

1 規制改革推進会議 投資等WG (2020年12月15日) のフォローアップ

自動運転車の基準緩和手続の合理化【国土交通省】

(1) 要望

自動運転車の保安基準の緩和認定について、**車両、センサー、システム等の同一性が確保**される場合、他の実証実験において**審査を不要**とすること。

(2) 現状

実証実験単位、個車単位での審査を行っているため、コストと審査時間を要している。

(3) 国土交通省における対応

- ・**2020年12月28日**に、基準緩和の認可手続を担当する地方運輸局に、同じシステム等を搭載し、使用方法も同じであると想定される車両の場合は当該部分の**再度の審査を省略するなど、審査手続きの合理化について、事務連絡を発出**した。
- ・また、同日から、地方運輸局等に対して、基準緩和認定申請があった場合には本省に一報を入れることを指示することにより、申請・認定状況を本省が一元的に把握できる体制を構築している。本体制の下、本省においても申請内容を確認し、審査の省略等が可能と想定される場合は、地方運輸局等にその旨改めて周知する。

無人自動運転移動サービスの完全キャッシュレス化【国土交通省】

(1) 要望

乗合バス等の無人自動運転移動サービスの実用化に向けて、**完全キャッシュレスに限定した自動運転サービスを許容**すること。

(2) 現状

道路運送法第13条（運送引受義務）がネックとなり、現金での支払いを希望する利用者（現金利用者）を断ることができない。

道路運送法第13条 一般旅客自動車運送事業者は、（中略）運送の引受けを拒絶してはならない。

(3) 国土交通省における対応

- ・無人自動運転移動サービスについては、**完全キャッシュレスである旨を事前に周知徹底**するなど現金利用者にも配慮がなされている場合には、公衆の利便を害するおそれはないものと考えられるため、**道路運送法違反にはならない**ものとする。
- ・完全キャッシュレスが可能となるよう、当該法解釈や現金利用者への配慮の仕方等を記載した**通達を2021年4月中に発出**する。

2 移動サービスカーに関する規制改革【国土交通省】

(1) 要望

安全確保が、車両の装置やドライバーで実施できる場合は、**保安要員（ドライバー以外の要員）の同乗を不要**とすること。

(2) 現状

・自動運転車に関する**基準緩和認定書に付される条件**に、ドライバーに加えて保安要員の同乗が求められることが多く、**保安要員の同乗を不要とするための条件が不明確**である。

(3) 国土交通省における対応

- ・制度的には、保安要員の同乗を不要とすることは可能であるため、**車両の装置やドライバーで安全確保が可能な場合は保安要員を不要とするよう、2021年3月26日に基準緩和認定手続きを担当する地方運輸局等に周知・徹底**した。
- ・また、基準緩和認定の申請・認定状況を本省が一元的に把握できる体制を構築していることから、保安要員の同乗を不要とすることが可能であると認められる場合は、本省から申請を受け付けた地方運輸局等にその旨を連絡することにより、確実に保安要員同乗の不要化を図れるようにする。

3 事務手続に関する規制改革【国土交通省】

(1) 要望

独立行政法人自動車技術総合機構が並行輸入自動車の審査を行う際に必要となる**「技術基準等適合証明書」への自動車製作者のサインを不要**とすること。

(2) 現状

- ・「技術基準等適合証明書」を偽造して提出する**不正行為が過去に複数確認**されている。
- ・不正を防止し、「技術基準等適合証明書」の**真正性を確保**するため、証明書を発行した自動車製作者によるサインを求めている。

(3) 国土交通省における対応

「技術基準等適合証明書」については、上記の理由から、引き続き、真正性の確保が必要であるため、**サインに代えて電子署名を可能とする措置を2021年6月までに講ずる**。

4 オーナーカーに関する規制改革【国土交通省】

(1) 要望

車両の保安基準を満たさない試作又は試験の段階であっても、リアルな公道で多種・多様な環境・場面での自動運転データを集めるため、安全性等を担保する一定の要件を満たした場合は、大量の試験自動車を公道で走行できるようにすること。

(2) 現状

- ・保安基準に適合しない試験自動車であっても、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第56条第4項 1に基づく大臣認定を受けることにより、データ取得のための公道走行を行うことは可能。
- ・一方、大臣認定制度では、そもそも保安基準に適合しない自動車であるため、自動車メーカーなど認定の申請者が、試験自動車の安全運行を管理するとともに、事故時の報告等を適切に行うことを確保するため、申請者が試験自動車の運転者等を管理することが必要²であり、大量の試験自動車の走行を想定した制度となっていない。

1 道路運送車両の保安基準第56条第4項

国土交通大臣が構造又は装置について本章に定める基準の改善に資するため必要があると認定した試作自動車又は試験自動車でその運行のため必要な保安上又は公害防止上の制限を付したものについては、当該構造又は装置に係る本章の規定は、適用しない。

2 道路運送車両の保安基準第56条第4項の規定による試験自動車の認定要領

試験運行を行う者については以下のとおりとする。

認定に係る新技術が基礎的評価段階にある場合には、申請者が運行者となるものとする。

認定に係る新技術が実用性評価段階にあると認められる場合には、申請者による一定の管理下で第三者が運行者となることができるものとする。

(3) 国土交通省における対応

- ・大量の試験自動車を公道で走行できるようにするため、コネクテッド 技術を活用した運転者の遠隔管理を前提とした制度の見直しに着手する。
- ・コネクテッド技術を活用した常時監視等を通じた大量の自動車の公道走行試験について、具体的事例に基づく要望・相談があれば、申請者による試験自動車の管理が適切に行われ、その結果が当局に報告されるかぎりにおいて、制度の見直しについて、迅速かつ柔軟に対応する。

「コネクテッド」とは、「通信で、クルマが外とつながる」ことを意味し、「コネクテッドカー」では、車両の状態や周囲の道路状況などのデータをセンサーにより取得し、ネットワークを介して集積・分析するとともに、ネットワークを介してソフトを自動更新することなどが可能となる。