方などの制度整備や各種技術開発に取り組んでいるところであり、安全性を含め、制度や技術の確立されていない段階における規制緩和は適当ではないため、一旦検討終了とする。

■審議結果概要

・　提案者は２つのパターンを想定して提案している。１つ目が日本企業の自動走行のテスト地として規制緩和すること、２つ目が既に海外においては商業自動走行を実現していることから、北海道において実用化することの特区を認めたらどうかということ。

当委員会ではこの２つを場合分けしながら議論しなくてはならないが、整理表の一次整理の対応（案）の理由として、まだ技術が確立されていないことを記載しており、場合分けがなされていないため、提案者に対してもっと詳しく答える必要があると思う。

・　既に海外において商業レベルでの自動走行の実績がある場合は、<u>どのような状況で海外において実用化されているかを調べ、海外で実用化されている条件と日本の規制の条件を比較していくことが必要</u>であると思う。

参考資料　２－２

「官民ITS構想・ロードマップ」

分　野	レベル	実現が見込まれる技術（例）	市場化等期待時期	取組状況等
自 家 用	レベル２	一般道での運転支援	2020年まで	・主要幹線道路において、直進運転が可能な運転支援機能を有するも、信号や交差点での支援機能は未実装　一部実現
	レベル３	高速道路での自動運転	2020年目途	・改正道路運送車両法の施行(R2.4) ・改正道路交通法の施行(R2.4) ・高速道路渋滞時における自動運転システム（レベル３）の市場化(R3.3)　目標達成
	レベル４	高速道路での自動運転	2025年目途	・民間において車両技術開発を推進、レベル４のビジネス価値を検討中　計画通り進捗
物　流サービス	レベル４	高速道路でのトラックの自動運転	2025年以降	・実現に向けた2020年度前半の具体的な工程表を作成 ・民間において車両技術開発を推進　計画通り進捗
移　動サービス	レベル４	限定地域での無人自動運転移動サービス	2020年まで	・限定地域での無人自動運転移動サービス（自動運転車の専用の走行空間でレベル４（相当））を実現(R1.11) ・限定地域における遠隔型(1:3)のレベル３での無人自動運転移動サービスが運行開始(R3.3～)　目標達成
	レベル２以　上	高速道路でのバスの運転支援・自動運転	2022年以降	・宮城県などでBRT専用道区間での実証を実施　計画通り進捗

＊「官民ＩＴＳ構想・ロードマップ」（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議）資料より引用

自動運転車の定義及び政府目標

国土交通省

システムによる監視

政府目標

高速道路でのレベル4の自動運転（2025年目途）※

限定地域での無人自動運転移動サービス（2020年まで）※

高速道路におけるレベル3の自動運転（2020年目途）※

レベル5

○完全自動運転
常にシステムが運転を実施

*5

レベル4

○特定条件下における完全自動運転
特定条件下においてシステムが運転を実施
（作動継続が困難な場合もシステムが対応）

*4

特定条件下とは・・・
場所（高速道路のみ等）、天候（晴れのみ等）、速度など自動運転が可能な条件
この条件はシステムの性能によって異なる

レベル3

○特定条件下における自動運転
特定条件下においてシステムが運転を実施
（当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要）

ホンダ　レジェンド
（2020年11月 型式指定）

ドライバーによる監視

レベル2

○高度な運転支援　システムが前後及び左右の車両制御を実施
【例】高速道路において、
①車線を維持しながら前のクルマに付いて走る（LKAS+ACC）
②遅いクルマがいればウインカー等の操作により自動で追い越す
③高速道路の分合流を自動で行う

ベンツSクラス
（2017年8月　型式指定）

レベル1

○運転支援　システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施
【例】自動で止まる
（自動ブレーキ）

*1

前のクルマに付いて走る（ACC）

*2

車線からはみ出さない
（LKAS）

*3

※官民ITS構想・ロードマップ2020（令和2年7月 IT総合戦略本部（本部長 内閣総理大臣）決定）にて規定

ACC：Adaptive Cruise Control，LKAS: Lane Keep Assist System

*1（株）SUBARUホームページ　*2 日産自動車（株）ホームページ　*3 本田技研工業（株）ホームページ
*4 福井県永平寺町実証実験　*5 CNET JAPANホームページ

資料：国土交通省「自動運転車の定義及び政府目標」引用

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（平成28年５月策定）

■ **特別の許可等なしに実施可能な公道実証実験の対象を明確化。**

〈基本要件〉

- 実験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（緩和認定を含む）
- 実験車両の運転者席に乗車したテストドライバー が
  - ・常に周囲の交通状況や車両の状態を監視し、
  - ・システムでは対応できない場面において必要な操作を行うこと
    (緊急時、故障時及びシステムが機能限界に達する時等)
  - ※　開発段階の自動走行システムであっても、システムでは対応できない場面等においてテストドライバーが必要な操作を行うことが可能であれば、ガイドラインに基づき、公道実証実験が可能
- 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

＜道路使用許可が必要な場合＞

- ・車内に存在する監視・操作者が、通常のハンドル・ブレーキとは異なる特別な装置で操作する場合
- ・監視・操作者が遠隔に存在し、実験車両の運転者席に乗車しない遠隔型自動運転システムの場合

■ **テストドライバーが運転者としての義務及び責任を負うこととなる。**

＜主な内容＞（※）法令により義務付けられている事項

テストドライバーの要件

- ■ 必要な運転免許の保有(※)
- ■ 運転者としての義務及び責任の認識（※）
- ■ 実験車両の自動走行システムの仕組みや特性への理解、操作の習熟
- ■ 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ための体勢（※）
  - ・必ずしも走行中常にハンドル等の操作装置を把持している必要はない
  - ・見通しの悪い場所又は交通量が多い場所等、緊急時の操作を行う蓋然性が高い状況では、操作装置を把持し、又は瞬時に把持できるよう手を操作装置の至近距離の位置に保つべき

公道実証実験の内容等に即した安全確保措置

- ■ 公道走行前の実験施設等における安全性の確認
- ■ 公道実証実験の段階的な実施
  想定外の事態が比較的生じにくい環境から実施
- ■ 実験内容等に応じた適切な安全確保措置
  - ・自動走行システムの状況等の監視（モニター）者の配置
  - ・自動運転の実証実験中である旨の表示
  - ・地域住民等への周知

交通事故の場合の措置等

- ■ 事後検証を可能とする措置
  公道実証実験中の実験車両に係る各種データの保存
- ■ 交通事故の場合の措置
  - ・テストドライバーは直ちに運転を停止して、負傷者を救護するなど必要な措置を講じ、警察官に当該交通事故の状況等を報告（※）
  - ・実施主体は、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。
- ■ 賠償能力の確保

テストドライバーに関連する自動走行システムの要件

- ■ テストドライバーによる緊急時の操作を可能とする仕様（※）
- ■ システムとテストドライバーの間における適切な権限委譲が行われる仕様
  自動走行システムが警報音の発報により自動走行の開始又は終了を明確に表示すること等
- ■ 適切なサイバーセキュリティの確保

関係機関に対する事前連絡

- ■ 新規性の高い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、必要な助言を受けるため、十分な時間的余裕を持って、下記関係機関に対し、事前連絡する。
  - ・実施場所を管轄する警察
    （各都道府県警察本部交通部交通企画（総務）課）
  - ・道路管理者
  - ・地方運輸局及び沖縄総合事務局

資料：警察庁「自動走行システムに関する公道実験実験のためのガイドライン（概要資料）」引用

自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（平成29年９月策定、令和２年９月最終改訂）

■ 遠隔型自動運転システム（※１）及び特別装置自動車（※２）の公道実証実験について、道路使用許可を受けることにより実施可能なものとして整理し、都道府県警察における許可申請に対する取扱いの基準を明確化。

■ 監視・操作者が運転者としての義務及び責任を負うこととなる。

＜主な共通事項＞

許可に係る審査の基準

■ 実験の趣旨等
- 自動運転の実用化に向けた実証実験であること

■ 実施場所・日時
- 一般の道路利用者の通行に特段の著しい支障を及ぼす場所及び日時が含まれないこと

■ 安全確保措置
- 最高速度
  交通の状況、道路環境等に鑑みて十分な猶予をもって安全に停止できる速度とすること
- 自動運転の公道実証実験中である旨の表示

■ 実験車両等の構造等
- 道路運送車両の保安基準の規定に適合していること（緩和認定を含む）
- 乗客を乗せて走行することを予定しているときには、できる限り急ブレーキ等にならないなど、乗客の安全にも十分配慮すること

■ 監視・操作者となる者
- 教育・訓練の実施
  法律上の運転者としての義務・責任の認識
- 必要な運転免許の保有

許可期間

原則として最大６か月
ただし許可の対象となる内容が明確であれば許可期間が６か月を超える範囲とすることも可能

許可に付する条件

■ 実施場所、実施日時等
- 申請に係る場所及び日時並びに実施計画に従った走行方法での走行

■ 実験車両を自律走行させる場合に付する条件
- 本走行は、**公道審査**（注１）を経て行うこと

（注１）警察官等が、実験区間（公道）で自律走行の安全性や緊急時の安全な介入操作等を審査

■ 交通事故の場合の措置等
- 事後検証を可能とする措置
  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して、車両の前後方及び車両内の状況等を記録すること

■ 走行方法
- 監視・操作者は、実験車両が走行している間、走行する方向の状態等を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること

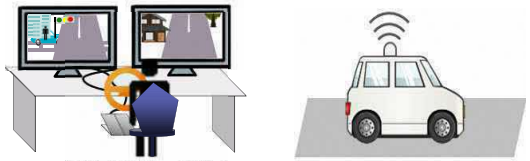
許可に係る指導事項

賠償能力の確保、地域住民等への事前広報又は事前説明、
道路管理者への事前協議等、
特異事案の所轄警察署長への通報及び再発防止策の報告、関係法令の遵守

＜主な個別事項＞

遠隔型自動運転システム（※１）

（※１）自動車から遠隔に存在する監視・操作者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うことができる自動運転システム



許可に係る審査の基準

■ 実施場所・日時
- 必要な通信環境を確保できる場所であること

■ 安全確保措置
- 実験の関係者が現場に急行することができる体制の整備
- 通信遅延や遠隔監視・操作者の視野の限界を踏まえた安全対策の徹底

■ 実験車両等の構造等
- 遠隔監視・操作者が、映像及び音により、通常の自動車の運転者と同程度に実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できること
- 通信遅延の際に自動的に安全に停止すること

■ １名の遠隔監視・操作者が複数台の実験車両を走行させる場合
- １対１型の公道実証実験を実施していること
- 同時に監視・操作する実験車両の数を増やす場合は、原則として１台ずつ増やすこと

許可に付する条件

■ 交通事故の場合の措置等
- 交通事故があったときは実験車両内の者に協力を求めること

許可に係る指導事項

適切なサイバーセキュリティの確保

特別装置自動車（※２）

（※２）手動による運転時は通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置(コントローラ等)で操作する自動車

許可に付する条件

■ 実施場所・日時等
- 車内監視・操作者が、警察官等による**施設内審査**（注2）及び**路上審査**（注３）に合格していること。

（注2）警察官等が、実験施設等で特別装置による手動走行の安全性等を審査
（注3）警察官等が、実験区間（公道）で特別装置による手動走行の安全性等を審査

備考

■ 遠隔自動運転システムの操作装置がコントローラ等の場合
- 実験車両を自律走行させるための公道審査は、**施設内審査**（注2）及び**路上審査**（注３）に合格し、実験車両を手動で走行させることができることを確認した上で行うこととする。

資料：警察庁「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（概要資料）」引用

参考資料２－６

自動運転に係る関係法令の改正【概要】

道路運送車両法 （令和２年４月施行）

○　保安基準対象装置への自動運行装置の追加

➢　保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加（法第 41 条第１項）

➢　自動運行装置が使用される条件（走行環境条件）を国土交通大臣が付すこととする（法第 41 条第２項）

※自動運行装置

・プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置

・作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を含む

○　自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理

➢　電子的な検査の導入に伴い、自動車の検査における電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を（独）自動車技術総合機構に行わせる（法第 99 条の３第５項）

○　分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

➢　事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲を、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正（法第 49 条第２項）

➢　自動車製作者等から、特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け（法第 57 条の２第２項）

○　自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等

➢　自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、その内容が適切でなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等に係る許可制度を創設（法第 99 条の３第１項）

➢　許可に関する事務のうち技術的な審査を（独）自動車技術総合機構に行わせる（法第 99 条の３第８項）

道路交通法 （令和２年４月施行）

○　自動運行装置の定義等に関する規定の整備

➢　道路運送車両法に規定される自動運行装置を「自動運行装置」として定義（法第２条第１項 13 の２号）

➢　同装置を使用して自動車を用いる行為は「運転」に含まれる旨規定（法第２条第１項 17 号）

○　自動運行装置を使用する運転者の義務に関する規定の整備

➢　自動運行装置が使用される条件（国土交通大臣が付する走行環境条件）を満たさない場合には、同装置を使用した運転を禁止（法第 62 条）

➢　条件外となった場合に直ちに適切に対処できる状態でいるなどの場合に限り、携帯電話使用等禁止（安全運転義務への上乗せ）規定の適用を除外（法第 71 条の４の２第２項、法第 71 条第５号の５）

○　作動状態記録装置による記録等に関する規定の整備

➢　作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置による記録及び保存を義務付け（法第 63 条の２の２）

➢　整備不良車両と認めるときは、警察官が記録の提示を求めることができる旨規定（法第 63 条）

〇道路運送車両法（昭和26年6月1日号外法律第185号）

（自動車の装置）

第四十一条　自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基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。

一　原動機及び動力伝達装置

二　車輪及び車軸、そりその他の走行装置

三　操縦装置

四　制動装置

五　ばねその他の緩衝装置

六　燃料装置及び電気装置

七　車枠及び車体

八　連結装置

九　乗車装置及び物品積載装置

十　前面ガラスその他の窓ガラス

十一　消音器その他の騒音防止装置

十二　ばい煙、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置

十三　前照灯、番号灯、尾灯、制動灯、車幅灯その他の灯火装置及び反射器

十四　警音器その他の警報装置

十五　方向指示器その他の指示装置

十六　後写鏡、窓拭き器その他の視野を確保する装置

十七　速度計、走行距離計その他の計器

十八　消火器その他の防火装置

十九　内圧容器及びその附属装置

二十　自動運行装置

二十一　その他政令で定める特に必要な自動車の装置

２　前項第二十号の「自動運行装置」とは、プログラム（電子計算機（入出力装置を含む。この項及び第九十九条の三第一項第一号を除き、以下同じ。）に対する指令であつて、一の結果を得ることができるように組み合わされたものをいう。以下同じ。）により自動的に自動車を運行させるために必要な、自動車の運行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー並びに当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置であつて、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、かつ、当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えるものをいう。

（点検整備記録簿）

第四十九条　自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に備え置き、当該自動車について前条の

規定により点検又は整備をしたときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一　点検の年月日

二　点検の結果

三　整備の概要

四　整備を完了した年月日

五　その他国土交通省令で定める事項

２　自動車（第五十八条第一項に規定する検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。）の使用者は、当該自動車について特定整備（原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置、連結装置又は自動運行装置（第四十一条第二項に規定する自動運行装置をいう。第九十九条の三第一項第一号において同じ。）を取り外して行う自動車の整備又は改造その他のこれらの装置の作動に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造（同号に掲げる行為を除く。）であつて国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。）をしたときは、遅滞なく、前項の点検整備記録簿に同項第三号から第五号までに掲げる事項を記載しなければならない。ただし、前条第二項において準用する第四十七条の二第三項の規定による必要な整備として当該特定整備をしたとき及び第七十八条第四項に規定する自動車特定整備事業者が当該特定整備を実施したときは、この限りでない。

３　点検整備記録簿の保存期間は、国土交通省令で定める。

（自動車の点検及び整備に関する情報の提供）

第五十七条の二　自動車の製作を業とする者又は外国において本邦に輸出される自動車を製作することを業とする者から当該自動車を購入する契約を締結している者であつて当該自動車を輸入することを業とするもの（以下「自動車製作者等」という。）は、国土交通省令で定めるところにより、その製作する自動車で本邦において運行されるもの又はその輸入する自動車について、第七十八条第四項に規定する自動車特定整備事業者又は当該自動車の使用者が点検及び整備（第四十七条の二及び第四十八条の規定によるものを除く。次項において同じ。）をするに当たつて必要となる当該自動車の型式に固有の技術上の情報であつて国土交通省令で定めるものをこれらの者に提供しなければならない。

２　前項に定めるもののほか、自動車製作者等は、その製作する自動車で本邦において運行されるもの又はその輸入する自動車について、当該自動車の使用者が第四十七条の規定による点検及び整備をするに当たつて必要となる技術上の情報であつて国土交通省令で定めるものを当該自動車の使用者に提供するよう努めなければならない。

（特定改造等の許可）

第九十九条の三　自動車検査証交付済自動車等について、次に掲げる行為（以下「特定改造等」という。）をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

一　自動運行装置その他の装置に組み込まれたプログラム等（プログラムその他の電子計算機による処

理の用に供する情報をいう。以下同じ。）の改変による自動車の改造であつて、当該改造のためのプログラム等が適切なものでなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものとして国土交通省令で定めるものを電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法によりする行為

二　前号に規定する改造をさせる目的をもつて、電気通信回線を使用する方法その他の国土交通省令で定める方法により自動車の使用者その他の者に対し当該改造のためのプログラム等を提供する行為

２　第七十八条第三項及び第四項の規定は、前項の許可について準用する。この場合において、これらの規定中「条件」とあるのは、「条件又は期限」と読み替えるものとする。

３　国土交通大臣は、第一項の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしてはならない。

一　申請者が特定改造等を適確に実施するに足りる能力及び体制を有する者として国土交通省令で定める基準に適合する者であること。

二　申請に係るプログラム等の改変により改造された自動車が保安基準に適合すること。

４　第一項の許可を受けた者は、その能力及び体制を、前項第一号の国土交通省令で定める基準に適合するように維持しなければならない。

５　第一項の許可を受けた者は、前項に定めるもののほか、プログラム等の適切な管理及び確実な改変その他特定改造等の適確な実施を確保するために必要なものとして国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

６　国土交通大臣は、第一項の許可を受けた者の能力及び体制が第三項第一号の国土交通省令で定める基準に適合せず、又は第一項の許可を受けた者が特定改造等に関し前項の国土交通省令で定める事項を遵守していないと認めるときは、当該者に対し、その能力及び体制を基準に適合させるため、又は特定改造等の適確な実施を確保するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

７　国土交通大臣は、第一項の許可を受けた者が次の各号のいずれかに該当するときは、期間を定めて特定改造等の停止を命じ、又は同項の許可を取り消すことができる。

一　この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したとき。

二　第二項において準用する第七十八条第三項の規定により許可に付した条件に違反したとき。

三　偽りその他不正の手段により第一項の許可を受けたとき。

８　国土交通大臣は、第一項の許可に関する事務のうち、次に掲げるものを機構に行わせるものとする。

一　第一項の許可の申請者が特定改造等を適確に実施するに足りる能力を有するかどうかの審査

二　第一項の許可の申請に係るプログラム等の改変により改造された自動車が保安基準に適合するかどうかの審査

９　機構は、前項各号に掲げる審査を行つたときは、遅滞なく、これらの審査の結果を国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に通知しなければならない。

○道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）

（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。

一～十三　〔略〕

十三の二　自動運行装置　道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条第一項第二十号に規定する自動運行装置をいう。

十四～十六　〔略〕

十七　運転　道路において、車両又は路面電車（以下「車両等」という。）をその本来の用い方に従つて用いること（自動運行装置を使用する場合を含む。）をいう。

十八～二十三　〔略〕

２～３　〔略〕

（整備不良車両の運転の禁止）

第六十二条　車両等の使用者その他車両等の装置の整備について責任を有する者又は運転者は、その装置が道路運送車両法第三章若しくはこれに基づく命令の規定（同法の規定が適用されない自衛隊の使用する自動車については、自衛隊法（昭和二十九年法律第百六十五号）第百十四条第二項の規定による防衛大臣の定め。以下同じ。）又は軌道法第十四条若しくはこれに基づく命令の規定に定めるところに適合しないため交通の危険を生じさせ、又は他人に迷惑を及ぼすおそれがある車両等（次条第一項及び第七十一条の四の二第二項第一号において「整備不良車両」という。）を運転させ、又は運転してはならない。

（車両の検査等）

第六十三条　警察官は、整備不良車両に該当すると認められる車両（軽車両を除く。以下この条において同じ。）が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証その他政令で定める書類及び作動状態記録装置（道路運送車両法第四十一条第二項に規定する作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置をいう。第六十三条の二の二において同じ。）により記録された記録の提示を求め、並びに当該車両の装置について検査をすることができる。この場合において、警察官は、当該記録を人の視覚又は聴覚により認識することができる状態にするための措置が必要であると認めるときは、当該車両を製作し、又は輸入した者その他の関係者に対し、当該措置を求めることができる。

２～８　〔略〕

（作動状態記録装置による記録等）

第六十三条の二の二　自動車の使用者その他自動車の装置の整備について責任を有する者又は運転者は、自動運行装置を備えている自動車で、作動状態記録装置により道路運送車両法第四十一条第二項に規定する作動状態の確認に必要な情報を正確に記録することができないものを運転させ、又は運転してはならない。

２　自動運行装置を備えている自動車の使用者は、作動状態記録装置により記録された記録を、内閣府

令で定めるところにより保存しなければならない。

（自動運行装置を備えている自動車の運転者の遵守事項等）

第七十一条の四の二　自動運行装置を備えている自動車の運転者は、当該自動運行装置に係る使用条件（道路運送車両法第四十一条第二項に規定する条件をいう。次項第二号において同じ。）を満たさない場合においては、当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転してはならない。

２　自動運行装置を備えている自動車の運転者が当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転する場合において、次の各号のいずれにも該当するときは、当該運転者については、第七十一条第五号の五の規定は、適用しない。

一　当該自動車が整備不良車両に該当しないこと。

二　当該自動運行装置に係る使用条件を満たしていること。

三　当該運転者が、前二号のいずれかに該当しなくなつた場合において、直ちに、そのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあること。

（運転者の遵守事項）

第七十一条　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。

一～五の四　〔略〕

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。第百十八条第一項第三号の二において「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。同号において同じ。）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一項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。第百十八条第一項第三号の二において同じ。）に表示された画像を注視しないこと。

六　〔略〕

参考資料２－７

北海道総合政策部において取りまとめ

令和３年度 自動運転の実現に向けた調査検討委員会 検討結果報告書の概要（警察庁　令和３年 12 月）

１　調査研究の目的

限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に置き、従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転を可能にするため、より具体的な制度や交通ルールの在り方について、調査研究を行う。

２　検討の対象及び前提

【検討の対象】

限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に置き、従来の「運転者」の存在を前提としないレベル４の自動運転に関する交通ルールの在り方、自動運転システムだけでは対応できない事態が発生した場合の安全性の担保方策について検討する。

【検討の前提】

○　自動運転中は、「運転者」が遵守すべき交通ルールのうち、定型的・一般的*なものを自動運転システムが代替　　＊信号機の信号に従う義務、最高速度　等

○　自動運転中でない場合は、従来の「運転者」が存在する場合のルールで対応

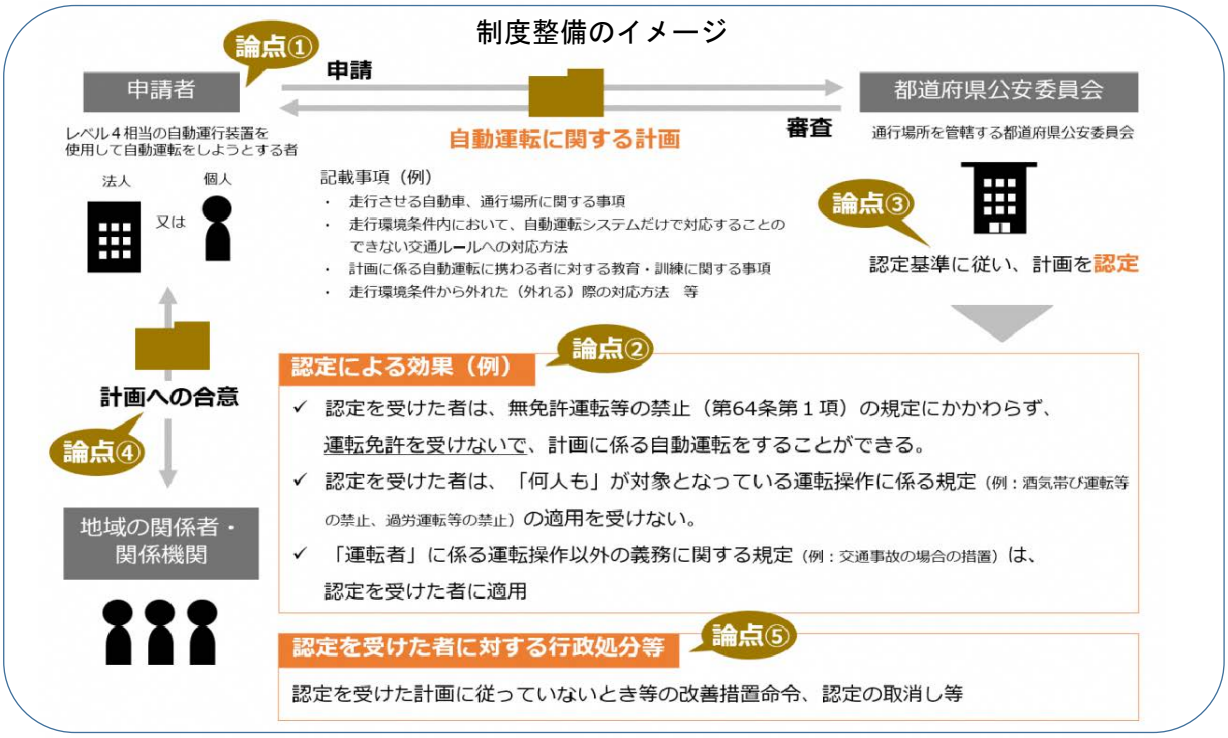
○　自動運転移動サービスの提供に携わり、状況把握、連絡等の役割を果たす自然人の存在を想定

３　論点の設定

＜方向性＞

○　自動運転システムが対応することが必ずしも期待できない交通ルールに関しては、個別のケースに応じ、地域ごとに交通ルールの遵守の方策を柔軟に検討し、発生する新たな安全リスク等について理解と協力を得て、自動運転システムによる操作や人間による関与等の組合せにより、全体として従来と同等以上の安全性を確保することが適切である。

○　自動運転移動サービスを提供する主体の審査等を行うことにより、当該主体が道路交通の安全と円滑を確保しつつ、自動運転により自動車を安全に走行させることができることを担保する枠組みを整備することが必要である。



・論点①　運転者の存在を前提としない自動運転システムの性能について
・論点②　認定による特例の適用について
・論点③　審査基準及び審査方法について
・論点④　関係者の理解と協力を得るための手段について
・論点⑤　行政処分の在り方について

４　議論のまとめ

（１）総論

特定の構造の道路（例：高速自動車国道等）であればどこでも自動運転が可能なもののみを対象とすると、技術開発の状況や事業化を念頭に置いた場合に、技術が追いついていない部分があり、また、コストが非常に高くなることから、およそ自動運転が実現し得ないものとなってしまう懸念があるため、限定された地域を踏まえて個別にＯＤＤ（走行環境条件）が設定され、そのＯＤＤを満たす場合には自動運転が可能なものを使用することを想定している。

限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスとして従来の「運転者」の存在を前提としない自動運転を実現するに当たっては、個別のケースによって、自動運転システムの性能や走行する環境が異なり、それを受けて自動運転に携わる者、地域との関係等が異なることを踏まえ、個別のケースによって異なる点を個別に審査する枠組みを設けることが適当と考えられた。

⑴レベル４相当の自動運転システムについて（論点①）

レベル３相当の自動運行装置に対応するルールは「運転者」が引き継ぐものであるが、従来の「運転者」の存在を前提としないレベル４相当の自動運転に当たっては、道路運送車両法の自動運行装置のうち、①自動車が整備不良車両に該当しないこと、②自動運行装置に係る使用条件を満たしていること、のいずれかに該当しなくなった場合、「直ちにそのことを認知するとともに、運転操作を引き継ぐことができる状態にある者」の存在を必要としないもの（「運転者」が引き継ぐことなく安全に停止することができるもの）を使用することを前提として、これを認めることができるものと考えられる。

⑵審査のあり方について（論点②・③）

現在、道路使用許可を受けて行われている実証実験の条件を踏まえ、都道府県公安委員会は、例えば、次のような措置を確実に講ずるための体制を設けているかなどについて審査すべきである。

・遠隔からの対応や１人で複数台の車両の対応が想定される場合には、それらを踏まえた安全対策
・自動的に停止した後、できるだけ速やかに当該自動車を安全に移動させるための方策
・「運転者」の存在しない自動運転中であることを車外に表示するための措置
・自動運転に携わる者が必要な教育や訓練等を受けることを担保する方策
・自動運転に携わる者が飲酒や過労により対応できない事態を防ぐための方策

自動運行装置のみによっては履行できない従来の「運転者」の義務を代替する方策の一部を担うことを踏まえると、運転免許等の一律の資格が必要とまではならないものの、一定の知識や能力を保有することを求めることについて、改めて検討が必要である。無人自動運転移動サービスを行う者による教育・訓練についても、必要な知識・技術を習得していることを担保することが重要である。

⑶関係者の理解と協力について（論点④）

遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの導入に当たっては、その地域において、住民説明会等の方策を通じ、自動運転車の挙動の特性や交通ルールを履行するための対応方策について、当該サービスを行おうとする者が地域の理解を得るとともに、当該サービスが地域住民の生活に必要であることについて、地域との間で共通の理解をすることが必要である。

⑷行政処分について（論点⑤）

遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを行う者の適格性に問題が生じた場合の行政処分の内容や要件について検討を行い、人が対応する部分については、計画に記載された事項を遵守していない場合等には、将来の交通に危険を生じさせるおそれの程度に応じて、改善命令や停止命令、取消し等の処分をすることができるようにすべきである。

５　制度の方向性と今後の課題

＜方向性＞

・運転者がいないことから、使用する自動運転システムとしては、自動運転中は「運転者」が遵守すべき交通ルールのうち定型的・一般的なものを代替するとともに、自動車が整備不良車両に該当することとなった場合又は自動運行装置に係る使用条件を満たさないこととなった場合に安全に停止する、という機能を有しており、そのことについて道路運送車両法、道路運送車両の保安基準等に適合していることが必要である。

・現行の道路交通法における「運転者」に関する義務のうち、自動運転システムだけで対応することができないものは、審査を受けた者が代替措置を講ずることを義務付けるべきであり、審査を受ける者がそのような措置を確実に講ずるための体制や携わる者の役割を設定しているかなどについて都道府県公安委員会が審査することが考えられる。

・遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの導入に当たっては、その導入される地域において、自動運転車の挙動の特性や交通ルールを履行するための対応方策について、当該自動運転移動サービスを行おうとする者が地域の理解を得るとともに、当該自動運転移動サービスが地域住民の生活に必要であることについて、地域との間で共通の理解をすることが必要である。

・計画に記載された事項を遵守していない場合等には、将来の交通に危険を生じさせるおそれの程度に応じて、改善命令や停止命令、取消し等の処分をすることができるようにすべきである。

＜今後の検討課題＞

更に具体的な制度整備につなげるべく以下の点も、検討をより一層進めるべき。

・自動運転に携わる者に求められる知識や能力の内容やその担保の在り方。

・都道府県公安委員会が審査を行うに当たっての、自動運行装置の性能について審査を行う国土交通省や、地域において共通の理解を形成するために重要であり住民に身近な自治体である市町村等の関係機関との連携の在り方。

・遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが導入された後における住民の意見の反映の在り方。

・緊急に無人自動運転の運行を停止すべき場合における行政処分の在り方。