AUTOMOTIVE NEWSLETTER

2023 年 5 月号（Vol.19）

「自動運転の拡大」及び「協調型自動運転システムへの情報提供等」に関する警察庁報告書について

Ⅰ．はじめに
Ⅱ．報告書（自動運転の拡大）
Ⅲ．報告書（協調型自動運転システム）
Ⅳ．今後の課題等

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　秋田 顕精
TEL. 03 6213 8172
kensho.akita@mhm-global.com
弁護士　中山 優
TEL. 03 6212 8397
yu.nakayama@mhm-global.com

Ⅰ．はじめに

2022 年 4 月に、レベル 4 に相当する、運転者の存在を前提としない自動運転を実現するため、道路交通法（以下「道交法」といいます。）が改正され[1]、2023 年 4 月に施行されました。道交法の改正は、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、特定自動運行の許可制度を創設するもので、レベル 4 自動運転の中でも、限定地域における、人又は物を運送する無人自動運転移動サービスを念頭に置いたものでした。

他方で、「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」（2020 年 7 月 15 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）においては、2025 年目途に高速道路でのレベル 4 自動運転システムを搭載した自動車の市場化を見込むとともに、高速道路でのレベル 4 の自動運転トラックについて、2025 年以降の実現を目指すとされています。警察庁に設置された調査検討委員会では、かかる目標も踏まえ、更なるレベル 4 自動運転の進展を見据え、①高速道路におけるレベル 4 自動運転の普及、及び②自家用車のレベル 4 自動運転の実現に向けた道交法上の課題の抽出等が行われ、2023 年 3 月に「自動運転の拡大に向けた調査研究報告書」[2]（以下「報告書（自動運転の拡大）」といいます。）が公表されました。

また、自動運転に関する別の動きとして、交通インフラとの協調が重要視されており、「官民 ITS 構想・ロードマップ」（2021 年 6 月 15 日）において、信号情報提供に関す

[1] レベル 4 自動運転に係る改正道交法の概要については、当事務所発行の AUTOMOTIVE NEWSLETTER（2022 年 3 月号 Vol.14）をご参照ください。
[2] 2023 年 3 月付「自動運転の拡大に向けた調査研究報告書」（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/jidounten/R03nendo/r4_tyosakenkyuhokokusyo.pdf）

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

る交通インフラ整備等が重点施策の一つとして掲げられているほか、「デジタルを活用した交通社会の未来」（2022 年 8 月 1 日デジタル社会推進会議幹事会決定）においても、協調型自動運転通信インフラ整備に関する検討や自動運転移動サービスに係る路車協調システムの検討等に官民が継続して取り組むこととされています。かかる動向も踏まえ、警視庁に設置された「令和 4 年度協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討会」では、自動運転における信号情報・交通規制情報の提供等に係るインフラ協調について、これまで戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）で得られた技術開発の成果等を踏まえ、今後の社会実装の在り方等について議論がなされ、2023 年 3 月に「協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討報告書」[3]（以下「報告書（協調型自動運転システム）」といいます。）が公表されました。

本号では、報告書（自動運転の拡大）及び報告書（協調型自動運転システム）の内容について取り上げます。

Ⅱ. 報告書（自動運転の拡大）

1. 検討の対象及び前提

2023 年 4 月に施行された道交法改正により運転者がいない状態で自動車を運行することが可能となりましたが、特定自動運行の許可制度は、以下のとおり、主に限定地域における無人自動運転移動サービスを念頭に置いた制度となります。

① 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都道府県公安委員会に、経路や交通事故発生時の対応方法等を記載した特定自動運行計画等を提出し、許可を受けなければならない（道交法 75 条の 12 第 1 項、同 2 項）。
② 特定自動運行の許可基準の 1 つとして「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ものであること」があげられている（道交法 75 条の 13 第 1 項 5 号）。
③ 許可を受けた者（特定自動運行実施者）は、車内又は遠隔監視を行うための車外の決められた場所に特定自動運行主任者を配置しなければならない（道交法 75 条の 20 第 1 項）。

他方で、上記のとおり 2025 年度を目途に高速道路でのレベル 4 の自動運転システムを搭載した自動車の市場化を見込むとともに、高速道路でのレベル 4 の自動運転トラックについて 2025 年以降の実現を目指すとされています。そのため、特定自動運行の許可制度が念頭に置いた状況とは異なる場合にどこまで当該許可制度の射程を

[3] 2023 年 3 月付「協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討報告書」（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/r4_kyoutyou_houkokusho.pdf）

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

拡大できるかに関して、以下の検討を行っています。

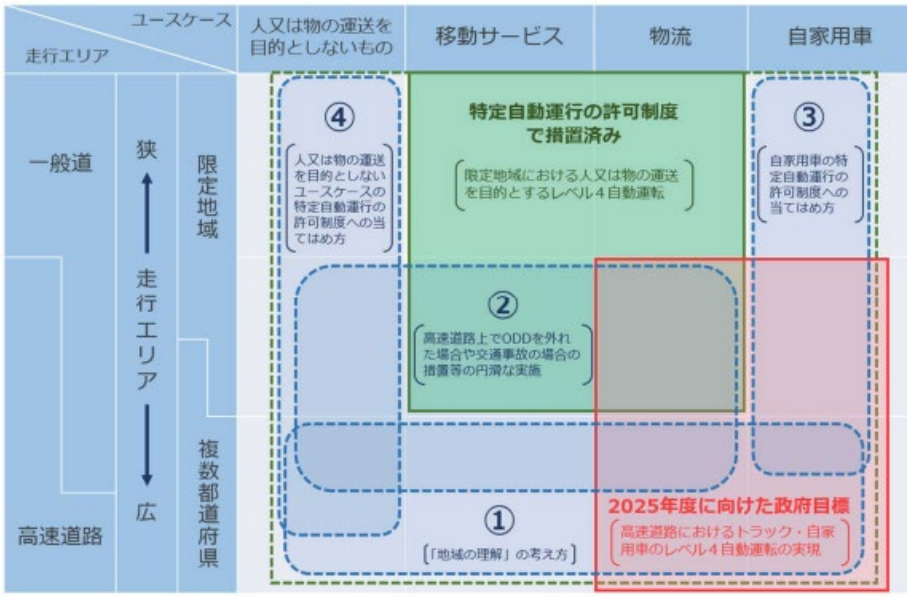
- 高速道路におけるレベル４の自動運転の普及に向けた道交法上の課題の抽出
- 自家用車のレベル４の自動運転の実現に向けた道交法上の課題の抽出

2. 道交法上の課題の抽出

報告書（自動運転の拡大）では、特定自動運行の許可制度、高速道路におけるレベル４自動運転、自家用車のレベル４自動運転において想定されるユースケースを整理したうえで、下記の４つの道交法上の課題を抽出しています。

① 地域の理解（許可基準の 1 つである「地域住民の利便性又は福祉の向上に資する」）の考え方
② 高速道路上で ODD[4]を外れた場合や交通事故の場合の措置等の円滑な実施
③ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方
④ 人又は物の運送を目的としないユースケースの特定自動運行の許可制度への当てはめ方

また、想定されるユースケースの整理と上記道交法上の課題との関係は以下のとおりであり、課題①～④について、それぞれ以下の論点が提示されています。



[4] 「Operational Design Domain」の略で運行設計領域を指す。設計上の各自動運転システムが作動する前提となる走行環境条件。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

(1) 課題① 地域の理解（許可基準の 1 つである「地域住民の利便性又は福祉の向上に資する」）の考え方

①-1 現行法の考え方の整理が必要なもの

- 高速道路でレベル 4 自動運転車が通過するだけの市区町村において、当該自動運転は「地域住民の利便性又は福祉の向上に資する」と言えるか。
- 自動運転による影響やメリットが、その地域だけではなく広範囲にわたる場合に、市区町村の長は意見聴取先として適切か。

①-2 現行法の当てはめが可能であるものの、手続上の負担が大きくなることが見込まれるもの

- 経路をその区域に含む市区町村の数が膨大になった場合や、高速道路で通過するだけの市区町村がある場合にも、それぞれの市区町村の長に意見を聴く必要があるか。

(2) 課題② 高速道路上で ODD を外れた場合や交通事故の場合の措置等の円滑な実施

- 特定自動運行終了時等の措置を行うことができないおそれがある場合にどのように対処すべきか。

(3) 課題③ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方

③-1 実施主体を法人が担う場合における論点

- リースやカーシェアのように、サービスカーの形態として、特定自動運行の許可制度に当てはめることができるのではないか。

③-2 施設協調型バレーパーキングにおける論点

- 特定自動運行の許可制度では使用する自動車をあらかじめ特定する必要があり、不特定多数の自動車を対象とすることはできないのではないか。

③-3 オーナーカー（運転者となり得る者あり）における論点

- オーナーカーの利用者（所有者）が特定自動運行実施者・特定自動運行主任者となり、個人で特定自動運行計画を作成して許可の申請を行うことは現実的か。
- 多くの利用者にとっては、運転者となり得る者が乗車している場合には、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合等にはその者が運転引継ぎを受けるレベル 3 の自動運転で足りるのではないか（レベル 4 の自動運転システムの機能により路肩等に停止した後に運転者が運転を再開するよりも、レベル 3 の自動運転中に引継ぎ要求を受けた運転者が運転を引き継ぐ方が、実用的なのではないか。）。

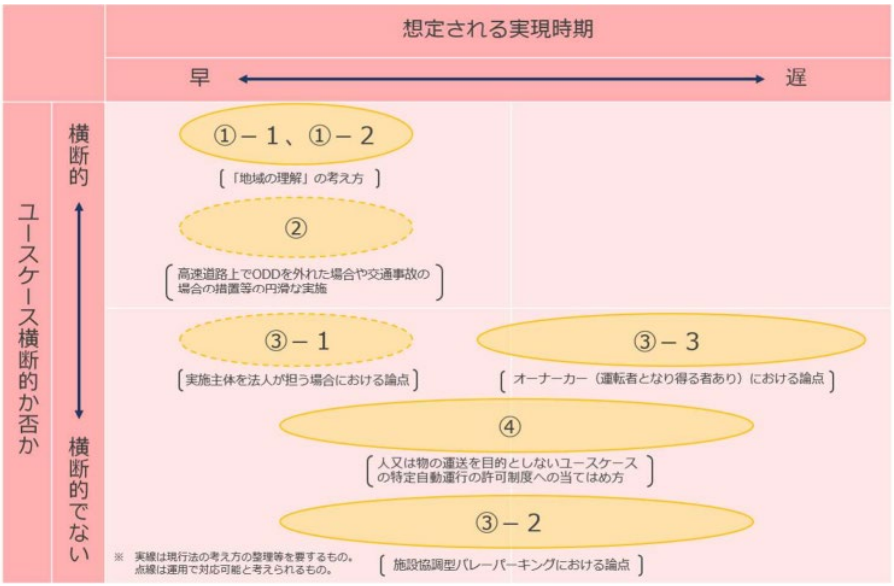
当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

(4) 課題④　人又は物の運送を目的としないユースケースの特定自動運行の許可制度への当てはめ方

> ➢ 除雪車やゴミ収集車等の業務用自動車のように、「人又は物の運送」を目的としないものの扱いをどうするか。

3. 課題の位置づけ

上記の課題について、検討の優先度を決定するために、下記のとおり、各課題の分類・整理が行われています（下表の、「横断的」かつ「早」が優先的に解決すべき課題と整理されています。）。



4. 今後の対応の方向性

上記のとおり、課題①、課題②及び課題③-1 が優先して解決すべき課題として位置付けられていますが、課題②については駆け付け体制・方法に係る運用面を工夫する、課題③-1 については、法人が実施主体となってカーシェアリング等の移動サービスの延長線上としての形態をとることで、特定自動運行の許可制度において実現可能であると整理されています。

他方で、課題①については、「地域の理解」に係る現行法の考え方の整理が必要であるとされ、それにあたっては、(i) 現行法の規定の趣旨とその高速道路における当てはめ方、(ii) 高速道路におけるレベル 4 自動運転により周囲の交通にどのような影響が生じるか、(iii) 当該影響を受けるのはどのような者か、(iv) これらの者の意見を代表するのは誰かについて、より検討を深める必要があるとされています。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

Ⅲ. 報告書（協調型自動運転システム）

協調型自動運転システムへの情報提供等に関しては、一定の精度での信号情報及び交通規制情報の提供等が技術的に可能であることが実証されつつあります。他方で、社会実装にあたっては、各ユースケースにおける具体的な活用方法や官民の役割分担（主にシステムやインフラの整備）等の議論が必要であるとされ、交通安全施設等に係る現況、自動運転に係る関係者等が想定する協調型自動運転システムのユースケースやニーズに係るサービス事業者に対するヒアリング結果等を踏まえて各論点が整理され、それらの検討がなされています。報告書（協調型自動運転システム）でまとめられた各論点及びその検討内容は以下のとおりです。

1. 信号情報の活用方法・提供方法・費用負担等に関する論点

(1) 提供された信号情報のみに従って信号交差点を通行することは適当か。また、信号情報による車載カメラの「補完」とは何か。

信号機の信号等に従う義務（道交法 7 条）に関して、自動運転車を含めた全ての交通主体は、実際の信号機の灯火を認識した上で、それに従うことが原則であり、当該原則は当面維持すべきものとされたため、提供された信号情報のみに従った通行については適当とされておらず、車載カメラによる灯火の認識を補完するものとして信号情報を活用することが可能であるとされています。

また、車載カメラの「補完」として考えられるケースとは、交差点通行前に予定情報として活用するケース及び交差点通行時に車載カメラにより信号機の灯火を認識した上でダブルチェックの目的で活用するケース[5]とされており、交差点通行時に車載カメラにより信号機の灯火を認識できない場合に信号灯色の代替として活用するケースは認められないとされています。

(2) 現在及び将来における自動運転の状況を見据えた場合の信号情報の提供方法、費用負担等をどうすべきか。

2025 年ないし 2030 年頃までの短・中期的時間軸では、当面、自動運転車に対するリアルタイムの信号情報提供が有効なケースは限定的であり、信号情報の提供は補完的な活用にとどまるとされました。また、当面は限定地域における無人自動運転移動サービスが想定されていることから受益者も限定的であることや交通安全施設の老朽化も踏まえると警察が大規模に施設整備等を行うのは現実的ではなく、基本的にはサービス提供事業者等が必要な施設の整備や情報提供に係る費用を負担することが合理的であるとされました。

[5] なお、車載カメラによる認識と信号情報の意味内容が異なる場合、安全の観点から、どちらかが「赤」である場合には停止するものとされています。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

2. 交通規制情報の活用方法・提供方法・費用負担等に関する論点

(1) デジタル地図上の交通規制情報のみに従って走行することは適当か。

道路標識等が示す交通規制に従う義務（道交法 4 条）に関して、2025 年ないし 2030 年頃までの短・中期的時間軸では、自動運転車を含めた全ての交通主体は、実際の道路標識等を認識した上で、それに従うことが原則であり、当該原則は当面維持すべきものとされました。もっとも、必ずしも車載カメラが当該道路標識等自体を認識する必要はなく、デジタル地図上の交通規制情報が当該道路標識等により表示される交通規制の意味内容を正確に表現している場合は、当該交通規制情報に従えば、実際の交通規制に従っているものと捉えられるとされました。

もっとも、交通規制等に係る必要な情報をあらかじめ自動運転車用のデジタル地図に反映させ、車載カメラで道路標識等を確認しながら自動運転車で走行した際、事前に把握している交通規制内容との不一致がある場合は、走行を停止して遠隔監視者等が確認するなど実際の道路標識等で示される交通規制の遵守を確保する措置を講じる必要があるとされています。また、当面は、限定地域における無人自動運転移動サービス等通行ルートが限定されている状況が想定されることから、当該サービス提供事業者は当該通行ルートに係る交通規制情報の正確性を常に確保する措置を講じた状況であれば交通規制情報のみに従って通行することは必ずしも否定されないとされました。

(2) 現在及び将来における自動運転の状況を見据えた場合の交通規制情報の提供方法、費用負担等をどうすべきか。

自動運転の用に供する交通規制情報について従来よりも高い正確性が求められ、交通規制情報の照合に要する体制上の課題等を踏まえると、当面、警察が全国の交通規制情報を常に正確性を保ちながら提供することは現実的でなく、限定地域における無人自動運転移動サービスの用に供する交通規制情報について、当該サービス提供事業者が費用負担の上、最終的に情報の正確性を維持等した上で自動運転車に提供することが合理的であるとされました。

Ⅳ. 今後の課題等

報告書（自動運転の拡大）では、優先して解決すべき課題を整理していますが、更なる自動運転の普及のためには、その他の課題（個人が特定自動運行の主体となるオーナーカー等）についても、今後の技術開発の状況や自動運転に係るニーズの変化を踏まえつつ、適時に検討することが望まれます。また、協調型自動運転システムへの情報提供についても、今後の社会情勢の変化や技術の進展によって前提条件が変化していく可能性は高く、情報提供の在り方等についても継続的に検討が必要になると考えられます。

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

そのため、これらの課題や情報提供の在り方等に関する今後の議論の動向を注視していく必要があります。

NEWS

- The Best Lawyers in Japan™ 及び Best Lawyers: Ones to Watch in Japan™ (2024 edition)にて高い評価を得ました

  Best Lawyers®による、The Best Lawyers in Japan™ (2024 edition)にて、当事務所は、Banking and Finance Law ならびに Insolvency and Reorganization Law にて"Law Firm of the Year"を受賞しました。

  また、下記 4 名の弁護士が"Lawyers of the Year"に選ばれました。
  ・佐藤 正謙 - Structured Finance Law
  ・江平 享 - Derivatives
  ・吉田 和央 - Insurance Law
  ・北山 昇 - Privacy and Data Security Law

  加えて、当事務所の弁護士 152 名が The Best Lawyers in Japan™に、55 名が Best Lawyers: Ones to Watch in Japan™に選出されております。

  Transportation Law の分野では、佐藤 典仁弁護士が Best Lawyers に選出されています。

- ALB Japan Law Awards 2023 にて高い評価を得ました

  トムソン・ロイターグループの国際的法律雑誌である ALB （Asian Legal Business）による ALB Japan Law Awards 2023 において、当事務所は TMT Deal of the Year および TMT Law Firm of the Year を含む多数のカテゴリーにてファイナリストに選出されております。

- 高松オフィス開設 3 周年記念セミナー及びレセプションを開催しました

  2023 年 4 月 14 日に JR ホテルクレメント高松にて、クライアントの方々をお招きし、高松オフィス開設 3 周年記念セミナー及びレセプションを開催いたしました。

  ◇セミナー
  第 1 部『会社法・ガバナンス・コンプライアンス』講師：石綿 学
  第 2 部『事業承継型 M&A の課題と解決策　売主・買主から見た事業承継型 M&A の落とし穴』講師：小山 浩（高松オフィス代表）

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.

◇レセプション

レセプションには、池田 豊人 香川県知事、平井 卓也 衆議院議員、佐伯 勇人 四国電力株式会社取締役会長・四国経済連合会会長、泉 雅文 高松商工会議所会頭・四国旅客鉄道株式会社相談役をはじめ、多くの中国・四国地方の企業関係者の方々にご出席いただき、当事務所からは、高松オフィスに所属する弁護士のほか、国内各オフィスおよび海外オフィスの弁護士が参加いたしました。

お忙しい中ご出席いただきましたクライアントの皆様に厚く御礼申し上げます。

（当事務所に関するお問い合せ）
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

当事務所は、本書において法的アドバイスを提供するものではありません。具体的案件については個別の状況に応じて弁護士にご相談頂きますようお願い申し上げます。
© 2023 Mori Hamada & Matsumoto. All rights reserved.