



# 特定自動運行に係る許可制度の 創設について

令和4年6月8日

警察庁交通局交通企画課自動運転企画室長

伊藤 健一

# 運転自動化のレベル

システムが主体の操縦

ドライバーが主体の操縦

政府目標

高速道路でのレベル4の自動運転(2025年目途)※

限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービス(2022年度頃)※

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)

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) 車線からはみ出さない(LKAS)



\*2



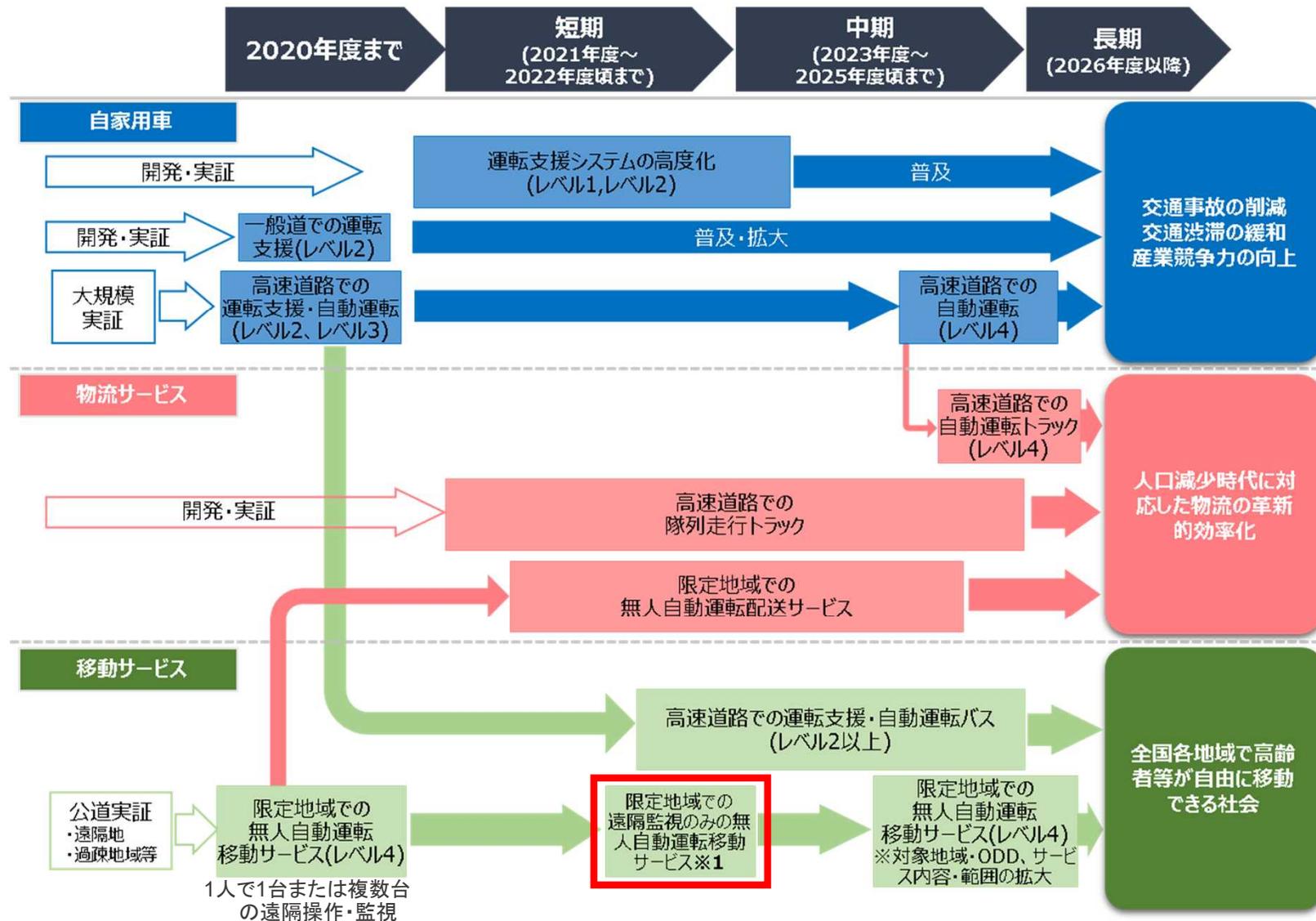
\*3

※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

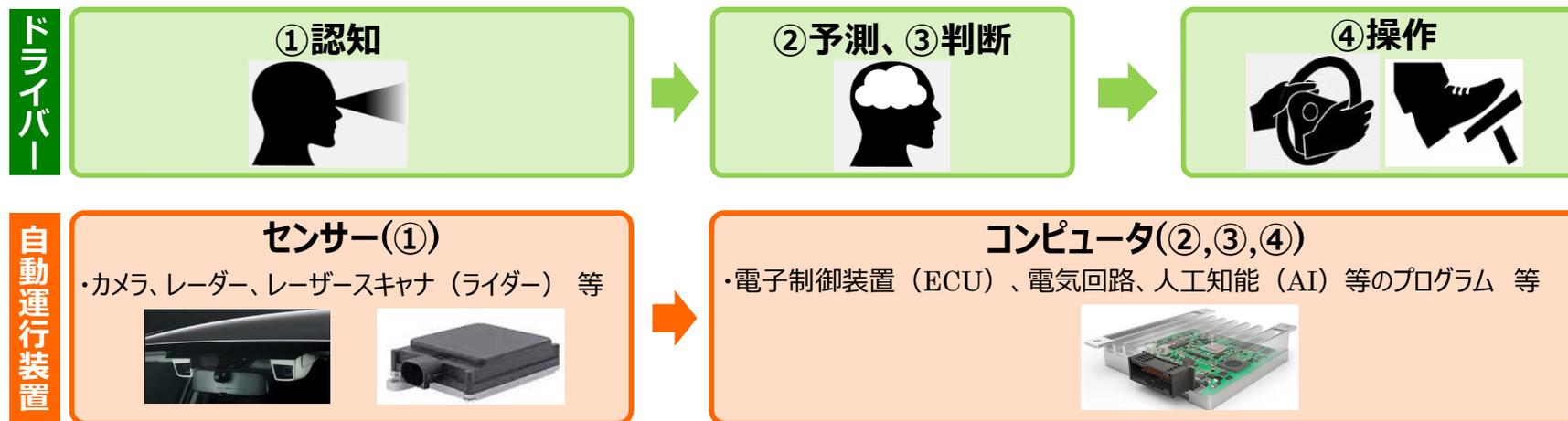
## 〈自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ〉



※1:無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

○ 道路運送車両法における自動運行装置とは、国土交通省が付する条件（走行環境条件）で使用する場合において、運転者の操作に係る認知、予測、判断、操作に係る能力の全部を代替する機能を有するもの。

イメージ



## 走行環境条件の付与手続き

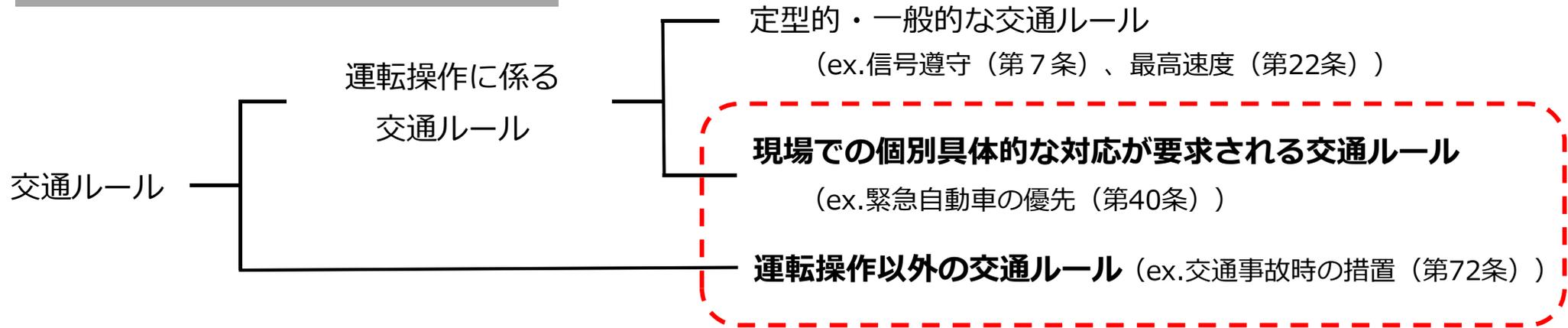
- (1) 申請者は、場所、天候、速度など自動運転が可能となる状況等を記載した申請書等を国土交通省に提出
- (2) 国土交通省は当該状況における自動運行装置の性能が保安基準に適合すると認めるときは条件を付与（付与書を交付）

- 福井県永平寺町  
自動運転システムの例（概要）
1. 車両が電磁誘導線上にあること
  2. 悪天候等でないこと
  3. 速度が12km/h以下であること
  4. 路面が凍結等していないこと
  5. 緊急車両が存在しないこと

# 自動運転の許可制度について(基本的な考え方)

「遠隔監視のみの無人自動運転」では、運転操作を直ちに引き継ぐ者が存在しない場合でも安全性が担保される必要

従来の「運転者」に求められている対応



交通ルールの遵守を担保する枠組み

自動運転システムのみで対応する交通ルール

✓ 定型的・一般的な交通ルール

道路運送車両法に基づき、  
国土交通大臣が自動運転システムの  
保安基準適合性を審査

自動運転システムのみによる対応が困難な交通ルール

✓ 現場での個別具体的な対応が必要な交通ルール  
✓ 運転操作以外の交通ルール

**既存の枠組みでは  
安全性を担保できない**

自動運転システムのみによる対応が困難

**運転者の存在が前提とされない自動運転をする者の適格性を公安委員会が審査する新たな枠組みが必要**

# 特定自動運行に係る許可制度の創設について

## (1) 特定自動運行の許可

- レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要
- 許可を受けようとする者は、下記(2)及び(3)の実施方法等を記載した特定自動運行計画を都道府県公安委員会に提出
- 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、特定自動運行の経路を区域に含む市町村の長等から意見を聴取

## (2) 許可を受けた者(特定自動運行実施者)の遵守事項

- 特定自動運行計画に従って特定自動運行を実施
- 遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う者(特定自動運行主任者)を配置(特定自動運行主任者が乗車している場合を除く)
- 特定自動運行主任者等に対する教育を実施

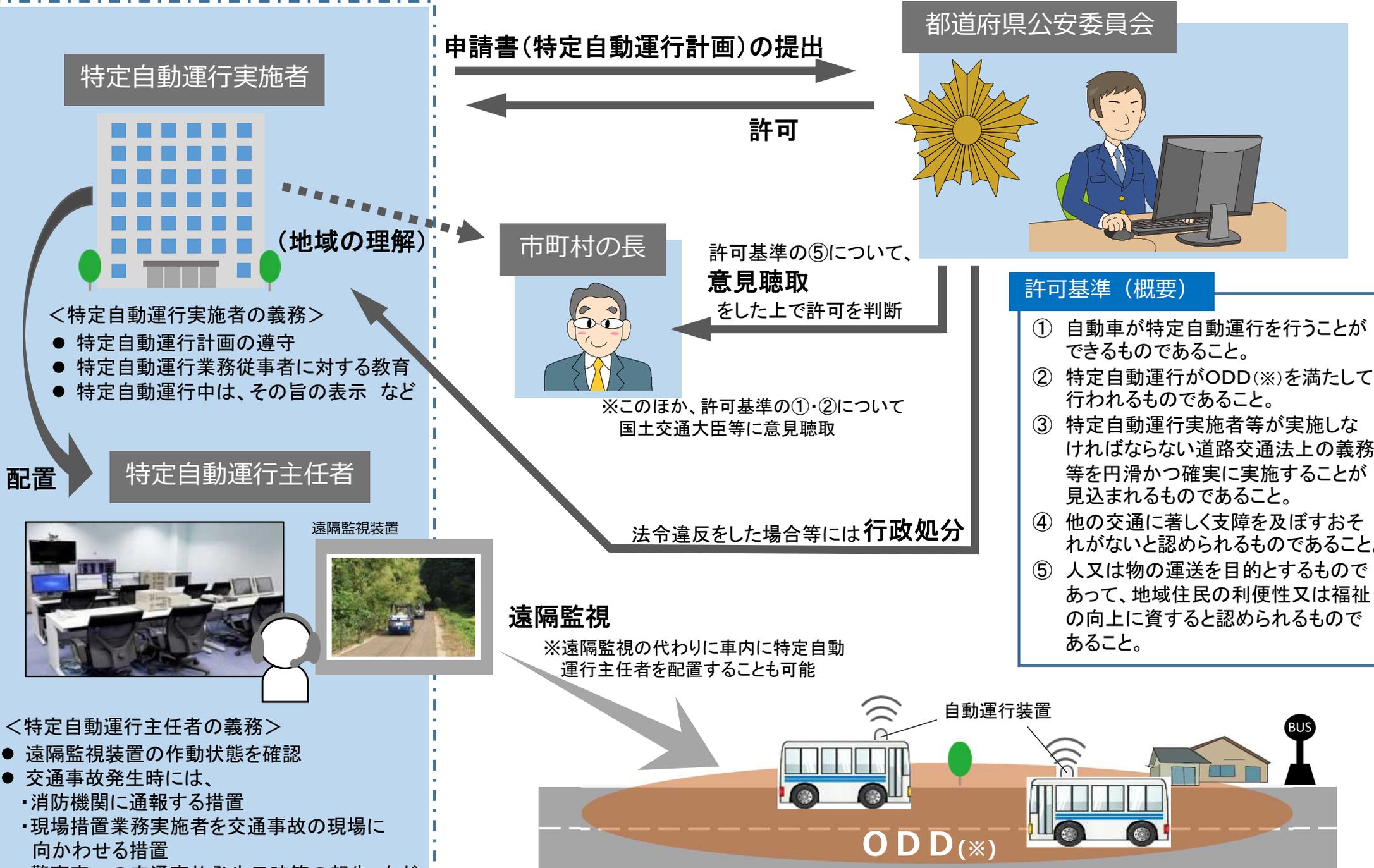
## (3) 自動運転システムで対応できない場合の措置

- 警察官の現場における指示に従う必要がある場合、交通事故の場合等には、特定自動運行主任者等による対応を義務付け

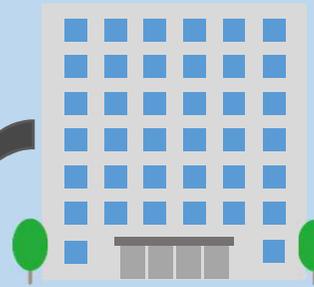
## (4) 行政処分等

- 都道府県公安委員会は、特定自動運行実施者等が法令に違反したときは、指示、許可の取消し等を行うことができる
- 警察署長は、特定自動運行において交通事故等があったときは、許可の効力の仮停止ができる

# 特定自動運行の許可制度のイメージ



特定自動運行実施者



(地域の理解)

<特定自動運行実施者の義務>

- 特定自動運行計画の遵守
- 特定自動運行業務従事者に対する教育
- 特定自動運行中は、その旨の表示 など

配置

特定自動運行主任者



遠隔監視装置



<特定自動運行主任者の義務>

- 遠隔監視装置の作動状態を確認
- 交通事故発生時には、
  - ・消防機関に通報する措置
  - ・現場措置業務実施者を交通事故の現場に向かわせる措置
  - ・警察官への交通事故発生日時等の報告 など

申請書(特定自動運行計画)の提出



許可

都道府県公安委員会



市町村の長



許可基準の⑤について、  
意見聴取  
をした上で許可を判断

※このほか、許可基準の①・②について  
国土交通大臣等に意見聴取

許可基準 (概要)

- ① 自動車特定自動運行を行うことができるものであること。
- ② 特定自動運行がODD(\*)を満たして行われるものであること。
- ③ 特定自動運行実施者等が実施しなければならない道路交通法上の義務等を円滑かつ確実に実施することが見込まれるものであること。
- ④ 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- ⑤ 人又は物の運送を目的とするものであって、地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。

法令違反をした場合等には行政処分

遠隔監視

※遠隔監視の代わりに車内に特定自動運行主任者を配置することも可能



※ ODD: Operational Design Domain (走行環境条件、使用条件)  
ある自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件(走行ルート、時間帯、天候等)。