



改正道路交通法（自動運転と遠隔操作型小型車）

令和5年3月27日
弁護士 藤野 琢也
fujino_t@clo.gr.jp

第1 改正の概要

令和5年4月1日に自動運転の利用範囲が広がることを主な内容とした改正道路交通法が施行されることをご存じでしょうか。

主な改正点は以下の3つとなっています。

① 特定自動運行に係る許可制度の創設

主に事業者が行う、運転者がいない状態での自動運転を使った、高速道路、過疎地等特定の場所・条件下で行うサービスが一定の条件のもと認められるようになりました。

② 遠隔操作型小型車に係る届出制度の創設

遠隔操作がなされるいわゆる配送ロボット等のような小型車両の届出制度と交通ルールが定められました。

③ 自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務

今までは、13歳未満の子どもにヘルメットをかぶらせるよう努めなければならぬとされていましたが、改正後は13歳未満という対象の限定は削除され、全ての自転車運転者のヘルメット着用が努力義務として定められました。

以下では、上記改正点のうち①②について簡単にご説明いたします。

第2 ①特定自動運行に係る許可制度の創設¹

1 概要

本制度により許可を受けると、高速道路、過疎地等特定の場所・条件下で行う「特定自動運行」（いわゆるレベル4）を利用して事業を行うことが出来ることとなりました。これまでも、私有地内での自動運転やテスト走行は行われて

¹ 改正道路交通法の概要（警察庁交通局）：

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/L4-summary.pdf>

おりましたが²、許可を受ければ、誰でも自動運転による事業をすることが出来ます。

これにより、高速道路におけるトラックの自動運転による隊列走行や過疎地における無人自動運転による周回バスの運行が行われることが期待されており、物流における人手不足の解消や過疎地域における交通インフラの充実化が期待されます。

2 許可制度について

本許可制度は、自家用車ではなく自動運転移動サービスを行おうとする事業者を対象としており、これらの対象事業者を「特定自動運行実施者」として、特定自動運行計画の策定を求めています。

運行計画に記載する内容は、改正道路交通法第 75 条の 12 に定められており、使用する自動車の型式、自動運転による事業の詳細、管理する場所及び連絡先、事業者に求められる遵守事項履行についての詳細があげられています。

そして、審査基準は同法 75 条の 13 に定められており、その詳細は以下の通りです。

- i. 使用する自動車が特定自動運行を行うことができるものであること。
- ii. 特定自動運行が ODD (Operational Design Domain: ある自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件 (走行ルート、時間帯、天候等)) を満たして行われるものであること。
- iii. 特定自動運行実施者等が実施しなければならない道路交通法上の義務等を円滑かつ確実に実施することが見込まれるものであること。
- iv. 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- v. 人又は物の運送を目的とするものであって、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 (市町村長に対する意見聴取が予定されています。) であること。

3 遵守事項

事業者の遵守事項は以下の通りです。

- i. 特定自動運行計画等 (許可を求める際に提出した運行計画に加えて、公安委員会が追加・変更した条件を含みます。) の遵守 (同法 75 条の 18)

² 羽田空港における自動運転サービス https://haneda-innovation-city.com/bus_schedule/
大阪メトロによるテスト走行
https://subway.osakametro.co.jp/news/news_release/20221107_jidouunten_level4.php

- ii. 特定自動運行業務従事者（特定自動運行主任者、現場措置業務実施者、その他の特定自動運行のために使用する者）に対する教育（同法75条の19第1項、道路交通法施行規則第9条の27）
- iii. 特定自動運行主任者・現場措置業務実施者の指定（同法75条の19第2項・3項）
- iv. 特定自動運行中の遵守事項（ドライブレコーダー等の設置及び同装置による監視または特定自動運行主任者の乗車（同法75条の20第1項））
- v. 特定自動運行主任者の義務（同法75条の21）
- vi. 特定自動運行が終了した場合の措置（同法75条の22）
- vii. 特定自動運行において交通事故があった場合の措置（同法75条の23）

4 まとめ

上記のとおり、本許可制度を利用するには様々な対応が必要となり、特定自動運行特有の罰則も定められています。しかしながら、かねてから問題となっている物流の人材不足や過疎地での交通インフラの充実という解決が難しい問題を一举に解決出来る制度であり、様々な実証実験も行われていることにも鑑みれば、今後多数の事業者の参加が予想され、数年後には当たり前のようにいろいろなところで活用されることになると考えられます。

第3 ②遠隔操作型小型車に係る届出制度の創設

1 概要

本制度では、届出により遠隔操作型小型車が公道で歩行者と同じ扱いで利用できることとなります。遠隔操作型小型車とは、電動車いす程度のサイズ³で時速6km以下の電動車両（安全のため、①鋭利な突出部がないこと②押しボタン式非常停止装置が周囲と異なる色で目立つように設置されていること③標識を付ける事なども求められています。）であって、遠隔操作が行われているものが該当します。

2 遠隔操作について

小型電動車両による実証実験は多くの会社が行っており、旅客運送⁴やラストワンマイル輸送⁵などへの運用が大きく期待されている分野です。

³ 長さ120cm×幅70cm×高さ120cm

⁴ <https://gekidaniino.co.jp/>

⁵ <https://lomby.jp/>

もつとも、本法改正で認められているのは「遠隔操作」とされているため、既に実証実験が行われているような自動操縦の車両は含まれません⁶。

ここにいう遠隔操作とは、当該車両から1～2メートル離れた地点において、前進、後退（転回することにより進路を変えることを含む。以下同じ。）、停止、加減速及び右左折することができるなど、実際に車体を制御することができる構造を有しているものでなければならないとされています。

そのため、どのような車両が遠隔操作型小型車として認められるのか、また、遠隔操作型小型車はどのようなサービスへの利用があり得るのかは、所管庁による今後の届出制度の運用実態や各事業者の検討を待つ必要があります。

3 自動操縦について

なお、実証実験で利用されているような完全な自動操縦による輸送は、物流について、上述した自動運転と同様、物流等における革新的な制度となり得ますが、現時点では歩行者と同様の法制度の適用が出来るといったところまでの検討や安全性の確認は出来ておらず、今後の更なる法整備を待つ必要があります。

第4 最後に

弊事務所では自動運転に関する研究会を立ち上げ、常に最新の情報を共有し、新たな道路利用事業における法制度について研究を続けております。

本改正により活性化される自動運転による新たな事業についてのご相談や、関連する分野のご相談、今後施行される白ナンバーのアルコールチェッカー使用義務化や電動キックボードの道交法上の扱いなどの改正対応等、お気軽に下記記載の弁護士までご相談いただければと思います。

〈自動運転研究会メンバー〉

弁護士 錦野 裕宗 nishikino_h@clo.gr.jp

弁護士 平山 浩一郎 hirayama_k@clo.gr.jp

弁護士 角野 佑子 tsuno_y@clo.gr.jp

弁護士 浦山 周 urayama_h@clo.gr.jp

弁護士 藤野 琢也 fujino_t@clo.gr.jp

以上

⁶ [警察庁丁交企発第 323 号](#)

当事務所では、主として名刺交換をさせていただいた方を対象とし、有用な法律情報等をお知らせすべく定期的にメールマガジンを発行させていただいております。また、バックナンバーは[こちら](#)に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本稿は一般的な情報を提供するもので、リーガルアドバイスを目的とするものではありません。本稿記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所の見解ではありません。個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要がございます。お問い合わせ等ございましたら、執筆担当者までご遠慮なくご連絡くださいますよう、お願いいたします。

【配信停止・お問い合わせについて】

今後、本メールマガジンの配信又は配信停止をご希望の方、メールアドレスの変更その他お問い合わせがございましたら、大変お手数ではございますが、下記メールアドレスまでご連絡ください。

clo_mlstop@clo.gr.jp