

自動走行関係の法制度の国際比較

		日本	欧州	米国	シンガポール	中国
関係法規	運転者	道路交通に関する条約（ジュネーブ条約又は（及び）ウィーン条約） ジュネーブ条約（1949年発効） →運転者が必須(Every vehicle or combination of vehicles proceeding as a unit shall have a driver) WP1における了解事項(2016.3) →運転者が車両制御が可能な能力を有し、それが可能な状態であれば、運転者が車両外にいても実験は可				未批准
	各国関係法規(運転者)(アメリカは各州) →運転者の存在が前提		<ul style="list-style-type: none"> ▶ 車両内に運転者が存在し、運転者が常にオーバーライドできる状態を保持した自動走行車両は商用化も公道実証も可能 ▶ 限定地域における遠隔型自動走行システムによる無人自動走行移動サービスの公道実証の実施に向けた現行制度の特例措置の必要性及び安全確保措置に関する検討を実施中。(自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ フィンランド運輸安全局は、運転者が乗車せずに複数の車両を遠隔操作する形式の公道実証を認めている。(2015.5.20) ▶ 欧州の複数都市で、一定ルートで低速で走行。ギリシャのトリカラ市においては、遠隔のオペレータが車両の動きを監視し、万が一のときは制御を行う。(Citymobil2°プロジェクト) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ カリフォルニア州は、運転者が乗車しなくても、遠隔のオペレーターとの通信機能があれば、車両の公道実証・実用化の申請が可能となる規則案を公表(2016.9)。 ▶ コロラド州は、自動走行トラックの実証実験（一部区間において運転者は仮眠室から走行を監視）を一度だけ許可。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公道実証にあたっては、認証された運転者が常に自動走行車両に乗車し、安全走行に責任を持ち、必要があれば車両を制御する必要がある(シンガポールLTAのプロジェクト)。
関係法規	車両	自動車基準に関する協定(1958年協定、1998年協定)		1998年協定	未加盟	1998年協定
	各国車両基準(欧州は統一指令) →自動走行を規制する車両基準は無い。車両基準に適合しない(ハンドルが無い等の)車両の場合には、現行基準との関係整理が必要 ※欧州は国連規則第79号により時速10キロ超の自動走行は禁止されているが、欧州域内で有効な緩和制度が存在。なお、日本は10キロ超の自動走行の制限はない。		国が認証	メーカーが自己認証	国が認証	国が認証

※ G 7 交通大臣会合（2016.9.23-25）において、米国を含む主要国間で国際的に調和した規制に向けて努力を強化していく合意がなされている。

※ 各種調査機関等把握の資料により作成