

(案)

自動運転ワーキンググループ 中間とりまとめ概要

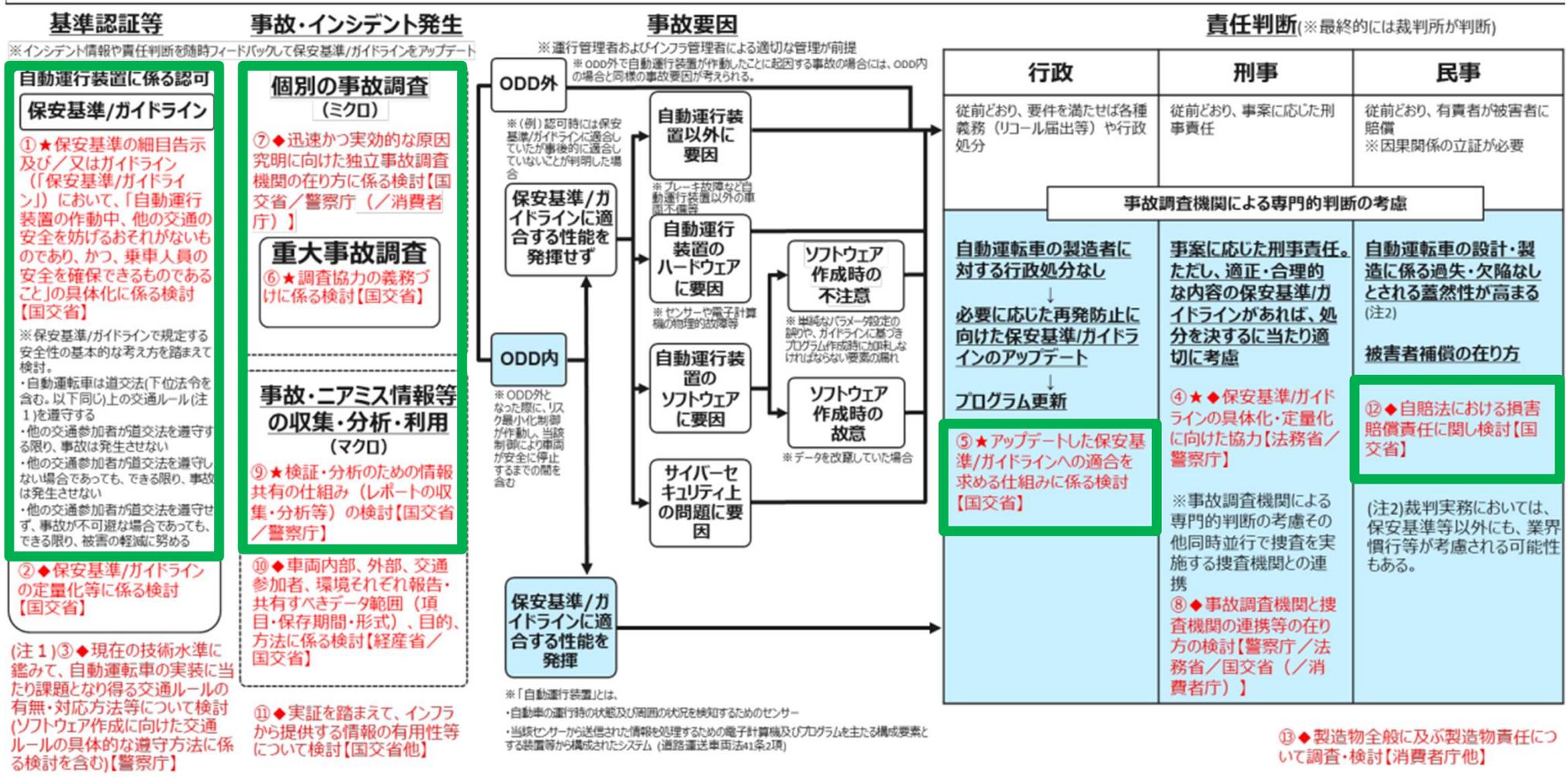
AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討SWGの重点項目

「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SWG」では、無人運転における認証基準や事故・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が取りまとめられた。

無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

※★は短期◆は中長期出口イメージ
【 】内は主な担当省庁

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任の制度の設計・運用及び刑事責任の制度の運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断の予測性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切か否かについても随時見直し。



自動運転ワーキンググループ開催概要

開催趣旨

自動運転タクシー等について、より迅速かつ円滑な社会実装が可能となるよう、交通政策審議会の下に「自動運転ワーキンググループ」を新たに設置し、制度のあり方の検討を実施。

検討課題

<ビジネスモデルに対応した規制緩和等>

- ①管理の受委託の運用の明確化
- ②特定自動運行時に必要な運行管理の在り方
- ③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

<自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点>

- ④認証基準等の具体化による安全性の確保
- ⑤事故原因究明を通じた再発防止
- ⑥被害が生じた場合における補償

委員

【委員長】

塩路 昌宏 京都大学 名誉教授

【委員】

- 菊間 千乃 松尾綜合法律事務所 弁護士
- 須田 義大 東京工科大学片柳研究所 教授 未来モビリティ研究センター長
- 笹倉 宏紀 慶應義塾大学 大学院法務研究科 教授
- 佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
- 竹岡 圭 日本自動車ジャーナリスト協会 副会長
- 寺田 一薫 福島学院大学マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
- 中川 由賀 中京大学 法学部 教授
- 波多野 邦道 一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会
自動運転タスクフォース主査
- 廣瀬 敏也 芝浦工業大学 工学部 機械機能工学科 教授

開催経緯

- 第1回（2024年10月7日（月））
 - ・デジタル行財政改革会議等における議論の検討状況
 - ・検討課題①～⑥に関する現状
- 第2回（2024年12月4日（水））
 - ・業界ヒアリング
 - ・検討課題①・②のとりまとめ案
 - ・検討課題⑤の審議に関する論点
- 第3回（2025年2月5日（水））
 - ・検討課題④の審議
 - ・検討課題⑤に関する海外調査結果報告及び審議
- 第4回（2025年3月17日（月））
 - ・検討課題③・④・⑥のとりまとめ案
- 第5回（2025年3月19日（水））
 - ・検討課題⑤のとりまとめ案
- 第6回（2025年5月15日（木））
 - ・中間とりまとめ案

自動運転ワーキンググループにおける検討項目

今後見込まれる自動運転タクシー実装に向けて、**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**、運輸安全委員会における**自動運転車に係る事故調査体制の確保**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を構築**する。

ビジネスモデルに対応した規制緩和等

1 管理の受委託の運用の明確化

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、タクシー事業者と共に自動運転タクシーが運行できるよう、運用を明確化

2 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

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

3 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

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

自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

1 認証基準等の具体化による安全性の確保

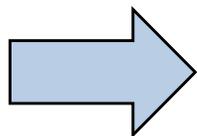
自動運行装置に係る認証基準等の具体化による、自動運転車の製造者が満たすべき安全性能の明確化

2 事故原因究明を通じた再発防止

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

3 被害が生じた場合における補償

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



これらの検討を短期集中的に行うため、**交通政策審議会自動車部会の下に、新たに「自動運転ワーキンググループ」を設置**。結論を得たものから**順次制度化を推進**。

【検討結果】ビジネスモデルに対応した規制緩和等

1 管理の受委託の運用の明確化

- 特定自動運行に係る新たな管理の許可基準について
 - 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、民事上の一義的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**（整備済み）
 - 外部委託可能な範囲の明確化について
 - 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（整備済み）
- ※一定の業務については、当事者間の合意によって「定型業務」として外部委託することができないことを明確化

2 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

- 運行管理者の選任について
 - 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
- 運行管理者の必要な選任数について
 - 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

※上記1、2の対応については、バス等他のモードについても、基本的に同様の考え方を踏襲する。

3 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

- 配車アプリ手数料の現状
 - 配車アプリに係る手数料については、**旅行業法が適用されており、道路運送法の運賃・料金規制の対象外**となっている
- 今後の方向性について
 - 自動運転タクシーにおいては配車アプリが必須となることや都市部を中心に配車アプリによる手配が徐々に増加していくことも踏まえると、**自動運転も含めたタクシーの運賃・料金制度と配車アプリに係る手数料との関係を整理し、必要な対応について検討**する

【検討結果】自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点

※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

1 認証基準等の具体化による安全性の確保

- 保安基準／ガイドラインの具体化
 - 国際的な動向も踏まえつつ、柔軟性の確保に留意して、**まずはガイドラインを見直すことにより対応する**
 - **保安基準**を、世界に先駆けて、**ハンドルやペダルのない「ドライバーレス車両」にも対応したものにしていく**
 - とりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を**国際議論に反映する**
- 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み
 - （新車） **開発期間等を踏まえ**、改正された保安基準の施行後から**適切な猶予期間を設け**、**適用日以降に製造された新車に適合を求める**
 - （使用過程車）**すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく**、改正内容に応じ、適用対象や適用期日を**個別に検討する**

2 事故原因究明を通じた再発防止

※委員意見を踏まえ、自動運転車に係る事故調査機関を運輸安全委員会とすることは、あくまでも「想定」であることが明確化された記載となるよう、修正予定

- 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲について
 - 事故調査対象は、**「作動中の自動運転レベル3」以上**であって、**死亡重傷者が発生、又は、発生する可能性があったもの等とする**
- 運輸安全委員会における事故等の発生の認知の在り方について
 - 事故発生の認知の在り方については、**現行規定も活用しつつ、国土交通大臣への事故等発生の報告に係る制度を構築**するほか、軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が**関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省HPへ公表する**
- 運輸安全委員会の体制等
 - 質・量両方の観点に留意して**調査体制（委員・調査官）を確保**、データ解析機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する**予算も確保**することが必要であり、また、専門技術的事項は、研究機関等への委託により、**合理的な体制構築**を図る

3 被害が生じた場合における補償

- 旅客運送における乗客について
 - 乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、**運行供用者に該当することはない**と整理することが適当である
- 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について
 - 運送主体※が受託者に業務を委託した場合においても、**原則、運送主体が運行供用者に該当すると整理**することが適当である

※旅客自動車運送事業については旅客自動車運送事業者、公共ライドシェアについては市町村又はNPO法人等

【検討結果詳細】認証基準等の具体化による安全性の確保

保安基準／ガイドラインの具体化

1. 具体化の基本方針

- ・ **国際的な動向**を踏まえつつ、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないように**柔軟性の確保に留意**して、**まずはガイドライン※を見直すことにより対応**
- ・ **ハンドルやペダルのない「ドライバーレス車両」**の今後の普及を見据え、世界に先駆けて、自動運行装置以外の、**ドライバーの存在を前提とした現行の保安基準をドライバーレス車両にも対応**したものとしていく
- ・ 本検討会報告書にて**とりまとめた方針を、国連WP.29で提案**し、日本の安全性評価手法等を**国際議論に反映**

※「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（令和6年6月策定）

2. 見直しの方向性

<ガイドライン>

- ▶ **安全確保に係る基本的な考え方**： 自動運転SWG※報告書を基に、以下のような旨を基本的な考え方として規定
自動運転車は、
 - ①道路交通法を遵守する（注：道路交通法上の全ての義務を自動運行装置が代替して担うことが想定されているものではない）
 - ②他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
 - ③他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
 - ④他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り被害軽減に努める
- ▶ **シナリオベースの安全性評価手法の導入**： 上記4つの考え方に基づき、自動運転車が遭遇しうるリスク場面（シナリオ）を抽出し、各シナリオで必要な安全性能を有しているかを、シミュレーション、試験路走行試験等により総合的に適合性を確認
- ▶ **評価基準の具体化**： 上記安全性評価において、「有能で注意深い人間ドライバー」と同等以上の安全性を有しているかを評価するため、評価基準となる「有能で注意深い人間ドライバー」の要件を具体化

※ 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

<保安基準>

- ▶ ドライバーレス車両への対応として、各装置の基準を改正

（改正が必要な装置の例）

- ・後写鏡（バックミラー）
→（論点）運転者が不在であれば、目視による後方安全確認の装置は不要ではないか。
- ・制動装置
- ・かじ取り装置 ……等

改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み

- <新車>
- ▶ **開発期間等を踏まえ**、改正された保安基準の施行後から**適切な猶予期間※**を設けたうえで、**適用日以降に製造された新車に適合を求める**

- <使用過程車>
- ▶ **すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく**、改正内容に応じ、**個別に検討**
- ▶ 個別の検討において、その適用対象（使用過程車の適合の要否を含む）や適用期日※は、**安全上の重大度や技術的困難度を考慮した上で決定**

※安全上クリティカルな事態が生じた場合には、直ちに、改正された保安基準への適合を求めることも想定

- <継続的な安全向上の取組>
- ▶ 使用過程時のモニタリング等を通じて、使用過程車の安全性能について適切に情報を収集し、製作者等・認可当局は新車・使用過程車の安全性能の向上に係る継続的な取組を行う

【検討結果詳細】事故原因究明を通じた再発防止①

① 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲

<自動運転レベル>

➤ **自動運転レベル3以上**

※但し、レベル3については、自動運行装置が運転操作の全てを代替している状態（衝突等発生の直前まで代替していた状態を含む）下に限る

<事業形態>

➤ **自動車運送事業に限定しない**

<事故の程度>

➤ **死亡重傷者が発生したもの**

➤ **死亡重傷者が発生する可能性のあったもの**（車両の転覆、転落、火災、大破などを想定）

<重大インシデント>

➤ **死亡事故が多く発生している道路交通法違反事案（速度違反、信号無視などを想定）**が発生した場合

② 運輸安全委員会における事故等の発生の認知の在り方（事故等発生時の国交大臣への報告の在り方）

<レベル3・4共通>

- ・ **自動車メーカー・システムメーカー等は、国交大臣へ事故等発生を報告**

<レベル3>

- ・ 警察が自動運行装置の作動状況について確認の上、**作動時に発生した事故又は発生直前まで作動していた事故**について、運安委が警察から情報を得ることを検討

<レベル4>

- ・ 自動車運送事業及び自家用有償運送として行われるものについては、**自動車運送事業者等が国交大臣へ報告**
- ・ 無償で運行されるものについては、自治体が関与するなど認知できる場合は、**自治体の長が事故等の発生を運輸安全委員会に通報**
- ・ オーナーカーの場合等上記以外の場合も、警察から情報を得ることを検討。

<軽微な事故・ニアミス情報等の取扱い>

- ・ 運輸安全委員会の調査対象とならない**軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析**を行い、結果を国土交通省HPへ公表する

【検討結果詳細】事故原因究明を通じた再発防止②

③自動運行装置に係るデータの取得

＜方針＞

- ・自動運転車に記録を義務付けるデータ種別等（DSSAD）については、WP.29の場で国際的議論が継続中
- ・国土交通省においては、運輸安全委員会および産業界などと緊密に連携して、**事故調査の観点にも配慮した結論となるよう国際的議論をリードしていく**
- ・国際的な議論の帰結を得るまでの間の対応として、国際的な議論の動向等を踏まえつつ、事故調査に必要なデータが特定された際には、先行して国内基準への取り込みを検討する

④海外の関係者に対する調査

＜方針＞

- ・海外の関係者が調査対象に含まれる可能性があるものの、日本国内で運行する以上、**海外関係者と提携関係にある国内メーカーや自動車運送事業者、輸入事業者等の本邦関係者**が介在するため、当該本邦関係者を通じて、海外の関係者に対して調査
- ・海外関係者に対する事故調査について、提携関係にある本邦関係者を通じた調査の在り方等の検討を行い、一定の方針を示す

⑤多様な関係者・関係物件に対する調査

＜方針＞

- ・道路交通の関係者は多種多様であり、**自動運転車の運行主体、設計者、メーカー、乗車していた者、事故に際して救命救助を行った者等に加えて、道路交通管制を行う警察、道路管理者、整備事業者、販売事業者等**に対しても必要に応じて調査
- ・関係物件も幅広いものが想定され、例えば、事故発生現場近傍の防犯カメラ等も必要に応じて調査

⑥運輸安全委員会の体制等

＜方針＞

- ・関係者からの口述聴取や自動運行装置の解析により、事故を再現したシミュレーション等に基づく**客観的で透明性の高い事故原因の分析等**、根幹となる調査を着実に行うことのできる運輸安全委員会の調査体制（委員・調査官）を質・量両方の観点に留意して確保
- ・あわせて、自動運行装置のデータ解析に係る**機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する予算の確保**も必要
- ・実験施設や計測機器を要するなど、**専門技術的な事項**については、既に存在する**独法や大学等の研究機関等への委託**により、合理的な体制構築を図る
- ・必要に応じてメーカー等に対し、保有する特有の機材等を使用した調査への協力も求める

【検討結果詳細】被害が生じた場合における補償

論点

検討結果

旅客運送における乗客について

- ①自身の運送を受けている自動車に対する使用権原や停止の義務がないこと、②自動車を使用して乗客を運送することによって得られる利益が帰属していないことから、**乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者に該当することはない**と整理することが適当である。

新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について

1

旅客自動車運送事業者が、自ら特定自動運行を実施する場合

- 使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する**。

2

旅客自動車運送事業者が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合

- 受託者に業務を委託したとしても、旅客自動車運送事業者がその運行について指示を行うものであり、運行支配は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属していることから、**旅客自動車運送事業者は運行供用者に該当すると認められる**。
- 旅客自動車運送事業者と受託者の関係は、有人の旅客自動車運送事業者とドライバーの関係に類似するものと考えられることから、受託者に運行支配は帰属していないと解し、**受託者は、原則として運行供用者には該当しないと整理することが適当である**。
- ただし、受託者が旅客自動車運送事業者の指示に従わず、私用のために無断で特定自動運行用自動車を用いて運行するような場合等については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。

3

市町村又はNPO法人等が、自ら特定自動運行を実施する場合（公共ライドシェア）

- 使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する**。

4

市町村又はNPO法人等が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合（公共ライドシェア）

- 受託者に業務を委託したとしても、当該運行は市町村又はNPO法人等によって作成された計画に基づいて運行されており、引き続き運行支配を有していると考えられることから、**市町村又はNPO法人等は運行供用者に該当すると認められる**。
- 一方、**受託者については、ビジネスモデル②と同様の理由により、原則として運行支配は有していないもの**と整理することが適当と考えられる。市町村又はNPO法人等の指示に従わず、受託者が無断で特定自動運行用自動車を運行するような場合の考え方についても、ビジネスモデル②と同様であると解することが適当である。

「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈

- 車両整備に係る業務等を委託する場合、運行供用者は、受託者に対してソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等をアップデートすること、自動車を修理すること、遠隔監視装置の作動状態を確認すること等について、指導・監督する義務を負う。

「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈

- 新たなビジネスモデルにおいても、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行されることが求められる。