

自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組



令和6年5月10日

自動運転の社会実装に向けた課題と取組

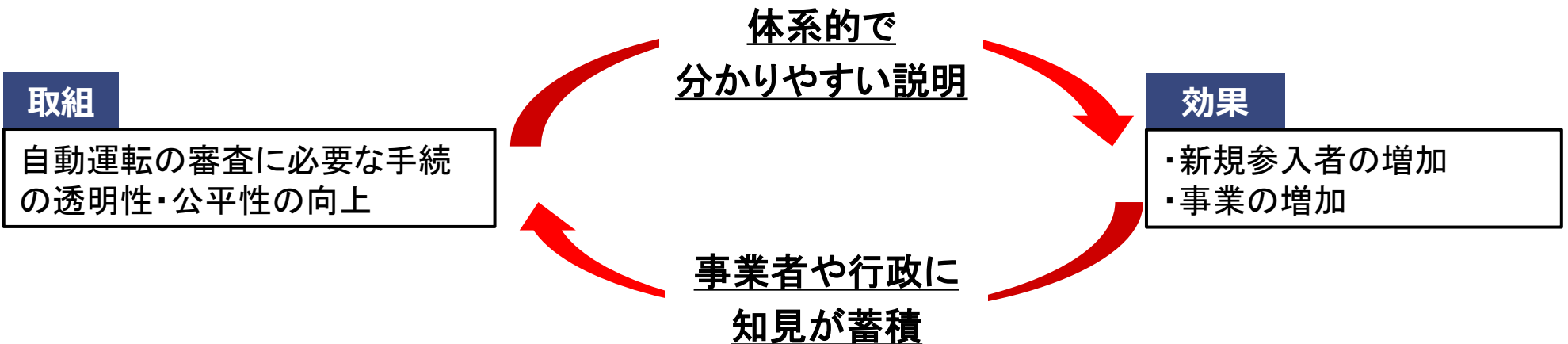
自動運転に対する期待

- 地域公共交通の維持・改善やドライバー不足の解消のためには、自動運転の実現が強く期待。

自動運転の社会実装にむけた課題

- 自動運転の安全性を確保するための審査が専門的であり、行政手続が長期化。
- あらゆる地域での新規参入を促すことにより、関係者の裾野を広げることが必要。
- そのため、体系的で分かりやすく審査手続の内容を説明するなど、取組環境を整える必要

自動運転の普及に向けた好循環のイメージ



自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組

自動運転の審査 手続に係る課題

取組

取組の結果

審査手続が
専門的

行政手続が
長期化

新規参入が
しにくい

①国によるサポート体制の構築

→伴走型できめ細かく支援

→国土交通本省及び警察庁が主導して、審査手続を迅速に実施。

②審査内容、手続及び様式等の明確化

(車両法) 安全確保ガイドラインの策定 (車両性能等の説明様式の明確化等)
(道交法) 特定自動運行に係る申請書類の記載事項、審査の着眼点の明確化

→新規参入者でも申請が容易化

③過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化

→過去事例の審査結果の活用による手続の短縮や、
現地審査のオンライン化

✓ 事業者の行政手続に係る負担を軽減

✓ 行政側の審査・行政手続を短縮

約11ヶ月かかっていた
審査・行政手続について、
2ヶ月の完了を目指す

上記「取組」の実施及び新規参入を促進することにより、自動運転の普及に向けた好循環を確保。

地域限定型の無人自動運転移動サービスの全国展開・実装を促進
(25年度目途)50か所程度 (27年度まで)100か所以上

①国によるサポート体制の構築

これまでの課題

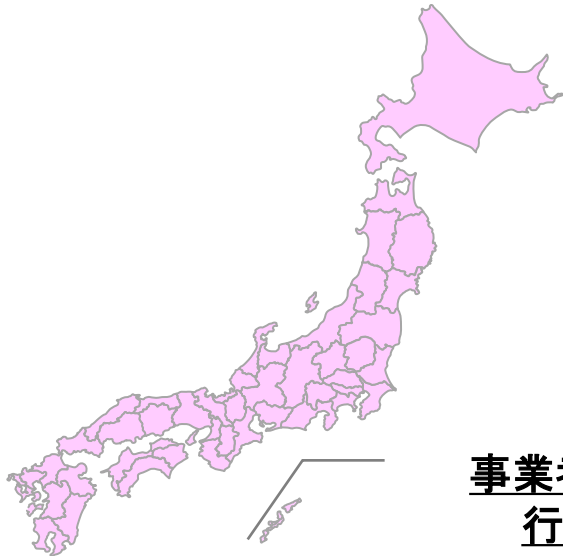
- これまでは、各地方自治体から、地方運輸局や県警等に対して、個別に相談せざるを得ず地方自治体の負担が大。
- 各地方自治体のみでは知見が十分ではなく、事業実施の方向性を定められず、効率的に事業を進められなかった。



取組及び結果

- レベル4の事案については、まだ事例が乏しいため、国土交通本省及び警察庁が主導して、審査手続をスピーディに実施し、事例を蓄積。加えて、審査事例の知見については、全国の地方運輸局・都道府県警察にも共有。また、伴走支援のため、「レベル4モビリティ・地域コミッティ」を設置。
- レベル4自動運転を早急に全国展開。

「レベル4モビリティ・地域コミッティ」の設置



＜地域コミッティ構成員＞

- 地元自治体
 - 事業者
 - 運行主体
 - 車両提供主体
 - 関係行政機関
 - ・地方運輸局
 - ・地方整備局
 - ・地方経済産業局
 - ・都道府県警察
- 等



事業者の行政手続に係る負担の軽減
行政側の審査・行政手続を短縮

② 審査内容、手続及び様式等の明確化

これまでの課題

- 車両法上の審査に必要な説明事項や評価方法が、新規参入者にわかりやすく示されていなかった。
- 道交法上の審査に必要な申請書等の記載方法が、新規参入者にわかりやすく示されていなかった。
- そのため、申請書の記入にあたり地方運輸局及び都道府県公安委員会に相談しながら作業をする必要があり、事業者及び行政の双方に多くの手間が発生。



取組及び結果

- 自動運転車両の性能、機能の説明内容及び安全性評価方法を明確化。
- 特定自動運行の許可について、記載事項等の整理及び都道府県公安委員会の審査の着眼点の明確化。
→ 自動運転車の安全確保に関するガイドライン、特定自動運行許可に係る申請書等の記載要領の作成
- 2回目の審査であって、記載内容が重複する事項は、記載を不要化。

⇒事業者の申請書類作成に係る作業が統一的・簡易的になり、申請書作成に要する負担が軽減

③過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化

これまでの課題

- これまでは、事業や用途毎に車両の性能やプログラムが異なっていたため、過去の事例の審査結果を活用できず、申請毎に、網羅的な審査が必要。



取組及び結果

- レベル4実装先行地域で、審査結果や事業概要をHPに掲載し、レベル4実装予定地域が確認できる環境を整備。
- 過去事例の審査結果の活用による手続の短縮やデジタル技術の活用の徹底

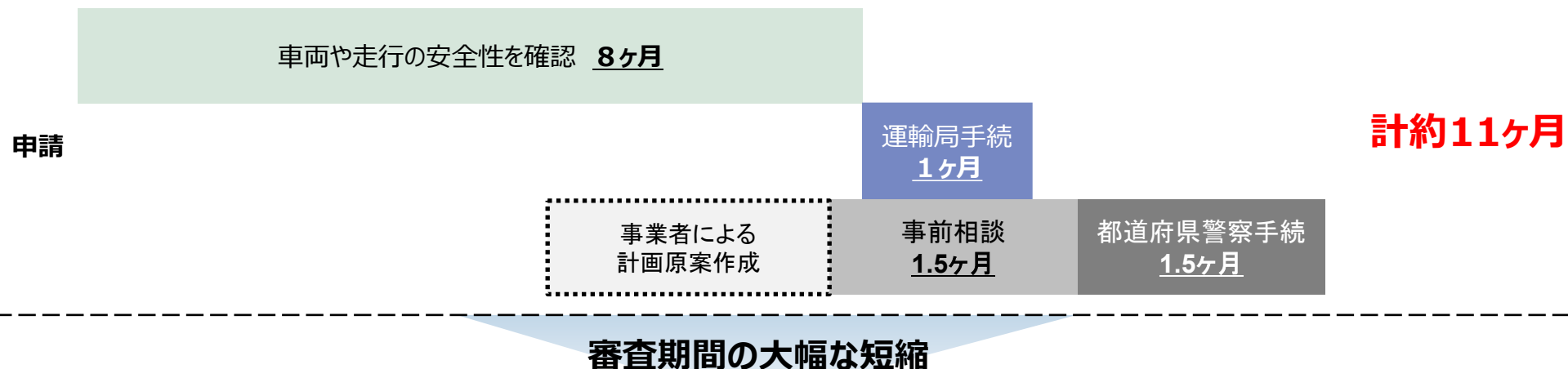


行政側の審査・行政手続を短縮

自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組

- 自動運転レベル4 審査にかかる期間について、約11ヶ月から2ヶ月への短縮を目指す
- 事業者の申請書類作成に係る作業が統一的になり負担軽減

これまでの対応※



今後の対応

2ヶ月で審査完了を目指す

※ これまでの対応については、過去の審査事例に要した期間の平均値から算出

永平寺町における対応と課題抽出



町民の方々による乗車



レベル4運行中の遠隔監視室の様子

走行環境条件の確認に関する論点

車両のセンサー	どこまで検知すればよいか
	何を確認すればよいか
危険なシナリオの想定	人の飛び出しに対応できるか
	対向車両とのすれ違い方法
道路の状況管理	他の自動車が入ってくるか
	緊急車両が入ってくるか

等



当時の対応

様々な視点で国、専門家及び申請事業者が、議論を重ね論点を整理

すべての論点が初めて整理されるものであったため、審査や開発が長期化

永平寺町の事業を含む過去の取組の知見を踏まえて、今回のガイドライン等を作成

第1回 レベル4 モビリティ・アクセラレーション・コミッティ（2023年11月17日）資料抜粋

	Cruise AV	Origin
イメージ		
役割	自動運行装置の走行実証	・自動運転タクシーサービスの提供
用途	運転手乗車による走行検証	・保安員乗車による走行検証 ・無人による無償/有償運行
機能	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手による操作が可能 ・自動運行装置相当の制御 ・遠隔監視/支援システムとの連動 	<ul style="list-style-type: none"> ・車内に運転手不在（実証中は保安員乗車） ・自動運行装置を用いた特定自動運行 ・遠隔監視/支援システムとの連動 ・ユーザーアプリ実装による有償サービス
センサー構成	LiDAR/RADAR/Camera/Ultra Sonic/GPS	同左

- ✓ 2023年10月19日、Honda、GM及びCruiseの3社は自動運転タクシーサービスを2026年初頭に開始する計画をプレスリリース。
- ✓ 具体的には、2026年初頭に、東京都心部で、数十台からサービスをスタート。
- ✓ その後、随時エリア拡大し、最終的に500台規模での運用を見込む。

本田技研工業における取組への応用②

永平寺町で得られた知見と、「審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組」の効果

第1回 レベル4 モビリティ・アクセラレーション・コミッティ（2023年11月17日）資料抜粋

商業化エリア【案】



取組の結果として期待されるもの

- ✓ ガイドライン等に基づいて審査。
- ✓ 論点が整理されているので、事業者側で事前の資料準備が加速。
- ✓ 商業化エリア拡大時の手続では、最初の審査結果を活用でき、各種手続が円滑化されることから、計画通りの事業拡大の実現に寄与。

- ✓ 2026年初頭に、東京都心部で、数十台からサービスをスタート。
- ✓ その後、随時エリア拡大し、最終的に500台規模での運用を見込む。