

# 審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組



| 第1版 (2024年6月)

## **(1) 取組の概要**

---

# 自動運転の審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組

## 自動運転に対する期待

- 地域公共交通の維持・改善やドライバー不足の解消のためには、自動運転の実現が強く期待。

## 自動運転の社会実装にむけた課題

- 自動運転の安全性を確保するための審査が専門的であり、行政手続が長期化。
- あらゆる地域での新規参入を促すことにより、関係者の裾野を広げることが必要。
- そのため、体系的で分かりやすく審査手続の内容を説明するなど、取組環境を整える必要

## 自動運転の審査手続に係る課題

審査手続が専門的

行政手続が長期化

新規参入がしにくい

## 取組

### ① 国によるサポート体制の構築

- 伴走型できめ細かく支援
- 国土交通本省及び警察庁が主導して、審査手続を迅速に実施。

### ② 審査内容、手続及び様式等の明確化

- (車両法) 安全確保ガイドラインの策定 (車両性能等の説明様式の明確化等)
- (道交法) 特定自動運行に係る申請書類の記載事項、審査の着眼点の明確化
- 新規参入者でも申請が容易化

### ③ 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化

- 過去事例の審査結果の活用による手続の短縮や、現地審査のオンライン化

## 取組の結果

✓ 事業者の行政手続に係る負担を軽減

✓ 行政側の審査・行政手続を短縮

約11ヶ月かかっていた審査・行政手続について、デジタル化を徹底して、2ヶ月の完了を目指す

上記「取組」の実施及び新規参入を促進することにより、自動運転の普及に向けた好循環を確保。

地域限定型の無人自動運転移動サービスの全国展開・実装を促進  
(25年度目途)50か所程度 (27年度まで)100か所以上

## 取組の概要

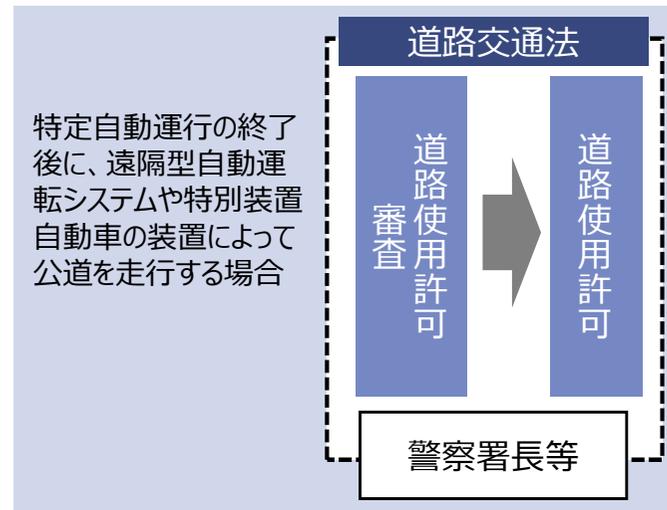
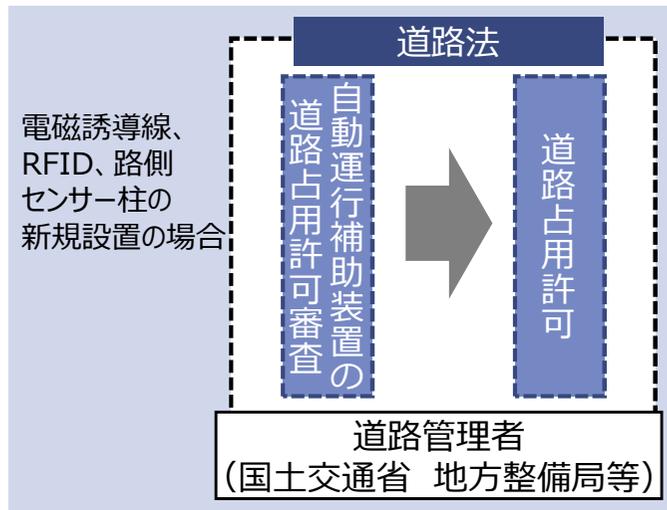
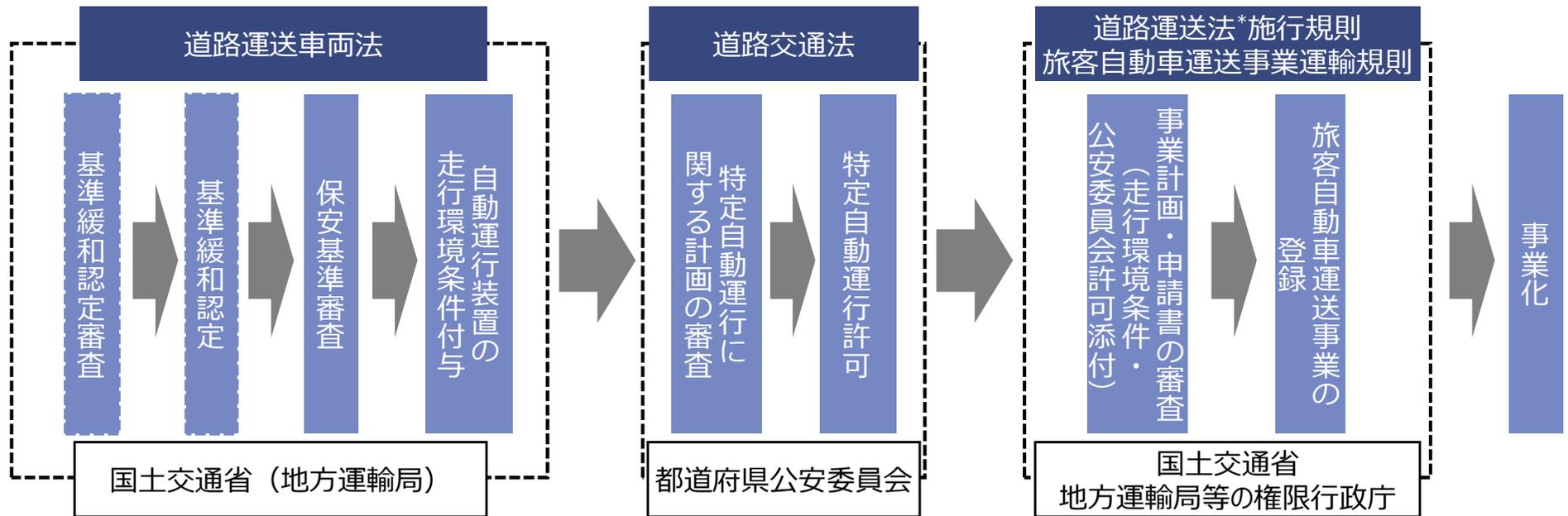
- 審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するため、新たな参入者にとっても受け入れやすい取組が必要です。
- そのため、新たな参入者等を念頭に、自動運転に関わる関係者の裾野拡大を目的として、①国によるサポート体制の構築、②審査内容、手続及び様式等の明確化、③過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化、に取り組むこととしました。

<p>① 国によるサポート体制の構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 審査手続をスピーディに実施</li> <li>• 地域コミッティの設置             <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 地域の受容性を醸成</li> <li>－ 自動運転社会実装推進事業と連携し、各事業について、伴走型で支援</li> </ul> </li> <li>• 相談対応の強化             <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 国の地方支分局の相談窓口を改めて周知し、相談対応を強化</li> </ul> </li> </ul>
<p>② 審査内容、手続及び様式等の明確化</p>	<p><b>【道路運送車両法関係】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 自動運転車の安全確保に関するガイドラインを制定</li> <li>• 自動運転車両の性能や機能の説明内容の明確化</li> <li>• 車両の走行ルートなどを踏まえた安全性評価方法を明確化</li> </ul> <p><b>【道路交通法】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 特定自動運行許可に係る申請書等の記載要領を制定</li> <li>• 特定自動運行に係る申請書類の記載内容や公安委員会の審査の着眼点を整理</li> </ul> <p><b>【2回目以降の審査の対応】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 記載内容が重複する事項は、記載を不要化</li> </ul>
<p>③ 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 審査完了事業の事業概要や審査結果の公表・共有による、技術開発の促進</li> <li>• 審査機関（地方運輸局、都道府県公安委員会等）間での審査事例の共有</li> </ul>

## (2) 許認可の申請

---

# レベル4 自動運転移動サービスを導入するために必要なプロセス



\*無償で運行する場合、道路運送法上の義務・許認可手続は不要

# 自動運転移動サービスに係る主体と関連法規の一覧

凡例

- 違反に処罰、行政処分を伴う責任  
または賠償責任
- 処罰・行政処分を伴わない義務

役割	名称	道路運送 車両法	製造物 責任法	道路 交通法	自動車損害 賠償保障法	道路運送法	道路法	民法 *2	刑法 *3
安全な車両・システムの提供	自動車製造業者 (輸入事業者も含む)	●○*1	●					●	●
安全な道路の利用	道路利用者(歩行者等)			●○				●	●
安全な移動サービスの提供	(車両の) 使用者	●○		●○				●	●
	運行供用者				●				
	旅客運送事業者					●○*1		●	●
	自家用有償事業者					●○		●	●
	特定自動運行実施者			●○				●	●
安全なサービス提供のために 働く個人	特定自動運行主任者			●○				●	●
	現場措置業務実施者			●○				●	●
	特定自動運行保安員					●○		●	●
安全な道路の管理	道路占用許可取得者						○	●	●
	道路管理者						●*1	●	●

\*1 道路運送車両法、道路交通法、道路法において、特定の義務違反については、罰則のある法令違反を行った個人と共に、その個人を雇用する法人も罰金等を科される

\*2 民事上の責任（賠償責任）は、発生した損害に対して、責めに帰すべき因果関係のある不法行為を行った個人およびその雇用者に認められる

\*3 刑法上の責任は、人身損害が発生した場合に、責めに帰すべき因果関係のある注意義務違反（予見可能で回避可能な対応を取らなかった）のある個人について、個別の事実認定で決定する

## 永平寺町の事例における推進体制

- 永平寺町では、町が出資する地域のまちづくり会社「ZENコネクト」が主導して、自家用有償移動サービスを提供しています。

### ▼ 推進体制の構築

役割	名称	主体
安全な車両・システムの提供	自動車製造業者 (輸入事業者も含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹事機関：国立研究開発法人産業技術総合研究所</li> <li>・ 車両製造、及び、管制システム：ヤマハ発動機株式会社</li> <li>・ 自動運行装置：三菱電機株式会社</li> <li>・ 遠隔監視システム：株式会社ソリトンシステムズ</li> </ul> ※道路運送車両法上の申請はコンソーシアムでは申請不可のため、産総研が幹事機関としてとりまとめを実施
安全な道路の利用	道路利用者(歩行者等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul>
安全な移動サービスの提供	(車両の) 使用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
	運行供用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
	旅客運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul>
	自家用有償事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 永平寺町</li> </ul>
	特定自動運行実施者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
安全なサービス提供のために働く個人	特定自動運行主任者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
	現場措置業務実施者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
	特定自動運行保安員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちづくり株式会社「ZENコネクト」</li> </ul>
安全な道路の管理	道路占用許可取得者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ — (レベル4 運行のため、特定自動運行許可を申請しており対象外)</li> </ul>
	道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 永平寺町 (参ろーどは町道であるため永平寺町が管理)</li> </ul>

## 自動運転（レベル4）に関連する法改正（道路交通法）

■ レベル4での自動運転を見据えて、道路交通法では特定自動運行に係る規制が新設されました。

### ▼自動運転を踏まえた道路交通法の改正内容

法律	該当条文・関係法令等	改正内容
道路交通法	第2条 第75条の12～29	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転車を使ったレベル4の「特定自動運行」の定義を規定</li> <li>特定自動運行を行おうとする者は所轄の公安委員会の許可を受けなければならないとし、許可基準を設定</li> <li>特定自動運行実施者による特定自動運行主任者・現場措置業務実施者の指定・それらへの教育を規定</li> <li>特定自動運行主任者の遠隔監視または乗車を規定</li> <li>事故時の措置・罰則を規定</li> </ul>
	道路交通法施行令	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定自動運行の特則として事故時の損壊物等の保管の手続や、特定自動運行が終了した場合の表示方法等を規定</li> </ul>
	道路交通法施行規則	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法で定める特定自動運行の許可に必要な書面等を規定</li> <li>特定自動運行主任者・現場措置業務実施者・特定自動運行業務従事者への教育事項を規定</li> <li>特定自動運行主任者の要件について規定</li> <li>遠隔監視装置の性能について規定</li> </ul>
	自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>遠隔型自動運転システム及び特別装置自動車を対象として、公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する審査基準・条件として共通事項のほか、それぞれ満たすべき個別事項を整理</li> </ul>

## 自動運転（レベル4）に関連する法改正（道路運送法）

- レベル4での自動運転を見据えて、道路運送法では施行規則の一部が特定自動運行に対応するよう改正されました。

### ▼自動運転を踏まえた道路運送法の改正内容（※L3法改正時の内容も含む）

法律	該当条文・命令	改正内容
道路運送法	道路運送法施行規則	<ul style="list-style-type: none"><li>• 事業許可申請の際の申請事項等への自動運行に関する事項を追加</li><li>• 特定自動運行を利用した運送の安全性の担保に関する措置として、自家用有償旅客運送の場合の特定自動運行保安員の乗務や点呼を規定</li></ul>
	旅客自動車運送事業運輸規則	<ul style="list-style-type: none"><li>• 特定自動運行旅客運送を行おうとする旅客自動車運送事業者に対し、特定自動運行保安員の選任を義務付け</li><li>• 特定自動運行保安員の業務等を規定</li></ul>

## 自動運転（レベル4）に関連する法改正（道路運送車両法）

- レベル4での自動運転を見据えて、道路運送車両法では保安基準の適用対象として自動運行装置が追加され、新たな保安基準が設けられました。

▼自動運転を踏まえた道路運送車両法の改正内容（※L3法改正時の内容及び関連する制度も含む）

法律	該当条文・命令	改正内容
道路運送車両法	第41条 第49条2項 第78条1項 第57条の2第1項	<ul style="list-style-type: none"> <li>保安基準適用対象の自動車の装置として自動運行装置を追加</li> <li>「特定整備」の中に自動運行装置を取り外して行う整備又は改造その他の当該自動運行装置の作動に影響を及ぼすおそれがある自動車の整備又は改造を追加</li> </ul>
	道路運送車両の保安基準 (第48条 細目告示 第150条の2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運行装置の安全基準として性能、作動状態の記録装置、外向け表示に分けて基準を整理</li> <li>申請者が国土交通大臣から走行環境条件の付与を受けることと、その審査基準を規定</li> </ul>
	道路運送車両法施行規則	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定整備の中に自動運行装置を取り外して行う整備等を追加</li> </ul>
	自動車の特定改造等の許可に関する省令	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造で、自動車が保安基準不適合となる恐れのあるものを電気通信回線等により改造する場合、国土交通大臣の許可が必要となる</li> </ul>
	遠隔型自動運転システム等を搭載した自動車の基準緩和認定制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>実験車両が保安基準に適合しない場合でも、使用上の条件を付した上で事業化した場合も含めて公道走行できるように措置を創設</li> </ul>
	ラストマイル自動運転車両システム基本設計書	<ul style="list-style-type: none"> <li>近い将来に実現が見込まれる移動サービスを念頭に、その走行環境を具体例としてまとめる</li> <li>自動運転車の安全基準への適合性確保にあたって設計時に留意すべきポイントを規定</li> </ul>

## 自動運転（レベル4）に関連する法改正（道路法）

- レベル4での自動運転を見据えて、道路法では「自動運行補助施設」が道路付属物に位置づけられました。

### ▼自動運転を踏まえた道路法の改正内容（※L3法改正時の内容も含む）

法律	該当条文・命令	改正・改定内容
道路法	第2条 第32条 第33条 第45条の2 第76条	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転車の安全な運行を道路インフラ側から補助する「自動運行補助施設」が道路の付属物、及び道路の占有の許可に係る工作物、物件または施設として追加</li> <li>自動運行補助施設の代表例は、車両に取り付けた磁気センサーモジュールで走路に敷設された磁気マーカの磁力から自車位置を高精度に計測する「磁気マーカシステム」等</li> <li>自動運行補助施設の性能の基準や道路の占有の許可基準を策定</li> </ul>
	道路法施行令	<ul style="list-style-type: none"> <li>占有許可を受けて自動運行補助施設を設置する場合の基準として、構造に支障を及ぼさない場合は車道上の設置も認める</li> <li>占用料の金額設定</li> </ul>
	道路法等の改正に係る技術基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運行補助施設に係る技術基準を規定</li> </ul>

## サービスの特徴に応じた手続の違い

- 第1部で紹介した、自動運転移動サービスの類型によって必要な手続が異なります。本章では、サービスの特徴別に、手続の有無や内容が異なる箇所を紹介しています。それぞれの違いを一覧で整理していますので、具体的な内容に関しては、各事業者や行政の役割に応じて必要な法令や手続を参照して下さい。
- 下記のサービス類型に加えて、実装編の序章で紹介したように、自動運転移動サービスの実装方式によっても手続は異なりますので、注記も確認して下さい。

▼手続に影響するサービスの特徴（本章では、サービス類型のうち、赤色の列について着目して整理しています）

区分	運行主体	種別	運行方式	主な運行形態	主な車両	サービス類型
事業用 (一般旅客自動車 運送事業)	交通事業者	<b>有償運送</b>	定路線 (定期)	・路線バス ・コミュニティバス	・大型～小型バス ・シャトル	類型①
		一般乗合旅客運送	定路線 (不定期) ・区域	・デマンド型交通 ・コミュニティバス		
		特定旅客運送	定路線	・スクールバス ・送迎バス	・大型～小型バス ・シャトル	類型②
		一般乗用旅客運送	区域	・タクシー	・タクシー	類型③
自家用 (自家用自動車による 有償の旅客運送)	行政等 (地方自治体・NPO等)	自家用有償 旅客運送	定路線 区域	・デマンド型交通 ・コミュニティバス	・シャトル ・乗用車	類型④
		無償運送			・カート・GSM	類型⑤

\* 上記以外のパターンもあり得ますが、現状の各地域での取組状況を踏まえて、サービスとして採用される可能性が高いと考えられるパターンを示しています

# サービスの特徴に応じた手続の違い

凡例  
 ○ 全ての形態において必要な手続  
 (○) 海外から車両を輸入する場合に必要となる手続  
 - 影響がないもの

項目・必要な手続		共通	種別		主な車両		
			有償運送	無償運送	シャトル型 カート・GSM型	バス型	タクシー型
道路 交通法	特定自動運行の許可	○*1	-	-	-	-	-
	道路使用許可	-	-	-	○*2	○*2	○*2
道路 運送 車両法	基準緩和認定	-	-	-	○	-	-
	並行輸入自動車届出	-	-	-	(○)	(○)	(○)
	自動運行装置の 保安基準審査による 走行条件付与	○	-	-	-	-	-
	自動車検査証の 取得・変更	○	-	-	-	-	-
	整備者の認証取得	○	-	-	-	-	-
道路 運送法	運送事業上の位置づけ	-	○	-	-	-	-
	特定自動運行保安員の 配置	-	○*1	-	-	-	-
道路法	自動運行補助施設の 道路占用許可	-	-	-	○*3	-	-

\*1 : 乗務員乗車型・遠隔監視型で内容が異なる

\*2 : サービスの運行に当たり、特別装置自動車又は遠隔型自動運転システムを用いて運転を行う場合にのみ必要

\*3 : 誘導線・磁気マーカ等を用いる場合に必要

出典：各法律をもとに作成

## 法制度に関する主な対応事項

道路 交通法	特定自動運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定自動運行の許可の取得・変更（都道府県公安委員会が、経路を区域に含む市町村の長等から意見を聴取して判断）</li> <li>特定自動運行計画に従った運行の実施（法令違反の場合、公安委員会が指示、許可の取消し等を行うことができる）</li> <li>特定自動運行主任者の配置：自動運転者に係る事故時に、負傷者の救護や道路の危険防止等の必要な措置を講じる者を車内等に配置</li> </ul>
	道路使用許可* 【遠隔型自動運転システム または特別装置自動車】	<ul style="list-style-type: none"> <li>（ただし、遠隔型自動運転システム又は特別装置自動車により、L2走行区間 &amp; 実証走行時は、道路使用許可の取得、及び、継続申請が必要／所轄警察署長が判断）</li> </ul>
道路運送 車両法	基準緩和認定 【特別装置自動車】	<ul style="list-style-type: none"> <li>（シャトルの場合）基準緩和認定の申請による、基準緩和の条件及び制限の付与および認定の取得（地方運輸局長）</li> </ul>
	基準緩和認定* 【遠隔型自動運転システム】	<ul style="list-style-type: none"> <li>（ただし、L2走行区間で遠隔運転を行う場合、基準緩和認定の申請による、基準緩和の条件及び制限の付与および認定の取得／地方運輸局長が判断）</li> </ul>
	基準緩和認定 【上記以外の項目】	<ul style="list-style-type: none"> <li>周りの交通参加者とコミュニケーションするための外向きLED表示盤等を加える場合、基準緩和認定を取得する（地方運輸局長）</li> </ul>
	自動運行装置の保安基準審査による走行環境条件付与	<ul style="list-style-type: none"> <li>保安基準の審査を受け、自動運行装置の走行環境条件付与を受ける（国土交通省大臣・地方運輸局長）</li> </ul>
	自動車検査証の取得・変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両取得時に検査・登録を行い、基準緩和認定・走行条件付与時に変更登録を行う（運輸支局）</li> </ul>
	整備者の自動車特定整備事業の認証取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>電子制御装置整備の整備主任者の選任・講習の受講</li> <li>特定整備事業者の認証の取得</li> </ul>
道路 運送法	運送事業上の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通会議での合意を得た上で、運行事業者が所轄の運輸支局に許可／認可申請・届出、特定自動運行に関する書類も提出する（事業経営許可→許可／上限運賃・運送約款の設定・変更、事業計画の変更（路線新設、営業区域の新設・変更・廃止、車庫の位置・収容能力・路線不定期運行の路線廃止）→認可／その他の事項→届出）</li> </ul>
	特定自動運行保安員の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業遂行に十分な数の特定自動運行保安員を常時選任し、特定自動運行事業用自動車に乗務させ、または、必要な装置を備えた上で遠隔から業務（点呼・状況報告・必要事項遵守）を行わせ、安全確保のための指示・指導監督を行う</li> </ul>
道路法	自動運行補助施設 【使用する場合】	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運行補助施設を設置して、当該区域を使用する者による道路占有許可申請（地方整備局工事事務所又は出張所等）</li> <li>自動運行補助施設の適正な維持管理（道路管理者の検査等により違反が明らかとなった場合は罰則）</li> </ul>

\* レベル4の申請には直接関係しないが、ODD外でレベル2走行する際に求められる

出典：各法律をもとに作成

### **(3) 国によるサポート体制の構築**

---

## 取組の内容

### ① 国によるサポート体制の構築

- 審査手続をスピーディに実施
- 地域コミッティの設置
  - － 地域の受容性を醸成
  - － 自動運転社会実装推進事業と連携し、各事業について、伴走型で支援
- 相談対応の強化
  - － 国の地方支分局の相談窓口を改めて周知し、相談対応を強化

#### 【審査手続をスピーディに実施】

- レベル4の事案については、国土交通本省及び警察庁が主導して、審査手続をスピーディに実施します。

#### 【地域コミッティ】

- 地域で行われている自動運転社会実装推進事業等に関し、会議に参加する関係者間において、レベル4自動運転に係る許認可取得等に向けた課題とその対策、工程についての情報を共有し、議論することにより、当該地域における事業の着実な取組を促していきます。
- 国土交通省及び自動運転社会実装推進事業執行団体となった事業者が、会議資料のひな形を用意することで、自治体側での負担を軽減します。

#### 【相談対応の強化】

- 自治体や事業者によっては、レベル4自動運転に係る許認可取得にむけて、専門組織に相談する必要があることがあります。
- この場合において、地方運輸局などが相談対応可能なことについて、改めて周知を行います。
- 地域コミッティの取組と合わせ、相談対応を強化することにより、地方公共団体や事業者の取組に寄添った対応を行います。

## レベル4 モビリティ・地域コミッティの設置（自動運転社会実装推進事業と連携）

- 2025年度を目途に全国で無人自動運転移動サービスを実現するためには、地方公共団体や事業者と関係行政機関が一体となり、地域の取組に寄り添いながら支援していく環境を整備することが必要です。
- このため、各地での自動運転の事業化支援を目的として、「レベル4 モビリティ・地域コミッティ」を地方公共団体と共同で設置します。
- 地域コミッティでは、レベル4 自動運転に係る許認可取得等に向けた課題とその対策、工程について、情報共有及び議論することにより、事業の着実な取組を促していきます。

### ▼レベル4 モビリティ・地域コミッティの設置

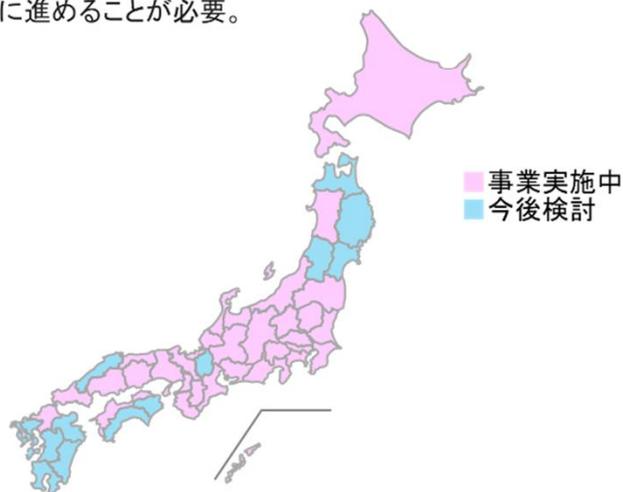
#### 自動運転サービスの展開に向けた課題

##### 1 地域の受容性醸成

過疎地や都市部といった様々な地域性がある中、地方公共団体の協力も得て、地域における受容性を高めることが必要。

##### 2 審査手続の透明性・公平性の確保

国の地方機関や地方行政機関において、事業者の技術水準を踏まえて、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続きを迅速に進めることが必要。



レベル4に向かって

### 「レベル4モビリティ・地域コミッティ」の設置

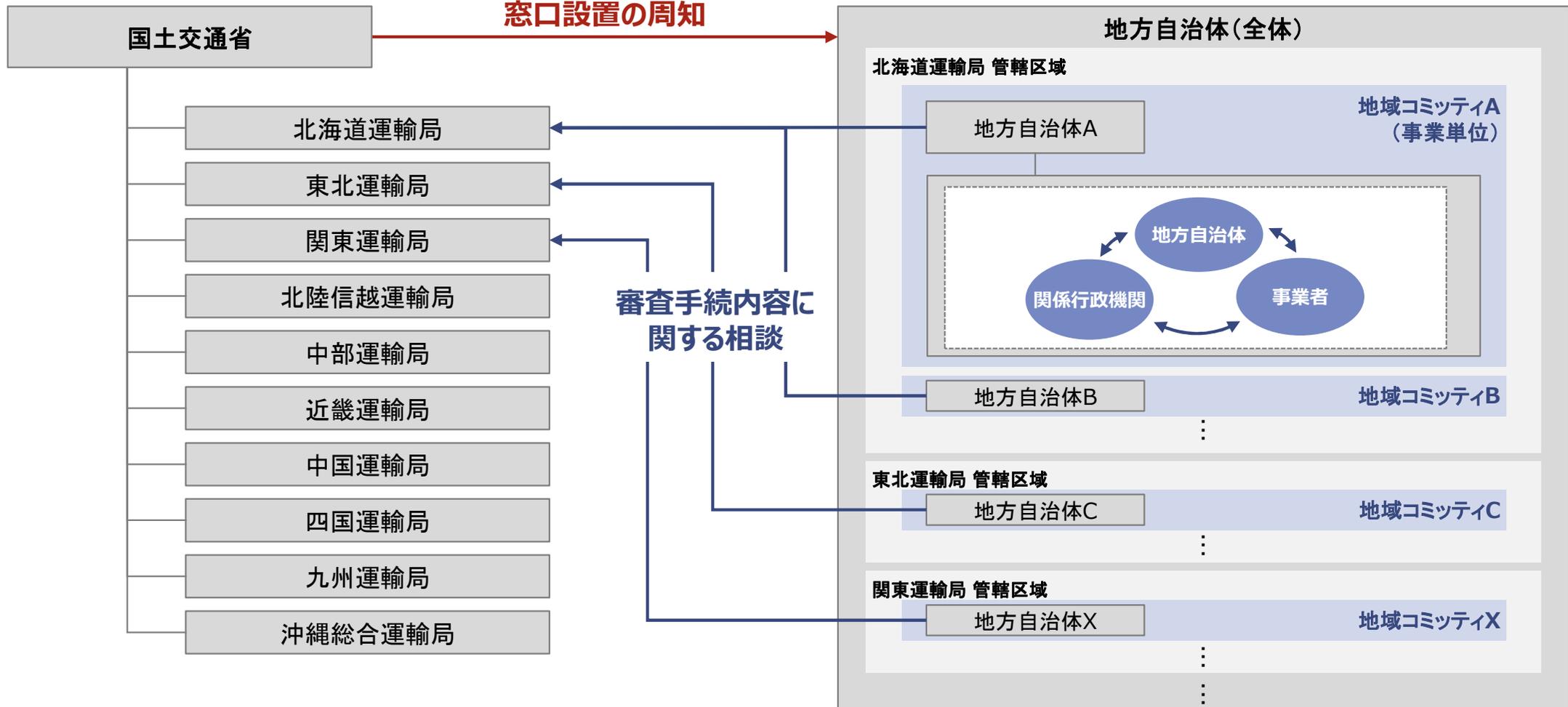
- 「レベル4モビリティ・地域コミッティ」を地方公共団体と共同で設置し、地方公共団体・事業者・関係行政機関が綿密に連携することで、地域の受容性を醸成しつつ、審査手続の透明性・公平性の確保を図る。

#### < 構成員 >

- 地方公共団体
- 事業者
  - 運行主体
  - 車両提供主体
- 関係行政機関
  - ・ 地方運輸局
  - ・ 地方整備局
  - ・ 地方経済産業局
  - ・ 都道府県警察 等

## 相談窓口の周知

- 地方自治体は各運輸局の窓口で審査手続内容に関する相談をすることができます。
- また、国土交通省は各運輸局にすでに設置されている窓口の周知を地方自治体に徹底します。



## **(4) 審査内容、手続及び様式等の明確化**

## 取組の内容

### ② 審査内容、手続及び様式等の明確化

#### 【道路運送車両法関係】

- 自動運転車の安全確保に関するガイドラインを制定
- 自動運転車両の性能や機能の説明内容の明確化
- 車両の走行ルートなどを踏まえた安全性評価方法を明確化

#### 【道路交通法】

- 特定自動運行許可に係る申請書等の記載要領を作成
- 特定自動運行に係る申請書類の記載内容や公安委員会の審査の着眼点を整理

#### 【2回目以降の審査の対応】

- 記載内容が重複する事項は、記載を不要化

- 道路運送車両法及び道路交通法の手続において、どのような情報を整理すれば、レベル4自動運転の許認可に必要な説明事項であるかについて、専門家以外にはわかりにくいものであったところについて、体系的かつわかりやすく整理します。

#### 【道路運送車両法関係】

- 自動運転車の安全確保について、車両の性能が高度なものでなくとも、交通参加者、走行環境及び自動運転車両のそれぞれの安全対策を組み合わせること（三位一体の安全対策）により、認可が可能であることを明確化。 等

#### 【道路交通法】

- 特定自動運行許可手続において、法令上求められている記載事項を網羅した記載要領を作成。記載要領の項目に沿って作成すれば、そのまま申請書類として提出可能。
- 公安委員会の審査における着眼点を示すことで、申請書類に盛り込むべき記載内容を明確化。 等

#### 【2回目以降の審査の対応】

- 2回目以降の審査については、申請書作成に用する負担を軽減させるために、記載内容が重複する事項は、記載を不要化。

# 自動運転車の安全確保に関するガイドライン

## ◆ ガイドラインの概要

### 【課題】

- 未だ、レベル4自動運転に必要な高度な安全性の確保にむけた課題も見られる。(路上横臥者検知や、飛び出し対応など)
- また、自動運転の実現には、交通参加者、走行環境及び車両の三位一体での総合的な安全対策が必要なことの浸透も、不十分。
- 海外の車両を日本に導入する事業なども想定されつつあり、これまでの走行環境が限定的な車両とは異なる対応の整理が必要。

### 【対応】

- 直近の審査車両で指摘された事項を明確化することで、レベル4自動運転に係る技術の磨き上げを促進。
- 車両の性能が高度なものでなくとも、三位一体の安全対策により、自動運転での走行が可能であることを明確化。
- 高度な自動運転技術を有するロボットタクシーなどへの対応として、国際的な議論も参考とした安全性評価手法も整理。

### 【ガイドラインの主な内容】

- 自動運転車の性能及び機能の説明方法を統一化。これにより、車両性能に係る、申請者と審査者の共通認識を醸成。
- 自動運行装置の安全設計にむけて、過去の指摘事項を踏まえた、要件を明確化。
  - ・ 路上横臥者の確実な検知を規定
  - ・ 歩道からの飛び出し対応として、例えば「ガードレールの設置」なども安全確保策の候補となることを整理 等
- 安全性の評価方法：
  - ・ ルート上の危険箇所の洗い出しと、対応策を洗い出すことが基本であることを明確化。
  - ・ 運行エリアが限定されないロボットタクシーなど複雑かつ高度な自動運転車にも対応できるよう、現在国際会議で議論されている国際的なガイドライン案による安全性評価手法が自動運転車両の認可に利用できる1つの手法であることを明確化。 等

## 特定自動運行許可に係る申請書等の記載要領

### ◆ 記載要領の概要

#### 【課題】

- 自動運転レベル4の社会実装・事業化を後押しするため、道路交通法に基づく特定自動運行の許可に係る審査に必要な手続の透明性・公平性を確保し、申請者の利便性に資するよう、許可に係る申請書等について、法令上求められている記載事項は何か、どのような観点から審査が行われるか等を明確化することが必要。

#### 【対応】

- 申請書類に記載すべき項目や具体的な記載内容を明確化
- 申請書類作成上の留意事項を整理
- 公安委員会の審査における着眼点を明確化

#### 【記載要領の主な内容】

1. 申請先  
管轄する都道府県公安委員会
2. 特定自動運行許可申請書の記載事項  
特定自動運行を行う者の氏名等の記載事項、特定自動運行計画の概要欄の記載要領
3. 特定自動運行計画の記載事項  
使用する自動車、経路、日時、特定自動運行実施者等が実施しなければならない措置等に関する事項
4. 添付書類  
特定自動運行用自動車の自動運行装置に係る使用条件が記載された書面 等
5. 許可事項の変更  
変更許可申請書の記載要領、軽微な変更等の届出要領
6. その他  
道路使用許可との関係

## **(5) 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化**

## 取組の内容

### ③ 過去の審査事例の公表・共有等による審査の円滑化

- 審査完了事業の事業概要や審査結果の公表・共有による、技術開発の促進
- 審査機関（地方運輸局、都道府県公安委員会等）間での審査事例の共有

- これまで、地域が異なる場合には、車両の仕様も異なることが多く、改めて審査が必要。
- 今後は審査結果の公表・共有などを通じて、関係者での技術開発の支援や、審査時の共通の部分を整理し、審査を円滑化。

#### 【事業概要や審査結果の公表】

- 審査完了事業の事業概要や、審査結果について、申請者の了解を得て公表します。これにより、他の事業などでの技術開発や申請手続が促進することが期待されます。

#### 【審査事例の共有】

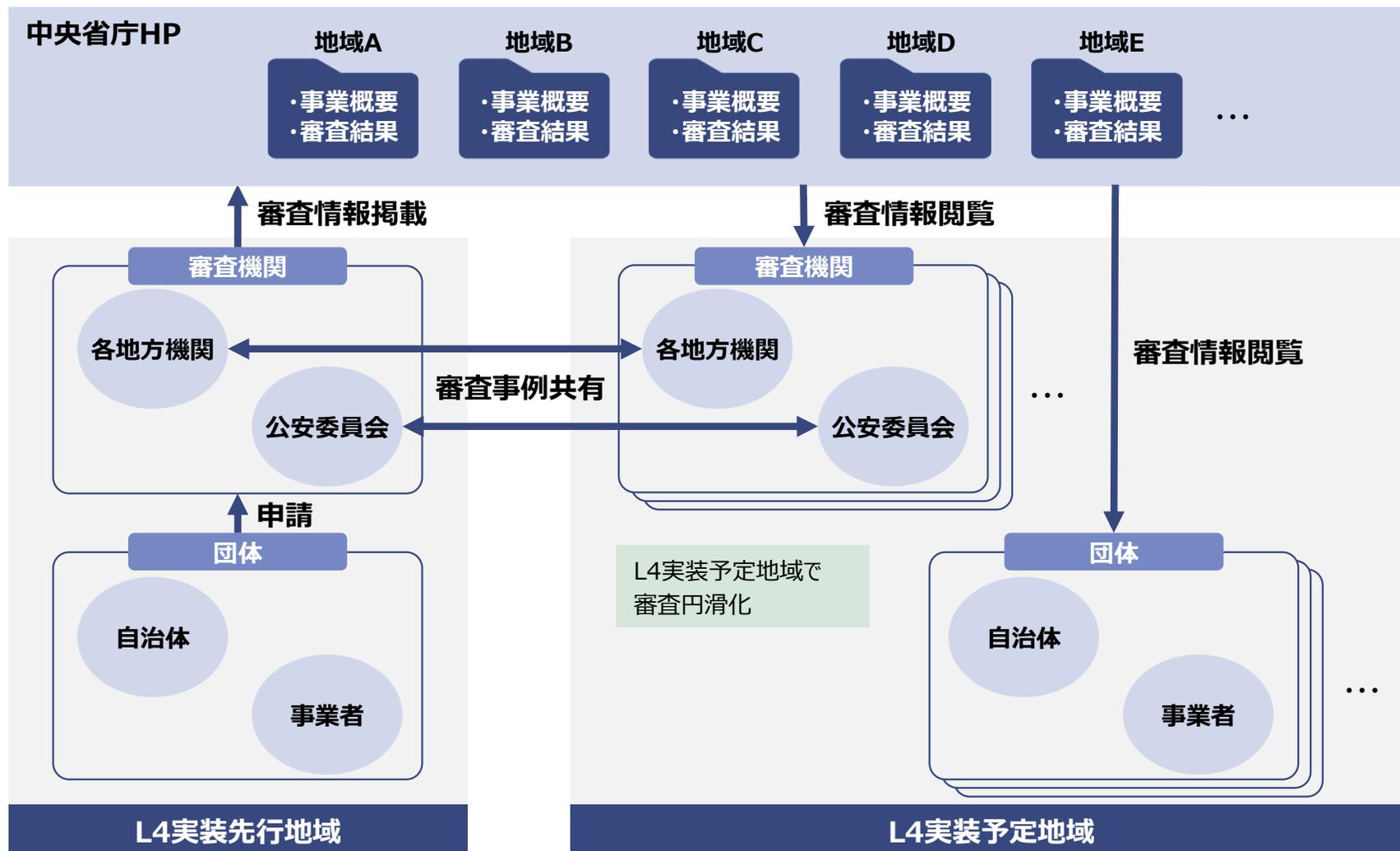
- 地方運輸局や、都道府県公安委員会等の審査機関間において、審査事例を共有し、審査に係る知見の蓄積を促進します。
- これにより、申請者からの相談対応などにおいて、より適切な助言などが可能となります。

## 取組の内容

- レベル4実装先行地域では審査した結果や事業概要をまとめHPに掲載し、レベル4実装予定地域が閲覧できるようにします。
- また、審査機関間で審査事例を共有することにより審査期間を短縮するなどのにより審査の円滑化を促進します。

認可結果の共有

審査事例の共有



自治体側の関与と  
案件形成を促進

自動運転事業者  
の開発を促進