

自動走行システムの分類と法制度の関係性について

官民ITS構想・ロードマップ(※1)における自動走行システムの分類

分類		概要	左記を実現するシステム		実現が見込まれる技術	市場化期待時期※2
情報提供型		運転者への注意喚起等	「安全運転支援システム」		追尾・追従システム 衝突回避のためのステアリング 複数レーンでの自動走行等	2010年代半ば ----- 2017年
自動化型	レベル1: 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作を自動車が 行う状態	「準自動走行 システム」	「自動走行 システム」		
	レベル2: システムの複合化	加速・操舵・制動のうち 複数の操作を一度に自動車が 行う状態				
	レベル3: システムの高度化	加速・操舵・制動を全て 自動車が 行う状態(緊急対応時: ドライバー)				
	レベル4: 完全自動走行	加速・操舵・制動を全て 自動車(ドライバー以外)が 行う状態	「完全自動走行 システム」	自動合流等	2020年代前半	
					完全自動走行	2020年代後半以降

※1 平成26年6月3日: 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定

※2 官民が各種施策に取り組むにあたって共有する共通の努力目標の時期であり、官民ともコミットメントを表す時期ではない。

法制度との関係性

- ・ 準自動走行システム(レベル3まで)については、現行法令(道路交通法、道路運送車両法等)や国際法(ジュネーブ条約等)に抵触することなく導入が可能であると考えられる。
- ・ 完全自動走行システム(レベル4)については、これまで世界的に理解されている“自動車”とは全く異なるものとなることから、その導入に当たっては、自動車が道路を無人で走行することについての社会受容面の検討がなされるとともに、国際的な議論の動向も踏まえ、法制度面について検討していく必要がある。

○ 道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号・ジュネーブ条約）

第8条第1項

—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8条第5項

運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない。

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。運転者は、状況により必要とされるとき、特に見通しがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。

※ 現在議論されている改正案

第8条第6項

車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、多国間協定(※)に適合しているときは、第5項及び第10条に適合するものとみなす。

車両の運転方法に影響を及ぼす車両のシステムは、多国間協定に適合していない場合であっても、運転者によりオーバーライドが可能であり、又は機能を停止できるときは、第5項及び第10条に適合するものとみなす。

※「多国間協定」は、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和、認証の相互承認等を目的とした協定。

○ 道路交通法（昭和35年法律第105号）

第70条

車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。