交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
第２回自動運転ワーキンググループ
議事概要

日時：令和６年１２月４日（水）１５：００~１７：００
場所：デロイトトーマツコンサルティング合同会社
　　　別館（新東京ビル）セミナールーム　７０６ＢＣＤ
出席者：菊間委員、佐藤委員、塩路委員長、須田委員、竹岡委員、寺田委員、
　　　　中川委員、波多野委員（五十音順）
概要
　一般社団法人日本自動車工業会・一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会より「業界ヒアリング」、事務局より「管理の受委託の運用の明確化及び特定自動運行時に必要な運行管理の在り方について」及び「事故原因究明を通じた再発防止について」説明後、委員より以下の発言があった。

○　道路運送法上の特定自動運行保安員と道路交通法上の特定自動運行主任者の関係について、路運送法上の特定自動運行保安員と道路交通法上の特定自動運行主任者とは兼務可能と「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」に記載されており、人件費の経済的合理性を考えると兼務が基本的になると考えている。

○　従来、事業者側である特定自動運行保安員が、特定自動運行主任者の隣に一緒に座り、車両のオペレーションを監視しなければいけないというように読み取れる場合もあった。しかし、定型業務の明確化により、あらかじめ特定自動運行計画で示された内容は定型業務に含まれるため、特定自動運行保安員の作業を特定自動運行実施者側に委託可能と理解している。そのうえで、運行計画という形で、道路運送法及び道路交通法上にそれぞれ運行計画が求められている中で、運行計画の構築における許可取得の時間的な順序を明確化していただきたい。

○　自動運転車両の特定自動運行保安員および運行管理者の業務が多岐に渡る中で、委託と受託という関係性により業務が分割されてしまう可能性がある。そのうえで、二重規制にならない仕組みづくりを要求したい。現行法での管理受委託は二重規制になっており、様々な組み合わせのケースを想定すると、双方の許可を有している同士の間でのみ、委託可能となってしまう恐れがある。

○　自動運転ハイヤーはレンタカーと同様の位置づけとなると認識しているため、別の枠組みとして整理いただきたい。

○　「※当事者間の合意によって「定型業務」とすることが適切でない業務について外部委託できないことを明確にする」と記載されているが、委託できない業務の事例を列挙する等、定型業務の仕上がりイメージを明示いただきたい。

○　「受委託事業に係る契約上の責任」について、事前レクでは受託者と委託者が連帯して責任を負うというような記載があった。運行供用者責任を委託者と受託者の双方または一方が負うという自賠法の運行供用者責任の議論と、受託者と委託者が連帯して責任を負うべきという運送法の議論は、別の論点であり、前者の結論にかかわらず後者は残すべきと考えている。

○　報告書作成時においてパブリックコメントを求めた際に、利用者の立場として有事の際に事業者に即座に通知できるかに懸念を抱いているため、懸念への対応方針を明記いただきたい。

○　受託者と委託者が連帯して責任を負う仕組みについては、現行法から後退している印象与えることを避けるため、基本的には現行法の記載に戻していただく方が良いと考えている。

○　許可基準の案は論点を網羅的にカバーできており、更に具体的な文言があればより踏み込んだ議論となると考えている。

○　運輸安全委員会の調査は、車両に主眼が置かれている側面が強い。そのため、更に事故関与者の話や車両の管理体制、交通管理体制をはじめとしたインフラ面での情報提供をどのように実施していくかを検討する必要がある。また、サービスカーかオーナーカーという話もあり、自動運転のオーナーカーも対象に議論するかも論点である。

○　車両認証時や特定自動運行の許可時に、事故発生時における事故調査への協力を義務付けたうえで、仮に協力義務を違反した場合には、車両認証や特定自動運行の許可を取り消す仕組みを検討すべきと考えている。

○　運輸安全委員会設置法の１８条２項の調査規定及び３２条の罰則規定において、虚偽報告・虚偽陳述には罰則が設けられている一方で、質問拒否に関しては、罰則が規定されていない。また、罰則規定の法定義は３０万円以下の罰金が設けられている。これに対して、道路運送法上のリコールに向けた調査に関する罰則規定においては、報告懈怠や陳述懈怠に関する罰則に加えて、法定刑にて一年以下の懲役または３００万

以下の罰金、法人については2億円以下の罰金が設けられている。罰則の違いについて合理性が見いだせるのかについては疑問を抱いており、厳格な調査のためには見直しが必要と考えている。

○ 事故調査協力に関する条約については、航空・船舶分野では事故調査に協力する条約や事故調査コードが整備されているが、自動運転については整備されていないと理解している。事故原因解明のためには技術的な原因の解明が必要である中で、車両開発者が海外メーカーである場合には、調査対象の関係物件や関係者が海外にあることが想定される。そのため、海外メーカーへ事故に関する情報を提供いただくために、自動運転車の事故調査に関する条約等の制定に向けた取り組みを進めていくのが有用と考えている。

○ 環境整備について、調査委員会が責任追及から切り離した科学的客観的な原因究明のために設立されたと認識しており、死亡事故が発生した際の責任追及は警察が実施している。そのうえで、運輸安全委員会は事故原因の究明を主眼に置いているため、自動運転車の普及に向けて、企業という枠組みを超えて協力可能な体制を構築することが目的達成には必要であると考えている。その中で、責任追及への恐れや企業秘密により情報を提供できないといった状況も想定されるため、報告書作成にあたって企業秘密が密接に関係する場合には、企業秘密の利用を運輸安全委員会限りにする、または提供する情報を限定すべきと考えている。また、運輸安全委員会は死亡事故やそれに匹敵するような重大インシデントを調査の対象としているが、それに加えて、被害の頻度が多い事例も調査の対象に含めていただきたい。

○ 既存の調査対象である3つのモードにおける重大インシデントに比べて、自動車におけるインシデントの形態が多岐に渡ると想定している。自動車は交通参加者の多さが特徴であるため、重大インシデントを慎重に定義いただきたい。特に報告の段階では、通常時は警察や保険会社が関与して、責任が割り振られると理解している。その後、自動運転車の無人走行の段階が第一当事者に該当するかをスクリーニングステップとして、重大インシデントに該当する事例かを判断する。インシデントの定義が厳密でない場合には、データの収集にも影響が出てくるため、慎重に検討いただきたい。既に自動運転レベル3の車両においては 、DSSADにて最低限のデータを保存することが義務付けられているが、DSSADのデータと事故原因究明に必要なデータにも乖離が見られると想定されるため、必要なデータの特定も慎重に行っていただきたい。

○ 事故調査は、自動運転レベル3の車両も対象とすべきと考えている。SWGの報告書

にて自動運転車の普及加速という観点から事故調査の重要性が謳われており、また運輸安全委員会設置法では、事故防止や事故発生時の被害軽減に貢献することが目的と言及されている。そのため、あえて事業用に限定する必要はないと考えている。また、自動運転レベル３の車両で事故が発生した際には、交通参加者も不安を感じると想定され、不安を取り除くために事故原因を究明すべきと考えている。

以上