

自動運転レベル4の実現に向けた警察庁・調査研究報告書の公表

I. 本報告書の位置付け

II. 本報告書の構成

III. 本報告書の主なポイント

IV. 今後の課題

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

弁護士 佐藤 典仁

TEL. 03 6266 8717

norihito.sato@mhm-global.com

弁護士 真下 敬太

TEL. 03 6266 8534

keita.mashita@mhm-global.com

I. 本報告書の位置付け

警察庁に設置された「令和2年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会」¹は、2021年4月1日、「自動運転の実現に向けた調査研究報告書」（以下「本報告書」といいます。）²を公表しました。

本報告書は、「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」³において2022年度頃に遠隔監視の無人自動運転移動サービスを開始することが目標とされていることなどを受けて、道路交通法を所管する警察庁の研究会が、従来の「運転者」の存在を前提としない「レベル4」⁴の自動運転の実現に向けた環境の整備等を図ることを目的として作成公表したものです。現在の道路交通法は、交通安全を図るため、運転者に安全運転の義務をはじめとする多くの義務を課しており、従来の「運転者」が存在しなくなるレベル4の実現に当たっては、この見直しが必要となります⁵。本報告書は、国として「レベル4」の実用化に向けた道路交通法改正の方向性につき具体的に示した初めてのものといえ、実務的にも重要な意義を有します。

そこで、本号では、本報告書の概要について取り上げます。

II. 本報告書の構成

本報告書の構成は次ページのとおりです。このうち、特に第2章第3節「調査検討委員会における検討」（本報告書10頁以下）において、「レベル4」の自動運転に関する

¹ <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html#jidou>

² <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidounten/R02nendo/R02report.pdf>

³ https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf

⁴ 自動運転システムがその運行設計領域（ODD）において、全ての運転操作を実施し、かつ、当該ODD外となったときや故障が生じるなど作動継続が困難な場合への応答を実施するもの。

⁵ 「自動運転に係る制度整備大綱」（平成30年4月17日）16頁など。

https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

ルールの在り方等に関し、詳細な検討が展開されています。

第1章 調査研究の概要

第1節 調査研究の目的

第2節 調査検討委員会の開催

第3節 調査研究の概要

第2章 調査検討委員会における検討

第1節 令和元年度までの調査検討経緯

第2節 SAE レベル4の自動運転の実用化を目指す公道実証実験の状況

第3節 調査検討委員会における検討

1 検討の対象

2 検討の前提

3 検討における論点

4 開発動向等

5 検討の結果

6 関係省庁における主な検討状況

7 海外動向

8 まとめと今後の課題等

具体的には、まず、「1 検討の対象」(本報告書 10~11 頁)において、「レベル4」の自動運転のうち、(自家用車や物流サービスは対象とせず)特に早期に実用化される可能性がある自動運転移動サービスを検討対象としています。

さらに、「2 検討の前提」(本報告書 12~13 頁)において、下記【検討の前提】記載の前提を置くとともに、自動運行にあたり状況把握、連絡等の役割を果たす等自動運行に携わるものを「関与者」と呼称し、その位置づけや役割について、下記【「関与者」の位置づけ・役割】記載のとおり想定した上で、関与の内容や程度について検討することとしています。

【検討の前提】

- 自動運転システムは、下記を満たすものである。
 - ・ ODD 内において自動運行中は、本来、「運転者」が担うべき運転操作に係る対応のうち、定型的・一般的な交通ルールに関する認知、予測、判断及び操作の能力の全部を代替する。
 - ・ ODD 外となるおそれやシステムが正常に作動しないおそれがある場合等にも、適法かつ安全な対応をとる。
- ODD 外については、従来の「運転者」が存在する場合のルールで対応する。
- 自動運転車と非自動運転車が混在することを想定する。

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

【「関与者」の位置づけ・役割】

- 遠隔にのみ存在する（車内には存在しない。）。
- 遠隔からの運転操作は行わない。
- 1人で複数台の自動運転車両に関与する。

そして、「3 検討における論点」（本報告書 14 頁）において、上記「1 検討の対象」及び「2 検討の前提」を踏まえ、下記の 9 つの論点を設定し、「5 検討の結果」（本報告書 20～28 頁）において、それぞれの詳細な検討結果を記載した上、「8 まとめと今後の課題等」（本報告書 34～36 頁）において、検討結果の要約及び今後の課題を記載しています。

- 論点① 自動運行中の交通ルール及びその履行の在り方
- 論点② 定型的・一般的な交通ルールの遵守を担保する方策
- 論点③ 定型的・一般的な交通ルールの遵守を担保する責任主体
- 論点④ 自動運転システムが自動的に対応することが期待できないルールにおいて、その目的を達成するための仕組みの在り方
- 論点⑤ 自動運転システムが作動継続困難となったときの対応の在り方
- 論点⑥ 自動運行に関与する者の要否、求めるべき能力や資格の在り方
- 論点⑦ 関与者の存在すべき場所
- 論点⑧ 不適格な運行主体を道路交通の場から排除することの要否とその方法
- 論点⑨ 運行主体の適格性の審査等を行う枠組みの在り方

Ⅲ. 本報告書の主なポイント

本報告書において示された、特に重要なポイントは以下のとおりです。

1. 定型的・一般的な交通ルールの遵守

まず、論点②～④を見て分かるように、道路交通法に定められているような交通ルールを、「定型的・一般的な交通ルール」とそれ以外のルールに区別しています。「定型的・一般的な交通ルール」以外の交通ルールとして、「現場での個別具体的な対応」と「運転操作以外の対応」をあげています（本報告書 12 頁）。これらの具体例を表でまとめると次ページのとおりとなります。

このような区分がなされたのは、国内ヒアリングの結果、定型的・一般的な交通ルールは運行設計領域（ODD）内で自動運転システムが対応することが予定される一方、それ以外については、必ずしも自動運転システムが対応することが予定されていなかったためです。

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

交通ルールの種類		例
運転操作に係る対応	定型的・一般的なルール	・標識等により通行を禁止されている場所の通行禁止
	現場での個別具体的な対応	・現場における混雑を緩和するための警察官による車両通行禁止 ・緊急自動車の優先
運転操作以外の対応		・交通事故の場合の救護等の措置

本報告書では、定型的・一般的な交通ルールについて「基本的に現在の道路交通法上運転者に求めているものと同様の対応を自動運転車にも求めるべき」（論点①、本報告書 20 頁）としています。そして、自動運転移動サービスでは、その運行を支配する道路交通法上の「使用者」に対して、定型的・一般的な交通ルールを遵守しない「不適格な自動運転システム」を使用しない義務を課すことによって、その遵守を担保しようとしています（論点②・③、本報告書 20～21 頁）。

「使用者」とは、「車両を使用する権原を有し、その運行を支配し、管理する者であり、車両の運行について最終的な決定権を有する者」をいい、自動運転移動サービスでは運行会社などがこれにあたります。現在の道路交通法でも、使用者は整備不良車両を使用させない義務（道路交通法 62 条）などを負っており、「不適格な自動運転システム」を有する車両は整備不良車両に該当すると考えられることから、使用者がこのような「不適格な自動運転システム」を使用しない義務を負うことは現行法の枠組みとも整合的と考えられます。他方、自家用車で同様に考えられるか、また現実に違反や事故が発生した場合の責任主体については、慎重に検討しなければならないとされており（論点②・③、本報告書 21 頁）、これらは今後の議論に委ねられている状況です。

2. 自動対応が期待できないルールの遵守

他方、定型的・一般的な交通ルール以外の自動運転システムが自動的に対応することが期待できないルールについては、一般論として、「自動運転システムの技術開発の状況、走行する交通環境、遠隔に存在する関与者の役割等が個別のケースによって異なることを踏まえ、ルールを柔軟に定めていく必要がある」としています。

そして、自動運転システムが対応のための運転操作の全部又は一部について代替することができない場合（「現場での個別具体的な対応」）について、「自動運転システムの機能、関与者による対応等により、まずは安全に停車することを義務付けることが適当である」としています（論点④、本報告書 22 頁）⁶。

また、運転操作以外の対応については、交通事故の場合の措置が例として挙げられて

⁶ 自動運転システムが作動継続困難となったときであっても、その場において直ちに運行を停止することが適当でない場合には、「安全な場所に停車するために必要な限度で走行を継続することを許容すべき」としています（論点⑤、本報告書 24 頁）。

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

おり、これについては、地域との連携等の方策でカバーすることにより「被害者を迅速に救助するための手段を確保することが重要である」としつつ、運転者が存在する場合と全く同じ水準までの対応が不可能な場合も見据えた対応が必要であることを示唆しています。救急への通報についても、「関与者」にその義務を負わせることだけでなく、自動通報システムを活用することも提案しています。

自動対応が期待できない場合に交通ルールをどのように遵守するかは、今後の技術開発などにより左右されるため、本報告書でもルールを柔軟に定めることの重要性が強調されています。今後のルールはまだ明確ではありませんが、このように柔軟性が示されたこと自体に、本報告書の意義があるといえます。

3. 関与者について

国内ヒアリング結果で、自動運行に当たり状況把握、連絡等の役割を果たす等自動運行に携わる者の存在が前提となっていることが明らかとなったため、本報告書ではそのような者を「関与者」と呼び、その要否、能力・資格、存在すべき場所について議論しています。

本報告書では、「関与者の役割が個別のケースによって異なることを踏まえると、道路交通法上、関与者に一律の義務を負わせることとする必要はない」としています（論点⑥、本報告書 25 頁）。

そして、体制については、「関与者」の「自動運転システムの性能、走行環境、地域との連携状況等によって関与者が何らかの役割を担うべき場合には、役割に応じた関与者の体制（人数、配置場所等）が適切に整備される必要がある」が、「関与者の存在する場所を一律に定める必要はない」としています（論点⑦、本報告書 25 頁）。また、関与者の資格についても、「必ずしも運転免許を受けている必要はない」が、「運行主体において、関与者に対して必要な教育を行う」必要があるとしています（論点⑥、本報告書 25 頁）。

このように、「関与者」について必要とされる体制整備及び教育は、個別のケース毎に判断すべきとされ、ルールにおいては一定の柔軟性が確保されることが想定されます。

4. 適格性の審査

自動運転システムにおいては、従来の運転者が存在しない以上、運転免許制度とは異なる形での適格性の審査が必要となります。

この点、本報告書では、自動運転システムの技術開発の状況、走行する交通環境、地域との連携状況、「関与者」の役割等が個別のケースごとに異なるため、これらを全体としてみたときの「運行主体の適格性について事前に審査し、運行主体が責任を負うこととすることが適当である」としています。つまり、運転者について運転免許が必要なくなる代わりに、運行主体について審査をすることで、安全性を確保することが想定さ

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

れています（論点⑧・⑨、本報告書 26 頁）。

そして、運行主体について具体的にどのような審査がなされるかは、今後さらに検討されます。

IV. 今後の課題

交通ルールの遵守の仕方はこの後の技術開発の状況によっても変わるため、自動対応ができないルールの具体的な対応方法や、「関与者」の体制などについては、今後の検討課題として残されています。そして、これらは運行主体の審査の中で確認されることが想定されているところ、その審査事項や基準、行政処分 の在り方など、より具体的な制度の在り方については今後の議論に委ねられています。

本報告書により、「レベル4」の自動運転の実用化のための制度整備に向け、具体的な論点及びそれぞれの検討の方向性が示されました。これにより、官民間問わず、制度整備に向けた更なる議論が活発化することが期待されます。

セミナー情報

- セミナー [『「自動運転・MaaS ビジネスの法務」出版記念セミナー（基礎編）』](#)
- 視聴期間 2020年12月18日（金）～2021年9月30日（木）
- 講師 戸嶋 浩二、林 浩美、岡田 淳、佐藤 典仁、秋田 顕精、真下 敬太
- 主催 森・濱田松本法律事務所

（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