

2022年4月 No. 12

<CASE / Mobility Update>

《修改部分道路交通法的法律草案》概要

律师 殿村 桂司
 律师 水越 政辉

序言

今年3月《修改部分道路交通法的法律草案》(以下简称“本修改草案”)被提交至国会,其中包括创设与所谓的Level 4相当的、无人驾驶状态下的自动驾驶相关的许可制度。关于自动驾驶,在《官民ITS构想-ROADMAP 2020》¹(以下简称“ROADMAP 2020”)中,提出了2022年实现限定地区内的仅远程监控的无人自动驾驶移动服务的目标,另外,在警察厅设置的“以2021年实现自动驾驶为目标的调查研究委员会”中,对有关限定地区内的仅远程监控的无人自动驾驶移动服务的具体制度和交通规则的理想状态进行了调查研究,去年12月公布了研究结果报告书²(以下简称“2021年度研究结果报告书”)。

基于这些情况,本修改草案中相应规定,用于完善不以以往的“驾驶员”的存在为前提的、使相当于所谓Level 4的自动驾驶成为可能的制度。另外,根据电动滑轮的普及以及面向自动配送机器人的实用化措施正在不断发展的形势,这些与交通工具等有关的规则也正在完善。

本简报介绍本修改草案中针对承担相当于Level 4的自动驾驶和新出行服务的交通主体而所设规则的概要。

创设与相当于Level 4的自动驾驶相关的许可制度

1. 相当于Level 4的自动驾驶的定义

自动驾驶Level 3至Level 5的内容,根据ROADMAP 2020采用的自动驾驶级别的定义³进行整理的话,其概要如下。

Level	概要	操控的主体	限定领域
Level 3 (带条件自动驾驶)	<ul style="list-style-type: none"> 系统在限定领域内执行所有动态驾驶任务 在难以继续工作时,对系统的干预要求等进行适当的响应 	系统 (在难以继续工作时则为驾驶员)	限定
Level 4 (高度自动驾驶)	<ul style="list-style-type: none"> 系统仅在限定领域执行所有动态驾驶任务和对难以继续工作时的响应 	系统	限定
Level 5 (完全自动驾驶)	<ul style="list-style-type: none"> 系统持续且无限制地执行所有动态驾驶任务和对难以继续工作时的响应 	系统	无限制

在现行道路交通安全法中,将“驾驶”定义为“在道路上,按照车辆……本来的使用方法进行使用的行为(包括使用自动运行装置的情形)”(道路交通安全法第2条第1款第17项),认可通过系统运行汽车也只是以存在驾驶汽车的人员(“驾驶员”)为前提,相当于所谓的Level 3的自动驾驶。

在本修改草案中,将相当于所谓的Level 4的、无驾驶员的状态下的自动驾驶定义为“特定自动运行”,从“驾

¹ https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_2020.pdf

² <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/3dai5kai.houkokusho.pdf>

³ SAE International J3016(2016)“Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicle”及其日语参考译文JASO Technical Paper《汽车用自动驾驶系统的级别分类及定义》(2018年2月)。

驶”的定义中排除。具体而言，本修改草案中的“特定自动运行”的要件为①在具备自动运行装置的汽车符合装备不良车辆，或不再满足自动运行装置的相关使用条件时，能够自动以安全的方法（而不是驾驶员介入后代替系统驾驶）使汽车停止；②根据汽车运行道路、交通以及汽车的情况，没有操作该汽车装置的人，其定义不以“驾驶员”的存在为前提。

特定自动运行

是指在道路上，以自动运行装置（仅限于在具备自动运行装置的汽车符合第 62 条规定的装备不良车辆，或不再满足自动运行装置的相关使用条件（是指道路运输车辆法第 41 条第 2 款规定的条件。下同。）时，**能够立即以安全的方法使该汽车停止的装置。**）的相关使用条件来使用该自动运行装置，运行具备该自动运行装置的汽车（**根据该汽车运行道路、交通以及该汽车的情况存在操作该汽车装置的人员的情形除外**）。

另外，在 2021 年度研究结果报告书中指明了这一方向，即作为相当于 Level 4 的自动驾驶系统（自动运行装置），具备①自动驾驶中代替“驾驶员”应遵守的交通规则中的格式或一般规则，②在汽车符合装备不良车辆，或不再满足自动运行装置的相关使用条件时安全停止的功能，③这些必须符合道路运输车辆法、道路运输车辆的安全标准等。现状是很难通过自动运行装置应对所有的道路交通规则，因此为了引进相当于 Level 4 的自动驾驶，有必要一并推进完善道路规制和基础设施等方面的工作。

2. 有关特定自动运行的许可

在本修改草案中，要进行特定自动运行的人必须获得管辖进行特定自动运行的场所的公安委员会的许可⁴。

(1) 许可的申请

要进行特定自动运行的人，必须提交记载有特定自动运行相关计划（以下简称为“特定自动运行计划”）等的申请书及记载有特定自动运行中使用的汽车的汽车检查证记录事项的书面等，其中前述相关计划中应记载特定自动运行的路线、特定自动运行的日期及时间段等规定事项。

另外，获得特定自动运行许可的人要变更特定自动运行计划时，必须获得公安委员会的许可。但是，对于轻微的改变（由内阁府令规定。），事后备案即可。

(2) 许可标准等

公安委员会审核申请书中记载的特定自动运行计划是否符合以下标准。

- ① 与特定自动运行计划相关的特定自动运行用汽车能够进行特定自动运行；
- ② 根据特定自动运行计划进行的特定自动运行满足该特定自动运行用汽车的自动运行装置相关使用条件；
- ③ 预计在道路交通法等规制下，特定自动运行实施者或特定自动运行业务从业者必须实施的措施能够顺利且可靠地实施；
- ④ 根据特定自动运行计划进行的特定自动运行（包括在道路上该特定自动运行结束的情况）被认为不会对其他交通造成显著的障碍；
- ⑤ 根据特定自动运行计划进行的特定自动运行以人或物的运输为目的，该运输被认为有助于提高地区居民的便利性或福利。

公安委员会进行许可时，就上述①②必须听取国土交通大臣等的意见，就⑤必须听取特定自动运行计划中记载的路线所涉区域的市町村、特别区长的意见。根据上述⑤的标准内容可知，本修改草案设想的相当于 Level 4 的自动驾驶，是在有助于提高特定地区居民的便利性和福利的计划下实施的，为了实现这一目的，想要提供灵活运用特定自动运行用汽车的出行服务的经营者和提供服务的自治体之间的配合是必不可少的。

在许可特定自动运行前，公安委员会可以根据需要附加防止道路危险、谋求其他交通的安全和顺畅的必要条件，另外事后可以变更暂时附加的条件或附加新的条件。同时，公安委员会在许可特定自动运行后，应公示其内容（具体由内阁府令规定。）。

⁴ 在现行法下，使用远程型自动驾驶系统（通过使用自动驾驶技术使汽车自主行驶的系统，远程监控员或操控员可以在紧急情况时利用电子通信技术进行该汽车的驾驶操作）进行使汽车在公路上行驶的实证实验时，必须获得道路交通法第 77 条规定的道路使用许可。关于该道路使用许可的许可标准，警察厅公布了《自动驾驶公共道路实证实验的相关道路使用许可标准》（2020 年 9 月），本修改草案中规定的申请特定自动运行许可所需材料或信息中，也包含与上述道路使用许可标准内容相同的内容，以往的道路使用许可相关运用在一定程度上也许可以起到参考作用。

3. 从事特定自动运行的人员的义务

(1) 特定自动运行实施者的义务

获得上述 2. 中的许可进行特定自动运行的人员（特定自动运行实施者）必须遵守以下事项。在特定自动运行中，需要采取以下措施：①在通过装置进行远程监控的基础上，当发生交通事故时，指定能够立即前往现场的现场措施业务实施者；或者②使特定自动运行主要责任人乘坐特定自动运行用汽车。

情况	特定自动运行实施者的义务
进行特定自动运行前	<ul style="list-style-type: none"> 指定特定自动运行主要责任人：为采取规定措施指定满足一定要件的特定自动运行主要责任人。 指定现场措施业务实施者：通过远程监控进行特定自动运行时指定现场措施业务实施者。 教育特定自动运行业务从业者：对特定自动运行主要责任人、现场措施业务实施者以及为了特定自动运行而使用的其他人员（特定自动运行业务从业者），根据道路交通法的规定等进行教育以使特定自动运行业务从业者顺利且可靠地实施必须实施的措施。
特定自动运行中	<ul style="list-style-type: none"> 监控特定自动运行用汽车：对于特定自动运行中的特定自动运行用汽车，采取以下措施：①将能够远程监控的装置（能够通过影像及声音确认特定自动运行用汽车周围的道路、交通状况以及特定自动运行用汽车的状态的装置）安装在特定自动运行计划中记载的场所，并且在该场所配置特定自动运行主要责任人；或者②使特定自动运行主要责任人乘坐特定自动运行用汽车。 标示特定自动运行：在进行特定自动运行的特定自动运行用汽车的明显部位标示汽车正在特定自动运行中。 记录：在无法通过运行记录器进行记录或通过工作状态记录装置进行记录时，不进行汽车的特定自动运行。

(2) 特定自动运行主要责任人的义务

由特定自动运行实施者指定的特定自动运行主要责任人承担以下义务，可以说将在没有“驾驶员”的特定自动运行用汽车的特定自动运行中，发挥代替以往汽车中“驾驶员”一部分义务的作用。

情况	特定自动运行主要责任人的义务
特定自动运行中	<ul style="list-style-type: none"> （进行基于远程监控的特定自动运行时）在特定自动运行用汽车进行特定自动运行时，监控远程监控装置的工作状态，在确认该装置没有正常工作时，立即采取措施结束特定自动运行。
特定自动运行结束时	<ul style="list-style-type: none"> 当道路上的特定自动运行结束时，立即确认有无根据道路交通法的规定等，应由特定自动运行主要责任人必须实施措施的事由。 此外，在警察对特定自动运行用汽车或特定自动运行主要责任人进行指示或命令等的情况下，有义务立即采取应对规定状况的措施，包括采取必要措施以按照警察的措施或命令通行。

(3) 特定自动运行中发生交通事故时的措施

在特定自动运行（不仅在运行中，还包括在道路上结束特定自动运行的情况）中发生特定自动运行用汽车相关的交通事故时，特定自动运行主要责任人等必须采取以下措施。

管理方法	必要的措施
通过设备进行远程监控的方法	<p>【特定自动运行主要责任人】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立即向离交通事故现场最近的消防机关通报（明确没有因交通事故造成人员伤亡的情况除外）。 让现场措施业务实施者前往交通事故现场。 立即向离交通事故现场最近的警察署等警察报告交通事故发生的日期和时间、场所、伤亡者的数量、损坏的物品等。 <p>【现场措施业务实施者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 在交通事故现场，采取必要的措施以防止道路危险。
让特定自动运行主要责任人乘坐特定自动运行用汽车的方法	<p>【特定自动运行主要责任人及其他乘务员】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立即救护负伤者，采取必要措施以防止道路危险等。 向现场的警察或离现场最近的警察署等警察报告交通事故发生的日期和时间、场所、伤亡者的数量、损坏的物品等。

4. 强制措施和处罚

在本修改草案中，为了确保上述特定自动运行相关的规定的实效性，同时也规定了以下强制措施和处罚。

措施	内容
报告・检查等	<ul style="list-style-type: none"> 公安委员会在必要的限度内，可以①要求特定自动运行实施者提交有关特定自动运行的报告、资料，②安排警察进入特定自动运行实施者的办公室，检查帐簿、文件及其他物件，并询问有关人员。
对特定自动运行实施者的指示	<ul style="list-style-type: none"> 公安委员会在特定自动运行实施者或特定自动运行业务从业者违反了道路交通安全法的规定等的情况下，在认定为了防止道路危险、谋求其他交通的安全和顺畅而必要时，可以对特定自动运行实施者指示应该采取与特定自动运行有关的必要的措施。
取消许可等	<ul style="list-style-type: none"> 在下列情形中，公安委员会可以取消特定自动运行的许可，或者在不超过6个月的范围内暂停其效力。 <ul style="list-style-type: none"> ① 特定自动运行实施者或其特定自动运行业务从业者违反道路交通安全法的规定等时 ② 特定自动运行计划不符合许可标准时 ③ 特定自动运行实施者存在不合格事由时
暂停许可效力	<ul style="list-style-type: none"> 在下列情形中，有管辖权的警察署长为了防止道路危险而有紧急需要时，可以将特定自动运行的许可暂停30天。 <ul style="list-style-type: none"> ① 发生特定自动运行中的特定自动运行用汽车相关的交通事故时 ② 特定自动运行实施者或其特定自动运行业务从业者违反道路交通安全法的规定等时

另外，在本修改草案中，关于特定自动运行除了规定了以下处罚以外，对于未经特定自动运行许可而进行特定自动运行的情形和违反了上述特定自动运行实施者等的义务的情形，也分别规定了处罚。以下处罚可以说是与现行道路交通安全法中对驾驶员的处罚（参照道路交通安全法第116条、第117条第1款）相同。驾驶员违反救助义务等（道路交通安全法第72条第1款），若人员伤亡是由该驾驶员的驾驶行为引起的，将被加处刑事处罚（10年以下的有期徒刑或100万日元以下的罚金），但是特定自动运行中没有规定同样的处罚。

- 当进行特定自动运行的人或为了特定自动运行而使用的人由于在业务上疏忽大意，或者有重大过失，导致因特定自动运行而损坏了他人的建筑物时，处以6个月以下的禁锢或10万日元以下的罚金。
- 在特定自动运行中由于特定自动运行用汽车的交通而导致人员伤亡的，特定自动运行主要责任人违反在特定自动运行中发生交通事故时的措施规定时，处以5年以下的有期徒刑或50万日元以下的罚金。

完善承担新型出行服务的交通主体相关规则

近年来，电动轮滑车不断普及，面向自动配送机器人实用化的开发也在不断推进，在此基础上本修改草案中完善了有关这些交通主体的规则。

1. 特定小型电动自行车

本修改草案中新定义了以电动轮滑车等为对象的“特定小型电动自行车”，主要设有以下规则。

定义	<p>特定小型电动自行车</p> <p>在电动自行车中，其车体的大小及结构不会妨碍自行车道上其他车辆的通行，且作为不需要高技能驾驶的车辆，符合内阁府令规定的标准。</p>
规则	<ul style="list-style-type: none"> 特定小型电动自行车的驾驶不需要驾驶证。但是，未满16岁的人不能驾驶特定小型电动自行车，不能向有可能违反该规定的人提供特定小型电动自行车。 有努力义务佩戴头盔。 以车道通行为原则，但最高速度被限制在一定的速度以下，对于满足连动显示速度等规定要件的车辆，例外地可以在人行道（仅限于自行车可以通行的人行道）等通行。 可以命令反复进行危险的违反行为的人参加研习会。

2. 远程操作型小型车

另外，以自动配送机器人等为对象的“远程操作型小型车”被新增到定义中，主要设有以下规则。

定义	<p>远程操作型小型车</p> <p>在用于运送人或物的、能够通过远程操作来通行的小型电动车辆中，其车体的大小及结构不会妨碍行人的通行，且具备符合内阁府令规定标准的紧急停止装置。</p>
规则	<ul style="list-style-type: none"> • 适用与行人相同的交通规则（人行道和路肩的通行、人行横道的通行等）。 • 远程操作型小型车的使用者必须向管辖要通过远程操作使远程操作型小型车通行的场所的公安委员会申报。

结语

对于本修改草案，有必要注意国会审议的情况。另外，本修改草案中还存在相当一部分委托内阁府令的内容，因此，为了掌握本修改草案规定的详细情况，有必要等待相关道路交通法施行规则草案的制定。

ROADMAP 2020 中提出了 2025 年左右实现高速公路的自动驾驶（Level 4）市场化、高速公路的自动驾驶卡车、全国各地区的无人自动驾驶移动服务的目标，以道路交通法为首的相关法令的完善也将继续推进。本修改草案通过、实施后，利用了相当于 Level 4 的自动驾驶出行服务的扩大，自动驾驶相关的技术开发和体制完善进一步发展，同时，电动轮滑车和自动配送机器人等交通主体的灵活运用也日益发展，但网络安全、基础设施的完善、有关人员的责任等应继续理清和研究的论点还很多，将来也会出现新的课题。今后也有必要关注包括自动驾驶在内的关于出行领域的制度完善的研究状况、方向和立法动向。

2022 年 4 月 4 日

[作者]

**殿村 桂司**（合伙人律师）

keiji_tonomura@noandt.com

以 TMT（Technology, Media and Telecoms）领域为中心，在 M&A/战略合作、许可/共同开发等知识产权关联交易、科技相关法务、风险投资/初创法务、数字媒体/娱乐、游戏、电信、宇宙、个人信息/数据保护、公司治理等企业法务的各个方面提供建议。

在 Legal 500 Asia Pacific 的分部门评价中，在 TMT/Fintech 的两个领域被评选为 Next Generation Partners（2021-2022）。在 Best Lawyers 评选中，在 Fintech Practice 领域被评选为 The Best Lawyers in Japan（2021-2022）。

**水越 政辉**（合伙人律师）

masaki_mizukoshi@noandt.com

以国内外的 M&A 交易为中心，为企业法务的各个方面提供法律建议。在包括 CASE/Maas 的新兴事业领域相关的各种交易、少数出资、合资企业案件方面拥有丰富经验。此外，也办理了多起包括欧洲、美国、亚洲在内的国际性的数据合规、网络安全方面的案件。

2009 年中央大学法学部毕业。2017 年 Columbia Law School 毕业后（LL.M., Harlan Fiske Stone Scholar），取得纽约州律师资格。2017-2018 年就职于 Covington & Burling LLP（华盛顿）。

[编辑]

**藤原 总一郎**（合伙人律师）

s_fujiwara@noandt.com

以企业收购（M&A）交易为中心，为企业法务的各个方面提供建议。此外，擅长互联网/IT 关联交易，即在金融科技、共享经济等科技相关方面也拥有丰富的经验。

**殿村 桂司**（合伙人律师）

keiji_tonomura@noandt.com

以企业收购（M&A）交易/知识产权关联交易为中心，为企业法务的各个方面提供建议。在 TMT 行业的案件方面拥有丰富经验，此外，还办理了多起共享经济、金融科技、IoT、AI 等科技发展催生的新兴事业领域的案件。

本简报的目的是简洁地提供一般信息供各位参考，不构成本事务所的法律建议。另外，涉及见解的部分是作者的个人意见，并不是本事务所的意见。作为一般信息，基于其性质，有时会有意省略法令的条文或出处的引用。关于个别具体事项的问题，请务必咨询律师。

本简报中文版是从日语原文直接翻译而成的版本，日本法及日本商业实务的相关概念有时并不与中国法和中文完全一致和对应，可能出现翻译不完全的情况。如需要更正确地理解，请参考日语原文。

[中文版负责律师]

**季 菲菲**（顾问）

feifei_ji@noandt.com

2015 年华东政法大学外国语学院毕业（B. A., Major in Japanese），华东政法大学法律学院毕业（第二专业）。2018 年取得华东政法大学法学硕士学位。2018 年至 2020 年就职于民营企业。2020 年至今就职于长岛·大野·常松律师事务所上海办公室。

**德地屋 圭治**（合伙人律师）

tokujiya_keiji@noandt.com

长岛·大野·常松律师事务所合伙人、上海办公室一般代表。2003 年东京大学法学部毕业。隶属第二东京律师协会。2011 年加州大学伯克利分校法学院毕业（法学硕士）、2013 年北京大学法学院毕业（法学硕士）。他就海外法律事务有丰富的经验（Zhong lun/Lee and Li），也深刻理解大中华圈客户的目的及习惯。

德地屋律师能够使用流利的英文及中文为外国及中国（包括香港、澳门及台湾）等提供法律服务，特别专注于在日本公司的并购、争议解决、合规等领域向客户提供全面的法律意见及全方位的法律支持。德地屋律师擅长详尽、细致的法律分析，能够及时响应客户的需求，时刻秉承全心全意为客户服务的理念，并始终致力于从法律角度为客户提供最优的解决方案。

本中文版简报是为对日投资或交易有兴趣的中国企业提供日本法各领域的最新信息，由本事务所的中国业务相关律师进行编辑和翻译的。如您需要咨询关于本简报的详细信息，请联系以上中文版负责律师。

[关于本事务所中国业务的详细信息请参考这里](#)

欢迎关注我们的微信公众号



長島・大野・常松 法律事務所

<https://www.noandt.com/zh-hans/>

邮编 1007036 东京都千代田区丸之内 2 丁目 7 番 2 号 JP 大厦

Tel: 03-6889-7000 (总机) Fax: 03-6889-8000 (总机) Email: info@noandt.com



长岛・大野・常松法律事務所是日本顶尖的综合法律事務所之一，拥有 500 多名律师。在东京、纽约、新加坡、曼谷、胡志明、河内及上海设有办公室。我们为企业法务的所有领域提供一站式的法律服务，在国内及国际案件方面都拥有丰富的经验和业绩。

上海办公室

(日本长岛・大野・常松律师事务所驻上海代表处)

邮编 200031 中国上海市徐汇区淮海中路 999 号上海环贸广场写字楼一期 21 层

Tel: 021-2415-2000 (总机) Fax: 021-6403-5059 (总机)



本事务所的上海办公室（日本长岛・大野・常松律师事务所驻上海代表处）于 2014 年 11 月设立。上海办公室与东京办公室的“中国业务部”及各领域的专业律师紧密合作，并充分利用与中国当地律师事务所的合作关系，更好地处理日本企业总部及中国法人日益专业化、复杂化的法律需求。同时，上海办公室作为本事务所在中国的窗口，也将为计划对日投资以及与日本企业进行业务合作的中国企业提供日本法律和实务上的建议。