

有効期間 10 年度（令和 17 年 3 月 31 日まで）

令和 6 年 11 月 12 日

各部長・参事官
各所属長様

警察本部長
（交通規制課）

自動運転等の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いの改正について（通達）

近年、自動運転については、地域における高齢者や交通弱者等の移動手段、また物流における人手不足対策等としての期待の高まりや、交通事故の削減や渋滞の緩和等を図る上での有効性から、実用化に向けた公道実証実験が増加傾向にある。

他方、こうした公道実証実験は、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るため、不測の事態が発生し、一般交通に危険等を生じさせるおそれが生じる可能性があることは否定できないことから、これらの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。

自動運転やロボットの運行（以下「自動運転等」という。）の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについては、「自動運転等の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについて」（令和 5 年 5 月 23 日付け警察本部長通達。以下「旧通達」という。）に基づき取り扱っているところ、今般、こうした趣旨の徹底のため、警察庁において「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」が改訂されたことから、これに伴い自動運転等の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いを改正し次のとおりとするので、事務処理上遺漏のないようにされたい。

なお、旧通達は本通達の発出をもって廃止する。

1 自動運転等の公道実証実験に係る道路使用許可基準

（1）自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱い

ア 基本的な取扱い

自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについては、別添 1 「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」に基づき取り扱うものとする。

イ 基準改訂の要点

今般の基準改訂の要点は次のとおりであるが、基本的な実施方法や確認の省略の考え方等は従来と変更はない。

（ア）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、及び許可に係る審査の基準の基本的な考え方が基準内に明記された。

（イ）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が審査基準の

項目に記載され、また「公道審査」を「公道自律走行確認」に改めるなど、構成及び用語が見直された。

(ウ) 許可に付する条件に関し、申請される内容に応じて適切かつ具体的な条件を付す必要がある旨が留意事項として明記され、付すべき条件の例が示された。

(エ) 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とに分けられた。

(オ) 確認事項として、道路使用許可によっても関係法令の遵守義務は不変であること等が明記され、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とされた。

(2) 歩道走行型のロボットの取扱い

自動運転等の公道実証実験のうち、歩道等の道路交通法により歩行者が通行すべき場所として規定されている場所を通行させるロボット（搭乗型移動支援ロボットを除く。以下「歩道走行型ロボット」という。）であって、遠隔操作型小型車の届出の対象とならないものにあつては、別添2「歩道走行型ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可基準」により、取り扱うものとする。

2 留意事項

(1) 許可基準の対象

自動車による自動運転の公道実証実験において、本許可基準の対象は

ア 遠隔型自動運転システムを用いて公道において自動車を走行させる実証実験

イ 特別装置自動車内に存在する監視・操作者が、公道において当該車両を手動により又は自律的に走行させる実証実験

であり、運転者が通常のハンドル・ブレーキ装置の運転席に乗車し、運転者としての義務を果たしつつ行う公道実証実験は、対象とならない。

ただし、これらを用いたパレード、ロケーション、撮影会等の各種イベント等で、一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為、又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為は、道路使用許可の対象となる可能性があることに留意すること。

(2) 道路使用許可に係る審査

本件に係る道路使用許可に際しては、「道路使用許可手続取扱要領の制定について」（令和3年8月20日付け警察本部長通達）第19に基づく報告及び事前の指導の対象となることに留意すること。

道路使用許可に係る審査を行うに当たり疑義が生じた場合には、国土交通省、自動車メーカー等、専門的知見を有する者等の協力を求めるべき場合もあり得ることから、速やかに交通規制課に相談すること。

また、路上手動走行確認や公道自律走行確認の省略については、警察署長が警察本部及び警察庁と調整した上で判断する必要があることに留意すること。

(3) 道路使用許可を行う警察署長

遠隔監視・操作者が所在して遠隔監視・操作を行おうとする場所ではなく、実験車

両が走行しようとする場所を管轄する警察署長が許可を行うこと。

(4) 施設内手動走行確認、路上手動走行確認及び公道自律走行確認の対応

基準内にある施設内手動走行確認、路上手動走行確認及び公道自律走行確認を行うため指定される「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）」については、原則として運転免許試験の試験官を当てることとするので、運転免許課と試験官の派遣について調整すること。

(5) 移動用小型車等による公道実証実験の取扱いについて

道路交通法上歩行者とみなされる、移動用小型車や歩行補助車による公道実証実験については、その内容によっては道路使用許可が不要な単なる歩行者の通行となる場合があるが、この場合であっても事業者からの相談等を通じて関連情報を把握した場合は、交通規制課に報告すること。

(6) 手続の迅速性の確保

実験の円滑な実施を支援する観点から、実施主体からの事前相談に対しては速やかに対応すること。

本件担当

(自動運転) 交通企画課企画係

(道路使用) 交通規制課規制第一係

(走行確認) 運転免許課技能試験第二係

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、当該車両が確実に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、法令にのっとり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・ブレーキとは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つては、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徴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、法令にのっとり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慮すること（※）。

※ 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に、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。

【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。

歩道走行型ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可基準

令和 5 年 4 月

警 察 庁

改訂履歴

版	改訂日	改訂内容
第1.0版	令和5年4月3日	策定

道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）による改正後の道路交通法（昭和35年法律第105号）において、自動配送ロボット等を対象とする「遠隔操作型小型車」に係る規定が整備され、都道府県公安委員会に届け出た上で遠隔操作型小型車を遠隔操作により道路において通行させることができることとされた。

しかしながら、これによらず歩道走行型ロボット（歩道等の道路交通法により歩行者が通行すべき場所として規定されている場所を通行させるロボット（搭乗型移動支援ロボットを除く。）であって、自動運転技術又は遠隔操作により通行させるロボットをいう。以下単に「ロボット」という。）を通行させる行為は、いまだ技術的な安全性が確立されておらず、「一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為」に該当することから、その実験を公道（道路交通法第2条第1項第1号に規定する「道路」をいう。以下同じ。）において行おうとする者は、原則として道路交通法第77条第1項の道路使用許可を受けなければならない。

当該ロボット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 定義

この基準において、次の各項目に掲げる用語の定義は、それぞれ当該各項目に定めるところによる。

(1) 歩道等

歩道又は歩行者若しくはロボットの通行に十分な幅員を有する路側帯をいう。

(2) 監視・操作者

ロボットを走行させ、道路交通法に定められた運転者又は通行させている者に課された義務を負う者をいう。

(3) 同型ロボット

機体の大きさや走行させるための装備及び性能が同等と認められるロボットをいう。

(4) 手動制御装置

前進、後退、停止、加減速及び右左折に係る機能を手動操作により制御する装置をいう。

(5) 常時監視

監視・操作者が目視又は映像及び音により常に全てのロボット周辺の安全を確認することをいう。

(6) 歩行者等

歩行者及び自転車

(7) 遠隔監視型

監視・操作者がロボットを目視することができない場所から、電気通信技術を利用して、映像及び音によりロボット周辺の安全を確認する形態をいう。

(8) 近接監視型

監視・操作者がロボットを目視することができる場所から、目視及び音によりロボット周辺の安全を確認する形態をいう。

(9) 遠隔操作

ロボットから離れた場所から当該ロボットに電気通信技術を用いて指令を与えることにより当該ロボットの操作をすること（当該操作をするロボットに備えられた衝突を防止するために自動的に当該ロボットの通行を制御する装置を使用する場合を含む。）をいう（遠隔監視型か近接監視型かを問わない。）。

(10) 遠隔手動操作

遠隔操作のうち、自然人が常時手動制御装置を用いて操作することをいう（遠隔監視型における遠隔手動操作を「目視外遠隔手動操作」、近接監視型における遠隔手動操作を「目視内遠隔手動操作」という。）。

2 許可に係る審査の基準

(1) 実験の趣旨等

ア ロボットの実用化に向けた実証実験であること。

イ 実験の管理者、監視・操作者（※）及び保安要員等となる者が実施主体の監督の下にあり、それぞれの役割が明確であるとともに、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。)に係る資料を警察に提出していること。

※ 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、それぞれの監視・操作者が1台又は複数台のロボット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ロボットの監視・操作者はそのうちの1名に限定するものとする。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。

(2) 実施場所・日時

ア ロボット及び関連するシステムの機能並びに実施場所における交通の状況に応じて、ロボットの安全な走行や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。

イ ロボットの大きさが、長さ120センチメートル若しくは幅70センチメートルを超える場合又は時速6キロメートルを超える速度を出すことができる構造である場合は、次の(ア)及び(イ)に掲げる条件をいずれも満たす場所であること。ただし、ロボットが時速10キロメートルを超える速度を出すことができる構造である場合は、次の(ウ)に掲げる条件を満たす場所であること。

(ア) 幅員がおおむね3.0メートル以上の歩道等であって、実施場所を除いた部分の幅員がおおむね2.0メートル以上であること。

(イ) ロボットが時速6キロメートルを超える速度を出すことができる構造である場合には、通行量が最大となると見込まれる時間の1時間当たりの歩行者等の通行量が幅員1メートル当たり合計120人・台以下であること。

(ウ) ロボットが時速10キロメートルを超える速度を出すことができる構造である場合には、簡易柵、コーンバー等により区画されているなど、実施場所への一般の道路利用者の侵入が物理的に防止されている場所であること。

ウ 使用する電気通信技術が原則として途絶しない場所であるなどロボット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。

(3) 安全確保措置

ア 共通事項（近接監視型及び遠隔監視型の各公道実証実験に共通する事項

をいう。以下同じ。)

ロボット又はロボットに随行する者にロボットの公道実証実験中である旨が、一般の道路利用者に分かるように表示されていること。

イ 遠隔監視型の公道実証実験に関する事項

- (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、実験の関係者が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) システムの不具合等、監視又は操作が困難な状況において、ロボットが安全に停止した後に、ロボットを安全な場所まで移動させる方法が盛り込まれた実施計画であること。
- (ウ) 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が盛り込まれた実施計画であること。

※ 安全対策の例

- 大雨や濃霧等の天候不良等、ロボット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。
- 誘導員を配置する。

(4) ロボットの構造等

ア 共通事項

- (ア) 使用するロボットが車両に該当する場合は、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。）。また、歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないものであること。
- (イ) 使用するロボットが移動用小型車、原動機を用いる身体障害者用の車又は遠隔操作型小型車に該当する場合は、当該ロボット又は同型ロボットを用いた別表の区分8による240時間以上の走行を、ロボットを走行させようとする場所と同一又は類似の環境（原則として公道とし、交通量等を考慮する。）において実施することにより、当該ロボットの安全性や性能等を実証（以下「事前走行実証」という。）していること（道路

交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第5条の4第3項第4号に規定する書面その他の書面により、当該ロボットの安全性や性能等が客観的に確認できる場合を除く。）。

※ 事前走行実証の240時間には、人の乗降、荷物の積卸し、走行に伴うロボットの調整又はメンテナンス及び走行と走行の間の一時的な待機時間等の走行に付随する時間を含む。ただし、走行実績とする時間のうち、少なくとも50%以上をロボットの実走行時間が占めるものとする。

(ウ) 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発生し得る条件や事態を想定した走行を行い、ロボット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。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等にならないなど、乗客の安全にも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) 監視・操作者がロボットの手動制御装置を的確に操作できるものであること。なお、本基準別表の区分2に該当し、ロボットの大きさや性能及び実施場所における交通の状況等に鑑み、監視・操作者が手動制御装置の操作を行わない場合であっても安全性を確保できるものについては、少なくとも監視・操作者がロボットの制動装置を的確に操作できるものであること。

(オ) 非常時にロボットを停止させるための装置をロボットに備え付けていること。

(カ) 夜間（日没時から日出時までの時間をいう。以下同じ。）においてロボットを走行させる場合は、前照灯その他の必要な灯火装置を備え付けていること。

イ 遠隔監視型の公道実証実験に関する事項

(ア) 監視・操作者が、映像及び音により、通常の歩行者と同程度に、ロボット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。

(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、

自動的にロボットが安全に停止するものであること。

- (ウ) ロボットの周囲に実験関係者が配置されていないときには、監視・操作者が、乗客及びロボットの周囲にいる者と通話することができるものであること。
- (エ) 監視・操作者による常時監視を行う必要がないシステムを使用する場合には、監視・操作者による手動制御装置の操作が必要となる条件及び走行中にその条件を満たしたことを監視・操作者に認知させる方法が明確であること。また、その条件を満たしたときに、事前に十分な時間的余裕をもって監視・操作者に対して警報を発するなどの機能を備えていない場合には、その条件を満たす前にロボットが自動的に安全に停止するシステムであること。
- (オ) 使用するロボットが関係する交通事故等が発生した場合に、その発生を直ちに認知できるものであること（監視・操作者が映像及び音により認知できるシステムを使用する場合を含む。）。

(5) 監視・操作者となる者

ロボットを安全に監視・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又は通行させている者としての義務及び責任を負うことを認識させる。
- ロボットを安全、円滑に監視・操作するための知識及び技能を習得させる（※）。
- ※ 遠隔監視型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ること。
- 緊急時の対応に係る知識及び技能を習得させる。
- その他監視・操作者に必要な知識及び技能を習得させる。

(6) 遠隔監視型の公道実証実験において1名の監視・操作者が複数台のロボットを走行させる場合の基準

ア 実施場所において、1名の監視・操作者が1台のロボットを走行させる

公道実証実験が各ロボットについて既に実施され、当該実施場所において、ロボット及び関連するシステム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・操作するロボット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、映像及び音により、同時に全てのロボット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台のロボットについて遠隔からの手動操作を行った場合に、他のロボットの監視・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

- 自動的に他のロボット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ロボットの監視・操作を開始できる体制をとる。

3 許可期間等

許可期間は、原則として6か月以内とする。ただし、警察署長が、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。

4 許可に付する条件

(1) 実施場所、実施日時等

ア 申請に係るロボット及び関連するシステム以外のものを使用しないこと。

イ 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ロボットを走行させること。

ウ 申請に係る監視・操作者となる者以外の者がロボットを走行させないこと。

(2) ロボットの自律走行又は目視外遠隔手動操作を行う場合に付する条件

実証実験のうち、ロボットの実用化に向けた実証のための自律走行又は目視外遠隔手動操作を行う場合（以下「本走行」という。）は、交通関係法令に精通している警察官又は警察職員による、ロボットが確実かつ安全に走行できることの確認（以下「公道審査」という。）（※）を経て行うこと。

※ 公道審査の内容等

- 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行う。
- 原則として、本走行を実施しようとする区間の全部において自律走行又は目視外遠隔手動操作を行い、
 - ・ 交通事故等や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
 - ・ ロボットの大きさや性能、実施場所における交通の状況、1名の監視・操作者が走行させるロボットの台数等に鑑み、一般交通に著しい影響を及ぼすことなく走行できること。を確認する。
- 監視・操作者が介入して安全にロボット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を確認する。
- 安全性等に支障がないと認められる合理的な理由があり、道路使用の許可を行う警察署長が都道府県警察本部及び警察庁と調整の上で、公道審査を省略することが可能と判断した場合には、公道審査の一部又は全部を省略して差し支えない。

(3) 走行方法

ア 監視・操作者は、使用するロボットを安全に走行させるために必要な知識及び技能等を習得していること。

イ 監視・操作者は、ロボットの道路交通法上の車両区分に応じ、必要な運

転免許（仮運転免許を除く。）を受けていること（ロボットが原動機を用いる身体障害者用の車に該当するなど、ロボットを走行させる上で運転免許を受ける必要がない場合を除く。）。

ウ 監視・操作者は、走行させるロボットの台数やシステムの性能等に応じ、ロボットを安全に走行させるために必要な対応を行うことができる状態でロボットの挙動を監視するとともに、必要な場合には直ちに対応を行うこと。

エ 監視・操作者がロボット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ることが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 監視・操作者は、飲酒、過労等の正常な監視・操作が困難となるおそれがある状態でロボットを走行させないこと。

キ 監視・操作者が操作装置から離れるときは、当該監視・操作者以外の者がロボットを走行させることができないよう措置を講ずること（代替の監視・操作者が監視・操作を行う場合を除く。）。

ク 通信が一定時間遅延した場合又は通信が途絶した場合には、ロボットを安全な場所に停止させること。

ケ 歩行者等の通行を妨げないこと。また、道路の状況や通信環境等に応じた安全な速度と方法で走行させること。

コ 夜間は、前照灯その他の必要な灯火をつけること。また、周囲の歩行者等からロボットが容易に確認できる措置を講ずること。

サ 他のロボットと並進しないこと。

シ 実験のための資機材等は、みだりに道路上に放置しないこと。

ス その他、ロボットの構造、性能、申請に係る日時及び場所に応じて、安全に公道を走行するための必要な対策を講ずること。

(4) 交通事故の場合の措置等

ア 交通事故等が発生した場合には、直ちにロボットを停止させ、現場に急行するなどして負傷者を救護するとともに、道路における危険を防止する等必要な措置を講ずること。また、当該交通事故等について講じた措置等

を直ちに警察に報告すること。

イ 保険に加入するなどして、適切な賠償能力を確保すること。

ウ ロボットに設置したセンサー、カメラ等により収集した情報（作動状況に係る情報等を含む。）や通信ログ、監視・操作者又は保安要員の介入・操作状況等を記録し、これらを適切に保存することにより、交通事故等が発生した場合に事故原因等を検証可能とする措置を講ずること。

エ 公道実証実験中に交通事故等が発生した場合には、当該ロボット（同様の不具合が発生する可能性がある他のロボットを含む。）の実験を中止し、前記ウの記録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・活用すること。

オ システムの不具合等により交通事故等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ずるとともに、ロボットの自律走行又は目視外遠隔手動操作を行う場合には、改めて公道審査を経ること。

5 許可に係る指導事項

ア 審査の基準及び許可条件は最低限度のものであるので、監視・操作者は、ロボットの大きさや性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、必要に応じて安全性を高めるための新たな技術の導入を検討すること。

イ 監視・操作者は、運転免許証を携帯すること（ロボットが原動機を用いる身体障害者用の車に該当するなど、ロボットを走行させる上で運転免許を受ける必要がない場合を除く。）。

ウ 法令によりロボットに備え付け、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、ロボットに備え付け、又は表示すること。

エ ロボットの安全な運行に必要な点検・整備を行うこと。

オ 地域住民等に対し、実験の内容等についてあらかじめ広報又は説明を行うこと。

カ 実験関係者に対し、許可条件を含む道路使用許可の内容を周知すること。

キ 監視・操作者、保安要員等の実験関係者に対し、交通整理要領、受傷事故

防止要領、ロボットの特性や走行させる上で留意すべき事項その他の安全上必要な事項について、事前教養を徹底すること。

ク 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。

ケ 子供、高齢者、障害者等に配慮した機能及び構造を有すること。

コ 一般の歩行者等とすれ違うのに十分な幅員がない場所を走行する場合には、同所に差し掛かるまでの十分な幅員のある場所で停止し歩行者等を優先的に通行させる、又は同所で歩行者等と対面した際に十分な幅員のある場所まで後退するなどの歩行者等優先の対応をとること。

サ 走行中に生じたシステムの安全に係る不具合や走行中に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に通報するとともに、再発防止策を報告すること。

シ 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、実験を行うために、適切なサイバーセキュリティの確保に努めること。

ス 道路交通法をはじめとする関係法令を遵守すること。

以 上

ロボットを通行させる形態の区分※¹

…「歩道走行型ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可基準」の対象

区分	名 称	形 態	遠隔監視	目視外 遠隔手動 操作	近接監視	目視内 遠隔手動 操作	保安要員	自律走行
1	－	完全自律型	遠隔監視及び近接監視なしの完全 自律走行	×	×	×	×	○
2	遠 隔 監 視 型	準完全自律型	遠隔監視又は近接監視ありの完全 自律走行（制動装置の操作あり）	○ ※ ³	×	○ ※ ³	×	○
3	遠 隔 監 視 型	完全遠隔監視・操作型	遠隔監視・操作型の無人自律走行 （保安要員なし）	○	○	×	×	○
4		準遠隔監視・操作型	遠隔監視・操作型で保安要員ありの 自律走行	○	○	×	○	○
5		目視外遠隔手動操作型	自律走行をしない手動操作	○	○	×	○ ※ ⁴	×
6	近 接 監 視 型	近接監視・操作型	近接監視・操作型の自律走行	×	×	○	－	○
7		目視内遠隔手動操作型	自律走行をしない手動操作	×	×	○	－	×
8 ※ ⁵		みなし歩行者型	ロボットが移動用小型車、原動機を用 いる身体障害者用の車、遠隔操作型小 型車又は原動機を用いる歩行補助車等 に該当し、通行させている者が当該車 をすぐに停止させることができる距離 （1～2メートル程度）に存在	×	×	○ ※ ⁶	－	○

※¹ 本表は、「歩道走行型ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可基準」の対象を明確化するため、区分、名称等を示すものである。

※² 保安要員を必要としない性能であることを想定しているが、保安要員の配置を妨げるものではない。

※³ 監視・操作者はロボットごとに1名に限定する必要があることから、遠隔監視型又は近接監視型のいずれか一方の形態により監視することとなる。なお、少なくとも制動装置を操作できる必要がある。

※⁴ 通信が一定時間遅延した場合又は通信が途絶した場合には、ロボットを安全な場所に停止させる必要があることから、原則として保安要員の配置が必要となるが、ロボットが停止した場合において、常に安全を確保できる環境であれば保安要員の配置は不要となる。

※⁵ 区分8に該当するロボットか否かは、警察庁において個別に判断する。

※⁶ 区分6～区分7と比較して、より狭い範囲において監視・操作を行うことを示す。