

自動走行への対応状況

国土交通省自動車局技術政策課

自動運転への対応状況

自動運転の分類	自動車メーカーの開発状況	現行法令における取扱い
ドライバー支援型自動運転 (緊急時などに運転者が回避操作できる)	運転支援の高度化を目指す	・特別な手続きなく、公道走行が可能(※)
完全自動運転 (無人運転)	当面目標とはしておらず、試験走行の予定もない	・運転者がいることを前提とした現行の自動車の概念を変えるもの ・今後、技術の進展に伴い相応しい制度のあり方について検討の必要あり

(※)トヨタ自動車、ホンダ技研工業、日産自動車等の車線変更支援システム等のシステムが搭載された車両について、ナンバー交付済。
 (平成25年10月) (平成25年7月) (平成25年9月)



(参考)

- ① 道路交通条約(1949年ジュネーブ条約)において、車両には運転者がいなければならない、運転者は適切かつ慎重な方法で運転しなければならない、と規定されている。
- ② 米国のグーグルカーについては、特別な訓練を受けた運転者が運転席にいることを条件に、いくつかの州で試験走行が認められているものであり、無人運転は認められていない。
- ③ 米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)は、現時点では、無人運転技術は存在していないとし、無人運転に関する基準策定も時期尚早としている。(平成25年5月公表)
- ④ 国連のWP29(自動車基準調和世界フォーラム)において、緊急時などに運転者が回避操作ができること等を定めた運転支援システムに関するガイドラインを作成(平成25年6月)。また、自動運転に普及に不可欠な技術・法的両面からの議論を行っていくことに合意。(平成26年6月)

米国における自動運転車両の公道実証に必要な手続きの例

- 米国では、日本や欧州のような車両認証制度がなく、連邦政府の定める自動車基準(FMVSS)に基づき、各自動車メーカーが自らの責任で認証を行い、車両を販売している。
- 自動車メーカーが自動運転技術を搭載した車両を用いて公道実証を行う際には、州法に基づく所要の手続きを経ることが求められる。
- ただし、この場合においても、FMVSSを満たさない車両を用いることは認められない。

州法に基づく手続きの例(ミシガン州)

以下の内容を満たすことにより、公道における自動運転技術の実証実験が可能。※

- ① ミシガン州認定の専用ナンバープレート(Mプレート)を装着すること。(使用者を確定するため。)
- ② ミシガン州が認めた保険に加入すること。(注1)
- ③ 自動車メーカーの従業員(もしくはこれに準ずる自動車メーカーとの契約者)等により運行されること。
- ④ 車両の走行について監視し、必要に応じて、運転操作ができる人が乗車すること。

※ 第3者により改造された場合等を除き、自動車製造時の仕様が原因で起こる事故等の責任はメーカーが負う。

(注1) 他州では、500万ドル以上の保険への加入又は支払い能力があること等が求められる例あり。

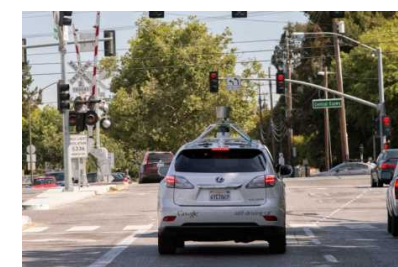


出典: ミシガン州HP

自動運転車両の公道実証に必要な手続きの日米比較

- 一方、日本国内においては、保安基準に適合した車両に対して、自動運転技術の公道実証に特別な手続きは必要ない。また、保安基準に適合しない車両であっても、大臣認定により公道実証を許可することが可能。
- 日米の自動運転に関する公道実証に係る規制・手続きの比較は以下の通りであり、全体として米国の方が自動運転に対して寛容とはいえない。

	日本	米国
自動車に係る基準	保安基準	FMVSS
自動車の認証方法	国による認証(新規検査)	自動車メーカーによる自己認証
自動運転技術の公道実証に必要な追加的な手続き	基準適合車両の場合	無し (運転者の乗車は必要)
	基準不適合車両の場合	大臣認定により対応可能 (運転者の乗車は必要)
		州法に基づく所要の手続き(専用ナンバープレートの取得等)が必要 (運転者の乗車は必要)
		走行不可



道路運送車両法の保安基準

第56条4項

国土交通大臣が構造又は装置について本章に定める基準の改善に資するため必要があると認定した試作自動車又は試験自動車でその運行のため必要な保安上又は公害防止上の制限を付したもののについては、当該構造又は装置に係る本章の規定は、適用しない。