

自動運転に係る制度整備大綱の フォローアップ状況について

平成30年12月11日

内閣官房 情報通信技術（IT）総合戦略室

自動運転市場化の目標と制度整備大綱

自動運転市場化の目標

高度な自動運転の市場化・サービス化に係る目標を設定。具体的には、2020年までに、

- 高速道路での自動運転可能な自動車の市場化
- 限定区域（過疎地等）での無人自動運転移動サービス

を実現し、さらに、2022年度以降に

- 高速道路でのトラック隊列走行の事業化

を実現するため、以下の取組を行う。

法制度整備

- 自動運転車両の安全基準
- 交通ルールの在り方
- 保険を含む責任関係の明確化、等

技術開発

- 高精度3次元地図や、準天頂衛星の活用
- 様々な走行環境における実証実験の実施

自動運転に係る制度整備大綱（2018年4月策定）

■ 車両の安全確保の考え方

- ① 安全性に関する要件等を本年夏までにガイドラインとして制定
- ② 日本が議論を主導し、車両の安全に関する国際基準を策定
- ③ 使用過程車の安全確保策の在り方について検討

■ 交通ルールの在り方

- ④ 自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討。国際的な議論（ジュネーブ条約）にて引き続き関係国と連携してリーダーシップを発揮し、その進展及び技術開発の進展等を踏まえ、速やかに国内法制度を整備
- ⑤ 無人自動運転移動サービスにおいては、当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする

■ 安全性の一体的な確保（走行環境条件の設定）

- ⑥ 自動運転の安全性を担保するための走行環境条件（低速、限定ルート、昼間のみ等）を検討・策定

■ 責任関係

- ⑦ 万一の事故の際にも迅速な被害者救済を実現
- ⑧ 関係主体に期待される役割や義務を明確化し、刑事責任を検討
- ⑨ 走行記録装置の義務化の検討

フォローアップ状況（1/4）

■ 車両の安全確保の考え方

- ① 安全性に関する要件等を本年夏までにガイドラインとして制定
→ 「自動運転車の安全技術ガイドライン」を本年9月に策定及び公表

【ガイドラインの概要】

- 対象車両：レベル3又はレベル4の自動運転車（乗用車、トラック及びバス）
- 自動運転車の安全性に関する要件（10項目）：
 - ①運行設計領域（ODD）の設定
 - ②自動運転システムの安全性
 - ③保安基準の遵守等
 - ④ヒューマン・マシン・インターフェース（ドライバー状態の監視機能等の搭載）
 - ⑤データ記録装置の搭載
 - ⑥サイバーセキュリティ
 - ⑦無人自動運転移動サービス用車両の安全性（追加要件）
 - ⑧安全性評価
 - ⑨使用過程車における安全確保
 - ⑩自動運転車の使用者への情報提供

- ② 日本が議論を主導し、車両の安全に関する国際基準を策定
→ 国連WP.29において、分科会や専門家会議等の共同議長又は副議長として議論を主導中
国内では、「自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会」を本年9月に設置し検討中

【これまでに策定された基準】 ○ 自動駐車（リモコン駐車） ○ 手を添えた自動ハンドル（車線維持／車線変更）

【当面の主な取組予定】

衝突被害軽減ブレーキ	早ければ、2019年前半までに国際基準案の策定を目指す。
サイバーセキュリティ	
自動車線維持機能（レベル3）	早ければ、2019年後半までに国際基準案の策定を目指す。
自動運転車の認証手法 （安全性能確認）	議論を主導するために、「自動運転車の安全技術ガイドライン」をベースにした具体的な安全性能確認手法の検討を提案する。
その他の要件 ➢ ドライバーモニタリング ➢ ヒューマン・マシン・インターフェース ➢ データ記録装置 ➢ ミニマム・リスク・マニユバー等	まずは、国内において、技術開発の状況や商品化の時期等に応じて、「自動運転車の安全技術ガイドライン」を踏まえて個別に対応することとし、技術的知見が集約された段階でガイドライン等の策定を行う。 また、国内における議論の状況を見つつ、国連で議論を行う。

フォローアップ状況 (2/4)

- ③ 使用過程車の安全確保策の在り方について検討
→ 「自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会」を本年9月に設置し議論中。
本年中に結論を得る予定。

■ 交通ルールの在り方

- ④ 自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討。国際的な議論（ジュネーブ条約）にて引き続き関係国と連携してリーダーシップを発揮し、その進展及び技術開発の進展等を踏まえ、速やかに国内法制度を整備
→ 国連欧州経済委員会内陸輸送委員会道路交通安全グローバルフォーラム（WP1）及びWP1に設置された自動運転に関する非公式専門家グループのメンバーとして、国際的な議論に積極的に参加
→ WP1会合にて、高度・完全自動運転車両の安全で世界的な展開を促進するため、ジュネーブ条約及びウィーン条約の締約国に対し、高度・完全自動運転車両は安全を優先し、交通ルールを守り、運行設計領域内でのみ作動すべきであるとする勧告決議（非拘束文書）を本年9月に採択
→ レベル3の自動運転システムの実用化について、「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」及び同委員会下に「道路交通法の在り方に関する検討ワーキンググループ」を本年5月に設置し、交通法規等の在り方に関する各種調査・検討を実施中

フォローアップ状況（3/4）

- ⑤ 無人自動運転移動サービスにおいては、当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする
 - サービスの事業化は制度上は既に可能
 - レベル4の実現については、「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」下に「新技術・新サービスに関する検討ワーキンググループ」を本年7月に設置し、技術開発の動向や想定されるサービスの形態等に関する各種調査・検討を実施中

■ 安全性の一体的な確保（走行環境条件の設定）

- ⑥ 自動運転の安全性を担保するための走行環境条件（低速、限定ルート、昼間のみ等）を検討・策定
 - まず、各実証実験における取組をとりまとめ、今後検討

■ 責任関係

- ⑦ 万一の事故の際にも迅速な被害者救済を実現
 - 自動車損害賠償保障法において、自動運転システム利用中の事故により生じた損害についても、従来の運行供用者責任を維持することとした
 - また、ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の所有者が運行供用責任を負わない場合）に関して、「政府保障事業で対応」することが妥当であるとした
 - 他方、保険会社等から自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みについては、関係省庁・関係団体が連携の下、求償権行使にも活用可能なデータ記録装置の在り方、保険会社と自動車メーカーの協力体制の在り方等について検討中

フォローアップ状況（4/4）

- ⑧ 関係主体に期待される役割や義務を明確化し、刑事責任を検討
 - 交通ルール、運送事業に関する法制度等による様々な関係主体（運転者、利用者、車内安全要員、遠隔監視・操作者、サービス事業者等）に期待される役割や義務の明確化についての検討結果を踏まえて刑事責任の在り方を検討

- ⑨ 走行記録装置の義務化の検討
 - 設置義務化の検討は、「自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会」を本年9月に設置し検討中
 - データの記録機能については、データの利用主体、利用目的、これらを達成するために必要なデータの内容等の論点について、関係省庁・関係団体と連携しつつ検討中
 - データの保存とその利用の検討については、「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」及び同委員会下に「道路交通法の在り方に関する検討ワーキンググループ」を本年5月に設置し検討中
 - 情報保有者の事故時の記録提出義務化要否の検討については、上記の議論の状況を踏まえ、要否についての結論を出す