

NISSAN
MOTOR CORPORATION

**令和7年度第1回自動運転の拡大に向けた
調査検討委員会
事業者発表**

2025年10月1日

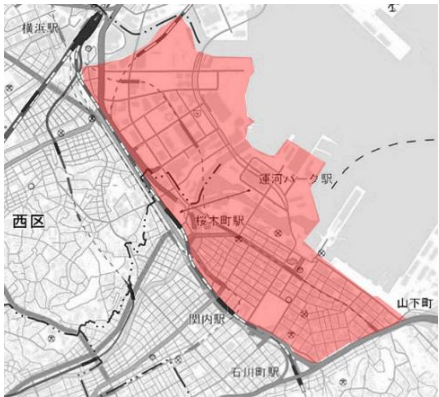
日産自動車株式会社

日産が想定する自動運転車両とサービスのイメージ

走行条件	- 一般の交通と混走し、道交法を守って交通流を妨げない走行を行う。 - 車両の通行路が明確に定められた道路環境。昼夜、晴天～ある程度の雨天・霧など。 - 豪雨、濃霧、降雪などの環境は将来的に拡大を検討。
システム	ドライバ不在の自動走行＋遠隔監視＋運行管理
サービスケース	乗降場所を事前設定しておき、お客様のリクエストに応じて走行する、オンデマンドサービス。
配車・乗降	- スマートフォンのアプリ等で配車要求を受け付け、利用者に乗車地点を案内 - 乗車地点で路側に停車、利用者の認証後、乗車・発車を案内 - 目的地点で路側に停車、安全確認・降車を案内

【実証実験実施予定エリア】

横浜市：みなとみらい・関内エリア



神戸市：灘五郷エリア



NISSAN

MOTOR CORPORATION

■ CAMERAS (14)

物体、信号の色などを
認識する

▲ LiDARS (6)

物体の位置や形状を
検出する

● RADARS (9)

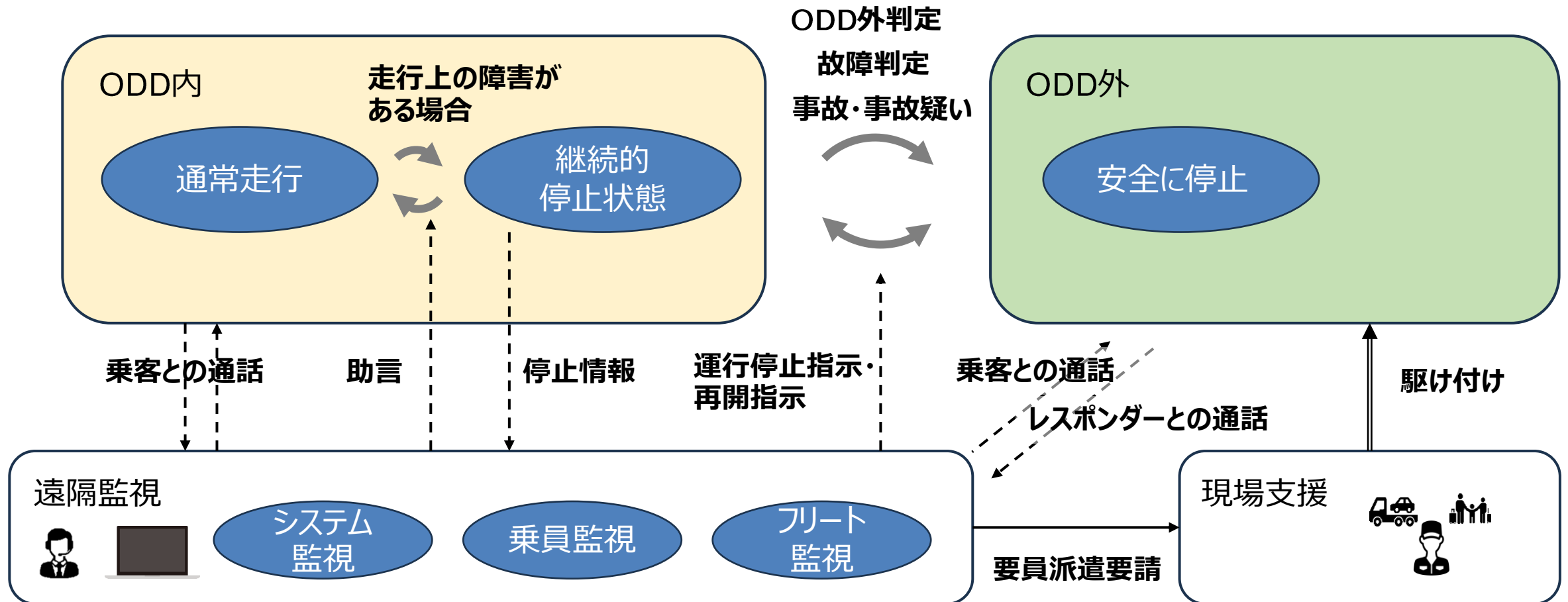
物体までの距離と
速度を検出する



自動運転技術を搭載した実験車両

自動運転動作と遠隔監視

通常走行～ODD外における停止状態まで、遠隔監視により車両の状態を把握し、乗客・レスポナーとの対話・対応、ADSへの助言送信などを可能とし、必要に応じて駆け付け支援を行う体制を想定

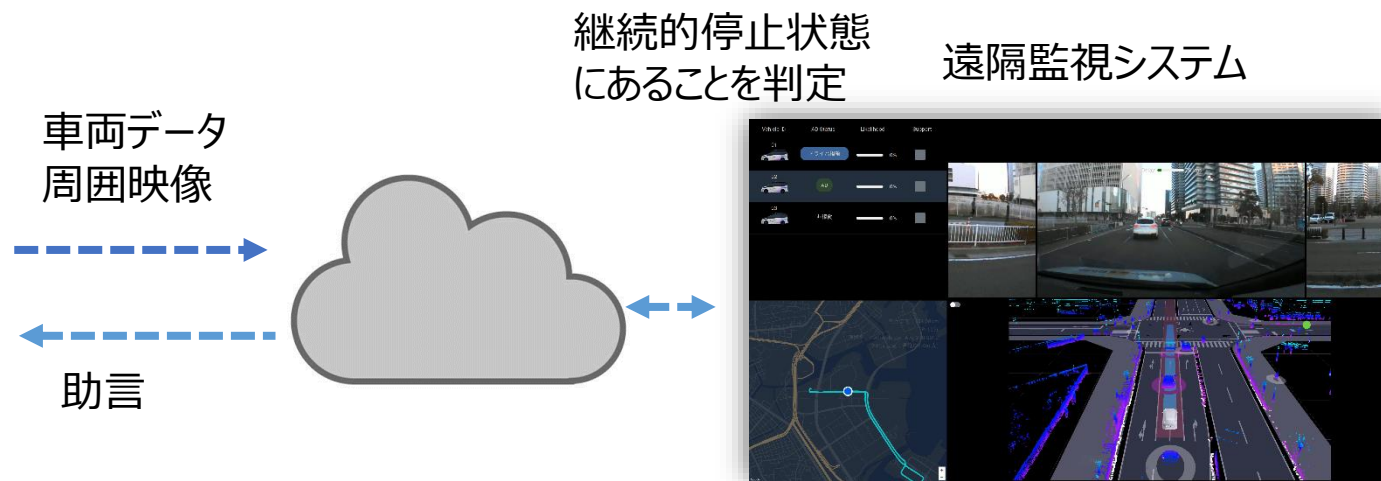


※飽くまでも、開発上の一案

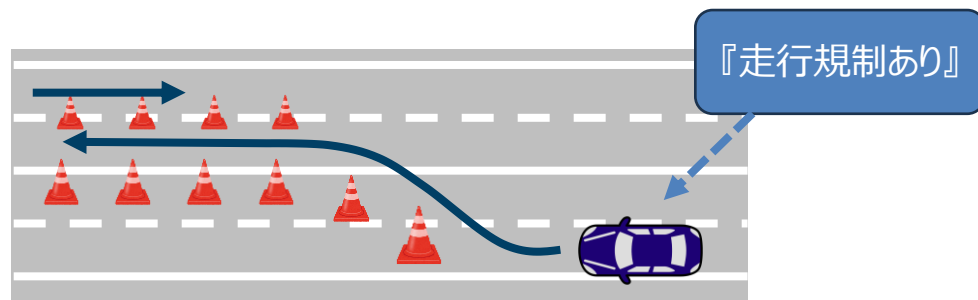
© 2025 NISSAN MOTOR CO., LTD.

遠隔監視からのアシスト（助言）機能

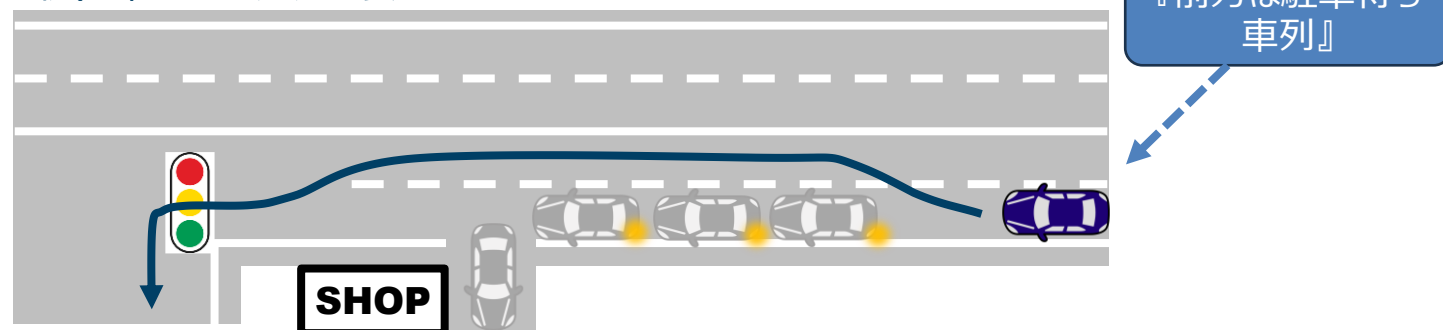
走行上の障害により継続的に停止している場合に、遠隔監視システムから助言を送り、自動運転車両の速やかな運行継続を支援



例）道路工事により反対車線に誘導されるケース

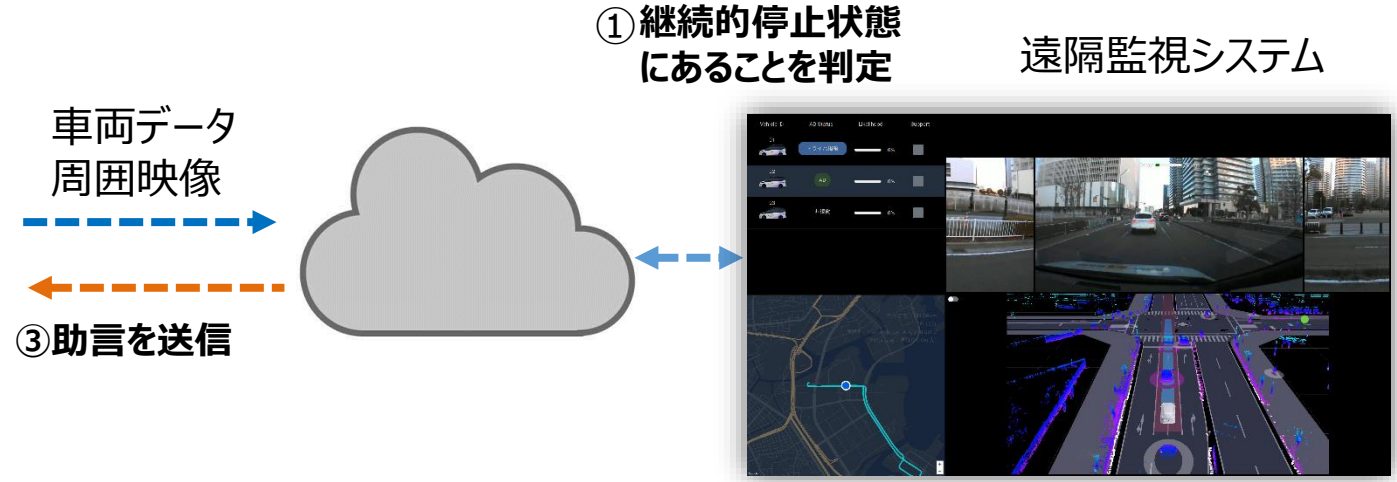


例）車列の理解が必要なケース



遠隔監視からのアシスト（助言）の流れ

走行上の障害により継続的に停止している場合に、遠隔監視システムから助言を送り、自動運転車両の速やかな運行継続を支援



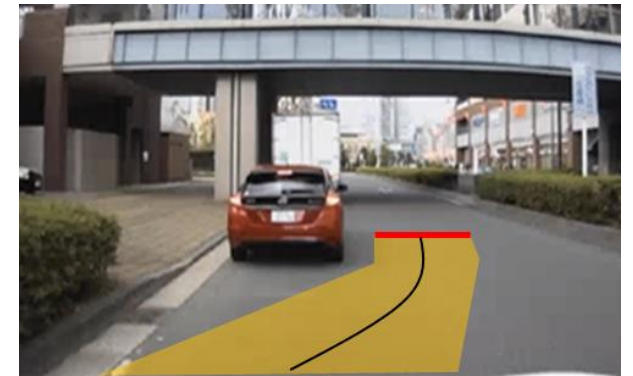
①障害物後方で停止、④走行軌跡計算、⑤軌跡に従って走行

（例）障害物に車線前方を塞がれて進行できない場面*1

※ 通常走行状態では、必ずしも映像の常時監視は行っていないことを想定

- ① 自動運転車両は障害物後方で停止。遠隔監視システムにて継続的停止状態にあることを判定し、遠隔監視者に報知
- ② 遠隔監視者が車両データ、周囲映像を確認。
- ③ 右側に回避スペースがあることを自動運転車両へ助言として送信
- ④ 自動運転車両は、助言を参考に、周囲状況を考慮して走行軌跡を計算
- ⑤ 生成した軌跡に従って走行し、障害物を回避

②周囲映像確認



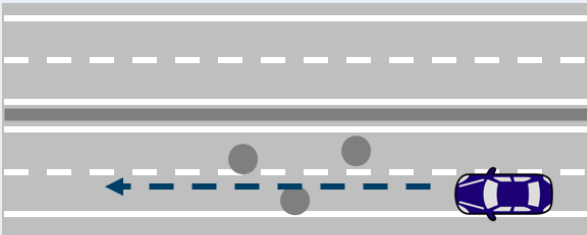
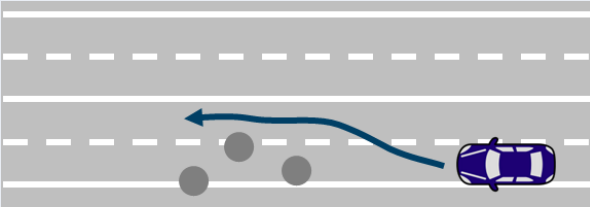
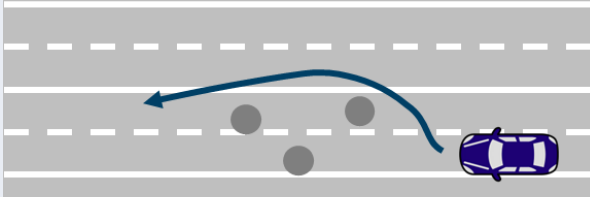
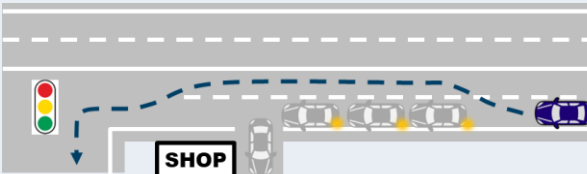
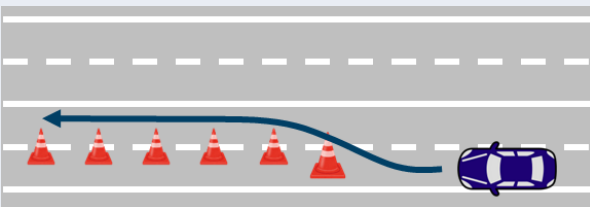
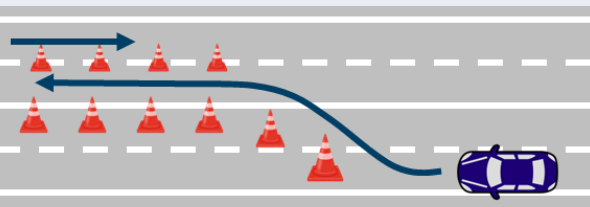
*1 通常、路側の駐車車両等は自律で回避するが、ここでは一つの例として駐車車両が障害となるケースで説明。



遠隔監視環境

遠隔アシストが想定される状況の例（走行上の障害への対応）

走行上の障害と対応方法として考えられる事例。遠隔監視者からの助言として可能な範囲の整理が必要。

障害に関する情報の提供	代替行動案の提供	
■ 前方に落下物が散乱しており停止  落下物の種類（ゴミ等）を送信	■ 前方に落下物が散乱しており停止  通過可能なスペースを用いた代替行動案を送信	■ 前方に落下物が散乱しており停止  対向車線を利用した回避方法を代替行動案として送信
■ 駐車場待ちの車列後方で停止  前方車両が駐車待ち車列であることを送信	■ 工事による車線規制の後方で停止  通過可能なスペースを用いた代替行動案を送信	■ 工事による車線規制の後方で停止  走路規制されていること、または指定された走行エリアに従った代替行動案を送信

※送信された追加情報・代替行動案を考慮の上、ADSは周囲状況を確認・判断して行動計画を生成・走行する。

遠隔アシストが想定される状況の例（誘導等への対応）

緊急車両、誘導等への対応として考えられる事例。遠隔監視者からの助言として可能な範囲の整理が必要。

警察官等の指示対応	緊急車両の接近対応	指示による定型ルール外の動作
※誘導員の存在を認識・判断して自律で一旦停止することを想定。 ● 停止後、「停車して待機」を送信し、誘導員の指示を待つ。 ● 停車待機の後、誘導に従って「停車待機解除」を送信し、自律走行開始*1。 ● 警察官等から待機場所を指示された場合に、「停車場所」を送信*2。	※緊急車両の接近を認識・判断して、自律で一旦停止することを想定。 ● 停止後、遠隔監視者から、より適した場所を「停車場所」として送信*2。 ● 緊急車両通過後の再発進時に、遠隔監視者からの送信を必要とするかは検討が必要。	● 交差点で誘導員による統制が行われている場合。赤信号で、通過するよう誘導された場合に、「通過可能」を送信。 ● 歩道通過などで誘導員による統制が行われている場合。歩行者を制止して通過するよう誘導された場合に、「通過可能」を送信。

※特定自動運行を終了させるべきかどうかは、ケーススタディ等を通した検討が必要。

*1 「停車待機解除」送信後は、ADSにより周囲状況を確認・判断して走行する。

*2 ADSは「停車場所」への移動方法を計算し、周囲状況を確認・判断して移動する

その他の論点

論点	確認事項
特定自動運行終了時の必要な措置としての対応	● 特定自動運行を終了した場合に想定される車両の移動手段 ✓ 警察・消防による車両移動^{*1 *3}（警察官・消防士が車両を運転）。 ✓ 遠隔監視者による車両操縦^{*2}（遠隔操縦の機能を持つ場合）。 ✓ 現場措置業務実施者を派遣し、運転者として車両を移動^{*3}。 ✓ レッカー等による車両の移動。 ^{*1} 要請に応じて遠隔監視者が乗車を許可し、手動運転を可能にする必要がある。 ^{*2} 遠隔型自動運転となるため、道路使用許可、保安基準緩和を事前に行うしくみが必要。 また、どの程度の操作を許容すべきか別途検討が必要。 ^{*3} 将来的に運転席を備えていない車両を導入する場合、特別装置による操作が必要となる。 特別装置自動車としての道路使用許可、保安基準緩和を事前に行うしくみが必要。 また、どの程度の操作を許容すべきか別途検討が必要。
ファーストレスポンスへの対応への備え	● 交通事故、災害や消防など交通上の障害がある際に、遠隔監視者の指示で派遣される駆け付け要員の前に、警察官、消防官などが現場に到着し、交通整理、停止・移動などの指示を行う場合を想定している。 ● 地域での運行開始に先立ち、警察、消防等に対応方法の周知を行うことを検討中。 ✓ 遠隔監視者への連絡方法。 ✓ 必要に応じて、車両に乗車し、手動運転で移動させる手順。 ✓ （将来的に運転席を備えていない車両を導入する場合）特別装置による操作方法の周知。
複数台の自動運転車両がスタックした場合の特定自動運行主任者同士の協力方法について	● スタック＝特定自動運行を終了して停車し、自律的には走行の再開をできない状態 を想定している。 ● 現時点では事例が存在しないため、今後の検討課題。 ● 複数台のスタックが同一事業者の場合、事業者において移動の方法・順序を決定することが想定される。 ● 事業者が複数にわたる場合、特定自動運行計画の申請時、および地域公共交通会議において、事業者間で協議しておくことが考えられるが、事業者ごとの遠隔監視体制の違い等も考えられるため、実際の事例に基づく具体的検討が必要と考える。

END