

2022年4月 No.12

<CASE/モビリティ Update>

「道路交通法の一部を改正する法律案」の概要

弁護士 殿村 桂司

弁護士 水越 政輝

はじめに

今年3月、いわゆるレベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転に関する許可制度の創設を含む、「道路交通法の一部を改正する法律案」（以下「本改正案」といいます。）が国会に提出されました。自動運転については、「官民ITS構想・ロードマップ2020」¹（以下「ロードマップ2020」といいます。）において、2022年度に限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを実現することが目標に掲げられているところであり、また、警察庁が設置した「令和3年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会」において、限定地域における遠隔監視のみの無人運転移動サービスに関する具体的な制度や交通ルールの在り方について調査研究がなされ、昨年12月に検討結果報告書²（以下「令和3年度検討結果報告書」といいます。）が公表されています。

これらを踏まえ、本改正案においては、従来の「運転者」の存在を前提としない、いわゆるレベル4に相当する自動運転を可能とするための制度を整備するための規定が盛り込まれました。また、電動キックボードの普及や自動配送ロボットの実用化に向けた取組みが進展している情勢を踏まえ、これらの交通方法等に関するルールも整備されることになっています。

本ニュースレターでは、本改正案のうち、レベル4相当の自動運転や新たなモビリティサービスを担う交通主体に関して設けられたルールについて、その概要をご紹介します。

レベル4相当の自動運転に関する許可制度の創設

1. レベル4に相当する自動運転の定義

自動運転のレベル3からレベル5の内容は、ロードマップ2020が採用する運転自動化レベルの定義³を基に整理すると、概要以下のとおりです。

レベル	概要	操縦の主体	限定領域
レベル3 (条件付運転自動化)	<ul style="list-style-type: none">システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行作動継続が困難な場合は、システム	システム (作動継続が困難な場合は運転者)	限定的

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"及びその日本語参考訳であるJASO テクニカルペーパー「自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」(2018年2月)。

	の介入要求等に適切に応答		
レベル4 (高度運転自動化)	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行 	システム	限定的
レベル5 (完全運転自動化)	<ul style="list-style-type: none"> システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を持続的かつ無制限に実行 	システム	限定なし

現行の道路交通法においては、「運転」を「道路において、車両・・・をその本来の用い方に従って用いること（**自動運行装置を使用する場合を含む。**）」をいう。」と定義しており（道路交通法2条1項17号）、システムにより自動車を運行させることを認めつつも、あくまで自動車の運転をする者（「運転者」）が存在していることを前提にしており、いわゆるレベル3に相当する自動運転を想定しています。

本改正案では、いわゆるレベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転を「特定自動運行」と定義し、「運転」の定義から除外することとしています。具体的には、本改正案における「特定自動運行」は、以下のとおり、①自動運行装置を備える自動車が整備不良車両に該当することとなったときや、自動運行装置に係る使用条件を満たさなくなったときに、（運転者が介入してシステムに代わって運転するのではなく）自動的に安全な方法で自動車を停止させることができることや、②自動車の運行中の道路、交通及び自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいないことが要件とされており、「運転者」の存在を前提としない定義になっています。

特定自動運行

道路において、自動運行装置（当該自動運行装置を備えている自動車が第六十二条に規定する整備不良車両に該当することとなったとき又は当該自動運行装置の使用が当該自動運行装置に係る使用条件（道路運送車両法第四十一条第二項に規定する条件をいう。以下同じ。）を満たさないこととなったときに、直ちに**自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるものに限る。**）を当該自動運行装置に係る使用条件で使用して当該自動運行装置を備えている自動車を運行すること（**当該自動車の運行中の道路、交通及び当該自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいる場合のものを除く。**）をいう。

また、令和3年度検討結果報告書においては、レベル4相当の自動運転システム（自動運行装置）としては、①自動運転中は「運転者」が遵守すべき交通ルールのうち定型的・一般的なものを代替するとともに、②自動車が整備不良車両に該当することとなった場合又は自動運行装置に係る使用条件を満たさないこととなった場合に安全に停止する、という機能を有しており、③そのことについて道路運送車両法、道路運送車両の保安基準等に適合していることが必要である旨の方向性が示されています。現状、自動運行装置によりあらゆる道路交通に関するルールに対応することは容易ではないため、レベル4相当の自動運転の導入に向けて道路規制やインフラ面の整備も併せて進めて行く必要があると思われます。

2. 特定自動運行に関する許可

本改正案では、特定自動運行を行おうとする者は、特定自動運行を行おうとする場所を管轄する公安委員会の許可を受けなければならないこととされています⁴。

⁴ 現行法の下では、遠隔型自動運転システム（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、緊急時等に備えて自動車から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）を用いて公道において自動車を走行させる実証実験を行う場合、道路交通法77条の道路使用許可を受ける必要があります。この道路使用許可に係る許可基準については、警察庁から「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」（令和2年9月）が公表されていますが、本改正法案における特定自動運行の許可の申請に必要な書類・情報には、上記道路使用許可基準の内容と同様のものも含まれており、従前の道路使用許可に関する運用が一定程度参考になるのではないかと思います。

(1) 許可の申請

特定自動運行を行おうとする者は、特定自動運行の経路、特定自動運行を行う日及び時間帯等の所定の事項を記載した特定自動運行に関する計画（以下「特定自動運行計画」といいます。）等を記載した申請書及び特定自動運行に使用する自動車の自動車検査証記録事項が記載された書面等を提出する必要があります。

また、特定自動運行の許可を受けた者が、特定自動運行計画を変更しようとするときは、公安委員会の許可を受けなければなりません。ただし、軽微な変更（内閣府令で定められることになっています。）については、事後届出で足りることとされています。

(2) 許可基準等

公安委員会は、申請書に記載された特定自動運行計画が以下の基準に適合するかどうかを審査します。

- ① 特定自動運行計画に係る特定自動運行用自動車特定自動運行を行うことができるものであること。
- ② 特定自動運行計画に従って行われる特定自動運行が当該特定自動運行用自動車の自動運行装置に係る使用条件を満たすものであること。
- ③ 道路交通法等の下で特定自動運行実施者又は特定自動運行業務従事者が実施しなければならない措置の円滑かつ確実な実施が見込まれるものであること。
- ④ 特定自動運行計画に従って行われる特定自動運行（道路において当該特定自動運行が終了した場合を含む。）が他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- ⑤ 特定自動運行計画に従って行われる特定自動運行が人又は物の運送を目的とするものであって、当該運送が地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められること。

公安委員会が許可をしようとする場合、上記のうち①②については国土交通大臣等の意見を、⑤については特定自動運行計画に記載された経路をその区域に含む市町村・特別区の長の意見を聴かなければなりません。上記⑤の基準の内容からもわかるとおり、本改正案が想定しているレベル4相当の自動運転は、特定の地域における住民の利便性や福祉の向上に資する計画の下で実施されるものであり、その実現には特定自動運行用自動車を活用したモビリティサービスを提供しようとする事業者とサービスが提供される自治体との協力が欠かせないものと思われます。

特定自動運行の許可をする場合、公安委員会は、必要に応じて、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な条件を付することができ、また、事後的に、一旦付した条件を変更し、又は新たに条件を付することができます。また、公安委員会は、特定自動運行の許可をしたときは、その旨を公示することとされています（詳細は内閣府令で定められることになっています。）。

3. 特定自動運行に携わる者の義務

(1) 特定自動運行実施者の義務

上記2.の許可を受けて特定自動運行を行う者(特定自動運行実施者)は、以下の事項を遵守する必要があります。特定自動運行中は、①装置による遠隔監視をした上で、交通事故があったときはすぐに現場に向かわせることができる現場措置業務実施者を指定するか、②特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車に乗車させる措置を採る必要があります。

状況	特定自動運行実施者の義務
特定自動運転を行う前	<ul style="list-style-type: none"> • 特定自動運行主任者の指定：所定の措置を講じさせるために、一定の要件を備える特定自動運行主任者を指定すること。 • 現場措置業務実施者の指定：（遠隔監視による特定自動運行を行う場合）現場措置業務実施者を指定すること。 • 特定自動運行業務従事者に対する教育：特定自動運行主任者、現場措置業務実施者その他の特定自動運行のために使用する者（特定自動運行業務従事

	者) に対し、道路交通法の規定等により特定自動運行业務従事者が実施しなければならない措置を円滑かつ確実に実施させるための教育を行うこと。
特定自動運行中	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定自動運行用自動車の監視：特定自動運行中の特定自動運行用自動車について、①遠隔監視可能な装置（特定自動運行用自動車の周囲の道路及び交通の状況並びに特定自動運行用自動車の状況を映像及び音声により確認することができる装置）を特定自動運行計画に記載した場所に備え付け、かつ、当該場所に特定自動運行主任者を配置する措置、又は、②特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車に乗車させる措置を採ること。 ● 特定自動運行に係る表示：特定自動運行を行う特定自動運行用自動車の見やすい箇所に特定自動運行中である旨を表示すること。 ● 記録：運行記録計による記録や作動状態記録装置による記録ができない自動車の特定自動運行を行わないこと。

(2) 特定自動運行主任者の義務

特定自動運行実施者により指定される特定自動運行主任者は、以下の義務を負うこととされており、「運転者」の存在しない特定自動運行用自動車による特定自動運行において、従来の自動車における「運転者」の義務の一部を代替する役割を果たすと言えます。

状況	特定自動運行主任者の義務
特定自動運行中	<ul style="list-style-type: none"> ● （遠隔監視による特定自動運行を行う場合）特定自動運行用自動車が特定自動運行を行っているときは、遠隔監視装置の作動状態を監視し、当該装置が正常に作動していないことを認めるときは、直ちに特定自動運行を終了させるための措置を講じる。
特定自動運行の終了時	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路において特定自動運行が終了したときは、直ちに、道路交通法の規定等により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認する。 ● その他、特定自動運行用自動車又は特定自動運行主任者に対して警察官の指示や命令等がなされている場合には、直ちに、当該措置・命令に従って通行させるために必要な措置を講じるなど、所定の状況に応じた措置を講じる義務が課せられている。

(3) 特定自動運行において交通事故があった場合の措置

特定自動運行（運行中だけでなく、道路において特定自動運行が終了した場合を含みます。）において特定自動運行用自動車に係る交通事故が発生した場合、特定自動運行主任者等は以下の措置を講じる必要があります。

管理方法	必要な措置
装置による遠隔監視をする方法	<p>【特定自動運行主任者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 直ちに交通事故現場の最寄りの消防機関に通報する（交通事故による人の死傷がないことが明らかな場合を除く。）。 ● 現場措置業務実施者を交通事故現場に向かわせる。 ● 直ちに交通事故現場の最寄りの警察署等の警察官に交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数、損壊した物等を報告する。 <p>【現場措置業務実施者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故の現場において、道路における危険を防止するため必要な措置を講じる。
特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車	<p>【特定自動運行主任者その他の乗務員】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 直ちに負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じ

に乗車させる方法	する。 ・ 現場の警察官又は現場の最寄りの警察署等の警察官に交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数、損壊した物等を報告する。
----------	--

4. エンフォースメント・罰則

本改正案では、上記の特定自動運行に関する規律の実効性を確保するため、以下のエンフォースメントも併せて規定しています。

措置	内容
報告・検査等	・ 公安委員会は、必要な限度において、①特定自動運行実施者に対して特定自動運行に関し報告・資料提出を求めることができ、また、②警察職員をして、特定自動運行実施者の事務所に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させ、また、関係者に質問をさせることができる。
特定自動運行実施者に対する指示	・ 公安委員会は、特定自動運行実施者や特定自動運行業務従事者が道路交通法の規定等に違反した場合において、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に必要があると認めるときは、特定自動運行実施者に対し、特定自動運行に関し必要な措置を採るべきことを指示することができる。
許可の取消し等	・ 公安委員会は、以下の場合、特定自動運行の許可を取り消し、又は6か月を超えない範囲内でその効力を停止することができる。 ① 特定自動運行実施者又はその特定自動運行業務従事者が道路交通法の規定等に違反した場合 ② 特定自動運行計画が許可基準に適合しなくなった場合 ③ 特定自動運行実施者が欠格事由に該当することとなった場合
許可の効力の仮停止	・ 管轄の警察署長は、以下の場合において、道路における危険を防止するため緊急の必要があるときは、特定自動運行の許可を30日間停止することができる。 ① 特定自動運行中の特定自動運行用自動車に係る交通事故があったとき ② 特定自動運行実施者又はその特定自動運行業務従事者が道路交通法の規定等に違反した場合

また、本改正案においては、特定自動運行に関し以下のような罰則が設けられたほか、特定自動運行の許可を受けないで特定自動運行を行った場合や上述した特定自動運行実施者等の義務に違反した場合についてそれぞれ罰則が設けられています。以下の罰則は、現行の道路交通法において運転者に科せられる罰則（道路交通法116条、117条1項参照）と同様の罰則を科すものと言えます。もっとも、運転者の場合は、救護義務等（道路交通法72条1項）の違反について、人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるときは刑事罰が加重されています（10年以下の懲役又は100万円以下の罰金）が、特定自動運行については同様の罰則は設けられていません。

- ・ 特定自動運行を行う者又は特定自動運行のために使用される者が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により、特定自動運行によって他人の建造物を損壊したときは、6か月以下の禁固又は10万円以下の罰金に処する。
- ・ 特定自動運行において特定自動運行用自動車の交通による人の死傷があった場合において、特定自動運行主任者が、特定自動運行において交通事故があった場合の措置に係る規定に違反したときは、5年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処する。

新たなモビリティサービスを担う交通主体に関するルールの整備

近時、電動キックボードの普及が進んでいること、また、自動配送ロボットの実用化に向けた開発が進められていることを踏まえ、本改正案では、これらの交通主体に関するルールを整備しています。

1. 特定小型原動機付自転車

本改正法では、電動キックボード等を対象とした「特定小型原動機付自転車」を新たに定義し、主に以下のルールが設けられています。

定義	特定小型原動機付自転車 原動機付自転車のうち、車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものであり、かつ、その運転に関し高い技能を要しないものである車として内閣府令で定める基準に該当するもの
ルール	<ul style="list-style-type: none"> • 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しない。ただし、16歳未満の者は特定小型原動機付自転車を運転してはならず、その違反のおそれがある者に対して特定小型原動機付自転車を提供してはならない。 • ヘルメット着用を努力義務とする。 • 車道通行を原則とするが、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされている等の所定の要件を満たすものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができる。 • 危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることができる。

2. 遠隔操作型小型車

また、自動配送ロボット等を対象とした「遠隔操作型小型車」が新たに定義に追加され、主に以下のルールが設けられています。

定義	遠隔操作型小型車 人又は物の運送の用に供するための原動機を用いる小型の車であって遠隔操作により通行させることができるもののうち、車体の大きさ及び構造が歩行者の通行を妨げるおそれのないものとして内閣府令で定める基準に該当するものであり、かつ、内閣府令で定める基準に適合する非常停止装置を備えているもの
ルール	<ul style="list-style-type: none"> • 歩行者と同様の交通ルール（歩道・路側帯の通行、横断歩道の通行等）を適用する。 • 遠隔操作型小型車の使用者は、遠隔操作型小型車を遠隔操作により通行させようとする場所を管轄する公安委員会に届け出なければならない。

最後に

本改正案については、国会での審議の状況を注視していく必要があります。また、本改正案の中には内閣府令に委任している部分も相当程度存在するため、本改正案に基づくルールの詳細を把握するには、関連する道路交通法施行規則案の策定を待つ必要があります。

ロードマップ 2020 においては、2025 年頃に高速道路での自動運転（レベル 4）の市場化、高速道路での自動運転トラック、全国各地域での無人自動運転移動サービスを実現することが掲げられており、道路交通法をはじめとする関連法令の整備も引き続き進められていくこととなります。本改正案が成立し、施行された後は、レベル 4 相当の自動運転を利用したモビリティサービスの拡大、自動運転に関する更なる技術開発や体制整備が進み、また、電動キックボードや自動配送ロボット等の交通主体の活用も益々進んでいくものと思われませんが、サイバーセキュリティ、インフラ整備、関係者の責任等引き続き整理・検討すべき論点は多く、新たな課題も現れてくることでしょう。自動運転を含め、モビリティ分野に関する制度整備の検討状況や方向性、立法動向には今後も注目していく必要があります。

2022年4月4日

[執筆者]

**殿村 桂司** (弁護士・パートナー)

keiji_tonomura@noandt.com

TMT (Technology, Media and Telecoms) 分野を中心に、M&A・戦略的提携、ライセンス・共同開発その他の知財関連取引、テクノロジー関連法務、ベンチャー投資・スタートアップ法務、デジタルメディア・エンタテインメント、ゲーム、テレコム、宇宙、個人情報・データプロテクション、ガバナンスなど企業法務全般に関するアドバイスを提供している。

Legal 500 Asia Pacific の部門別評価の TMT・Fintech の両分野において Next Generation Partners に選出 (2021-2022)。Best Lawyers による The Best Lawyers in Japan の Fintech Practice 分野において選出 (2021-2022)。

**水越 政輝** (弁護士・パートナー)

masaki_mizukoshi@noandt.com

国内外の M&A 取引を中心に、企業法務全般にわたりリーガルサービスを提供している。CASE・MaaS を含む新規事業分野に関わる各種取引、マイノリティ出資、ジョイントベンチャー案件にも多くの経験を有するほか、欧州、米国、アジアを含むグローバルなデータコンプライアンスやサイバーセキュリティに関する案件も多く手がける。

2009年中央大学法学部卒業。2017年 Columbia Law School 卒業(LL.M., Harlan Fiske Stone Scholar) 後、ニューヨーク州弁護士資格を取得。2017~2018年 Covington & Burling LLP (Washington, D.C.) 勤務。

本ニュースレターは、各位のご参考のために一般的な情報を簡潔に提供することを目的としたものであり、当事務所の法的アドバイスを構成するものではありません。また見解に亘る部分は執筆者の個人的見解であり当事務所の見解ではありません。一般的情報としての性質上、法令の条文や出典の引用を意図的に省略している場合があります。個別具体的事案に係る問題については、必ず弁護士にご相談ください。

[編集者]

**藤原 総一郎**（弁護士・パートナー）

s_fujiwara@noandt.com

企業買収（M&A）取引を中心に、企業法務全般に関するアドバイスを提供している。また、インターネット/IT 関連取引を得意としており、いわゆる Fintech やシェアリング・エコノミー等のテクノロジー関連のアドバイスの経験も豊富である。

**殿村 桂司**（弁護士・パートナー）

keiji_tonomura@noandt.com

企業買収（M&A）取引・知財関連取引を中心に企業法務全般に関するアドバイスを提供している。TMT 業界の案件にも幅広い経験を有しているほか、シェアリング・エコノミー、Fintech、IoT、AI などテクノロジーの発展が生み出す新しい事業分野の案件も数多く取り扱っている。

長島・大野・常松 法律事務所

www.noandt.com

〒100-7036 東京都千代田区丸の内二丁目7番2号 JPタワー

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



長島・大野・常松法律事務所は、500名を超える弁護士が所属する日本有数の総合法律事務所であり、東京、ニューヨーク、シンガポール、バンコク、ホーチミン、ハノイ及び上海にオフィスを構えています。企業法務におけるあらゆる分野のリーガルサービスをワンストップで提供し、国内案件及び国際案件の双方に豊富な経験と実績を有しています。

NO&T Technology Law Update ～テクノロジー法ニュースレター～の配信登録を希望される場合には、
<https://www.noandt.com/newsletters/nl_technology/>よりお申込みください。本ニュースレターに関するお問い合わせ等につきましては、<newsletter-technology@noandt.com>までご連絡ください。なお、配信先としてご登録いただきましたメールアドレスには、長島・大野・常松法律事務所からその他のご案内もお送りする場合がございますので予めご了承くださいませようお願いいたします。