

1 投資等WG（2020年12月15日）のフォローアップ【警察庁】

歩行者用道路における自動運転バスの走行

(1) 要望

小型低速自動運転バスは、歩行者等を検知し直ちに停止するため、**歩行者用道路での走行**を認めること。

道路交通法第9条に規定された、歩行者の通行の安全と円滑を図るため**車両の通行が禁止**されていることが道路標識等により表示されている道路。

(2) 現状

海外では、高齢者や障害者に対するユニバーサルな交通手段として、歩行者用の道路で車両が走行した実績があるが、日本では、道路交通法の規定から**歩行者用道路を車両が通行することは禁止**されている。



フランス ラ・デファンスの
自動運転バス
(提供：BOLDLY株式会社)

(3) 警察庁の対応

2021年1月7日に、歩行者への十分な周知等を前提に、**道路使用許可により歩行者用道路で自動運転バスを走行させることは可能である旨の事務連絡を各都道府県警等に発出**した。

自動運転バスの実証実験における既存バス停の活用

(1) 要望

自動運転バスの実証実験を行う場合、「駐車可」又は「停車可」の標識を設置することなく、**既存バス停を使えるようにすること**。

(2) 現状

- ・**バス停**の標示柱から10m以内の部分は、道路交通法第44条の規定により、**既存の路線バス以外は原則駐停車禁止**となっている。
- ・実証実験の**実施主体が、実証実験を行う自動運転バスに限り駐停車可能であることを示す標識の製作、設置、撤去等を行う**必要がある。

道路交通法第44条第1項 車両は、(中略)次に掲げるその他の道路の部分においては、(中略)停車し、又は駐車してはならない。

五 乗合乗用車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分(略)

(3) 警察庁の対応

2021年1月7日に、実証実験の実施主体が路線バス事業者と同一である場合や**実施主体と路線バス事業者とが当該実証実験の目的や内容について合意をしている場合は、自動運転バスが既存バス停を活用できる旨の事務連絡を各都道府県警等に発出**した。

2 自動運転バス等の実証実験時に道路使用許可が必要となる「道路」の明確化【警察庁】

(1) 要望

遠隔型自動運転システムを用いた自動運転バス等の実証実験を公園、大学、遊園地等の中で行う場合、道路交通法 における「道路」に該当するか否かを明確にすること。

道路交通法第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路、（中略）一般交通の用に供するその他の場所をいう。

(2) 現状

- 遠隔型自動運転システムを用いた自動運転バス等の実証実験を道路交通法上の「道路」で行う場合には、道路使用許可が必要となる。
- 道路交通法上の「道路」のうち、「一般交通の用に供するその他の場所」に該当するか否かは個別具体的な事情によるとされている。

(3) 警察庁の対応

事業者が実証実験に取り組みやすいよう、「道路」に該当するか否かについて過去の事例を踏まえて考え方を示した資料を作成し、警察庁HPで2021年6月までに公表する。

3 自動運転バス等の公道走行時の道路使用許可の合理化【警察庁】

(1) 要望

遠隔型自動運転システムを用いた自動車¹と特別装置自動車²を公道走行させる場合に必要となる道路使用許可手続の合理化を図ること。

1 遠隔型自動運転システムを用いた自動車

自動車から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自動運転システムを用いた自動車

2 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（コントローラ等）で操作する自動車



(2) 現状

- 遠隔型自動運転システムを用いた自動車と特別装置自動車を公道走行させる場合は、いかなる場合でも、道路使用許可が必要である。
- 実験場所及び期間（原則6か月）が限られており、期限がきた場合や実証実験の内容に変更が発生した場合、都度審査を受けている。

(3) 警察庁の対応

運転者の経験や実証内容等を踏まえ、個別具体的な状況に応じて、次のとおり**審査の合理化**を行う。

遠隔型自動運転システム

車内での操作及び遠隔での操作が**通常のハンドル・ブレーキ**

車内での操作又は遠隔での操作が**特別装置**

特別装置自動車

施設内審査



基準「3(1)ウ(ア)」
実験施設等において、法令にのっとり当該実験車両を**手動で走行**させることができることを確認

路上審査



基準「3(1)ウ(イ)」
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、法令にのっとり当該実験車両を**手動で走行**させることができることを確認

公道審査



基準「3(2)」：原則として、本走行を実施しようとする区間の全部を**自律走行**させ、「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」「法令にのっとりしていること」「特に介入が必要な場合を除き基本的に自律的に走行できること」を確認する審査

基準に規定する自動運転車は、車両ごとに保安基準の適合性が審査されており、車両ごとに設定やキャリブレーション(較正)が必要であることから、同型車両であっても**全台審査**を行う。

現状

手動走行審査

監視・操作者の運転技能を確認する。

(監視・操作者：全員)
(同型車両：1台のみ)

自律走行審査

車両の自律走行性能を確認する。

(監視・操作者：1名のみ)
(同型車両：全台)

合理化の内容

施設内審査の合理化 2020.12.17 措置済

他の都道府県で以前に合格した者は**省略可能**とする。

路上審査の合理化 2021.4.16 措置

警察署長 1が認めた場合は、路上審査を**省略可能**とする。

公道審査の合理化 2021.4.16 措置

警察署長 1が認めた場合は、**1台の審査に合格すれば、他の同型車両の審査を省略可能**とする。
(走行実績のない区間の場合 2)

- 1 警察署長の判断にばらつきが出ないように、道路使用許可の申請・許可状況を**警察庁が一元的に把握**できる体制を構築。
- 2 **走行区間が既に公道審査に合格している区間と同じ場合は1台の審査すら不要**とする。