

2020年4月6日

規制改革推進室 投資ワーキンググループ 御中

BOLDLY株式会社 (旧:SBドライブ株式会社)
代表取締役 兼 CEO 佐治友基

提案書

拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。この度は、自動運転技術の公道走行試験にかかる指針・ガイドラインにつきまして、ご提案の機会をいただき誠にありがとうございます。

記

提案の骨子

1. (「警察庁 自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準, 令和元年9月」中「2 許可期間」に関し) 実証実験時に必要な道路使用許可の有効期間の上限を、現行の半年から約1年へと延長すること。
実証実験の道路使用許可取得の主たる目的は、警察庁に対する走行予定経路の事前の報告と警察庁による安全のためのアセスメントの実施であると理解している。
よって、道路工事や著しい交通環境の変化がある場合には都度申請とするなどの条件付きで、1年の期限としても問題ないと考えている。
2. (「警察庁 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン, 平成28年5月」中「2 基本的制度」に関し) 実証実験に用いる車両に対する基準をより緩和しないし簡易化すること。
例えば実証実験中は走行する速度を20km/h未満に設定した上で、セーフティドライバーも同乗することから、車両の基準が現行の基準に満たない場合でも、安全に運行ができると考えている。自動運転車開発の目的が社会実装を追求するものであれば、車両の基準の緩和を認めることで、国内外多くの自動運転車メーカーのテストベッドとなり、自動運転車の開発・実装を促進できると考えている。
3. (「警察庁 自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン, 平成28年5月」中「4 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置」に関し) 実証実験に使用するルートが一部道路交通法に合致しなくとも、テストドライバーが常にオーバーライドできる状況で実験する場合に限り、安全が担保されるものとみて、柔軟な運用をすること。
例えば道路交通法上は車両は歩道の前で一時停止することがルールではあるが、実際の交通流に於いて、見通しの良い歩道で歩行者がいない場合、一時停止をする車両は皆無である。仮に自動運転車のみが一時停止を行った場合、周囲の交通を妨げる可能性のみならず、自動運転車の走行の意図が誤って伝播することにより、無理な追い越しや左方後方からの二輪等の巻き込みが誘発される可能性があると考えている。実際の交通流に則って走行することの特例を認めていただきたい。

以上