

平成28年12月13日

## 海外視察結果

### 1 イギリス

#### (1) 高速道路関連

イギリスにおいては、高速道路の本線・加減速車線における法定速度の違いは存在しないものの、流入路の法定速度については本線又は加減速車線と違いが存在している。ただ、現時点で当該速度差に関する懸念については把握していない。

#### (2) 遠隔監視・操縦関連

イギリス国内における遠隔監視・操縦の公道実証実験の実施については把握していない。

#### (3) その他

一般的な自動運転に対する考え方として、どう対処すべきか（自動運転車がどうすれば安全を確保しながら走行するか）については、実験全般の責任を持つ実験実施主体が考えるべきことであり、実証実験を通じて新たに把握された課題については検討を行い、必要に応じて制度見直しの対応を行うものと考えている。

### 2 オランダ

#### (1) 高速道路関連

○ オランダにおいては、一般的に、高速道路への流入路のうち、高速道路に合流する直前の箇所法定速度を高速道路の法定速度と同程度まで上げているため、高速道路と流入路における法定速度の乖離の課題は特になく考えている。

なお、流入路のどの程度の距離について法定速度を上げるかは、当該流入路の管理者が決めている。

○ 日本と同様、流入路の先に加速車線を設けている高速道路もあり、当該加速車線部分で本線と同じ法定速度に上げて対処しているものもある。

#### (2) 遠隔監視・操縦関連

○ オランダ国内における遠隔監視・操縦の公道実証実験の実施については把握していない。

○ 「WEpods」（ハンドル、ペダルが無い車両）に係る公道実証実験（ヘルダーランド州ヴァーヘニンゲンにて実施）においては、必ずスタッフが車両内におり、時速8 km/hの低速で走行させた（車両内の2本のスティックで操作が可能であり、車両内にいたスタッフを運転者と位置付けた。）。

○ 車両外の間人が運転者となる実験の実施を可能としたいが、法制度の改正が必要と考えており、具体的な方策については検討中である。

### (3) その他

隊列走行によるメリットとしては、車間距離を縮めることによる空気抵抗の減少に伴うスムーズな走行による省エネ効果が考えられ、実証実験においては、車間距離を縮める取組、他の車両を隊列に割り込ませない車間距離の把握及びその技術開発を行っている。

## 3 ギリシャ

### (1) 高速道路関連

ギリシャ国内における高速道路上の公道実証実験については把握していない。

### (2) 遠隔監視・操縦関連

- 2015年9月～2016年2月までの6か月間、午前10時から午後2時までの間及び午後4時から午後8時までの間の2つの時間帯において、CityMobil 2の計6台の車両を使って公道実験を実施した（e-trikalaを実施主体とし、同時に運行したのは最大で3台）。
- トリカラ市内において、光ファイバー網の整備、wifiスポットの増設等を行うなどして、通信が途切れないように環境を整備した。
- 駐車用等に利用されていた歩道に一番近い車道のレーンを法的に実験車両の専用レーンとし、交通安全対策として標識・標示を設置したほか、場所によっては他の車道との間に道路鋸やポストコーンを設置した。
- 信号についてはトリカラ市警察と協議し、信号機と自動運転バスとの間で通信を行い、自動運転バスが接近した際には必ず青信号となるように設定してもらった。
- 市内に設けた自動運転バスを遠隔に監視・操縦できる施設（以下「管制センター」という。）と車両内のスタッフが会話できるよう管制センター及び車両内にIP電話を設置した。
- 専用レーン上に他の車両が駐車してあった場合、1分間、管制センターからクラクションを鳴らすようにし、それでも動かない場合にはサービスカー（2台準備）が来て当該車両の運転者に注意を促すようにした。
- 管制センターにおいて遠隔監視・操縦を行う者を「運転者」として位置付けた（1台につき1人が遠隔監視・操縦を担当した。）。
- 管制センターにおいて自動運転バスを遠隔監視・操縦する者としてプロのバスの運転手を割り当て、実験前にトリカラ市警察が管制センターを訪れ、誰がどの自動運転バスを担当するのかチェックするようにし、運転免許証自体は管制センターにいる運転者自身が持っていた。
- 車両内にも1人スタッフが常駐し、自動運転バスの操縦が可能なコントローラーを首にかけていたが、同スタッフの役割は、利用者に自動運転バスの仕組み等を説明するなどして利用者の不安を和らげるガイドのようなものと位置付けた。

ただし、実験当初（2015年9月）においては、車両内にいるスタッフがコントローラーで運転し、走行ルートを自動運転バスに認識させた上で、安全

性の確認を行い、また、毎日実験を開始する際には公園の敷地に設けられたステーションから専用レーンまで自動運転バスを走らせる必要があったところ、その間は車内にいるスタッフがコントローラーで運転した。

- 遠隔操縦のみでの走行の安全性を確かめる実験を1週間程度行った。
- 半年間の実験中、緊急事態が発生して管制センターの運転者が何かしらの遠隔操縦を行った事例はなかったが、
  - ・ 自動運転バスが歩道に乗り上げた（原因：大雨によるセンサー等への影響）
  - ・ 自動運転バスが認識していた経路を忘れて停止した（原因：不明）状況があった。
- 自動運転バスの性能としては、16～20km/hの速度を出すことができたが、障害物等で減速・停止を繰り返したので、実態としては10km/h程度であった。
- 保険については、大手の保険会社が通常の車両と同じ取扱いで対応してくれたため、当該保険に加入した。
- 将来的には「運転者1人による車両複数台の遠隔監視・操縦」を視野に入れているが、具体的な方法や条件については検討しているところである。

以上