

デジタル行財政改革交通分野の取組と 主な成果等について

2024年6月6日
第六回デジタル行財政改革会議
デジタル行財政改革担当大臣 河野太郎

移動の不足の解消について

【目指すべき社会像】

大都市、中小都市及び観光地など全ての地域で、住民・観光客が、必要時に、円滑に移動できる「移動の自由」が確保される社会を目指す。

【これまでの取組・主な成果】(規制改革推進会議答申(5/31)において国土交通省等所管省庁との合意の上記載)

- タクシー・バス等のドライバーの確保(地理試験廃止、2種免許試験の20言語への多言語化(2024年2月)、法定研修の期間要件撤廃(同3月)、2種免許技能教習の一日当たりの上限時間の延長(同6月)等)
- 自家用有償旅客運送の制度改善(地域公共交通会議の迅速化、交通空白地の定義柔軟化等)
- 自家用車活用事業の創設・バージョンアップの検討(タクシー不足の地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用(2024年4月)。対象地域の不足の状況をモニタリングし、不断にアジャイルなバージョンアップを直ちに検討(雨天、電車トラブル、イベントへの柔軟な対応等)。その他の地域についても首長主導の柔軟な取組を可能とする新制度活用を推進。また、タクシーと自家用車活用事業に共通で適用される、新たなダイナミックプライシングなど、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金のあり方を検討。)

【参考】今後の課題に関する規制改革推進会議意見

タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業を位置付ける法制度について、内閣府・国土交通省の論点整理を踏まえ、次期通常国会への法案提出も視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべき。



【これからの取組】

- 今年度から開始された自家用車活用事業等の効果を適切に把握し、不断かつ大胆なバージョンアップを実施するとともに、データを充実させた上で、全国でのモニタリングを進め、検証を実施。その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を実施。
- 少なくとも年内は、内閣府及び国土交通省においてモニタリング、検証を継続し、日本全国の移動の制約の解消状況を精査する。
- 並行して、地域交通の「担い手不足」や「移動の足」不足への対策として十分でないと考えられる場合に備え、デジタル原則に則り、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省が行った論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を国土交通省とともに進める。

(参考) 総理御指示(令和6年5月31日 第19回規制改革推進会議)

- デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用できるようにすることが必要。
- 全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を実施。その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を実施。
- 並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、本日の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を推進。

(参考) モニタリング状況について

- 自家用活用事業の開始に伴い、規制改革推進会議では、国土交通省の協力を得て、自家用車活用事業の効果についてモニタリングを開始。既に自家用車活用事業が実施されている東京や京都などの都市について、週次のデータを計6回提出いただいている。(令和6年6月3日時点)
- なお、アプリ事業者等から任意のご協力でご提出いただいているものであり、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることにも留意が必要。

<モニタリングイメージ> 【事業者数】

	4月1日の週	4月8日の週	4月15日の週	4月22日の週	4月29日の週	5月6日の週	合計 (5月12日時点)
東京 (特別区・武三)	38者	6者	11者	13者	6者	1者	75者 (111者) <311者>

※合計欄 () は実施可能車両数が通知された事業者数、< > は当該交通圏における総タクシー事業者数

【登録ドライバー増加人数、稼働台数、運行回数等】

		登録ドライバー 増加人数※1	稼働台数※2	運行回数※3 上段は自家用車活用事業 下段はタクシー	1台1時間 あたりの運行回数 (参考) タクシー: 約0.7回
東京 (特別区・武三) 4月8日から事業開始	4月8日の週	389人	312台	1931回	約1.5回
				220679回	
	4月15日の週	112人	537台	2779回	約1.5回
				210748回	
	4月22日の週	272人	452台	3233回	約1.4回
				228306回	
	4月29日の週	144人	584台	1885回	約1.0回
	159027回				
5月6日の週	917人	2344台	3033回	約1.2回	
合計				197109回	約1.3回
		917人	2344台	12861回	約1.3回

※1 増加人数 = (新規登録ドライバー数) - (抹消ドライバー数)

※2 稼働台数は、時間枠ごとに稼働していた台数の累計 (稼働ドライバー数)

※3 運行回数は、実際に運行した回数の累計 (実際乗客を乗せた延べドライバー数)

<モニタリングの実効性に関する意見(規制改革推進会議WG)>

○対象地域の限定性

現在、モニタリングが可能な地域は10あまりと極めて限定的。アプリデータがない地域についての移動の不足やその解消の状況をモニタリングする方法を具体化する必要があるのではないかと懸念がある。

○データの限定・正確性

アプリ上のマッチング率のみで判断しているが、配車アプリへのシフトを強める反面、電話での配車、流しや駅待ちのタクシーなどに悪影響が出る懸念もある。社会全体の移動需要を把握する手段が別途必要ではないかと懸念がある。そもそも、アプリ利用者は、全乗客の10%程度ではないかと懸念がある。

○アプリ上のマッチング率の定義

アプリ上のマッチング率についても、タクシーの配車依頼を長時間継続し、10回目でやっと配車されるような場合をマッチング成功とカウントすることは、乗客の利用実態からすると違和感が否めないのではないかと懸念がある。

(参考) モニタリング状況について

<モニタリングイメージ>

【無線配車のマッチング率】

時間帯	全データ合算		
	受諾数	依頼数	マッチング率
0	3840	7250	53%
1	3159	5556	57%
2	1784	3266	55%
3	1288	2412	53%
4	1054	2368	45%
5	1127	2960	38%
6	2122	4608	46%
7	4655	9341	50%
8	11460	19247	60%
9	19379	30112	64%
10	20278	31347	65%
11	16654	26339	63%
12	13669	22613	60%
13	12676	21266	60%
14	12611	20940	60%
15	12210	21247	57%
16	11384	21326	53%
17	9208	20021	46%
18	7476	16598	45%
19	7256	14784	49%
20	7275	14566	50%
21	6455	12840	50%
22	5255	9846	53%
23	4414	7948	56%

※データ期間：R6.4.1~R6.5.5

※無線配車のマッチング率については、無線配車で呼ぶことが出来るタクシー車両数が、アプリ配車で呼ぶことが出来るタクシー車両数より大幅に少ないことから、マッチング率が低く出ることにより留意が必要であり、今後同様の形式でモニタリングし続けるかは未定。

【マッチング率】

特別区・武三交通圏

【自家用車活用事業開始前】

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

【自家用車活用事業開始後】 5月6日～5月12日

	5月6日 月曜日	5月7日 火曜日	5月8日 水曜日	5月9日 木曜日	5月10日 金曜日	5月11日 土曜日	5月12日 日曜日
0時	98%	99%	99%	98%	99%	97%	99%
1時	99%	99%	99%	99%	99%	94%	99%
2時	98%	98%	99%	99%	99%	97%	99%
3時	99%	99%	99%	99%	99%	97%	99%
4時	97%	98%	99%	99%	99%	98%	98%
5時	98%	99%	99%	99%	99%	98%	99%
6時	98%	98%	99%	99%	99%	97%	99%
7時	98%	92%	99%	94%	98%	95%	99%
8時	98%	87%	98%	88%	97%	99%	99%
9時	99%	93%	99%	92%	97%	99%	99%
10時	99%	97%	99%	99%	98%	99%	98%
11時	98%	99%	99%	99%	99%	98%	98%
12時	99%	99%	98%	99%	99%	98%	97%
13時	99%	99%	98%	99%	98%	99%	97%
14時	98%	99%	98%	99%	99%	99%	98%
15時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
16時	99%	99%	97%	99%	98%	98%	98%
17時	98%	99%	78%	99%	98%	98%	98%
18時	99%	99%	73%	99%	98%	98%	98%
19時	99%	99%	98%	99%	98%	98%	98%
20時	99%	99%	99%	99%	99%	99%	98%
21時	99%	99%	99%	99%	99%	98%	99%
22時	98%	99%	99%	97%	99%	99%	98%
23時	98%	98%	99%	99%	99%	99%	99%

- ・ 5/7 (火) 7:00~17:00で雨を記録
- ・ 5/8 (水) 13:00~24:00で雨を記録
- ・ 5/9 (木) 2:00~13:00で雨を記録

(参考) ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理 (令和6年5月31日 内閣府・国土交通省)

I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

全ての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、現時点では期限を定めず、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にすることが望ましい。一方で、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリ等でデータが把握可能な12都市については、適切なデータを検証する。

その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節変動・イベント等による需要の短期的・中期的な増減への対応も含め、制度の運用について柔軟な見直しを行っていくことから、直ちにその評価を行うことは困難であることに留意する。

1. モニタリングによる実態把握(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)

(1) 自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善の状況

(2) 利用者目線でのモニタリング

① 主に都市部におけるモニタリング項目

② 主に地方部におけるモニタリング項目

(3) 交通サービス、地域ごとの特性も加味した「移動の足」の充足の検証 等

2. モニタリングの実効性確保(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)

(1) モニタリング項目の充実・整理

(2) モニタリングの実施方法 等

II 現時点で想定される論点

I の考え方を踏まえ、地域の「担い手」不足、「移動の足」不足の解消の観点から、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善等が、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でないと合理的に考えられる場合に備え、総合的な交通政策の観点も踏まえ、例えば、以下の事項などについて、法制度等の議論を行う必要がある。

1. 車やドライバーの安全の確保

(1) 運行管理のデジタル化・遠隔化

(2) ドライバーの教育・研修の効率化

(3) 実効性のある性犯罪対策

2. 事故時の責任体制の確保 事故時の乗客に対する万全の責任体制の構築

3. ドライバーの適切な就業条件

4. 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス

5. 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保

広域での事業運営、価格規制の緩和、運営主体拡大等の際の公平な競争条件の確保、必要なタクシーサービスの確保

6. 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題

7. 消費者保護の確保

苦情処理のデジタル化の実現

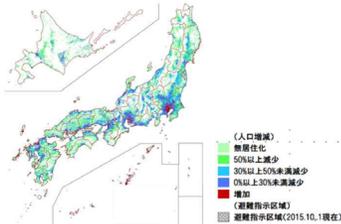
モビリティサービスの現状と主な課題

【地域の交通サービスをめぐる現状と課題】

- 人口減少に伴う需要密度の低下による公共交通サービスの事業採算性の悪化
- 交通を支える運転業務従事者の人手不足

2050年には、人口50%以上減少見込み

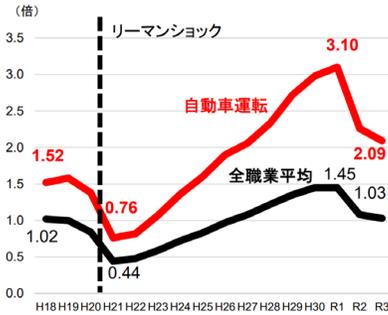
2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



（出典）総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等をもとに国土交通省作成。

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

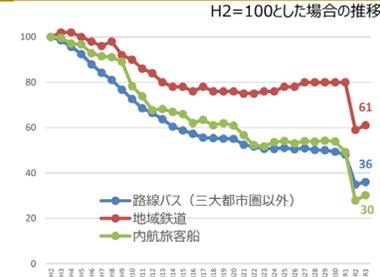
自動車運転の人手不足は、全職業平均より上回る



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

地域鉄道の需要は減少傾向にある



（出典）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書」に関する省令に基づき国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

（出典）地域の公共交通リ・デザイン実現会議（第1回）資料より抜粋

交通事業者の経営状況は厳しい状況にある



一般乗合バス事業（保有車両30両以上）における赤字事業者の割合

（出典）国土交通省「乗合バス事業の収支状況について」よりデジタル庁作成

【新たなモビリティサービスの出現と課題】

- 海外では、技術の進歩等により、自動運転等新たな業態やサービスの導入が開始
- 米国や中国の先進的な事例をみると、自動運転はデータの蓄積・活用を進め、技術を飛躍的に向上

L4無人配車タクシーサービス（アメリカ）



L4無人配車タクシーサービス（中国）



L4自動運転移動サービス（日本）



（出典）経済産業省「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針version7.0参考資料」より抜粋

（出典）経済産業省ニュースリリース（2023.5.22）より抜粋

デジタル技術の活用による生産性の向上と、自動運転の社会実装に向けた課題への対応

モビリティ・ロードマップ2024（案）の概要

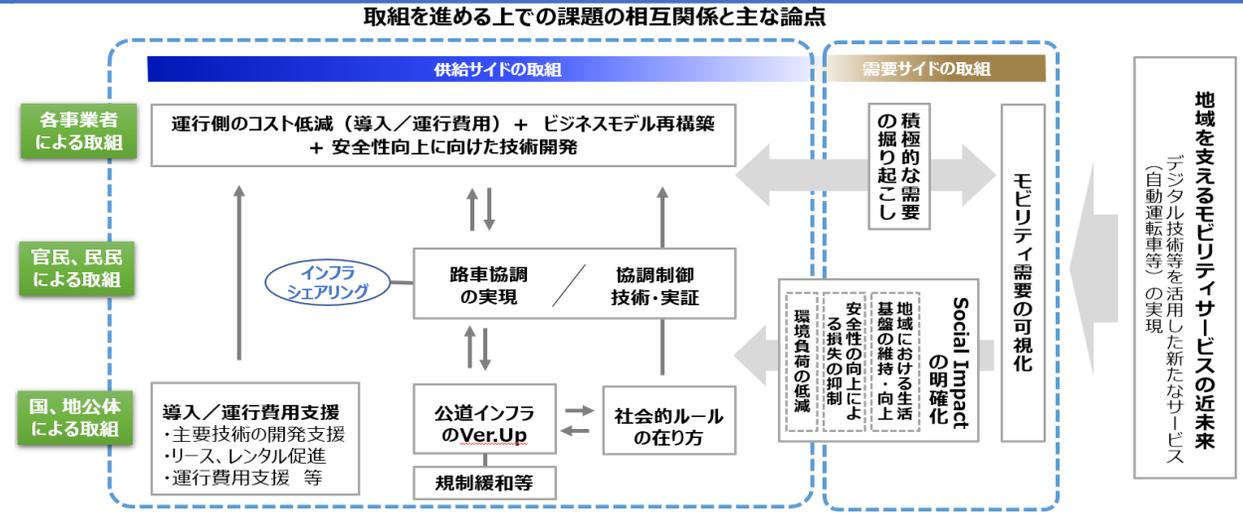
基本的な考え方

○求められる施策

- 需要の可視化や移動需要の効率化、創出によるモビリティサービスの生産性の向上（需要側からのアプローチ）
- 自動運転技術の事業化によるドライバー不足への対応（供給側からのアプローチ）

○基本的な考え方

- 需要側・供給側アプローチに関する施策を各取組主体が同時に実施し、新たなモビリティサービスの社会実装を推進



施策の段階的・集中的投入

総括的事業実証ステージ（2024年度）

- 自動運転の事業化に向けた技術の習熟化・高度化
- 自動運転の事業化加速のための審査手続の透明性・公平性の確保
- 自動運転等新たな技術を活用した事業に対する受容性向上（必要性、安全性、コスト負担）

先行的事業化ステージ（2025～2026年度）

- 自動運転等新たな技術の導入コストの低減・負担の合理化
- データの収集・共有の加速、路車協調等協調領域での技術の高度化と実践
- モビリティサービスを支える人材の育成、業態を支える制度の施行・改善

本格的事業化ステージ（2027年度以降）

- 業態を支える制度の活用普及と新たなモビリティサービス市場の確立
- 新たな技術を更に積極的に取り込むための事業改善サイクルの確立
- 他形態（オーナーカー等）への展開

ロードマップの具体化・進捗管理等

- 施策を工程表としてとりまとめ
- モビリティワーキンググループにてロードマップの具体化・進捗状況を評価し、毎年度の改訂を想定
- 先行的事業化地域の設定など施策間の相乗効果を高める方策を検討

事故等が発生した場合の責任制度その他のAI時代における自動運転車の社会的ルールの課題と目指すべき姿

背景・目的

- 高齢者によるペダルの踏み間違い事故など、**人間の運転者によるミスに起因した交通事故が社会問題化**
 - ✓ 2023年に発生した自動車*1関連の交通死亡事故2,288件のうち、第1当事者*2が自動車の場合は2,021件、**全体の88.3%**。
 - ✓ 高齢者に対する自主的な免許返納の呼びかけは、特に、公共交通等の移動手段が不足している地域において効果が限定的。

● 地域公共交通における人手不足が深刻化

⇒ **新たな地域交通の手段として、安全な自動運転車の早期社会実装への期待が一層向上。**
 これまでの研究開発等の取組に加え、**社会的ルール面での環境整備を進め、社会実装の更なる加速を目指す。**

(※1) 自動車：乗用車、貨物車、特殊車
 (※2) 第1当事者：最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

現状・課題

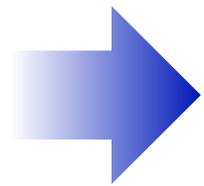
目指すべき姿

◆行政・刑事・民事における法的責任判断の予測性向上

- 無人の自動運転車が事故を起こした場合、**どの当事者（開発者・運行者等）がどのような場合に責任を負うのか明確でなく、イノベーションの阻害要因に。**

例) どのような措置を講じていれば「他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものである」といえるのか、「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」といえるのか不明確。

基準の具体化・定量化等
 を通じた責任判断の
 予測性向上



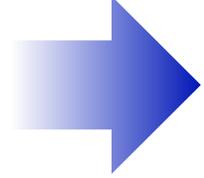
- 具体化・定量化された保安基準/ガイドラインを作成し、自動運転車による交通ルールの遵守方法を明確化
- 検証・分析のための情報共有の仕組みを構築し、必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート
- 適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインに適合していた事実が、行政・刑事・民事の責任判断時に適切に考慮されるような制度の設計又は運用

◆事故原因究明の仕組み

- 事故原因究明・再発防止等のため、**独立かつ専門組織が必要**

例) 現状は、交通事故総合分析センター（ITARDA）に自動運転車事故調査委員会を設置。ただし、法的権限がなく、任意での調査にとどまる。

事故調査機関の強化



- 法的権限を持ち、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事故調査機関を設置
- 客観性・信頼性の高い事故調査結果の公表

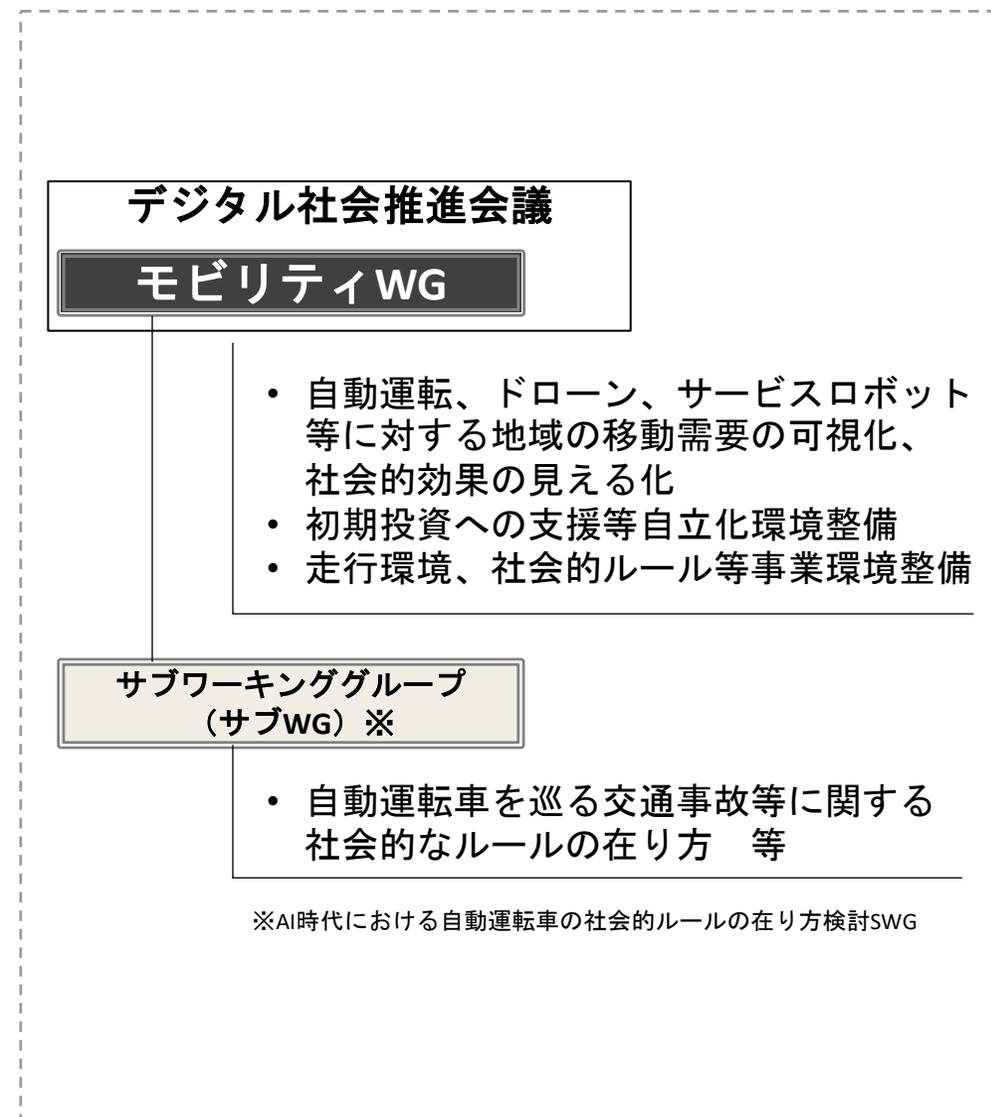
參考資料

自動運転等新たなデジタル技術を活用したモビリティサービスの社会実装に向けた検討状況

検討状況

年度	自動運転に関する主な動向
2014	官民ITS構想・ロードマップ策定
↓	<ul style="list-style-type: none"> 2017年：道路交通法、道路運送車両法に係る制度整備 → 遠隔型自動運転システムの公道実証が可能な環境を整備 2017年：国主導の各種地域プロジェクトが開始 (内閣府、経済産業省、国土交通省) 2018年：自動運転に係る制度整備大綱を策定 2019年：道路運送車両法及び道路交通法改正 → 自動運転レベル3に対応した制度整備 2022年：道路交通法改正 → 自動運転レベル4に向けた制度整備
2023	<ul style="list-style-type: none"> 福井県永平寺において、日本初の自動運転レベル4での無人自動運転移動サービスが開始 大規模かつ複雑な交通環境での新たな自動運転移動サービスの早期実現に向け、「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」を設置（経済産業省、国土交通省）
2023	<u>モビリティワーキンググループ（モビリティWG）、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（サブWG）を設置</u>
2024	<u>モビリティ・ロードマップ2024（案）のとりまとめ</u> (以降、モビリティ・ロードマップを毎年度更新予定)

検討体制と検討内容



モビリティ・ロードマップ2024（案）工程表

※事業化＝自動運転サービスが反復継続的に実施されている状態。当面はバス（シャトルを含む）形態を想定

時間軸：ステージ	短期的な取組： 総括的事業実証（2024年度）	中期的な取組： 先行的事業化（2025～2026年度）	長期的な取組： 本格的な事業化（2027年度以降）
重点を置く取組	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転の事業化に向けた技術の習熟化・高度化 自動運転の事業化加速のための審査手続の透明性・公平性の確保 自動運転等新たな技術を活用した事業に対する受容性向上（必要性、安全性、コスト負担） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転等新たな技術の導入コストの低減・負担の合理化 データの収集・共有の加速、路車協調等協調領域での技術の高度化と実践 モビリティサービスを支える人材の育成、業態を支える制度の施行・改善 	<ul style="list-style-type: none"> 業態を支える制度の活用普及と新たなモビリティサービス市場の確立（ある程度の量的普及も含む） 新たな技術を更に積極的に取り込むための事業改善サイクルの確立 他形態（オーナーカー等）への展開
ビジネスモデルの確立	<ul style="list-style-type: none"> 需要を推定する方法の検討（デン） 事業採算性の検証（経産／国交） 自動運転システムの開発支援（経産） 資金調達支援の方策の検討（デン） 地域の関係者の共創推進や柔軟な公的支援制度の検討（国交） 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 乗換・積替のための集約拠点の整備（経産） アーリーハーベストPJを通じた詳細検討 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルライフライン全国総合整備計画 乗換・積替等のための集約拠点の整備（経産） アーリーハーベストPJにおける検討結果を先行地域以外へ横展開を検討 主要技術の低コスト化（経産） 地図の低コスト化等 自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内） 計画指針案の作成 主要技術の低コスト化（内） ライダーの設計試作 自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討（デン） 参考となる事例の共有（官房／デン） 複数業態にまたがる自動運転車両の活用に係る取組等 自動運転がもたらす効果の評価方法の検討（国交） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内） 計画指針の策定 主要技術の低コスト化（内） ライダーの高度化 参考となる事例の共有（官房／デン） 業態を超えた自動運転の積極的活用等
技術の確立	<ul style="list-style-type: none"> 路車協調システムの検討（国交） 検証開始 V2X通信規格の検討・策定（総務） 検証開始 V2N通信環境の検討（総務） 実証・検証開始 自動運転サービス支援道の整備（経産） アーリーハーベストPJを通じた取組の開始 データの統合・相互活用基盤の検討（内） プロトタイプ開発 安全性評価環境の構築（経産） 混在空間における協調型システムの検討・確立（経産） 複数モビリティの協調制御技術の検討（デン） 信号情報提供技術の検討・確立（警察） 実証環境の構築 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルライフライン全国総合整備計画 路車協調システムの検討・確立（国交） 仕様作成 V2X通信規格の検討・策定（総務） 技術基準の策定等 V2N通信環境の検討（総務） 必要に応じて重要スポットにおける通信環境整備 自動運転サービス支援道の整備（経産） 幹線道路や先行地域と隣接する地域への拡大を検討 データの統合・相互活用基盤の検討（内） システム構築・実証 信号情報提供技術の検討・確立（警察） 信号情報の活用可能性検討 	<ul style="list-style-type: none"> 信号情報提供技術の検討・確立（警察） 信号情報の活用可能性検討
制度・ルールの確立	<ul style="list-style-type: none"> 社会受容性向上のための手引きの策定（経産／国交） 走行空間の検討（国交） 実証開始 審査手続の透明性・公平性の確保（警察／国交） 取組に関する文書のとりまとめ、着実な取組の実行 モビリティサービスをけん引する人材の育成（内） 人材育成プログラムの作成 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転をめぐる社会的ルールの明確化（※詳細は別図参照） 走行空間の検討（国交） とりまとめ 審査手続の透明性・公平性の確保（警察／国交） とりまとめ文書の逐次改定による審査手続の更なる利便性向上と効率化 モビリティサービスをけん引する人材の育成（内） 人材育成プログラムの展開 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティサービスをけん引する人材の育成（内） 人材育成プログラムの展開

モビリティワーキンググループについて

運営体制

主査 構成員（有識者）	森 昌文 石田 東生 岡本 浩 川端 由美 甲田 恵子 越塚 登 齊藤 裕 鈴木 真二 須田 義大 波多野 邦道 日高 洋祐 村松 洋佑 山本 圭司	内閣総理大臣補佐官（国土強靱化及び復興等の社会資本整備並びに科学技術イノベーション政策その他特命事項担当） 筑波大学名誉教授・学長特別補佐 東京電力パワーグリッド株式会社 代表取締役副社長 自動車ジャーナリスト・環境ジャーナリスト 株式会社AsMama 代表取締役社長 東京大学大学院情報学環教授 独立行政法人情報処理推進機構理事長 兼 デジタルアーキテクチャ・デザインセンター長 一般社団法人総合研究奨励会 日本無人機運行管理コンソーシアム代表 東京大学生産技術研究所教授 モビリティ・イノベーション連携研究機構長 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 株式会社MaaS Tech Japan 代表取締役CEO 一般社団法人ロボットフレンドリー施設推進機構理事 特定非営利活動法人ITS Japan 会長 科学技術・イノベーション推進事務局 統括官 交通局長 統括官（国民向けサービスグループ担当） 総合通信基盤局長 製造産業局長 商務情報政策局長 公共交通政策審議官 道路局長 物流・自動車局長
構成員（関係省庁）	内閣府 警察庁 デジタル庁 総務省 経済産業省 国土交通省	

議論の経緯

- 第1回：社会実装に向けた論点
- 第2回：社会実装に向けた施策の方向性
- 第3回：社会実装に向けた施策内容、実施体制
- 第4回：とりまとめ

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。

基準認証等

事故・インシデント発生

事故要因

責任判断(※最終的には裁判所が判断)

※インシデント情報や責任判断を随時フィードバックして保安基準/ガイドラインをアップデート

※運行管理者およびインフラ管理者による適切な管理が前提
※ODD外で自動運行装置が作動したこと起因する事故の場合には、ODD内の場合と同様の事故要因が考えられる。

自動運行装置に係る認可

保安基準/ガイドライン

①★保安基準の細目告示及び/又はガイドライン（「保安基準/ガイドライン」において、「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」の具体化に係る検討【国交省】

※保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方を踏まえて検討。
・自動運転車は道交法(下位法令を含む。以下同じ)上の交通ルール(注1)を遵守する
・他の交通参加者が道交法を遵守する限り、事故は発生させない
・他の交通参加者が道交法を遵守しない場合であっても、できる限り、事故は発生させない
・他の交通参加者が道交法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める

②◆保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】

個別の事故調査(ミクロ)

⑦◆迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る検討【国交省/警察庁(消費者庁)】

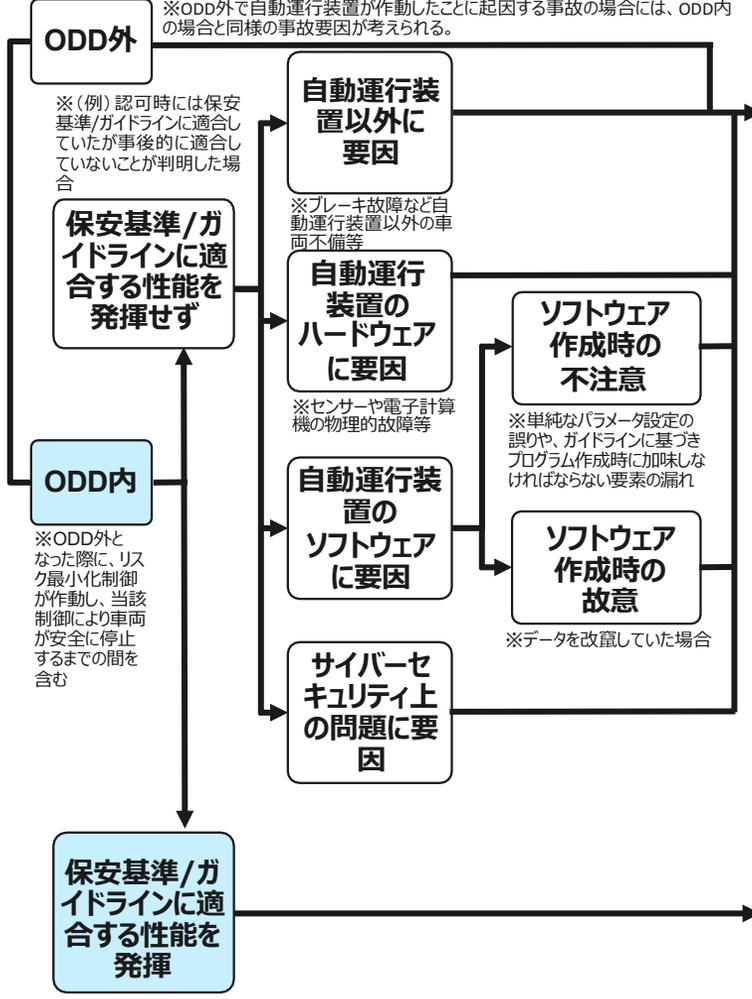
重大事故調査

⑥★調査協力の義務づけに係る検討【国交省】

事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用(マクロ)

⑨★検証・分析のための情報共有の仕組み(レポートの収集・分析等)の検討【国交省/警察庁】

⑩◆車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれ報告・共有すべきデータ範囲(項目・保存期間・形式)、目的、方法に係る検討【経産省/国交省】



行政	刑事	民事
従前どおり、要件を満たせば各種義務(リコール届出等)や行政処分	従前どおり、事案に応じた刑事責任	従前どおり、有責者が被害者に賠償 ※因果関係の立証が必要
事故調査機関による専門的判断の考慮		
<p>自動運転車の製造者に対する行政処分なし</p> <p>↓</p> <p>必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート</p> <p>↓</p> <p>プログラム更新</p> <p>⑤★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に係る検討【国交省】</p>	<p>事案に応じた刑事責任。ただし、適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインがあれば、処分を決するに当たり適切に考慮</p> <p>④★◆保安基準/ガイドラインの具体化・定量化に向けた協力【法務省/警察庁】</p> <p>※事故調査機関による専門的判断の考慮その他同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携</p> <p>⑧◆事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁/法務省/国交省(消費者庁)】</p>	<p>自動運転車の設計・製造に係る過失・欠陥なしとされる蓋然性が高まる(注2)</p> <p>被害者補償の在り方</p> <p>⑫◆自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】</p> <p>(注2)裁判実務においては、保安基準等以外にも、業界慣行等が考慮される可能性もある。</p>

(注1)③◆現在の技術水準を鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討(ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む)【警察庁】

⑪◆実証を踏まえて、インフラから提供する情報の有用性等について検討【国交省他】

※「自動運行装置」とは、
・自動車の運行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー
・当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置等から構成されたシステム(道路運送車両法41条2項)

⑬◆製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

（１）基準認証等の具体化・アップデートによる安全性の確保

①（保安基準等の具体化に係る検討【国交省】）	短期
保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準等」）において、現行の自動運行装置に係る細目告示の具体化に向けた検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。検討にあたっては、「保安基準／ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」（前記参照）を踏まえて検討を行う。	
②（保安基準等の定量化等に係る検討【国交省】）	中長期
2025年度以降より継続して、上記の定性的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術的状況、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。	
③（交通ルールに係る検討【警察庁】）	中長期
2024年度以降より継続して、現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う（ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む）。	
④（保安基準等の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】）	中長期
2024年度以降より継続して、保安基準等が適切に具体化・定量化されるよう、保安基準等の具体化・定量化に向けた協力をを行う。	
⑤（アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】）	短期
保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の保安基準等に係る自動運行装置についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	

（２）事故原因究明等を通じた再発防止

個別の事故調査（マイクロ）	
⑥（調査協力の義務付けに係る検討【国交省】）	短期
基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務付けることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	
⑦（迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】）	中長期
迅速かつ実効性のある原因究明のため、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2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	
⑧（事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】）	中長期
事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討を2024年度以降より継続して行う。	

（２）事故原因究明等を通じた再発防止

事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）	
⑨（検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】）	短期
軽微な事故やニアミス等について、必要な情報を収集して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	
⑩（報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】）	中長期
2024年度から行う「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行うとともに、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。	
⑪（インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】）	中長期
2024年度から行う実証等を踏まえて、2025年度以降インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。	

（３）被害が生じた場合における補償の在り方

⑫（自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】）	中長期
国交省報告書（H30）を踏まえ、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に関し検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	

※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有を行う。

（４）その他

⑬（製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】）	中長期
2024年度以降より継続して、製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。	

無人運転を想定した事故調査・責任判断 工程表（案）

短期（～2025年6月）

中長期（2025年7月～）

モビリティ・ロードマップ
ロボットタクシー社会実装

▲
2025年
モビリティ・ロードマップ
※短期についてのフォローアップ

▲
2026年初頭
ロボットタクシー
社会実装の実現

▲
2026年
モビリティ・ロードマップ
※中長期についてのフォローアップ

▲
2027年
モビリティ・ロードマップ
※中長期についてのフォローアップ

**基準認証等の具体化・
アップデートによる
安全性の確保**

- ①保安基準/ガイドラインの具体化に係る検討【国交省】
- ②保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】
- ④保安基準/ガイドラインの具体化に向けた協力【法務省／警察庁】
- ③交通ルールに係る検討【警察庁】
- ⑤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に係る検討【国交省】

**事故原因究明等
を通じた
再発防止**

- ⑥調査協力の義務づけに係る検討【国交省】
- ⑦事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】
- ⑧事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】
- ⑨検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】
- ⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】
- ⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】

**被害が生じた場合
における補償の在り方**

- ⑫自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】

その他

- ⑬製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

運営体制

※ デジタル社会推進会議モビリティWG傘下のサブWGとして開催

・事務局：デジタル庁、経済産業省、国土交通省

・オブザーバー：警察庁、金融庁、消費者庁、法務省、総務省

・検討会構成員：主査 小塚 莊一郎 学習院大学法学部法学科 教授
構成員 稲谷 龍彦 京都大学大学院法学研究科 教授
構成員 今井 猛嘉 法政大学大学院法務研究科 教授
構成員 落合 孝文 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業プロトタイプ政策研究所所長・パートナー弁護士
構成員 後藤 元 東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員 酒巻 匡 早稲田大学大学院法務研究科 教授
構成員 佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
構成員 須田 義大 東京大学生産技術研究所 教授/モビリティ・イノベーション連携研究機構長
構成員 高橋 正人 高橋正人法律事務所 弁護士
構成員 中原 太郎 東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員 西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
構成員 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
構成員 原田 大樹 京都大学大学院法学研究科 教授
構成員 藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科 教授
構成員 横田 知大 一般社団法人日本損害保険協会
構成員 吉開 多一 国士舘大学法学部法律学科 教授

議論の経緯

第1回：検討会の背景・目的、現在地の確認、海外制度比較、想定論点等

第2回：法制度全般、事故調査の在り方

第3回：法制度全般、刑事責任の論点

第4回：法制度全般、刑事責任・民事責任の論点

第5回：法制度全般、行政責任の論点、とりまとめの方向性、今後のスケジュール

第6回：とりまとめ