



2020年
4月21日号

自動運転レベル 3 の解禁 ～2020 年 4 月 1 日の改正道路運送車両法及び道路交通法の施行とそれに 伴う道路運送車両の保安基準等の改正～ 執筆者: 松村 英寿

2019 年 5 月に成立した道路運送車両法及び道路交通法の改正法が、2020 年 4 月 1 日に施行され、法律上、自動運転レベル 3 の車両の公道走行が解禁されました¹。(道路運送車両法及び道路交通法の改正法の概要については、[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。)

これに先立つ同年 3 月 31 日に、改正法の施行に合わせて道路運送車両の保安基準等も改正²され、同じく 4 月 1 日から施行されていますので、本稿では、かかる保安基準の改正等について概説します。

1. 自動運行装置の要件

道路運送車両法上、自動運転システムは「自動運行装置」と定義³された上で、保安基準の対象装置に追加されました(41 条 1 項 20 号)。対象装置の具体的な安全基準については「道路運送車両の保安基準」及びその細則を定める告示で規定されている

¹ 道路運送車両法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令(令和 2 年政令第 20 号)により、施行期日が 2020 年 4 月 1 日とされました。これにより、改正道路運送車両法の施行日と同日から施行するとされていた改正道路交通法も、同日に施行されることになりました(改正附則 1 条)。

² https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000338.html

³ ①プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な、自動車の走行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー並びに当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置であって、②当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、かつ、③当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えるもの、と定義されています(41 条 2 項)。

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)

ところ、自動運行装置の安全性の基準については、自動運行装置の作動中、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないものであることに加えて、例えば、以下のような要件が列挙されています。

- ・ 走行環境条件⁴を満たしていない場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合に当該装置が作動しないこと。
- ・ 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合、運転者に対し運転操作を促す警報を発し、運転者が当該警報に従って運転操作を行わないときは車両を安全に停止するものであること。警報は、原則、走行環境条件を満たさなくなる前に十分な時間的余裕をもって発するものであること。
- ・ 自動運行装置の作動中、運転者が警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常時監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。
- ・ 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。

レベル 3 の自動運転では、システムの作動継続が困難な場合には、運転者がオーバーライドして運転操作を行う必要があることから、それを警報によって運転者に知らせることとしたものです。かかる警報があった場合に運転者が運転操作を行うことができる状態にあるかを監視するため、ドライバーモニタリング機能も必要とされています。

また、当初市販されるレベル 3 の自動運転車としては、高速道路の渋滞時における自動運転等が想定されているところ、「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準の概要」として、以下のような条件が掲げられています。

- ・ システムが作動する最高速度は 60km/h であること。
- ・ 前方車両との車間距離は、急な割り込みなど一時的に遵守できない場合を除き、自車速度に応じた所定の距離以上であること。例：6.7m(20km/h の場合)、15.6m(40km/h の場合)
- ・ 運転者が警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを、運転者のまばたき、閉眼、顔・体の動き等により判断すること。
- ・ 走行車線内での走行を維持し、かつ、いかなる車線表示も越えることがないこと。

2. 作動状態記録装置の要件

自動運行装置には、認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えることが求められています(脚注 3 参照)、当該装置が記録する項目として、以下のものが挙げられています。

- ① システムの作動状況が別の状況に変化した時刻(ON/OFF の切替え)
- ② システムによる引継ぎ要求が発せられた時刻
- ③ システムがリスク最小化制御を開始した時刻
- ④ システムの作動中に運転者がハンドル操作などによりオーバーライドを行った時刻
- ⑤ 運転者が対応可能でない状態となった時刻
- ⑥ システムが故障のおそれのある状態となった時刻

なお、当該記録装置に記録されたデータの保管期間は、6 か月間又は 2500 回分とされています。

⁴ 装置ごとに国土交通大臣が付する条件であり、道路条件(高速道路、一般道等)・地理的条件(都市部、山間部等)・環境条件(天候、夜間制限等)・走行条件(速度制限等)等があります。

3. サイバーセキュリティ

自動運転システムへの外部からの不正な侵入等は重大事故に繋がりがねないことから、サイバーセキュリティは重要なポイントの一つとなりますが、その技術基準の概要として、①車両のシステム間及び外部システムとの相互関係を考慮し、車両のリスクアセスメントリスクの特定・分析・評価を行うとともに、リスクへの適切な対処・管理を行うこと、②セキュリティ対策の有効性を検証するための適切かつ十分な試験を実施することが掲げられています。

また、サイバーセキュリティ業務管理システムの技術基準の概要として、③開発・生産・生産後の各段階を考慮したものであること、及び④リスク評価の実施や当該評価を最新状態に保つことなどにより、セキュリティが十分に確保されるものであること（自動車製作者等が契約したサプライヤー等においても同様）が要求されます。

4. 外向け表示

周囲から自動運転車か否かが判別できるように、自動運転車であることを示す下図のステッカーを車体後部に貼り付けることを、メーカーに要請することとしています。

【図】ステッカーの表示



5. 無人移動サービス車の実用化等

地方や観光地等の各地域での無人移動サービスに係る公道実証実験が行われており、ハンドルやアクセル・ブレーキのペダルがない自動車等に関する基準緩和認定制度が設けられていますが、このルールを事業化の際など実証実験以外の場合にも適用できることとしています。（公道実証実験に関するルールについては、[ロボット/AI ニュースレター2019年9月19日号](#)をご参照下さい。）

なお、無人移動サービスの実証実験や実用化の際に走行環境条件を設定するにあたっては、自動走行に係る官民協議会が2019年12月に公表した「地域移動サービスにおける自動運転導入に向けた走行環境条件の設定のパターン化参照モデル（2020年モデル）」⁵及びその解説⁶が参考になります。

また、無人移動サービスを実施するに際しては、国土交通省が2019年6月に公表した「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」⁷も参照する必要があるでしょう。

⁵ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jidousoukou/pdf/model.pdf>

⁶ https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jidousoukou/pdf/model_kaisetsu.pdf

⁷ <https://www.mlit.go.jp/common/001295527.pdf>

6. おわりに

自動運転車の登場は、単にマイカーの運転が楽になるということにとどまらず、複数の交通手段を一つのサービスとして統合して利用者に提供する MaaS (Mobility as a Service) にとっても重要な意味を持つものであり、さらに、ICT 技術によって街全体を最適化するスマートシティの要素としても注目されています。法律上、自動運転車の公道走行が認められることとなったのは大きな一歩といえますので、今後、地域の移動手段の確保・利便性の向上等のために、自動運転車を利用した各種サービスの登場が期待されるところです。

以 上



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、AI・データの利活用や自動運転・MaaS 等の新たなモビリティサービスに関する案件、スタートアップ支援等、幅広い業務に従事。著書は、『データ取引の契約実務』(商事法務・2019)、『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)等多数。

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>

© Nishimura & Asahi 2020