

デジタル庁におけるモビリティ分野の取組について

～新たなモビリティサービスの社会実装に向けた「モビリティ・ロードマップ」の策定～

2024/11/13 デジタル庁 国民向けサービスグループ

自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制

これまでの検討

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
↓	(官民ITS構想・ロードマップを毎年度更新)
2021	・ 2017年：道路交通法、道路運送車両法に係る制度整備 → 遠隔型自動運転の公道実証が可能に ・ 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 ・ 2019年：道路運送車両法及び道路交通法改正 → 高速道路での自動運転（レベル3）が制度上可能に ・ 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 等
2022	デジタル交通社会のありかたに関する研究会 → 「デジタルを活用した交通社会の未来2022」策定
2023	「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会 モビリティワーキンググループ（モビリティWG）
2024 ⋮	(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

デジタル社会推進会議

モビリティWG

- ・ 自動運転、ドローン、サービスロボット等に対する地域の移動需要の可視化、社会的効果の見える化
- ・ 初期投資への支援等自立化環境整備
- ・ 走行環境、社会的ルール等事業環境整備

サブワーキンググループ (SWG) ※

- ・ 自動運転車を巡る交通事故等に関する社会的なルールの在り方 等

※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

モビリティ・ロードマップ2024策定の背景

～2021

官民ITS構想・ロードマップ

- ・ 自動運転システムの高度化
- ・ 効率的な物流サービスの実現
- ・ 無人自動運転移動サービスの実現

2024～

モビリティ・ロードマップ

- ・ モビリティサービスの社会実装
- ※ 2024は自動運転の社会実装を優先的に取扱
- ※ 2025は検討の裾野を広げることも想定

地域交通が抱える課題

- ・ 人口減少の加速化
- ・ 公共交通事業者の経営環境悪化

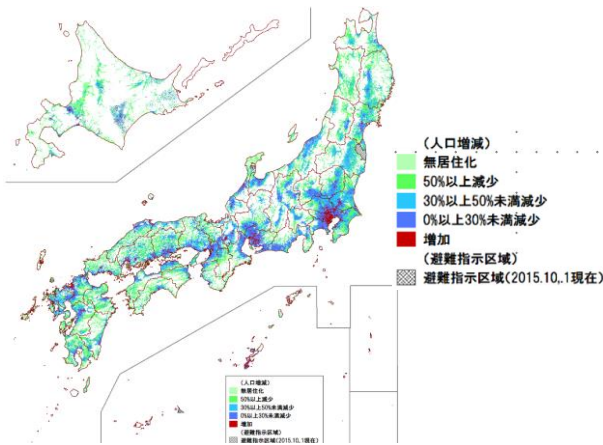
ロードマップで取り扱うテーマ等の抽出
2022 デジタル交通社会のありかたに関する研究会
2023「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会

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）

- 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不足

① 人口の大幅な減少

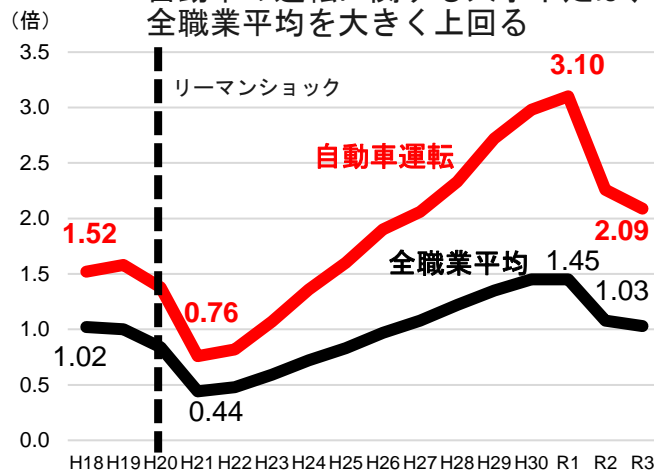
2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少（2015年対比）



(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。

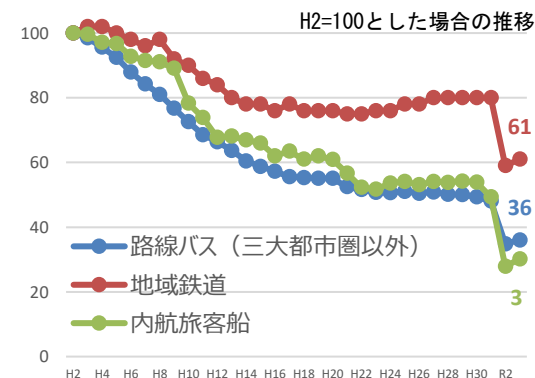
② 運転従事者の不足

自動車の運転に関する人手不足は、全職業平均を大きく上回る



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

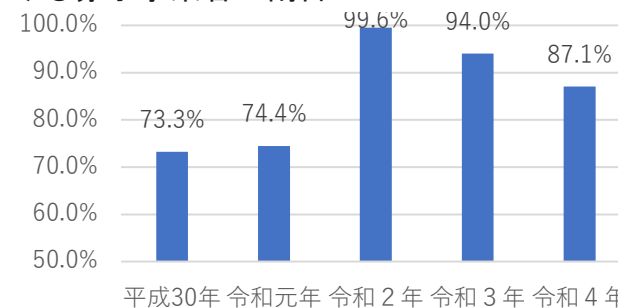
③ 地域鉄道の需要は減少傾向



(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に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

④ 交通事業者の厳しい経営状況

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)
- ①～③：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、
 - ④：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

(参考) 「モビリティ・ロードマップ2024」(抜粋)

1.2 地域の交通サービスをめぐる現状と課題

このまま人口減少が続けば、特に地方において、採算の悪化等から撤退する事業者が増える恐れがある。また、それにより、残る事業者にとってカバーせざるを得ないエリアの拡大と需要密度の低下を招けば、事業採算性悪化の悪循環に歯止めがかからなくなる。

このような状況において、地域で不可欠な移動サービスを維持し、その質を低下させないようしていくには、地域産業や利用者の生活にはどのようなサービスが必要かをしっかり把握し、需要をデータの形で的確に捉え、車両、ドライバーなどの限られたサービス供給のリソースをこれまで以上に効率的に運用する事が欠かせない。また、自動走行車両はもとより、デジタル技術の活用を通じ、モビリティに関わる投資・運用コストを削減し、利便性の向上を図るなど、その生産性を引き上げることで、地域の暮らしにおける移動を守っていくことが必要となる。

モビリティサービスの現状と主な課題（新たな技術の出現）

- 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



（出典）経済産業省ニュースリリース（2023. 5. 22）より抜粋



（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

(参考) 「モビリティ・ロードマップ2024」(抜粋)

1.3 新たなモビリティサービスの出現と課題

海外で急速に進む、デジタル技術を活用した新たなモビリティサービスの構築は、これらの国に、新たな技術やサービスに対する社会的受容性の高さや、これを積極的に支えるデータの集積・利活用環境が整っている面も大きい。

この点、我が国では、新たなサービスや技術に対する社会的受容性が比較的厳しいとの指摘があり、また、各当事者が抱えているデータの連携・共有も乏しいことなども影響し、その事業化に出遅れている面があるのではないかと懸念される。

一方で、自動走行技術を支える個々の要素技術では、我が国が他国と比べ相対的に強みを持っているものも多くあると考えられることから、海外で進む新たなデジタル技術の活用で、何故、我が国が出遅れるのか、技術の成熟に欠かせないデータの連携・共有等、社会実装と事業化を阻む要因を早急に特定し、計算資源の確保等を含め、データの内容に応じて具体的な対応をとっていくことが必要となろう。

課題を踏まえたロードマップの方向性

【主な課題等】

- 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の採算性の悪化
- 交通を支える運転業務従事者の不足
- 新たなモビリティサービスの出現と課題（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）

【今後の方向性】

- デジタル技術の活用による生産性の向上
→ 減少する需要に対し、限られた供給側の生産性を維持・向上
- ドライバー不足という根本的課題に対応（自動運転の社会実装に向けた課題への対応）

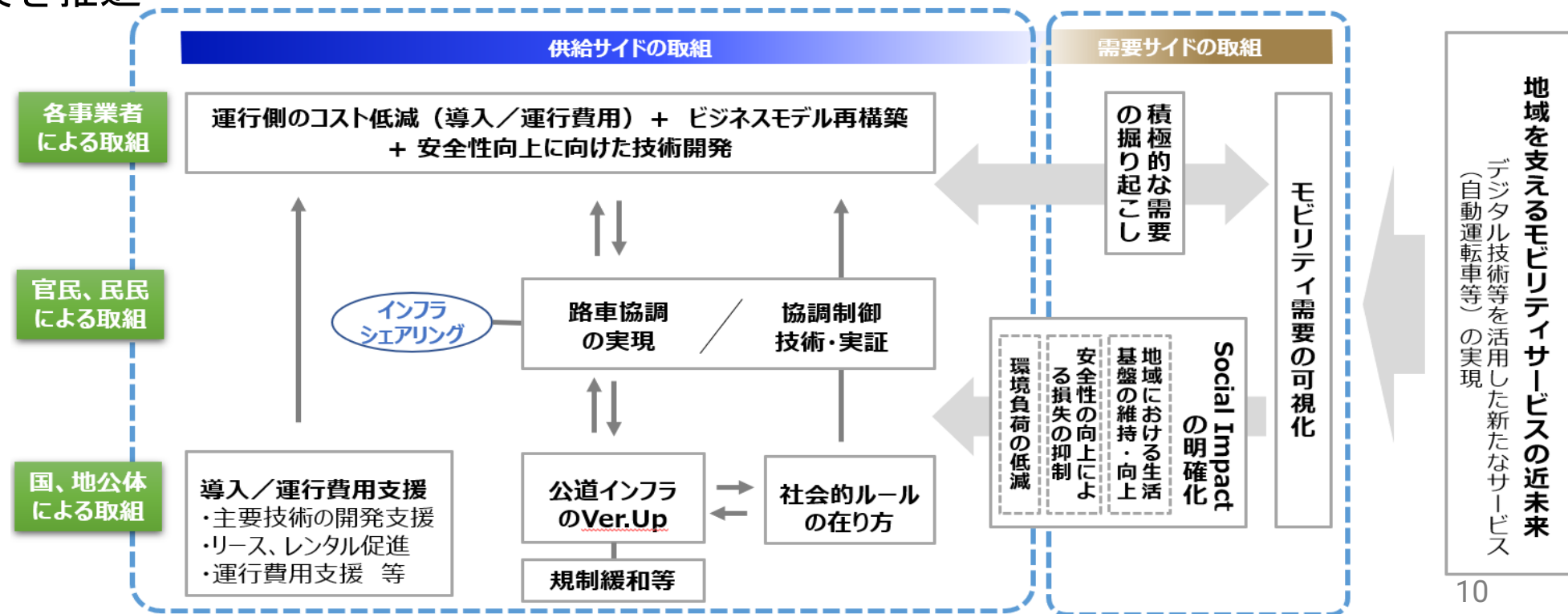
基本的な考え方

【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



生産性の維持・向上のための方策（需要の集約）

○ まちづくりの再設計（供給： $N \times$ 需要： M から $N \times 1 \times M$ へ）

理想的には、需要と一体的にモビリティ・サービスを再設計

さらに、理想的には、まちの機能ごと再設計

→ ① 機能を集約し、土地・建物の効率を上げる

→ ② 動線を集約し、移動の効率を上げる

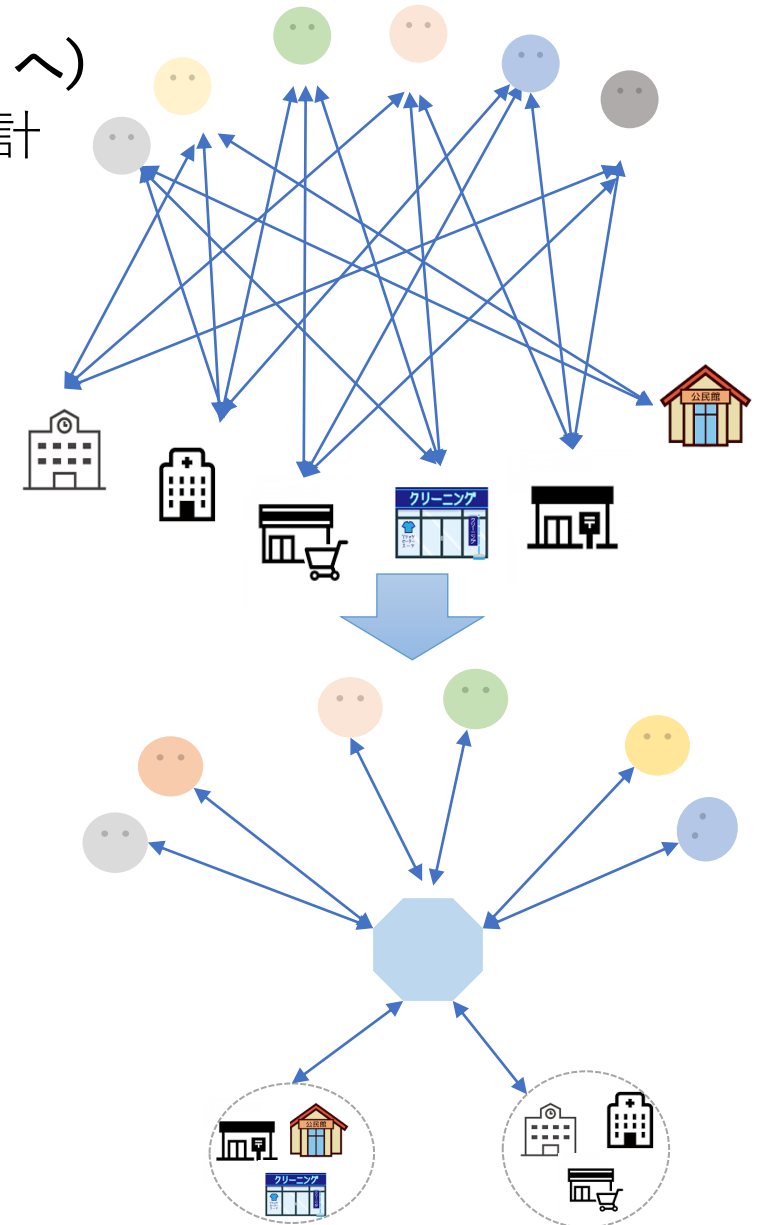
⇔ サービス密度が、上がっていく。

○ まちづくりの再設計（モビリティハブの形成等）

ハブ自体で需要を創出

需要と供給の発生時期の乖離の緩和

○ 地域毎のMaaSの提供等による交通機関と施設の連携等



社会的ルールのある在り方

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

◆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



目指すべき姿

- 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

施策の段階的・集中的投入

- 必要な施策を3つのステージにあわせてとりまとめ、段階的・集中的に効率よく投入
- 施策を工程表としてとりまとめるとともに、ロードマップの具体化・進捗状況を評価し、毎年度改訂することを想定。
- 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

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)

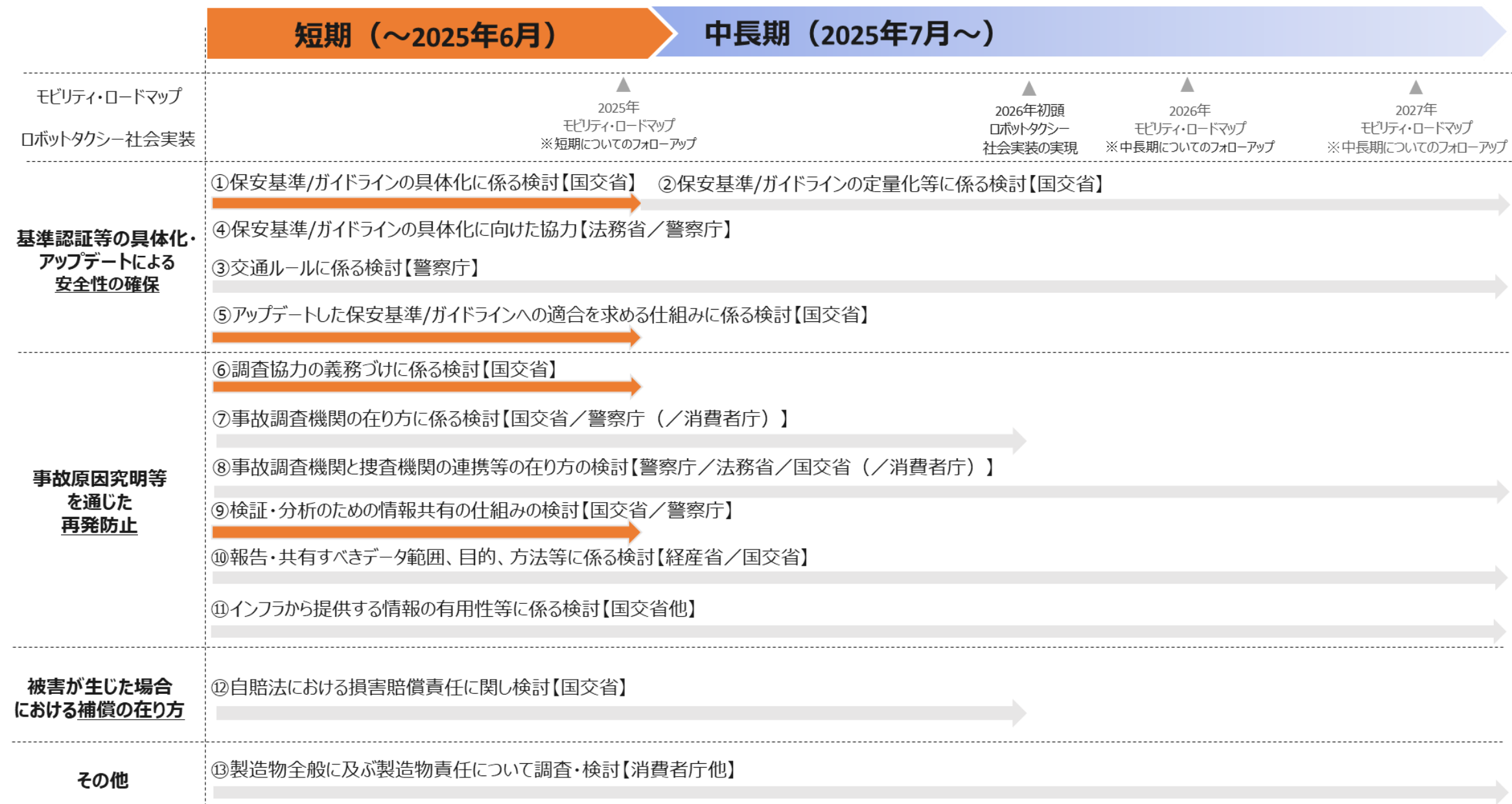
- 業態を支える制度の活用普及と新たなモビリティサービス市場の確立
- 新たな技術を更に積極的に取り込むための事業改善サイクルの確立
- 他形態（オーナーカー等）への展開

モビリティ・ロードマップ2024 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/デザイン実現会議 乗換・積荷のための集約地点の整備（経産） アーリーハーベストP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 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"> 乗換・積荷等のための集約地点の整備（経産） ・アーリーハーベストPにおける検討結果を先行地域以外へ横展開を検討 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 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>凡例</p> <p>2024年5月末時点で実施中、もしくは継続案件として実施予定の施策</p> <p>新規に実施予定、もしくはそれまでの内容を拡充して実施予定の施策</p> </div>
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P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） ・必要に応じて重層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 	<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"> 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 自動運転をめぐる社会的ルールの明確化（※詳細は次ページ参照） 	<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 	

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 工程表



今後の「モビリティ・ロードマップ」について

	自助 (各事業者による取組)	共助 (官民、民民による取組)	公助 (国、地公体による取組)
ビジネスモデルの確立	<p>運行側のコスト低減 ビジネスモデル再構築</p> <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 ・自動運転がもたらす効果の評価方法の検討 ・自動運転システムの開発支援 ・主要技術の低コスト化（地図） ・主要技術の低コスト化（ライダー） 	<p>Social Impactの明確化</p> <p>需給横断的な交通商社機能と 共同利用すべき共通基盤について 【地域生活圏も考慮？】</p>	<p>導入/運行経費支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業採算性の検証
技術の確立	<p>安全性向上に向けた技術開発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性評価環境の構築 	<p>路車協調の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路車協調システムの検討・確立 ・V2X通信規格の検討・策定 ・V2N通信環境の検討 ・混在空間における協調型システムの検討・確立 ・信号情報提供技術の検討・確立 <p>協調制御技術・実証</p>	<p>公道インフラのVer.Up</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転サービス支援道の整備
制度・ルールの確立			<p>社会的ルールの在り方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査手続の透明性・公平性の確保 ・保安基準等の具体化・アップデートの検討 ・独立事故調査機関や調査協力義務化の検討 ・事故原因究明等を通じた再発防止 ・被害補償の在り方（含自賠）の検討 等

(参考1) モビリティWGについて

運営体制

主査	森 昌文	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）
構成員（有識者）	石田 東生	筑波大学名誉教授・学長特別補佐
	岡本 浩	東京電力パワーグリッド株式会社 代表取締役副社長
	川端 由美	自動車ジャーナリスト・環境ジャーナリスト
	甲田 恵子	株式会社AsMama 代表取締役社長
	越塚 登	東京大学大学院情報学環教授
	齊藤 裕	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
	鈴木 真二	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
	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
	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
	日高 洋祐	株式会社MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
	村松 洋佑	一般社団法人ロボットフレンドリー施設推進機構理事
	山本 圭司	特定非営利活動法人ITS Japan 会長
構成員（関係省庁）	内閣府	科学技術・イノベーション推進事務局 統括官
	警察庁	交通局長
	デジタル庁	統括官（国民向けサービスグループ担当）
	総務省	総合通信基盤局長
	経済産業省	製造産業局長 商務情報政策局長
	国土交通省	公共交通政策審議官 道路局長 物流・自動車局長

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

(参考2) 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について

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	国土館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

(参考3) 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)】

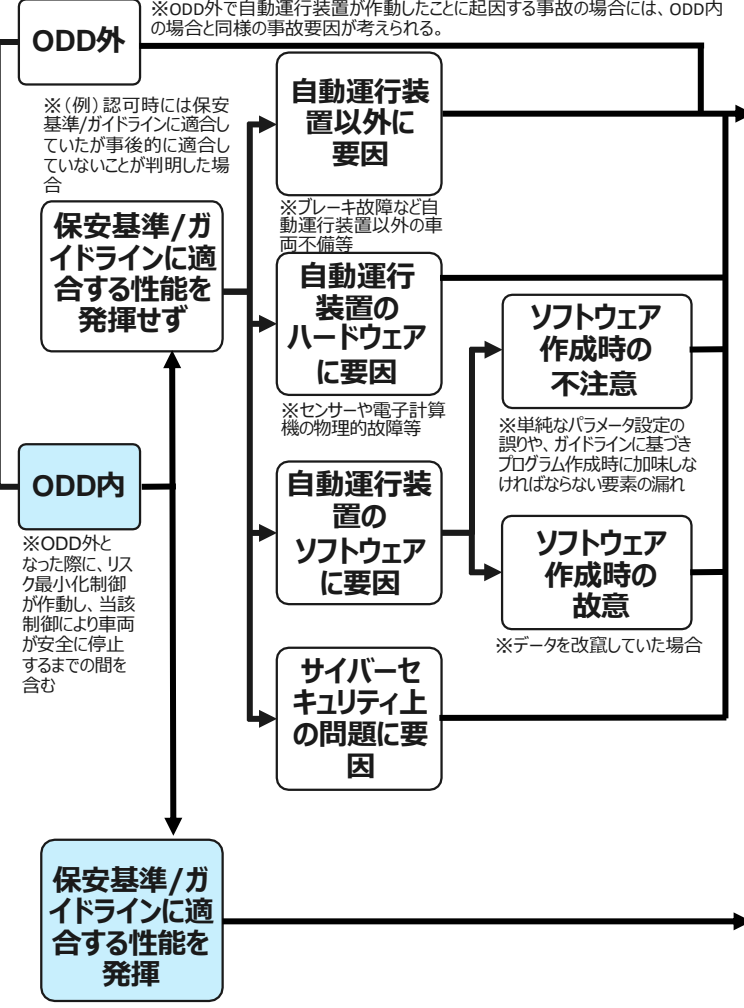
重大事故調査

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、処分を決定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(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】

(参考4) 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

(2) 事故原因究明等を通じた再発防止

<p>① (保安基準等の具体化に係る検討【国交省】) 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。</p>	短期
<p>② (保安基準等の定量化等に係る検討【国交省】) 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。</p>	中長期
<p>③ (交通ルールに係る検討【警察庁】) 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)。</p>	中長期
<p>④ (保安基準等の具体化に向けた協力【法務省/警察庁】) 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行う。</p>	中長期
<p>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】) 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。</p>	短期

<p>事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用(マクロ)</p>	
<p>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】) 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。</p>	短期
<p>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】) 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。</p>	中長期
<p>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】) 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。</p>	中長期

(2) 事故原因究明等を通じた再発防止

(3) 被害が生じた場合における補償の在り方

<p>個別の事故調査(ミクロ)</p>	
<p>⑥ (調査協力の義務付けに係る検討【国交省】) 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。</p>	短期
<p>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)】) 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。</p>	中長期
<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)】) 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。</p>	中長期

<p>⑫ (自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】) 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。</p>	中長期
--	-----

※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

<p>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】) 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。</p>	中長期
--	-----

デジタル庁

Digital Agency