

取組の方向性

<p>(1)実証実験の方針や安全対策の取組に係る情報発信や評価</p>	<p>①実証実験の方針や安全対策の取組に係る情報発信 (日本版セーフティレポート)</p> <p>②実証実験の安全対策の取組に係る評価(セーフティアセスメント)</p> <p>③実証実験の接触事案等の情報発信</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本版セーフティレポートにおいては、米NHTSAの項目を参照しつつ、我が国の制度、各社の事情、実証実験の目的や走行環境・条件、実証実験を行う地域の特性などによって、各社において情報発信を行う項目を判断することが望ましい。地域の関係者の理解と協力を得る上では、これらの項目と併せて、実証実験における自動運転システムの全体像を示すことも重要。 ■ 地域関係者に対し一覧性がある形で情報発信を行うため、政府において専用のポータルサイトを設置し、各社が情報発信を行う場合にはその内容やリンクを掲載することを検討。 ■ 走行環境・運行条件で想定されるリスクを網羅的に評価し、それに対応した車両の選定、自動運転システムの開発、ODDの設定、遠隔監視・操作など運行形態の設定、運行管理・保守点検体制の整備も含め、その安全対策をあらかじめ十分行う、セーフティアセスメントがきわめて重要。 ■ セーフティアセスメントにおける自動運転開発主体と自動運転サービス運行主体の役割分担については、実証の目的や段階を踏まえて、適切に判断することが重要。 ■ 来年度を目処として、セーフティアセスメントに係るガイドラインを作成する予定。 ■ 接触事案等が発生した場合、軽微なものを含め、実証事業HP等でシステムチェックに情報発信を行うことを推奨。一律に基準を設けるのではなく、実証実験の実施者が、必要に応じて自治体や警察などの関係機関と協議を行った上で、あらかじめ情報発信の対象や方法を決めておくことが適切。
<p>(2)自動運転車のセーフティドライバの教育</p>		<ul style="list-style-type: none"> ■ 各社の取組事例を踏まえ、セーフティドライバの教育に係るベストプラクティスを整理(①座学に加え、閉鎖空間での訓練と実地での訓練の両方を通じて、必要な対応能力や経験を習得する、②習得した対応能力や経験を確認するため、ライセンスや認証制度などを実施する、など)。
<p>(3)自動運転サービスの導入に当たっての地域への情報発信や対話</p>		<ul style="list-style-type: none"> ■ 実証実験が行われた地域における取組等を踏まえ、自動運転サービスの導入に当たっての地域への情報発信や対話の在り方について、ベストプラクティスを整理(①地域が抱えている課題と提案がフィットすると自治体からの協力が得られる、②利用者・地域の特性を踏まえた対策を示しつつ、双方向的なコミュニケーションが重要、③キーマンとなる住民に主体的に参加いただき、運営に協力いただいたりすることが重要、④実車に乗っていただくことは自動運転への理解を深めていただくためにも重要、⑤長期の実証実験では車体デザインの工夫などで地域住民の視認性を高めることも効果的、など)。

これらの取組について、自動走行ビジネス検討会の中でフォローアップを行うとともに、必要に応じて取組方針の拡充や見直しを行う。