

自動運転の意義

- 自動運転の実現により、9割以上が運転者のミスに起因している交通事故の大幅な削減が期待されている。
- このほか、自動運転は、高齢者等の移動支援や少子高齢化に伴うトラック等の運転者不足への対応・生産性向上、渋滞の解消・緩和、国際競争力の強化に資する技術として期待されている。

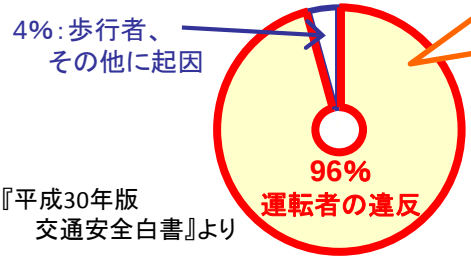


G7長野県・軽井沢交通大臣会合（平成28年9月）における自動運転実験車試乗デモ



福井県永平寺町における自動運転移動サービスに係る実証実験

法令違反別死亡事故発生件数（平成29年）



平成30年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	3,532人
負傷者数	524,695人

交通事故の削減

高齢者等の移動支援

渋滞の解消・緩和

生産性の向上・少子高齢化への対応

国際競争力の強化

出典：総務省「労働力調査」（平成27年）

自動運転の実現に向けた政府全体の取組み

- 自動運転に係る我が国全体の戦略である官民ITS構想・ロードマップ2018（平成30年6月 IT総合戦略本部決定）において、①高速道路における自家用車の自動運転（レベル3）を2020年目途で、②限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4）を2020年までに、それぞれ実用化する等の政府目標を掲げている。
- 自動運転に係る制度整備大綱（平成30年4月 IT総合戦略本部決定）において、上記の政府目標を実現するために必要な交通関連法規の見直しに向けた政府全体の方針を策定。



高速道路における自家用車の自動運転（イメージ）



限定地域での無人自動運転移動サービス（イメージ）

制度整備大綱に基づいた主な取組事項

- 車両の安全確保の考え方
 - ① 安全性に関する要件等を本年（平成30年）夏までにガイドラインとして制定
 - ② 日本が議論を主導し、車両の安全に関する国際基準を策定
 - ③ 使用過程車の安全確保策の在り方について検討
- 交通ルールの在り方
 - ④ 自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討。国際的な議論（ジュネーブ条約）にて引き続き関係国と連携してリーダーシップを発揮し、その進展及び技術開発の進展等を踏まえ、速やかに国内法制度を整備
 - ⑤ 無人自動運転移動サービスにおいては、当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする
- 安全性の一体的な確保（走行環境条件の設定）
 - ⑥ 自動運転の安全性を担保するための走行環境条件（低速、限定ルート、昼間のみ等）を検討・策定
- 責任関係
 - ⑦ 万一の事故の際にも迅速な被害者救済を実現
 - ⑧ 関係主体に期待される役割や義務を明確化し、刑事責任を検討
 - ⑨ 走行記録装置の義務化の検討

	レベル	レベル定義概要	開発・普及に係る主な政府目標
運転支援	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】自動ブレーキ、車線維持支援	自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上
	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自動で追い越す、②自動で分合流を行う	・高速道路でのトラックの後続無人隊列走行の商業化（2022年以降） ・高速道路でのバスにおいて実用化（2022年以降）
自動運転	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（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）	高速道路における自家用車において実用化（2020年目途）
	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）	限定地域における無人自動運転移動サービスの実現（2020年まで）
	レベル5 （完全自動運転）	常にシステムが運転を実施	（政府目標の設定なし）

自動車の安全確保等に係る制度の概要

- 道路運送車両法では、自動車は、国が定める安全面・環境面での技術基準（保安基準）に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないこととされている。
- 同法では、自動車のライフサイクル全体にわたり、保安基準適合性を担保するための制度を整備している。
- 今回の改正法案は、近年の自動車技術の進展に鑑み、自動運転技術をはじめとする先進技術を搭載した車両の安全性を確保するための措置のほか、適切な完成検査の確保、自動車検査証の電子化のための措置を講じるもの。

自動車のライフサイクル全体にわたる道路運送車両法に基づく安全確保のための制度

設計・製造過程			使用過程		
保安基準	認証（型式指定） ※大量生産される自動車の場合	新規検査・登録	点検・整備	継続検査	市場措置
- 保安基準の策定 - 国際基準調和の推進 	- 型式の保安基準適合性の確認 - 完成検査の体制審査 	- 使用開始前の保安基準適合性の確認（型式指定車は、メーカーによる完成検査） - 所有権を公証し、ナンバープレートを交付 - 申請者負担の軽減のためのワンストップサービスの推進 	- 使用過程時の保安基準適合性の維持 - 日常点検整備・定期点検整備 - 整備命令の発令 	国による使用過程車の定期的な保安基準適合性の確認 	- 使用過程時の機能追加・性能変更 - リコールによる市場改修 

道路運送車両法の一部を改正する法律案のポイント

○自動運転関係【1】 - 自動運転システム（レベル3・4）の安全性を確保するため、本システムを保安基準の対象装置に追加する - 自動運転システム（レベル3・4）は、使用される走行環境条件（速度・ルート・天候等）を設定するため、国土交通大臣が当該条件を付加する	○自動運転関係【2】 自動車の検査（車検）に電子的な検査を導入するため、自動車製作者等が保有する技術情報を一元的に管理する体制を整備する	○自動運転関係【3】 - 先進技術に係る整備・改造の安全性確保のため、事業として行う場合に認証が必要な分解整備の範囲を拡大し、名称を特定整備に変更する - 適切な先進技術の点検整備を確保するため、当該点検整備に必要な自動車の技術情報について、自動車製作者等から整備事業者等への提供を義務付ける	○自動運転関係【2】 （新規検査・登録関係と同様） ○車検証電子化関係【5-2】 自動車検査証への新たな有効期間の記録等の業務に係る委託制度を創設し、ワンストップサービスの推進等を図る	○自動運転関係【4】 通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変する改造が適切に行われることを確保するため、当該改造行為等に係る許可制度を創設する ※リコールについては、自動車製作者等の責任は先進技術の搭載の有無に関わらず同等であるため、引き続き、現行制度の枠組みの中で対応する
○完成検査関係【5-1】 型式指定制度における適切な完成検査を確保するため、完成検査の不適切な取扱いを確実に速やかに是正させるための強制力のある措置を創設する	○車検証電子化関係【5-2】 自動車検査証を電子化（ICカード化）することにより、ワンストップサービスの推進等を図る			

道路運送車両法の一部を改正する法律案概要（その1）

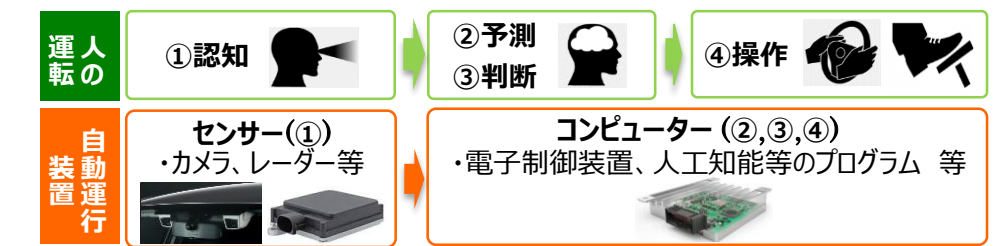
【1】保安基準対象装置への自動運行装置の追加

現状・課題

- 自動運転システム（レベル3・4）の安全性を確保するための保安基準（省令）を策定する必要があるが、これらのシステムは現行の保安基準の対象装置とされていない。
- 自動運転システム（レベル3・4）は、いつでもどこでも制限なく安全な自動運転を行える技術水準にはないと見込まれることから、自動運転システムが使用される走行環境条件（速度・ルート・天候・時間等）を設定することが必要。

改正内容

- 自動車の保安基準（省令）の対象装置に「自動運行装置」を追加



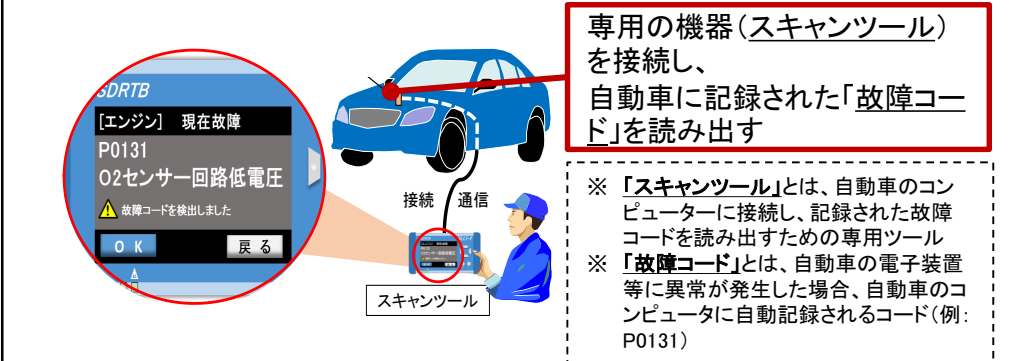
- 自動運行装置が使用される条件（走行環境条件）を当該装置ごとに国土交通大臣が付すこととする。

- ◆ 走行環境条件の想定される例（以下の条件の組み合わせ）
 - ・道路条件（高速道路／一般道路、専用道路／混在交通、車線数、車線の有無 等）
 - ・地理条件（都市部／過疎地域 等）
 - ・環境条件（天候、昼間／夜間 等）
 - ・その他の条件（速度制限、決められたルートのための運行に限定すること 等）
- 例えば、自動運転車の導入初期においては、
昼間・晴れでの高速道路本線上における低速走行（渋滞時等）
といった条件を付与することが考えられる

【2】自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理

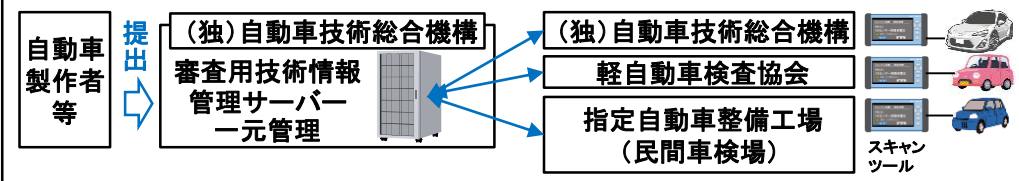
現状・課題

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による事故等につながるおそれがあるため、自動車の検査（車検）に、電子的な検査を導入する必要がある。
- 電子的な検査を行うためには、自動車製作者等が保有する技術情報が必要。



改正内容

- 自動車の検査における、電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を（独）自動車技術総合機構に行わせ、全国の検査実施機関が活用できる環境を整備する。



道路運送車両法の一部を改正する法律案概要（その2）

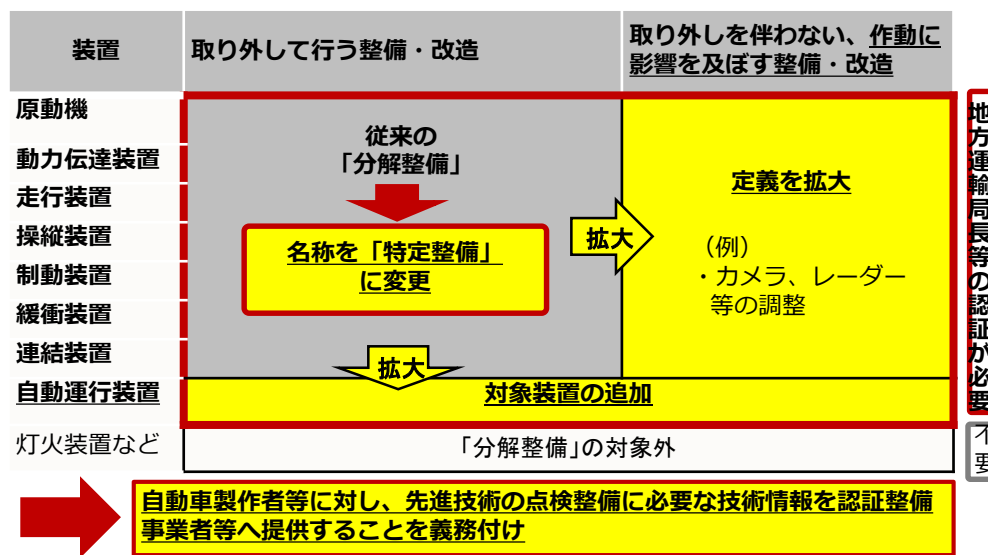
【3】分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

現状・課題

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲に、先進技術に係る整備・改造が含まれず、安全性が確保されないおそれがあることから、当該範囲を拡大する必要がある。
- 先進技術の点検整備をするために必要な自動車の技術情報が、整備事業者等に対し十分に提供される必要がある。

改正内容

- 認証を要する「分解整備」につき、対象装置に「自動運行装置」を追加するとともに、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造にまで定義を拡大し、名称を「特定整備」に改める。
- 自動車製作者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を特定整備を行う事業者等へ提供することを義務付ける。



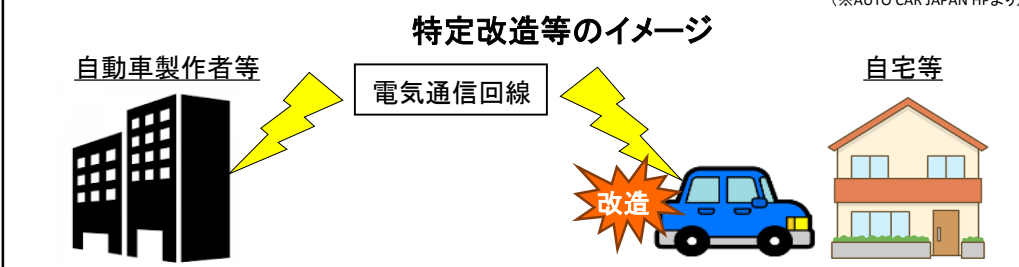
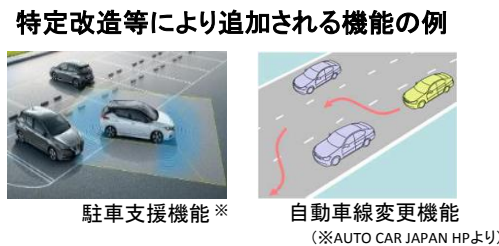
【4】自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等

現状・課題

- 昨今の自動車技術の進展に伴い、自動車製作者等において、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変し、性能変更や機能追加（改造）を行うことが可能となっている。
- 現行の道路運送車両法では、通信を活用した自動車の電子的な改造が行われることは想定されていないことから、改造が適切に行われることを確保する必要がある。

改正内容

- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、その内容が適切でなければ自動車保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等（特定改造等）をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととする。
- 許可に関する事務のうち技術的な審査を（独）自動車技術総合機構に行わせることとする。



道路運送車両法の一部を改正する法律案概要（その3）

【5-1】型式指定制度における適切な完成検査の確保

現状・課題

- 平成29年秋以降、自動車メーカー等において、完成検査における不適切な取扱いが相次いで発覚。
- このため、ルールの規範性向上のための省令改正等を実施したものの、現行の道路運送車両法では、完成検査における不適切な取扱いを確実に速やかに是正させるための強制力のある措置を講じることができない。
- 完成検査における不適切な取扱いは、保安基準に適合していないおそれのある自動車が多量に新規登録されることに繋がるものであることから、確実に速やかに是正することが必要。

改正内容

- 強制力のある機動的な措置の導入
 - ①是正措置命令
 - ・自動車メーカーに対し、完成検査における不適切な取扱いを是正するために必要な措置を命ずることができることとする。
 - ②型式指定の効力の停止
 - ・必要な是正措置が講じられるまでの間、型式指定の効力を停止※することができることとする。（※実質的な出荷の停止）
- 罰則の強化
 - 上記の是正措置命令又は型式指定の効力停止を行うための報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則を強化することとする（1年以下の懲役又は300万円以下の罰金（法人両罰2億円））。

【5-2】自動車検査証の電子化

現状・課題

- 自動車保有関係手続きをオンラインで一括して行うワンストップサービス(OSS)は、更なる利用の促進が必要(※)。
- 継続検査等の際にOSS申請を行ってもなお必要な車検証受取のための運輸支局等への来訪負担削減を図ることが必要。

※ H29年度のOSS利用率 ①新車新規: 31.3%(94.0万件)
②継続検査: 1.9%(28.9万件)

改正内容

- 自動車検査証をICカード化することとする。
- 国からのICチップ記録等事務の委託制度を創設することとする。

