

TECH, IP AND TELECOMS LAW UPDATES

2024年3月号 (Vol.8)

弁護士 岡田 淳 TEL. 03 5220 1821 atsushi.okada@mhm-global.com	弁護士 蔦 大輔 TEL. 03 6266 8769 daisuke.tsuta@mhm-global.com	弁護士 呂 佳叡 TEL. 03 6266 8995 kaei.ro@mhm-global.com
弁護士 輪千 浩平 TEL. 03 6266 8750 kohei.wachi@mhm-global.com	弁護士 佐藤 真澄 TEL. 03 5293 4915 masumi.sato@mhm-global.com	弁護士 柳良 拓 TEL. 03 6266 8771 hiromu.nagira@mhm-global.com

1. AIに関する政策アップデート：「AIと著作権に関する考え方」、「AI事業者ガイドライン第1.0版(案)」等
2. プロバイダ責任制限法の改正法案(情報流通プラットフォーム対処法)の閣議決定
3. デジタル庁：デジタル社会形成基本法等の改正法案の閣議決定
4. ライドシェアの一部解禁に向けた運用等に関するパブリックコメントの開始

1. AIに関する政策アップデート：「AIと著作権に関する考え方」、「AI事業者ガイドライン第1.0版(案)」等

直近の数か月の間にも、AIを巡る法政策の議論に大きな進展がありました。特に注目すべき動きとしては、「AIと著作権に関する考え方について」及び「AI事業者ガイドライン」がそれぞれパブリックコメントの結果を踏まえ修正された新しいバージョンが公開されたこと、自民党のプロジェクトチームにおいて「責任あるAI推進基本法(仮称)」についての議論が開始したことが挙げられます。

文化審議会著作権分科会法制度小委員会は、2024年3月15日付けで、パブリックコメントに付されていた「[AIと著作権に関する考え方について](#)」(「本考え方」)についての最終版を取りまとめ、公表しました。パブリックコメントの意見提出が約2万5,000件にのぼったことからわかるように、本考え方については前例を見ないほど動向が注目されてきました。パブリックコメントにおいては、例えば、十分な議論の期間が取れていないにもかかわらず、踏み込んだ解釈がなされることについて慎重な意見も見られたことから、本考え方は法的拘束力を持つものではなく、現時点の特定の生成AIについて確定的な法的評価を行わないことが明記される等、本考え方の位置づけをより明確化するような修正がなされている点も注目に値します。本考え方では、例えば、情報解析の権利制限規定が適用されなくなる「著作権者の利益を不当に害することとなる場合」(著作権法30条の4但書)とはどのような場合かを、具体例とともに考え方の道筋を示しています。日本国内では生成AIと著作権をめぐる裁判例はまだ蓄積していない状況を踏まえると、本考え方を参照する意義は高いといえます。

また、[AI事業者ガイドライン検討会](#)、[AIネットワーク社会推進会議](#)、[AIガバナンス検討会合同会議](#)が、2024年3月14日付けで、パブリックコメントの意見を踏まえ、新た

TECH, IP AND TELECOMS LAW UPDATES

に「AI 事業者ガイドライン第 1.0 版（案）」の本編と別添一式を公表しています。AI 事業者ガイドラインは、事業活動において AI の開発、提供、利用を担う全ての者を対象としたガイドラインであり、開発者、提供者、利用者それぞれに対して、AI を活用するにあたって必要な取組みについての基本的な考え方を示すものです。AI を事業活動で利用する企業は、例えば、AI 事業者ガイドラインの別添 7 のチェックリストをまずはスタートポイントとして、必要な取組みの洗い出しをしていく作業から対応を進めていくことが考えられます。

さらに、2024 年 2 月、自民党の「[AI の進化と実装に関するプロジェクトチーム](#)」において、「責任ある AI 推進基本法（仮称）」の議論がなされたことが注目を集めました。この法案では、一定の規模・目的の AI 基盤モデル開発者を、特定 AI 基盤モデル開発者と指定し、特定 AI 基盤モデル開発者について、米国の自主誓約を参考にした体制整備義務、一定の報告義務等を課すことが現在議論・検討されています。もっとも、当該法案については、現時点で具体的な成立見込みが立っているわけではなく、今後の議論状況を注視していく段階であるといえます。

その他にも、AI の安全性に関する評価手法や基準の検討・推進を行うための機関として、AI セーフティ・インスティテュート（AISI）が 2024 年 2 月に設立される等、AI 政策に関する議論は一層加速しています。AI を事業に活用する事業者においては、特に「AI と著作権に関する考え方について」、「AI 事業者ガイドライン」を基に自社のビジネスにおける問題点を洗い出し、同時に、ビジネスチャンスとして活かす方法はないか、検討をしていくことが肝要であるといえます。

2. プロバイダ責任制限法の改正法案（情報流通プラットフォーム対処法）の閣議決定

2024 年 3 月 1 日、「特定電気通信役務提供者の損害賠償責任の制限及び発信者情報の開示に関する法律」（プロバイダ責任制限法）の一部を改正し、名称も「特定電気通信による情報の流通によって発生する権利侵害等への対処に関する法律」（情報流通プラットフォーム対処法）と変更する法律案が閣議決定されました。

法律案は、インターネット上の誹謗中傷等の違法・有害情報の流通に対処するため、一定規模以上のプラットフォーム事業者の義務として、被害者が投稿の削除の申出を行う方法を定め、公表すること（22 条）、申出があった場合に権利侵害の有無を調査し、申出から 14 日以内に削除するかどうかを決め、その結果を通知すること（23 条、25 条）、投稿の削除に関する判断基準を定め、公表すること（26 条）等を定めています。また、これまで法律が定めていた投稿の発信者情報の開示等にとどまらない改正内容となったため、法律の名称も変更することとされています。

法律案は、2024 年 2 月 2 日に総務省が公表した「[プラットフォームサービスに関する研究会 第三次とりまとめ](#)」を踏まえたものとなっています。同とりまとめの案が公表され、意見募集が行われたことについては、[本レター2024年1月号 \(Vol.7\)](#) でご紹

TECH, IP AND TELECOMS LAW UPDATES

介したとおりです。

法律案が成立した場合、施行は公布から1年以内とされています。規律の対象となるプラットフォーム事業者を指定する基準等の詳細は総務省令で定めることとされており、具体的な運用が注目されます。

3. デジタル庁：デジタル社会形成基本法等の改正法案の閣議決定

2024年3月5日、デジタル庁が提出した「[情報通信技術の活用による行政手続等に係る関係者の利便性の向上並びに行政運営の簡素化及び効率化を図るためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律案](#)」が閣議決定されました。これは、デジタル社会形成基本法をはじめとする複数の法律の改正を行う法案であり、ベース・レジストリの整備や利用促進、マイナンバー及びマイナンバーカードに関する改正が含まれています。

デジタル庁は、デジタル社会形成基本法31条に基づき、社会の基盤となるデータ群である「ベースレジストリ」の整備・利活用を推進しています（同法では「公的基礎情報データベース」と定義されています。）。この改正法案では、デジタル社会形成基本法において、ベースレジストリを構成するデータの品質の確保に関する条項が新たに追加されています。また、情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律（デジタル手続法）において、「公的基礎情報データベース整備改善計画」を作成することなどが追加されています。

さらに、行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律（マイナンバー法）に関して、マイナンバーカードについて、スマートフォンのみでマイナンバーカードと同様の本人確認ができる仕組みを設ける旨の規定が追加されています。

4. ライドシェアの一部解禁に向けた運用等に関するパブリックコメントの開始

[本レター2024年1月号 \(Vol.7\)](#) でご紹介したとおり、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった深刻な社会問題に対応するため、2024年4月より地域の自家用車や一般ドライバーを活用したライドシェアを一部解禁する方針が、昨年12月に公表されました。

道路運送法では、一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は国土交通大臣の許可を受けなければならないとされ（道路運送法4条1項）、また、自家用車は、78条各号に定める場合を除き、有償で運送の用に供してはならないと定められているところ（同法78条柱書）、2023年12月20日に公表された「[デジタル行財政改革 中間とりまとめ](#)」において、2024年4月からのライドシェアの一部解禁に向け、法改正を含まないタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みとして道路運送法78条3号に基

TECH, IP AND TELECOMS LAW UPDATES

づく制度を創設することとされていました。また、当該新制度の創設に向け、安全の確保の観点からドライバーの働き方について検討を行うこと、さらに、従来の自家用有償旅客運送制度（道路運送法 78 条 2 号関連）を改善・拡充することとされていました。

第 78 条 自家用車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法第 2 条第 2 項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

これらを受け、国土交通省の[交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会](#)において上記の課題について検討が進められ、2024 年 2 月 9 日に「[法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための 地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い](#)」（道路運送法 78 条 3 号関連）に係るパブリックコメントの募集（道路運送法 78 条 3 号関連パブコメ案）が、また、同月 29 日に自家用有償旅客運送制度の関連通達の改正（「[地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について](#)」等の一部改正等について。同条 2 号関連。）に係るパブリックコメントの募集（道路運送法 78 条 2 号関連パブコメ案）がそれぞれ開始されました。

道路運送法 78 条 3 号関連パブコメ案では、許可基準として、①対象地域等については、タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定すること、②事業者が一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること、③管理運営体制として、運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制を整備すること、ドライバーの勤務時間を把握すること、④タクシー事業者が対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険への加入していること、が掲げられています。また、許可に付する条件として、ドライバーに事前の研修及び教育を受けさせることや、タクシー事業者が運送責任を負うこと等が記載されています。道路運送法 78 条 3 号に基づく許可の取扱いについては、同パブコメ案へのパブリックコメントを踏まえ、2024 年 3 月中に公布・施行される予定です。

また、道路運送法 78 条 2 号関連パブコメ案では、(i)ダイナミックプライシングの導入に関する事項、(ii)タクシー事業者と市町村・NPO 等との共同運営の仕組みの構築に関する事項、(iii)地域公共交通会議の運営手法の見直しに関する事項、(iv)運送区域の設定の柔軟化に関する事項を、各関連通達でそれぞれ明記することが掲げられています。自家用有償旅客運送制度の関連通達の改正については、同パブコメ案へのパブリックコメントを踏まえ、2024 年 4 月中に公布・施行される予定です。

なお、タクシー事業者以外の事業者がライドシェア事業に参入することを可能とする

TECH, IP AND TELECOMS LAW UPDATES

法律制度（いわゆるライドシェアの全面解禁）については、2024年4月から一部解禁されるライドシェアの効果検証を踏まえ、2024年6月に向けて議論を進めることとされています。