

「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）

趣旨

特段の許可や届出なしに実施可能な公道実証実験の対象を明確化



全国各地で公道実証実験が実施中

概要

次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、公道実証実験を行うことが可能（許可不要）

- ・ 実験車両が道路運送車両の保安基準の規定に適合していること
- ・ **運転者となる者が実験車両の運転者席に乗車して、常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視（モニター）し、緊急時等には、他人に危害を及ぼさないよう安全を確保するために必要な操作を行うこと**
- ・ 道路交通法を始めとする関係法令を遵守して走行すること

テストドライバーの要件（抜粋）

- (1) 略
- (2) **テストドライバーは、常に道路交通法を始めとする関係法令における運転者としての義務を負い、仮に、交通事故又は交通違反が発生した場合には、テストドライバーが、常に運転者としての責任を負うことを認識する必要がある。（以下略）**
- (3)・(4) 略
- (5) テストドライバーは、自動走行システムを用いて走行している間、必ずしもハンドル等の操作装置を把持している必要はないが、**常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視（モニター）し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる必要がある。**
したがって、見通しが良く、かつ、交通量が少ない場所等、緊急時の操作を行う蓋然性が低い状況では、アームレストや膝の上に手を置くなど、リラックスした態勢でも差し支えないが、見通しの悪い場所又は交通量が多い場所等、緊急時の操作を行う蓋然性が高い状況では、操作装置を把持し、又は瞬時に把持できるよう手を操作装置の至近距離の位置に保つべきである。

道路使用許可基準における許可期間について

「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)

趣旨

- ・ 遠隔型自動運転システムの公道実証実験
- ・ 特別装置自動車(手動による運転時は通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する自動車)の公道実証実験

については、その実験を行おうとする者は、道路交通法第77条の道路使用許可を受けなければならない。

主な許可基準の例

- ・ 事業化を見据え、できる限り急ブレーキを避けるなど、乗客の安全にも十分配慮した走行が可能であること
- ・ 公道審査を経て実証のための自律走行を行うこと
- ・ 通信が想定よりも遅延した場合は自動停止するものであること(遠隔型実験の場合)
- ・ 施設内審査・路上審査に合格した監視・操作者が乗車すること(特別装置自動車の実験の場合)

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。

実施状況(平成29年6月～令和2年3月まで)

- ・ 遠隔型自動運転システムの公道実証実験 16件
- ・ 特別装置自動車の公道実証実験 6件

【許可期間の内訳】

上記22件の許可期間については、

- ・ 1週間未満 6件
- ・ 1週間～2週間 9件
- ・ 1か月～2か月 1件
- ・ 4か月～6か月 6件

なっており、比較的短期間の場合が多い。

対応

無人自動運転移動サービスの事業化等の場合には、許可期間を6か月を超える範囲とすることもあり得る(ただし、許可の対象となる内容が明確にされていることが必要)

【参考】

限定地域での無人自動運転移動サービスについては、当面は、実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする(平成30年4月「自動運転に係る制度整備大綱」)

自動運転支援技術を搭載する車両に限って運転を可能とする限定免許の創設

道路交通法改正案（限定免許制度の導入）

【概要】

- 申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定する等（ ）の条件付免許を受けることができる。

交通事故を防止し、又は交通事故による被害を軽減することに資するもの。

【対象車両】

- 現時点では、現在普及している衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全技術を搭載した自動車が想定されるが、どのような車両を対象とするかについては、今後の技術の進展や実用化の動向、安全支援機能の普及状況等を踏まえ、検討を行う。

【趣旨】

- 申請による限定免許は、運転に不安を覚える高齢運転者等に対し、自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢を設けるもの

自動運転と免許に関する検討状況

「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査研究報告書（新技術・新サービス関係）」
（平成31年3月）（抜粋）

【論点】

- 無人自動運転移動サービスを事業化する場合において、遠隔監視・操作者は、第二種運転免許を受けべきか。

【論点に係る議論】

- 移動サービスにおいては、乗客の安全を確保するための運転操作に係る技量や知識等も求められているので、第二種運転免許は受けるべきであろう。
- これまで運転者が行ってきた不測の事態への対応等をシステムが代替するようになるなど技術開発が進めば、将来的には、第二種運転免許を不要とする余地もあろう。
- 遠隔監視・操作者は、通常の自動車の運転者とは周囲の把握方法が異なることから、異常発生時等に迅速・的確に対応することができるよう、十分な教育・訓練は必要である。なお、事業者からも、「遠隔監視・操作者は当然に第二種運転免許を取得するものと考えているが、遠隔監視・操作者には通常の運転技能とは全く異なる技能が求められる」との意見があった。