

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

2020年10月号 (Vol.4)

## 「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の改訂

I. はじめに

II. 本改訂の概要

III. おわりに

森・濱田松本法律事務所

弁護士 戸嶋 浩二

TEL. 03 5223 7789

[koji.toshima@mhm-global.com](mailto:koji.toshima@mhm-global.com)

弁護士 佐藤 典仁

TEL. 03 6266 8717

[norihito.sato@mhm-global.com](mailto:norihito.sato@mhm-global.com)

弁護士 真下 敬太

TEL. 03 6266 8534

[keita.mashita@mhm-global.com](mailto:keita.mashita@mhm-global.com)

## I. はじめに

2020年4月1日、改正道路交通法が施行され、自動運行装置（自動運転システム）を使用して車両等を走行させることも道路交通法上の「運転」に含まれることとなり<sup>1</sup>、また、同装置が適切に作動している場合には、運転者が常に前方や周囲の状況を確認し、ハンドル等の操作を行うことが不要になりました<sup>2</sup>。

かかる改正道路交通法の施行や、限定地域での無人自動運転移動サービスの実用化に向けて、自動運行装置を備えた自動運転車を用いて遠隔型自動運転システムの公道実証実験を検討する主体もいること等を受け、警察庁は、2020年9月17日、「『自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準』の改訂について（通達）」（同日付警察庁丙交企発第76号ほか）<sup>3</sup>を発出することにより、2019年9月付「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」<sup>4</sup>（以下「旧基準」といいます。）を改訂し（以下「本改訂」といいます。）、新たに2020年9月付「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」（以下「新基準」といいます。）を策定・公表しました。

本号では、本改訂の概要について取り上げます。

## II. 本改訂の概要

本改訂の主なポイントは、①改正道路交通法の施行を受けた、実験車両の監視・操作者に係る規定の改訂、②道路使用許可に係る手続の合理化及び③最高速度に関する規制緩和の3点です。

<sup>1</sup> 道路交通法2条1項17号。

<sup>2</sup> 道路交通法71条の4の2第2項。但し、運転者が、走行環境条件（ODD）外になった場合に直ちにそのことを認知して運転操作を引き継ぐことができる状態にあることが前提となります。

<sup>3</sup> <https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kouki/20200917.pdf>

<sup>4</sup> 「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いについて（通達）」（令和元年9月5日付警察庁丙警察庁丙交企発第34号ほか）別添。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

## 1. 実験車両の監視・操作者に係る規定の改訂

本改訂により、自動運行装置に付された使用条件で同装置を使用して走行させる場合には、監視・操作者は、実験車両が走行している間、必ずしも常に実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視する必要はないこととされました（新基準 3(3)ア）。もっとも、必要に応じて実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視しておくこと及び直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持しておくことは必要となります。「必要に応じて・・・監視」という文言は、レベル3の自動運転を使用中に求められる（ODD 外になった場合等に）「直ちに、そのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあること」といった道路交通法71条の4の2の文言とは異なるため、どの程度の監視が必要かについては、必ずしも明らかではありません。

[新基準 3(3)ア]<sup>5</sup>

3 許可に付する条件

(3) 走行方法

ア 監視・操作者は、実験車両が走行している間、常に実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、緊急時等に直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること（※）。

**※ 自動運行装置に付された使用条件で同装置を使用して走行させる場合には、監視・操作者は、実験車両が走行している間、必要に応じて実験車両の周囲及び走行する方向の状況や実験車両の状態を監視し、直ちに必要な操作を行うことができる状態を保持すること。**

## 2. 道路使用許可に係る手続の合理化

旧基準においては、特別装置自動車の公道実証実験<sup>6</sup>について、1つの実験であっても「実験車両を手動で走行させる場合」及び「実験車両を自律的に走行させる場合」それぞれについて道路使用許可を受けなければならないとされていましたが、本改訂により、これら2つの場合を合わせて1件の道路使用許可を受けるものとされました（新基準 5 参照）。もっとも、このような場合であっても、実験車両を自律走行させ

<sup>5</sup> 太字下線部は本改訂による追加部分を表します。

<sup>6</sup> 「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（以下「特別装置自動車」という。）を車内に存在する監視・操作者が、公道において手動で走行させ又は自律的に走行させる実証実験」をいいます（新基準柱書）。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

のための公道審査<sup>7</sup>は、その車内監視・操作者に係る施設内審査<sup>8</sup>及び路上審査<sup>9</sup>を経た上で行わなければならない点に留意する必要があります。

### 3. 最高速度に関する規制緩和

旧基準においては、実証実験における最高速度について、「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」とされていましたが<sup>10</sup>、本改訂により、「当該道路の規制速度で走行している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なることを想定（別添参照）」とされ、規制が緩和されました（新基準 1(3)ア（ア））。なお、別添においては、通常の自動車が急制動を行った場合における速度別停止距離及び停止時間（空走距離及び空走時間を含みます。）が定められています。

## III. おわりに

本改訂は、改正道路運送車両法及び改正道路交通法が 2020 年 4 月 1 日より施行され、レベル 3 の自動運転車の公道走行が解禁されたことを踏まえ、さらに高度な実証実験を可能にするための措置といえます。また、規制改革・緩和に積極的な姿勢を示す菅政権が発足し、自動運転や MaaS においても、今後、新たな規制改革・緩和が打ち出されることが期待されます。

<sup>7</sup> 「実験車両に乗車するなどした警察官等による、実験車両が確実かつ安全に走行できることの確認」をいいます（新基準 3(2)）。

<sup>8</sup> 「警察官又は警察職員（原則として運転免許試験の試験官又はその経歴のある者とする。以下『警察官等』という。）が実験車両に乗車し、実験施設等において、法令にのっとり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」をいいます（新基準 3(1)ウ（ア））。

<sup>9</sup> 「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区間の全部を、交通事故を生じさせることなく、かつ、法令にのっとり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」をいいます（新基準 3(1)ウ（イ））。

<sup>10</sup> かかる最高速度に関する規制は、旧基準で初めて追加された規制であり、旧基準の改訂前の基準には定められていませんでした。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

### NEWS

➤ IFLR1000's thirtieth editionにて高い評価を得ました

当事務所と当事務所の 31 名の弁護士が高い評価を受けました。事務所のバンコクオフィス及びヤンゴンオフィスにおいても該当分野で上位グループにランキングされ、各オフィスに所属する弁護士が高い評価を受けております。また、Automotive 分野の Industry Sector として、当事務所の江平 享弁護士が Highly Regarded Lawyer に選ばれました。

(当事務所に関するお問い合わせ)  
森・濱田松本法律事務所 広報担当  
mhm\_info@mhm-global.com  
03-6212-8330  
www.mhmjapan.com