

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

## 1 趣旨

このガイドラインは、日本国内の公道（道路交通法（昭和35年法律第105号）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、自動走行システム（加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度に行い、又はその全てを行うシステムをいう。以下同じ。）を用いて自動車を走行させる実証実験（以下「公道実証実験」という。）を実施するに当たって、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等（※）を示すことにより、適正かつ安全な公道実証実験の実施に資することを目的とする。

なお、本ガイドラインは、これによらない方法で行う公道実証実験を禁止するものではなく、関係法令や自動走行システムに関する公道実証実験についての調査検討結果を踏まえ、公道実証実験を行い、又は行おうとする者（以下「実施主体」という。）にとって有用な情報を提供し、その取組を支援することを意図しているものである。本ガイドラインに適合しない公道実証実験を行おうとする場合には、十分な時間的余裕を持って、実施場所を管轄する警察（各都道府県警察本部交通部交通企画（総務）課）に事前相談を行っていただきたい。

※ 本ガイドラインにおいて、「～（する）必要がある」と表記されている箇所は、法令により義務付けられている事項を示す。

## 2 基本的制度

現行法上、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は可能である。

- 公道実証実験に用いる車両（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（同令第55条第1項に規定する地方運輸局長の認定又は第56条第4項に規定する国土交通大臣の認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。）。
- 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。

※ 6(1)に示すとおり、運転者となる者が緊急時等に必要な操作を行うことができる自動走行システムであることが前提となる。

### 3 実施主体の基本的な責務

歩行者・自転車利用者や子供、高齢者、障害者等を含む一般の道路利用者が交通のために利用する公道において、いまだ実用化されていない自動走行システムを用いて自動車を走行させることは、交通の安全と円滑の確保に支障を及ぼす場合があり得ることを認識し、実施主体は、十分な安全確保措置を講ずるべきである。

### 4 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置

(1) 実施主体は、公道における実証実験の実施前に、実施しようとする公道実証実験の内容を踏まえ、実験施設等（※）において、公道において発生し得る様々な条件や事態を想定した走行を十分に行い、実験車両が、自動走行システムを用いて安全に公道を走行可能であることを確認するべきである。

※ 実施主体が自ら保有するテストコースのほか、次のような施設も存在する。

- ・ 自動車安全運転センター安全運転中央研修所
- ・ 独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所
- ・ 国立研究開発法人産業技術総合研究所
- ・ 一般財団法人日本自動車研究所
- ・ 指定自動車教習所
- ・ サーキット場

(2) (1)の実験施設等における確認を終えてから当分の間は、想定外の事態が比較的生じにくいと考えられる環境（※）で公道実証実験を行い、十分にその安全性が確認されてから、徐々に公道実証実験の環境を変えるなど、公道実証実験については、その内容を踏まえ、安全性を確認しながら段階的に実施されるべきである。

また、実施主体は、新たな自動走行システムを用いて公道実証実験を実施しようとする場合（既に公道実証実験で一定の安全性が確認されている自動走行システムに新たな機能を付加する場合を含む。）には、当該自動走行システムの機能や実施しようとする公道実証実験の内容に応じて、改めて(1)の実験施設等における確認から始めるべきである。

※ 公道実証実験の実施場所として、一般道路のうちでも歩行者・自転車利用者の交通量が少ない場所、歩行者・自転車利用者の通行がない高速道路等が考えられる。

- (3) 実施主体は、実施しようとする公道の道路交通環境を事前に確認し、公道実証実験の目的や内容及び当該公道の状況に応じて、必要と考えられる場合には、適切な安全確保措置（※）を講ずるべきである。

※ 特に(1)の実験施設等における確認を終えてから当分の間に講ずることが適切と考えられる措置の例（具体的に各措置を実施するかどうかについては、実施しようとする公道実証実験の目的や内容等に応じて個別に判断）

- ・ 緊急時に必要な操作を行うために運転者席に乗車する者（以下「テストドライバー」という。）に加え、テストドライバー以外の者が実験車両に同乗して、当該者が自動走行システムの状況等を監視（モニター）することにより、周囲の道路交通状況を監視（モニター）するテストドライバーとの役割分担を行う。
  - ・ 実験車両と併走するなどして安全を確保する車両を用意する。
  - ・ 実験車両の車体に自動走行システムに関する公道実証実験中である旨を表示する（この場合には、当該表示によって、周囲の一般の道路利用者の行動に変化が生じる可能性があることにも留意する。）。
  - ・ 地域住民や道路利用者に対し、チラシ、看板等により公道実証実験の実施日時及び実施場所を事前に広報する。
- (4) 実施主体は、公道実証実験の関係者（実験車両に乗車する者を含む。）間で認識を共有すべき事項（自動走行システムが故障した場合や交通事故が発生した場合等の緊急時における具体的な対応要領や連絡体制等）を书面化し、関係者への周知を図るべきである。

## 5 テストドライバーの要件

- (1) テストドライバーは、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を保有している必要がある。
- (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。

テストドライバーが実施主体の構成員でない場合には、実施主体において、テストドライバーがこれらのことについて確認した旨の書面を徴するべきである（なお、経済的負担を実施主体又は保険によって担保することを妨げるものではない。）。

(3) 実施主体は、4 (1)の実験施設等における確認を終えてから当分の間のテストドライバーについて、次の要件を満たしていることを確認するべきである。

- ・ 相当の運転経験を有し、かつ、運転技術が優れていること。
- ・ 実験車両の自動走行システムの仕組みや特性を十分に理解していること。
- ・ 公道実証実験の実施前に、実験施設等において、自ら実験車両の自動走行システムを用いて運転し、緊急時の操作に習熟していること。

(4) 実施主体は、自動走行システムの実用化に向けた検証等のため、(3)の要件を満たさない者をテストドライバーとする場合には、次の措置を講ずるべきである。

- ・ (3)の要件を満たすテストドライバーによる公道実証実験を繰り返し行うことにより、実験車両の自動走行システムが公道において安全に機能することを十分に確認すること。
- ・ 公道実証実験の実施前に、当該システムの仕組みや特性を十分に理解した者からテストドライバーに対し、当該システムの特性、想定される緊急時等における具体的な対応要領等について、十分な説明を行ってこれを理解させるとともに、テストドライバーに加え、テストドライバー以外の当該システムの仕組みや特性を十分に理解した者が実験車両に同乗して緊急時等に必要な操作を補助するなど、十分な安全確保措置を講ずること。

(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。

## 6 テストドライバーに関連する自動走行システムの要件

- (1) 公道実証実験に用いる自動走行システムは、テストドライバーが緊急時等に安全を確保するために必要な操作を行うことができるものである必要がある。
- (2) 公道実証実験に用いる自動走行システムは、自動走行を開始又は終了する場合において、警報音を発するなどして、テストドライバーにその旨を明確に示すなど、テストドライバーとの間における実験車両の操作の権限の委譲が適切に行われるようなものとすべきである。

特に、5 (3)の要件を満たさない者をテストドライバーとする場合等には、自動走行システムが機能限界に達し、若しくは間もなく達しようとすることを検知したとき又は当該システムの故障を検知したとき等において、十分な時間的余裕を持って、テストドライバーに操作を要請し、テストドライバーが円滑に操作を行うことができるものとすべきである。

- (3) 実施主体は、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べきである。

## 7 公道実証実験中の実験車両に係る各種データ等の記録・保存

実施主体は、公道実証実験中に発生した交通事故又は交通違反の事後検証を十分に行うことができるように、次の措置を講ずるべきである。

- ・ 実験車両に車両周辺の状況や車両状態情報の記録を行う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すること（車両前方の状況だけでなく、車両後方及び車両内の状況についても記録を行うことが望ましい。）。
- ・ 公道実証実験中の実験車両に係るセンサ等により収集した車両状態情報を含む各種データ、センサの作動状況等について、交通事故又は交通違反が発生した場合の事後検証に利用することが可能な方法により、適切に記録・保存すること。

## 8 交通事故の場合の措置

- (1) 交通事故が発生した場合には、テストドライバーは、道路交通法第72条の規定に基づき、直ちに運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じ、警察官に当該交通事故の状況等を報告する必要がある。
- (2) 交通事故が自動走行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、実施主体は、当該交通事故の原因について調査した上で、再発防止策を講ずるまでの間、同種の公道実証実験の実施を控えるべきである。

## 9 賠償能力の確保

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べきである。

## 10 関係機関に対する事前連絡

実施主体は、新規性の高い技術を用いた自動走行システムに関する公道実証実験や大規模な公道実証実験を実施する場合には、その内容等に応じて、実験車両及び自動走行システムの機能、実施場所における交通事故や交通渋滞の状況、道路上の工事の予定、道路環境・道路構造等を踏まえた助言等を受けるため、十分な時間的余裕を持って、実施場所を管轄する警察（各都道府県警察本部交通部交通企画（総務）課）、道路管理者並びに地方運輸局（運輸支局を含む。）及び沖縄総合事務局に対し、当該公道実証実験の計画（※）について事前に連絡すべきである。

※ 実施期間、実施場所、実施体制、実験車両及び自動走行システムの機能、安全確保措置の内容等