第 12 章

自動車の安全運転を確保するための法体系

12.1 はじめに

自動車は，伝統的なそれ（人間が操縦することで走行が可能となる車両）と，自動運転車（車両操縦の一部又は全部が，人間ではなく自動運行装置という機械により代替可能な車両）に分類することができる．自動運転車の公道での利用は，近時の現象であり，自動車の安全運転を確保するための法体系は，基本的に伝統的な自動車を想定して整備されている．この法体系を支える基本的法律は，道路運送車両法，道路交通法と，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（自動車運転死傷行為等処罰法）である．以下，各法律の趣旨と規制内容を概観した後，飲酒運転対策，危険運転対策及び自動運転車の利用に伴う法整備の現状について説明する．

12.2 道路運送車両法

道路運送車両法は，自動車の登録，保安基準，点検，整備，検査，整備事業などを定める法律である．

同法にいう「道路運送車両」とは，自動車，原動機付自転車及び軽車両を意味する（同法 2 条 1 項）．同法は，自動車の登録（同法 4 条以下）と検査（同法 58 条）の制度を設け，自動車の整備及び整備事業等について規定する．同法は，保安基準

を定め，これに適合する自動車，原動機付自転車及び軽車両[1]でなければ運行の用に供することができないことも規定している（同法 40 条以下）．

同法は 2020 年 4 月に改正され，公道での自動運転に必要となる自動運行装置を定義した．すなわち，自動運行装置とは，国土交通大臣が付する条件（走行環境条件）で使用する場合において，運転者の操作に係る認知，予測，判断，操作に係る能力の全部を代替する機能を有するものである（同法 41 条 2 項）[2]．

12.3　道路交通法

12.3.1　同法の趣旨

道路交通法（以下，「道交法」と呼ぶ）は，道路における危険防止や交通の安全・円滑を図り，道路の交通に起因する障害を防止することを目的とした法律である．

12.3.2　道路の意義

道路とは，道路法 2 条 1 項に規定する道路，道路運送法 2 条 8 項に規定する自動車道及び一般交通の用に供するその他の場所一般交通の用に供するその他の場所をいう．これは，いわゆる公道（不特定の人や車が自由に通行できる道路）であり，高速自動車国道，一般国道，都道府県道，市町村道が含まれる（道路法 3 条）．道路法上の道路には，私道（個人や法人が所有する土地の一部に道路として設置された領域）は含まれない．他方で，私道（又は私有地）も，不特定の人や車が自由に通行できる状態になっていれば，道交法 2 条 1 項の道路に該当する[3]．

12.3.3　車両の意義

道交法は，道路における車両の利用に係る安全を確保するための法律である．同法は，車両を，自動車，原動機付自転車，軽車両及びトロリーバスをいうと定義したうえで（同法 2 条 1 項 8 号），自動車等を定義している（同法 2 条 1 項 9 号以下）．

車両諸元については，道路法，道路交通法及び道路運送車両法，それぞれの目的

1　軽車両とは，原動機を持たない車両である（同法 2 条 4 項）．原動機付きバイクは，原動機付自転車であるが，自転車（電動アシスト自転車を含む），人力車，馬車，リヤカーは，軽車両である．

2　自動運行装置の概要に係るチャートは，後出の図 12.2〜12.4 のとおりである．

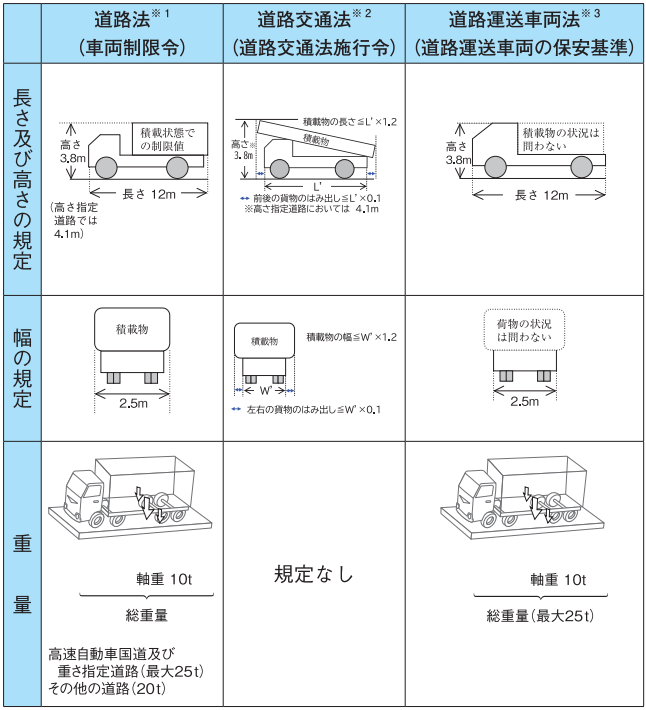
3　最判昭和 44 年 7 月 11 日．

に応じて，車両の幅，長さ，重量等につき規定されている．基本的な車両諸元に関する，これらの法令の規定を比較すると，図 12.1 のとおりである[1]．

12.3.4 反則金制度

趣旨

道路交通法の反則金制度は，比較的軽微な交通違反を犯した場合に，一定期間内に反則金を納めることで刑事処分を回避可能にする制度である．反則金は，刑事罰ではなく，行政罰である．行政罰は，道路交通の安全を確保するための制裁金であり，刑事罰を科される場合とは異なり，対象者に前科はつかない．



各法に関する問合せ先は以下になります。
※1 道路法：国道事務所、高速道路会社、自治体等
※2 道路交通法：各警察署
※3 道路運送車両法：各運輸支局

図 12.1 各法令による車両諸元に関する規定[1]．

手続の概要

反則金制度は，警察官による道交法違反者の認知及び反則の告知，違反者による反則金の仮納付及び納付という手続に従ってなされる．以下，その概要を説明する[4]．

すなわち，交通反則通告制度の対象となる道交法違反をすると，これを現認した警察官から違反者に対して，違反現場で「交通反則告知書（いわゆる青キップ）」とともに「反則金仮納付書」が交付される．反則金は，違反行為がなされた地域を所管する警察本部長からの通告に従い，支払うことになる（道交法 127 条）．反則金を，警察官や交通巡視員が行った告知のあとに速やかに支払うことを，仮納付という（道交法 129 条）．

仮納付書の期限内に反則金を納付すれば，手続きは終了する．仮納付書の期限を徒過した場合は，違反者は，交通反則通告センターに出頭し，通告書と納付書を受領する．違反者は，通告書と納付書を受領した日を含めて 11 日以内に銀行，郵便局にて反則金を納付しなければならない（道交法 128 条）．この納付により手続は終了し，違反者は，刑事裁判や家庭裁判所での審判を免除される（道交法 130 条）．

違反者が反則金を納付しない場合，当該事案は，道交法違反事件として刑事手続の対象となる（道交法 130 条）．検察官が違反者を起訴すれば刑事裁判が開始される．道交法違反事が認定され有罪判決が確定すれば，違反者（すなわち，被告人）には刑事罰が科されることになる．

無免許運転，酒酔い運転等は，悪質な道交法違反であり，違反者の刑事責任を問う必要がある．そこで，無免許運転，酒酔い運転等は，交通反則通告制度の対象となる道交法違反から除外されている（道交法 125 条 2 項）．

自転車による交通違反に対する制度案

警察庁は，悪質で危険な自転車による交通違反に対して，青切符を交付して反則金を納付させる制度の導入を検討している．2023 年 11 月 10 日現在では，同制度の適用年齢を 16 歳以上とする案が取りまとめられている．

対象となる違反行為としては，自動車等についても反則行為とされている「信号無視」や「一時不停止」等の約 110 種類のほか，「普通自転車の歩道徐行等義務違反」等の自転車に固有の違反行為 5 種類が想定されている[2]．なお，「酒酔い運転」「妨害運転」等のとくに悪質な違反行為二十数種は同制度案の対象外とされる．

4　手続の詳細については，道交法第 9 章，125 条以下を参照．

12.4 飲酒運転対策

12.4.1 飲酒運転の動向

飲酒運転は，非常に危険な運転である．飲酒により，体内のアルコール濃度が一定の数値を超えると，自動車を安全に運転する能力が低下し，自分や他人の生命，身体を危険にさらす可能性が高まるからである．そこで，飲酒運転は，法律上禁止されており，禁止に反して飲酒運転をすると罪にも問われる．

このような飲酒運転の危険性は，運転免許を取得する際にも学び，誰もが知っていることだが，飲酒運転による悲惨な事故は，減少傾向にあるとはいえ，現在も発生し続けている．

日本国内の飲酒運転による死亡事故の発生件数は，2000 年の 1276 件をピークに，2021 年に至るまで減少を続けている[3]．

警察庁が公表したデータ[4]によると，2022 年中の飲酒運転による交通事故件数は，2167 件で，前年と比べて減少（前年比－31 件，－1.4%）した．そのうち，死亡事故件数は，120 件で，こちらも前年と比べて減少（前年比－32 件，－21.1%）した．

飲酒運転による死亡事故は，2002 年以降，累次の飲酒運転の厳罰化，飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり等により大幅に減少してきたが，2008 年以降は減少幅が縮小している．

飲酒運転の死亡事故率（死亡事故件数÷交通事故件数× 100%）は，飲酒なしの死亡事故率の約 7.1 倍と極めて高く[4]，飲酒運転による交通事故は死亡事故につながる危険性が高い．そこで，飲酒運転を減少させることは，いまなお重要な交通安全対策上の課題である．

12.4.2 法改正による対応

政府も，飲酒運転の撲滅に向けて，多くの対策を講じてきた．たとえば，道路交通法では，飲酒運転をした者を処罰する規定が改正され，刑罰が引き上げられた[5]．また，（2001 年に新設された刑法 208 条の 2 第 1 項前段で規定され，2013 年の自動車運転死傷行為処罰法制定時に同法に移された）危険運転致死傷罪により，アルコールの影響で正常な運転が困難な状態であることを知りつつ，運転を開始し，

よって人を死傷させた者は，より重く処罰されるようになった[5]．

これらの法整備は，飲酒運転により多くの人命が一度に失われた悲惨な事故が相次いで生じ，社会問題となったことを受けての対応であった．たとえば，東名高速事件（1999 年 11 月 28 日）では，トラックの運転手が飲酒後に運転し，先行する普通乗用車に自車を衝突させ，乗用車に乗っていた幼い姉妹が死亡し，運転席と助手席にいた両親も重傷を負った．トラック運転手には業務上過失致死傷罪（刑法典に規定された罪）で懲役 4 年の有罪判決が下されたが[6]，この量刑を巡って社会的な議論が起こった．その動きが，その後の，危険運転致死傷罪の制定（2001 年）に大きな影響を与えた．その後，2006 年 8 月 25 日に，福岡市職員であった男が飲酒運転をし，先行する車両（被害車両）に追突したため被害車両が博多湾に転落し，被害車両に同乗していた 3 児が死亡した事件（福岡海の中道大橋事件）では，被告人（乗用車の運転者）に，危険運転致死傷罪と道路交通法違反の成立が認められ，両罪を併合した懲役 20 年の刑が最高裁において確定した[7]．

こうした事故を踏まえ，上記の新たな法制度が施行されると，しばらくの間は，飲酒運転による事故は，全体としては減少に転じた．しかし，その後も，悪質な飲

---

[5] 以下に，飲酒運転に関する刑事法，行政法上の措置の概要を示す[6]．

違反の種類	罰則（法律）	行政処分
酒気帯び運転（1） （呼気 1L 中のアルコール濃度） 0.15mg 以上 0.25mg 未満	3 年以下の拘禁刑 　または 50 万円以下の罰金 （道路交通法）	免許停止 90 日
酒気帯び運転（2） （呼気 1L 中のアルコール濃度） 0.25mg 以上	3 年以下の拘禁刑 　または 50 万円以下の罰金 （道路交通法）	免許取り消し 欠格期間 2 年
酒酔い運転	5 年以下の拘禁刑 　または 100 万円以下の罰金 （道路交通法）	免許取り消し 欠格期間 3 年
危険運転致死傷罪 負傷事案	15 年以下の拘禁刑 （自動車運転死傷行為処罰法）	免許取り消し 欠格期間 5–8 年
危険運転致死傷罪 死亡事案	1 年以上 20 年以下の拘禁刑 （自動車運転死傷行為処罰法）	免許取り消し 欠格期間 5–8 年

[6] 東京高判平成 13 年 1 月 12 日判例時報 1738 号 37 頁．

[7] 最決平成 23 年 10 月 31 日刑集 65 巻 7 号 1138 頁．

酒運転による死傷事故は発生している．たとえば，北海道では，飲酒した者が自動車を暴走させて多くの人名が失われる事件が，相次いで生じてきた[8]．

こうした状況は，飲酒運転者を処罰する法律の改正，整備が，効果的でなかったことを意味するものではない．飲酒運転が大変危険で悪質な運転であることは，免許取得者なら誰でも知っているはずの基本事項である．先の法律の整備は，飲酒運転が，どれだけ悪質で非難されるべき行為であるかの再確認を目指したものであった．そのための罰則の引き上げ等は，正しい対応であり，また，所期の目的も，相当程度，達成されているといえる．しかし，飲酒運転の発生件数をさらに削減すべく，飲酒運転の危険性と悪質性の広報は，今後とも続けていく必要がある．

12.4.3 今後の課題

飲酒運転を撲滅するための意識改革の前提として，社会意識の向上が望まれる．これはすでに，国，地方自治体によってなされているところである．

警察庁は，飲酒運転に対する罰則を強化する際に，飲酒運転の悪質性と，その予防が，最終的には，国民各人の意識にあることを強く訴えている[7]．

地方自治体でも，たとえば，福岡県や北海道では，条例により，飲酒運転の撲滅に向けて，運転者，彼らに酒類を提供する可能性がある飲食店等事業者，及び，飲酒運転によって被害を受ける可能性がある社会全体が，毅然として，飲酒運転を拒絶すべきことを宣言している[8, 9]．

こうした広報活動は，すぐには効果を上げないかもしれない．しかし，飲酒運転の予防には，飲酒運転が，運転者として最低限のルールすら守れない恥ずべき行動である点を各人に再認識させることから，取り組むしかない．そこで，社会全体での飲酒運転撲滅活動は，さらに強化される必要がある．

---

8 たとえば，2014 年 7 月 13 日に発生した，小樽ドリームビーチ事件（飲酒運転により，海水浴帰りの女性 3 人が死亡し，1 人が重傷を負った事件．札幌地裁は，運転者に危険運転致死傷罪により懲役 22 年の判決を宣告．運転者（被告人）は札幌高裁に控訴するも棄却．最高裁も上告を棄却した）や，2015 年 6 月 6 日に発生した，砂川市一家 5 人死傷事件（信号がある十字路交差点で，青信号で進入した被害者が運転する軽ワゴン車の真横に，右手から来た赤信号無視の被告人 A が運転する自動車が猛スピードで衝突し，その衝撃で軽ワゴン車は真横に約 60 m 飛ばされ，一家 5 人が死傷した事件．衝突した自動車の運転者 A は，仲間の B と飲酒した後に，競うように公道上でスピード違反をして，事故に至っていた．札幌地裁は，被告 A，B に，危険運転致死傷罪の成立を認め，それぞれ懲役 23 年の有罪判決を宣告．両被告は控訴したが，札幌高裁は控訴を棄却し，最高裁も上告を棄却した）が挙げられる．

12.5 危険運転対策

12.5.1 自動車運転死傷行為等処罰法の制定

「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」は，2013 年に成立し，2014 年 5 月 20 日に施行された．この法律は，（故意による）危険な自動車の運転により，人を死傷させる行為の処罰を，刑法典とは別個に整理しようとするものである．

12.5.2 自動車運転死傷行為等処罰法の制定の背景と改正の経過

2001 年当時，交通事故により被害者を傷害又は死亡させた者は，刑法 211 条の業務上過失致死傷罪で処罰されていた（その法定刑は，5 年以下の懲役若しくは禁錮又は 100 万円以下の罰金[9]）．事故の際に，無免許運転や飲酒運転等の道路交通法違反が併合罪加重されたとしても，処断刑の上限は 5 年の 1.5 倍を超えることはできなかった（刑法 47 条）．

この状況下で，12.4.2 節で前述した東名高速事件（1999 年 11 月 28 日）のように，多量の飲酒の後に酩酊運転をして複数の子供等，多数の者を死亡させるという悲惨な事故が発生した．そこで，上記の法定刑ないし処断刑では，適切な刑事責任を問えないことが問題となり，より重い法定刑を有する犯罪の制定が検討されることになった．

その結果，2001 年には刑法 208 条の 2 として，危険運転致死傷罪が新設された[10]．その後，2007 年には，刑法 211 条 2 項に「自動車運転過失致死傷罪」が追加され，法定刑が，7 年以下の懲役若しくは禁錮又は 100 万円以下の罰金に引き上げられた．

2013 年には，上記「自動車運転過失致死傷罪」及び「危険運転致死傷罪」が刑法典から削除され，新たに特別法として成立した「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（自動車運転死傷行為処罰法）」の中に危険運転致

9　2022 年刑法改正により，従来の懲役刑と禁錮刑は，2025 年 6 月までに「拘禁刑」に一本化されることとなった．本稿では，危険運転致死傷罪等の当初の法定刑を示す場合には懲役刑と記載したうえで，今後の法適用を見据えて，拘禁刑という表記を用いることがある．

10　その法定刑は，被害者を負傷させた場合が 15 年以下の懲役，死亡させた場合が 1 年以上 20 年以下の有期懲役であり，厳罰化が実現された．

死傷罪（同法 2 条）及び過失運転致死傷罪（同法 5 条）[11] が規定された（両罪の法定刑に変化はない）．同法は，2014 年に施行された．

さらに，2020 年には，自動車運転死傷行為処罰法の「危険運転致死傷罪（同法 2 条）」の改正がなされ，いわゆる，危険行為としての，あおり運転が，新 5 号及び 6 号として 2 条に追加された（両者の法定刑に変化はない）．これに伴い旧 5 号と旧 6 号はそれぞれ 7 号と 8 号に繰り下げられた．

12.5.3 危険運転の種類

危険運転の種類は，同法 2 条各号において，次の各類型が規定されている[12]．

1 号：アルコール又は薬物影響類型

2 号：制御困難高速度類型

3 号：無技能類型

4 号：通行妨害目的，直前侵入等接近類型

5 号：通行妨害目的，停止等接近類型（2020 年新設）

6 号：通行妨害目的，高速道路類型（2020 年新設）

7 号：赤信号殊更無視類型

---

[11] 「自動車」との表現が削除されたのは，自動車運転死傷行為等処罰法の中で，「自動車」運転過失致死傷罪と規定する必要がなくなったからであり，犯罪の規定内容に変更はない．

[12] より具体的にいえば，同法 2 条は，危険運転（その結果として，人が死傷した場合に，当該結果と供に処罰されるべき運転行為）として，以下のものを規定している．

一　飲酒又は薬物摂取により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為

二　進行制御困難な高速度で自動車を走行させる行為

三　進行を制御する技能を有しない（未熟な者が）自動車を走行させる行為

四　人又は車の通行を妨害する目的で，走行中の自動車の直前に進入するなどして，通行中の人又は車に著しく接近し，かつ，重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

五　車の通行を妨害する目的で，走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る）の前方で停止し，その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為

六　高速道路等において，自動車の通行を妨害する目的で，走行中の自動車の前方で停止し，その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより，走行中の自動車に停止又は徐行をさせる行為

七　赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し，かつ，重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

八　通行禁止道路を進行し，かつ，重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

8号：通行禁止道路進行類型

12.5.4　あおり運転に係る5，6号新設の背景

2020年の同法改正の契機となったのは，2017年6月5日に発生した，いわゆる「東名高速道路あおり運転事故」である．これは，東名高速道路の追越し車線で，被告人の車が被害者の車を強引に停車させたうえ，被害者に暴行を加えたところ，直後に後ろから来たトラックが被害者の車に追突する事故を起こし，被害者夫婦が死亡し，子供2人が負傷したという事案である．そこでは，速度0km/h（車を走行させていない状態（停止状態））が原因で死傷事故を起こした場合にも自動車運転死傷行為処罰法の危険運転致死傷罪（同法2条）が適用できるかが争われた．

同法2条4号は「交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」と規定しているが，被告人の車は速度0km/hで停止していたため，被告人に危険運転致死傷罪を問うのは困難とも思われた．第一審裁判所は，被告人が，高速道路上において4回にわたり進路妨害を繰り返し被害者車両を停車させた一連の行為は，被害者車両に対する（その後続から走行してきた車両による）追突事故を誘発したものであって，被害者の死亡と因果関係があるとして，危険運転致死傷罪の成立を認めた．第二審裁判所は，第一審の訴訟手続に法令違反があったとして第一審判決を破棄し，審理は第一審裁判所に差し戻された．差戻後第一審判決も妨害運転と事故の因果関係を認め，危険運転致死傷罪の成立を認定したが，弁護側が控訴した．そこで同事件は，未だ終結していない．なお，上記の同法2条5，6号は，同事件後に改正されたものであり，同事件には遡及適用されない．

12.5.5　危険運転致死傷罪が成立しない場合の対処

危険運転致死傷罪は，危険運転により，被害者に傷害又は死亡の結果が生じた場合に成立する．被害者の死傷という結果が生じなかった場合には，危険運転致死傷罪ではなく，道交法所定の犯罪が成立する．

たとえば，あおり運転がなされたが人が死傷しなかった場合には，2020年改正道交法で新設された妨害運転罪の適用が考えられる．同法117条の2の2・11号は，他の車両等の通行を妨害する目的で，同号所定の運転をした者を，3年以下の懲役又は50万円以下の罰金で処罰するものである．また，同法117条の2・6号は，同法11条違反（行列等の通行妨害としてのあおり運転）により著しい交通の危険を生じさせた者を，5年以下の懲役又は100万円以下の罰金で処罰することとした．

12.6　自動運転の利用に対応するための法改正

12.6.1　自動運転の展開に係る日本政府の取り組み

日本政府は，自動運転の技術を，SAE の示すそれに従いつつ，レベル 3 以上の技術の公道での利用を目指して，取り組んでいる．その模様を，国土交通省が公表しているチャートを用いて示すと，図 12.2〜12.4 のとおりである[10, 11, 12]．

12.6.2　2019 年改正道交法改正

2019 年改正道交法[13] は，いわゆるレベル 3[13]の自動運転技術を，世界で最初に認めた．ただし，車両内にいる者（Passenger, P）が常に運転者（Driver, D）とされ，自動運転中も周辺監視義務を解除されないと整理された．これが，レベル 3 と評価される制度なのかについては，国際的には議論がある．

レベル 2 以下の走行しかできない伝統的車両の乗員（P）であって運転席に座っ

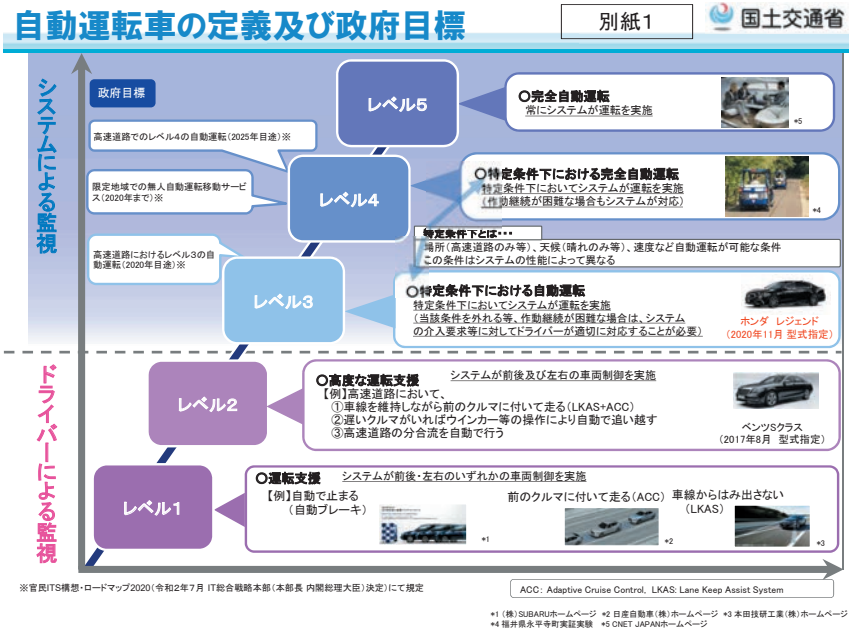


図 12.2　自動運転車の定義及び政府目標[10]．

[13] 令和元年法律第 20 号．



図 12.3　自動運行装置の保安基準等の概要[11].



図 12.4　自動運行装置の概要[12].

ている者は運転者（D）であったところ，この意味でのDに課せられてきた基本的義務（道交法第70条所定の安全運転義務）は，2019年改正道交法によれば，レベル3相当での走行可能とされる車両のPに対しても，解除されていない[14]．

自動運転技術のレベル3とは，自動運転中のシステムに，例外的な事態に対処するために乗員（P）に対して運転を代わるよう要請する（Take-over request，TOR）余地を残しているものの，そのような事態にならない限りはレベル4相当の状態，すなわちシステムが車両の挙動をすべて制御する自動運転を実現しているものである．このようなレベル4及びこれを超えるレベル5の技術[14]は，Pに，車両による移動中の時間を自由に利用可能にするために追求されてきた．この趣旨からは，レベル4（および，レベル4が実現されている，TO前のレベル3）の際に，Pに車両周辺の監視義務や，システムの挙動の監視義務，TORに対応できる態勢保持義務を課すことは，レベル3の概念と矛盾するものであろう．

他方で，2019年改正道交法の整理は，政策的には，支持される余地がある．自動運転に係る技術を公道で利用する際には，(1) 自動運転中の車両内にいる者（P）の利便性（経過時間の有効活用の可能性）向上とともに，(2) 当該自動運転車の安全な走行確保の双方が要請される．2019年改正道交法が導入した制度では，(1)，(2) 双方の観点（あるいは，(2) に重点を置く観点）からは，現実的な政策立案としての評価することも不可能ではない．

12.6.3　2022年改正道交法改正

概説

2022年改正道交法[15]は，自動運転のレベル4を許可する制度を創設した．そこでは，運転者がいない「運行」が特定自動運行として整理され，自動運行装置による自律的な運行の実施を，特定自動運行実施者（及び特定自動運行主任者と現場措置業務実施者）が監視する制度が創設された（図12.5）．特定自動運行も，概念的には「運転」に含まれるから，誰が運転者であるのかが確認されるべきだが，日本では，この点への学術的な関心は低い．

---

[14] レベル4は，ODD（Operational Design Domain，自動運転システムが作動する前提となる走行環境条件であり，運行設計領域と訳される）内でのみ自動運転を実現する技術である．レベル5は，ODDが全走行過程に及んだ場合の自動運転技術である．

[15] 令和4年4月27日法律第32号．

特定自動運行に係る許可制度の創設について

＜背景＞
2022年度目途に限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの実現に向けた制度整備を図るなど、自動運転の更なる推進を図る必要
（「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」（令和3年11月19日閣議決定）等）

（1） 特定自動運行の許可

- レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転（特定自動運行）を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要
- 許可を受けようとする者は、下記（2）及び（3）の実施方法等を記載した特定自動運行計画を都道府県公安委員会に提出
- 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、特定自動運行の経路を区域に含む市町村の長等から意見を聴取

（2） 許可を受けた者（特定自動運行実施者）の遵守事項

- 特定自動運行計画に従って特定自動運行を実施
- 遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う者（特定自動運行主任者）を配置（特定自動運行主任者が乗車している場合を除く）
- 特定自動運行主任者等に対する教育を実施

（3） 自動運転システムで対応できない場合の措置

- 警察官の現場における指示に従う必要がある場合、交通事故の場合等には、特定自動運行主任者等による対応を義務付け

（4） 行政処分等

- 都道府県公安委員会は、特定自動運行実施者等が法令に違反したときは、指示、許可の取消し等を行うことができる
- 警察署長は、特定自動運行において交通事故等があったときは、許可の効力の仮停止ができる

政府目標：官民ITS構想・ロードマップ2020

（2020.7　高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部等決定）

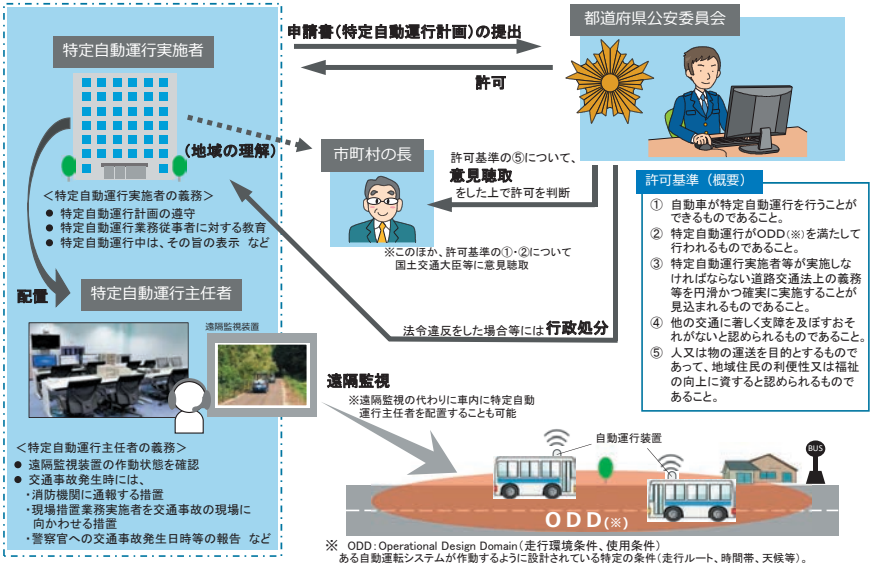
移動サービスに係る自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ



✓ 2022年度頃　廃線跡などの限定地域で遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの実現
✓ 2025年目途　限定地域での無人自動運転移動サービスの全国普及

※「自家用車」や「物流サービス」（トラック）については、2025年度頃に高速道路での自動運転（レベル4）の実現が位置付けられている。

特定自動運行の許可制度のイメージ



許可基準（概要）

① 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。
② 特定自動運行がODD（※）を満たして行われるものであること。
③ 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。
④ 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。
⑤ 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であること。

※　ODD：Operational Design Domain（走行環境条件、使用条件）
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）。

図 12.5　特定自動運行の許可制度[15].

特定自動運行の意義

特定自動運行は，「道路において，自動運行装置（当該自動運行装置を備えている自動車が第 62 条に規定する整備不良車両に該当することとなったとき又は当該自動運行装置の使用が当該自動運行装置に係る使用条件（道路運送車両法第 41 条第 2 項に規定する条件をいう．以下同じ．）を満たさないこととなったときに，直ちに自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるものに限る．）を当該自動運行装置に係る使用条件で使用して当該自動運行装置を備えている自動車を運行すること（当該自動車の運行中の道路，交通及び当該自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいる場合のものを除く．）」と定義された[16]．特定自動運行は，特定自動運行計画を都道府県公安委員会に提出し[17]，同委員会が許可することにより[18]，可能となる[19]．許可に際して，都道府県公安委員会は，特定自動運行の経路を区域に含む市町村の長等から当該運送が地域住民の利便性または福祉の向上に資すると認められるかにつき意見を聴取することを求めることとされている[20]．都道府県公安委員会は，特定自動運行実施者またはその特定自動運行業務従事者が，命令又は処分に違反等した場合には，特定自動運行実施者に対して指示，許可の取消しまたは許可の効力の停止を行うことができる[21]．また，道路における危険防止の緊急の必要がある場合には，警察署長は，許可の効力の仮停止をすることができる[22]．

特定自動運行により旅客の運送に加えて，貨物の運送も可能となった[23]．

以上の意味での「特定自動運行」は，運転ではなく「運行」として整理されたので，特定自動運行の実現に関与する者は，運転又は運転者に課せられている道交法上の義務を負わないことになった．

16　道交法第 2 条第 17 の 2 号．
17　道交法第 75 条の 12 第 2 項第 2 号．
18　道交法第 75 条の 13 第 1 項．
19　道交法第 75 条の 12 第 1 項．
20　道交法 75 条の 13 第 2 項第 2 号．
21　道交法第 75 条の 26，第 75 条の 27．
22　道交法第 75 条の 28．
23　道交法第 75 条の 12 第 2 項第 2 号．特定自動運行による貨物運送のあり方については，後述参照．

特定自動運行主任者，現場措置業務実施者，特定自動運行実施者

特定自動運行の実現に関与すべき者として，2022 年改正道交法は，特定自動運行主任者，現場措置業務実施者，特定自動運行実施者という主体を創設した．以下では，それぞれの役割について確認する．

特定自動運行主任者　特定自動運行主任者は，これを遠隔に配置することも，車両に乗車させることも可能である[24]．特定自動運行主任者は，自動運行装置の作動状態を特定自動運行中，監視する義務があり，自動運行装置が正常に作動していないと認めたときは直ちに特定自動運行を終了させるための措置を講じなければならない[25]．

現場措置業務実施者　特定自動運行により交通事故が生じた場合に備えて，特定自動運行実施者は，現場措置業務実施者を指定する[26]．交通事故が発生した場合，特定自動運行実施者は，消防や警察への通報や現場措置業務実施者の現場への派遣等を行わなければならない[27]．現場に派遣された現場措置業務実施者は，道路における危険防止に必要な措置等を講じなければならない[28]．交通事故が発生した場合に，特定自動運行主任者が当該自動車に乗車していた場合には，同人が事故発生を警察官に通報し，負傷者を救護等する義務を負う[29,30]．

特定自動運行実施者の意義　特定自動運行主任者及び現場措置業務実施者は，特定自動運行実施者の使者と捉えることができるが，彼らを用いて車両を制御する主体である特定自動運行実施者は，当該車両の運転者なのではないか，すなわち，運転者がいない走行とはいえないのではないかが問題となる．

2022 年改正道交法は，特定自動運行を「運転」ではなく「運行」とすることで，「運転」に必須の概念である運転者の認定という問題を回避した．そのため，（運転

---

[24] 道交法第 75 条の 20 第 1 項．同第 1 号は遠隔配置の場合の留意事項を規定する．
[25] 道交法第 75 条の 21 第 1 項．
[26] 道交法第 75 条の 19 第 3 項．
[27] 道交法 75 条の 23 第 1 項．
[28] 道交法 75 条の 23 第 2 項及び第 5 項．
[29] 道交法第 75 条の 23 第 3 ないし 5 項．
[30] 特定自動運行実施者の，その他の義務については，道交法第 75 条の 20 第 2 項，第 75 条の 22 を参照．

者ではない）特定自動運行実施者や特定自動運行主任者には，危険運転致死傷罪や過失運転致死傷罪は適用されない．しかし，たとえば監視義務を負う特定自動運行主任者が「飲酒又は薬物摂取により正常な監視が困難な状態」あるいは「監視する技能を有しない（未熟な）」状態で，特定自動運行に関与した結果，人の死傷という結果が生じた場合に，彼らを，それらの罪で処罰しなくてよいのかは，十分には検討されていない．今後の立法的課題であろう．

（運転者が必要となる）「運転」と（運転者が不要とされる）「運行」の区別は，国内法では可能とも思われるが，この整理を，道交法の上位法源である条約に違反せずに行うには，当該条約に，加盟国の国内法によるこの種の整理を許容する規定が存在しなければならない[31]．

2022 年改正道交法が創設した特定自動運行実施者は，その使者である特定自動運行主任者に，特定自動運行に供せられた車両の運行状況を遠隔監視させるが，特定自動運行を実現させるべき自動運行装置（ADS）は，車両の故障又は ADS の機能限界が生じた際には，車両を直ちに自動的に安全に停止させるものとされている[32]．ADS の機能限界等に際して，車両を停止させることは，当該車両に係る Minimum Risk Manoeuvre（MRM）の終了を意味する．このように，ADS が MRM を行い，人間である特定自動運行主任者は MRM に関与しないのであれば，レベル 4 が実現されていることになる．他方で，特定自動運行実施者という遠隔運転者による「運転」が承認されたとの評価も，可能であろう．いずれの評価が適切かは，遠隔運転者の概念の検討を通じてなされるべき，今後の課題である．

---

[31] ウイーン条約には，加盟国が国内法で，運転者不在の運行を認める旨，設定することを，許容する規定が追加された（ウイーン条約第 34bis 条第 1 項は，自動運転車が国内の技術的規制と国内の走行規制関係法令に合致していれば，運転者の存在という要件は充たすと規定する）．他方で，日本が加盟するジュネーブ条約には，ウイーン条約第 34bis 条第 1 項に対応する規定は存在しない．したがって，日本において，ウイーン条約に加盟するドイツの 2021 年改正道交法が導入した技術的監督者（die Technische Aufsicht）に類する概念（特定自動運行実施者は，これに該当しうる）を導入することは，厳密にいえば条約に抵触する．他方で，ジュネーブ条約加盟国の間で，ウイーン条約第 34bis 条第 1 項と同様の解釈に基づく国内法上の制度整備をすることにつき合意（resolution 等）が存在するから，慣習国際法違反を回避できる，と解する余地はある．

[32] 前掲した，道交法第 2 条第 17 の 2 号．

12.7 電動キックボード利用に対応するための法改正

電動キックボードとは，2輪もしくは3輪以上のタイヤで走行する電動式モーターが取り付けられた乗り物である．これは，道交法上の「車両」に該当し，電動式モーターの定格出力などに応じて「原動機付自転車[33]」と，普通自動2輪車などの「自動車[34]」に大別される．

電動キックボードは車両であり，従前は運転免許がないと利用（すなわち，乗車）できなかった．その後，2023年7月の道交法一部改正により，「原動機付自転車」の区分が「一般」と「特定小型」に分割され，「特定小型原動機付自転車」という区分が創設された．そして，16歳以上の者であれば，運転免許がなくても特定小型原動機付自転車への乗車が可能になった（図12.6）．

特定小型原動機付自転車の利用につき，運転免許が不要であるのは，特定小型原動機付自転車が，歩行者や自転車と同程度の速度しか出さず，その運動エネルギーが自転車のそれを超えることがない点に求められたと考えられる．平均的な歩行速度は4km/h前後，自転車の平均的速度は15〜20km/h程度といわれている．一方，特定小型電動機付自転車の最高速度は20km/h以下と，自転車と同程度である．そのため，一般の原動機付自転車と同じ運転免許は必要ないと考えられた結果であろう．

特定小型原動機付自転車に加えて，特例特定小型原動機付自転車も新設された．これは，速度が6km/h以下の特定小型自転車であり，道路標識等により歩道の通行が許可されている場所での利用が可能となる乗り物である．

---

[33] 定格出力0.6kW以下，かつ，排気量0–50CCのもの．

[34] 定格出力0.6kW超，かつ，排気量50CC超のもの．その中で，普通自動二輪車と大型自動二輪車の区別がある．

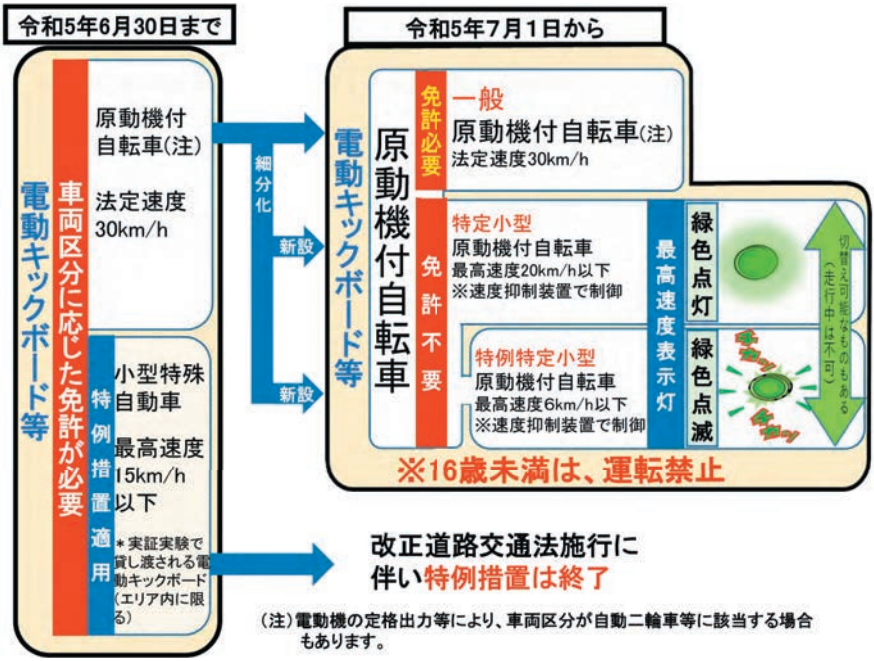


図 12.6　特定小型原動機付自転車に関する法改正概要[16].

参考文献

[1] 国土交通省中部地方整備局,『特殊車両通行ハンドブック 2022』. https://www.cbr.mlit.go.jp/road/oogatasha_tekisei/pdf/tokushusharyo_hand_book_2022.pdf

[2] 警察庁,「自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用」. https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/03/siryou3.pdf

[3] 内閣府,「令和 3 年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況　特集 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について　第 1 章 子供（小学生）の交通事故の状況及び飲酒運転に関する交通事故の状況　第 2 節 飲酒運転による交通事故の状況」,『令和 4 年交通安全白書』. https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01_2.html

[4] 警視庁,「飲酒運転による交通事故の発生状況等」,『みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない，させない」』. https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html#kensu

[5] 今井猛嘉,「飲酒運転対策立法の意義と課題」,『ジュリスト』1342 号，p.131，2007.

[6] 今井猛嘉,「自動車運転死傷行為処罰法の新設――危険運転致死傷罪等の改正――」,『刑事法ジャーナル』，No. 41, p. 4, 2014.

[7] 警視庁,「みんなで守る『飲酒運転を絶対にしない，させない』」. https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html

[8] 福岡県,「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例について」. https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/insyuuntenbokumetsu-jourei.html

[9] 北海道環境生活部くらし安全局道民生活課,「飲酒運転の根絶」. https://www.pref.hokkaido.lg.jp/

ks/dms/kat/sdd/index.html
［10］国土交通省，「自動運転車の定義及び政府目標」．https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001371533.pdf
［11］国土交通省，「自動運行装置の保安基準等の概要」．https://www.mlit.go.jp/common/001338328.pdf
［12］国土交通省，「自動運行装置の概要」．https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001371535.pdf
［13］SAE, Surface Vehicle Recommended Practice, J3016, Apr 2021, p. 17 (3.20)．
［14］今井猛嘉，「自動運転制度実現へ向けた動向」，『法律のひろば』，2020 年 2 月号，pp. 44–45.
［15］警察庁，「特定自動運行に係る許可制度の創設について」，「特定自動運行の許可制度のイメージ」．https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/L4-summary.pdf
［16］警視庁，『電動キックボード等の概要説明リーフレット（閲覧用）』，「特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について」．https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/electric_mobility/electric_kickboard.html