関係所属長　殿

交規発第３２５号
令和６年９月17日
10年保存（口訓）
本　　部　　長

「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について
（通達乙）

これまで、遠隔型自動運転システム及び特別装置自動車の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いの基準については、「「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について（通達乙）」（令和５年５月26日交規発第209号）に基づき実施してきたところであるが、全国的に増加傾向にある自動運転の実用化に向けた公道実証実験は、技術的な安全性が十分に確立されていない段階の自動運転車を道路において走行させてその安全性等を検証するものであり、公道実証実験に係る道路使用許可に当たっては、個別の公道実証実験の内容を考慮して十分な条件を付すなどして、実施主体に対し、安全確保のために万全の措置を講じさせる必要がある。

これらの趣旨を徹底するため、今般、警察庁において別添「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」（令和６年９月警察庁）のとおり遠隔型自動運転システム及び特別装置自動車の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いの基準が改訂され、県警察においても同基準に基づき実施するので、その取扱いについて事務処理上誤りのないようにされたい。

なお、前記通達については廃止する。

記

１　改訂の要点

資料「「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について」①から③のとおり。

２　留意事項

(1)　本改訂において、許可に係る審査手続の一部として行う公道審査等の名称が改められたが、基本的な実施方法や省略の考え方等に変更はない。

(2)　許可に係る審査を行うに当たって、疑義が生じた場合等は、速やかに県本部交通規制課に連絡すること。

自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準

令和６年９月

警　察　庁

本基準の趣旨

自動運転は、地域における移動手段の確保や産業競争力の向上等に資するものとして、また、交通事故の削減や渋滞の緩和等を図る手段ともなり得、早期に社会実装をすることが期待されており、そのためには、我が国の道路交通環境に応じた自動運転の実証実験を推進することが必要となっている。

一方で、技術的な安全性が十分に確立されていない実証実験段階の自動運転車を道路において走行させる行為は、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）が想定する用途に即さない道路の特別の使用行為と言わざるを得ず、法は、こうした一般交通に危険を生じさせ、又は一般交通の妨害となるおそれがある行為を一般的に禁止している。

ただし、法第 77 条第１項は、道路の一般的な使用形態・方法とは異なるため一般的に禁止される行為について、道路の使用形態、方法等に関して一定の条件を付すことによって、危険性を制御することが可能と認められる場合を道路使用許可によって許容している。

現在行われている自動運転の実証実験についても、先に述べたとおり、道路の特別の使用行為に当たるが、その社会的有用性に鑑みると、今後の自動運転の安全性を確立し、早期の実用化を図るためには、走行実績を積み重ねる実証実験を繰り返し行う必要があり、また、一定の条件を付すことによって交通の安全と円滑を確保することが可能である。

このため、自動運転の実証実験についても、法第 77 条第１項第４号に規定する「公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたもの」として、道路使用許可の対象とし、自動運転の実証実験を一定の条件の下で、道路において行うことを可能とすることとしている。

本許可基準は、上記の考え方の下、公道（法第２条第１項第１号に規定する「道路」をいう。以下同じ。）において自動運転の実証実験として現在行われている次の２つの類型について、その許可の申請に対する都道府県警察における取扱いの基準を明らかにし、自動運転の実証実験が適切に行われることを確保し、道路の安全と円滑を図るものである。

なお、自動運転の公道実証実験において、法上の運転者として安全運転義務等を履行することとなるのは、いずれの公道実証実験においても監視・操作を行う者（以下「監視・操作者」という。）であることに留意しなければならない。

１　遠隔型自動運転システムの公道実証実験
自動運転技術を用いて自動車を自律的に走行させるシステムであって、遠隔に存在する監視・操作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もの（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

2　特別装置自動車の公道実証実験

自動運転技術を用いて自動車を自律的に走行させるシステムを備えた自動車であって、通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置により当該自動車に乗車している監視・操作者が運転操作を行うことができるもの（以下「特別装置自動車」という。）を公道において走行させる実証実験

1　許可に係る審査の基準

(1)　基本的な考え方

自動運転については、法に定める特定自動運行の許可制度があるが、同制度は、申請に係る特定自動運行がもたらす危険の程度やそれに対する便益及び必要性、最新の技術的能力等の様々な要素について、専門的知見を有する国土交通大臣や市町村長等の意見を聴き、それを尊重した上で都道府県公安委員会が審査を行い、安全な運行が確保されると判断して恒常的な許可を与える制度である。

これに対し、自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可は、本基準の趣旨に記載のとおり、技術的な安全性が十分に確立されていない段階の自動運転車を道路において走行させてその安全性等を検証する実験について、安全確保のため一定の条件を付してこれを道路使用許可の対象とし、一時的に道路において行うことを可能とするものである。

こうした実験においても、道路使用許可に際しての一般的確認事項として明記された場合を除き（５参照)、法の規定が全て適用されるが、公道実証実験という性格に鑑みると、不測の事態が発生し、一般交通に危険を生じさせ、又は一般交通の妨害となるおそれが生じる可能性があることは否定できない。公道実証実験において、交通事故その他道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれのある不測の事態が発生した場合に直ちにこれを中止し、安全を確保することができるよう、実験する自動運転技術の特質や状況のほか、実施場所の交通環境や気象状況等を考慮して可能な限り万全の措置を講ずる必要がある。

許可に当たっては、こうした観点から実施計画等の申請内容が次に定める基本要件や自動運転の実証実験の類型ごとに定める要件を満たすものであるか否か審査するとともに、前段の趣旨に鑑み、安全確保のために十分な条件を付すに当たり、審査事案ごとに個別事情を踏まえた条件を付すことが極めて重要となる。

そして、それにもかかわらず、公道実証実験を中止する不測の事態が発生した場合には、その原因を精確に把握することを前提として、実施主体が当該原因を踏まえて自動運転技術を向上させることが肝要である。また、こうした再発防止を図る観点から、走行に係るデータを必要に応じて記録及び保存する措置を講じているか確認することが不可欠である。

(2) 基本要件

ア 目的

申請に係る行為の目的が、自動運転の実用化に向けた実証実験であること。

イ 実験車両及び自動運転機能

実験対象となるシステムの機能等が公道において車両を走行させることができる程度に安全なものであること。具体的には、実験車両及びその自動運転機能が次の要件を満たしていること。

(ｱ) 実験に用いる自動車（以下「実験車両」という。）が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) 公道以外の実験施設等において、実施しようとする公道実証実験で発生し得る条件や事態を想定した走行を行い、実験車両が実証実験を行う公道において安全に走行することが可能なものであることが実施主体により確認されていること。

(ｳ) 乗客を乗せて走行することを予定しているときには、発生し得る状況を予測するなどして、できる限り急ブレーキにならないなど、乗客の安全に十分配慮した走行が可能なものであることが実施主体により確認されていること。

(ｴ) 自動運転の実用化に向けた実証のための自律走行（以下「本走行」という。）に使用する実験車両（以下「本走行実験車両」という。）について、道路使用の許可を行う警察署長（高速自動車国道又は自動車専用道路（以下「高速自動車国道」という。）に係るものについては高速道路交通警察隊長。以下「管轄警察署長等」という。）が指定した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。以下「警察官等」という。）が当該車両に乗車するなどして、当該車両が確実かつ安全に走行できることの確認（以下「公道自律走行確認」という。）（※１、※２、※３）を受けていること。

※１ 公道自律走行確認の内容

実施しようとする本走行の環境（昼夜間の別、交通量等）に対応した日時等において、本走行を実施しようとする区間の全部を自律走行させることにより、次の事項について確認する（※２の場合を除く。）。

○ 交通事故や自動運転システム等の不具合を生じさせないこと。
○ 法令にのっとっていること。
○ 特に介入が必要と認められる場合を除き、自律走行できること（１名の監視・操作者が複数台の本走行実験車両を走行させる公道自律走行確認では、当該監視・操作者が介入することなく複数台の本走行実験車両が自律的に走行できること。）。
○ 監視・操作者が介入して安全に実験車両を停止させるなどの緊急時に必要な操作を行うことができるものであること。

※２　公道自律走行確認を省略しても差し支えない場合
　管轄警察署長等が、本走行実験車両の全てについて、同型車両であること及び同一の自律走行ができるように設定、調整等が適切に行われていることを確認するとともに、道路使用許可申請に係る資料や実施主体等のこれまでの経験等を総合的に勘案し、都道府県警察本部及び警察庁と調整の上で、一の本走行実験車両について公道自律走行確認を行えば、他の同型車両についても交通事故や自動運転システム等の不具合を生じさせることなく、法令にのっとって自律的に走行できると判断した場合。

※３　特別装置自動車については、公道自律走行確認の前に、監視・操作者に対する施設内手動走行確認及び路上手動走行確認を実施し、当該監視・操作者が通常のハンドル・ブレーキとは異なる特別な装置を使用して安全に実験車両を走行させることができることを確認する必要がある（１(4)参照）。
　また、遠隔型自動運転システムにおいて、遠隔に存在する監視・操作者が、通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置を用いて電気通信技術を利用して自動車の運転操作を行う場合にも、１(4)に準じて施設内手動走行確認及び路上手動走行確認を受けていることが必要である。

ウ　実験の場所、日時及び実施体制

実施場所の交通環境や気象状況、実験車両及び関係システムの機能等を踏まえ、公道実証実験の安全を確保することができる場所及び日時が設定され、かつ、実験を安全に実施するための体制が確保されていること。具体的には、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　公道実証実験の場所及び日時が、実験車両及び関係システムの機能並びに実施場所における交通の状況等を踏まえたものとなっており、一般の道路利用者の通行に特段の著しい支障を及ぼすものでないこと。

(ｲ)　公道実証実験の管理者及び監視・操作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（交通事故等特異事案が発生した場合の対応・連絡要領を含む。）を明記していること。

(ｳ)　複数名の監視・操作者がいる場合であっても、現に走行している実験車両に対する監視・操作を行う者は、実験車両１台につき１名に限ること。なお、監視・操作者の指揮・監督の下に同人を補助する者を置くことを妨げるものではない。

エ　監視・操作者

法上の運転者として安全運転義務等を履行し、実験車両を通常の運転とは異なる装置や方法によって監視・操作することとなる監視・操作者が、実験車両の特徴、公道実証実験の内容及び実施体制等について正しく理解し、安全に監視・操作を行う能力を有していること。具体的には、監視・操作者が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　実験車両を安全に監視・操作する（緊急時の対応を含む。）ための教育・訓練等（※）を実施主体から受けていること。

※　教育・訓練等の内容
○　監視･操作者が常に法律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。

○　実験車両を安全・円滑に監視・操作するための知識・技能を習得させる（遠隔型自動運転システムの公道実証実験においては、通信の応答に要する時間が生じること及び監視・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ものとする。）。
○　緊急時の対応に係る知識・技能を習得させる。
○　その他監視・操作者に必要な知識・技能を習得させる。

(ｲ)　実験車両の種類に応じ、必要な運転免許（仮運転免許を除く。）を受けていること。

(ｳ)　実験車両を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で走行させようとする場合は、必要な第二種運転免許を受けていること。

オ　走行方法

システムが実験車両の制御を行っており、かつ、緊急時等には法上の運転者たる監視・操作者が直ちに対応する必要がある公道実証実験であることを踏まえた安全な走行方法となっていること。具体的には、実施計画が次の事項を定めていること。

(ｱ)　最高速度は、交通の状況、道路環境等（※１）に鑑みて十分な猶予をもって安全に停止できる速度（※２）とすること。

※１　遠隔型自動運転システムの公道実証実験においては、通信の応答に要する時間も十分考慮すること。
※２　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となること（別添参照）。

(ｲ)　実験車両の前方及び後方から見やすい位置に自動運転の公道実証実験中である旨を表示すること。

(ｳ)　急病、停電等の理由により、監視・操作者の監視・操作が困難な状態となり得ることを踏まえた安全対策（※）を講ずること。

※　安全対策の例
○　自動的に実験車両を安全に停止させる。
○　他の監視・操作者となる者が速やかに監視・操作を交代できる体制をとる。
○　監視・操作者の補助者となる者が、実験車両の緊急停止ボタンを押下することができるようにする措置を講ずる。

カ　走行状況等の記録

実験車両にドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載して車両の前後方及び車両内の状況並びに車両状態情報の記録を行うほか、監視・操作者の操作状況等の映像及び音声、実験車両に係るセンサ等により収集した各種データ、センサの作動状況等（遠隔型自動運転システムの公道実証実験にあっては、通信ログを含む。）を記録し、これらを適切に保存し（※）、交通事故その他道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれのある不測の事態が発生した場合にその原因を検証可能とする措置を講じていること。

※　緊急停止ボタン等により車両の電源が切断された場合であっても、確実に記録及び保存がなされるものとする。

(3)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合の要件

ア　遠隔監視・操作方法

電気通信技術を用いて間接的に監視・操作を行う遠隔型自動運転システムの特性を踏まえた安全対策とシステムとなっていること。具体的には、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　通信の応答に要する時間が生じること及び監視・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（※）を明記していること。

※　安全対策の例
○　大雨や濃霧等の天候不良等、実験車両の周囲等の映像を遠隔監視カメラにより鮮明に撮影することが困難な状況においては走行しない。
○　先導車や誘導員を配置する。

(ｲ)　当該遠隔型自動運転システムが、次の要件を満たすものであること。
○　監視・操作者が、実験車両を的確に操作することができること。
○　申請に係る最高速度で走行した場合においても、監視・操作者が、映像及び音声により、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。

イ　通信の確保

遠隔型自動運転システムを安全に用いる上で重要な通信の途絶、遅延を防ぎ、その機能を確保するため、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　実験車両を安全に走行させるために通信が途絶又は過度に遅延しない必要な通信環境を確保できる場所で公道実証実験を実施すること。

(ｲ)　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。

ウ　監視・操作者による監視・操作が困難な状態となった場合の安全確保措置

監視・操作者による監視・操作が困難な状態となった場合において、現場で個別具体的な対応が必要となったときに適切な対応を可能とするため、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　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を明記していること。

(ｲ)　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、実験の関係者が現場に急行することができる体制を整備していること。

(ｳ)　遠隔型自動運転システムの不具合等、遠隔操作が困難な状況において、実験車両が安全に停止した後に車両を安全に移動させる方法を明記していること。

(ｴ)　当該遠隔型自動運転システムにより、監視・操作者が映像で実験車両内の状況を常に把握することができ、必要に応じて実験車両の車内にいる者及び車外にいる者との間で音声の送受信により通話をすることができること。

エ　保安要員を配置している場合の安全確保措置

監視・操作者による監視・操作が困難な状態となった場合において、安全確保措置を講ずる者（以下「保安要員」という。）が実験車両に配置されているときは、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　監視・操作者と保安要員の役割を明確化し、実施計画に当該役割を明示するとともに、各人に当該役割を認識させていること。

(ｲ)　保安要員が当該車両を運転するときは、当該遠隔型自動運転システムにおいて、監視・操作者が当該車両を操作できないようにする措置を講じていること。

(ｳ)　保安要員は、乗車する実験車両の種類に応じ、必要な運転免許（仮免許を除く。）を受けていること。

(ｴ)　特別装置自動車を実験車両とする遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合において、遠隔操作が困難となった場合に保安要員が当該実験車両を車内に設置された通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置により手動で操作して移動させることが想定されるものについては、当該保安要員が１(4)の施設内手動走行確認及び路上手動走行確認を受けていること。

オ　１名の監視・操作者による複数台の実験車両の遠隔監視・操作

１名の監視・操作者が複数台の実験車両を遠隔から監視・操作する場合には、実験車両が増加したときであっても、監視・操作が各車両に対し行われることを確保するため、実施計画が次の要件を満たしていること。

(ｱ)　実施場所において、１名の監視・操作者が遠隔型自動運転システムを用いて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（※）。

※　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。

(ｲ)　監視・操作者が、映像及び音声により、同時に全ての実験車両の周囲及び走行する方向の状況を把握できるものであること。

(ｳ)　走行中に監視・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（※）を明記していること。

※　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。

カ　高速自動車国道等における走行を行う場合

高速自動車国道等における走行を行う場合は、実験車両が高速で走行することから、また、高速自動車国道等において停止した場合には他の車両による事故の危険性が高まることから、安全を確保するため、実施計画が次の要件を満たしていること（※）。

※　高速自動車国道等において特別装置自動車の公道実証実験を行うことは、安全性の観点から当面想定されない。

(ｱ)　実施場所において、警察庁が示す「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」に従った実証実験が実験車両について既に実施され、当該実施場所において、当該実験車両を用いて安全に区間の全部を自律走行させることができることが確認されていること。

(ｲ)　保安要員を実験車両又は実験車両の直前若しくは直後を走行する誘導車両に常に乗車させて公道実証実験を実施すること。

(ｳ)　故障その他の理由により本線車道等において実験車両を運行することができなくなったときは、当該保安要員が停止表示器材を表示し、速やかに当該車両を本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を講ずることとするなど、法第 75 条の 11 に準じた故障等の場合の措置を明記していること。

(ｴ)　通信遅延等の影響が最小限となる対策を明記していること。

(ｵ)　実施主体が道路管理者と事前に協議し、実験時の走行方法や交通事故発生時の対処要領を含む実施計画の内容について、道路管理者から必要な助言を受け、その同意を得たものであること。

(4)　特別装置自動車の公道実証実験を行う場合の要件

申請に係る監視・操作者が、次のア及びイの確認を受けており、監視・操作者が車内において通常のハンドル・ブレーキとは異なる特別な装置を使用して安全に実験車両を走行させることができること。

ア　警察官等が実験車両に乗車し、実験施設等において、法令にのっとって当該実験車両を手動で走行させることができることを確認すること（以下「施設内手動走行確認」という。）（※）

※　一の都道府県警察において過去に同型車両による施設内手動走行確認を受けている者については、既に受審した項目についての確認は省略しても差し支えない。

イ　施設内手動走行確認を受けた上で、警察官等が実験車両に乗車し、原則として公道実証実験を実施しようとする区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとって当該実験車両を手動で走行させることができることを確認すること（以下「路上手動走行確認」という。）（※）

※　監視・操作者のこれまでの経験や公道実証実験を実施しようとする区間における交通環境、実施計画の内容等を総合的に勘案し、都道府県警察本部及び警察庁と調整の上で、当該監視・操作者が実験区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとって当該実験車両を手動で走行させることができると管轄警察署長等が判断した場合は、路上手動走行確認を省略しても差し支えない。

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。ただし、管轄警察署長等が、行為の目的、場所、方法又は形態及び道路交通状況等を勘案し、都道府県警察本部及び警察庁と調整の上で、６か月を超える許可期間を定めることは差し支えない。

なお、許可期間内で実験内容に変更を加える場合又は許可期間満了後に同様の実証実験を行うために道路使用許可を受ける場合における申請書の添付書類について、道路交通法施行規則（昭和 35 年総理府令第 60 号）第 10 条第１項各号の事項のうち変更のない事項は、過去に提出された道路使用許可申請書に添付された書類により既に補足されていると考えられることから、再度の添付は不要であり、変更となる事項を補足するために必要な書類のみを添付することで足りる。

３　許可に付する条件

実施計画の内容に応じて、安全の確保のために、次の例を参考として、必要な条件を付すものとする。

特に、許可に付すべき条件は、本実証実験の性質に鑑み、事案ごとにすぐれて個別に検討を行うべき事項であり、前例や標準モデルを安易に踏襲しないことが重要である。このため、実施計画の内容を踏まえ、実施場所の交通環境、気象状況、自動運転技術の特質等多様な観点から安全性を個別に精査し、適切かつ具体的な条件を付すことに留意すること。

(1)　基本事項

ア　申請に係る場所及び日時並びに実施計画に従った走行方法でのみ実験車両を走行させること。

イ　本走行は、公道自律走行確認を経た実験車両により実施すること。

ウ　監視・操作者は、実験車両が走行している間、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（※）。

※　レベル３の自動運行装置の認可を受けた自動運行装置を使用して走行させる場合には、監視・操作者は、実験車両が走行している間、必要に応じて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、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　監視・操作者が実験車両を走行させているときに、監視・操作者の視野及び操作が妨げられないようにすること。

オ　乗客がある場合は、乗降の状況を監視・操作者やその補助者が確認するなど乗客の安全の確保に必要な措置を講ずること。

カ　公道実証実験中に交通事故その他道路における危険を生じさせ、又は交通の妨害となるおそれのある不測の事態が発生した場合には実験を中止し、１(2)カの記録等を適切に保存し、必要に応じて関係機関に提出するなどすること。

キ　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。

ク　自動運転システムの不具合等により交通事故が発生し実験を中止した場合であって、実証実験を再開しようとするときは、事故原因を明らかにし、警察と協議の上で再発防止策を講じ、改めて公道自律走行確認を経ること。

ケ　上記のほか、実験車両の構造、性能、申請に係る日時及び場所、気象状況等に応じ、申請に係る事案ごとに、適切な条件（※）について十分に検討し、これを付すこと。

※　条件の例

○　車両後方の障害物を検知するものの、その検知に合わせて加減速する機能を有しない特殊な仕様の車両を使用する実証実験に関し、「監視・操作者は、バス停等において発車する際は安全確認をした上で、手動で発車指示をすること。」

○　走行経路に片側一車線の交通量の比較的多い道路が含まれるため、実験車両の走行による渋滞発生の可能性が考えられる実証実験に関し、「交通渋滞が発生した際は、待避所に移動する、走行を見合わせるなどの渋滞緩和に必要な措置を講ずること。」

(2)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験に関する事項

ア　申請に係る監視・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。

イ　申請に係る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。）。

ウ　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。

エ　実験車両が、自律的に走行することが困難になるなどして、監視・操作者が電気通信技術を利用して介入し、実験車両の運転操作を行う場合は、路肩に寄せるなど必要最小限の操作に限ること。

オ　交通事故があったときは、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。

カ　高速自動車国道等において実証実験を行う場合は、実験車両又は誘導車両に乗車する者のうち少なくとも１名は、実験車両の種類に応じ、必要な運転免許（仮免許を除く。）を受けていること。

(3)　特別装置自動車の公道実証実験に関する事項

施設内手動走行確認及び路上手動走行確認を受けた監視・操作者が実験車両に乗車すること。

４　許可に係る指導事項

実施計画の内容に応じて、当該許可による一般交通に与える影響がより少ないものとなるよう、次の例を参考として、必要な指導事項を申請者に伝えるものとする。

(1)　基本事項

ア　実施主体は、自動車損害賠償責任保険に加え、任意保険に加入するなどして、適切な賠償能力を確保するよう努めること。

イ　旅客自動車運送事業を営む場合には、自動運転車を導入する旅客自動車運送事業者が安全性及び利便性を確保するために必要な事項について国土交通省が定めたガイドラインを参照し、活用すること。

ウ　審査の基準及び許可条件は、交通の妨害を防止するため最低限満たすべき事項であるので、監視・操作者は、自動運転システムの機能及び実際の交通の状況に応じ、安全に走行させるとともに、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。

エ　道路使用許可証又はその写しを実験車両内に備え付けること。

オ　実施主体は、地域住民をはじめとする関係者に対し、自動運転レベルを含む実験の内容等についてあらかじめ広報又は説明を行い、正確な情報の提供及び周知に努めること（※）。

※　本走行を実施しようとする全区間において、自動運転システムが運転操作の全部を代替する機能を有していないにも関わらず、レベル３以上の自動運転車であるかのような誤った情報提供がなされないようにすること。

カ　実施主体は、運行を計画する段階から関係者間で安全対策を検討し、認識を共有するとともに、合意した安全対策が確実に実施されるよう配意すること（※）。

※　例えば、交差点に交通誘導員を配置する場合には、横断歩道により横断しようとする歩行者がいるときには、横断歩道に進行してくる車両を制止し、当該車両の停止を確認してから、歩行者を横断させるなど、交通ルールに対する認識の共有を図ること等が考えられる。

キ　実施主体は、実施場所の道路管理者に対して、事前に協議を行うとともに、交通事故等が発生した場合には速やかに連絡すること。

ク　走行中に生じた自動運転システムの安全に係る不具合や走行中著しく他人に迷惑を及ぼした場合等の特異事案（※）については、その状況を直ちに所轄警察署長等に通報するとともに、再発防止策を報告すること。

※　特異事案の例

○　前を走行する車両に接近しているとき、右左折をしようとするとき等に減速又は停止しなければならないにもかかわらず、システムの不具合等により減速又は停止せず、手動走行に切り替えて急停止するなどして交通事故を回避したヒヤリハット事例

○　システムの不具合等により実験車両が走行中に突然停止し、後続車両の通行の妨げとなるなどした場合

ケ　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

(2)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合の指導事項

サイバーセキュリティ基本法（平成 26 年法律第 104 号）等を踏まえ、公道実証実験を安全に行うために、適切なサイバーセキュリティの確保に努めること。

５　許可に際しての一般的確認事項

次の例を参考として、本道路使用許可によっても、関係法令の遵守義務に変更がないこと等について申請者に誤解が生じないよう、確認的に明らかにするため、必要な確認事項を通知するものとする。

(1)　道路使用許可に基づいて実証実験を行う場合であっても、法の規定については、全て適用されることに留意すること（※）。

※　許可の内容を実現するために**適用されないこととなる法の規定が存在する場合には、当該規定について個別具体的かつ詳細に明記**するとともに、その他の法の規定は全て適用されることを申請者に明示すること。

なお、想定される実験の内容及びその場合に適用されないこととする法の規定の例としては、次のものがある。

○　通行禁止場所の通行を要する実験：法第８条

○　道路の右側の通行を要する実験：法第 17 条第４項

(2)　法のほか、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）等関係法令を遵守すること。

(3)　監視・操作者は、運転免許証を携帯すること。

(4)　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。

(5)　監視・操作者が遠隔操作装置を離れるときは、当該監視・操作者以外の者が実験車両を走行させることができないよう措置（※）を講ずること。

※　措置の例

○　遠隔操作装置にパスワードをかけることにより、監視・操作者以外の者が操作できないようにする。

○　監視・操作者以外の者が立ち入ることができないように、遠隔操作装置が設置された部屋を施錠する。

別添

【参考】通常の自動車の停止距離等

速度（km/ｈ）	摩擦係数0.7の場合	
	停止距離（ｍ）	停止時間（秒）
5	1.18	0.95
10	2.64	1.15
15	4.40	1.36
20	6.42	1.56
25	8.72	1.76
30	11.31	1.96
35	14.18	2.17
40	17.33	2.37
45	20.77	2.57
50	24.48	2.77
55	28.47	2.98
60	32.75	3.18
65	37.30	3.38
70	42.14	3.58
75	47.26	3.79
80	52.66	3.99
85	58.34	4.19
90	64.30	4.39
95	70.55	4.60
100	77.07	4.80

※１　上記の表は、摩擦係数0.7の路面（乾燥した平たんな舗装路面を想定）において通常の自動車が急制動を行った場合（空走時間を0.75秒と想定）における速度別停止距離及び停止時間（小数点以下第３位を四捨五入）を表したものであり、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（停止時間）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（時間）と、ブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離（時間）とを合わせた距離（時間）をいう。

「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について①

改訂のポイント

○　自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いの基準を示す趣旨を冒頭に明記した。

【本基準の趣旨】

- 道路交通法は、一般交通に危険を生じさせ、又は一般交通の妨害となるおそれのある道路の特別の使用行為を一般的に禁止。ただし、一定の条件を付すことで危険性を制御できると認められる場合を道路使用許可によって許容。
- 自動運転の実証実験も道路の特別の使用行為に当たるが、社会的有用性がある自動運転の早期の実用化を図るためには、実証実験を繰り返すことが必要であり、また、一定の条件を付すことで交通の安全と円滑の確保が可能。
- このため、自動運転の実証実験を道路使用許可の対象とし、一定の条件の下で、道路において行うことを可能とする。

○　許可に係る審査の基準についての基本的な考え方を１(1)に明記した。

【基本的な考え方】

- 自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可は、専門的知見を有する国土交通大臣等の意見を聴いた上で、恒常的な許可を与える特定自動運行許可制度とは異なり、技術的な安全性が十分に確立されていない段階の自動運転車の公道実証実験について、安全確保のため一定の条件を付して一時的に許可するもの。
- 許可に当たっては、実施計画等が、不測の事態が発生した場合に安全が十分に確保されるものとなっているか、本基準に示す要件に照らして確認するほか、審査事案ごとに個別事情を踏まえた条件を付すことが極めて重要。
- そうした条件の付与にもかかわらず、不測の事態が発生した場合には、その原因を精確に把握し、実施主体が自動運転技術を向上させることが肝要。こうした再発防止を図る観点から、走行に係るデータを必要に応じて記録及び保存する措置を講じているか確認することが不可欠。

「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について②

改訂のポイント

○　分かりやすい許可基準とすべく、許可に付する条件の項目に位置付けられていた公道審査等の内容を審査基準の項目に記載するとともに、「公道審査」を「公道自律走行確認」に改めるなど構成及び用語を見直した。（次頁参照）

○　許可に付する条件について、実施計画の内容を踏まえ、安全性を個別に精査し、適切かつ具体的な条件を付す必要がある旨を留意事項として明記するとともに、申請に係る事案ごとに付すべき条件の例を示した。

○　一般交通への影響を少なくするために遵守を指導する事項である指導事項と、遵守されるべき関係法令等を確認的に通知する確認事項を分けた。

- 主な指導事項：賠償能力の確保、地域住民等への情報提供及び周知　等

○　確認事項として、道路使用許可に基づいて実証実験を行う場合であっても、法の規定については、全て適用されることに留意することや、道路運送車両法、道路運送法等の関係法令を遵守することを明記したほか、許可の内容を実現するために適用されないこととなる法の規定が存在する場合には、当該規定について個別具体的かつ詳細に明記すべきことを留意事項として明らかにした。

- 想定される実験の内容及びその場合に適用されないこととする法の規定の例
  - 通行禁止場所の通行を要する実験：法第８条
  - 道路の右側の通行を要する実験：法第17条第４項

「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂について③

現行
―
1　許可に係る審査の基準
(1)　実験の趣旨等
(2)　実施場所・日時
(3)　安全確保措置
(4)　実験車両等の構造等
(5)　監視・操作者となる者
(6)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験において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
(7)　高速自動車国道等において遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合の審査の基準
2　許可期間等
3　許可に付する条件
(1)　実施場所、実施日時等
(2)　実験車両を自律走行させる場合に付する条件
(3)　走行方法
(4)　交通事故の場合の措置等
(5)　その他
4　許可に係る指導事項
(1)　共通事項
(2)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験に関する事項
5　備考

改訂案
本基準の趣旨
1　許可に係る審査の基準
(1)　基本的な考え方
(2)　基本要件
ア　目的
イ　実験車両及び自動運転機能
ウ　実験の場所、日時及び実施体制
エ　監視・操作者
オ　走行方法
カ　走行状況等の記録
(3)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合の要件
ア　遠隔監視・操作方法
イ　通信の確保
ウ　監視・操作者による監視・操作が困難となった場合の安全確保措置
エ　保安要員を配置している場合の安全確保措置
オ　１名の監視・操作者による複数台の実験車両の遠隔監視・操作
カ　高速自動車国道等における走行を行う場合
(4)　特別装置自動車の公道実証実験を行う場合の要件
2　許可期間
3　許可に付する条件
(1)　基本事項
(2)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験に関する事項
(3)　特別装置自動車の公道実証実験に関する事項
4　許可に係る指導事項
(1)　基本事項
(2)　遠隔型自動運転システムの公道実証実験を行う場合の指導事項
5　許可に係る確認事項