

2019年
9月19日号

自動運転の公道実証実験に関するルールの改訂

執筆者: 松村 英寿

2019年5月の道路交通法及び道路運送車両法の改正法成立¹により、2020年を目処に高速道路でのレベル3の自家用車の自動運転の実現、2020年までに限定地域(過疎地等²)での無人自動運転移動サービス(レベル4)の実現という政府目標が現実味を帯びてきた中で、各地で自動運転の実証実験が行われています。

自動運転の公道実証実験については、2016年5月に公表された「官民 ITS 構想・ロードマップ 2016」において、公道実証実験のガイドラインを整備することが明記され、これを受けて、同月、警察庁から「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」が公表されています。同ガイドラインによって、運転者が実験車両の運転席に乗車し、緊急時に必要な操作を行うことができること等の要件を満たすことで、特段の許可や届出を要することなく、自動運転の公道実証実験を実施できることが明確化されました。

2017年2月には、道路運送車両の保安基準が改正され、ハンドルやアクセル・ブレーキペダル等の装置を備えない車両についても、速度制限、走行ルートの限定、緊急停止ボタンの設置といった安全確保措置が講じられることを条件に、地方運輸局長が認めた場合には保安基準が緩和され、公道走行が可能となりました。

その後、2017年6月に「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」が策定され、運転者が同乗せずに、遠隔操作することができる自動運転システムを用いた公道実証実験について、原則として最大6か月の期間内で、道路交通法第77条の道路使用許可を受けて実施することが可能となりました。

今般、2019年9月5日付で「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」が改訂され(以下「改訂許可基準」といいます。

¹ 改正法の概要は、[ロボット/AI ニュースレター2019年5月21日号](#)をご参照下さい。

² 2019年6月に公表された「官民 ITS 構想・ロードマップ 2019」において、地方における移動手段の確保という政策的な観点からは、まずは過疎地における無人自動運転移動サービスの実現が求められるが、ビジネス的な観点等からは、都市部・都市郊外部における導入も検討され得るとされています。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めて頂く必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (Tel: 03-6250-6201 E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

す。)³、「特別装置自動車」による公道実証実験も同条の許可申請の対象とするとともに、遠隔型自動運転システムと特別装置自動車をういた公道実証実験の共通ルールと、それぞれに特有の個別ルールという形で規定されることになりました。本稿では、かかる改訂許可基準の改訂のポイントについて概説します。なお、特に明示していないものは、共通ルールに関する事項になります。

1. 「特別装置自動車」の追加

改訂許可基準では、道路交通法第 77 条の道路使用許可の対象に「特別装置自動車」が加えられました。この「特別装置自動車」とは、「手動による運転時は通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する自動車」をいいます。具体的には、手動運転時は車内の操作者がコントローラー等の機器で自動車を操作するような場合が想定されますが、改訂許可基準により、そのような自動車を自動運転の公道実証実験に用いることができる基準が明確化されました。

2. 安全確保措置

(1) 最高速度

実証実験における自動車の速度について、改訂前の基準では「通常の自動車の停止距離と同等の距離で停止することができる速度以下」とし、別紙で最高時速 100 キロメートルまでの停止距離が段階的に示されていましたが、改訂許可基準における最高速度は、「交通の安全、道路環境等に鑑みて十分な猶予をもって安全に停止できる速度」とされ、その具体的な速度について、「当面は、原則として時速 20 キロメートルを超えない速度を想定」していることが付記されています。なお、遠隔型自動運転システムについては、上記の「交通の安全、道路環境等」に関して、通信の応答に要する時間も十分に考慮することとされています。

遠隔型自動運転システム及び特別装置自動車のいずれも、主に限定地域(過疎地等)での無人自動運転移動サービスに用いられることが想定され、それほどスピードを出すことが求められているわけではないことから、実態に則してより安全性を重視したルールとしています。

(2) 安全対策

安全確保措置として、公道実証実験の実施計画に、急病・停電等の理由により、監視・操作者の監視・操作が困難な状態となり得ることを踏まえた安全対策が盛り込まれることが要求されています。かかる安全対策の例として、①自動的に実験車両を安全に停止させること、②他の監視・操作者となる者が速やかに監視・操作を交代できる体制をとること、③監視・操作者の補助者となる者が、実験車両の緊急停止ボタンを押すことができるようにする措置を講じること、が挙げられています。

また、遠隔型自動運転システムについては、遠隔監視・操作者が把握できる周囲の状況が限定され得ることを踏まえた安全対策が盛り込まれた実施計画が要求されているところ、安全対策の例として、④大雨や濃霧等の天候不良等、実験車両の周囲等の映像を遠隔監視カメラにより鮮明に撮影することが困難な状況においては走行しないこと、⑤先導車や誘導員を配置することが明示されました。

³ <http://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidouunntenrelease/20190905jidouunntenkyokakijyunkouhousiryoku.pdf>

3. 実験車両の構造

実験車両については、従前から、保安基準⁴の規定に適合していること(基準の緩和措置を受けている場合を含みます。)、及び実験車両が実証実験を行う公道において安全に走行可能なものであることが実験施設等において確認されていることを要求していました。改訂許可基準では、限定地域での無人自動運転移動サービスに向けた実証実験を想定し、乗客を乗せた実証実験における措置として、乗客を乗せて走行することを予定しているときには、発生し得る状況を予測するなどして、できる限り急ブレーキにならないなど、乗客の安全にも十分に配慮した走行が可能なることを実験主体が確認していることという要件が加えられました。これは、自動運転に係る制度整備大綱において、限定地域での無人自動運転移動サービス(レベル 4)の検討の方向性について、「当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする」という方針が示されていることもあり、事業化に向けて実態に即した実証実験を行うためのルールの改訂といえます⁵。

4. 監視・操作者となる者

監視・操作者が常に法律上の運転者としての義務及び責任を負うことを認識させるための措置を講じることが従前から要求されていましたが、改訂許可基準では、より広く、実験車両を安全に監視・操作する(緊急時の対応を含みます。)ための教育・訓練等を実施主体から受けていることとされています。また、実験車両を旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で走行させようとする場合には、必要な第二種運転免許を受けていることを要件とし、乗客がいる場合の走行方法についても、乗降の状況を監視・操作者やその補助者が確認するなど、乗客の安全の確保に必要な措置を講じることが要求しており、上記 3 と同様に乗客のいる実証実験についての措置が明記されています。

さらに、特別装置自動車の公道実証実験に関しては、以下の①②を満たす申請に係る監視・操作者が実験車両に乗車することが必要となります。

- ① 警察官等が実験車両に乗車し、実験施設等において、法令に則って当該実験車両を手動で走行させることができることを確認する審査(施設内審査)に合格していること
- ② 施設内審査に合格した上で、警察官等が実験車両に乗車し、原則として公道実証実験を実施しようとする全区間を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令に則って当該実験車両を手動で走行させることができることを確認する審査(路上審査)に合格していること

5. 自律走行に係る公道審査

改訂前の許可基準においても、実施しようとする公道実証実験の環境(昼夜間の別、交通量等)に応じた公道での自律走行に係る走行審査を経ていることが要求されていましたが、改訂許可基準では、公道審査について、原則として、本走行を実施しようとする全区間を自律走行させ、以下の事項を確認することが明記されています。

- ① 交通事故や自動運転システム等の不具合を生じさせないこと
- ② 法令に則っていること
- ③ 特に介入が必要な場合を除き、基本的に自律走行できること

また、自律走行に係る公道審査では、監視・操作者が介入して安全に実験車両を停止させるなどの緊急時に必要な操作を行うことができるものであることを確認することも要求されます。

⁴ 2018年9月に国土交通省から公表された「自動運転車の安全技術ガイドライン」を踏まえて、現在、道路運送車両法の改正に対応する保安基準が検討されています。

⁵ なお、無人自動運転移動サービスに関しては、2019年6月に「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」が公表されていますので(https://www.mlit.go.jp/report/press/jidoshsha02_hh_000379.html)、実際にサービスを提供する事業者は、同ガイドラインも参照する必要があります。

6. 交通事故の場合の措置

改訂前の許可基準において、消防機関への事前説明、交通事故の際の消防機関・警察への必要な通報等が定められていましたが、改訂許可基準では、消防機関への事前説明のほか、交通事故が発生した場合に事故原因等を検証可能とする措置として、実験車両にドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載して車両の前後方及び車両内の状況並びに車両状態情報の記録を行うことが明記されました。これに加えて、監視・操作者の操作状況等の映像及び音声、実験車両に係るセンサ等により収集した車両状態情報を含む各種データ、センサの作動状況等(遠隔型自動運転システムについては、通信ログを含みます。)を記録し、これらを適切に保存することも必要となります⁶。

7. 特異事案の通報

改訂前の許可基準においても、特異事案についての状況を警察に通報することが求められていましたが、改訂許可基準では、通報すべき特異事案の具体例として、①前を走行する車両に近接しているとき、左右折をしようとするとき等に減速又は停止しなければならないにもかかわらず、システムの不具合等により減速又は停止せず、手動走行に切り替えて緊急停止するなどして交通事故を回避したヒヤリハット事例、②システムの不具合等により実験車両が走行中に突然停止し、後続車両の通行の妨げとなるなどした場合、を挙げて明確化しています。

8. サイバーセキュリティの確保

改訂許可基準においては、遠隔型自動運転システムについて、サイバーセキュリティ基本法等を踏まえ、公道実証実験を行うために、適切なサイバーセキュリティの確保に努めることが明記されました。

以上のように許可基準が改訂され、従来許可の基準が必ずしも明確ではなかった特別装置自動車による公道実証実験のルールも明確化されましたので、より安全かつ活発に実証実験が実施され、無人自動運転移動サービスの実用化に向けて、安全性を担保した技術開発等が進められることが期待されます。



まつむら ひでとし
松村 英寿

西村あさひ法律事務所 弁護士

h.matsumura@jurists.co.jp

2002年弁護士登録。M&A、アライアンスをはじめとするコーポレート分野全般、スタートアップ支援、AI・ビッグデータに関する案件等、幅広い業務に従事。著書は、『データの法律と契約』(商事法務・2019)、『AIの法律と論点』(商事法務・2018)、『知的財産法概説<第5版>』(弘文堂・2013年)等多数。

⁶ 改訂許可基準では、具体的にどのようなデータを記録・保存する必要があるのかまでは明記されていません。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧下さい。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124

Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200

E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>