

運行主体の適格性に問題が生じた場合、道路交通の場から排除すべきとの方向性が昨年度の報告書で示されたことを踏まえ、その手段としての行政処分の内容や要件について、検討

## 行政処分の基本的な考え方

行政処分の目的：将来における道路交通上の危険発生の防止 ≠ 過去の違反行為に対する制裁

- ✓ 道路交通法における主な行政処分
  - ・ 運転者に対する運転免許の停止、取消し等（第103条）
  - ・ 運転者に対する故障車両の運転継続禁止命令（第63条第2項）

⇒ 既存の道路交通法における行政処分を参考としつつ、計画の認定制度に係る行政処分の在り方について、将来における道路交通上の危険発生を防止する観点から検討

## 検討項目

(1) 計画の認定に係る行政処分の前提となる考え方について

(2) 計画の認定に係る行政処分の要件について

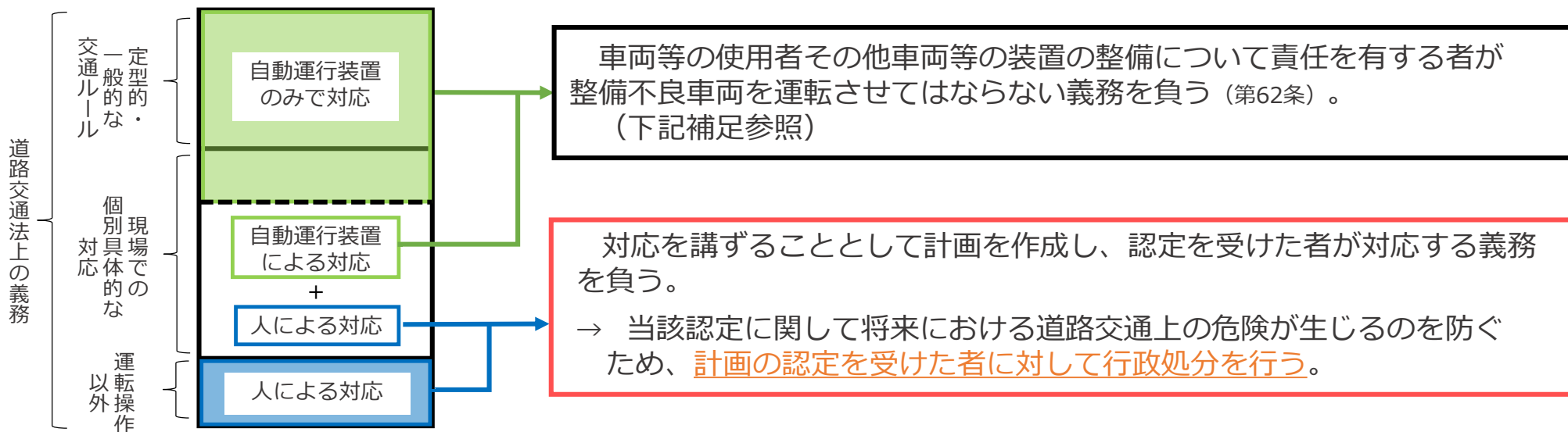
(3) 行政処分の内容について

(4) 行政処分の流れについて

} 運転免許制度においては、危険運転者を排除するための措置として運転免許の停止、取消し等の処分を設けていることを参考に、行政処分の在り方を検討

# (1) 計画の認定に係る行政処分の前提となる考え方について

## 「運転者」のいない自動運転に係る責任の考え方について



### (補足) 整備不良車両について

自動運行装置は、その作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないことについて、国土交通大臣による走行環境条件の付与の審査において確認

⇒ 自動運行装置作動中に、道路交通法令に違反するなど、他の交通の安全を妨げるおそれが認められた場合には、自動運行装置が保安基準に適合していない状態にある整備不良車両に該当する。



整備不良車両が応急の措置によっては必要な整備をすることができない場合には、当該車両の運転継続禁止命令の対象（第63条第2項）

※ 当該車両については、道路運送車両法において、使用者に対する整備命令等（道路運送車両法第54条及び第54条の2）や、設計や製造に起因した基準不適合の場合には自動車製作者等に対するリコール勧告等（道路運送車両法第63条の2）の対象

## (2) 計画の認定に係る行政処分の要件について

### 運転免許の停止・取消しの要件

➤ 自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気・身体の障害等がある場合

- ・ 免許の拒否等の事由に該当する一定の病気等にかかっている場合
- ・ 適性検査の受検命令等に従わない場合

➤ 点数制度に基づき、常習的に、道路交通法令を遵守していないと評価される場合

- ・ 過去3年の道路交通法令違反に常習性がみられる場合
- ・ 道路交通法令に違反し重大な交通事故を起こした場合

➤ 運転者が特に悪質・危険な行為をした場合

- ・ 危険運転致死傷
- ・ 酒酔い運転
- ・ 救護義務違反 等



### 計画の認定に係る行政処分の要件

#### <計画を遵守している場合>

➤ **① 計画を遵守していても、計画に記載された対応方法では道路交通に危険を生じさせるおそれが認められるなど、将来の危険を防止する観点から所要の措置を講ずる必要がある場合がある。**

- ※ 自動運転システムに欠陥が認められた場合には、整備不良車両に該当し、故障車両の運転継続禁止命令の対象。
- ※ 認定を受けた計画に基づく自動運転の場合には、運転操作は自動運転システムが行うから、個別のケースごとの技術開発の状況や交通環境等によって遠隔監視者等の役割は異なり得る。  
⇒ 遠隔監視者等の「一定の病気等」は、一律に道路交通の場から排除するための要件にはならない。

#### <計画を遵守していないと認められる場合>

➤ **② 計画に記載された「人の対応」を遵守していないと認められる場合には、常習性や重大性を踏まえ、改善命令等により、将来の危険を防止する観点から所要の措置を講ずる必要。**

- ※ 自動運転中に道路交通法令違反があった場合には、常習性にかかわらず当該車両は直ちに整備不良車両に該当し、運転継続禁止命令の対象。

➤ 認定を受けた者が特に悪質・危険な行為を行った場合、すなわち**③ 認定を受けた計画に記載された対応をすることが期待できない場合**には、将来の交通に危険を生じさせるおそれが大きいことから、認定の取消し等により、将来の危険を防止する観点から所要の措置を講ずる必要。

## ① 計画を遵守しているが、将来の危険を防止する観点から所要の措置を講ずる必要がある場合

(審査基準)

- 自動運転システムだけでは対応できない道路交通法令上の義務について、対応方法が適切か。
- 計画が基準に適合していること。  
(安全対策に関する基準、車両/装置に関する基準、自動運転に携わる者の要件に関する基準)
- 申請者が欠格事由に該当しないこと。

	処分要件	具体例
①-1	走行環境条件に関連する道路交通インフラ等が変更されたことによって、審査基準を満たさないこととなったとき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 次のような事情により、計画に記載された対応方法では、道路交通に危険を生じさせるおそれがあるとき。 (ケース1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路工事により、走行区間に新たに交差点が追加。 ⇒ 走行環境条件を満たさないこととなった車両が、交差点の直近で長時間停車することとなるとき。</li> </ul> </li> <li>(ケース2) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 近隣に大型商業施設が開設されたことにより交通量が急激に増加するなど、走行区間における交通環境が変化。 ⇒ 緊急自動車が接近した場合に、その接近を認知して停車した車両について、直ちに対応できる遠隔監視者の人数が足りないことにより、交通の円滑に支障を来すと認められるとき。</li> </ul> </li> </ul>
①-2	道路交通法令上の義務が変更になったとき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 道路交通法令が改正された結果、当該義務を履行する手段を計画に記載されたものから変更する必要が生じたとき。</li> </ul>
①-3	認定を受けた者が欠格事由に該当することとなったとき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 認定を受けた者が、別の自動車を用いた計画について認定の取消し処分を受けたとき。</li> </ul>

## ② 計画に記載された「人の対応」を遵守していないと認められる場合

計画に記載された自動運行装置の役割・人の役割に従って自動運転をすることが前提

	処分要件	具体例
②-1	複数回にわたり、計画に記載された対応をしていない又は計画に反した対応をしていることが明らかになったとき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 計画の認定を受けた者が、計画に記載された体制を取っていないと認められるとき。               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画に記載された遠隔監視者の数より少ない人数で対応に当たっていたとき。</li> <li>・ 計画に記載する対応を行う人が、計画に記載された教育・訓練を受けていないと認められるとき。</li> </ul> </li> </ul>
②-2	計画に記載された対応をしていない場合において、交通事故を起こしたとき（6頁参照）。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 計画に記載する対応を行う者が、必要な対応を行っていないと認められるとき。               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遠隔監視者が居眠りをしていたとき。</li> <li>・ 計画に記載された方法で点検整備が行われていないとき。</li> </ul> </li> <li>➤ 計画の認定を受けた区間以外で、車内無人で遠隔監視のみの自動運転をしたとき。</li> </ul>

## ③ 認定を受けた計画に記載された対応をすることが期待できない場合

	処分要件	具体例
③-1	認定を受けた計画に記載された対応をすることが期待できないとき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 認定を受けた者の悪質性・危険性によって、道路交通に重大な危険を生じさせたとき。               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 認定計画に基づく自動運転によって交通事故が起こった場合に、救護義務を履行しなかったとき。</li> </ul> </li> <li>➤ 不正の手段により認定を受けたとき。</li> <li>➤ 虚偽の報告をしたとき。</li> </ul>

## 運転免許制度における交通事故の取扱いについて

- ✓ 点数制度においては、道路交通法令に違反して交通事故を起こした場合に、交通事故の種別と不注意の程度に応じて、原因となった違反行為の点数に付加点数を加算。
- ✓ 交通事故を起こした場合であっても、下記に該当する場合には、点数は加算されない。
  - 交通事故が不可抗力によって起きたものである場合
  - 違反行為をした者の不注意の程度が極めて軽微であり、かつ、当該事故の際の具体的事情において、その者に結果予見及び結果回避を期待することが困難であったと認められる場合

違反点数	+	付加点数
安全運転義務違反 (2点) 等		死亡事故 (20点) 等

現実交通事故を起こしたことは、その原因である違反行為による危険性が具現化され、実証されたとの評価

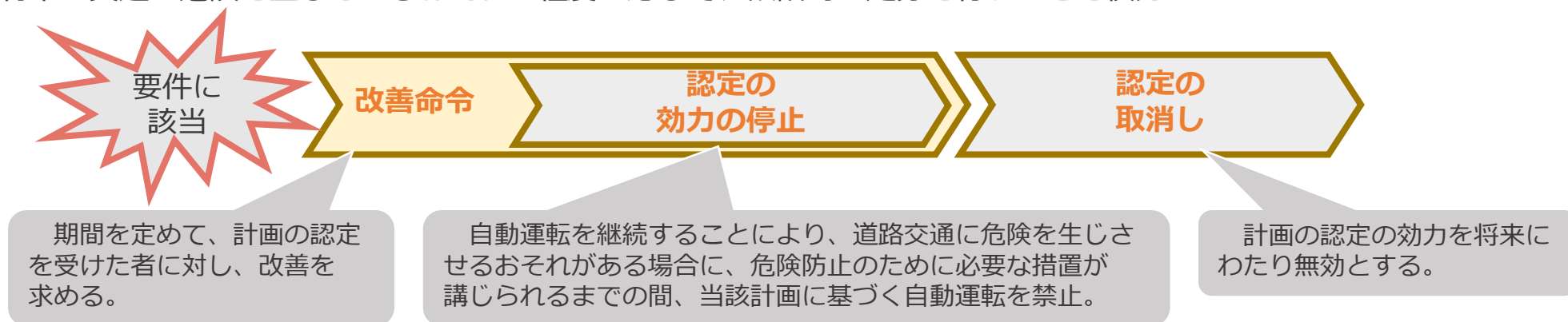
## 認定を受けた計画に基づく自動運転中の交通事故の取扱いについて

- ✓ 道路交通法令の違反が認められない場合や、交通事故が不可抗力によって生じたと認められる場合には、計画の認定を受けた者に対して行政処分を行う必要はない。
- ✓ 自動運行装置の作動中に当該車両が道路交通法令に違反して交通に危険を生じさせた場合には、当該車両は、整備不良車両に該当することとなるから、運転継続禁止命令によって、将来における交通の危険を防止するという行政目的を達成できる。
- ✓ ただし、計画の認定を受けた者が計画に記載された対応をしていないと認められる場合においては、交通事故を起こし現実に交通に危険を生じさせたことが、認定に係る行政処分を検討する上で、重要な考慮要素となる。

### (3) 行政処分の内容について

#### ① 段階的に処分を行う場合

将来の交通に危険を生じさせるおそれの程度に応じて、段階的に処分を行うことを検討



#### 具体例

##### <改善命令 + 認定の効力の停止>

交通事故を起こした場合において、常習的に、計画に記載された人数より少ない体制で、計画に基づく自動運転を行っているとき (②-1)

##### <認定の取消し>

改善命令にもかかわらず、改善の見込みがないとき

#### ② 直ちに認定を取り消す場合

将来の交通に危険を生じさせるおそれが大きいと認められる場合には、直ちに認定を取り消すことを検討



#### 具体例

##### <認定の取消し>

認定を受けた者の悪質性・危険性によって、道路交通に重大な危険を生じさせたとき



## (4) 行政処分の流れについて

### 計画の記載例：道路交通法第40条（緊急自動車の優先）第2項への対応方策

自動運行装置による対応

- ① 自動運行装置によって、緊急自動車の存在を認知し、その場に停車。
- ③ 自動運行装置は、遠隔監視者の指示に従って対応（待避所への移動等）。

+

人による対応

- ② 遠隔監視者は、緊急自動車の接近状況を確認し、進路を自動運行装置に指示。※

※ 計画に記載する対応方策に応じたな教育・訓練を受けていることについて、計画の認定で審査

