

【表 8】準自動走行システムの導入にあたっての取り組むべき課題（例）

内容	検討課題（例）
ニーズの検討、利用者、社会における受容性	・ 運転における自動車の関与の割合が高くなる準自動走行システムについての利用に係るニーズ（どのような運転者が、どのような場面で利用するニーズを有するか等）や、事故時の責任分担の検討 ・ 社会にとって新たな技術となる自動走行システムに係る利用者の受容性の検討（新たな技術の受け入れに係る拒否感等とそれに向けた対策）また、利用者だけでなく、周囲の一般車両、歩行者等における受容性に係る検討（歩行者視点に立った、準自動走行システムが走行する道路交通社会の受容に係る取組等）。そのような準自動走行システムの数が増加した場合における、交通システム全体における影響等の検討（混流の問題）。
ヒューマンファクターの検討	・ 準自動走行システムにおけるドライバーの行動等のヒューマンファクターを踏まえた、安全な自動走行システムとドライバーの運転主体の受け渡し方法（HMI）に関する調査研究（SIP）。また、それらが運転、交通へ及ぼす影響の検討。 ・ 具体的には、「過信」、「依存」の問題等に加え、自動走行に慣れてしまった場合における運転手の運転スキルの維持のための方策も含む。

一方、完全自動走行システム⁴⁵については、これまで世界的に理解されている“自動車”とは全く異なったものとなることから、その導入にあたっては、社会受容面・制度面ともに、検討が必要となる⁴⁶。このため、まずは、自動車が道路を無人で走行する社会の在り方から検討し、社会受容面の検討を行い、その社会が国際的にも受け入れられた後、必要に応じ、法制度面について検討していくことになる。

なお、自動走行に係る国際基準の検討に関しては、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP 29）において、平成 26 年 11 月に自動運転分科会が、平成 27 年 3 月に自動操舵に関する技術基準を検討する専門家会議がそれぞれ設置され、我が国は英国及びドイツとともに各分科会の共同議長に就任している。本分科会においては、将来的には完全自動走行システムも含む議論が想定されており、今後とも、本分野でリードをはかるべく、引き続き国際的な議論を主導し

⁴⁵ 前述の脚注 8 のようにシステムの要請がない限りドライバーが周囲の交通状況の監視や操作を行う必要がないと整理する「準自動走行システム」を含む。

⁴⁶ なお、一部、欧州や米国において、完全自動走行システムを目指すとする取組が進められているが、現時点での試験走行は我が国と同様ドライバーが緊急時の対応をする前提で行われているものである。

ていく。また、道路交通法等を含め、事故時の責任関係のほか、運転者の義務等の在り方についても、公道実証実験により得られたデータも踏まえつつ、我が国として引き続き十分な検討を進める。

【表 9】完全自動走行システムの実現にあたっての取り組むべき課題（例）

内容	検討課題（例）
社会の在り方の検討（ニーズ・ビジネスモデル、利用者・社会における受容性）	- 完全自動走行システムを受け入れる社会の在り方の検討 - 完全自動走行車のニーズ（どのような人がどのような場面で利用するか）、それらの利用方法等に係るビジネスモデル（カーシェアリング等）や、海外への展開も含めた新たな産業創出に向けた検討 - これまでの自動車とは責任関係が全く異なる完全自動走行システムに係る利用者等の受容性に係る検討。また、利用者だけでなく、周囲の一般車両、歩行者等における受容性に係る検討 - そのような完全自動走行システムが導入された場合における、交通システム全体における影響等の検討（混流の問題） - これらに関する国際的な合意形成
事故時の責任関係及び法制面での検討	- 完全自動走行システムについては、事故時の責任関係が全く異なることから、国際的な動きを踏まえつつ、責任関係の抜本的な見直しの検討 - 法制面での見直しについては、上述の国際的な合意形成の動向を踏まえて検討するものとし、当面は、国際的な検討の場に積極的に参加し、動向を把握

なお、これらの取組に加えて、準自動走行システム、完全自動走行システムのいずれにおいても、今後、日本で開発される自動走行システム等が国際的に不利にならないよう、自動走行システムに係る各種国際標準の取組については官民連携による全体戦略の立案等、積極的に関与することが必要である。

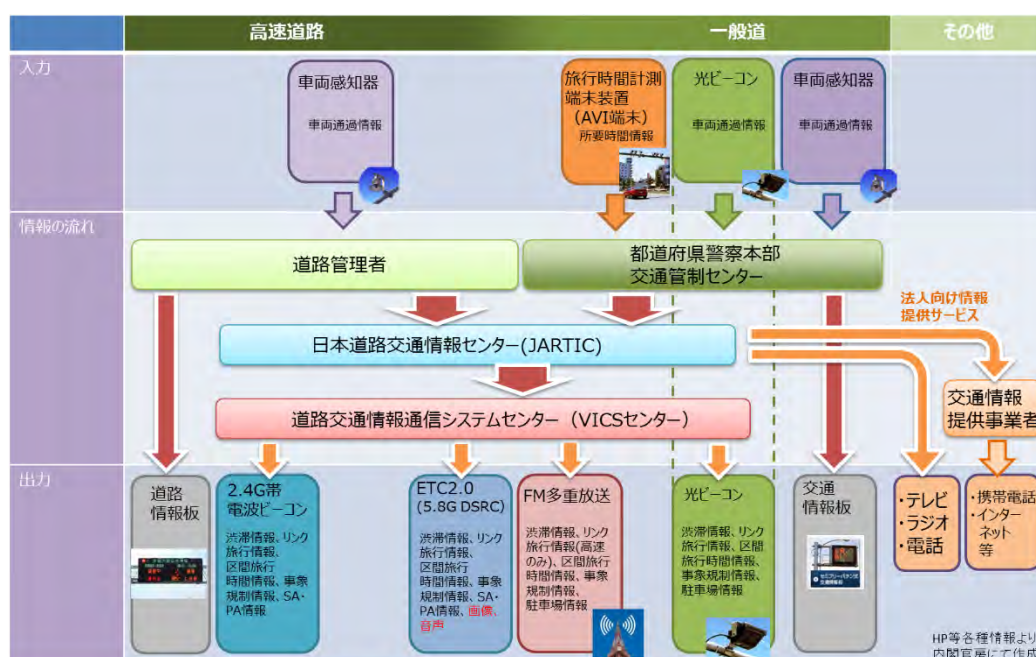
7. 交通データの利活用に係る戦略

(1) 交通関連データの位置付けと今後の方向

<交通データの位置付け>

我が国では、これまで、政府が中心となって、道路等に多数の車両感知器、光ビーコン等を設置してきた。これらからの情報は、交通管制等に利用されるとともに、**日本**道路交通情報センター（JARTIC）を中心に一元的に収集され、交通情報板、各交通提供事業者、道路交通情報通信システムセンター（VICSセンター）を通じて、自動車の運転者等に情報提供されてきた。引き続き、交通データ基盤として、情報提供システム体制の維持・高度化が求められる。

【図8】我が国の道路交通情報の流れ（概要）



これに対し、近年、自動車メーカー、電機系企業等、運送会社等に加え、スマートフォン、タブレットなどのOS企業や、保険会社を含むアプリ開発企業等が、自動車から多様なプローブデータを収集し、それらをビッグデータ解析し、上述の官による道路交通情報等と組み合わせることにより、自動車のユーザーに向けた、より高度な情報提供サービスを構築しつつある。

一方、官においてもETC2.0（従来のITSスポット）からのプローブ情報についても、きめ細やかな渋滞対策や交通安全対策等の検討が行われるなど、道路管