

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
自動運転ワーキンググループ

報告書骨子案

2025 年●月●日

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
自動運転ワーキンググループ

目次（案）

1. はじめに

2. 個別検討課題について

- （１）管理の受委託の運用の明確化／特定自動運行時に必要な運行管理の在り方
 - （ア） 検討の背景・目的
 - （イ） 現状・課題
 - （ウ） 今後の対応
- （２）タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方
 - （ア） 検討の背景・目的
 - （イ） 現状・課題
 - （ウ） 今後の対応
- （３）認証基準等の具体化による安全性の確保
 - （ア） 検討の背景・目的
 - （イ） 現状・課題
 - （ウ） 今後の対応
- （４）事故原因究明を通じた再発防止
 - （ア） 検討の背景・目的
 - （イ） 現状・課題
 - （ウ） 今後の対応
- （５）被害が生じた場合における補償
 - （ア） 検討の背景・目的
 - （イ） 現状・課題
 - （ウ） 今後の対応

3. おわりに

<参考資料等>

- 参考資料 1 委員一覧
- 参考資料 2 審議経過
- 参考資料 3 海外調査結果の概要

1. はじめに（第4・5回WG以降に記載）

（ア）自動運転車の社会的な立ち位置

■ 自動運転車の社会的意義

- 現在、自動運転の実用化に向けた研究・開発が意欲的に進められており、自動運転を巡る技術が急速に発展している。近年開発が進められている自動車の自動運転は、交通事故の削減のみならず、高齢者等の移動手段の確保や物流の生産性向上など、社会が直面する様々な課題の解決に資するものとして、早期の実用化が期待されている

■ 社会実装の背景にある官民連携での取り組み

- ITS・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民ITS・構想・ロードマップ」を2014年に策定以降、毎年の改定により、今後の方向性等の共有を進めた結果、関係する多くの府省庁や民間企業等において、具体的な連携や協調に向けた取組が進められてきた
- こうした官民一体の取組により、2021年に世界初の自動運転レベル3の乗用車の上市が実現し、2022年には道路交通法改正により、自動運転レベル4に向けた制度整備が行われ、2023年には福井県永平寺町において、日本初のレベル4での無人自動運転移動サービスが開始されるなど、自動運転の社会実装に向けた取組が着実に進められている

■ 社会実装の現在地

- しかしながら、自動運転が地域の暮らしを支えるモビリティとして事業化されているかを見ると、実証実験止まりになっているケースが多く、現時点では、米国や中国のように事業化がイメージできるような取組事例はまだ少ないのが現状である

（イ）自動運転車の社会実装に係るロードマップおよび達成に向けた検討

■ 無人自動運転移動サービスの社会実装に向けたロードマップ

- 政府としては、2022年12月23日に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において、地域限定型の無人自動運転移動サービスを、2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上に展開するというロードマップを掲げている

■ ロードマップ達成のための検討枠組み

- ロードマップ達成のため、自動運転技術をはじめ地域のモビリティを支えるデジタル技術を積極的に活用した、安全なモビリティサービスの社会実装、また地域のモビリティを支える技術の事業化に向けた「モビリティ・ロードマップ」を策定するため、2023年5月にデジタル社会推進会議の下に「モビリティワーキンググループ」（以下「WG」という。）が設置された

- また、2023 年 11 月 22 日、第 2 回デジタル行財政改革会議における、「自動運転車の社会的ルールを始め、新たなモビリティ・サービスの積極的な事業化に向け、必要な環境整備を加速」することとの岸田内閣総理大臣による指示を受け、同年 12 月 25 日に同WGの下に、「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ（以下「SWG」）」を設置し、無人運転における基準認証等や事故・インシデント発生、事故要因、責任判断の各プロセスにおける検討の重点項目を報告書として取りまとめた
- ロードマップ達成のための各年度（短期・中期）での検討事項
 - WG での検討結果や SWG により取りまとめられた「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ報告書」により、「モビリティ・ロードマップ 2024」が取りまとめられ、自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策として、短期（～2025 年 6 月）・中長期（2025 年 7 月以降～）の目標、2026 年初頭にはロボットタクシーの社会実装の実現が示された
- 国土交通省におけるロードマップ達成のための各年度（短期・中期）での検討事項
 - 国土交通省では、2024 年 6 月に開催された第 6 回デジタル行財政改革会議において、2026 年に見込まれる自動運転タクシーの実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシー実装のための制度構築を進めることとした

(ウ) 自動運転 WG の設置趣旨

- SWG での議論およびデジタル行財政改革会議でのとりまとめを受け、国土交通省にて今後の自動運転タクシーの社会実装のための制度のあり方について、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に「自動運転ワーキンググループ」（以下「自動運転 WG」という。）が設置された

(エ) 自動運転 WG における検討項目

- 自動運転 WG における検討観点
 - 自動運転 WG では、デジタル行財政改革会議において、2026 年に見込まれる自動運転タクシーの実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から検討することとされた
- デジタル行財政改革会議にて検討すべきとされた項目の概要
 - 具体的には、ビジネスモデルに対応した規制緩和等として、管理の受委託の運用の明確化、特定自動運行時に必要な運行管理の在り方、タクシー手配に係る

プラットフォームに対する規律の在り方の3つの項目を検討することとされた

- 管理の受委託の運用の明確化は、自動運転の専門性を有すると認められる者については、タクシー事業の許可を有していなくても、その管理を受託し、タクシー事業者と供に自動運転タクシーが運行できるよう、運用を明確化することについて、年内に結論を出すものとされた
- 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方は、特定自動運行の場合、特定自動運行保安員の管理が主となるため、当該業務に即した運行管理者の要件を明確化することについて、1年以内に結論を出すものとされた
- タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方については、旅行業の登録を得てタクシー手配に係る費用を徴収しているプラットフォームに対する、道路運送法の観点からの新たな規律を設けることについて、1年以内に結論を出すものとされた

■ SWGにて検討すべきとされた項目の概要

- また、SWGのとりまとめを踏まえた3つの観点として、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償を検討することとされた
- 認証基準等の具体化による安全性の確保は、自動運行装置に係る認証基準等の具体化による、自動運転車の製造者が満たすべき安全性能の明確化を目指すことについて、1年以内に結論を出すものとされた
- 事故原因究明を通じた再発防止は、責任追及から分離された事故原因究明を通じて再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保を目指すことについて、1年以内に結論を出すこととされた
- 被害が生じた場合における補償は、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任の明確化を目指すことについて、2025年中に結論を出すものとされた

2. 個別検討課題に対する今後の対応

(1) 管理の受委託の運用の明確化／特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

(ア) 検討の背景・目的 (第4・5回WG以降に記載)

(イ) 現行制度・今後の論点 (第4・5回WG以降に記載)

■ 現行制度

- 特定自動運行を行う自動車運送事業における輸送の安全確保を目的に、道路交通法の改正を踏まえ、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために具体的に講ずべき事項等について検討し、道路運送法及び貨物自動車運送事業法体系の制度改正を行った
- 役割分担・委託イメージは、「運転者が存在する場合と同等の輸送の安全等の確保」および「事業の形態によらない運送事業者の責任」の基本的な考え方の2つにて整理された

■ 今後の論点

- 管理の受委託の運用の明確化については、「運送事業の許可を得ていない者への外部委託可能な範囲の明確化」および「許可基準が定められていない特定自動運行に係る管理の受委託の基準の作成」が論点とされた
- 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方については、「特定自動運行を行う際の運行管理者の要件の明確化」が論点とされた

(ウ) 今後の対応 (第4・5回WG以降に記載)

■ 運送事業の許可を得ていない者への外部委託可能な範囲の明確化

- 外部委託可能な範囲の明確化については、運送事業者と特定自動運行実施者の間で、特定自動運行計画や運用マニュアルで具体的な判断及び対応を事前に取り決め、特定自動運行実施者がその範囲内で実施することが道路運送法関係規定に照らして妥当な業務については「定型業務」として取り扱うことを規定上明確にすることで対応する

■ 許可基準が定められていない特定自動運行に係る管理の受委託の基準の作成

- 管理の受委託の運用の明確化に関する特定自動運行に係る新たな管理の許可基準については、道路運送法第35条第1項の規定に基づく特定自動運行の管理の受委託の許可において、行政上の責任は運送事業者であること、輸送の安全が確保されていること等に留意して、許可基準の整備を行うこととする

■ 特定自動運行を行う際の運行管理者の要件の明確化

- 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方については、運送事業者は、事業用自動車の運行の安全を確保するため、営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、一定人数以上の運行管理者を選任する必要があり、特定自動運行を行う場合であっても、引き続き運行管理者の選任は必要である

- 特定自動運行の際、運行管理者の業務量は少なくなることが見込まれるが、個々の特定自動運行に係るシステムのレベルにより、運行管理者の業務量が異なることから、当面の間は運行管理者の必要な選任数について、事業者からの申請に応じて審査することで対応する方針が策定された

(2) タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

(ア) 検討の背景・目的 (第4・5回WG以降に記載)

- 背景
- 目的

(イ) 現状・課題 (第4・5回WG以降に記載)

※新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化の検討について、別途検討会を実施

(ウ) 今後の対応 (第4・5回WG以降に記載)

(3) 認証基準等の具体化による安全性の確保

(ア) 検討の背景・目的 (とりまとめ報告書に沿って第4・5回WG以降に記載)

- 検討の背景
- 目的

(イ) 現状・課題 (とりまとめ報告書に沿って第4・5回WG以降に記載)

(ウ) 今後の対応 (とりまとめ報告書に沿って第4・5回WG以降に記載)

(4) 事故原因究明を通じた再発防止

(ア) 検討の背景・目的 (第4・5回WG以降に記載)

- 現在、自動運転車に係る事故の原因を調査・分析し、同種事故の再発防止と被害の軽減に寄与することを目的として、ITARDAに自動運転車事故調査委員会が設置されている。これまでに、1件の調査実績と、再発防止に向けた提言がなされているが、当該調査の過程において、自動運転車事故調査委員会の権限が任意での調査にとどまるため、事故調査を行う中で、交通事故の被害者等、一部関係者から話を聞くことができなかったという事案が発生しており、今後の対応として、関係者からの情報収集の在り方や、被害者や遺族の方々へ配慮した調査報告の公開の在り方についての指摘がある。
- これを踏まえ、SWGにおいては、まず、短期的には、迅速かつ実効性のある原因究明のため、基準認証等の段階において、自動運行装置に係る認可を取得した者に対し、道路運送車両法に基づく権限により、重大事故等一定の事故について事故調査への協

力を義務付けることや、報告徴収権限を行使することによって、事故調査への協力を促す方策について検討を行うことが必要とされた。

- その上で、中長期的には、迅速かつ実効性のある原因究明を責任追及と分離して行うため、職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を行うことが求められるとされた。
- 運輸安全委員会は、昭和 49 年の航空事故調査委員会発足以降、平成 13 年に鉄道事故を、平成 20 年に船舶事故を調査対象に追加し、航空・鉄道・船舶の事故等（事故及び重大インシデント）のうち、被害の大きさ（被害が大きくなる可能性の高さ）から社会的影響の大きいものや多面的・科学的に分析する必要性が生じ、調査業務が複雑となる可能性が高いものを対象として、調査を行っている。
- 運輸安全委員会の事故調査は、独立性の高い「3 条委員会」として、責任追及から切り離れた科学的・客観的な原因究明を目的として、専門家による迅速な対応を行えるようにするとともに、事故防止のための大臣への勧告等制度も設けられている。
- 自動運転車を運輸安全委員会の事故調査対象とするには、対象事故等の範囲や、組織体制、調査権限等について、他モードの制度も踏まえつつ検討が必要である。

(イ) 現状・課題（第 4・5 回 WG 以降に記載）

A) 国際動向（各国の事故調査体制について）

B) 国内動向（ITARDA 及び運輸安全委員会について）

- 自動運転車に係る事故が発生した際に、事故原因究明を通じた再発防止を図るべく、自動運転車に対応した事故調査機関を設置することが求められている
- 現状、日本国内における自動運転事故の調査に対しては、ITARDA の組織体系における自動運転グループが主体となり、令和 2 年 4 月より・分析・研究を実施している。具体的には、警察庁・国交省の調査依頼を基に ITARDA 自動運転グループが情報・データ分析・実証実験等の調査を開始し、自動運転事故調査委員会に向けて、調査結果を報告する
- しかしながら、ITARDA の調査が任意での調査にとどまるため、関係者からの情報収集の在り方等について課題がある

(ウ) 今後の対応（第 4・5 回 WG 以降に記載）

（５）被害が生じた場合における補償

(ア) 検討の背景・目的（とりまとめ報告書に沿って第 4・5 回 WG 以降に記載）

- 自動運転車における自賠法における損害賠償責任については、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」（2018 年 3 月）において一定の結論が示されており、レベル 4 までの自動運転については、従来の運行供用者責任は維持することと整理されている。一方、その後、2023 年に施行された改正道路交通法による特定自動運行制度の創設や、自動運転車メーカーと運送事業者とが協業して旅客運送事業を行う

という新たなビジネスモデルを踏まえ、改めてレベル4の普及期における運行供用者責任について整理することが求められている。

(イ)現状・課題（とりまとめ報告書に沿って第4・5回WG以降に記載）

- 平成30年の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会※」において、自動運転における自賠法上の損害賠償責任について、一定の整理を行ったところであるが、「特定自動運行に係る許可制度の創設（令和5年4月）」により、今後見込まれるロボットタクシーの導入に際しては、旅客運送事業者及び特定運行実施者が協同して旅客運送を行うビジネスモデルの登場が想定されている。このため、当該2者が協同で旅客運送事業を実施する場合における両者の運行供用者責任の在り方等について、新たに「ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会」を設置し、検討を行うこととした

(ウ)今後の対応（とりまとめ報告書に沿って第4・5回WG以降に記載）

3. おわりに

■ 導入

- 自動運転等先進技術によりもたらされる便益を最大限享受するためには、自動運転車等の社会的な在り方を定義するとともに、自動運転車等の社会受容性を高めるため、より安全な自動運転車の開発・社会実装を進めることが重要である。
- また、政府目標である 2027 年度までに 100 か所の無人自動運転サービス導入、また 2026 年初頭のロボットタクシーの社会実装に向けては、その考え方を示す必要がある。