

海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の調査 (概要)

2025年2月25日

SOMPOリスクマネジメント株式会社

損害保険ジャパン株式会社

SOMPO インスティテュート・プラス株式会社

1. 海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の調査

海外における自動運転車に係る技術の進展や普及状況、責任主体の議論等について調査。

調査実施期間：2024年9月30日～2025年1月31日

1. 英国、米国及び欧州連合、中国、中東及びシンガポール等の海外における自動運転一般に係る賠償責任の法制度及び法制化に向けた最新動向（レベル4及びレベル5におけるオーナーカー並びにロボットタクシーにおける各ビジネスモデルに係る運行供用者責任、求償の仕組み及び改正予定を含む。）の調査
2. 上記地域における自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度及び法制化に向けた最新動向（求償の仕組みや改正予定を含む。）の調査
3. 上記地域における自動運転中の事故に係る求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度及び法制化に向けた最新動向
4. 強制賠償責任保険が適用されない場合の上記地域における被害填補のための政府の基金等や関連団体の概要等の調査
5. 海外の主な行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取り組み及び最新動向の調査

2 - 1. 米国

自動運転に関連する法規の管轄 (連邦／州)

- 車両の安全基準であるFMVSSは、連邦運輸省道路交通安全局（NHTSA）が管轄。
- 民法、保険関係法規、道路交通法規は州の管轄のため、自動運転車の実証実験・公道走行ルールや付保規制などは州ごとに異なる。
※ただし、NHTSAは、自動運転の開発企業に対する安全ガイドラインを発行。
※過去、連邦法策定の動きも何度あったが、上院or下院で合意に至らず頓挫。

自動運転一般に係る賠償責任の 法制度

- 自動車の所有者には、州法に定める強制保険が存在。ただし、加入する担保種目（対人、対物賠償など）と最低保険金額は州により異なる。
- カリフォルニア州・アリゾナ州では、上記に加え、州内で自動運転サービスを運営する事業者に対し保険加入や自家保険等による賠償資力の確保とその証明を求めている。

自動運転自動車の「欠陥」に起因 する損害に関する法制度

- 州法による製造物責任法に基づき、自動車OEM、サプライヤー等は製品の欠陥に対し責任を負う。

求償に関連した事故時のデータ 取得・範囲に関する法制度

- 現地調査では、民事事件におけるOEM等への（代位）求償に向けた枠組みの検討等は特に行われておらず、事案の解決は訴訟によるだろうという見立てであった。
※カリフォルニア州では、人損・物損、単独・複数の種別を問わず、すべての事故の州運輸局への報告義務がある。
※アリゾナ州では、事故に限らず走行時のトラブルの州当局への報告と州当局との定期ヒアリングを重視。

強制賠償責任保険が適用されない 場合の被害填補（政府基金等）

- 一般的に基金等は存在せず、ひき逃げ等で加害者が特定されない場合は、被害者側の人身傷害保険や健康保険・医療保険により治療費等を捻出する。

行政機関及び自動車メーカーの 自動運転の実用化に向けた取組み

- カリフォルニア州を筆頭に、世界中から自動運転開発企業が走行ライセンスを求めて集まる。産業振興策で緩やかな規制を設けるアリゾナ州、テキサス州等でも実装に向けた動きが進展。
- Alphabet傘下のWaymoが大都市でレベル4のロボットタクシーサービスを拡大。Amazon傘下のZoox、トヨタ等が出資するMay Mobilityなどがこれを追う。
※GM・ホンダが出資するCruiseは、2024年12月10日（現地時間）事業閉鎖を公表。
※米国のロボットタクシー事業では大半の州でWaymoはタクシー事業者と同様の保険に加入（Waymoヒアリングより）

2-2. 中国

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- 自動車の運行に伴う事故の責任については、民法典、道路交通安全法等が適用される。2021年、道路交通安全法において自動運転自動車の試験、ナンバープレート取得、運転の引継ぎ、責任等について規定する修正案のパブリックコメントが発出されたが、未改正であり、現状は運転支援（レベル2まで）を想定したものとなっている。
- 2018年以降、中央政府・地方政府により自動運転車の道路テスト等に関するガイドライン、条例等が示され、特定の道路環境下でテストができるようになった。強制自動車交通事故賠償責任保険の限度額18万元（385万円）を上回る、500万元（1億500万円）以上の賠償責任保険の加入が義務付けられている。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 自動運転自動車の欠陥に起因する損害について、自動車メーカー等が負う責任については、民法典、製品品質法等が適用される。自動運転車特有の規律はない。

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- ガイドライン、条例等において、運行状況に関わる詳細情報の記録、保存、運輸当局への報告等が定められている。
- 保険業協会では、自動車事故に関するデータを収集している。現状では、求償に関連した自動運転自動車のデータの取得・範囲等に関する仕組みはない。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- 交通事故の被害者が、強制自動車交通事故賠償責任保険や加害者から相応する賠償を得ることができないとき、交通事故社会扶助基金により救済を受けることができる。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取組み

- 自動運転自動車の開発・試行実装が著しく進展。中央政府・地方政府は、パイロットゾーンの設置、ライセンスの発行、規制や基準の策定等を進めており、大手テクノロジー企業のBaidu、新興のPony.ai、WeRideなどが、北京市、上海市、広東省広州市・深圳市等さまざまな都市で自動運転自動車の開発・公道走行を進めている。

2-3. ドイツ

自動運転一般に係る賠償責任の 法制度

- 2017年月、2021年7月の道路交通法（Straßenverkehrsgesetz (StVG)）改正により、強制保険（自動車保険の対人・対物賠償）最低保険金額や自動運転車の保有者に対する付保義務等を規定。
- 2021年7月改正では、レベル4の交通・物流サービスが想定され（マイカーは除外）、遠隔監視を担う技術監督者（Technische Aufsicht）に対する車両保有者の付保義務が導入された。

自動運転自動車の「欠陥」に起因 する損害に関する法制度

- 製造物責任法（Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG)）に基づき、自動車OEM、サプライヤー等は製品の欠陥に対し責任を負う。

ただし、EUのPL指令の改正影響を今後は注視・要
※アップデートなどへの対応

求償に関連した事故時のデータ 取得・範囲に関する法制度

- 2021年7月の道交法改正により、保存すべきデータ項目を大幅に追加。
（車両識別番号、位置情報、速度、縦・横方向の加速度、環境・気象条件・自動運転システムのON/OFF回数と時刻、外部から適用されたデータなど）
- 自動車OEM等へのPL追及は、保険契約法に基づき、強制保険の保険会社が被保険者・被害者に保険金を支払った後、代位求償として行われるのが一般的。

強制賠償責任保険が適用されない 場合の被害填補（政府基金等）

- 交通事故被害者補償協会（Verkehrsofferhilfe e.V. (VOH)）が基金として存在。
- 強制保険を販売する会員保険会社により運営され、無保険車やひき逃げ等による事故被害者への補償を行う。

行政機関及び自動車メーカーの 自動運転の実用化に向けた取組み

- 過去は、ドイツ鉄道や自治体の牽引するプロジェクト等により、地方部・郊外部における、低速のコミュニティバスの運行が主力であった。
- VWは、傘下のライドシェアサービスMOIAにおいて、乗り合いの自動運転タクシーサービスをミュンヘン・ハンブルクにて実験中。
※メルセデスとBMWは、レベル3の自家用車の販売に注力。

2-4. フランス

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- 民法の特別法である「交通事故被害者の状況の改善と補償手続きの迅速化を目的とした法律（通称バダンテール法）が存在。
- 不可抗力による事故すら責任を免れないという無過失責任を自動車の運転者と保有者に負わせ、強制保険の保険会社からの支払を指示している。強制保険とは、自動車保険の対人・対物賠償責任保険への加入が義務のこと。

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- 民法の中に製造物責任が規定され、OEM等は法律上は責任を負う。
- ただし、フランスの自動車事解決では、慣習として0:100、50:50、100:0しか存在しないため、厳密な事故原因の調査や責任の所在を追求する文化が無く、OEM等への求償が行われる可能性が低い。

ただし、EUのPL指令の改正
影響を今後は注視・要
※アップデートなどへの対応

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- 次世代モビリティ全般の戦略を規定した2019年12月のモビリティ指針法（La loi d'orientation des mobilités、LOM）により、自動運転車による事故時にデータにアクセスできる事業者とその目的を規定
- 強制保険の保険会社とFGAO（後述の基金）は、補償内容を確定させる目的に限り、人／システムへの運転の委任状況を示すデータにのみアクセスできる。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- 強制保険補償基金（Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)）が存在。
- 無保険車やひき逃げ等による死亡事故の被害者の遺族へ補償を行う。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取組み

- カーボンニュートラルに向けた環境政策と交通政策が緊密に連携。
公共交通としての自動運転の開発を促進し、自国発のスタートアップEasymileとNavya製の小型シャトルによる限定空間（公園、大学・病院敷地内など）での低速バスの自動運転が先行。
- 近年、パリ交通公団グループが路線バス・BRTや都心部でのライドシェアの実証実験に取り組むほか、ルノーがスポンサーとなり中国We Rideのロボバスを都心部で走行させた。

EU「Product Liability Directive (製造物責任指令)」の全面的な改正

2024年12月8日に発効。デジタル技術やAIを搭載した製品、あるいはデジタル・AIそのものを商品・サービスとして提供する企業の責任について新たな標準ルールを設けようという動きで、加盟国には2年の猶予があり、2026年12月9日までに国内法への反映を求められる。

■ 主な改正内容

① 製品の範囲の拡大

対象に含まれる無体物には、アプリケーション、オペレーションシステム、AI システムなど、あらゆる種類のソフトウェアが対象。供給形態や使用形態に関係なくソフトウェアが「製品」と見なされる。したがって、開発ベンダーは製品の製造業者として責任を負い、自動車や家電など最終製品が有体物である場合には、最終製品の製造事業者と並んで連帯責任を負う。

② 損害範囲の拡大

人身傷害の定義として、医学的に認められた精神的損害も含むことが明確化された。また、データの損壊又は破損が損害の定義に追加され、データの復元等に要する費用が対象となる。なお、補償額の算定基準などの策定は加盟国に委ねられる。

③ 欠陥に関する規定の見直し (主な規定を抽出)

- 「欠陥」があるとみなされるのは、一般公衆が期待する安全性を欠く場合、又はEU法若しくは国内法の下で要求される安全性を欠く場合（→ 自動運転車に関する法制、基準に適合していない場合には欠陥とみなされる可能性）
- 欠陥性の評価には、以下を含む諸事情を勘案
 - ・合理的に予測可能な製造物の使用
 - ・市場投入後又は使用後、新しい機能を学習し、又は獲得し続ける能力が製造物に及ぼす影響（→AIによる学習の継続を踏まえた規定
 - ・相互接続を含め、その製造物と共に使用されることが予想される他の製造物が、その製造物に及ぼす合理的に予測可能な影響
 - ・サイバーセキュリティ要件を含む安全基準（→セキュリティ対応の更新又はアップグレードが求められる）
 - ・製造物のリコール、又は管轄当局若しくは責任主体による製品の安全性に関するその他の介入
 - ・製造物が向けられた最終使用者の特別な期待
 - ・損害の発生を防止することを目的とする製造物がその目的を果たせない場合 など

④ 責任主体の範囲の拡大・明確化

欠陥のある製品や部品を製造した製造業者が責任を負うが、製造業者がEUに拠点を置いていない場合にはEUに拠点を置く輸入業者又は製造業者の認定代理人（不在の場合には、フルフィルメントサービスプロバイダー）に損害賠償請求を行うことができる。
なお、デジタル・AIを活用したソフトウェアの分野では、スタートアップなどの若い企業の活躍も多いため、技術革新を支援する観点から、こうした零細企業や小規模企業に対しては、自社のソフトウェアを製品に統合する製造業者（より大きなOEM）と責任の所在について契約上の取り決めを行うことを可能とする。

⑤ 責任を負う期間の延長

原則10年間とされた。製品が市場投入された日を起算日とするが、アップデートやバージョンアップ等により実質的に製品が改変された場合には、その改変後の製品が市場で入手可能になった日を起算日とする。

⑥ 立証責任の緩和と情報開示

被害者と製造者側には情報の非対称性があり、現代の製品について科学的・技術的に「欠陥」の存在、欠陥と損害との「因果関係」、あるいはその両方を証明することが被害者にとって過度に困難な場合が想定される。新PL指令では、加盟国の国内裁判所に権限を与えることによって、被害者側の立証責任を以下の方法によって緩和している：

- 加盟国の国内裁判所は製品の欠陥又は損害と欠陥の因果関係、あるいはその両方を推定できる。
 - 加盟国の国内裁判所は、その損害賠償請求がもっともらしいものであると認定できる時には、製造者側の企業秘密に配慮しながら、被告に証拠の開示を要求することができる。
- なお、加盟国の裁判所における新PL指令の運用状況や判例の蓄積は、欧州委員会によりデータベース化され、一般に開示される予定となっている。

2-5. 英国

※主な関連法規

- ・RTA1988(Road Traffic Act 1988):道路交通法全体。Part6に自動車の運転者へ保険加入義務などを記載
- ・AEVA2018(Automated and Electric Vehicles Act 2018) : Part1に自動運転の保険について記載
- ・AVA2024(Automated Vehicles Act 2024) : 自動運転に関する認可・安全基準・認証プロセスの考え方を規定 (次頁)

自動運転一般に係る賠償責任の法制度

- ・ AEVA2018により、**自動運転車の所有者**が対人・対物賠償保険に加入することが義務付けられている（対人：無制限、対物：120万ポンド）。それ以前は、RTA1988により、運転者に対して保険加入が義務付けられていた（対人：無制限、対物：120万ポンド）。
- ・ 自動走行している自動運転車により被保険者またはその他の人が**事故の結果損害を被った場合**、自動運転車が加入する**保険会社は損害に対して責任を負う**（AEVA2018 Section 2-(1)）

※**保険会社がまず被害者に補償**を行い、その後の調査結果によっては事業者やメーカーなどに求償できる

- ・ 保険会社または所有者は、自動運転車両の事故が、「車両の運転開始を許可した人」*の過失に完全に起因する場合は、責任を負わない（AEVA2018 Section 3-(2)） * 車両管理者やオーナーカーを起動した個人など

自動運転自動車の「欠陥」に起因する損害に関する法制度

- ・ 自動運転車固有のProduct Liabilityに関する規定はない。
- ・ 新しい技術のため、特定の「欠陥」を定義するのではなく、AVA2024において、事故や安全上の懸念がある時には素早く調査が行えるよう調査機関の権限や仕組みを定義している。
- ・ 自動車保険の被保険者が、安全上重要なソフトウェア更新を行わなかった場合、そのプログラムが安全上重要なことを知っていた、又は合理的に認識できた場合、保険会社が支払った保険金の額は、保険契約で定められた範囲内で回収される（AEVA2018 Section 4）。

求償に関連した事故時のデータ取得・範囲に関する法制度

- ・ 自動運転車の認可条件に、国家当局その他の公的機関、民間企業（メーカーや保険会社など）との情報共有に関する条件を含めることができる（AVA2024 Section 14）。
- ・ 求償のためにアクセスすべきデータの議論は続いている。保険業界からはすみやかな事故対応のために迅速にデータ取得できること、遠隔で必要なデータにアクセスできることが強く要望されている。

強制賠償責任保険が適用されない場合の被害填補（政府基金等）

- ・ 保険会社の共同出資によるMotor Insurers' Bureau（MIB）が、無保険車による事故やひき逃げなどの場合、被害者を救済するため補償を行っている。現状、自動運転車に関する明確な規定はなく、MIBへ出資額変更が必要か、どのようなリスクがあるか議論されている。
- ・ サイバー攻撃に対しても、現状、MIBによる補償対象には含まれず、サイバー攻撃に対応した保険商品も出ていない。ユーザー要望もあり、被害者救済の観点からも保険業界・政府間で対応が議論されている。

行政機関及び自動車メーカーの自動運転の実用化に向けた取組み

- ・ 自動運転車により、道路における安全性の向上、新規雇用、経済効果が期待されるが、技術開発とサービス拡大の両立が課題。WayveやOxaなどがシステム開発を行いながらビジネス化を目指している。
- ・ 2027年以降にサービス展開が想定されている（当初予定2026年）。AVA2024の二次立法が2027年頃制定される予定で議論が進んでいる。
- ・ 実証走行は政府が一括で認可を行う仕組み。認可されれば、英国内でルートに縛られず走行可能（セーフティドライバーの同乗が必要）。

Automated Vehicles Act 2024（全体概要）

2024年5月20日に制定された自動運転車が走行する場合に適用される包括的な法律の枠組み。主に安全性、責任、間違ったマーケティングの防止、自動旅客サービスにおける免許の在り方、の4領域から構成される。各項目の詳細な内容については今後検討が行われる。

第1部 自動化車両に対する規制の枠組み

第1章は、自動運転用の道路運行車両の認可制に関する規定である。英国の路上での使用が認可されるためには、「自動運転試験」に合格する必要がある、車両の機能が自律走行を可能にすることを意図して設計等されており、実際に自律走行を安全かつ合法的に行うことができる必要がある（第1条）。

第2章は、NUIC(No-User-in-Charge)車両の運行事業者の免許制に関する規定である。運行事業者は、その監視下でのNUIC車両の運行中に発生した問題の発見及び対応に全般的な責任を負うこととされ、**免許を得るには①評判が良い、②財務状態が良好であり、かつ③当該全般的な責任を果たす能力を有するという3つの要件を満たす必要があることとされる（第12条第5項）。**

第2部 自動化車両の使用に関する刑事責任

認可済みの自動運転機能が作動している間の事故における、一定の要件※を満たす有責利用者の刑事責任の免責（第1章）及び自動化車両の運行に関する犯罪の新設（第2章）の規定が置かれている。※認可済みの自動化車両であって、UiC(User-in-Charge)機能が作動しているものの制御を実施できる状態にあるが実施していない状態の個人をいう（第46条）。UiC機能とは、NUIC機能とは異なり、例えば高速道路での走行のような、行程の一部のみを自律走行できる機能をいう。

第3部 自動化車両の取締り及び事故調査

自動化車両が交通違反を犯したかの判断の際において車両内に搭載した装置を介して行う自動化車両の操作指示を通常の自動車の運転手への指示とみなすなどの規定、自動化車両による交通違反を発見した際などにおいて警察官等が当該車両を停止・保管する権限などの規定（第1章）、**自動化車両の事故に関し、責任追及と切り離れた観点から調査を行う調査官の任命とその権限などの規定（第2章）**

第4部 認可済自動化車両と混同させる表現等の禁止

運転支援機能と自動運転機能との混同防止を目的とした、認可済自動化車両に関連した使用に限定する語句、表現、記号又は標章（以下「認可済自動化車両限定語句等」）の国務大臣による指定（第78条第1項）、認可済自動化車両ではない車両などの販売促進等において認可済自動化車両限定語句等を使用することの禁止（同条第2項）

第5部 自動運転による旅客運送サービスの認可制

認可済自動化車両による旅客運送サービスの認可制（第82条）、認可を受けた事業者が認可に基づき**旅客運送サービスを提供できる地域及び車両に関してタクシー、ハイヤー及びバスに関する規制が適用されないこと（第83条）**

第6部 自動化車両の型式認定制度等

型式の認定に関する法令を自動化車両にも適合させるために改正する権限を国務大臣に付与するための規定（第91条）、路上での車両検査に関する規定を認可済自動化車両にも適合させるための改正規定（第92条）

第7部 雑則等

この法律の適用範囲（第98条）、施行日（第99条）などの規定が置かれている。

出典：（国立国会図書館）「小特集 自動車の将来に向けた動き【イギリス】自動運転車を安全に展開するための法的枠組みの制定専門調査員 海外立法情報調査室主任 南 亮一」（<https://dl.ndl.go.jp/view/prepDownload?itemId=info:ndljp/pid/13729929>）をもとに当社作成

© 2025 Sompo Risk Management Inc. All Rights Reserved.

AVA2024 認可を受ける事業体の定義と法律の安全フレームワーク

【認可を受ける事業体】

■ Authorised Self-Driving Entity (ASDE) :

自動運転として認可されるには、車両は「自動運転試験」(今後定義予定)に合格しなければならない。

自動運転車両の安全走行に法的責任を負う。

※遠隔操作による走行中の責任はASDEにはない。

■ No-User-in-Charge Operator (NUICO) :

運転者がいない車両の運行および保守管理、遠隔操作を含むすべての業務を担当する事業者。

【現状、想定されている自動旅客サービスの主な登場人物】

ASDE(自動運転システム開発事業者)
・自動運転走行技術に責任を持つ

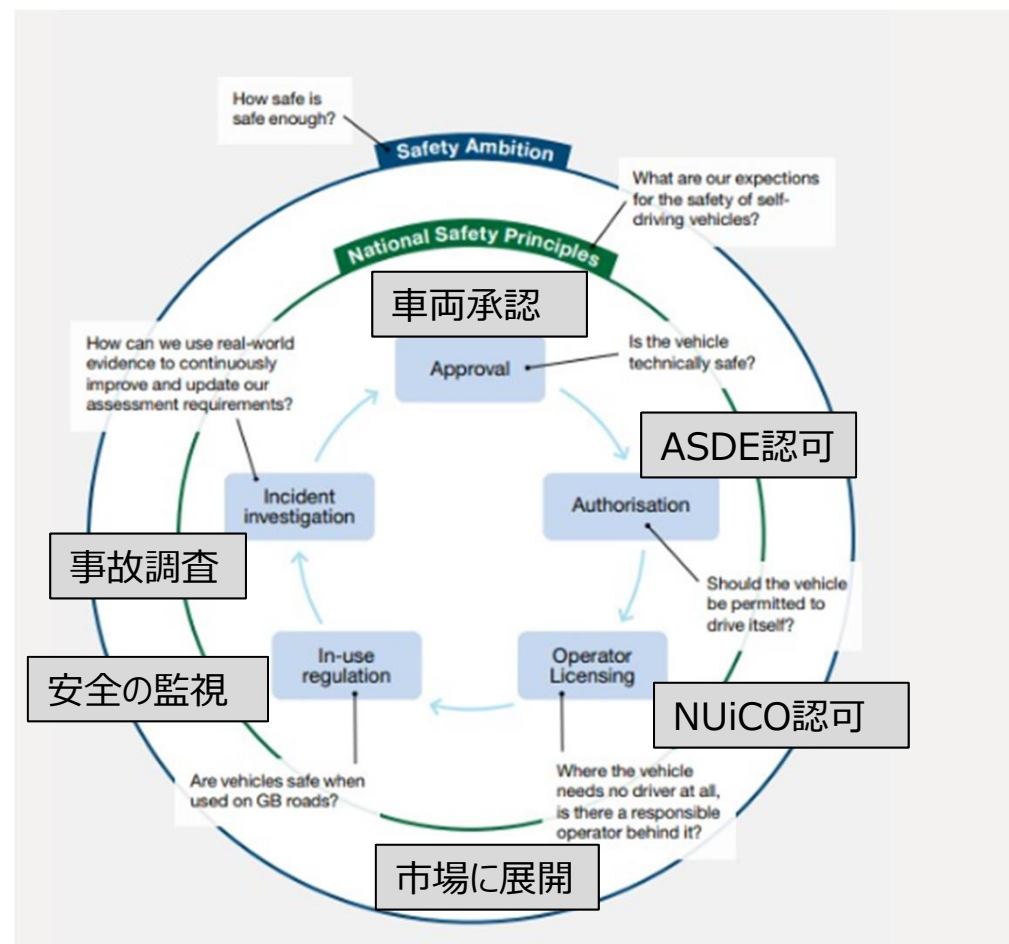
乗客
・現状と変わらない

共同のASDE(車両提供) ※必要に応じ
・ベース車両の提供

NUICO
・サービスオペレーションに責任を持つ

(出典：SMMT資料より当社にて作成)

【AVA2024安全フレームワークの構成要素】



(出典：CCAV資料より当社にて作成)