

## モビリティ（自動運転・ライドシェア）に関する最新の議論状況

弁護士  
佐藤典仁 Norihito Sato

経済産業省 商務情報政策  
局 情報経済課 ガバナンス  
戦略国際調整官  
飯野悠介 Yusuke Iino

国土交通省 物流・自動車局旅  
客課専門官・保障制度参事官室  
企画調整官・自動運転戦略室  
中山 優 Yu Nakayama

### I はじめに

現在、日本国内の自動車業界では、各社が自動運転モビリティに関する計画を発表する一方で、政府としても、2025年度を目途に国内50か所程度で無人自動運転移動サービスを実現することを目標とするなど、自動運転サービスの実用本格化を目指して様々な取組が進められている。

また、海外に目を向けると、アルファベット傘下の自動運転車開発企業であるウェイモが、サンフランシスコ市内で提供している自動運転タクシーサービスについて、2024年3月1日、カリフォルニア州の公益事業委員会（CPUC）から、ロサンゼルス郡とサンフランシスコ郊外（サンマテオ郡）への拡大の承認を受けた。かかる承認を受け、ウェイモはロサンゼルスの一部エリアで新たにサービス提供を開始するなど、事業を拡大している。

特に急速に人口減少が進む日本においては、モビリティサービスの維持・強化は喫緊の課題と捉えられており、日本政府において、自動運転車など地域のモビリティを支える技術の事業化に向けた検討が進められている。例えば、2023年10月には、経済産業省及び国土交通省で進めている自動運転開発・実装プロジェクト「RoAD to the L4」の下に「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミッティ」が設置され、本田技研工業、ゼネラルモーターズ及びGMグループホールディングスの日本における合弁会

社による新たな自動運転移動サービス実現に向けた進捗管理が進められている。制度面では、事故等が発生した場合の責任制度など自動運転に関する社会的ルールを明確化し、法的リスクの予見可能性を向上させることも重要な課題となっており、日本政府でも検討が進められている。

また、ライドシェアは、日本では、道路運送法の許可を受けずに有償で旅客を運送するいわゆる「白タク」行為として禁止されていたところ、2023年11月の菅前首相による、ライドシェアの導入について「最終的には法改正を視野に入れて取り組んでいく必要がある」との発言や、上記のモビリティサービスの維持・強化といった観点も相俟って、日本におけるライドシェア解禁に向けた議論が活発化している。

本稿では、自動運転及びライドシェアに関連する法制度について、近時の議論状況を紹介する。なお、本稿の意見にわたる部分については、筆者らの個人的見解であり、筆者らが現に所属し、また、過去に所属した組織の公式な見解ではないことをあらかじめお断りする。

### II 自動運転

#### 1 自動運転車に係る技術の実装状況と今後の見通し

AIを含め、自動運転車に利用される技術は日々進歩している。従来、機械学習や深層学習は主に物体認識において用いられており、それ