

構造改革徹底推進会合 第3回

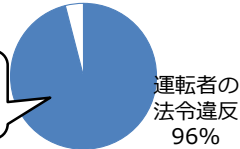
平成28年12月15日

国土交通省

- **自動運転技術の実用化**により、**安全性の向上**、**運送効率の向上**、**新たな交通サービスの創出**等が図られ、**大幅な生産性向上**に資する可能性。
- これらの実現に向けて、**ルールの整備**や**システムの実証**を進める。

政策課題

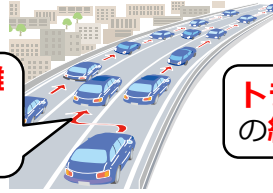
交通事故の96%
は**運転者に起因**



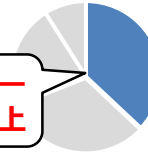
運転者の
法令違反
96%

法令違反別死亡事故発生件数 (H25年)

不適切な車間距離
や**加減速**により、
渋滞が発生

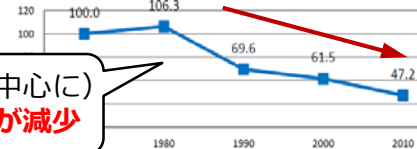


トラックドライバー
の**約4割が50歳以上**



出典：総務省「労働力調査」(2015年)

(地方部を中心に)
移動手段が減少



路線バスの1日あたり運行回数 (1970年を100とした指数)

将来ビジョンと実用化に向けた課題

【将来ビジョン】 (自動運転技術の活用例)

トラックの隊列走行



安全に効率
良く運ぶ

【課題1】

自動運転車が満たすべき技術基準や事故時の賠償のルールが定まっていない。

ルールの整備
が必要

ラストワンマイル
自動走行



新たな交通
サービス

【課題2】

自動運転車の安全性・信頼性等について、社会的にまだ十分認知されていない。

システムの実証
が必要

実用化に向けた取組

【ルールの整備】

- 平成28年9月に、**G7交通大臣会合**において、**民間投資を促進**し、**安全**で、国際的に調和した**未来志向の規制の策定**という一つの方向に向けて**努力を強化することに合意**。
- **自動車の基準を早期に策定**するため、**国連における自動運転に関する議論を主導**し、**国際基準の策定**を進める。
(平成28年5月に設立した自動運転基準化研究所を活用し、産学官の連携を強化。)



G7交通大臣会合

- 自動運転車が、**人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討**するため、平成28年11月に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」(有識者、関係省庁等から構成)を設置。

【システムの実証】

- **トラックの隊列走行等の実現に向け、技術開発・実証実験等を行う**。
(平成29年～平成30年 テストコースにおける実証
平成30年～平成32年 公道における実証 (安全性の確保が大前提))
- **道の駅や高速バス停を拠点とした自動運転サービスの実証実験**を行う。
- **公道における実証**に当たり、実施者が提案する実証計画等に応じた**安全かつ円滑な実証走行を行うための条件等を検討**するため、平成28年6月に「自動走行車公道実証ワーキング・グループ」(有識者、関係省庁等から構成)を設置。

例：日独が主導し、ハンドルの自動操作に関する国際基準を策定 (平成28年～平成30年)

国土交通省自動運転戦略本部の設置について

設置の趣旨

交通事故の削減、少子高齢化による公共交通の衰退等への対応、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、G7交通大臣会合、未来投資会議等の議論や産学官の関係者の動向を踏まえつつ、国土交通省としての的確に対応するため、省内に国土交通省自動運転戦略本部（以下「戦略本部」という。）を設置する。

本部員

本部長 国土交通大臣
副本部長 副大臣、政務官
構成員 事務次官、技監、国土交通審議官、関係局長等
事務局 自動車局、道路局

検討事項

- 自動運転の物流や公共交通への活用戦略（ラストワンマイル自動運転等）、インフラ整備、実用化に必要な関連制度の設計及び実証実験の実施、技術基準の策定、G7等の国際対応等自動車の自動運転に係る重要事項に関する国土交通省の方針
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における自動運転による移動サービス実現に向けた関連施策の実施方針
- 自動運転に関する省内関係部局の取り組み状況の共有

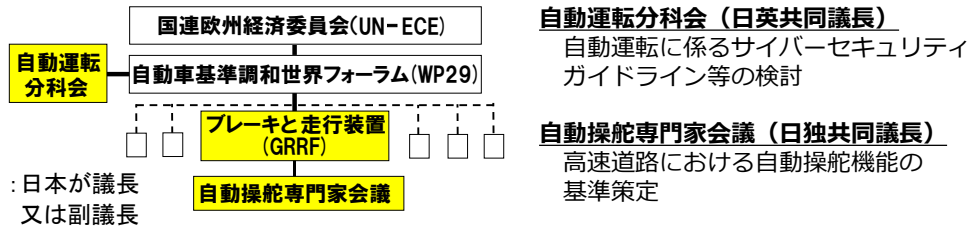
スケジュール(予定)

12月9日（金） 第1回国土交通省自動運転戦略本部
～以後、適宜自動運転戦略本部を開催～
平成30年度概算要求前 中間とりまとめ

【ルールの整備】自動運転に関するルールの整備

自動運転車が満たすべき**車両の技術基準**や**事故時の賠償のルール**を整備する。

車両の技術基準



- 自動運転に関する**デファクト・スタンダード**を確保するため、英国やドイツとともに共同議長を務める等、**国連における基準策定の議論を主導**。
- 平成28年9月の**G7交通大臣会合**において、国連の自動車基準調和世界フォーラム (WP29) の**基準調和活動の重要性を各国において共有**。
- 基準に独自性を有する**米国を巻き込み**つつ、我が国が自動運転に関する国際的な議論を主導して**早期に基準を策定**し、自動運転の実用化につなげる。



国連 (WP29)

自動運転に関する基準策定の議論



日欧



米国



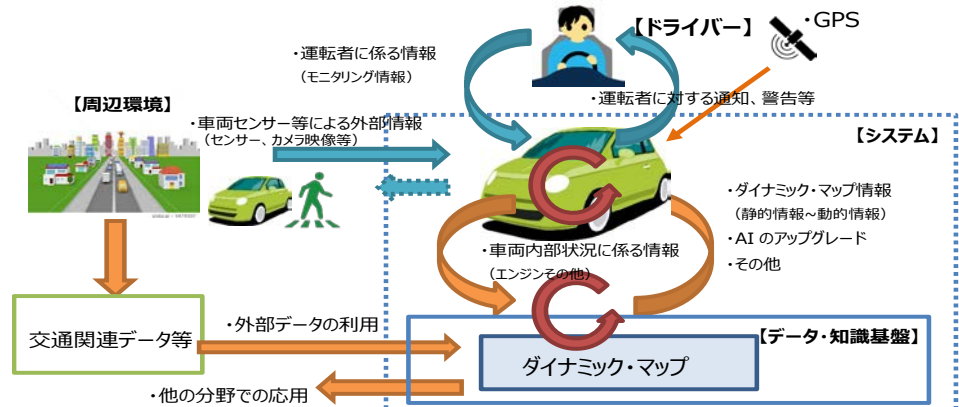
国土交通省

議論への参加を働きかけ

事故時の賠償ルール

現状

交通事故が発生した場合には、自動車損害賠償保障法第3条に基づき運行供用者であるドライバーや運送事業者が、原則として損害を賠償する責任を負うこととされ、迅速な被害者救済が図られている。



自動運転では、**事故原因や責任関係が複雑化**する可能性。

<論点の例>

- ドライバーが運転に関与せず、事故に至った場合の責任のあり方
- 外部から誤った情報が自動車に提供され、事故に至った場合の責任のあり方 等



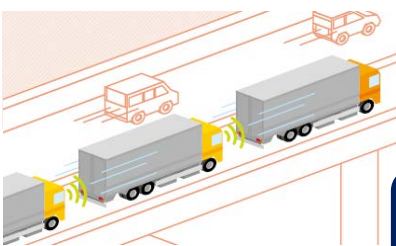
「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」で検討

【システムの実証】自動運転の実現に向けた実証事業

地域公共交通の確保や物流事業における労働力不足等の課題への対応方策として期待される自動運転に関し、自動運転車両の技術基準の検討や課題の抽出等を行うため、実証事業を実施。

トラックの隊列走行 (経済産業省連携事業)

将来像：夜間高速道路において、後続車両無人の3台以上の**トラックの隊列走行**が実現。



実現に向けて必要な検討

- 電子連結が途切れた場合の検知
- 割り込みの防止
- 共同運行時の運行管理 等

スケジュール

2017年度 テストコースにおける実証を開始
2018年度 可能な区間から実証実験を実施

2020年以降の運用開始を見据え車両の基準等を検討

大規模実証実験 (各省庁連携事業)

将来像：詳細な地図情報等が統合された自動運転の実現に不可欠な**ダイナミックマップ**が実用化。



実現に向けて必要な検討

- 3Dデジタルマップの精度等の検証
- 渋滞情報等の道路情報の有用性の検証 等

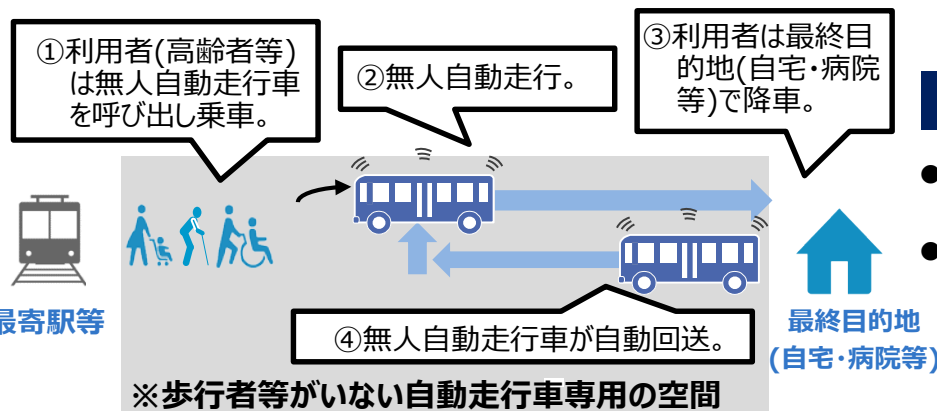
スケジュール

2017年度
~2018年度 高速道路等における実証

実証結果を踏まえ、国際基準策定を推進

ラストワンマイル自動走行 (経済産業省連携事業)

将来像：専用空間化された最寄駅等と最終目的地の「**ラストワンマイル**」を結ぶ**新しい移動サービス**が実現。



実現に向けて必要な検討

- ハンドルやアクセル等がない自動車の制度的取扱
- 地域公共交通としてのあり方 等

スケジュール

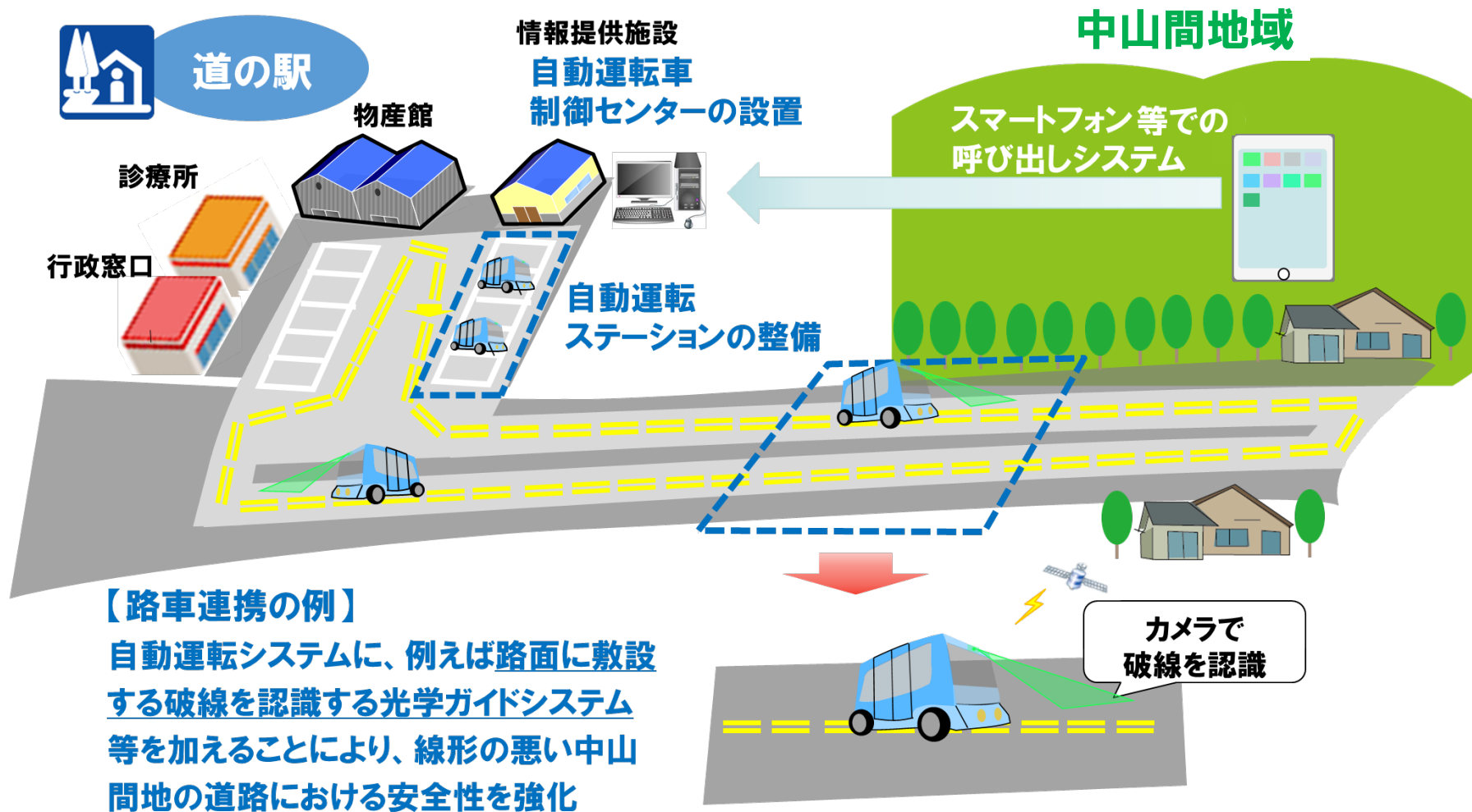
2016年度 場所を決定
2017年度 テストコースにおける実証を開始
2018年度 可能な場所から実証実験を実施

2020年以降の運用開始を見据え車両の基準等を検討

中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス

【システムの実証】

- 超高齢化等が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



物流の確保
(宅配便・農産物の集出荷等)

貨客混載

生活の足の確保
(買物・病院、公共サービス等)

地域の活性化
(観光・働く場の創造等)

【システムの実証】 高速バス停を拠点とした自動運転サービス

- 高速バスと自動運転の連携により、観光振興など地域活性化を支援する。

