

自動運転実装課題と名古屋大学の取組み

弁護士 友近 直寛

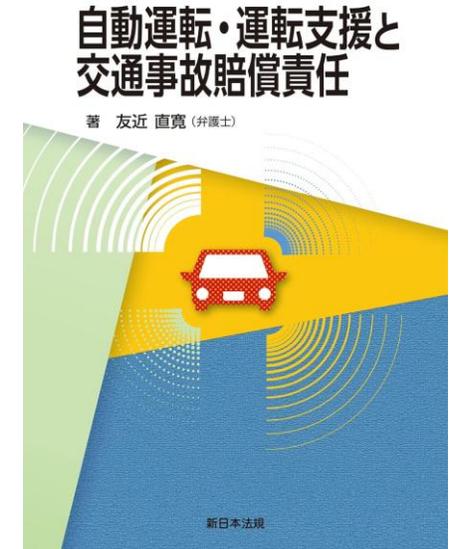
2026/02/06

#Me



友近 直寛

2014. 12月 弁護士登録（67期）
弁護士法人グラス・オランジュ法律事務所
→（2022. 09月）もみのき・友近法律事務所
<https://momi-law.jp/>
2021. 12月 「自動運転・運転支援と交通事故賠償責任」（新日本法規）
<https://www.sn-hoki.co.jp/shop/item/5100201>
2022. 09月 合同会社nitro 設立
<https://nitro.llc/>
2022. 12月 名古屋大学未来社会創造機構 モビリティ社会研究所
#COI-NEXT（JST）「地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点」（2022～2032）
<https://mymobi.mirai.nagoya-u.ac.jp/>
2023. 02月 一般社団法人車載データ解析協会（CDRA） 設立
<https://www.cdra.jp/>
2024. 04月 香川大学イノベーションデザイン研究所
2025. 04月 経済産業省経済産業政策局 産業創造課



- 1** 地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点について
- 2** 拠点は社会に何を生むのか
- 3** 弁護士が何をするのか

#名古屋大学 未来社会創造機構 地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点



#概念説明

“国家プロジェクト”

JST（国立研究開発法人 科学技術振興機構）からの受託研究事業COI-NEXT（共創の場形成支援プログラム）共創分野16拠点・地域共創分野19拠点の1つ

“マイモビリティ”

移動問題に主体的に関わり、作り上げた移動手段「マイカー」から「マイモビリティ」へ

“超移動社会”

電気抵抗がゼロになる超電導のように、移動の抵抗（ストレス）が極めて小さくなる社会

#拠点は何を生むのか

ボトルネックに切込む先進地域モビリティシステム (AS)、
未来を切り拓く革新的地域モビリティシステム (IS)、
それらを支える法制度と評価手法 (LV)



#拠点は何を生むのか

- 1 自動運転の設計（遠隔支援・路車協調型）
- 2 車両を地域交通事業者が調達・運用する社会システム
スマートローカルモビリティ公共財プラットフォーム
- 3 ドアツードアの輸送を可能にする毛細血管・大動脈のメリハリ走行インフラシステム
ドアツードア中量輸送システムPRT
- 4 マイモビリティになっているか＝公共交通に対する乗客の能動性の程度を測る
マイモビリティ尺度の開発

⇒マイモビリティ尺度の高い地域交通を実現するためのノウハウと具体的なツールをもっている総合コンサル機関

法制度ユニットの役割

1 自動運転の設計（遠隔支援・路車協調型）

→現行法下での課題を調査し、必要に応じて規制改革を要請・提案する

2 車両を地域交通事業者が調達・運用する社会システム スマートローカルモビリティ公共財プラットフォーム

→現行制度を利用してデザイン、運営とオープン化のルール作り

3 ドアツードアの輸送を可能にする毛細血管・大動脈のメリハリ走行インフラシステム ドアツードア中量輸送システムPRT

→車両標準と輸送事業としての許可類型の整理

4 マイモビリティになっているか＝公共交通に対する乗客の能動性の程度を測る マイモビリティ尺度の開発

→尺度が高くなるような地域輸送サービスのルール作り

⇒マイモビリティ尺度の高い地域交通を実現するためのノウハウと具体的なツールをもっている総合コンサル機関

→ルール作りのノウハウ蓄積・体系化

#法制度ユニットのメンバー

中川 由賀 弁護士
中川法律経営事務所（愛知）／中京大学

岩月 泰頼 弁護士
松田綜合法律事務所（東京）

森田 岳人 弁護士
松田綜合法律事務所（東京）

友近 直寛
もみのき・友近法律事務所（愛知）

山下 祐司 弁護士
岩田綜合法律事務所（愛知）

立松 知真 弁護士
木曾の風法律事務所（愛知）

加藤 朋美 弁護士
もみのき・友近法律事務所（愛知）

#現行の自動運転法制

加藤先生にバトンタッチ

#自動運転法制

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体	対応する車両の名称
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。 ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。	<u>自動運行装置</u> (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)	<u>条件付自動運転車(限定領域)</u>
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	<u>自動運転車(限定領域)</u>
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	<u>完全自動運転車</u>

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

自動車に対する法規制（車両法）

- ・ 自動運行装置の保安基準を策定
- ・ 国交相が装置毎に走行環境条件を付与

運転者に対する規制緩和（道交法）
⇒保安基準に適合した自動運行装置が故障なく作動し、走行環境条件を充たして走行する場合、運転者は携帯等の画面をみてもよい

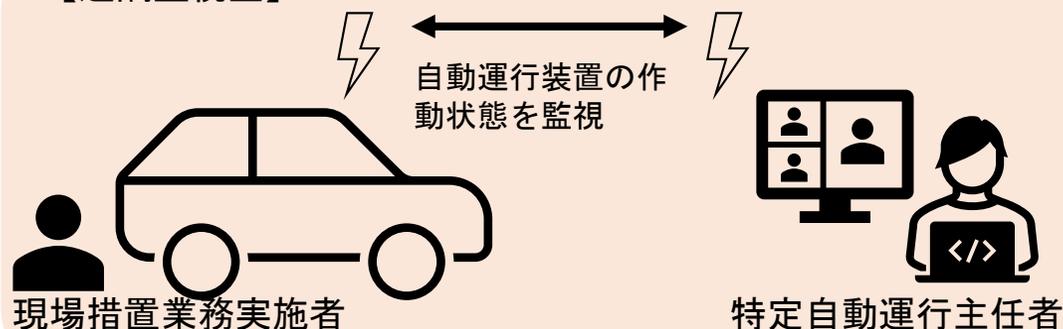
ちなみに、、、特定自動運行でなければ、自動運行装置による走行も道交法上は「運転」

特定自動運行許可制度（道交法）



⇒特定自動運行実施者は、車両、場所、日時、経路、運送対象を特定して計画を策定し、公安委員会の許可が必要
＝運行供用者（自賠法）

【遠隔監視型】

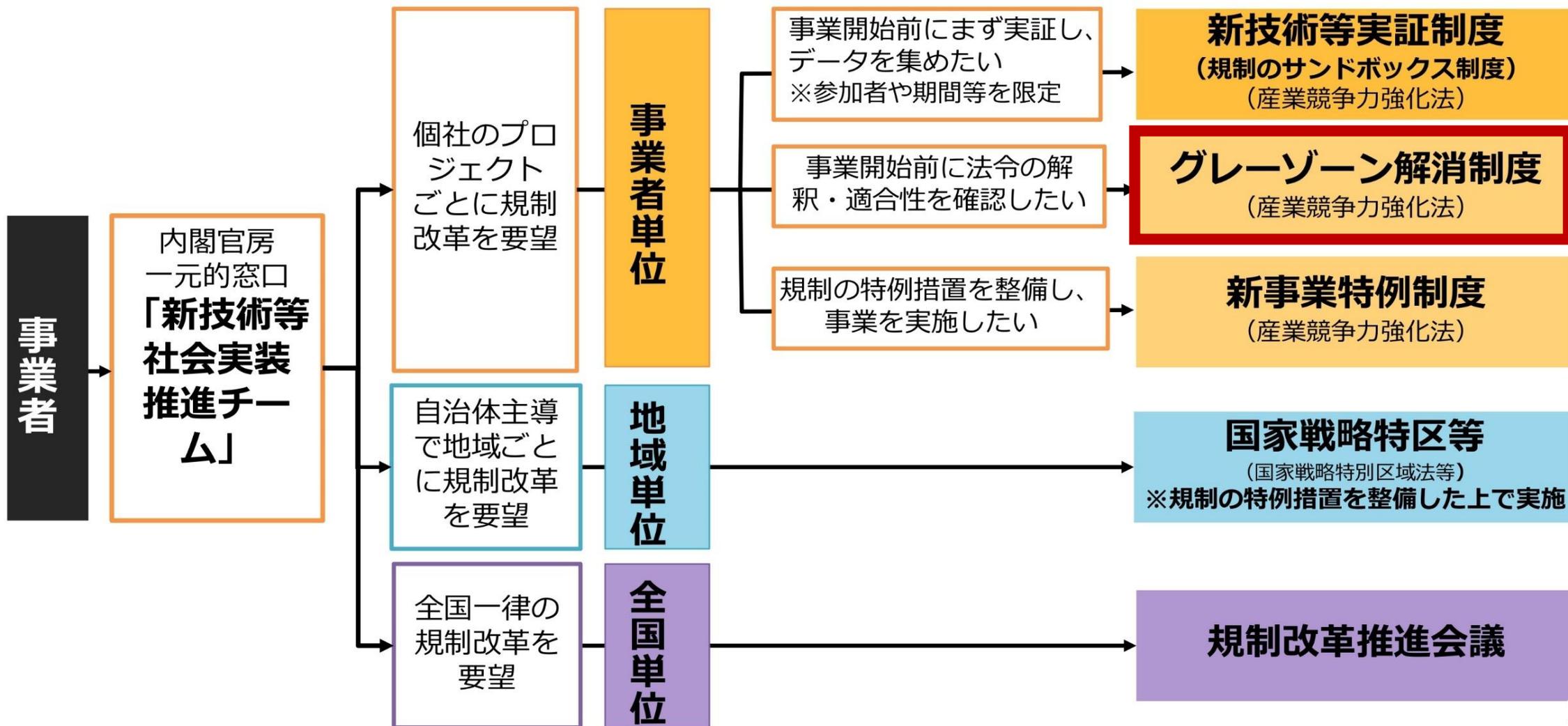


【主任者同乗型】



観点で検討している自動運転車両装置と運行形態が現行法上適法か否かの確認

各規制改革のスキームの関係



#スマートローカルモビリティ公共財PF実装に向けて

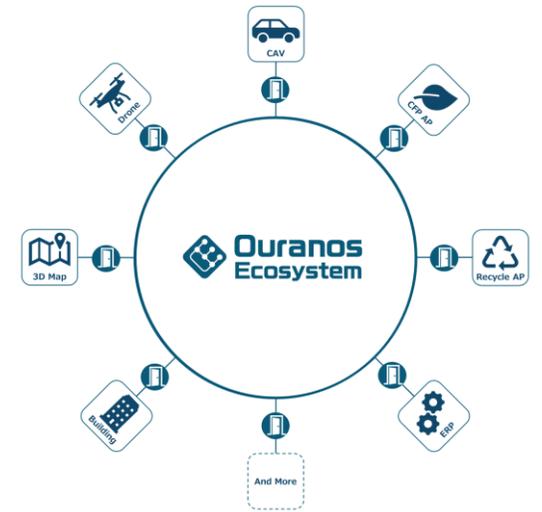


ルールメイク

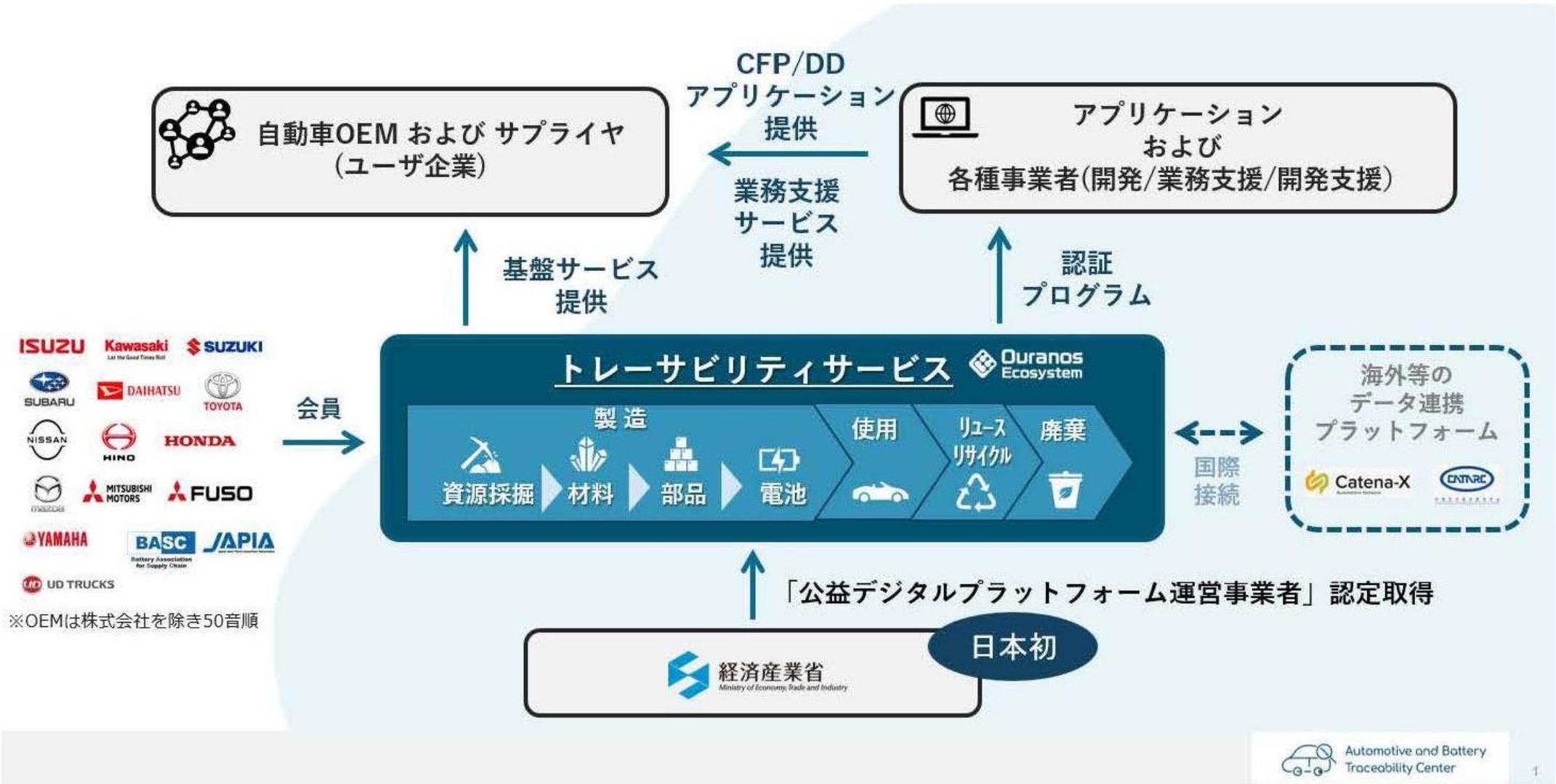
- 1 車両規格
- 2 運営方法
- 3 オープン化



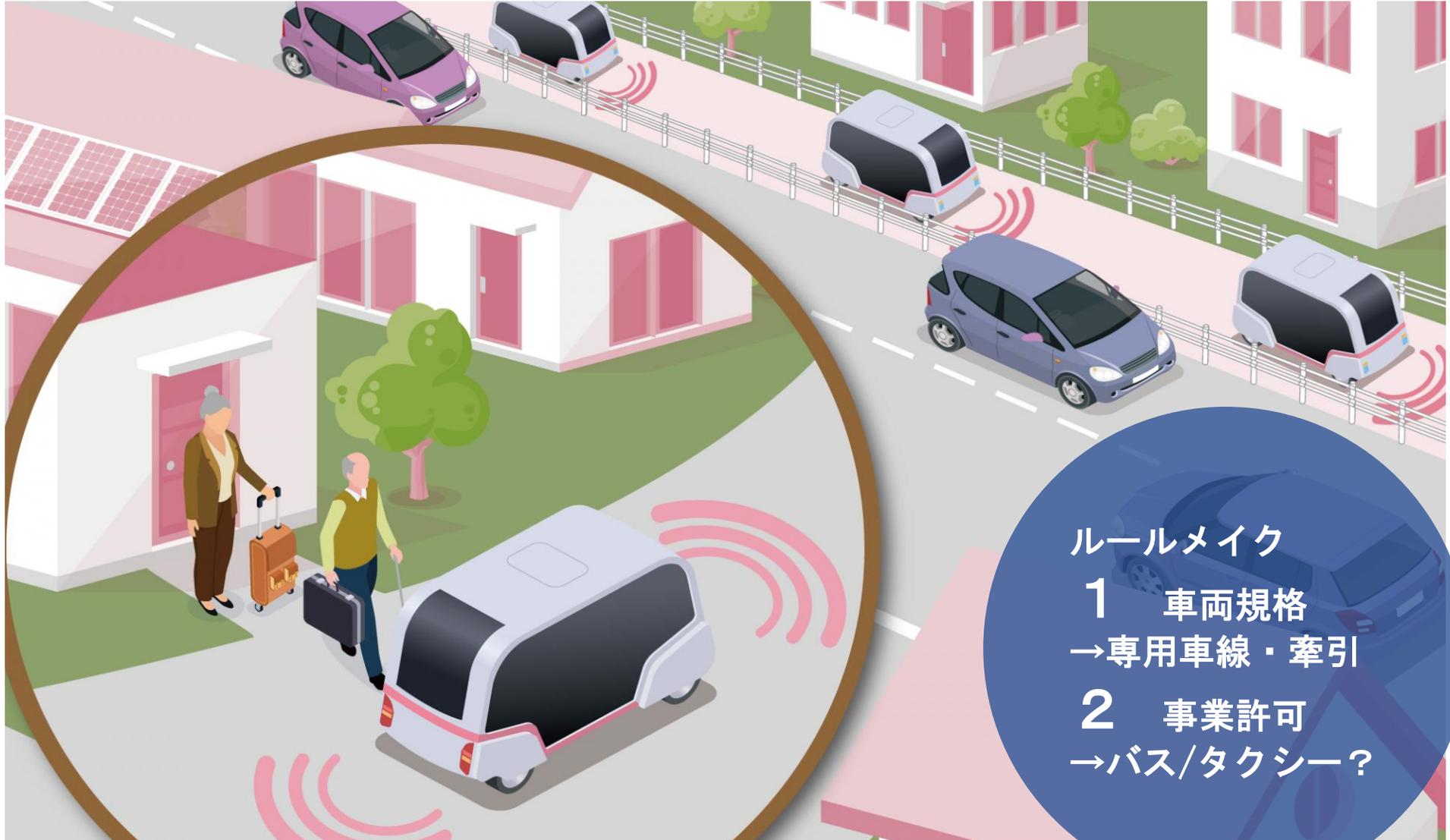
**Ouranos
Ecosystem**



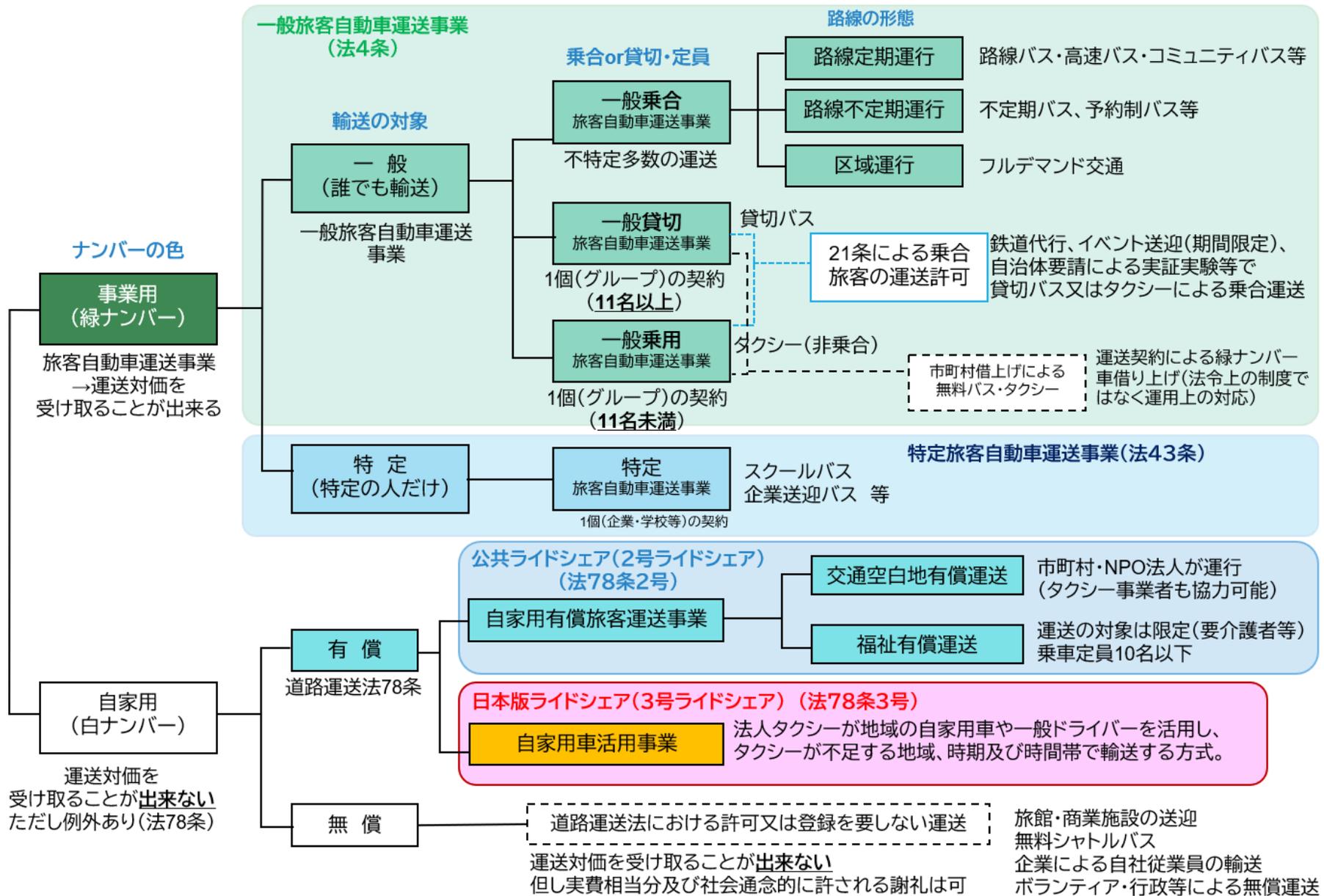
(参考) 自動車・蓄電池のカーボンフットプリントおよびデューデリジェンスのデータ連携プロジェクト



ドアツードア中量輸送システムPRT



(参考) 旅客輸送事業



#ルールメイク

1 法律・条例

2 下部法令

3 業界標準

4 規約

5 個別契約

民主主義的な基盤作り

+

コンセンサスの言語化

発起人（依頼主）のビジョンの伝播と関係者の利害の可視化

関係者の利害の調整とリスクヘッジ
+ 全員の利益↑

#ノウハウの蓄積・伝承の必要性

- 1 法律・条例
対象が広くなれば、それだけ考慮・調整すべき事項が多くなる
- 2 下部法令
- 3 業界標準
守るべき作法や踏むべき手続がある
- 4 規約
- 5 個別契約

ルールメイクを実現するためのノウハウは職人技

⇒ ・ 法廷の技術
・ 交渉術
・ 依頼主との関係構築
などと同様、体系化して伝承すべき

#拠点に蓄積して体系化するノウハウ

1 法律・条例

2 下部法令

3 業界標準

4 規約

5 個別契約

PRTで狭い生活道路・幹線専用車線ともに走行できる仕様で標準化された自動運転車両とそれを支える道路・通信・情報インフラの整備

上記のアセットを公共財として安価に有効に活用するためのコンソーシアムとマイモビリティ尺度の高いサービスの設計