

自動運転を実現するための法制度の見直しに際しての基本的考え方

- i. 中期的視点に立った制度面における国際的リーダーシップの発揮
- ii. 安全性を確保しつつイノベーションが促進されるような制度枠組みの策定
- iii. 社会受容性を前提としてイノベーションが促進されるような責任関係の明確化

- 国際的な条約（ジュネーブ条約等）や技術開発・実用化などの動向を把握
- 官民協議会等を受けた民間ニーズ

- 社会受容性や社会ニーズに基づいた事業者の創意工夫を促進
- 早期の安全課題発見と対応促進による安全確保
- 順次制度を見直す等、自動運転を取り巻く環境変化に柔軟に対応

実際に自動運転車を公道で走行させるにあたり、法制度上、何が問題で、どのような見直しが必要か検討し、その制度整備の方針を「**自動運転に係る制度整備大綱**」として策定。

# 「自動運転に係る制度整備大綱」の主な論点

## ■ 安全基準の在り方（道路運送車両法等）

### ▶ 自動運転車両の安全性の在り方

- ・自動運転車両が満たすべき要件の検討（①） 注：検討にあたっては、国際的な検討状況を踏まえることが必要
- ・自動運転技術に対応した使用過程車の安全確保の在り方の検討（②）  
①、②の例）システムの安全性、サイバーセキュリティ、HMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）等
- ・隊列で走行する車両に係るいわゆる「電子牽引」の要件の検討（車両技術）

✓ **段階的な実用化に際し、自動運転に求める安全レベルや技術的要件・評価手法を検討**

## ■ 交通ルール等の在り方（道路交通法等）

- ・自動運転中に、運転者に許容されるのはどこまでか？（例：携帯電話の操作は？カーナビ画面の注視は？睡眠は？）
- ・道路交通法で運転者に課される義務が、自動運転になった時にどうするか？（例：前方注意の義務は？事故時の救護義務は？）
- ・隊列で走行する車両に係るいわゆる「電子牽引」の要件の検討（走行車線）

✓ **ジュネーブ条約の動向を注視しつつ、世界最先端の技術の実用化を実現する交通ルール等の検討**

### 道路交通に関する条約（ジュネーブ条約・1949年）

- 我が国を含め97か国の締結国（日・米・英・仏・豪 等）
- 運転者の存在を前提とした規定

（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。…

## ■ 責任関係の在り方（自動車損害賠償保障法、民法、刑法、製造物責任法等）

- ・自動運転中に起きた事故における刑事責任・民事責任の所在、被害者救済の在り方

✓ **自家用車や、特に自動運転車を活用したビジネスを行う際の適切な責任所在の在り方を検討**

## ■ その他

- ・自動運転を活用したビジネスを見据え、各事業法（道路運送法等）との関係の整理
- ・インフラとの協調（信号情報の共有など）

# 「自動運転に係る制度整備大綱」の検討範囲

「自動運転に係る制度整備大綱」では、自動運転の導入初期である、2020年以降の「過渡期」（自動運転と自動運転でない車が混在する時期）を想定した法制度の在り方を検討

＜官民ITS構想・ロードマップ2017の市場化期待時期＞

＜自家用車＞

- 高速道路での自動運転（レベル2、準自動パイロット※）
- 一般道路での自動運転（レベル2）

＜移動サービス＞

- 限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）

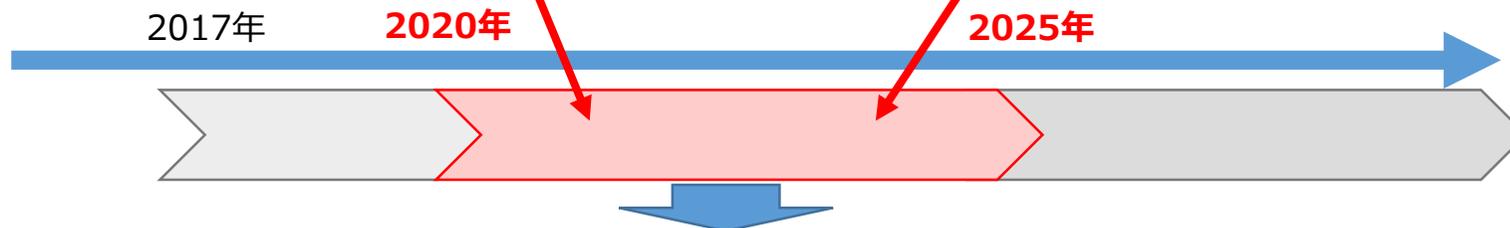
＜自家用車＞

- 高速道路での自動運転（レベル3）

＜物流サービス＞

- 高速道路での隊列走行トラック（レベル2以上）

※ 既に実用化されているレベル2の機能に加え、  
高速道路での合流・車線変更等も自動で行うもの。



「自動運転に係る制度整備大綱（仮称）」における検討範囲

○スケジュール：2017年10月より「自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム」を立ち上げ、2017年度中を目途に策定し、その後IT総合戦略本部（2018年春～夏）で決定

○検討体制：主査 … 東京工業大学 朝倉教授  
有識者 … ITS-Japan、日本自動車工業会、ベンチャー企業、消費者代表、自動車ジャーナリスト、内閣府SIP PD、学会有識者  
関係府省庁… 内閣官房（経済再生事務局）、内閣府（科技、地方創生）、警察庁、消費者庁、総務省、法務省、経済産業省、国土交通省（道路局、自動車局）  
事務局 … 内閣官房（IT総合戦略室）