

「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案」に対する御意見等及びこれに対する警察庁の考え方について

1 「4 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置」関係

(1) 公道実証実験実施前の実験施設等における安全性の確認について

この項目に対しては、

- 安全性を確認したことの証拠として、実施主体による確認書の作成及び提出が必要ではないか。

といった御意見がありました。

各実施主体においては、技術的な研究開発や実験施設等における実証実験等により、自動走行システムの安全性を確認すべきと考えられますが、様々な公道実証実験について、一律に安全確認に係る書類の作成及び提出を求めることは、実施主体にとって過度な負担となり、公道実証実験の積極的な実施に支障を及ぼす可能性もあることから、適当でないと考えています。

ただし、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案（以下「ガイドライン案」という。）では、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、助言等を受けるため、当該公道実証実験の計画（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）について関係機関に事前に連絡すべきである旨を示しており、当該連絡を受けた関係機関において、助言等を行うに当たり、必要に応じて、実験施設等における安全性の確認結果等について、実施主体が作成した書類を確認する場合があるものと考えられます。

(2) 公道実証実験の内容に応じた段階的実験実施について

この項目に対しては、

- 想定外の事態が比較的生じにくいと考えられ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」を例示しているが、警察等があらかじめ該当する道路を指定するのか。

といった御質問がありました。

公道実証実験の具体的な実施場所については、ガイドライン案を踏まえ、実施主体が、実験の目的や内容に応じて選定するものであり、警察があらかじめ実施場所を指定するものとは考えていません。

なお、警察においては、実施主体から公道実証実験の実施について相談があった場合には、その内容等に応じて、実施場所における交通事故や交通渋滞の状況等を踏まえ、交通の安全と円滑を図る観点から、必要な助言や情報提供等を行うことと

しています。

(3) 公道実証実験の目的等に応じた安全確保措置について

この項目に対しては、

- レベル4として技術的に完成している車両をレベル3として運用するというものであればよいが、そうではなく、技術の実態もレベル3以下ならば、実験環境であっても安全対策が必要である。テストドライバー以外の者を同乗させるだけでは、単調な状況でテストドライバーと同様に同乗者も眠くなってしまうので、不十分である。
- 実験車両の近くを伴走し、監視するための車両を随行させることも検討していただきたい。
- 安全を確保する車両の役割について、具体的にどのようなことを想定しているか。例えば、高速道路における安全確保車両の併走は、他の自動車等の通行の妨げになるのではないか。
- 実験車両には周囲から認識できるように大きな表示（ステッカー等）があった方がよい。
- 通行経路上の居住者等と事前協議の上、ボランティア参加の歩行者、自転車、路上のゴミ、放置自転車等の障害物に対する回避、安全確保、すれ違い時の譲り合い等を綿密に確認してほしい。
- 事前広報の徹底を図ってほしい。そのために、誰がどのようにして広報に関わるべきか、その広報が本当に周辺住民、道路利用者等に周知徹底されているかの確認の必要性等について、より具体的な記述が必要ではないか。
- スーパー等の駐車場に入る実験運転を行う場合には、搭乗者が車両から降りて、歩道や出入りの歩行者に注意を払っていただきたい。

といった御意見がありました。

併走車両の走行、車体の表示、広報等の安全確保措置については、公道実証実験の安全確保や地域における理解の醸成に資する場合があると考えられる一方、実験の状況や形態によっては、こうした措置を網羅的に実施することによって、周囲の一般の道路利用者の行動に変化が生じ、実験の目的を十分に果たせなかったり、場合によっては一定の危険性を生じさせたりする可能性も考えられます。

したがって、とるべき措置について網羅的又は詳細に示すのではなく、実施主体において、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、必要と考えられる適切な安全確保措置を講ずることが適当と考えています。

2 「5 テストドライバーの要件」関係

この項目に対しては、

- テストドライバーの要件として、運転技術の優劣を考慮する必要はないのではないか。超高速運転やサーキットでの運転を行うわけではなく、また、一般

道における運転技術の評価が曖昧であるため、「かつ、運転技術が優れていること」を削除すべきである。

- 5(3)の要件を満たさない者については、テストドライバーとして認められないのではないか。5(3)の要件を満たさないテストドライバーの場合は、運転技術、実験車両の自動運転システムの理解、緊急時の操作等に習熟していないため、公道での実験の際に緊急時の対応ができないのではないか。

といった御意見がありました。

実験施設等における安全性の確認を終えてから当分の間は、自動走行システムが所期のとおり機能しない可能性も比較的高く、相当の運転経験を有していても、運転技術が劣っている者はテストドライバーとしてふさわしくないと考えられることから、テストドライバーについて、「相当の運転経験を有し、かつ、運転技術が優れていること」等の要件を満たしていることを実施主体において確認すべきものと考えています。

一方、公道実証実験の段階が進み、例えば、自動走行システムの実用化に近い段階の検証等を行う場合には、熟練したテストドライバーだけでなく、実用化された場合に実際に自動走行システムを利用することになる一般のドライバーを念頭に置いた実験を行う必要もあると考えられるため、「5 テストドライバーの要件(3)」の要件を満たす者による実験のみに限定することは適当でないと考えています。

なお、ガイドライン案では、このような者をテストドライバーとする場合には、実験を安全に行うため、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こと等を求めることとしています。

3 「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」について

この項目に対しては、ガイドライン案に賛成する立場から、

- 実施主体が適切なサイバーセキュリティの確保に努めるためには、サイバーセキュリティの基礎的な教育をテストドライバー等関係者に対して行う必要がある。

といった御意見がありました。

御意見の趣旨については、サイバーセキュリティ基本法（平成26年法律第104号）に基づくサイバーセキュリティ戦略（平成27年9月4日閣議決定）においても、企業経営に当たって、サイバーセキュリティを確保していくために、セキュリティ人材の育成、組織能力の向上等を図ることが必要とされているものと承知しています。

4 「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」について

この項目に対しては、ガイドライン案に賛成する立場から、

- この公道実証実験の目的は、実証実験中に発生した交通事故や交通違反の内容を詳細に記録にとどめ、どのような原因で発生したのかを検証することにあ

ると言える。そのためにはドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等により、適切に記録することが求められる。
といった御意見がありました。

御意見のとおり、この項目は、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、ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等の搭載を求めているものです。

5 「9 賠償能力の確保」について

この項目に対しては、

○ 任意保険の具体的な内容について、ガイドラインを示すべきである。
といった御意見がありました。

賠償能力の確保については、実施主体によって公道実証実験の実験方法や実験規模等が異なることから、実施主体において、個別の事情に応じて、賠償能力の確保の方法や内容等について判断される必要があると考えています。

6 「10 関係機関に対する事前連絡」について

この項目に対しては、

○ 今後、多数の実験実施主体が出てくると、実験の目的も各実験実施主体によって異なることが想定され、相談に当たって必要となると考えられる公道実証実験計画書（実施期間、実施場所、実施体制、安全確保措置等を記載したもの）の記載内容が実験主体ごとに異なることが考えられる。そこで、一定水準の実験品質（安全面を含む。）を確保するため、関係機関と打合せを行う場合に準備すべき書類（一覧）、各書類に記載すべき内容の例の追記等をガイドラインの付属資料、参考資料として追加していただきたい。
といった御意見がありました。

公道実証実験の計画については、一般的に、各実施主体において作成されるものと考えられるところ、その内容は、実施しようとする公道実証実験の内容等に応じて様々であるため、一律に書式等を定めることは、実施主体にとって過度な負担となり、公道実証実験の積極的な実施に支障を及ぼす可能性があると考えられます。このため、ガイドライン案では、事前に連絡すべき公道実証実験の計画の内容として、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を例示していますが、一律に書式等を定めることはしていないものです。

7 その他

今回のガイドライン案全体に対して、

○ 「道路を含めた自動走行車運行管理システム」という全体システム設計なしに公道実証実験を始めることは非常に危険である。

- 公道実験には絶対に反対である。
- 遠くない将来、「公道での人間による運転は禁止される」という事実を見据え、近視眼的にならず、遠くをみつめたガイドラインを作成していただきたい。
- ガイドライン案では、完全自動運転は認めないとの見解が示されたが、これに反対する。

といった御意見がありました。

自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和等に寄与する技術であると考えられることから、警察としても、自動走行システムの進展を支援すべく、積極的に取り組んでいるものです。また、自動走行システムの進展を図るためには、公道実証実験の実施は必要なプロセスと考えられますが、一方で、これを安全に実施していただくべきことは言うまでもありません。

ガイドラインは、このような観点から、現行法令の下で、自動走行システムに関する公道実証実験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して策定するものです。

また、今回のガイドライン案の内容に対する御意見ではありませんが、「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」（平成28年3月）において取りまとめられている自動走行についての法律上・運用上の課題に対する御意見や、自動運転に関する今後の制度整備等に対する御意見も頂きました。頂いた御意見については、今後の業務の参考とさせていただきます。