資料4

自動運転の最新情勢・安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

令和８年11月４日

国土交通省物流・自動車局

目次

1. 自動運転を取り巻く状況

2. 自動運転の安全確保に関する政府の取組

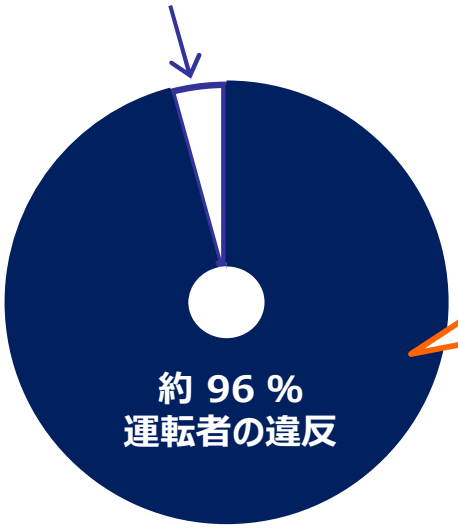
3. 自動運転を取り巻く状況を踏まえた安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

自動運転の意義

国土交通省

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待

法令違反別死亡事故発生件数
（令和７年）



令和７年の交通事故死者・負傷者数

死者数	2,547人
負傷者数	338,508人

出典：警察庁

自動運転の効果例

交通事故の削減



地域公共交通の維持・改善



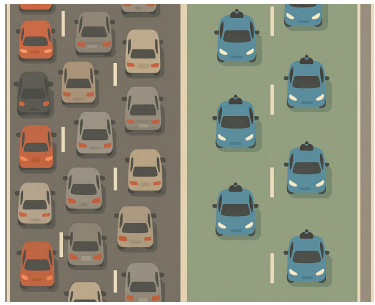
ドライバー不足への対応



国際競争力の強化



渋滞の緩和・解消

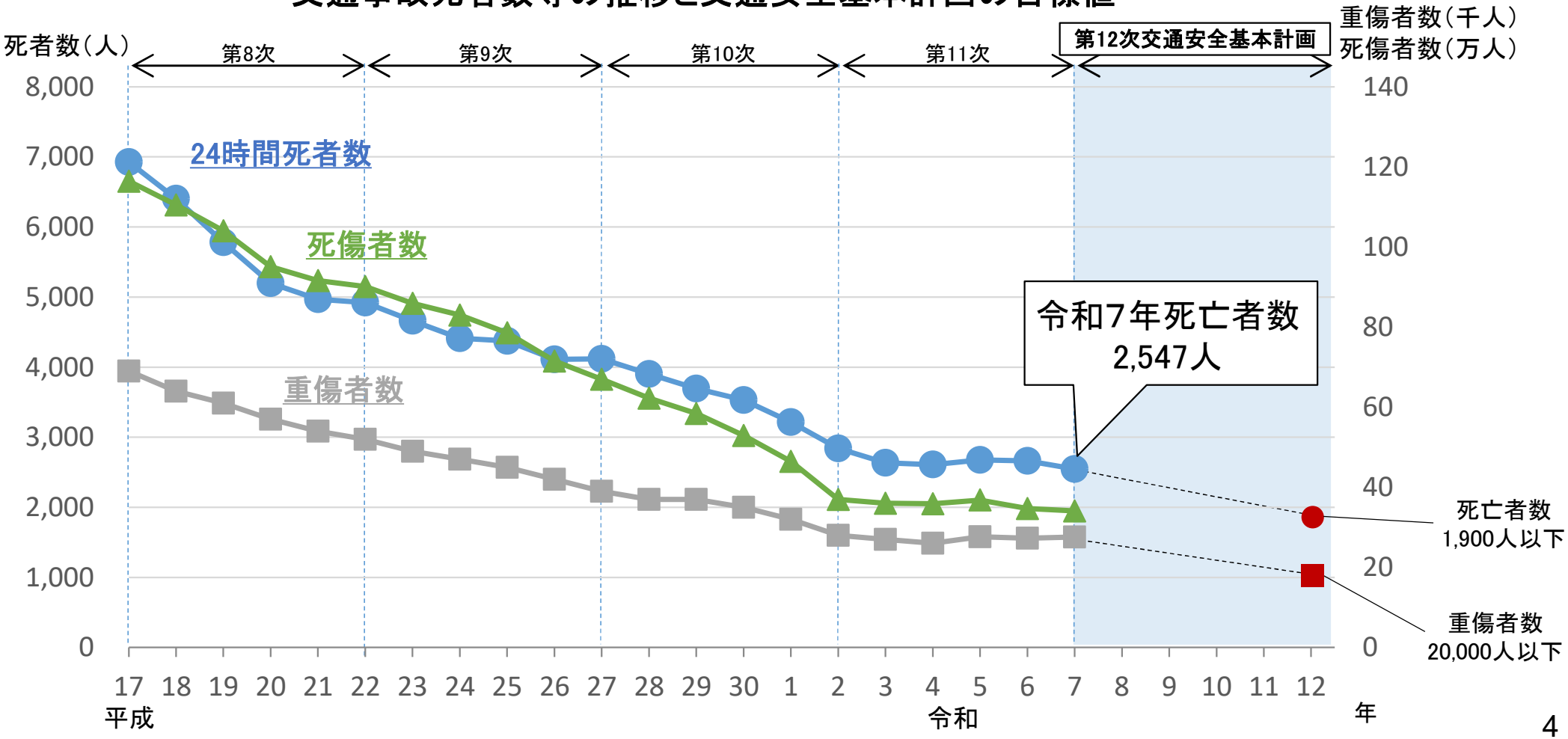


交通事故死者数の推移と交通安全基本計画における目標

国土交通省

- 交通事故死者数は、車両の安全対策の推進等により、ピーク時の16,765人（昭和45年）から2,547人（令和7年）へ、約7分の1に減少。
- 第12次交通安全基本計画（令和8年～12年）において、道路交通事故による死亡者数を令和12年までに1,900人以下とする目標を設定。

交通事故死者数等の推移と交通安全基本計画の目標値



（参考）自動運転のレベル分け

国土交通省

システムが周辺監視

ドライバーなし

レベル５　**いつでも、どこでも、無人運転**

レベル４　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外でも、車両が安全確保）

実現できること
・ 無人運転　など

“ドライバー・フリー”



要ドライバー

レベル３　**一定の条件下で、自動運転**
（条件外では、ドライバーが安全確保）

実現できること
・ 画面の注視、
・ 携帯電話の使用　など

“アイズ・フリー”



※　一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

運転者が周辺監視

レベル２＋＋　**ドライバー操作をほぼ必要としない高度な運転支援**

実現できること
・ 複雑な交通環境下における高精度走行　など

レベル２　**縦・横方向に運転支援**

実現できること
・ 自動で車線変更　など

“ハンズ・フリー”



レベル１　**縦または横の一方向だけ運転支援**

実現できること
・ 自動ブレーキ
・ 自動で車間距離を維持　など

“フット・フリー”



レベル１～５の定義は、米国標準（SAE）及び国際基準（WP29）に基づく（レベル２＋＋は日本独自）

自動運転の国内外の最新動向

国土交通省

- 日本では、トヨタ・日産がAIを活用した高度な自動運転車の販売を2027年度以降に予定
- 米国では、Google（現Waymo） 等が巨額の資金調達を背景に、各都市で自動運転のタクシーサービスを展開
- 中国でも、IT事業者が中心になり、国内各都市で自動運転サービスを展開し、現在、国外への事業展開を拡大中。
- 欧州でも、Wayve社が国内で自動運転サービスを開始。自動車メーカー（メルセデス）も、AI技術を活用した自動運転を開発中。

日本

トヨタ

- 2028年に、トヨタ内製のE2E型AIを搭載したL2++自家用車を販売予定
- 2030年までに、商用シャトルのL4を目指す




日産

- 2027年度に、Wayve社(英)のE2E型AIを搭載したL2++自家用車を販売予定
- 2026年後半にWayve・Uber・日の丸交通と東京でロボタクシーの試験運行を開始





米国

ウェイモ

- 米国15都市でロボタクシー事業を展開
- 東京で日本交通・GOと連携し、2027年中にロボタクシーの商用運行開始予定



テスラ

- 米国６都市でロボタクシー事業を展開
- このうちオースティンで、2026年９月からロボタクシー専用車Cybercabによるサービス提供を開始




中国

ポニーai

- 中国４都市でロボタクシー事業を展開
- 欧州５都市でUberと連携し2,000台の展開を目指す



ウィーライド

- 中国２都市を含む世界12都市ロボタクシー事業を展開
- 2030年までにUber等と連携し、さらに11都市の展開を目指す




欧州

ウェイブ

- 世界500都市で実証運行を実施
- 2026年９月にロンドンでUberと連携しロボタクシー事業を開始



メルセデス

- 2026年１月にL4に対応したベース車両（Sクラス）を開発
- 2026年中に、独・米の一部都市に対応したL2++を実現予定



自動運転技術の「最先端」（AIベースの自動運転）

国土交通省

- エンジニア（人）がプログラムを作成する【ルールベース】に代わり、運転を自己学習させる【AIベース】での開発が急速に進展
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転（未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等）が、より安価かつ短期間で可能となっている
- 認知・予測・判断を全て単一のAIで処理するEnd to End（E2E）型AIについては、その結果の根拠がブラックボックス化する課題がある

従来の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定



最新の開発手法

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



	人によるプログラミング 「ルールベース」	AI学習による開発 「AIベース」	
		モジュール型AI	E2E型 AI
	センサ → 認識 → 予測 → 経路判断 → 制御	センサ → 認識 → 予測 → 経路判断 → 制御	センサ → 認識＋予測＋経路判断 → 制御
プログラム	膨大	基本的なプログラムのみ	
車両価格	高価	比較的安価	
事故時の解析	可能	完全に解析できるとは限らないが可能	ブラックボックス化のため課題あり
デジタルマップ	必要	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも

出典：モビリティ・ロードマップ2026（2026年7月21日デジタル社会推進会議決定）を参考に作成

国内における自動運転車の開発及び市場展開見通し

国土交通省

- 自家用車については、来年度（2027年度）にも「AIベース」の自動運転車が販売予定
- 商用車については、運転者を要しない自動運転車の事業化に向けた「AIベース」の開発が進められている
- 「ルールベース」の自動運転技術と「AIベース」の自動運転技術の組合せにより、自動運転社会の実現が目前に

自家用車	バス	タクシー	トラック
日産 ウェイヴ社（英）のAI搭載 （2027年度販売予定）  **トヨタ** トヨタ社のAI搭載 （2028年頃販売予定） **ホンダ** ヘルムAI社（米）のAI搭載 （2028年頃販売予定） helm.ai HONDA **Turing** 2026年度、国の道路管理への活用に向けた実証実験を実施予定 	**トヨタ** e-Paletteで無人運転 （2027年度実装予定）  **いすゞ** 大型バスの無人運転 （2027年度事業化予定）  **TierIV** 上記車両に自動運転技術を提供	**日本交通** ウェイモ（米）と無人タクシー （2027年中に事業開始）  **日産** 無人タクシー（ルールベース） （2027年度サービス開始予定） 	**いすゞ** 無人トラック （2027年度事業化予定）  **ロボトラック** 無人トラック （2028年度事業化予定） 

目次

1. 自動運転を取り巻く状況

2. 自動運転に関する政府の目標及び自動運転車の安全確保に関する現行制度

3. 自動運転を取り巻く状況を踏まえた安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

自動運転の実現に向けた国土交通省の取組み

国土交通省

- 自動運転の実現のためには、保安基準など既存制度の見直し、社会受容性の向上、普及支援が必要
- 国土交通省では、関係省庁とも連携し、自動運転の実現・普及に向けた取組みを実施
- 更に、日本メーカーの国際競争力確保のため、国連において自動運転の国際基準策定を主導

2018年

「自動運転に係る制度整備大綱」策定	自動運転の実現に必要な関連法令制度に係る政府方針を策定

2020年

道路運送車両法の改正（2020年4月施行）	「自動運行装置」を定義
道路交通法の改正（2020年4月施行）	道交法に、自動運転に係る運転者の義務等を規定

→ **レベル3自動運転が制度上可能に**

道路法の改正（2020年11月施行）	道路付属物として「自動運行補助施設」を位置づけ

→ **道路管理者による自動運行補助施設の整備が可能に**

2023年

道路運送車両法に基づく保安基準の改正（2023年1月施行）	レベル4自動運転に係る安全基準を策定
道路交通法の改正（2023年4月施行）	道交法に、特定自動運行（レベル4）の許可制度を創設

→ **レベル4自動運転が制度上可能に**

国連WP29の副議長に就任	国連における基準策定を主導

保安基準の概要

国土交通省

- 国は、自動車について、安全性の確保及び環境の保全のため、その構造、装置及び性能にかかる最低限度の技術基準として保安基準を規定（第40条～42条、第46条）。
- 保安基準は、型式指定、点検整備、検査及びリコールにおける技術上の基準として適用される。
- 物流・自動車局では、交通事故の状況、自動車技術の動向等を踏まえつつ、規制の効果と負担のバランス及び国際調和に配慮しながら保安基準を策定している。

自動車の構造に関する保安基準の項目（第40条）

- 長さ、幅及び高さ
- 最低地上高
- 車両総重量
- 車輪にかかる荷重
- 車輪にかかる荷重の車両重量に対する割合
- 車輪にかかる荷重の車両総重量に対する割合
- 最大安定傾斜角度
- 最小回転半径
- 接地部及び接地圧

自動車の装置に関する保安基準の項目（第41条）

- 原動機及び動力伝達装置
- 車輪及び車軸、そりその他の走行装置
- 操縦装置
- 制動装置
- ばねその他の緩衝装置
- 燃料装置及び電気装置
- 車枠及び車体
- 連結装置
- 乗車装置及び物品積載装置
- 前面ガラスその他の窓ガラス
- 消音器その他の騒音防止装置
- ばい煙、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置
- 前照灯、番号灯、尾灯、制動灯、車幅灯その他の灯火装置及び反射器
- 警音器その他の警報装置
- 方向指示器その他の指示装置
- 後写鏡、窓拭き器その他の視野を確保する装置
- 速度計、走行距離計その他の計器
- 消火器その他の防火装置
- 内圧容器及びその附属装置
- **自動運行装置** ←車両法改正による追加（2020.4施行）
- その他政令で定める特に必要な自動車の装置

自動車の性能に関する保安基準の項目（第42条）

- 乗車定員
- 最大積載量

保安基準の原則（第46条）

- 運行に十分堪え、操縦その他の使用のための作業に安全であるとともに、通行人その他に危害を与えないことを確保するものでなければならない
- 製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課してはならない

基準の国際調和の推進

・我が国は、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、積極的に国際基準調和活動を推進
・特に、最近は先進安全技術を中心に、国際基準策定を主導

レベル４自動運転の実装実績

国土交通省

- これまで補助事業等を通じて、全国での自動運転の社会実装を推進
- これまでの補助事業等により、運転者を要しない「レベル４自動運転」のバス等が１１箇所で実装

※道路交通法の特定自動運行の許可件数としては、長野県塩尻市で２回目の許可を出しているため、**１２件**の実績がある。



小型カート（福井県永平寺町）



小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（北海道上士幌町）



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



大型バス（宮城県気仙沼市）



中型バス（茨城県日立市）



小型EVバス（愛媛県松山市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



ハンドルがない車両(東京都大田区(羽田))



中型バス（千葉県柏市）



ハンドルがない車両（茨城県常陸太田市）

国連における自動運転の実現に向けた取組み

国土交通省

- 自動運転車の実現・普及のためには、自動運転に関する基準の国際基準調和が不可欠
- 我が国は、国連WP.29副議長等として、自動運転の国際基準策定に係る議論を主導

国連自動車基準調和世界フォーラム(WP.29)

日本は、自動運転分野で主要な議長・副議長等を務める

国連自動車基準調和
世界フォーラム(WP.29)

【副議長】
※国土交通省職員が務める
(欧州以外で初、令和5年～)



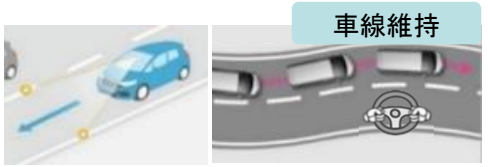
猶野喬氏

- 自動運転【副議長】
  - 衝突安全
  - 灯火器
  - 騒音
  - 排出ガス
  - その他安全
- 自動運転 【議長】
- サイバーセキュリティ 【議長】
- データ記録装置 【議長】
- 踏み間違い時加速抑制装置 【議長】
- 衝突被害軽減ブレーキ 【議長】

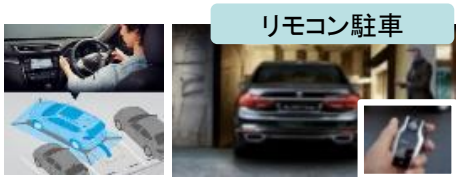
自動運転に関する国際基準

レベル1，2

・衝突被害軽減ブレーキ
・自動駐車(リモコン駐車)
・自動ハンドル(車線維持／車線変更等)



＊ 本田技研工業(株) HP　＊ LEXUS HP



＊ 日産自動車(株) HP　＊ BMW HP

レベル3，4

・高速道路におけるレベル3自動運転(2020年6月合意)
・自動運転システムの安全性能(2026年6月合意)
※我が国の自動車メーカーが安全な自動運転車を効率的に開発できるようになることが期待

レベル3、4自動運転に関する国際基準

国土交通省

- レベル3，4自動運転に関する国際基準について、2026年6月のWP.29で合意。（2027年1月頃発効見込み）
- 日本が提唱した「有能で注意深い人間のドライバーと同等以上の安全性」確保が前提。
- 製造事業者は、当局に対して事前に**①車両の安全性**、**②組織体制**の説明を行い、安全要件への適合性が確認され、市場に投入された後も継続的な**③モニタリング・不具合の改善**が必要。

	製造前の安全確保		市場投入後の安全確保
	①車両の安全性	②組織体制	③モニタリング・不具合の改善
製造事業者	 ➢交通状況に応じた挙動 ● 交通ルールの順守、衝突回避 ● 不具合発生時等の安全な停止 ➢乗員への情報提供、誤操作防止 ➢作動状態の記録、サイバーセキュリティの確保	  ➢安全管理システム（SMS） 自動運転車の安全を確保するための組織体制やプロセスを明確化 ➢セーフティケース 安全性を「主張、論証、証拠」に沿って構造的に整理 ➢シミュレーション環境、試験路、実交通環境を整備	 ➢市場投入後の自動運転車の作動状態をモニタリング ➢安全リスクを早期に特定・改善 ➢事案（事故、不具合等）に応じて、適時に関係国当局へ報告
当局	安全性の審査		報告内容の分析・評価

第３次交通政策基本計画　自動運転KPIについて（令和8年1月16日閣議決定）

国土交通省

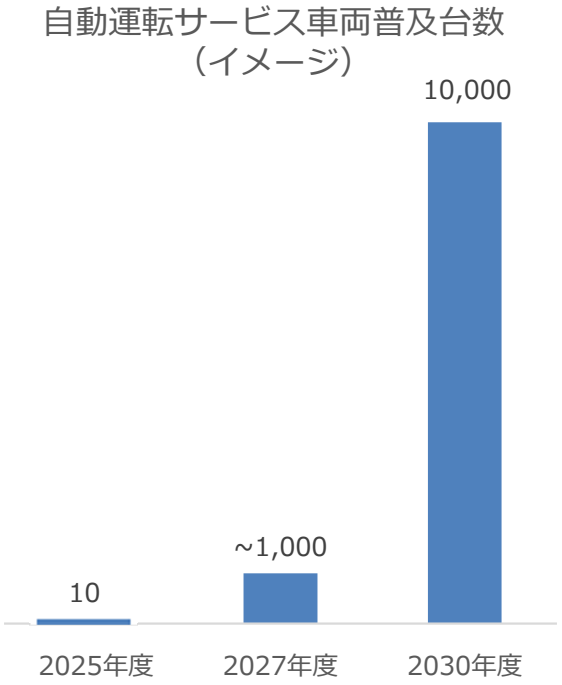
背　　景

○自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和７年６月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今次の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに設定。

第３次交通政策基本計画　自動運転KPI

2030年度における自動運転サービス車両数（※）	10,000 台

※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両



KPI達成に向けた施策

○　地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充

○　より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し

○　運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等

自動運転車の事故調査体制の構築等に向けた政府方針

国土交通省

経済財政運営と改革の基本方針2026（令和８年７月２１日閣議決定）（抄）

第２章　日本の成長力強化と安全・安心の確保
１.「強い経済」の実現
（２）成長基盤の強化
（ＡＸ／ＤＸの推進、フロンティアの開拓）
（略）
「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、技術革新に対応した自動運転社会の早期実現に向けた環境整備、信頼性あるデータの利活用に関する環境整備、政府のデジタル基盤の強靱化・自律性向上やデジタル行財政改革を進める。
（略）
（規制・制度改革の徹底）
（略）ＡＩやドローンなどの新たな技術の社会実装、医療等データの一次利用及び二次利用の一体的制度設計、ローカルルールの見直しなどを推進するとともに、全国の移動の足不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、安全・安心の確保や適切な労働環境の確保を前提に、諸外国の事例及び各地域のニーズを踏まえ、必要な取組を進める。特に、自動運転の特性に対応した関連法令の見直しなどに取り組む。

（３）強い地域経済の構築
（持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消）
（略）
地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、集中対策期間の先も見据え、地域輸送資源の最大活用等による「交通空白」解消の取組の深化・加速化や、地域交通ＤＸ、規制改革等を通じて、自動運転社会の早期実現と移動の足不足の解消に取り組む。
（以下、略）

令和８年デジタル社会の実現に向けた重点計画　（令和８年７月２１日閣議決定）（抄）

第１．目指す社会の姿、取組の方向性と重点的な取組
４．取組の方向性と重点的な取組
（３）国民の暮らしのAX/DX推進（安全で便利な暮らし）
④E2E等最新自動運転車両の社会実装・量産化加速
ア　E2E等最新自動運転技術の社会実装の早期の実現
（略）**運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組**（略）

自動運転車の事故調査体制の構築等に向けた政府方針

国土交通省

規制改革実施計画（令和８年７月２１日閣議決定）（抄）

Ⅱ　実施事項
１．強い経済の実現　（１）地域活性化・人手不足対応
２．地方を伸ばし、暮らしを守る　（１）地域活性化・人手不足対応　（同文の再掲）
自動運転の推進に向けた規制等の運用の円滑化
ｃ　国土交通省は、自動運転の社会実装のスピードに事故原因究明の体制整備が遅れることのないようにすべきとの声があること、また、「「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和７年11 月21 日閣議決定）及び「第３次交通政策基本計画」において、**運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組を行うこととされていることを踏まえ、交通政策審議会における議論や、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を勘案し、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、引き続き検討し、令和８年度内を目途に結論を得て、必要に応じて速やかに法案を国会に提出する。**

日本成長戦略　（令和８年７月２１日閣議決定）（抄）

Ⅱ．17の戦略分野における官民投資の促進
２．62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行
（２）デジタル・サイバーセキュリティ
⑥自動運転技術
ⅳ）主な施策
（略）
・E2EのＡＩ開発投資を支援するとともに、開発を効率化するためのデータエコシステムの構築、サイバーセキュリティの確保、ＡＩの安全性評価手法の確立など、開発環境の整備を進める。
・1:N遠隔監視等の事業モデル構築、L412・L2++事業用車両等の社会実装支援、L2++車両の優良認定制度創設、インフラからの支援や道路の適切な利活用に向けた取組、通信インフラ整備、**事故原因究明体制構築等の導入環境の整備を進める。**

目次

1. 自動運転を取り巻く状況

2. 自動運転の安全確保に関する政府の取組

3. 自動運転を取り巻く状況を踏まえた安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

自動運転を取り巻く状況を踏まえた安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

国土交通省

- 自動運転を取り巻く状況を踏まえ、安全な自動運転車の普及に向けた対策の検討が必要ではないか。
  - ✓ タクシー事業者等においてレベル4自動運転車の営業運行に向けた準備が進められている。当面は使用過程車等に自動運行装置を取り付けて改造する形態の自動運転車が太宗を占める見込み
  - ✓ 政府の計画においても、事故原因究明体制の構築に向けた取組を行うこととされている
  - ✓ 製造前のみならず、使用過程時の安全確保を要件とする自動運転に関する国際基準が合意

設計・製造過程			使用過程		
保安基準（第40条～第42条・第46条）	認証（型式指定）（第75条）※大量生産される自動車の場合	点検・整備（第47条～第48条）	検査（第58条～第63条）	特定改造等の審査（第99条の3）※特定改造等がなされた自動車の場合	リコール（第63条の2・第63条の3）
● 保安基準の策定 ● 走行環境条件の付与（自動運転車の場合） ● 国際基準調和の推進	● 型式の保安基準適合性の確認 ● 完成検査	● 使用時の保安基準適合性の維持 ● 日常点検整備・定期点検整備 ● 整備命令の発令	● 国による使用過程車の定期的な保安基準適合性の確認	● 特定改造等※がなされた使用過程車の保安基準適合性の審査 ※保安基準に適合しなくなるおそれのある改造を電気通信回線の使用等によりする行為	● 設計・製造に起因する不具合の市場改修
					

安全な自動運転車の普及に向けた対策の方向性（案）

自動運転に関する国際基準の取入れ（資料3－2のとおり）
- ✓ 保安基準の見直し
- ✓ メーカーやシステムベンダーに対する使用過程時における継続的なモニタリング・不具合の改善の義務付け

使用過程車にレベル4自動運行装置を取り付ける場合において、保安基準適合性を確認する【論点②】

レベル4自動運転車について、
- ✓ 不具合情報を迅速に収集するため、使用者に対する報告を義務付けるとともに、再発防止に向けた科学的・専門的調査の必要性が高いものについて、国土交通省が運輸安全委員会に通報する【論点①】
- ✓ リコール勧告・届出の対象をシステムベンダーにも適用する【論点③】

論点①国土交通省に対する事故報告及び運輸安全委員会に対する通報

国土交通省

現状

- 自動運転SWG※において、独立・専門的な事故調査体制を整備し、迅速な原因究明と再発防止を図ることが重要であり、そのため運輸安全委員会のような独立した事故調査機関の設置を検討すべきとされた。
- 一方、その前提となる事故等の情報収集・把握の仕組みについては、現行制度では、事故発生時の報告対象、報告内容及び運輸安全委員会への通報対象が必ずしも明確に整理されていない。

※「AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」

論点

- レベル4自動運転車が関係する事故等については、自動運行装置に起因する可能性が高いことから、事故等を即座に把握できる適切な主体が、国土交通省に対して事故等を直ちに報告する制度を設けるべきではないか
- 上記報告が適切かつ迅速になされるよう、報告すべき事故等の範囲（どのような事故等であったら報告するのか）や報告内容（どのような内容を報告するのか）を明確にすべきではないか

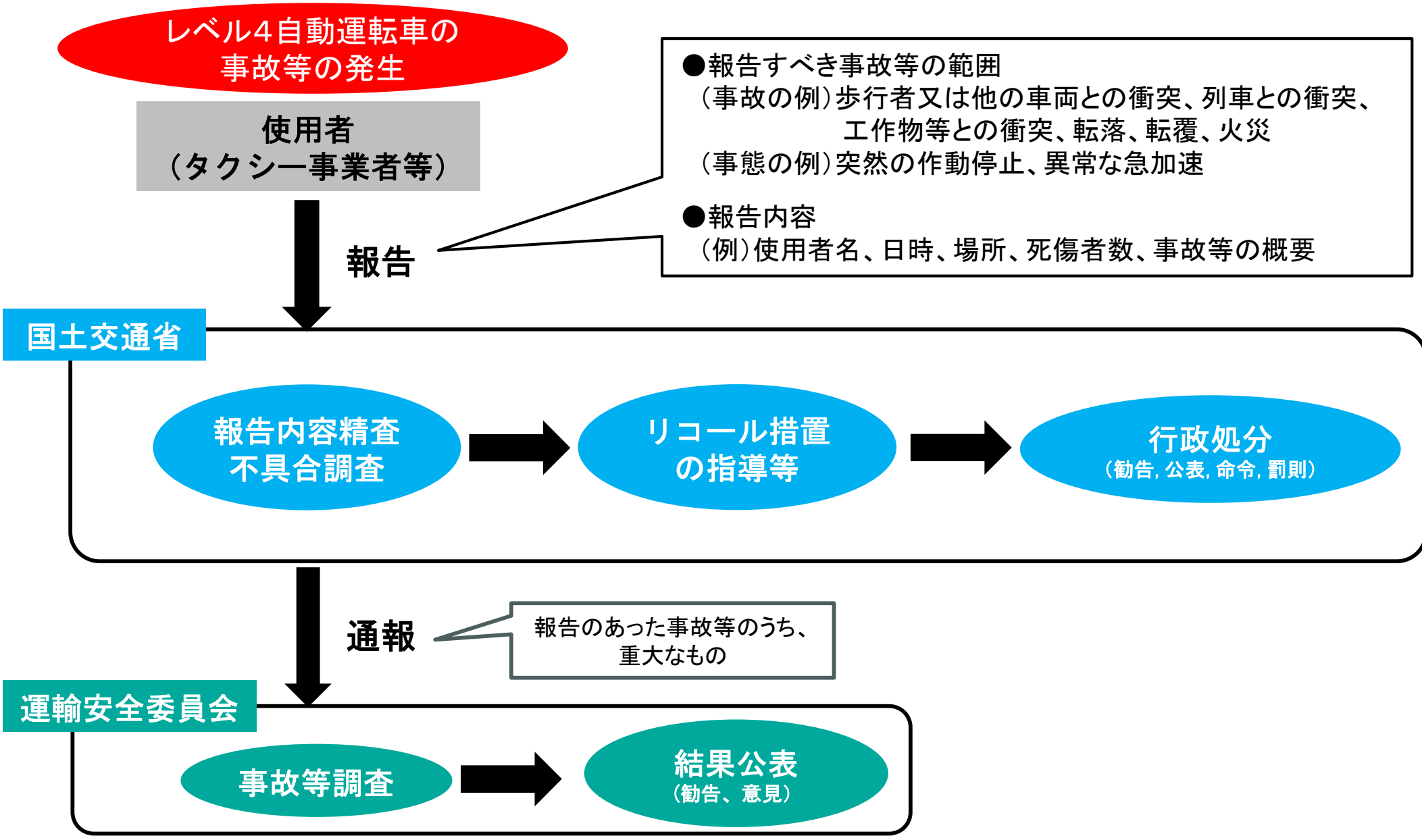
検討の方向性（案）

- 国交省に対して報告義務を負う主体を、レベル4自動運転車の使用者（タクシー事業者等）としてはどうか
- 上記報告義務を負う事故等の範囲を、使用者が客観的・外形的に識別できるように定めてはどうか
  - ・事故の例：歩行者又は他の車両との衝突、列車との衝突、工作物等との衝突、転落、転覆、火災　など
  - ・事態の例：突然の作動停止、異常な急加速　など
- 国交省が受けた事故等の報告のうち、再発防止に向けた科学的・専門的調査の必要性が高いものについては、運輸安全委員会が当該調査を行えるようにしてはどうか
- 適用日について、国際基準の発効日（令和9年1月下旬予定）やレベル4自動運転車の事業スケジュール等も踏まえつつ、導入することとしてはどうか

論点①国土交通省に対する事故報告及び運輸安全委員会に対する通報

国土交通省

フロー図（検討の方向性（案））



論点②レベル4自動運転車に改造する際の安全確保

国土交通省

現状

- 我が国におけるレベル4自動運転車は、これまでベース車両の使用過程車等に自動運行装置を取り付けて改造する形で実現。
- 一方で、こうした改造を行った場合には、これまで自動運行装置について「走行環境条件の付与」の手続きの中で文書や試験結果等をもとに保安基準適合性の確認を行い安全性を確保していたが、センサー等の取り付けについて、長さ、幅、高さ等の変更が小さい場合には、その適合性について車検制度の中では取り扱っていなかった。
- 今般、自動運転に関する国際基準が国連で策定され、自動運転車の安全性の確認手法が明確化された。

論点

- 使用過程車をレベル4自動運転車とする場合には、長さ、幅、高さ等の変更が小さい場合にあっても、車検制度の中で検査を行うことを明確化し、また、これまで「走行環境条件の付与」の手続きの中で行ってきた保安基準適合性の確認についても、現車の状態や性能等について確認を行う車検制度の中で取り扱うべきではないか。
- この場合、①検査の実施項目・方法、②検査を実施する者の技能・資格、③合理化の可能性等はどうあるべきか。

検討の方向性（案）

- 使用過程車をレベル4自動運転車に改造する（自動運行装置を取り付ける）場合、構造等変更検査（法第67条）の対象としてはどうか。
- この場合、以下の検査の実施方法とするとしてはどうか。
  - ✓ 国際基準の考え方も踏まえ、走行環境条件付与の審査とも連携し、自動車検査場及び路上走行の組み合わせにより現車で確認
  - ✓ 審査体制の強化を図るため、新技術に対応する検査技術の高度な知見・経験等を有する熟練検査官が検査を総括
  - ✓ 国交省において別途審査を行っている特定改造のスキームでレベル4自動運転車とする場合の検査を対象外とすることや同一仕様車の審査の合理化の可能性を検討
- 適用日について、国際基準の発効日（令和9年1月下旬予定）やレベル4自動運転車の事業スケジュール等も踏まえつつ、導入することとしてはどうか。

論点②レベル4自動運転車に改造する際の安全確保

国土交通省

検討の方向性案（詳細説明）

①検査の実施項目・方法の方向性

- 「走行環境条件の付与」の審査スキームと、検査制度における実車確認を組み合わせることで、国際基準で求められるレベルの安全性確認を実現することとしてはどうか。
- 構造等変更検査においては、これまでの「走行環境条件の付与」の審査で得られた知見を踏まえて決定した検査項目・方法・クライテリアにより現車確認を行うこととしてはどうか。
- また、従来の自動車検査場での検査に加え、走行環境条件として設定される路上での走行検査を実施することとしてはどうか。具体的な走行ルートについては、システムの特性を適切に反映する観点から、当面の間、「走行環境条件の付与」の審査の際に選定することとしてはどうか。

②検査を実施する者の技能・資格

- 自動運行装置を備える自動車について、令和11年4月以降、指定整備工場で検査を行う検査員について、自動車整備士の中で最も高度な技術・知見を有し、かつ社会的責任も求められる「一級自動車整備士」資格の保有を義務付けており、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会において実施するレベル4自動運転車の構造等変更検査等についても、新技術に対応する検査技術の高度な知見・経験等を有する熟練の検査官が検査を総括する等の審査体制の強化を検討することとしてはどうか。

③合理化の可能性

- 特定改造の許可にあたっては、国際基準に沿って、サイバーセキュリティ確保等の能力、ソフトウェアアップデートを適確に実施するために必要な体制、ソフトウェアアップデートされた自動車の保安基準適合性の確認を行うこととしており、当該許可を受けてレベル4自動運転車へソフトウェアアップデートを行う車両については、構造等変更検査の義務付けの対象外としてはどうか。また、更なる合理化は検討できないか。

論点③リコール制度

国土交通省

現状

- 現行のリコール制度のもとでは、自動車メーカーは、同種事案が複数発生するなどの情報を踏まえ、その原因を調査した上で、国土交通省に対してリコール届出を行っている。他方、レベル4自動運転車の場合は、以下の課題が想定される。

  （1）事故等の発生が1件だけであっても、それが他のレベル4自動運転車の自動運行装置に共通する不具合の端緒となる場合がある

  （2）リコール義務主体である自動車メーカーとは別の主体が、当該自動車メーカーが製作したベース車両に自動運行装置を製作し後付けする場合がある

論点

- （1）1件だけの事故等であったとしても、それを端緒にして、国交省がリコールに係る行政処分をできるようにすべきではないか
- （2）自動車メーカーとは別の主体が自動運行装置を製作しベース車両に後付けする場合を想定し、リコール義務主体を追加的に拡充させるべきではないか

検討の方向性（案）

- （1）1件だけの事故等を端緒としてリコールに係る行政処分（勧告、公表、命令、罰則）できるようにしてはどうか
- （2）自動運行装置に係るリコール義務主体について、自動車メーカーの他に、当該自動運行装置の製作者を加えてはどうか
- 適用日について、国際基準の発効日（令和9年1月下旬予定）やレベル4自動運転車の事業スケジュール等も踏まえつつ、導入することとしてはどうか