

遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る
道路使用許可の申請に対する取扱いの基準

平成 29 年 6 月

警 察 庁

自動車から遠隔に存在する運転者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うことができる自動運転技術（以下「遠隔型自動運転システム」という。）を用いて公道において自動車を走行させる実証実験（以下「遠隔型自動運転システムの公道実証実験」という。）については、道路交通法（以下「法」という。）第77条の道路使用許可を受けて実施することができる許可対象行為とする。

遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準は、次のとおりとする。

1 許可に係る審査の基準

(1) 実験の趣旨等

ア 遠隔型自動運転システムの実用化に向けた技術開発等に資することを目的とした実証実験であること。

イ 実験の管理者及び遠隔監視・操作者（申請に係る遠隔型自動運転システムを用いて走行させる自動車（以下「実験車両」という。）から遠隔に存在して、遠隔型自動運転システムを用いて実験車両を、状況に応じ、監視（モニター）又は操作して走行させ、法上の運転者に課された義務を負う者をいう。以下同じ。）となる者（※）が実施主体の監督の下にあり、安全を確保するために必要な実施体制（緊急時の連絡体制を含む。）がとられていること。

※ 遠隔監視・操作者となる者は、複数名を申請することが可能である。ただし、それぞれの遠隔監視・操作者が1台又は複数台の実験車両を走行させるいずれの場合であっても、現に走行している各実験車両の遠隔監視・操作者はそのうちの1名に限定するものとする。

ウ 運送事業許可等の他の法令上の許可が必要である場合は、あらかじめ受けているか、又は受けられることが確実であることが関係機関において確認できること。

(2) 実施場所・日時

ア 使用する無線通信システムが原則として途絶しない場所であるなど実験車両を安全に走行させるために必要な通信環境を確保できる場所であること。

イ 遠隔型自動運転システム及び実験車両の機能並びに実施場所における交通の状況に応じて、一般の道路利用者の通行に特段の著しい支障を及ぼす場所及び日時が含まれないこと。

(3) 安全確保措置

ア 通信の遅延が生じ得ること及び遠隔監視・操作者が把握できる周囲の状況が限定され得ることを踏まえた安全対策が盛り込まれた実施計画であること。

イ 実験車両の正面、背面及び側面に遠隔型自動運転システムを用いて走行している旨が表示されていること。

(4) 遠隔型自動運転システム等の構造等

ア 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）の規定に適合していること（同基準の緩和措置を受けている場合を含む。）。

イ 実験施設等において、実施しようとする公道実証実験において通常発生し得る条件や事態を想定した走行を行い、実験車両が安全に公道を走行することが可能であることが実験主体において確認されていること。

ウ 遠隔監視・操作者が、実験車両の制動機能を的確に操作することができるものであること。

エ 遠隔監視・操作者が、映像及び音により、通常の自動車の運転者と同程度に、実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できること。

オ 通信の応答に要する時間が、想定される一定の時間を超えた場合には、自動的に実験車両が安全に停止するものであること。

カ 遠隔監視・操作者が、必要に応じて、映像により実験車両内の状況を把握し、実験車両内にいる者と通話することができること。

(5) 緊急時の措置

ア 交通の安全と円滑を図るために緊急の必要が生じた場合であって警察官から求められたときには、現場に急行することができるよう体制を整備していること。

イ 交通事故等の場合に、警察官が必要に応じて、実験車両の原動機の停止等ができるよう、原動機の停止方法その他実験車両が交通の障害とならないようにするための措置の方法に係る資料を警察に提出していること。

(6) 遠隔監視・操作者となる者

ア 実験車両の種類に応じ、法令に基づき運転に必要とされる運転免許（仮運転免許を除く。）を受けていること。

イ 遠隔監視・操作者が常に法上の運転者としての義務及び責任を負うことを認識させるための措置を講ずること。

(7) 走行審査

警察官又は警察職員（原則として運転免許試験の試験官又はその経歴のある者とする。）が実験車両に乗車するなどし、申請に係る遠隔監視・操作者のうち1名が申請に係る遠隔型自動運転システムを用いて、実施しようとする公道実証実験の環境（昼夜間の別、交通量等）に応じ、必要な時間帯及び期間において、原則として実施場所の区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとり

て実験車両を走行させることができることを確認すること（走行審査のための道路使用許可の場合を除く。）。

(8) 1名の遠隔監視・操作者が複数台の実験車両を走行させる場合の審査の基準

ア 実施場所において、1名の遠隔監視・操作者が当該システムを用いて1台の実験車両を走行させる公道実証実験が各実験車両について既に実施され、当該実施場所において、当該システム及び各実験車両を用いて安全に公道を走行させることができることが確認されていること。

イ 遠隔監視・操作者が全ての実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握するための映像及び音を同時に監視できること。

ウ 走行中に遠隔監視・操作者が1台の実験車両について遠隔からの操作を行った場合に、他の実験車両の監視・操作が困難となることを踏まえた安全対策が盛り込まれた実施計画であること。

※ 安全対策の例

○ 自動的に他の実験車両を安全に停止させる。

○ 追加の遠隔監視・操作者が速やかに他の実験車両の監視・操作を開始できる体制をとる。

エ 走行審査において、遠隔監視・操作者が操作をせず、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとりして全ての実験車両が走行できることが確認されること（走行審査のための道路使用許可の場合を除く。）。

オ 同時に監視・操作する実験車両の数を増やす場合は、原則として1台ずつ実験を改めて増やすこととし、都度、新たな実験として道路使用許可申請を行うこと。

2 許可期間

許可期間は、原則として最大6か月の範囲内で、実験場所の交通状況に応じた期間とする。

なお、1(7)の走行審査のための道路使用許可の許可期間は、走行審査に要すると見込まれる期間とする。

3 許可に付する条件

(1) 実施場所、実施時間等

ア 道路においては、申請に係る日時、場所及び走行方法でのみ走行すること。

イ 申請に係る遠隔型自動運転システム及び実験車両以外のものを使用しないこと。

ウ 申請に係る遠隔監視・操作者となる者以外の者が遠隔型自動運転システムを用いて実験車両を走行させないこと。

エ 遠隔型自動運転システムを用いないで実験車両を走行させないこと（運転者となる者が実験車両内に乗車する場合を除く。）。

(2) 走行方法

ア 遠隔監視・操作者の運転免許証の写しを実験車両に備え付けること。

イ 遠隔監視・操作者が遠隔型自動運転システムを用いて実験車両を走行させているときに、遠隔監視・操作者の視野又は遠隔操作装置の操作が妨げられることがないようにすること。

ウ 遠隔監視・操作者は、遠隔型自動運転システムを用いて走行している間、常に実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること。

エ 当該道路の規制速度で走行している通常の自動車の停止距離と同等の距離で停止することができる速度以下で走行すること（別添参照）。

(3) 交通事故等の場合の措置

ア 交通事故等の場合に、消防職員が適切に消防活動を行うことができるよう、あらかじめ、実験車両の構造、停止方法その他の消防活動に必要な実験車両に関する事項及び実験日時その他の実験内容に関する事項を記載した資料を関係消防機関に提出し、当該消防機関に説明を行うこと。

イ 交通事故があったときは、消防機関及び警察への必要な通報を行った上で、実験車両内にいる者に救護措置や道路における危険防止のための措置等を講ずるよう協力を求めること。

ウ 公道実証実験中に交通事故が発生した場合であって、当該交通事故が遠隔型自動運転システムの不具合や当該システムへの過信を原因として発生した可能性がある場合には、実験を中止し、実験車両によって記録された映像及び音声、遠隔監視・操作者の映像、音声等を含む操作状況記録、通信ログ等を、必要に応じて関係機関に提出することを含め、適切に保存・活用するなどして再発防止策を講じた上で、改めて許可の申請を行うこと。

(4) その他

道路又は交通の状況に照らし、交通の安全と円滑を図るために必要と認められる事項

4 許可に係る指導事項

- ア 「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、警察庁作成）のうち、賠償能力の確保に関する項目等、実験の趣旨に反しない部分を参照し、活用すること。
- イ 審査の基準及び許可条件は最低限度のものであるので、遠隔監視・操作者は、遠隔型自動運転システムの機能及び実際の交通の状況に応じ、安全に運転するとともに、実施主体は予防安全技術や衝突後被害軽減技術に関する情報の収集に努め、必要に応じて新たな技術の導入を検討すること。
- ウ 遠隔監視・操作者は、運転免許証を携帯すること。
- エ 遠隔監視・操作者が遠隔操作装置を離れるときは、他人が実験車両内に侵入して車両を運転することができないよう措置を講ずること。
- オ 法令により自動車に備え付け、又は表示しなければならないこととされている書類等は、実験車両に備え付け、又は表示すること。
- カ 道路使用許可証の写しを実験車両内に備え付けること。
- キ 実施主体は、地域住民を始めとする関係者に対し、実験の内容等について走行前に広報又は説明を行うこと。
- ク 特異事案については、その状況を直ちに所轄警察署長に通報すること。
- ケ 道路交通法を始めとする関係法令を遵守すること。
- コ その他道路又は交通の状況に照らし、交通の安全と円滑を図るために適当と認められる事項

別添

規制速度 (km/h)	停止距離 (m)
5	1.18
10	2.64
15	4.40
20	6.42
25	8.72
30	11.31
35	14.18
40	17.33
45	20.77
50	24.48
55	28.47
60	32.75
65	37.30
70	42.14
75	47.26
80	52.66
85	58.34
90	64.30
95	70.55
100	77.07

※1 表は、運動神経の普通の人が、乾燥した平たんな舗装路面において、通常の自動車の急制動を行った場合（空走時間 0.75 秒、摩擦係数 0.7 とする。）における速度別停止距離（小数点以下第 3 位を四捨五入）であり、警察における交通事故捜査において、一般的に用いられるものである。

※2 停止距離とは、「運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離（空走距離）と、ブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離（制動距離）とを合わせた距離」をいう。

