

- 2017年までに無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現するため、本年2月に、代替の安全確保措置が講じられることを条件に、ハンドル・アクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車の公道走行を可能とする措置を講じた。

## 背景

### ➤ 未来投資に向けた官民対話(平成27年11月)における総理発言

2020年の東京オリンピック・パラリンピックでの無人自動走行による移動サービスや、高速道路での自動運転が可能となるよう、2017年までに必要な実証を可能とすることを含め、制度やインフラを整備する。

### ➤ 官民ITS構想・ロードマップ2016(平成28年5月)

2017年目途までに、特区制度の活用等も念頭に、過疎地等での無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現する。

## 措置の内容

以下のような車両についても、右記の安全対策を講じることで、公道走行が可能。



無人自動運転車の例(ロボットシャトル(DeNA HPより))

- ①: GPS・センサー
- ②: 前後カメラ
- ③: 走行距離計・慣性計測装置
- ④: 障害物検知用レーザーセンサー
- ⑤: 緊急停止スイッチ(車室内)

### <主な代替の安全確保措置>

- ・ 実証実験の実施環境の制限(時間・天候等)
- ・ **走行速度の制限**
- ・ **走行ルートの限定**
- ・ 緊急停止スイッチの設置
- ・ **保安要員の乗車**



平成29年2月9日  
自動車局  
技術政策課

## 道路運送車両の保安基準等を改正します

－ 国際基準の改正への対応と自動走行車の公道実証実験に係る環境整備について －

今般、フルラップ前面衝突時の乗員保護等に関する国際基準の改正案が国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において採択されたことを踏まえ、これらの国際基準を導入することとします。

また、これに併せて、「官民ITS構想・ロードマップ2016」において、2017年目途で実施することとされている限定地域での無人自動走行移動サービスの公道実証実験を可能とするため、安全確保を前提に、ハンドルやアクセルペダル等がない車両の公道走行が認められるよう、該当する保安基準を改正します。

### 1. 保安基準等の主な改正項目(※ 改正の詳細については別紙をご覧ください。)

#### (1) 国際基準改正への対応

##### ① フルラップ前面衝突時の乗員保護基準の強化

高齢者や体格の小さい乗員の保護の向上を図るため、衝突時の胸部圧迫の許容量を引き下げます。

本改正により、衝突時に、シートベルト等による胸部圧迫に起因する死亡事故等が一層低減されることが期待されます。



衝突時の乗員の挙動のイメージ

##### ② 二輪自動車等に備える緊急制動表示灯の基準の新設

制動灯や方向指示器を高速で点滅させることにより、後方車両に急激な減速を知らせる「緊急制動表示灯」を、二輪自動車や原動機付自転車に備え付けることができることとします。



緊急制動表示灯のイメージ

#### (2) 自動走行車の公道実証実験を可能とするための措置の実施

自動走行に係る車両について、公道実証実験を可能とするため、ハンドルやアクセル・ブレーキペダル等の保安基準を緩和できることとします。これにより、これら装置を備えない車両についても、速度制限、走行ルートの特例、緊急停止ボタンの設置といった安全確保措置が講じられることを条件に、公道走行が可能となります。



自動走行車の例  
(ロボットシャトル (DeNA HP より))

### 2. 公布・施行

公布:2月9日(本日)

施行:2月9日(※各基準の適用日については別紙参照)

#### 問い合わせ先

自動車局 技術政策課:野原、河野、齊藤

電話 03-5253-8111(内線 42255、42256)

03-5253-8591(直通)

FAX 03-5253-1639