

自動運転ワーキンググループ
中間とりまとめ

2025 年 5 月 30 日

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

自動運転ワーキンググループ

目次

1.	はじめに.....	1
2.	自動運転車の社会実装の推進に向けた制度の在り方	4
3.	個別検討課題に対する今後の対応等.....	7
3.1.	管理の受委託の運用の明確化／特定自動運行時に必要な運行管理の在り方	7
3.1.1.	現状・課題	7
3.1.2.	整理した考え方	8
3.2.	タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方.....	10
3.2.1.	現状・課題	10
3.2.2.	今後の対応	10
3.3.	認証基準等の具体化による安全性の確保	10
3.3.1.	現状・課題	10
3.3.2.	今後の対応	11
3.4.	事故原因究明を通じた再発防止.....	14
3.4.1.	現状・課題	14
3.4.2.	今後の対応	16
3.5.	被害が生じた場合における補償.....	21
3.5.1.	現状・課題	21
3.5.2.	整理した考え方	21
4.	おわりに.....	25
5.	参考資料.....	26
5.1.	自動運転ワーキンググループ 委員名簿	26
5.2.	自動運転ワーキンググループ 審議経過	27
別添 1	政府における自動運転車の普及に向けた制度整備に係る議論	
別添 2	自動運転車の安全性能確保策に関する検討会報告書	
別添 3	ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会報告書	
別添 4	自動運転車に係る法制度、審査・事故調査体制、開発状況に関する海外調査結果について（デロイト トーマツ コンサルティング合同会社作成）	

1. はじめに

自動車の自動運転は、交通事故の削減のほか、近年我が国で課題となっている人手不足解消や地域における移動手段の確保に資するものである。

このため、政府としては、自動運転の実現に向けて、これまで制度整備及び社会実装の取組を推進してきた。このうち、制度整備については、道路運送車両法改正をはじめとする関係法令の見直しを行い、レベル3及び4の自動運転が制度上可能となった。こうした取組により、2021年3月、我が国の自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車を市場化したほか、2023年4月、福井県永平寺町において全国初のレベル4自動運転移動サービスが開始され、2024年12月、愛媛県松山市において、全国初となるレベル4自動運転の路線バスの運行が開始されるなど、その社会実装が着実に進んでいる。また、自動運転トラックについても、レベル4の実装を目指し、新東名高速道路での実証実験が行われている。

一方、政府における最近の制度整備に係る議論としては、2022年12月に閣議決定された「デジタル田園都市国家構想総合戦略」において策定した自動運転移動サービスを展開するロードマップの達成に向けて、2023年5月にデジタル社会推進会議の下に「モビリティワーキンググループ」（以下「モビリティWG」という。）が設置された。また、総理指示を受け、2023年12月、モビリティWGの下に「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」（以下「自動運転SWG」という。）が設置され、自動運転SWGにおいて、2024年5月、自動運転車に関わる事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断の予測性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指すため、基準認証等の具体化等による安全性の確保、事故原因究明等を通じた再発防止や被害が生じた場合における補償の在り方等に関する検討を進める方針がとりまとめられた。その後、モビリティWG及び自動運転SWGにおける検討結果を基に、2024年6月、「モビリティ・ロードマップ2024」が取りまとめられ、その中で自動運転車に係る社会的ルールの実装のための重点施策として、自動運転タクシーの社会実装の実現等が工程表に示された。更に、2024年6月に開催された第6回デジタル行財政改革会議においては、自動運転タクシーの実装に向けて、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むこととされた。

自動運転が実現し、その社会実装が着実に進む中、今後は、自動運転の早期の普及・拡大に向けた取組を進める必要がある。こうした認識の下、国土交通省では、諸外国で進む自動運転タクシーの実装が我が国においても今後見込まれることや、上記の政府全体における制度整備に係る議論を踏まえ、より迅速かつ円滑な自動運転の社会実装を可能とし、事業化を更に加速するための制度整備を進めることとした。具体的には、自動運転タクシーにおいて想定されるビジネスモデルに対応した規制緩和等の在り方を検討するとともに、自動運転

SWG で整理された検討の重点項目のうち国土交通省が主体となって取り組むべきものとされた、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償等につき、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に「自動運転ワーキンググループ」（以下「自動運転 WG」という。）が設置された。

本報告書は、自動運転 WG において、主としてレベル 4 の自動運転タクシー等の迅速かつ円滑な社会実装を念頭に置き、2024 年 10 月から 2025 年 5 月にかけて開催した計 6 回の会合の結果をもとに、今後の方向性を取りまとめたものである。

自動運転ワーキンググループに係る過去の会議体				国土交通省
〇3つの会議体では自動運転に関する議論が行われており、「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SWG」における重点項目について自動運転ワーキンググループにて検討を実施				
	デジタル行財政改革会議	デジタル社会推進会議 モビリティワーキンググループ	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SWG	
設置目的	■ 急激な人口減少社会への対応として、利用者起点で我が国の行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済の活性化を図り、社会変革を実現するためデジタル行財政改革会議を開催する。	■ 自動運転、ドローン、サービスロボットなど、 <u>地域のモビリティを支える技術の同時かつ一体的な事業化</u> に向けた「モビリティ・ロードマップ（仮称）」の策定を推進するため、モビリティワーキンググループを開催する。	■ <u>事故等が発生した場合の責任制度その他の社会的ルールの在り方</u> について、①被害者の十全な救済を確保、及び、②先端技術を用いる自動運転車の責任ある社会実装の推進という観点から、論点（短期的論点、中長期的論点）の整理及び目指すべき方向性について検討を行う。	
議長・主査	■ 議長：内閣総理大臣	■ 主査：内閣総理大臣補佐官	■ 主査：有識者	
とりまとめ 報告書	■ デジタル行財政改革取りまとめ2024（2024年6月18日）	■ モビリティ・ロードマップ2024（2024年6月21日）	■ 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報告書（2024年5月31日）	
報告書 概要	■ デジタル行財政改革の実現に向け、教育、介護、交通等、 <u>各分野における改革に加え、デジタル基盤、EBPMにおける改革に向けた取組を取りまとめ</u>	■ 需要側・供給側双方からのアプローチに関する施策を各取組主体が同時に実施することで、 <u>自動運転等の新たなモビリティサービスの社会実装推進のためのロードマップを取りまとめ</u>	■ <u>無人運転における認証基準や事故・インシデント発生、事故要因、責任判断について短期・中長期の計13の重点項目を取りまとめ</u> ➢ 今後の検討結果はモビリティロードマップに反映予定	
自動運転WGにて検討を実施				
出所：「デジタル行財政改革会議」（内閣官房ウェブサイト）、「モビリティワーキンググループ」（デジタル庁ウェブサイト）、「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」（デジタル庁ウェブサイト）を基に作成				

図 1：自動運転 WG に係る会議体

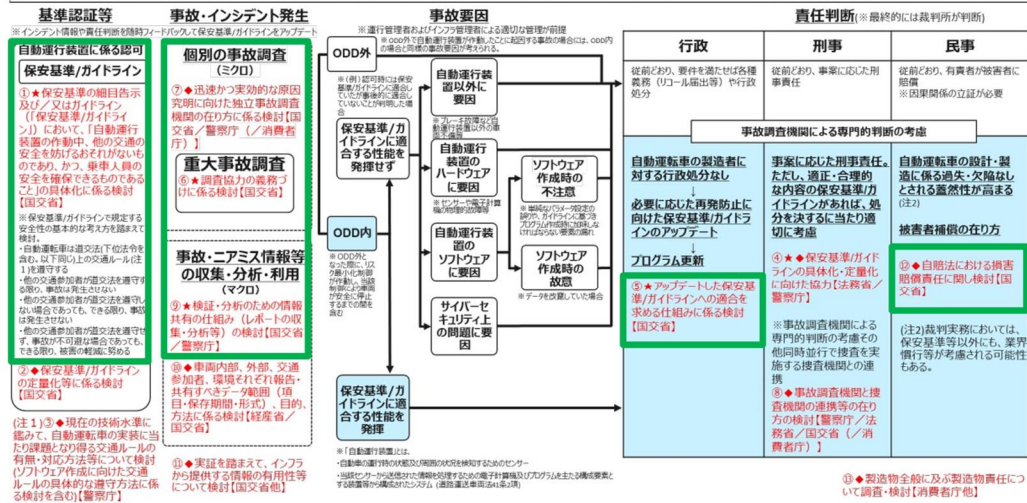
AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討SWGの重点項目

「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SWGJ」では、無人運転における認証基準や事故・インシデント発生、事故要因、責任判断の各プロセスにおける検討の重点項目が取りまとめられた。

無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

※★は短期◆は中長期出口イメージ
【 】内は主な担当省庁

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任の制度の設計・運用及び刑事責任の制度の運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断の予測性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切か否かについても随時見直し。



出所:「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報告書」(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、2024 年5月31日デジタル庁ウェブサイト)を基に作成

1

図2：自動運転 SWG にて整理された 13 の検討項目（※緑枠は、国土交通省が短期的に検討すべき項目）

2. 自動運転車の社会実装の推進に向けた制度の在り方

自動運転 WG では、「ビジネスモデルに対応した規制緩和等」として、「管理の受委託の運用の明確化」、「特定自動運行時に必要な運行管理の在り方」、「タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方」の3つの観点とともに、自動運転 SWG にて検討すべきとされた認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の3つの観点から制度整備の方向性について検討を行うこととした。各検討課題の具体的な内容は、以下のとおり。

ビジネスモデルに対応した規制緩和等	自動運転SWG※とりまとめを踏まえた3つの観点
1 管理の受委託の運用の明確化 自動運転の専門性を有すると認められる者については、タクシー事業の許可を有していなくても、その管理を受託し、タクシー事業者と共に自動運転タクシーが運行できるよう、運用を明確化	1 認証基準等の具体化による安全性の確保 自動運行装置に係る認証基準等の具体化による、自動運転車の製造者が満たすべき安全性能の明確化
2 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方 特定自動運行の場合、特定自動運行保安員の管理が主となるため、当該業務に即した運行管理者の要件を明確化	2 事故原因究明を通じた再発防止 責任追及から分離された事故原因究明を通じて再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保
3 タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方 旅行業の登録を得てタクシー手配に係る費用を徴収しているプラットフォームに対する、道路運送法の観点からの新たな規律	3 被害が生じた場合における補償 運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任の明確化

図3：自動運転 WG で検討すべきとされた6つの検討課題

管理の受委託の運用の明確化

本検討課題は、自動運転によるタクシー事業を管理するのに適している者であると認められる者については、タクシー事業の許可を有していなくても、タクシー事業者からその管理を受託し、タクシー事業者と共に自動運転タクシーを運行できるよう、運用を明確化するものである。

具体的には、今後の自動運転タクシーの社会実装を見据え、特定自動運行に係る管理の受委託の基準を新たに策定し、委託者及び受託者に課す要件等について明確にするべく検討を行った。

特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

本検討課題は、特定自動運行時における運行管理者の要件を明確化するものである。

具体的には、特定自動運行における運行管理の形態は、特定自動運行のシステムに応じて異なることに留意して、運行管理者の要件を明確にするべく検討を行った。

タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

本検討課題は、旅行業の登録を得てタクシー手配に係る費用を徴収しているプラットフォームに対し、道路運送法の観点からの新たな規律を設けるものである。

具体的には、自動運転タクシーの社会実装を見据えた際に、ドライバーが介在しないビジネスモデルにおけるタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等について、新たなダイナミックプライシングなど、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金の在り方等につき、検討を行った。

本検討課題については、専門的な検討が必要であることから、「タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会」にて検討を行った。

認証基準等の具体化による安全性の確保

本検討課題は、より安全な自動運転車の開発・普及に向けて、自動運行装置に係る認証基準等の具体化を図るものである。

具体的には、自動運転車が満たすべき安全性能等について、自動運転技術の動向等を踏まえ、更なる具体化を図るとともに、改正後の（アップデートした）保安基準への適合を求め、仕組みの方向性につき、検討を行った。

本検討課題については、技術的かつ専門的な検討が必要であることから、自動運転 WG の下に「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会」を設置し、検討を行った。

事故原因究明を通じた再発防止

本検討課題は、責任追及から分離された事故原因究明を通じて再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保を目指すものである。

具体的には、現状において、公益財団法人交通事故総合分析センター（以下「ITARDA」という。）に置かれている自動運転車事故調査委員会が、自動運転車の事故の再発防止と被害の軽減に向けた調査を行っているものの、その調査が任意にとどまることにより、交通事故の一部関係者から聴取ができなかった事案が発生しており、権限を有する独立した第三者機関による事故調査体制の構築が望まれていることを踏まえ、その体制の在り方等につき検討を行った。

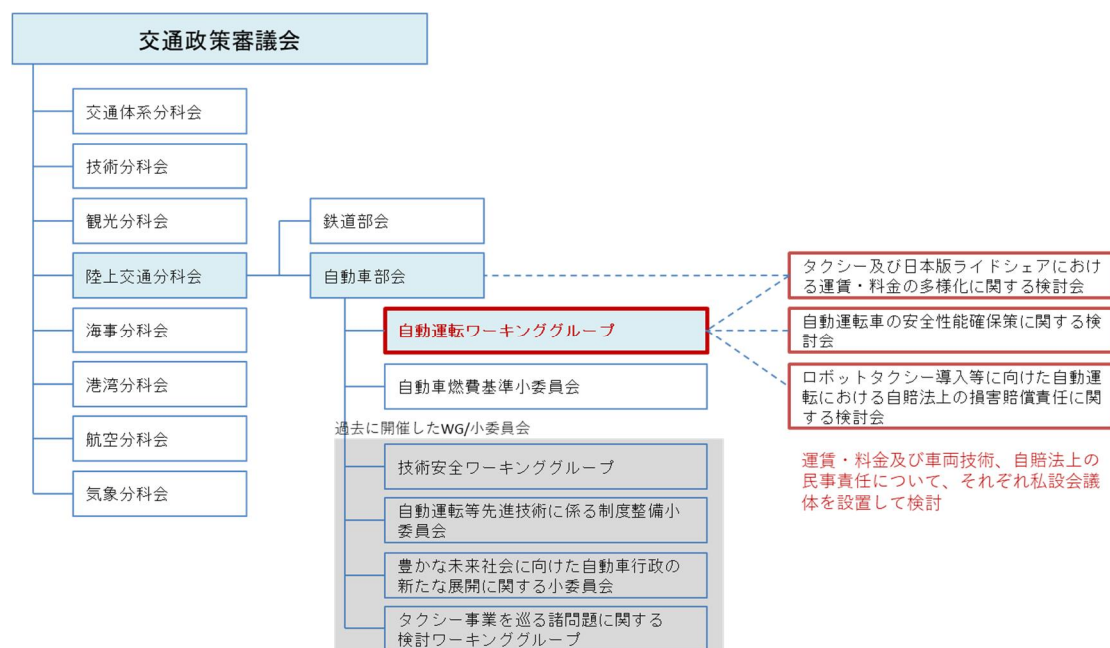
被害が生じた場合における補償

本検討課題は、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）における損害賠償責任の明確化を目指すものである。

具体的には、レベル4までの自動運転における自賠法上の損害賠償責任につき、2018年の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において一定の整理がなされていたものの、その後、特定自動運行に係る許可制度が創設されたことに伴い、道路運送法上の旅客運送の運送主体である旅客自動車運送事業者等が特定自動運行実施者と共同して旅客運送

を行うといった新たなビジネスモデルが検討されていることを踏まえ、当該ビジネスモデルのように複数の主体が共同で旅客運送を実施する場合における運行供用者責任の在り方等について検討を行った。

本検討課題については、専門的な検討が必要であることから、自動運転 WG の下に「ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会」を設置し、検討を行った



3. 個別検討課題に対する今後の対応等

3.1. 管理の受委託の運用の明確化／特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

3.1.1. 現状・課題

自動運転タクシー等の社会実装によるビジネスモデルの変化に対応するため、国土交通省は、2022 年 4 月の道路交通法の改正（2023 年 4 月施行）を踏まえ、旅客/貨物自動車運送事業者が、従来と同等の輸送の安全等を確保しつつ、自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために具体的に講ずべき事項等について検討し、道路運送法及び貨物自動車運送事業法体系における法令等の改正を 2023 年 3 月に行った。

この改正に際しては、「運転者が存在する場合と同等の輸送の安全等の確保」、「事業の形態に依らない運送事業者の責任」の 2 点につき、基本的な考え方が整理された。

前者については、運転者が不在となる自動運転車を用いた自動車運送事業においても、これまで運転者が担っていた運転操作以外の業務を確実に実施し、運転者が存在する場合と同等の輸送の安全等を確保することを前提に、事故発生時の旅客対応等運転操作以外の業務は「特定自動運行保安員」が実施するとともに、「特定自動運行保安員」が遠隔で業務を行う場合には、遠隔地での業務に必要な設備（車室内外の状況を把握可能なカメラやセンサー等）の設置等を義務付けること等とされた。

後者については、運送事業者が、運行状態の監視業務等を契約により外部の者に実施させることとする場合においても、運送事業者の責任の下、関係者の責務や役割分担を明確にした上で、従前と同等の輸送の安全等を確保することを前提に、運送事業者が事業用自動車の運行に関する状況を適切に把握・判断し、必要な指示を行える体制・設備を整備するとともに、受託者が行う業務において判断が必要な事象が生じた場合には、必ず運送事業者が指示を行うもの等とされた。

しかしながら、特定自動運行に係る管理の受委託については、許可基準が示されておらず、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について（平成 14 年 1 月 30 日付け国自総第 446 号、国自旅第 161 号、国自整第 149 号）」において、「受託者は、委託者との間で締結した特定自動運行事業用自動車の運行の業務に係る契約に基づく乗降口の扉の開閉や事故時の初動対応等の定型業務を除き、特定自動運行事業用自動車の運行の業務に係る判断及び対応を行わないこと。」とされていたものの、この「定型業務」に該当するものとして外部委託可能な範囲は、必ずしも明確ではないところがあった。

加えて、運行管理者の要件についても、現行制度ではタクシー事業者の営業所ごとに保有車両台数 39 台までは運行管理者を 1 名、以降 40 両ごとに 1 名を追加で選任する必要があるが、運行管理の形態が特定自動運行のシステムに応じて異なることに留意しつつ、特定自動運行に適した運行管理者の要件を検討する必要が認められた。

なお、本報告書では、「管理の受委託の運用の明確化」と「特定自動運行時に必要な運行の在り方」は密接に関係することから、共通項目として今後の対応等を示すこととする。

3.1.2. 整理した考え方

「管理の受委託の運用の明確化」、「特定自動運行時に必要な運行管理の在り方」に関する論点について、それぞれ以下のとおり、考え方をとりまとめた。

(1) 管理の受委託の運用の明確化

① 許可基準が定められていない特定自動運行に係る管理の受委託の基準の作成

許可基準が定められていない「特定自動運行に係る管理の受委託の基準」を策定するため、「高速乗合バスの管理の受委託について（平成 24 年 7 月 31 日付け国自安第 55 号、国自旅第 236 号、国自整第 78 号）」等の各種管理の受委託の基準を参考にしつつ、委託者、受託者、それぞれに課す要件等について検討を実施した。

具体的には、道路運送法第 35 条第 1 項の規定に基づく特定自動運行の管理の受委託の許可において、行政上、民事上の一義的責任は運送事業者が負うこと、輸送の安全が確保されていること等に留意して、許可基準の整備を行うこととし、以下の管理の受委託の骨子を示した。

- 受託者の要件
 - ・ 特定自動運行実施者（特定自動運行計画に記載のある者への委託も含む）であること
 - ・ かつ、特定自動運行の管理に関し、運送事業者と同等の安全性及び実施体制を有している者であること
- 受委託に係る主な要件としては、以下のとおりとした。
 - ・ 受託者及び委託者は、特定自動運行計画、運用マニュアル等について、事前に協議の上で定める。
 - ・ 委託者は、受託者にて運送事業者の従事者が行うべき業務を行う者に対して、遵守すべき事項等の助言を行う。
 - ・ 受託者において、委託を受けた業務の実施状況について、委託者に毎日報告を行う。
 - ・ 受託者において、特定自動運行保安員に求める業務を行う者は、委託者から点呼を受ける。
 - ・ 受託者は、事故や故障等により運行を中断したときは、警察や消防への通報と並行して委託者に連絡を行い、旅客の運送の継続について協議の上対応を決定する。

- ・ 安全上緊急に対処する必要がある事項等について、委託者から指示があった際にはその指示に従う。
- ・ 特定自動運行計画、管理の受委託契約書、運用マニュアル等に取り決めがない事象が生じた場合においては、協議の上、対応を決定する。
- 法令違反時の行政処分としては、
 - ・ 運送事業者に対する、車両の使用停止、事業許可の停止・取消し
 - ・ 管理の受委託の許可の停止・取消し
- 受委託事業に係る契約上の責任
 - ・ 旅客に対する契約上の責任は、委託者が負担する。
 - ・ 委託者が受託者の責任によって生じた損害について受託者に求償することを妨げない。
 - ・ 交通事故が発生した場合の被害者等に対する不法行為による損害賠償責任を委託者と受託者が負う場合にあっては、受託者が委託者と連帯して責任を負う旨を管理の受委託契約で規定する。

② 運送事業の許可を得ていない者への外部委託可能な範囲の明確化

特定自動運行実施者は、特定自動運行に際し公安委員会による許可を得た者であり、運送事業者に課せられる義務の一部を行うに当たっては、特定自動運行計画に基づき実施する。そこで、運送事業者と特定自動運行実施者の間で、特定自動運行計画や運用マニュアルで具体的な判断及び対応を事前に取り決め、特定自動運行実施者がその範囲内で実施することが道路運送法関係規定に照らして妥当な業務については「定型業務」として取り扱うことを規定上明確にすることとした。なお、一定の業務については、当事者間の合意によっても「定型業務」として外部委託することができないことを明確にすることとした。

これらの骨子を踏まえ、国土交通省は、「特定自動運行旅客運送の管理の受委託について（令和7年3月31日付け国自安第207号、国自旅第352号、国自整第271号）」を発出した。

(2) 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方

運送事業者は、事業用自動車の運行の安全を確保するため、営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから一定人数以上の運行管理者を選任する必要がある。特定自動運行を行う場合であっても、引き続き運行管理者の選任は必要である。

一方、特定自動運行の際には、運行管理者の業務量は少なくなることが見込まれるものの、個々の特定自動運行に係るシステムのレベルにより運行管理者の業務量が異なること

から、当面の間は運行管理者の必要な選任数について、運送事業者からの申請に応じて審査することとした。これを踏まえ、今後、「旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）」の改正等の制度整備を実施する予定である。

3.2. タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方

3.2.1. 現状・課題

自動運転タクシーでは、ドライバーが車両内に存在しないため、支払いは配車アプリを通じて行うことが基本的なビジネスモデルと考えられ、配車アプリの利用が必須となることが想定される。

また、自動運転タクシーに限らず、「タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会」においては、新たな手段である配車サービスと運賃・料金制度の関係について、様々な主体から問題提起がなされている。

現状において、配車アプリに係る手数料には旅行業法が適用されており、道路運送法の運賃・料金規制の対象外となっている。タクシーが公共交通機関として果たす役割を鑑みれば、利用者が道路運送法のタクシーの運賃料金と区別が分かりにくいような手数料については、道路運送法の運賃・料金の規制の対象にすることも考えられる。

3.2.2. 今後の対応

自動運転タクシーにおいては配車アプリの利用が必須となることが見込まれることや、都市部を中心に配車アプリによる手配が徐々に増加していることも踏まえ、自動運転を含めたタクシーの運賃・料金制度と配車アプリに係る手数料との関係を整理し、必要な対応について検討する。

3.3. 認証基準等の具体化による安全性の確保

3.3.1. 現状・課題

国土交通省では、自動車の安全性の確保及び環境の保全のため、その構造、装置及び性能について、満たすべき法的拘束力のある技術基準として道路運送車両の保安基準を策定している。

自動運転車については、その安全な開発・普及を図るべく、2019 年 5 月に道路運送車両

法を改正し、レベル3・4の自動運転システムを「自動運行装置」として法律に位置付けて保安基準の対象装置に追加するとともに、当該自動運行装置の保安基準を策定した。

具体的には、「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること」等の要件が適用されている。

また、自動運行装置の保安基準に基づくレベル4自動運転車の認可に係る審査において、事業者の申請に係る負担軽減や審査手続の迅速化を図るべく、2024年6月、これまでの審査等で得られた知見等を踏まえ、人又は物の運送サービスに使用するレベル4自動運転車を対象とする「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を策定し、安全確保の考え方や社会に受け入れられる安全水準の明確化を図った。

このように、これまでもレベル3・4自動運転の保安基準等の策定等により自動運転車の安全確保を図ってきたところであるが、より一層の安全な自動運転車の開発・普及にあたっては、自動運転車が満たすべき安全性能等について、自動運転技術の動向等を踏まえ、更なる具体化を図っていくことが必要である。

なお、国際的には、自動車の国際基準の策定等に係る取組は、国連の「自動車基準調和世界フォーラム」（以下「WP.29」という。）において行われており、2024年6月のWP.29において、「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」が合意され、当該文書を基に、2026年6月のWP.29での合意を目指して、レベル4自動運転も含めたより高度な自動運転車の国際基準の策定に取り組んでいる。

また、レベル4自動運転車は、ドライバーの存在を前提としないことから、運転者席や従来のハンドルやペダルを備えない車両（ドライバーレス車両）について、既に一部地域で実装されているが、今後、より一層の普及が見込まれる。一方、現行の保安基準は、ドライバーの存在を前提としたものとなっており、ドライバーレス車両を運行の用に供する場合には、保安基準第55条に基づく基準緩和の認定を個別に受ける必要がある。

さらに、保安基準を改正する場合には、通常、新車に対し、開発期間等を踏まえ、適切な猶予期間を設けたうえで、改正された保安基準への適合を求めており、使用過程車に対しては、自動車ユーザーへの過度な負担とならぬよう、極めて限定的な事例を除き、原則として改正された保安基準への適合は求めていない。これを踏まえ、自動運行装置に関し、改正した保安基準への適合を求める仕組みについて、その考え方を示す必要がある。

3.3.2. 今後の対応

「保安基準/ガイドラインの具体化」、「改正後の（アップデートした）保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組み」について、それぞれ以下のとおり、今後の対応の方向性をとりまとめた。

(1) 保安基準/ガイドラインの具体化

【具体化にあたっての基本方針】

自動運転車が満たすべき要件の具体化にあたっては、国際的な動向を踏まえつつ、また、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないように柔軟性の確保に留意して、まずは「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（2024 年 6 月）を見直すことにより対応する。具体的には、シナリオを活用した安全性評価手法を取り入れるとともに、我が国で実施されている研究等を踏まえ、「有能で注意深い人間ドライバー」に関する安全要件の具体化を図る。

併せて、ハンドルやペダルのない「ドライバーレス車両」の今後の普及を見据え、世界に先駆けて、自動運行装置以外のドライバーの存在を前提とした現行の保安基準（後写鏡（バックミラー）・制動装置・かじ取装置等）をドライバーレス車両にも対応したものとする。

加えて、今般とりまとめた方針に基づき、日本の安全性評価手法やドライバーレス車両に対応した基準については、関係者で議論・検討を実施した上で WP.29 への提案等を通じ、国際議論に反映する。

【ガイドラインによる具体化の方向性】

● 安全確保に係る基本的な考え方

自動運転 SWG 報告書をもとに、以下のような旨を基本的な考え方として規定

- ① 自動運転車は、道路交通法を遵守する（※道路交通法上の全ての義務を自動運行装置が代替して担うことが想定されているものではない。）
- ② 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
- ③ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
- ④ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り被害の軽減に努める

● シナリオ・ベースの安全性評価手法の導入

上記の 4 つの考え方に基づき、自動運転車が遭遇しうるリスク場面（シナリオ）を抽出し、各シナリオで必要な安全性能を有しているかを、シミュレーション、試験路走行試験等により総合的に適合性を確認

● 評価基準の具体化

上記安全性評価において、「有能で注意深い人間ドライバー」と同等以上の安全性を有しているかを評価するため、評価基準となる「有能で注意深い人間ドライバー」の要

件を具体化

【ドライバーレス車両に対応した保安基準の見直しの方向性】

ドライバーレス車両への対応として、各装置の基準の改正を行う。

(改正が必要な装置の例)

・制動装置

(保安基準の概要)

故障が発生した場合、警告信号により運転者に知らせること。

(論点)

運転者不在であっても、制動装置の故障について、警告信号等で乗員や車外に知らせる必要があるか。外部に遠隔監視者等がいる場合、故障を伝えられるようにすべきか。

・かじ取り装置

(保安基準の概要)

カテゴリ毎に指定された速度で、ステアリング装置に異常な振動がなく、一定のカーブを通過できるものとする。

(論点)

異常な振動の検知は必要か。ハンドルが存在しない場合やコントローラーのような形式の場合は当該試験は不要となるのではないか。

・後写鏡（バックミラー）

(保安基準の概要)

後写鏡を備えること。

(論点)

運転者が不在であれば、目視による後方安全確認の装置は不要ではないか。

(2)「改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み

改正後の自動運行装置の保安基準への適合の可否については、

新車： 開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間を設けたうえで、その適用日以降に製造された新車に適合を求める。

使用過程車：すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、個別に検討する。この個別の検討において、その適用対象（使用過程車の適合の可否を含む）や適用期日は、安全上の重大度や技術的困難度を考慮した上で決定することとする。

ただし、事故が多発等、安全上の観点から深刻な事態が生じた場合には、直ちに、改正された保安基準への適合を求めることも想定される。また、使用過程車の場合、改正

された保安基準への適合がなされない際には、道路運送車両法第 54 条に基づき、整備命令等の措置が講じられる可能性がある。

また、市場導入時における自動運行装置の保安基準適合性の確保に加えて、使用過程時のモニタリング(ISMR：In-Service Monitoring and Reporting)等を通じて、使用過程車の安全性能について適切に情報を収集し、製作者等・認可当局は新車・使用過程車の安全性能の向上に係る継続的な取組を行う。

詳細については、別添 2「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会報告書」を参照。

3.4. 事故原因究明を通じた再発防止

3.4.1. 現状・課題

輸送の安全確保を前提に自動運転車の普及を加速させるにあたり、ミクロの視点として、個別の事故発生後、早急に原因究明及び再発防止が図られること、また、マクロの視点として、走行データ（ニアミス情報等）の収集・分析等を通じて、事故を未然に防止し、自動運転車の安全性を向上させていくことが重要である。

現在、国内における自動運転車に係る事故の原因を調査・分析し、再発防止と被害の軽減に寄与することを目的として、ITARDA が同法人内に自動運転車事故調査委員会を設置している。これまでに、1 件の調査実績と再発防止に向けた提言がなされたが、同法人による調査手法は、事故関係者の任意協力による事故状況の聴取であることから、交通事故の被害者等、一部関係者からの聴取を十分に行うことができなかったという事案が発生している。

ITARDA は事故調査に一定の知見を有しているものの、組織形態が財団法人という民間団体であることから、事故調査に係る法令上の権限を有しておらず、関係者からの情報収集の在り方等に課題がある。

このような状況の中、2024 年 5 月にとりまとめられた自動運転 SWG の報告書では、自動運転車の個別の事故調査について、「独立かつ専門の事故調査機関による責任追及から分離された迅速かつ実効性のある事故原因究明の仕組みが整備され、事故発生後早急に原因究明及び再発防止措置等が検討されることが重要」であり、「職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を行うことが求められる」とされた。

この点、国土交通省には、外局として、航空・鉄道・船舶事故等の発生原因や事故による被害の原因を究明するため、運輸安全委員会が設置されている。同委員会は独立性の高い 3 条委員会（国家行政組織法第 3 条の規定に基づく委員会）であり、その調査では、①責任追及から切り離して、②事故発生の様々な要因を科学的かつ客観的に分析し、③関係分野を専

門とする委員の審議等を経て、調査報告書を議決・公表する。また、同委員会は、運輸安全委員会設置法により、事故等関係者から報告を徴すること、関係物件の提出を求めること等ができることとされている。同委員会は、事案によっては国土交通大臣を含む関係行政機関の長に対しても勧告を行うことがあり、国土交通省が自ら事故調査を行うよりも、更に公正・中立な立場で事故原因究明を行うことが可能であり、また、これまで重大事故等を契機として調査対象範囲を拡大させてきた経緯がある。

自動運転 WG は、自動運転車に係る事故調査機関の検討を行うにあたり、法令に基づく調査権限、省庁からの独立、責任追及から分離された原因究明の重要性に鑑み、これを備え得る機関の例として運輸安全委員会を想定しながら、検討を進めることが適当との見解に至った。

このため、同委員会における自動運転車の事故等調査等を行うとの想定で、同委員会に対して必要な検討事項を求めたところ、以下の 6 つの論点が提示された。

- 論点 1 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲をどのように考えるか
- 論点 2 運輸安全委員会は事故等の発生をどのように認知するのか
- 論点 3 走行記録等のデータを含む調査に必要な物件の提供をどのように受けるか
- 論点 4 海外企業を含む関係者の口述をどのように得るか
- 論点 5 調査対象となる関係者・関係物件にはどのようなものまで含めていくべきか
- 論点 6 運輸安全委員会に必要な体制等をどのように整えるか

運輸安全委員会において自動運転車の事故等調査を行うに当たっての論点(案)

◆調査対象とする事故等の範囲と当該事故等の発生を運輸安全委員会が把握する仕組み等のあり方

- ① 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲をどのように考えるか。
 - 範囲の検討に当たり、例えば以下のような観点と考えられるのではないかと。
 - ・被害の程度(死亡・重傷又はそれらに匹敵する大きな被害 など)
 - ・自動運転レベル(レベル4以上 など) など
- ② 運輸安全委員会は事故等の発生をどのように認知するのか。(事故等発生時の国土交通大臣への報告のあり方)
 - 運輸安全委員会の調査対象とならないものについても必要に応じて国土交通大臣が適確に行政処分等を行うために、国土交通大臣が事故等の発生に係る報告を受け、それを運輸安全委員会に通報する仕組みが必要ではないかと。
 - その場合、国土交通大臣はどのような法的建付けで権限を行使するのか。

◆運輸安全委員会における実効性ある事故等調査の実施

- ③ 走行記録等のデータを含む調査に必要な物件の提供をどのように受けるか。
 - 自動運転車の事故等調査では走行記録等のデータを確実に入手することが重要であり、記録するデータ種別や記録装置の耐久性などのような内容を求めるか。また、円滑なデータ抽出等、データ提供に係る関係者の協力を得るためにどのような仕組みが必要か。
- ④ 海外企業を含む関係者の口述をどのように得るか。
 - 自動運転車の事故等調査では自動運転システムの設計思想をヒアリングすることが重要であり、特にシステム設計者が海外企業である場合にも適切に事故等調査への協力を得るためにどのような仕組みが必要か。
- ⑤ 調査対象となる関係者・関係物件にはどのようなものまで含めていくべきか。
 - 運輸安全委員会が調査権限を行使する対象として、自動運転車に係る事故等の関係者・関係物件を追加する必要があるが、道路交通の関係者は多種多様であることを踏まえ、幅広い関係者・関係物件を含むようにすべきではないかと。

◆運輸安全委員会の体制等

- ⑥ 運輸安全委員会に必要な体制等をどのように整えるか。
 - 運輸安全委員会は、現在、自動車事故等の調査を行っていないことから、自動車の安全性や事故等に係る知見を有する者を加えるなど体制の拡充を行いつつ、委員会が有する事故等調査に係る権限及び運輸の事故等調査に係る一般的なノウハウを融合させ、適確に自動運転車の事故等調査を進める体制を整えることが必要ではないかと。
 - また、自動車の安全性や事故等に関する知見や技術的検証に必要な専門機材等を有する他の機関が存在することも踏まえ、例えば、専門機材を使用した自動車安全技術に関する試験や道路環境計測等、専門技術的な事実関係の整理などは、必要に応じて、委託することが効率的ではないかと。

図 5：運輸安全委員会において自動運転車の事故等調査を行うに当たっての論点

また、自動運転車の安全性を維持・向上し続けるためには、事故発生時のデータだけでなく、それ以外の走行データ（ニアミス等）も含めて収集・分析し、原因究明・再発防止等に向けたシステム改善につなげるサイクルを継続的に回し続ける必要がある。

そこで、事故に至った事案だけでなく、事故に至らなかったいわゆるニアミス事例等も含めて、自動運転車の開発事業者及び運行事業者等が保有するデータ（車両位置、車両センサー情報等を含む。）を適切な範囲で収集し、当該データを検証・分析・提供するための仕組みについて検討することが必要となる。当該データの収集及び検証・分析・提供の主体としては、事故等のデータの収集及び利活用の専門的知見を有する行政機関や民間法人が考えられている。

3.4.2. 今後の対応

自動運転車の事故に関し、原因究明を通じた再発防止を図るためには、法令上の調査権限を有するとともに、省庁から独立し、責任追及から分離した原因究明を専門的に行う事故調査機関の設置に向け、その例として運輸安全委員会を念頭に、関係者との調整を進めていくことが必要である。

運輸安全委員会から示された6つの論点については、それぞれ以下のような、対応の方向性が考えられるとされた。

論点1 運輸安全委員会において調査すべきと考えられる自動運転車に係る事故等の範囲をどのように考えるか

調査対象とする自動運転レベルは、自動運転レベル3以上とする。ただし、レベル3については、自動運行装置が運転操作の全てを代替している状態（衝突等発生の直前まで代替していた状態を含む）であった場合に限る。

また、調査対象とする事業形態は、自動車運送事業には限定しないこととする。

調査対象とする事故等の類型及び程度は、以下のとおりとする。

【事故】

- ・死亡重傷者が発生したもの
- ・死亡重傷者が発生する可能性があったもの（車両の転覆、転落、火災、大破などを想定）

【重大インシデント】

- ・死亡事故が多く発生している道路交通法違反事案（速度違反、信号無視などを想定）が発生した場合

なお、事故調査の対象であるか否かに関わらず、保安基準不適合のおそれがある場合は、リコール制度等により適切に対応することとする。

（参考）調査の対象とする事故等の程度について

事故等の程度	頻発するなど保安基準不適合のおそれがある事故・インシデント	左記以外の事故・インシデント
事故 (死亡・重傷)	運輸安全委員会による事故調査	
事故 (死亡・重傷事故が発生する可能性があったもの)		
事故 (死亡・重傷事故に繋がるおそれのなかったもの)	リコール制度に基づく事故車両の調査への立会、再現実験を行う	国土交通省と関係機関が連携し収集・分析
重大インシデント (自動運転車が、死亡事故が多く発生している道交法違反をした場合等)	運輸安全委員会による事故調査	
軽微なインシデント (重大インシデントを除くインシデント)		国土交通省と関係機関が連携し収集・分析

図6：調査の対象とする事故等の程度について

論点2 運輸安全委員会は事故等の発生をどのように認知するのか

事故発生の認知の在り方については、事故調査の対象について自動車運送事業に限定しないことを踏まえ、現行規定も活用しつつ、国土交通大臣への事故等発生の報告に係る制度を構築する。

【レベル3・4 共通】

自動車メーカー・システムメーカー等は、国土交通大臣へ事故等を報告

【レベル3】

運輸安全委員会の調査対象に該当する可能性のあるレベル3の事故については、自動運行装置の作動状況を警察が確認の上、作動時に発生した事故又は発生直前まで作動していた事故について、運輸安全委員会が警察から情報を得ることを検討する。

【レベル4】

自動車運送事業及び自家用有償運送として行われるものについては、特定自動運行保安員が置かれるため、当該保安員が把握した事故等の発生について、自動車運送事業者が国土交通大臣へ報告することとする。

一方、無償で運行されるものについては道路運送法の対象とならないことから、自治体に関与するなど認知できる場合は、自治体の長が事故等の発生を運輸安全委員会に通報することが考えられる。

オーナーカーの場合等上記以外の場合も、運輸安全委員会の調査対象に該当する可能性のあるレベル4の事故について、警察から情報を得ることを検討する。

道路運送法等に基づく報告を受けた国土交通大臣は、運輸安全委員会に通報する。併せて、運輸局は、調査官の調査の援助（宿泊所や移動手段の手配等）を実施する。

また、運輸安全委員会の調査対象とならない軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省 HP 等へ公表する。

なお、原因究明のための調査対象には当たらないような、頻発性のない軽微な事故・インシデントに係る情報に関しても、マクロの観点から自動運転車の安全性の向上等に役立てるため、必要に応じ、国土交通省が関係機関と連携して走行データ（ニアミス情報等）の収集・分析等を行うことが考えられるが、このような場合は、その報告等が事業者にとって過度な負担とならないよう留意することが適当である。今後の調査研究事業において、事業者等に過度な負担とならないよう配慮しつつ、収集すべきデータや分析手法、公表方式を調査・検討する。

事故等の通報の流れについて

- 道路運送法や道路運送車両法に基づく事業者からの報告をもとに、国土交通大臣が運輸安全委員会に通報。
- 加えて、運安委の調査対象に該当する可能性のあるレベル4の事故については警察からも情報を得ることを検討。レベル3の事故については自動車メーカー等にシステム作動状況を確認の上、調査対象の可能性がある場合は警察から情報提供を得ることを検討。

凡例: → 通報 - - - 報告

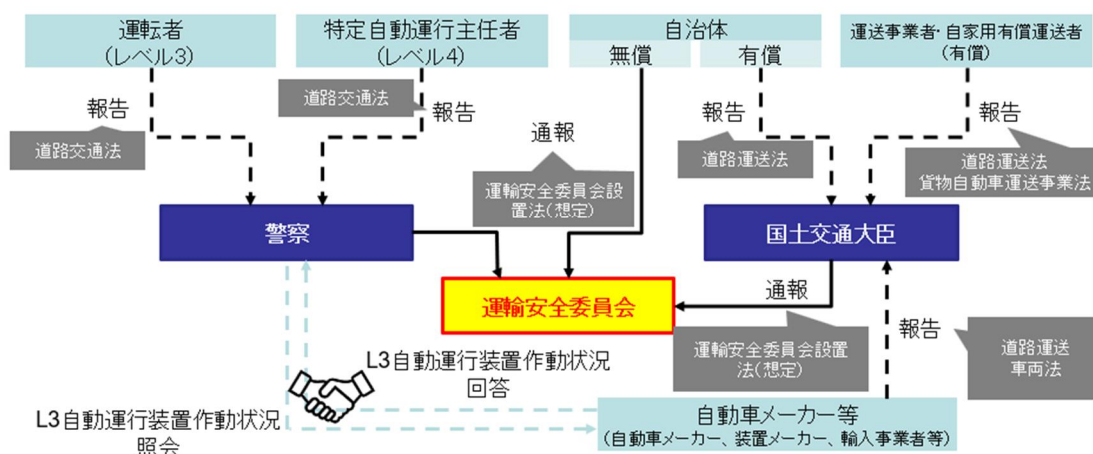


図7：事故等の通報の流れについて

運行形態と通報・報告主体との関係

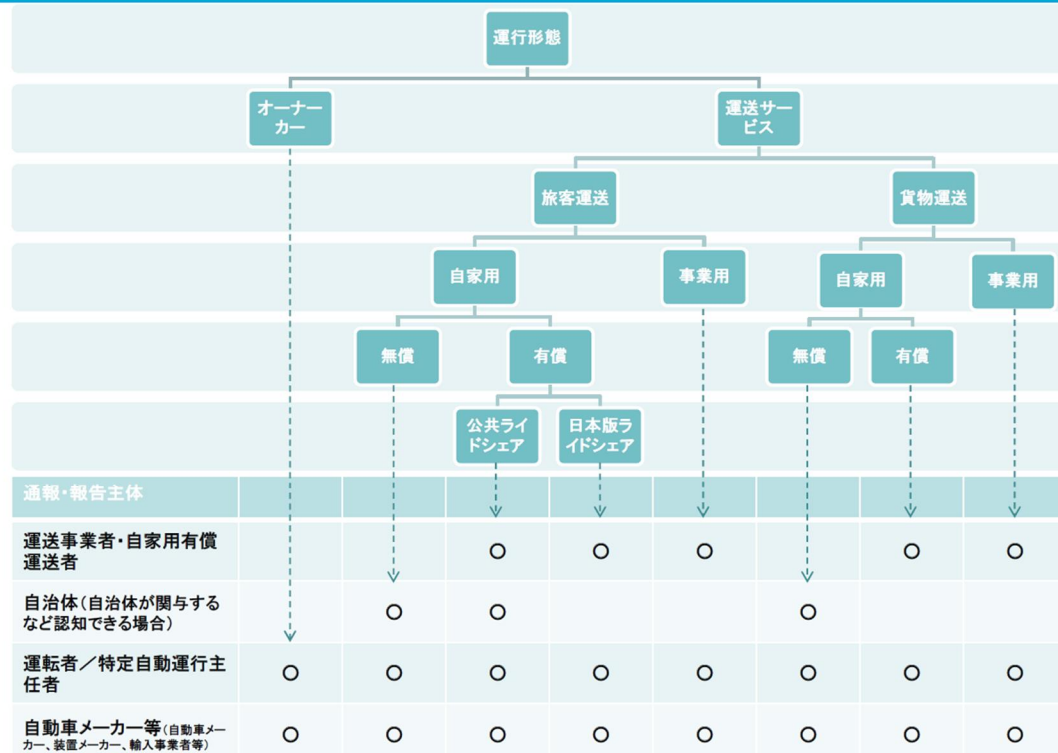


図8：運行形態と通報・報告主体との関係

軽微な事故・ニアミス情報等の取扱いについて

- 運輸安全委員会の調査対象とならない軽微な事故やニアミス情報等についても、国土交通省が関係者と連携し収集・分析を行い、結果を国土交通省HPへ公表する。

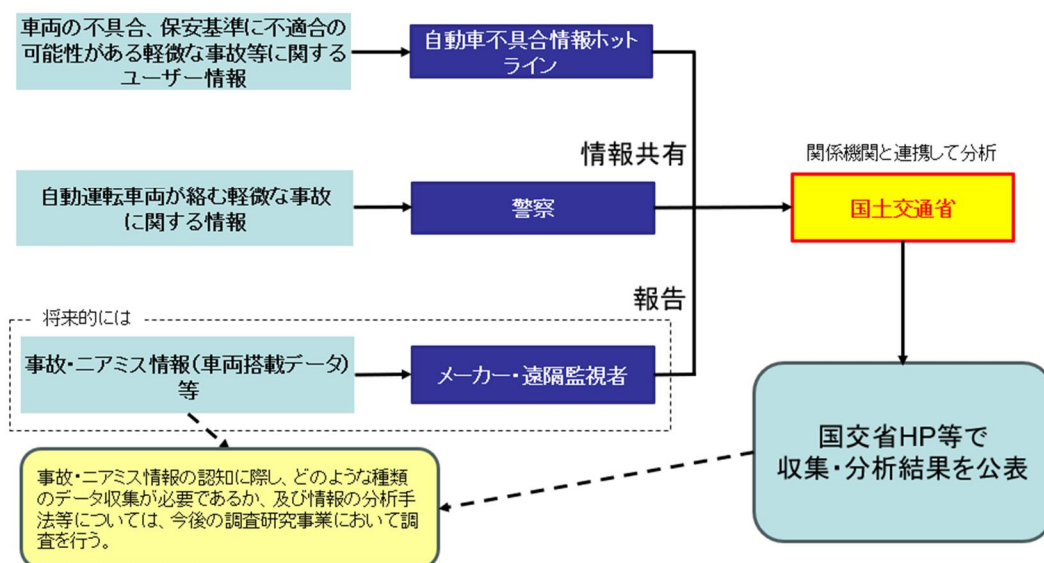


図9：軽微な事故・ニアミス情報等の取り扱いについて

論点3 走行記録等のデータを含む調査に必要な物件の提供をどのように受けるか

自動運転車に記録を義務付けるデータ種別等（DSSAD）については、WP.29 の場で国際的議論が継続中であることを鑑み、国土交通省においては、運輸安全委員会及び産業界などと緊密に連携して、事故調査の観点にも配慮した結論となるよう国際的議論をリードしていく。

また、国際的な議論の帰結を得るまでの間の対応として、国際的な議論の動向等を踏まえつつ、事故調査に必要なデータが特定された際には、先行して国内基準への取り込みを検討する。

論点4 海外企業を含む関係者の口述をどのように得るか

自動運転車に係る事故では、海外の関係者が調査対象に含まれる可能性があるものの、日本国内で運行する以上、海外関係者と提携関係にある国内メーカーや自動車運送事業者、輸入事業者等の本邦関係者が介在するため、当該本邦関係者を通じて、海外の関係者に対して調査することとする。

また、海外関係者に対する事故調査について、提携関係にある本邦関係者を通じた調査の在り方等の検討を行い、一定の方針を示す。

論点5 調査対象となる関係者・関係物件にはどのようなものまで含めていくべきか

道路交通の関係者は多種多様であり、自動運転車の運行主体、設計者、メーカー、乗車していた者、事故に際して救命救助を行った者等に加えて、道路交通管制を行う警察、道路管理者、整備事業者、販売事業者等に対しても必要に応じて調査する。

また、関係物件も幅広いものが想定され、例えば、事故発生現場近傍の防犯カメラ等も必要に応じて調査することとする。

論点6 運輸安全委員会に必要な体制等をどのように整えるか

関係者からの口述聴取や自動運行装置の解析により、事故を再現したシミュレーション等に基づく客観的で透明性の高い事故原因の分析等、根幹となる調査を着実に行うことのできる運輸安全委員会の調査体制（委員・調査官）を、質・量両方の観点に留意して確保する必要がある。併せて、自動運行装置のデータ解析に係る機材の整備・維持、資格取得・研修等調査に要する予算の確保も必要である。

また、実験施設や計測機器を要するなど、専門技術的な事項については、既に存在する独立行政法人や大学等の研究機関等への委託により、合理的な体制構築を図りつつ、必要に応じてメーカー等に対し、保有する特有の機材等を使用した調査への協力も求める。

3.5. 被害が生じた場合における補償

3.5.1. 現状・課題

自動運転における自賠法に基づく損害賠償責任については、2018年3月の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、「レベル0～4までの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、（i）自動運転においても自動車の所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、（ii）迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと等の理由から、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当である」と整理を行った。

また、ハッキングにより引き起こされた事故の損害や、自賠法の保護の対象である「他人」、免責要件等についても整理を行ったところである。

このように、レベル4までの自動運転における自賠法上の損害賠償責任については、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において一定の整理を行ったところであるが、その後、2023年に施行された改正道路交通法による特定自動運行に係る許可制度の創設により、道路運送法上の旅客運送の運送主体である旅客自動車運送事業者等が、特定自動運行実施者と共同で旅客運送を行う新たなビジネスモデルが検討されていることを踏まえ、当該ビジネスモデルのように複数の主体が共同で旅客運送を実施する場合における運行供用者責任の在り方等につき、改めて検討を行うことが適当であると整理された。

3.5.2. 整理した考え方

2018年の報告書の整理をベースとし、今後事業化が見込まれる自動運転タクシー等に係る追加的整理として、「新たなビジネスモデルにおける自賠法上の運行供用者責任の所在」、「新たなビジネスにおける自賠法上の免責要件」について検討を行い、それぞれ以下のとおり、考え方をとりまとめた。

(1) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について

- 旅客運送における乗客について

旅客運送における乗客は、①自身の運送を受けている自動車に対する使用権原や停止の義務がないこと、②自動車を使用して乗客を運送することによって得られる利益は事業者等に帰属するものであり、乗客には帰属していないことから、乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、運行供用者に該当することはないと整理することが適当である。

● 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について

道路運送関係法制度において、旅客運送の運送主体には様々な義務が課されていることを踏まえ、現行法制度において考えられるビジネスモデルの類型を次の4つに大別し、運行供用者責任の所在を整理した。



図 10：現行法制度において考えられるビジネスモデルの類型について

【①旅客自動車運送事業者が、自ら特定自動運行を実施する場合／③市町村又はNPO法人等が、自ら特定自動運行を実施する場合（公共ライドシェア）】

使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令で定められており、自賠法上の「保有者」に該当することから、運送主体である旅客自動車運送事業者、市町村又はNPO法人等が運行供用者に該当する。

なお、①の整理に係る運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様の整理となる。

【②旅客自動車運送事業者が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合】

受託者に業務を委託したとしても、旅客自動車運送事業者がその運行について指示を行うものであり、運行支配は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属していると言えることから、旅客自動車運送事業者は運行供用者に該当すると認められる。また、旅客自動車運送事業者と受託者の関係は、有人の旅客自動車運送事業者とドライバーの関係に類似するものと考

えられることから、受託者に運行支配は帰属していないと解し、受託者は、原則として運行供用者には該当しないと整理することが適当である。ただし、受託者が旅客自動車運送事業者の指示に従わず、私用のために無断で特定自動運行用自動車を用いて運行するような場合等については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。

なお、上記の運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様に整理されることが考えられる。

【④市町村又は NPO 法人等が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合（公共ライドシェア）】

受託者に業務を委託したとしても、当該運行は市町村又は NPO 法人等によって作成された計画に基づいて運行されており、引き続き運行支配を有していると考えられることから、市町村又は NPO 法人等は運行供用者に該当すると認められる。一方、受託者については、ビジネスモデル②と同様の理由により、原則として運行支配は有していないものと整理することが適当と考えられる。市町村又は NPO 法人等の指示に従わず、受託者が無断で特定自動運行用自動車を運行するような場合の考え方についても、ビジネスモデル②と同様であると解することが適当である。

(2) 新たなビジネスにおける自賠法上の「免責要件」について

自賠法では、迅速な被害者救済を図るため、運行供用者に事実上の無過失責任を課しており、運行供用者は、故意・過失について、自賠法第3条ただし書に規定する以下要件を満たしていることを証明した場合に限り、免責される。

- 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
- 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

免責要件については、2018 年の報告書において一定の整理を行っているが、次の2点について更なる検討を行い、整理した。

● 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈

運行供用者の注意義務については、2018 年の報告書において「自動運転システムのソフトウェア、データ等のアップデートをする等の注意義務を負うことも考えられる」と整理している。

新たなビジネスモデルにおいては、旅客運送の実施に伴う業務の受委託が行われることが想定されるところ、運行供用者は、受託者又は受託者が指定した特定自動運行主任者等に対してソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等をアップデー

トすること、自動車を修理すること、遠隔監視装置の作動状態を確認すること等について、指導・監督する義務を負う。

したがって、受託者におけるソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等のアップデート、自動車の修理、遠隔監視装置の作動状態確認等に過失があった場合は、運行供用者が「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の要件は満たされないと解することが適当である。

- 「自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈

構造上の欠陥又は機能の障害については、2018年の報告書において、「外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていない自動運転システムは、構造上の欠陥又は機能の障害があるとされる可能性があると考えられる。」と整理しているところ、新たなビジネスモデルにおいても、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行されることが求められる。

詳細については、別添2「ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会報告書」を参照。

4. おわりに

本報告書は、今後事業化が見込まれる自動運転タクシー等について、より迅速かつ円滑な社会実装が可能となるよう、管理の受委託の運用の明確化、特定自動運行時に必要な運行管理の在り方、タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償」について検討し、これらに対する今後の対応等を取りまとめたものである。今後は、本報告書で示された方向性を基本として、必要な制度整備や対応体制の構築など、具体的な取組を進めていくことが重要である。

他方、これまで自動運転タクシーを主眼に置いたうえで検討を進めてきたが、今後は、タクシー以外の自動車運送事業についても、レベル4の自動運転車の社会実装の推進や、将来的には、レベル5の自動運転車の実現なども見据えて検討を進めていくべきである。

特に、遠くない将来の社会実装が期待されている自動運転トラックについては、バスやタクシーとは異なるビジネスモデルが考えられているところ、2025年度に国土交通省が実施する「自動運転トラックによる幹線輸送の社会実装に向けた実証事業」によって得られる知見をもとに、自動運転トラック特有の課題等について整理を進めていくべきである。更に、2025年4月に立ち上げられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会・交通体系分科会物流部会合同会議での議論等他の検討会における議論の内容も踏まえつつ、より円滑かつ迅速な自動運転トラックの社会実装に向けて、必要な制度整備を検討していくべきである。また、宅配事業におけるラストマイル配送のロボット化や除雪車の自動運転化等にも留意する必要がある。

自動運転は、今後、加速度的に普及する可能性を秘めており、また、新たな技術やビジネスモデルが創出されることも想定される。そのような将来を常に見据え、更なる自動運転の社会実装を後押しすべく、不断に、制度整備に係る検討を進めていくことが肝要である。

5. 參考資料

5.1. 自動運転ワーキンググループ 委員名簿

【委員長】

塩路 昌宏 京都大学 名誉教授

【委員】

菊間 千乃	松尾綜合法律事務所 弁護士
須田 義大	東京工科大学片柳研究所 教授 未来モビリティ研究センター長
笹倉 宏紀	慶應義塾大学 大学院法務研究科 教授
佐藤 典仁	森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
竹岡 圭	日本自動車ジャーナリスト協会 副会長
寺田 一薫	福島学院大学 マネジメント学部地域マネジメント学科 教授
中川 由賀	中京大学 法学部 教授
波多野 邦道	一般社団法人 日本自動車工業会 安全技術・政策委員会自動運転タスク フォース主査
廣瀬 敏也	芝浦工業大学 工学部 機械機能工学科 教授

【オブザーバー】

(公社) 全日本トラック協会
(公社) 日本バス協会
(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会
(一社) 日本自動車部品工業会
(一社) 日本自動車連盟
(一社) 日本損害保険協会
(独) 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所
日本自動車輸入組合
道路局
運輸安全委員会
警察庁
デジタル庁
法務省
経産省

※ 敬称略・順不同

5.2. 自動運転ワーキンググループ 審議経過

■ 第1回WG（2024年10月7日（月））

1. 自動運転 WG の設置趣旨
2. デジタル行財政改革会議取りまとめ 2024、モビリティ・ロードマップ 2024 及び 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 SWG 報告書について
3. 個別検討課題に関する現状について
 - （1）管理の受委託の運用の明確化／特定自動運行時に必要な運行管理の在り方
 - ・タクシーの運行管理に関する現状と制度
 - ・自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会報告書
 - （2）タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方
 - ・タクシーの運賃規制に関する現状と制度
 - ・タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会の設置について
 - （3）認証基準等の具体化による安全性の確保
 - ・自動運行装置に関する保安基準・ガイドライン
 - ・自動運転車の安全性確保策に関する検討会の設置について
 - （4）事故原因究明を通じた再発防止
 - ・自動運転車に係る事故調査の現状と課題
 - ・運輸安全委員会の業務・体制、関連法令
 - （5）被害が生じた場合における補償
 - ・自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書（平成 30 年）
 - ・ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会の設置について
4. 自動運転 WG の今後の進め方案

■ 第2回WG（2024年12月4日（水））

1. 業界ヒアリング
 - ・自動運転タクシーの実装に向けた現状・課題【（一社）日本自動車工業会】
 - ・自動運転タクシーの導入スケジュール【（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会】
2. 管理の受委託の運用の明確化案
3. 特定自動運行時に必要な運行管理の在り方案
4. 運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制に関する論点

■ 第3回WG（2025年2月5日（水））

1. 自動運転車の安全性確保策に関する検討会における検討状況

2. 自動運転車に係る法制度、審査・事故調査体制、開発状況に関する海外調査結果
3. 自動運転車に係る事故調査対象範囲について

■ 第4回WG（2025年3月17日（月））

1. 自動運転車の安全性確保策に関する検討会とりまとめ
2. ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会とりまとめ
3. タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方案

■ 第5回WG（2025年3月19日（水））

1. 運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制案

■ 第6回WG（2025年5月15日（木））

1. 自動運転 WG 中間とりまとめ案

政府における自動運転車の普及に向けた制度整備に係る議論

(1) デジタル行財政改革取りまとめ 2024 の概要

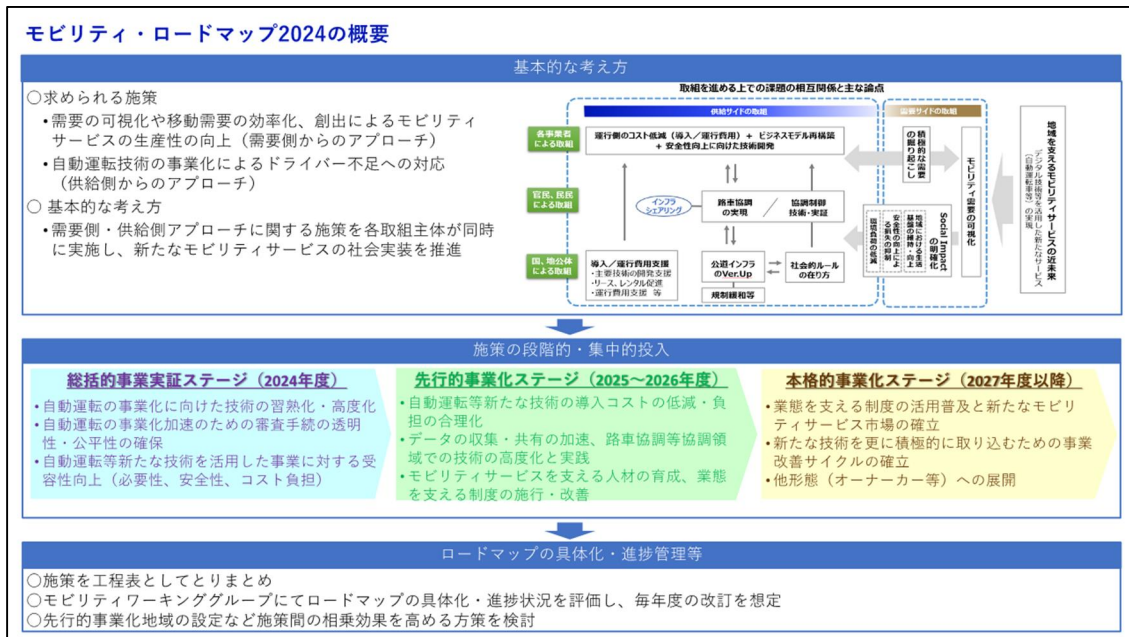
デジタル行財政改革の実現に向け、教育、介護、交通等、各分野における改革に加え、デジタル基盤、EBPM における改革に向けた取組について取りまとめが行われている。

各分野	
教育 ◆GIGA端末の共同調達(※前年度に基金を創設、調達体制を整備(2026年度までの5年間)) ◆校務DX(デジタル化)の 柴田 弾 (shibata-d2he@mlit.go.jp) ②発出、学校における押印・FAX原則廃止(2025年度末まで)に付随して校務DXの推進(2025年度末までの4年間)に向けた対応(都道府県単位での校務支援システムの共同調達推進、国又は都道府県単位での各種帳票の共通化・データ標準化等)、ネットワーク環境の整備(2025年度末まで) ◆オンライン教育・民間人材活用促進(オンライン教育にかかる児童生徒のいる教室の教師の配置要件の明確化、都道府県の人材発掘強化・特別免許状等の活用促進等) ◆デジタル教材活用促進(デジタル教材活用促進(都道府県内共通のプラットフォーム整備(2025年度以降順次展開))、スポーツ活動の自主学習用動画コンテンツの特設サイト開設(2024年度中)) ◆KPI/ロジックモデルの構築(個別最適・協働的な学びの充実等につながる教育DXに係る当分のKPI設定(例:次世代の校務システムを導入済みの自治体の割合を2029年度100%)、ダッシュボード化(クラウド活用校務DX、FAX・押印原則廃止)、政策改善対話による政策進捗モニタリング) ◆教育データ活用(教育データ活用ロードマップ改定(2024年度中)等)	交通 ◆タクシー・バス等のドライバーの確保(地理試験廃止、2種免許試験の20言語への多言語化(2024年2月)、法定研修の期間要件撤廃(同3月)、2種免許技能教育の一日当たりの上限時間の延長(同6月)等) ◆地域の自家用車・ドライバーの活用 ①自家用有償旅客運送の制度改善(地域公共交通会議の迅速化、交通空白地の定義柔軟化(2023年12月以降順次)等) ②自家用車活用事業の創設・バージョンアップ(タクシー不足の地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用(2024年4月)。今後、地域での実施を推進するとともに、天候・イベント等への対応などのバージョンアップを直ちに検討) ③モニタリング・検証とライドシェアに係る法制度の議論(全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。) ◆自動運転の事業化加速(全都道府県での初期投資支援(2024年度中)、交通事故等に係る社会的ルールとリミットを踏まえた検討(具体化・定量化された保安基準等の作成、行政・刑事・民事の責任判断時に適切に考慮されるような制度の設計又は運用、運輸安全委員会を含む事故調査の体制確保等)(2024年6月から)、審査手続の透明性・公平性の確保策ととも(申請手続・審査項目の意欲排除、国交省・警察庁主導による審査効率化・迅速化(11か月から2か月への短縮)、各都道府県における特定型支援体制の構築等)(2024年6月)、新たなビジネスモデルへの対応(管理の受委託の運用明確化(2024年12月まで)、運行管理の在り方、タクシー手配に係るプラットフォームに対する規律の在り方(2025年6月まで))、自動運転サービス支援策(2024年度中)) ◆ドローンの事業化加速(レベル3.5飛行制度創設(2023年12月)、飛行申請の許可・承認手続DX化等による期間短縮・審査不要化(2024年度中)、ドローン航路整備(2024年度中)) ◆自動物流道路構築・ETC専用化推進(東京・大阪間を全額に具体的な想定ルートの選定を含め自動物流道路の基本枠組みととも(2024年度末)、料金所のキャッシュレス化拡大、ETC専用化を踏まえた混雑に応じた柔軟な高速道路料金体系への段階的な転換(2025年度中))
介護・医療 ◆介護の生産性向上(介護ロボット等の導入補助等、介護報酬改定反映、人員配置基準の特例的柔軟化等を踏まえ、介護生産性向上に関するKPI設定(例:人員配置の柔軟化(2040年の人員配置を2023年比約3割程度効率化)、ダッシュボード化(2024年度上半期目標)) ◆経営の協働化・大規模化等による介護経営の改善(協働化・大規模化等の必要性の「気づき」検討(「実証」)の各段階における対策(事例集作成、ガイドライン等の改定、財政支援等)(2024年度)、協働化・大規模化等の必要性とその方策の積極的発信) ◆電子処方箋の導入促進(導入状況の見える化等)、リフィル処方・長期処方等の活用(医療保険者による個別周知等)、オンライン診療・遠隔医療の拡充(通所介護事業所等における受診可能の明確化、遠隔医療の実態把握と課題整理等)	防災 ◆プッシュ型子育て支援の実現(子育て支援制度レジストリの整備(2024年度中)、出生届のオンライン化(2024年8月中)、電子版母子健康手帳の原則化(2025年度中にガイドライン発出)、重複妊産婦に係る母子保健情報の自治体間連携システムの整備(2024年度中)) ◆保育DXによる現場の負担軽減(保育業務ワンストップ実現に向けた施設管理プラットフォームの全国展開(2026年度以降)、保護情報連携基盤の構築(2025年度中)、就労証明書標準化(2024年度末まで)、オンライン提出の実現(2026年度まで)、保育現場のICT環境整備(2025年度中に導入率100%を目指す)、放課後児童クラブDXの推進(2024年度に調査、2025年度以降実施))
子育て ◆保育DXによる現場の負担軽減(保育業務ワンストップ実現に向けた施設管理プラットフォームの全国展開(2026年度以降)、保護情報連携基盤の構築(2025年度中)、就労証明書標準化(2024年度末まで)、オンライン提出の実現(2026年度まで)、保育現場のICT環境整備(2025年度中に導入率100%を目指す)、放課後児童クラブDXの推進(2024年度に調査、2025年度以降実施))	観光 ◆Visit Japan Webによるワンストップ入国手続完結(入国審査・税関申告の統一2次元コードを活用した旅来の主要空港への導入拡大検討(2024年度以降順次)) ◆国・地方とスタートアップの連携強化(定款認証見直し・公証人への民間参入、スタートアップの公共調達の参入機会拡大(2024年度中)等、DMP構築(2024年度後半の本格稼働))
相模 ◆相談業務DX(相談支援プラットフォームのプラットフォーム開発(2024年度中、デジタル交付金TYES活用等))	デジタル基盤 ◆「国・地方デジタル共通基盤の整備・運用に向けた基本方針」 ―目指す姿・役割分担(システムは共通化・政策は地方公共団体の創意工夫、柔軟な行政、コスト最小化) ―共通化するべき業務・システムの基準(国民・住民ニーズ、効果の見込み、実現可能性) ―費用負担の基本的考え方(国と地方との協議の下、国と地方を適したトータルコスト最小化) ―デジタル人材確保(デジタル庁を中心とした専門人材確保、全都道府県において地域DX推進体制の構築による人材プール機能確保(2025年度中)) ―推進体制(国・地方の連絡協議会設置、各府県DX推進連絡協議会設置(今後5年を集中取組期間)) ◆当面の取組の推進(①インターネットに接続するクラウド利用の低コスト化(利用料の負担と支払を円滑に行うための環境整備)、情報システムの費用対効果の最大化に向けた成果目標等の見える化、ベース・レジストリ②の整備(商業・法人情報(2025年度)、不動産情報(2027年度)に係る全ての行政機関がデータ・アクセスできる環境整備等)、DMP構築(2024年度後半の本格稼働)、デジタル交付金TYESによる先進的プロジェクトの実施、アナログ規制の見直し、事業者のデジタル化等(補助金の電子申請対応の原則化(2025年度以降)等)、デジタルライブラリ全国総合整備計画の推進)
EBPM 人口減少下の政策形成インフラとしてのEBPM ◆「政策改善対話」を通じた重点DXプロジェクトの進捗モニタリング・改善 ◆予算関連情報見える化・データ活用(レビューシートシステム導入・予算事業ID付番(2024年度中)) ◆「政策ダッシュボード」を活用した「見える化」の推進(教育(校務DX)に関するダッシュボード(2024年4月)、介護(生産性向上)に関するダッシュボード(2024年度上半期目標)) 基金の点検・見直し ◆基金の点検・見直しの横断的方針の決定、点検・見直しの実施(2024年度末まで、全ての事業での定量的な成果目標の設定、原則10年以内の終了予定時期の設定、支出が管理費のみの事業のうち事業が終了している事業全での廃止等、今後、「方針」を踏まえ、不断に点検・検証を行うことが重要)	

出所:「デジタル行財政改革 取りまとめ 2024 概要」(デジタル行財政改革会議ウェブサイト)を基に作成

(2) モビリティ・ロードマップ 2024 の概要

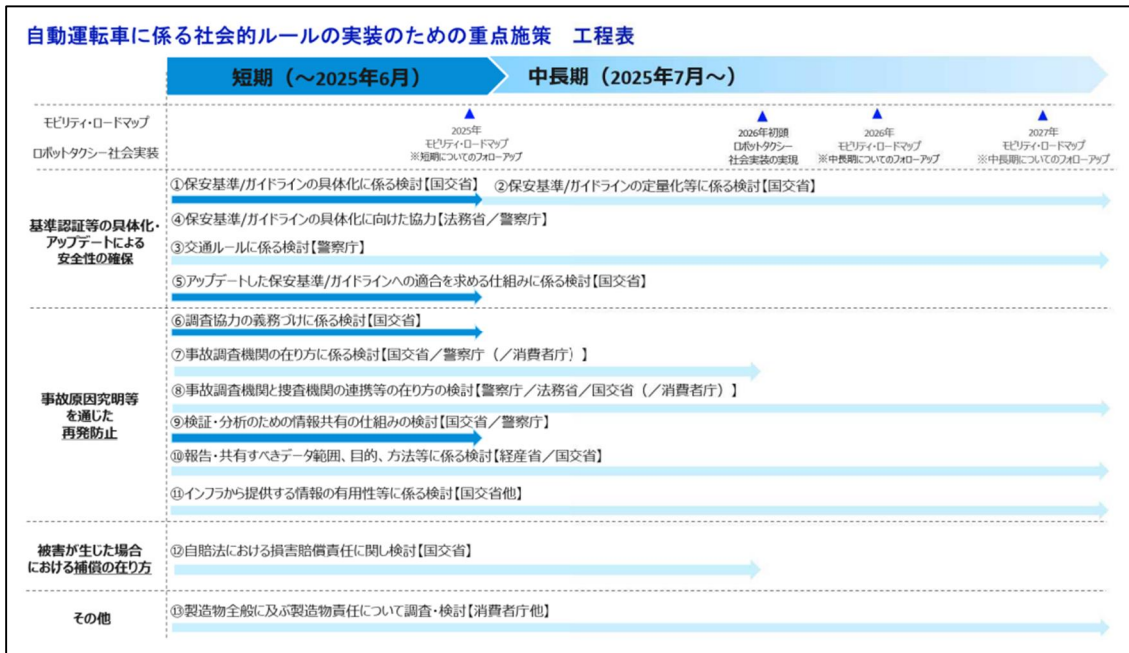
需要側・供給側双方からのアプローチに関する施策を各取組主体が同時に実施すること、自動運転等の新たなモビリティサービスの社会実装推進のためのロードマップをとりまとめ。



出所：「モビリティ・ロードマップ 2024 の概要」（モビリティ WG ウェブサイト）を基に作成

（3） 自動運転 SWG の重点項目の検討スケジュール

自動運転 SWG では、自動運転の社会実装に向けた重点施策として、以下工程表のとおり短期的又は中長期的検討項目に整理された。



出所：「モビリティ・ロードマップ 2024 の概要」（モビリティ WG ウェブサイト）を基に作成

自動運転車の安全性能確保策に関する 検討会報告書

令和 7 年 3 月

目次

1. はじめに	2
2. 自動運転を巡る最近の動向	3
(1) 自動運転車の安全確保に関する制度整備等	3
(1-1) 「保安基準／ガイドラインの具体化」 関連	3
(1-2) 「改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」 関連	9
(2) 自動運転車の安全基準等に係る国際動向	10
3. 自動運転車の安全確保に係る今後の対応	12
(1) 保安基準／ガイドラインの具体化	12
(1-1) 現状・課題	12
(1-2) 今後の対応	13
ア 具体化にあたっての基本方針	13
イ ガイドラインによる具体化の方向性	13
ウ ドライバーレス車両に対応した保安基準の見直しの方向性	17
(2) 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み	18
(2-1) 現状・課題	18
(2-2) 今後の対応	18
ア 改正した保安基準への適合を求める仕組みの考え方	18
イ 製作者等・認可当局による継続的な安全向上の取組	19
4. おわりに	20
<参考資料等>	
参考資料1 委員名簿	21
参考資料2 審議経過	22
別 添 関係者ヒアリング結果	23

1. はじめに

自動車の自動運転は、交通事故の削減のほか、近年我が国で課題となっている人手不足解消や地域における移動手段の確保に資するものである。

このため、政府では、これまで、自動運転の実現に向けて、制度整備および社会実装の取組を推進してきた。このうち、制度整備については、道路運送車両法改正をはじめとする関係法令の見直しを行い、レベル3及び4の自動運転が制度上可能となった。こうした取組により、2021年3月、我が国の自動車メーカーが世界で初めてレベル3自動運転車を市場化したほか、2023年4月、福井県永平寺町においてレベル4自動運転移動サービスが開始された。また、自動運転トラックについても、レベル4の実装を目指し、新東名高速道路で実証実験が行われている。

自動運転が実現し、その社会実装が着実に進む中、今後は、自動運転の早期の普及・拡大に向けた取組を進める必要がある。こうした認識の下、国土交通省では、諸外国で実装が進む自動運転タクシーの実装が我が国においても今後見込まれることや、デジタル社会推進会議傘下の自動運転SWG¹における議論を踏まえ、自動運転の社会実装をさらに加速するための制度整備を進めることとした。

具体的には、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に「自動運転ワーキンググループ」が設置された。このうち、「認証基準等の具体化による安全性の確保」については、技術的かつ専門的な検討が必要なことから、同ワーキンググループの下に「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会」を設置し、自動運転SWG報告書において取り組むこととされた「保安基準／ガイドラインの具体化」及び「改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」の方向性について検討を行い、その結果を本報告書としてとりまとめることとした。

¹ AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方サブワーキンググループ

2. 自動運転を巡る最近の動向

(1) 自動運転車の安全確保に関する制度整備等

本検討会の検討項目である「保安基準／ガイドラインの具体化」及び「改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」に関連する、これまでの制度整備や現行制度は以下のとおりである。

(1-1) 「保安基準／ガイドラインの具体化」関連

道路運送車両法では、自動車について、国が定める保安上又は環境保全上の技術基準（保安基準）に適合するものでなければ運行の用に供してはならないこととされている。そして、自動車のライフサイクル全体にわたって保安基準の適合性が確保・維持されるよう、設計・製造の段階においては、型式指定制度を通じて、大量生産される自動車について保安基準適合性を国が認証するとともに、使用過程の段階においては、使用者に対して点検整備の実施及び国が行う検査の受検を義務付けるとともに、設計・製造に起因する不具合については、自動車製作者等がリコール等の市場回収を実施することにより、自動車の保安基準の適合性を継続的に担保する仕組みとなっている。このように、保安基準は、道路運送車両法に基づく安全確保に係る制度の中心となる重要なものであり、これまで、社会状況の変化や新技術の進展等を踏まえ、適時、国際動向を念頭に置きながら、保安基準の強化・拡充を図ってきたところである。

こうした中、安全な自動運転車の開発・普及を図るべく、その市場化動向を踏まえ、2019年5月に道路運送車両法を改正し、レベル3・4の自動運転システムを「自動運行装置」として法律に位置付けて保安基準の対象装置に追加するとともに、当該自動運行装置の具体的な保安基準を策定した。

また、自動運行装置の保安基準に基づくレベル4自動運転車の認可に係る審査において、事業者の申請に係る負担軽減や審査手続きの迅速化を図るべく、2024年6月、これまでの審査等で得られた知見等を踏まえ、人又は物の運送サービスに使用するレベル4自動運転車を対象とする「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を策定し、安全確保の考え方や社会に受け入れられる安全水準の明確化を図った。

日本の自動運転システムの安全性評価プロジェクトとしては、SAKURA プロジェクトが、2018年より経済産業省・国土交通省の「自動走行ビジネス検討会」（現「モビリティ DX 検討会」）の傘下で進められている。SAKURA プロジェクトでは、認知・判断・制御の3つのシナリオ体系に基づくシナリオパターンの生成や、各

シナリオで自動運転システムが対応できているかを評価する手法、具体的には多様なシナリオでシステムが「有能で注意深い人間ドライバー（C&C human driver : Competent and careful human driver）」と同等以上の安全性を確保できているかの確認手法の定義に向けて検討が行われている。また、本プロジェクトは、産官学のオールジャパンの取組として、日本の安全性の考え方に基づく評価手法を国際基準や国際標準に組み込んでいくことを目指している。

このほか、政府の取組の一つとして、自動運転システムの開発や安全性評価の効率化を図るため、安全性評価に係る共通のツールの開発等の取組が進められている。

- 道路運送車両法では、自動車は、国が定める保安上又は環境保全上の技術基準（保安基準）に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないこととされている。
- 同法では、設計・製造過程から使用過程までの自動車のライフサイクル全体にわたり、保安基準適合性を担保するための制度を整備している。
- 保安基準は、自動車の安全確保に係る制度の根幹をなすもの。



図1 自動車の安全確保に係る制度の概要

- 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～第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
- 警告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 ←車道法改正による追加 (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、最近では先進安全技術を中心に、国際基準策定を主導

図2 保安基準の概要

自動運行装置の保安基準の概要

※レベル4に係る規定をピンク色塗り

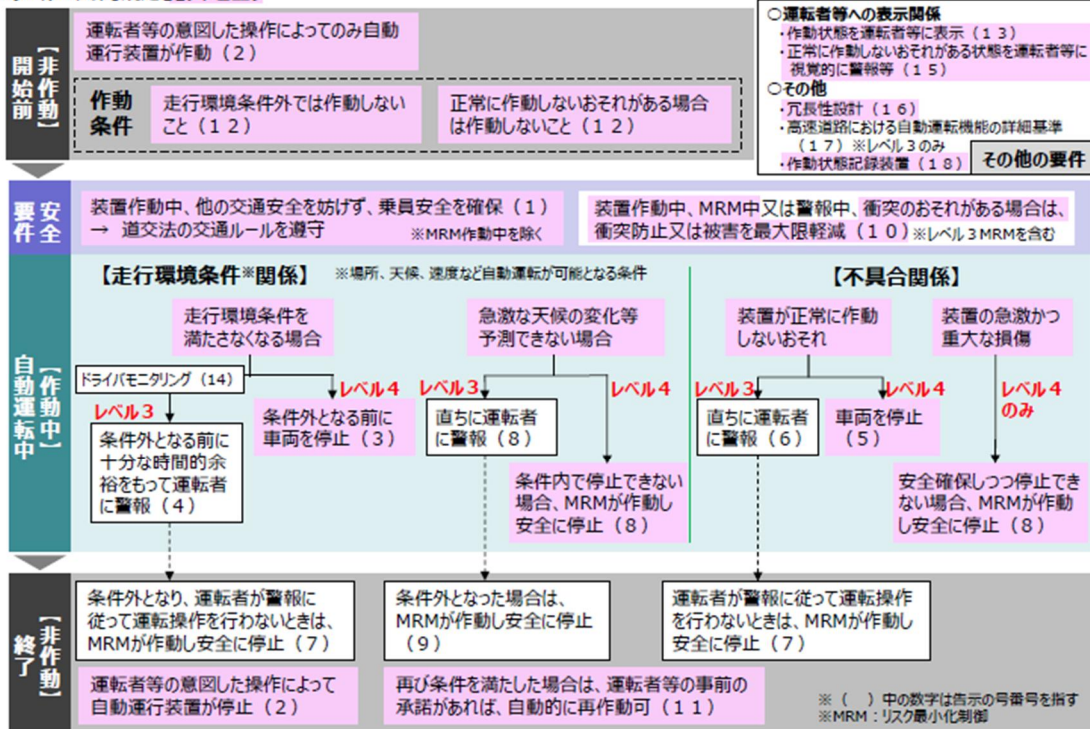


図3 自動運行装置の保安基準の概要

自動運転車の安全確保に関するガイドライン（R6.6公表）概要

○レベル4自動運転車について、これまでの審査等で得られた知見や技術開発動向等に基づく安全確保の考え方を示し、社会に受け入れられる安全水準を明確化

ガイドラインの対象車両

人又は物の運送サービスに使用するレベル4自動運転車

ガイドラインの主な内容

○三位一体の総合的な安全対策

・安全確保にあたり、車両の性能のみならず、三位一体の総合的な安全対策が有効であることを明確化

①車両性能・機能による安全確保、②走行環境の整備、③周囲の交通参加者の理解促進

○車両性能・機能による安全確保

・障害物等の危険事象認知、危機回避制御（車内安全にも留意）、冗長性確保の観点で必要な対応を明確化

○道路状況等を踏まえた安全確保（走行環境の整備）

・走行環境の整備の観点で考えられる安全確保策を例示

（例）インフラ情報提供、路側センサの設置、走路への歩行者等の侵入防止、走路上の障害物排除

○安全性の評価方法

・申請者自らが行う安全性評価について、ルート上で想定されるリスクシナリオ（走行環境条件外となる場合や故障時を含む）を洗い出し、その対応策及び試験方法を整理することが基本であることを明確化

図4 自動運転車の安全確保に関するガイドライン（R6.6）概要

- 日本の自動運転システムの安全性評価プロジェクトであるSAKURAプロジェクトは2018年から経済産業省・国土交通省の「自動走行ビジネス検討会」傘下で実施
- 日本自動車工業会が提唱する「自動運転の安全性評価フレームワーク」で定義されている認知・判断・制御に関する3つのシナリオ体系に基づくシナリオのパターン、および各シナリオにシステムが対応できていることを評価する手法を提案
- 注意深く有能な運転者（C&CDライバー）と同等以上の安全性を確保できているか確認

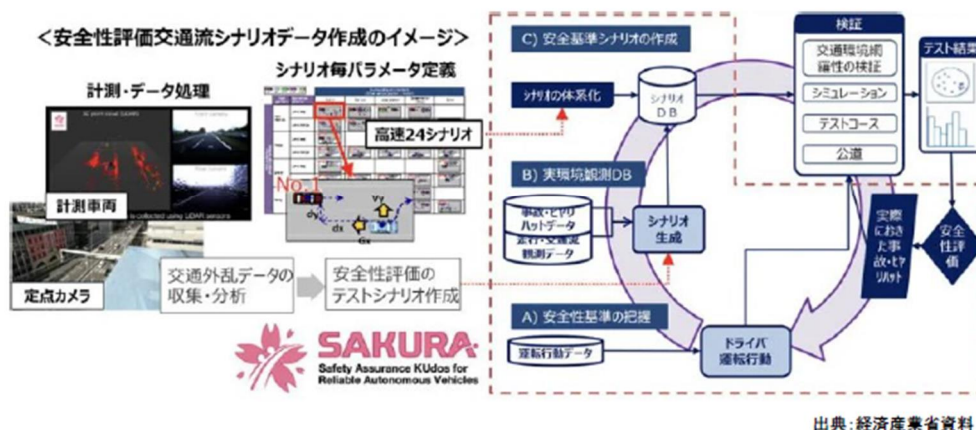


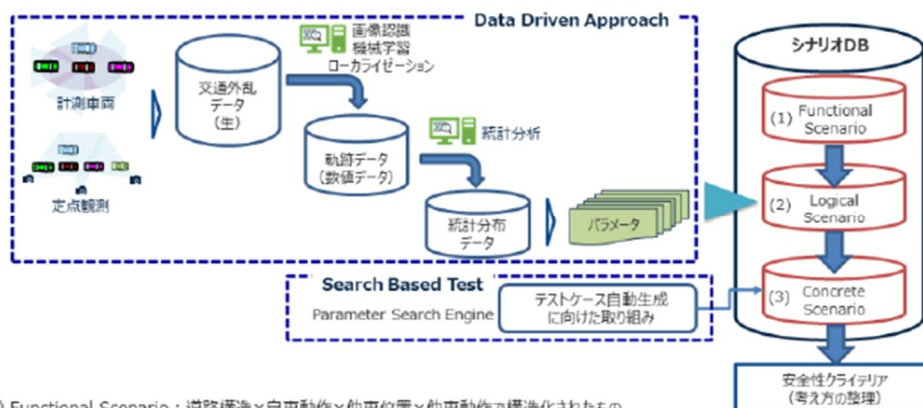
図5 国内における安全性評価手法の取組み（SAKURA プロジェクト）

SAKURAプロジェクト概略

◆ プロジェクトの目的

国際動向をふまえて自動運転システムの安全性を評価する手法を開発すること

◆ 自動運転システムの安全性評価手法（キーワード：テストシナリオ、一般道）



- (1) Functional Scenario : 道路構造×自車動作×他車位置×他車動作で構造化されたもの
(2) Logical Scenario : 観測データ分布特性から合理的に予測可能なパラメータ範囲を示したもの
(3) Concrete Scenario : 各パラメータ値の特定の組み合わせられて安全性評価テストに活用できるもの

出典：JARI資料

図6 SAKURA プロジェクトにおけるシナリオ生成の考え方

自専道・一般道シナリオ (58パターン)

 : 自専道と共通(24)
 : 一般道で追加(34)

道路形状・自車のふるまい		周辺車の位置・ふるまい							
		直進(車線維持)		③ 対向		④ 同向		⑤ 対向	
		同方向/交差(右・左)	同方向/交差(左・右)	同方向/交差(右・左)	同方向/交差(左・右)	同方向/交差(右・左)	同方向/交差(左・右)	同方向/交差(右・左)	同方向/交差(左・右)
合流	直進(車線維持)								
	車線変更								
	直進(車線維持)								
	車線変更								
分岐	直進(車線維持)								
	車線変更								
① 交差点	直進(車線維持)								
	② 旋回								

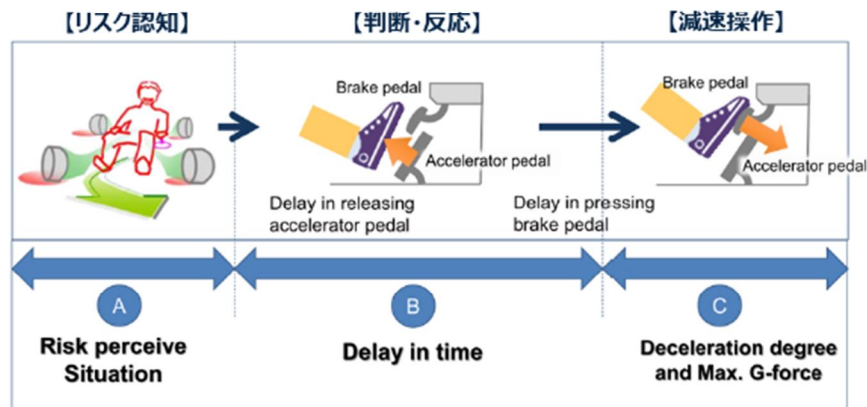
(日本自動車工業会:自動運転の安全性評価フレームワークVer3.0)

出典:JARI資料

図7 SAKURA プロジェクトにおける自専道・一般道のシナリオ

「注意深く有能な運転者」の考え方(1)

◆ 安全に運転するために運転者が行っていること



(WP29 GRVA 4th VMAD IWG: Safety Criteria Study on Innovative Safety Validation Methods of Automated Driving Systems)

出典:JARI資料

図8 SAKURA プロジェクトにおける注意深く有能な運転者の考え方

(1-2)「改正後の(アップデートした)保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」関連

保安基準は、上記のとおり自動車のライフサイクル全体にわたって、その適合性の確保・維持が求められるものであることから、保安基準の改正は、自動車ユーザーによる自動車の使用や自動車メーカー・ディーラー等による自動車の開発・販売に影響を与える。このため、通常、改正後に新たに開発がなされる車両及び現在継続的に生産されている車両（以下、「新車」という。）に対し、開発期間等を踏まえ、適切な猶予期間を設けたうえで、改正された保安基準への適合を求めており、既にナンバープレートを付けて公道を走行している車両（以下、「使用過程車」という。）に対しては、自動車ユーザーへの過度な負担とならぬよう、原則として改正された保安基準への適合は求めていない。しかし、極めて限定的ではあるものの、安全上の観点から特に危険が生じるような場合（公道カートにおける灯火器の視認性向上の対策やシートベルト装備の義務化など）には、使用過程車に対して改正された保安基準への適合を求めた事例もある。

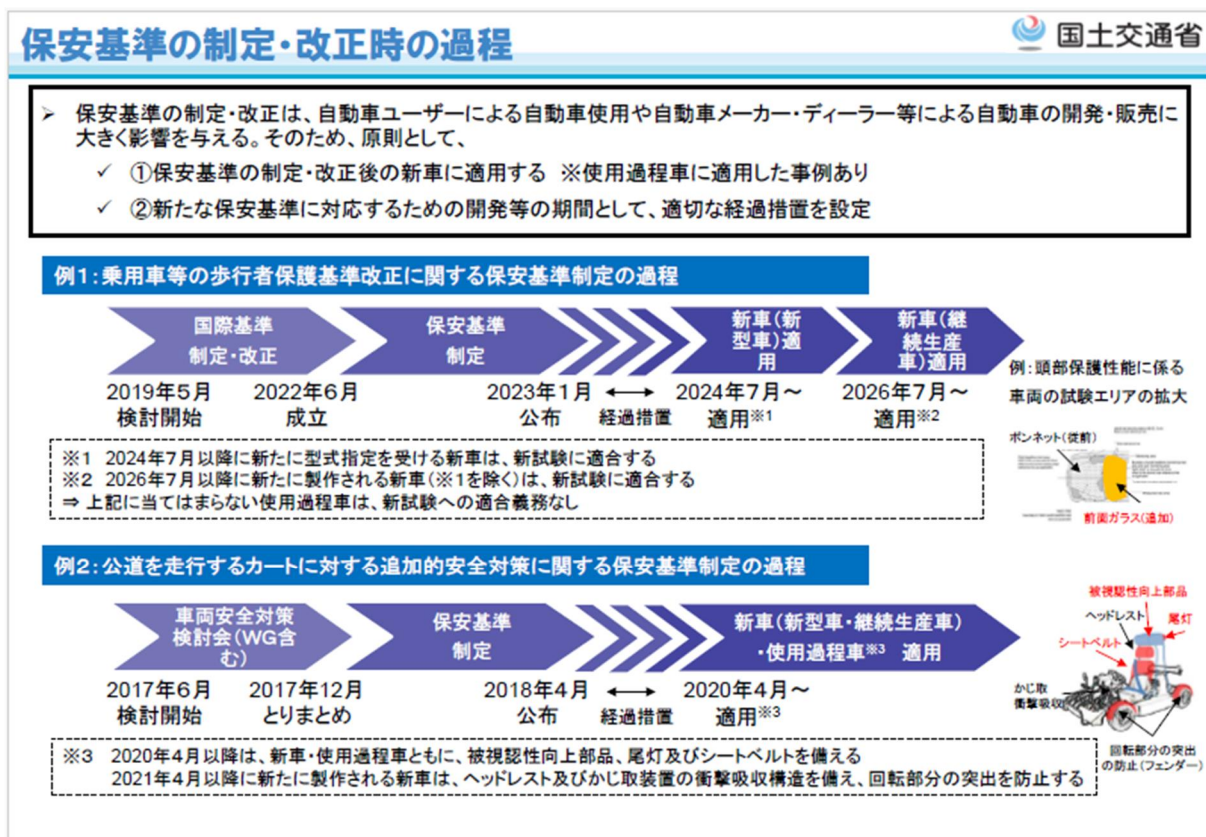


図9 保安基準の制定・改正時の過程

（２）自動運転車の安全基準等に係る国際動向

自動車は、国際的に流通する製品であることから、国際的な「基準の調和」と「認証の相互承認」が重要である。これにより、自動車メーカー等の開発・認証コストの低減と、優れた安全・環境基準の国際的な普及が促進される。こうした自動車の国際基準の策定等に係る取組は、国連の「自動車基準調和世界フォーラム」(WP. 29)において行われており、我が国も積極的に参画している。とりわけ自動運転に関しては、専門家会合等の数多くの会議体において、我が国は共同議長・副議長等を務めるなど、国際的な議論をリードしている。

自動運転に係る安全基準として、2020年3月、高速道路において時速60km以下で作動する車線維持機能を有するレベル3自動運転を対象とした国際基準が成立し、2021年11月に対象車種を「乗用車のみ」から「すべての乗用車・バス・トラック」まで拡大し、2022年6月に上限速度の引き上げと車線変更機能の追加がなされた。当該基準のうち、車線維持機能に係る衝突回避の安全性能については、SAKURAプロジェクトで研究・定義された「有能で注意深い人間ドライバー」モデルが取り入れられている。また、2024年6月には、レベル3以上の自動運転車の安全性能の要件及び評価手法に係る国連文書が策定された。当該文書においても、我が国からの提案に基づき、自動運転車が満たすべき安全レベルとして「有能で注意深い人間ドライバー」に関する考え方が示されている。さらに、今後は、同文書を基に、法的拘束力のあるレベル4を含む自動運転車の国際基準を2026年6月までに策定すべく国際議論が進められている。この国際基準の議論においては、自動運転が多様な技術を用いて実現され、様々な運行設計領域(ODD)による制限があるなどの特徴から、従来の自動車の各装置の安全基準とは異なり、画一的な安全要件を確立することは困難との前提で基準策定が進められている。このことから、自動運転車の安全基準は、ハイレベルな要件として規定するとともに、シナリオを活用しつつ、次のマルチピラー・アプローチによって安全性の包括的かつ効率的な検証を行うとの考え方が太宗となっている。

- ・ セーフティー・バイ・デザイン（開発の初期段階からリスクや脆弱性を特定し、安全上の設計に取り入れるアプローチ）の評価と監査
- ・ シミュレーション／バーチャル・テスト
- ・ トラック・テスト（試験路走行試験）
- ・ リアルワールド・テスト（実交通環境試験）
- ・ インサービス・モニタリング／リポーティング（使用過程時のモニタリングと報告）

- 自動車は国際流通商品であることから、**国際的な基準調和が不可欠**
- 国連において、**共同議長又は副議長等として自動運転に関する国際基準に係る議論を主導**

国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）

日本は、自動運転に関する基準を策定する部会、専門家会合等において、共同議長・副議長等を務める。



※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等が参画

自動運転に係る国連協定規則の概要

【2020年6月に成立した国連協定規則】
高速道路での60km/h以下の車線維持（レベル3・乗用車に限る）



【2021年11月改正】
対象車種の拡大: 乗用車のみ ⇒ すべての乗用車・バス・トラックに

【2022年6月に合意された改正概要】

- ① 上限速度の引き上げ
60km/h以下 ⇒ **130km/h以下**に
- ② 車線変更機能の追加
同一車線での車線維持のみ
⇒ 車線変更も可能に（乗用車等に限る）



レベル4自動運転も含めた**より高度な自動運転車の国際基準を2026年6月までに**策定するべく、専門家会議で議論中

図 10 自動運転に関する国際基準策定の取り組み

自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書

- 日本が自動運転車に求められる安全性能やその評価手法を提案し、専門家会議の共同議長国として議論を主導
- 本ドキュメントをもとに、今後、法的拘束力のある国連基準（UNR/GTR）の策定に向けて議論中。引き続き、共同議長国として議論を主導。

求められる安全性能

求められる安全レベル

- ・ 交通法規を遵守すること
- ・ 注意深く有能な人間ドライバーと同等以上の安全性を有すること 等

交通シナリオによる評価

以下の3つの分類毎に必要なシナリオを設定

- 通常の交通状況
- 衝突の危険性がある場合
- 不具合発生時

乗員等とのインタラクション

- ・ 乗員等にシステム作動状況や緊急時を知らせること 等

評価手法

安全性能の要件への適合性を下記手法にて評価

- 製造者の安全管理体制
- 自動運転車の性能テスト
 - ・ シミュレーション
 - ・ 試験路での試験
 - ・ 実交通環境での試験
- 使用過程時のモニタリング

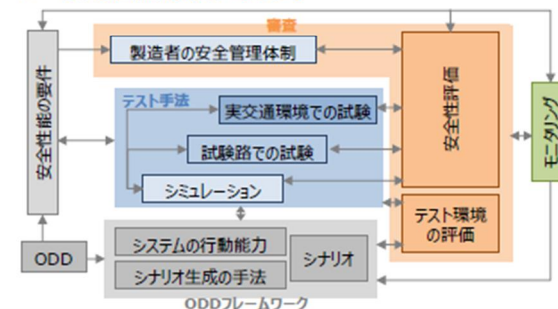


図 11 自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書

3. 自動運転車の安全確保に係る今後の対応

検討会においては、「保安基準／ガイドラインの具体化」、「改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」について、論点整理を行うとともに、関係する事業者等に対してヒアリングを実施した上で、検討を行った。

検討の結果、各検討項目に関し、それぞれ以下のとおり、今後の対応の方向性等についてとりまとめた。

（１）保安基準／ガイドラインの具体化

（１－１）現状・課題

国土交通省では、自動車の安全性の確保及び環境の保全のため、その構造、装置及び性能について、満たすべき法的拘束力のある技術基準として道路運送車両の保安基準を策定している。

自動運転車については、その安全な開発・普及を図るべく、2019年5月に道路運送車両法を改正し、レベル3・4の自動運転システムを「自動運行装置」として法律に位置付けて保安基準の対象装置に追加するとともに、当該自動運行装置の保安基準を策定した。

具体的には、レベル4自動運転車については、

- ・ 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること
- ・ 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、当該条件を満たさなくなる前に、車両を停止させることができるものであること
- ・ 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合にあっては、車両を停止させることができるものであること
- ・ 自動運行装置の作動中等において、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること

等の要件が適用されている。

また、自動運行装置の保安基準に基づくレベル4自動運転車の認可に係る審査において、事業者の申請に係る負担軽減や審査手続きの迅速化を図るべく、2024年6月、これまでの審査等で得られた知見等を踏まえ、人又は物の運送サービスに使用するレベル4自動運転車を対象とする「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を策定し、安全確保の考え方や社会に受け入れられる安全水準の明確化を図った。

このように、これまでもレベル3・4自動運転の保安基準等の策定等により自動運転車の安全確保を図ってきたところであるが、より一層の安全な自動運転車

の開発・普及にあたっては、自動運転車が満たすべき安全性能等について、自動運転技術の動向等を踏まえ、更なる具体化を図っていくことが必要である。

なお、国際的には、2024 年 6 月に WP. 29 において、「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」が合意され、当該文書を基に、2026 年 6 月の WP. 29 での合意を目指して、レベル 4 自動運転も含めたより高度な自動運転車の国際基準の策定に取り組んでいる。

また、レベル 4 自動運転車は、ドライバーの存在を前提としないことから、運転者席や従来のハンドルやペダルを備えない車両（ドライバーレス車両）について、既に一部地域で実装されているが、今後、より一層の普及が見込まれる。一方、現行の保安基準は、ドライバーの存在を前提としたものとなっており、ドライバーレス車両を運行の用に供する場合には、保安基準第 55 条に基づく基準緩和の認定を個別に受ける必要がある。ドライバーレス車両の今後の普及・拡大を見据えると、基準緩和認定により個別に対応するのではなく、保安基準そのものをドライバーレス車両に対応したものとしていくことが必要である。なお、WP. 29 においても、ドライバーレス車両を想定し、自動運行装置以外の装置に係る国際基準の見直しの議論が進められている。

（１－２）今後の対応

ア 具体化にあたっての基本方針

- ・ 自動運転車が満たすべき要件の具体化にあたっては、国際的な動向を踏まえつつ、また、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないよう柔軟性の確保に留意して、まずは「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（2024 年 6 月）を見直すことにより対応する。
- ・ 具体的には、シナリオを活用した安全性評価手法を取り入れるとともに、我が国で実施されている研究等を踏まえ、「有能で注意深い人間ドライバー」に関する安全要件の具体化を図る。
- ・ あわせて、ドライバーレス車両の今後の普及を見据え、世界に先駆けて、自動運行装置以外のドライバーの存在を前提とした現行の保安基準をドライバーレス車両にも対応したものとしていく。
- ・ 本検討会報告書にてとりまとめた方針に基づき、日本の安全性評価手法やドライバーレス車両に対応した基準については、関係者で議論・検討を実施した上で WP. 29 への提案等を通じ、国際議論に反映する。

イ ガイドラインによる具体化の方向性

2024 年 6 月に策定した「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（対象：人又は物の運送サービスに使用するレベル 4 自動運転車）について、下記の方向性で具体化を図る。

＜ガイドライン見直しの方向性＞

（１）安全確保に係る基本的な考え方の明確化

自動運転に係る国際基準及び国際的なガイドラインにおいて、自動運転車は道路交通規則を確実に遵守することが要求されていることを踏まえ、「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報告書」（令和６年５月）に基づき、以下のような旨を基本的な考え方として設定。

➤ 安全確保に係る基本的な考え方

- ① 自動運転車は、道路交通法を遵守（※）する
- ② 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
- ③ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
- ④ 自動運転車は、他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り被害の軽減に努める

※ 今後の国際議論等を踏まえ、関係省庁と連携した議論が必要。

なお、現在は道路交通法（下位法令を含む。以下本項において同じ。）に基づく運転操作に係る義務のうち、定型的・一般的なものについては、自動運行装置が代替して担うことが想定されており、道路交通法上の全ての義務を自動運行装置が代替して担うことが想定されているものではない。

上記の「定型的・一般的なもの」とは、信号機の信号に従う義務（道路交通法第７条）や最高速度に係る義務（同法第２２条）等をいう。これに対して、同法７２条第１項に基づく交通事故に係る負傷者の救護義務等、現場での個別具体的な対応が要求されるものについては、これに含まれない。

（２）シナリオベースの安全性評価手法の導入

自動運転車に対する安全性評価の手法として、シナリオ^２を活用した方法（シナリオベースアプローチ）が検討されている。シナリオベースアプローチは、自動運転車が遭遇しうる場면을体系的に整理し、各場面で自動運転のシステムが必要な性能を有しているか評価を行う手法であり、国際的にも「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」（令和５年６月策定）において、当該手法の考え方が取り入れられている。これを踏まえ、本ガイドラインでは、現在国際・国内の議論で主流となっているシナリオベースアプローチの考え方を

^２ 「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」（令和５年６月策定）において、交通シナリオ（Traffic scenario）は「ある運行中に発生し得る一連の運行状況を記述したもの」と定義されている。

示すこととするが、他の安全性評価手法³を活用することを妨げない。

➤ シナリオパターンの設定の考え方

「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する国連文書」では、自動運転車が遭遇し得るリスクシナリオ（=性能等を評価すべき場面）を、（ア）通常の交通状況、（イ）衝突の危険性がある場合、（ウ）不具合発生時、の3つのパターンに分類している。本ガイドラインでは、これと（1）で示した基本的な考え方を踏まえて、シナリオパターンの設定に関する考え方を以下のとおり示す。

（ア）通常の交通状況のシナリオ（Nominal scenario）

- ・ 他の交通参加者も道路交通法を順守して走行
- ・ 天候や道路状況に異常のない環境 など

（イ）衝突の危険性があるシナリオ（Critical scenario）

- ・ 交通法規を無視した交通参加者のふるまい
- ・ 突然の悪天候、道路インフラの損傷 など

（ウ）不具合発生のシナリオ（Failure scenario）

（自動運行装置や他の装置の故障等の不具合により、自動運行装置の正常な運転性能が発揮できない場合）

- ・ センサー又はコンピュータの故障
- ・ 動力伝達系統の故障 など

➤ シナリオベースの安全性評価方法

個別の自動運転車の安全性評価にあたっては、自動車製作者等は、下記のフローで性能評価・適合性の確認を行うことが想定される。

- ・ 走行環境条件等を踏まえ、上記のシナリオパターンから該当するリスクシナリオの抽出を行う。
- ・ 抽出したリスクシナリオにおいて、自動運転車の安全要件への適合性やシステムの行動能力、走行環境条件に応じた性能を評価するためのパラメータ（下記参照）を設定し、シナリオ・テストケースを網羅的に作成。
- ・ 作成されたシナリオ・テストケースについて、シミュレーション試験、試験路走行試験、実交通環境試験により総合的に適合性を確認する。

³ シナリオベースアプローチ以外の安全性評価手法としては、イスラエル Mobileye 社が「RSS（Responsibility-Sensitive Safety）」モデル（他の道路利用者との安全な距離を維持する等のモデル）を提唱している。

＜パラメータ設定の例＞

- ・ 道路の特徴（信号の有無、歩車分離、車線、道路幅等）
- ・ 速度（制限速度、自車速度、実勢速度等）
- ・ 天候、明るさ（雨、霧、夜間、昼間、逆光等）
- ・ 車両の仕様（長さ・幅・高さ等）

（ア）通常の交通状況のシナリオ・テストケース

- ・ 運転操作に関する交通法規に従う
- ・ 周囲の交通状況に適応する
- ・ 衝突を起こさない など

（イ）衝突の危険性があるシナリオ・テストケース

- ・ 衝突回避行動をとる
- ・ 衝突が起きた場合、車両を停止させる など

※ 乗車人員及び他の交通参加者に係る安全上のリスクに対して、少なくとも「有能で注意深い人間ドライバー」が確保できるレベルの安全性を確保する。

（ウ）不具合発生時のシナリオ・テストケース

- ・ 運転性能を損なう故障等を検知し、リスクを最小限にするため、車両を停止させる など

（３）評価基準の具体化

シナリオ・テストケース毎の自動運転車の性能評価にあたっては、（１）で示した基本的な考え方に基づき、乗車人員及び他の交通参加者に係る安全上のリスクに対して、少なくとも「有能で注意深い人間ドライバー」と同等以上の安全性を有するかが一定の水準となり得る。例えば、＜参考＞のとおり、2020年に成立したレベル3の国際基準では、「有能で注意深い人間ドライバー」の考え方として、「運転技能のトレーニングを受けた一般ドライバー」の実験データから得られた平均値を考慮する等のモデルが取り入れられている。国・審査機関への申請にあたっては、申請者が個別のシナリオに則して、自動運転車が「有能で注意深い人間ドライバー」以上の安全性を示すことが想定される。同時に、国としても引き続きドライバーの実験データ等を活用し、当該安全要件の具体化を図る。

＜参考＞

令和3年1月に発効した高速道路等におけるレベル3自動運行装置に係る国際基準においては、車線維持機能の安全性能として、「有能で注意深い人間ドライバー」であれば衝突を回避できる場合には、回避しなければならないとする

考え方が盛り込まれている。具体的には、運転技能のトレーニングを受けた一般ドライバーに対する実験のデータから得られた制動装置の操作力の平均値を考慮し、衝突の危険性が考えられる3つのシナリオ（①自車の前方に他車が車線変更する場合、②先行車が車線変更した結果として自車の前方に他車が現れる場合及び③先行車が急減速する場合）を設定するとともに、各シナリオにおいて「有能で注意深い人間ドライバー」が衝突を回避できるケースを特定している。

ウ ドライバーレス車両に対応した保安基準の見直しの方向性

「ア 具体化にあたっての基本方針」の基本的な考え方に基づき、下記のような各装置の基準の改正を行う。

<保安基準の見直しを行う必要がある装置の例>

1. 制動装置（国連規則第13H号、保安基準第12条）

（保安基準の概要）

- ・ 故障が発生した場合、警告信号により運転者に知らせること。

（見直しに当たっての論点）

- ・ 運転者不在であっても、制動装置の故障について、警告信号等で乗員や車外に知らせる必要があるか。
- ・ 外部に遠隔監視者等がいる場合、故障を伝えられるようにするべきか。

2. かじ取り装置（国連規則第79号、保安基準第11条）

（保安基準の概要）

- ・ カテゴリー毎に指定された速度で、ステアリング装置に異常な振動がなく、一定のカーブを通過できるものとする。

（見直しに当たっての論点）

- ・ 異常な振動の検知は必要か。
- ・ ハンドルが存在しない場合やコントローラーのような形式の場合は当該試験は不要となるのではないか。

3. 後写鏡（国連規則第46号、保安基準第44条）

（保安基準の概要）

- ・ 後写鏡を備えること。

（見直しに当たっての論点）

- ・ 運転者が不在であれば、目視による後方安全確認の装置は不要ではないか。

(2) 改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み

(2-1) 現状・課題

保安基準を改正する場合には、通常、新車に対し、開発期間等を踏まえ、適切な猶予期間を設けたうえで、改正された保安基準への適合を求めており、使用過程車に対しては、自動車ユーザーへの過度な負担とならぬよう、原則として改正された保安基準への適合は求めていない。しかし、極めて限定的ではあるものの、安全上の観点から特に危険が生じるような場合（公道カートにおける灯火器の視認性向上の対策やシートベルト装備の義務化など）には、使用過程車に対して改正された保安基準への適合を求めた事例もある。

上記を踏まえ、自動運行装置に関し、改正した保安基準への適合を求める仕組みについて、その考え方を示す必要がある。

また、改正後の保安基準への適合の対応がなされた後も、自動運行装置に係る不具合等の情報収集を行い、結果に応じて、当該装置の安全性能向上に係る継続的な取組を行っていくことが必要である。

(2-2) 今後の対応

ア 改正後の保安基準への適合を求める仕組みの考え方

改正後の自動運行装置の保安基準への適合の要否については、下記のとおり対応する。

(i) 新車に改正後の保安基準適合を求める仕組み

開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間を設けたうえで、その適用日以降に製造された新車に適合を求める。

(ii) 使用過程車に改正後の保安基準適合を求める仕組み

すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、個別に検討する。

この個別の検討において、その適用対象（使用過程車の適合の要否を含む）や適用期日は、安全上の重大度や技術的困難度を考慮した上で決定することとする。

ただし、事故が多発する等の安全上クリティカルな事態が生じた場合には、直ちに、改正された保安基準への適合を求めることも想定される。また、使用過程車の場合、改正された保安基準への適合がなされない際には、道路運送車両法第54条に基づき、整備命令等の措置が講じられる可能性がある。

イ 製作者等・認可当局による継続的な安全向上の取組

市場導入時に自動運行装置が保安基準に適合していることに加えて、使用過程時のモニタリング(ISMR : In-Service Monitoring and Reporting)等を通じ、市場導入後も引き続き安全性を確保することが重要である。

(i) 使用過程時のモニタリング等の目的

- ・ 対処すべき自動運行装置の性能に関する安全リスクを特定すること。
(例：自動運行装置が基準不適合となる事例)
- ・ 自動運行装置が安全に作動できない不測の事態に関する情報を取得し、関係者で検証することにより、事前に想定し得なかったリスクシナリオの特定・生成を行うこと。
- ・ 自動運行装置の安全性能の継続的な改善を促進させるための情報と推奨事項を共有すること。

(ii) モニタリング等の仕組み

- ・ 製作者等により、自動運行装置の作動に関連するデータ等を収集し、当該装置の作動状態について全体的に監視する。
- ・ 自動運行装置の作動状態において、通常とは異なる事象が発生したなどの場合は記録管理する。
- ・ 記録管理されている情報の中に、事故やニアミスなど危険を及ぼす事象、修正しなければ車両やその乗員、又はその他の人命に対して危険を及ぼす可能性がある事象など、安全性に関連する情報があるかどうかを調査する。
- ・ 調査結果については、定期的に、又は重大な安全性に係る情報である場合には速やかに、認可当局へ報告する。

(iii) モニタリング等の結果を踏まえた対応

モニタリング等の結果、自動運行装置の不具合や審査時に想定されていなかったような、安全上重大な事象等が判明した場合、製作者等及び認可当局は、それぞれ次のような措置を講じることが求められる。

【製作者等】

自動運行装置の不具合等に関する原因分析や、影響評価、使用過程車に対する改善のための措置の要否に係る検討を行う。

【認可当局】

製作者等からの報告等を踏まえ、保安基準の改正の必要性に関する検討を行うほか、必要に応じ製作者等の改善のための措置についての指導等を行う。

4. おわりに

本報告書では、より安全な自動運転車の開発・普及を促進するとともに、自動運転の社会実装を加速するため、保安基準やガイドラインの具体化及び改正後の（アップデートした）保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組みの方向性をとりまとめしており、本報告書に基づく取組が着実に実行されること強く望むものである。

また、本検討会のとりまとめに基づき具体化を行う保安基準やガイドラインについては、国際議論や自動運転の技術動向等を踏まえて、今後も適宜、見直しを行っていくことが重要である。

さらに、自動運転の早期の普及・拡大にあたっては、本報告書に基づく保安基準やガイドラインの具体化等をはじめとする制度面の取組と並行し、持続可能な自動運転移動／物流サービスの事業化を引き続き推進することが重要である。

これらの取組により、交通事故の削減のほか、人手不足の解消や地域の足の確保など、全国各地で自動運転の恩恵が広く享受できる社会が実現することを期待する。

自動運転車の安全性能確保策に関する検討会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

【座長】

廣瀬 敏也 芝浦工業大学 工学部 教授

【委員】

浦手 耕二 独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所
自動車認証審査部 上席自動車認証審査官

加藤 真平 東京大学大学院情報理工学系研究科 特任准教授
株式会社ティアフォー 創業者 兼 代表取締役社長 CEO

木村 健 一般社団法人日本自動車工業会
安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部会長

匂坂 敦志 一般社団法人日本自動車工業会
安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部会長

佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士

須田 義大 東京大学 生産技術研究所 教授
モビリティ・イノベーション連携研究機構長

中川 由賀 中川法律経営事務所 弁護士
中京大学法学部 教授

原田 大樹 京都大学大学院法学研究科 教授

【オブザーバー】

警察庁 交通局 交通企画課 自動運転企画室

デジタル庁 国民向けサービスグループ モビリティ班

法務省 刑事局 刑事課

経済産業省 製造産業局 自動車課モビリティ DX 室

国土交通省 道路局交通管理課 高度道路交通システム推進室

審議経過

■ 第1回検討会 令和6年10月17日（木）開催

- （1）自動運転車の安全性能確保策に関する検討会の設置について
- （2）自動運転車の安全性能確保策に関する現行制度等について
- （3）主な論点（事務局案）について
- （4）各論点に関する審議
- （5）今後の検討スケジュール（案）について

■ 第2回検討会 令和6年12月19日（木）開催

- （1）関係者ヒアリングについて
- （2）自動運転車の安全確保に関する国内・国際の議論について
- （3）各論点に関する審議

■ 第3回検討会 令和7年1月31日（金）開催

とりまとめ骨子案の審議

■ 第4回検討会 令和7年3月3日（月）開催

検討会とりまとめ案の審議

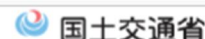
関係者ヒアリング結果

(1) ヒアリング概要

関係者ヒアリング概要	
国土交通省	
➤ <u>ヒアリング対象</u>	・ 一般社団法人日本自動車工業会(JAMA) ・ 株式会社ティアフォー ・ 自動運転社会実装関連事業者(2社) ・ 自動運転システム開発事業者(1社)
➤ <u>ヒアリング形式</u>	＜対面ヒアリング(当日)＞ ・ 一般社団法人日本自動車工業会(JAMA) ・ 株式会社ティアフォー ＜書面ヒアリング(事前)＞ ・ 自動運転社会実装関連事業者(2社) ・ 自動運転システム開発事業者(1社)
➤ <u>ヒアリング項目</u>	(基本事項) 今後の自動運転社会実装に係る取組 (論点①) 保安基準/ガイドラインの具体化に関する考え (論点②) 保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに関する考え 等

(2) ヒアリングにおける主な意見

書面ヒアリングにおける主な意見①



➤ (論点①) 保安基準/ガイドラインの具体化に関する考え

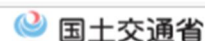
①-1 保安基準の具体化に対する考え方について

- ・ 保安基準の具体化により、一定の自由度が失われる反面、クリアすべき安全性の基準が明確化されることで、技術面での計画について詳細な立案が可能となるため、具体化には賛同
- ・ 各事業者の走行環境条件は様々であり、基準適合のための方策はメーカーや運行事業者が考え、工夫する余地があると良い。
- ・ 保安基準の具体化により、その対応として、よりサービス実装まで時間がかかるのであれば懸念

①-2 保安基準が具体化されていないことにより、困難となる点や支障がある点について

- ・ 技術開発における目標設定がしづらく、経営資源の効率的な運用が困難
- ・ その他、保安基準に関するもの以外の意見として、以下の意見があった。
ー 通信やインフラ協調を組み合わせた場合の(通信やインフラに関する)基準が不明瞭。様々な自動運転システムを持つ車両とインフラを連携することが想定されるので、共通規格があると良い。

書面ヒアリングにおける主な意見②



➤ (論点②) 保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに関する考え

②-1 改正後の保安基準への適合を求める仕組みを導入することに対する課題・懸念について

- ・ 使用過程車への適用について、システムのアップデートのみで迅速に対応ができないケースが考えられる
- ・ 海外製車両の場合、日本市場の規模に応じて開発優先順位がつけられるケースがあるため、導入済みの車両が運行できなくなる懸念がある
- ・ 使用過程車にも改正された基準が適用されると、適合に関するコストが自動運転システム提供者に求められる可能性があり、自動運転車両の普及速度を鈍らせる要因とならないか懸念

②-2 使用過程車に対する改正後の保安基準に関し、適用対象や期日を検討する仕組みについて

- ・ 保安基準の改正内容に応じ、個別に検討される仕組みが望ましい
- ・ 現在使用されている自動運行装置はベンチャー企業によるものが多く、一定期日に適用されると、企業規模に見合わないコストが発生する可能性があるため、企業規模や車両単位など、個別に検討される仕組みが望ましい
- ・ 特に長期で運行を停止するような事態は避けるべき

ロボットタクシー導入等に向けた 自動運転における自賠法上の損害賠償 責任に関する検討会

報告書

令和 7 年 4 月 3 0 日
国土交通省物流・自動車局

目次

1. 自動運転と自動車損害賠償保障法

- (1) 自動運転をめぐる状況
- (2) 自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題
- (3) 本検討会における議論の概要

2. 論点整理

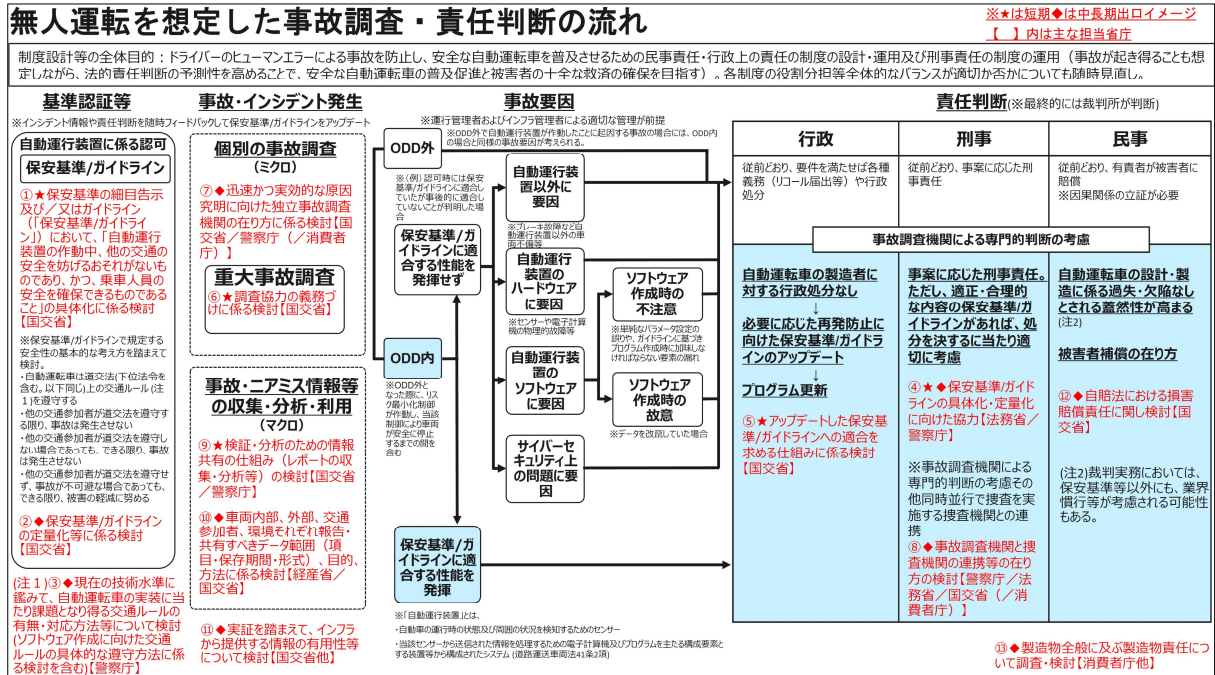
- (1) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点1）
 - 旅客運送における乗客について（論点1-1）
 - 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点1-2）
- (2) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点2）
 - 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈について（論点2-1）
 - 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈について（論点2-2）

3. 今後に向けて

1. 自動運転と自動車損害賠償保障法

(1) 自動運転をめぐる状況

- ・ 自動運転車の普及により、運転者のミスに起因する交通事故の削減や公共交通の維持・改善が期待されるところ、日本においては、多くの実証実験を経て、技術の進展に伴う社会実装や事業化に向けた動きが加速している。
- ・ 2024年6月には「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」¹において、下図のとおり無人運転における基準認証等や事故・インシデント発生、事故要因、責任判断の各プロセスにおける検討の重点項目が取りまとめられた。



自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

(1) 基準認証等の具体化・アップデートによる安全性の確保		(2) 事故原因究明等を通じた再発防止	
①（保安基準等の具体化に係る検討【国交省】） 保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準等」）において、現行の自動運行装置に係る細目告示の具体化に向けた検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。 検討にあたっては、「保安基準/ガイドラインで規定する安全性の基本的な考え方」（前記参照）を踏まえて検討を行う。	短期	個別の事故調査（ミクロ） ⑥（調査協力の義務付けに係る検討【国交省】） 基準認証等の段階において、事故発生時における事故調査への協力を義務付けることや報告徴収権限の行使等、事業者による調査協力を促す方策について検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期
②（保安基準等の定量化に係る検討【国交省】） 2025年度以降より継続して、上記の定性的に具体化された保安基準等について、より適用基準が明確となるよう、裁判例を含む道交法等の実運用の状況や、交通流量等の統計情報、その時点における技術の状況、国際的な議論の動向等を踏まえながら、定量化に向けた検討を行う。	中長期	⑦（迅速かつ実効的な原因究明に向けた独立事故調査機関の在り方に関する検討【国交省／警察庁／消費者庁】） 迅速かつ実効性のある原因究明のため、職権行使の独立性が保障されている運輸安全委員会のような組織による事故調査機関の設置に向けた検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。	中長期
③（交通ルールに係る検討【警察庁】） 2024年度以降より継続して、現在の技術水準に鑑みて、自動運転車の実装に当たり課題となり得る交通ルールの有無・対応方法等について検討を行う（ソフトウェア作成に向けた交通ルールの具体的な遵守方法に係る検討を含む）。	中長期	⑧（事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省／消費者庁】） 事故調査機関による調査と同時並行で捜査を実施する捜査機関との連携の在り方について検討を2024年度以降より継続して行う。	中長期
④（保安基準等の具体化に向けた協力【法務省／警察庁】） 2024年度以降より継続して、保安基準等が適切に具体化・定量化されるよう、保安基準等の具体化・定量化に向けた協力をを行う。	中長期		
⑤（アップデートした保安基準等への適合を求める仕組みに係る検討【国交省】） 保安基準等をアップデートした場合に、アップデート以前の保安基準等に係る自動運行装置についても、アップデート後の保安基準等への適合を求める際の配慮事項や仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期		

¹ AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方を検討するため、デジタル社会推進会議モビリティワーキンググループの下に設置されたサブワーキンググループ。

自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

（２）事故原因究明等を通じた再発防止		（３）被害が生じた場合における補償の在り方		
事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）		⑫（自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】） 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめを行う。		
⑨（検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】） 軽微な事故やニアミス等について、必要な情報を収集して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめを行う。	短期	※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有を行う。		
⑩（報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】） 2024年度から行う「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行うとともに、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。		中長期	（４）その他	
⑪（インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】） 2024年度から行う実証等を踏まえて、2025年度以降インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。		中長期	⑬（製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】） 2024年度以降より継続して、製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。	中長期

上記重点項目は、以下工程表のとおり短期的又は中長期的検討項目に整理されており、短期的な検討事項については、2025年度に改定を予定しているモビリティ・ロードマップ²に反映される予定である。

無人運転を想定した事故調査・責任判断 工程表（案）	
	短期（～2025年6月） 中長期（2025年7月～）
モビリティ・ロードマップ ロボットタクシー社会実装	2025年 モビリティ・ロードマップ ※短期についてのフォローアップ 2026年初頭 ロボットタクシー 社会実装の実現 2026年 モビリティ・ロードマップ ※中長期についてのフォローアップ 2027年 モビリティ・ロードマップ ※中長期についてのフォローアップ
基準認証等の具体化・アップデートによる安全性の確保	①保安基準/ガイドラインの具体化に係る検討【国交省】 ②保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】 ④保安基準/ガイドラインの具体化に向けた協力【法務省／警察庁】 ③交通ルールに係る検討【警察庁】 ⑤アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】
事故原因究明等を通じた再発防止	⑥調査協力の義務づけに係る検討【国交省】 ⑦事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】 ⑧事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】 ⑨検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】 ⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】 ⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】
被害が生じた場合における補償の在り方	⑫自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】
その他	⑬製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

諸外国における状況については、アメリカや中国の一部地域においてはレベル4³の自動運転車を使用したタクシーサービスが開始されている。また、イギリスでは、2024年（令和6年）制定の「自動運転法 2024」において認可制度や事故時の調査・情報共有の枠組みを規定する等、法整備が進められている。

我が国においては、令和2年4月の改正道路運送車両法及び改正道路交通法の施行により、レ

² 2024年6月21日デジタル社会推進会議モビリティワーキンググループにおいてとりまとめ。

³ なお、本報告書においては、自動運転レベルの定義として、SAE（International J3016_202104（2021年4月））の定義を採用し、自動運転レベルにつき、単に「レベル〇」と記載している。概要については以下のとおりである。なお、下記記載は、第6期先進安全自動車（ASV）推進計画成果報告「自動運転に関する用語」

（https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/report06/file/siryohen_4_jidountenyogo.pdf）を参考とした。

レベル1：アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。

レベル2：アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。

レベル3：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、運転操作が促された場合には、適切に応答しなければならない。

レベル4：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

レベル5：自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

レベル3の自動運転が制度上可能となった。また、令和5年4月には特定自動運行に係る許可制度等を内容とする改正道路交通法が施行されたことでレベル4の自動運転が制度上可能となった。これを受けて、同年5月、福井県永平寺町において全国初のレベル4の自動運転移動サービスが開始されており、以降、レベル4の自動運転バスの社会実装が着実に進んでいる。今後は、日本においてもレベル4の自動運転タクシーの実装が見込まれている。

（２） 自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題

- ・ 平成30年の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、「レベル0～4までの自動車混在する当面の「過渡期」においては、（i）自動運転においても自動車の所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、（ii）迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと等の理由から、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当である」と整理を行った⁴。
- ・ また、ハッキングにより引き起こされた事故の損害や、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）の保護の対象である「他人」、免責要件等についても整理を行ったところである⁵。
- ・ このように、レベル4までの自動運転における自賠法上の損害賠償責任については、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において一定の整理を行ったところであるが、1（1）記載のとおり、特定自動運行に係る許可制度の創設により、道路運送法上の旅客運送の運送主体である旅客自動車運送事業者等が、特定自動運行実施者と共同で旅客運送を行う新たなビジネスモデルが検討されていることを踏まえ、当該ビジネスモデルのように複数の主体が共同で旅客運送を実施する場合における運行供用者責任の在り方等について検討を行う必要がある。

（３） 本検討会における議論の概要

- ・ 本検討会においては、自動運転における自賠法上の損害賠償責任を中心に議論を行い、第2回検討会において以下のとおり論点を整理の上、検討を行った。
 - 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点1）
 - ・ 旅客運送における乗客について（論点1－1）
 - ・ 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点1－2）
 - 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点2）
 - ・ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈について（論点2－1）
 - ・ 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈について（論点2－2）

⁴ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」7頁（平成30年3月20日）。

⁵ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」15-22頁（平成30年3月20日）。

2. 論点整理

- ・ 平成 30 年の報告書において「今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等によっては、自動車ユーザーの納得感、社会受容性、適正な責任分担等の観点から、自賠法における損害賠償責任に関して更なる検討が必要となる可能性もあることから、これらの状況を勘案しつつ、2020 年代前半を目途に検証することが必要である。」⁶とされているところ、現在までの自動運転技術の進展等、自動運転をめぐる社会情勢について当時の想定と比べた際、例えばレベル 5 のオーナーカーが社会実装されるといった、当時の整理を変更するほどの大きな変化はない⁷ことから、レベル 4 の自動運転タクシー（いわゆる「ロボットタクシー」）等の実装が見込まれ、レベル 0～4 までの自動運転車が混在する令和 8 年初頭の普及期⁸においても、迅速な被害者救済の観点等を踏まえ、当該整理を維持することが妥当である。
- ・ したがって、当該報告書の整理を前提として、今後、実導入が見込まれている自動運転タクシー等に係る論点について追加的に整理をする⁹。
- ・ なお、本報告書は、レベル 4 の自動運転車が特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態である自動車を指すことから、人間が直接的に運転操作に関与しない場合を前提として整理を行う。
- ・ また、現行の保安基準やガイドラインの具体化といった本検討会とは別途検討中の制度があるところ、それらの制度の改正等が行われる可能性があることに留意する必要がある。

（１） 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点 1）

- ・ 運行供用者とは、「自己のために自動車を運行の用に供する者」をいう¹⁰。ここで「自己のために」とは、自動車の運行についての支配権とそれによる利益が自己に帰属することを意味する¹¹。したがって、「他人のために自動車の運転又は運転の補助に従事する者」である「運転者」¹²は、これに該当しない。なお、通常は「自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供する者」である自賠法上の「保有者」¹³が運行供用者に該当する。
- ・ したがって、従来、有人による旅客自動車運送事業等、例えばタクシーやバスにおいては、その事業者に雇用されているドライバーは「他人のために自動車の運転」をする者（「運転者」）に該当することから、運行供用者ではないと解されてきた¹⁴。
- ・ 同様に、新たなビジネスモデルにおいても、特定自動運行保安員¹⁵や特定自動運行主任者¹⁶等の業務を担う者（個人）は、旅客自動車運送事業者等に雇用されて業務を行う者であり、「他人の

⁶ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」23 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

⁷ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」8 頁においては、「「過渡期」以降、レベル 5 も含めた自動運転車がより普及した際には、例えば、自動車の操縦には関与せず、行き先を指示するだけの者に運行支配が帰属すると認めるべきか、かかる者を運行供用者として第一次的な責任主体とし、事実上の無過失責任を負わせることは妥当かといった議論が顕在化する可能性がある。」と指摘されている。

⁸ デジタル庁「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」6 頁（令和 6 年 5 月 31 日）。

⁹ 現時点において、レベル 4 のいわゆる「オーナーカー」については、未だ社会実装されておらず、レベル 5 の自動運転車については、レベル 5 に対応した新たな自動運転技術やビジネスモデル等が不明のため整理の対象外としている。

¹⁰ 自動車損害賠償保障法第 3 条。

¹¹ 国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室監修・自動車保障研究会編集『三訂逐条解説自動車損害賠償保障法』83-84 頁（ぎょうせい、令和 5 年 12 月 18 日）。

¹² 自動車損害賠償保障法第 2 条第 4 項。

¹³ 自動車損害賠償保障法第 2 条第 3 項。

¹⁴ いわゆる『個人タクシー』については、ドライバー自身が運行供用者に該当する。

¹⁵ 旅客自動車運送事業運輸規則第 15 条の 2、道路運送法施行規則第 51 条の 16 の 2。

¹⁶ 道路交通法第 75 条の 19 第 2 項、道路交通法第 75 条の 21

ために」業務に従事する者であることから、原則、これらの者が運行供用者にあたることはないと考えられる。

- ・ 平成 30 年の研究会においては、「車両の保有者である自動車運送事業者を運行供用者として、（中略）観念することができる。」とされており、自動車の「保有者」であることを理由に、自動車運送事業者を運行供用者として整理している¹⁷。
- ・ そこで、各旅客運送の運送主体（旅客自動車運送事業であれば株式会社等、自家用有償旅客運送（以下「公共ライドシェア」という。）であれば市町村や NP0 法人等）と、これらの者から業務を受託する事業者（株式会社等）が運行供用者に該当するか否かの判断に当たっては、その者が「保有者」に該当するか、「自動車の使用に対する支配」及び「自動車の使用による利益の帰属」があるかということを要素として検討することが適当と考えられる¹⁸。
- ・ なお、迅速な被害者救済を重視する自賠法の趣旨に鑑みれば、被害者から見て運行供用者が誰であるのかは、外形上理解しやすいことが望ましい。

○ 旅客運送における乗客について（論点 1－1）

- ・ 旅客運送の乗客は、希望する目的地まで自身の運送を受ける契約上の権利を有するのみであり、所有者から当該自動車を使用する権利（賃借権、使用借権等）を得たと解することは困難である。また、関係法令上¹⁹、乗客には、自身の運送を受けている自動車に停止を指示する義務はない。したがって、乗客は「保有者」には該当せず、特定自動運行事業用自動車を使用する権原もないと言える。
- ・ また、レベル 4 においては、乗客は車両の走行に直接関与しないことが前提であるから、乗客に運行支配は帰属していないものと思料される²⁰。
- ・ さらに、自動車を使用して乗客を運送することによって得られる利益は、事業者等に帰属するものであり、乗客には帰属していない。
- ・ よって、自動運転車の操作に直接関与しない乗客は運行供用者に該当することはないと整理することが適当である。

○ 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点 1－2）

- ・ 道路運送関係法令・制度において、旅客運送の運送主体には様々な義務が課されていることを踏まえ、現行法制度において考えられる旅客運送に係るビジネスモデルの類型を整理したところ、以下の 4 つに大別できたことから、この 4 つのビジネスモデルごとに、運行供用者責任の所在を検討することとした。

¹⁷ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」8-9 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

¹⁸ 泥棒運転等、保有者ではない者が運行供用者に該当する例外的な場合も踏まえ検討を行う。

¹⁹ 道路運送法、道路交通法等。

²⁰ 車内に車両を停止させることができるボタンが備え付けられ、乗客がそのボタンを押して車両を停止させたとしても、ボタンの押下が自動運転システムへの停止要求となるものについては、乗客に運行支配はないと解される。

① 旅客自動車運送事業者が、自ら特定自動運行を実施する場合

旅客運送事業者	受託事業者
運行管理者に係る業務 特定自動運行保安員に係る業務 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務	受委託なし

② 旅客自動車運送事業者が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合

旅客運送事業者	特定自動運行実施者
運行管理者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部	運行管理者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務

③ 市町村又はNPO法人等が、自ら特定自動運行を実施する場合(公共ライドシェア)

市町村又はNPO法人等	受託事業者
運行管理の責任者に係る業務 特定自動運行保安員に係る業務 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務	受委託なし

④ 市町村又はNPO法人等が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合(公共ライドシェア)

市町村又はNPO法人等	特定自動運行実施者
運行管理の責任者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部	運行管理の責任者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務

【①及び③の場合】

- 旅客自動車運送事業者が特定自動運行による旅客自動車運送事業を行う場合、旅客自動車運送事業者は、使用する事業用自動車に対する使用権原を有していなければならないことが通達²¹にて定められている。また、特定自動運行による公共ライドシェアを行う場合も、市町村やNPO法人等は、使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令²²で定められている。したがって、ビジネスモデル①及び③において、運送主体である旅客自動車運送事業者、市町村又はNPO法人等は公共ライドシェアを使用する権原を有することから、「保有者」に該当する。
- 平成30年の報告書において「限定地域での無人自動運転サービス（レベル4）については、車両の保有者である自動車運送事業者を運行供用者として（中略）観念することができる。」²³と整理しているところ、上記のとおり、運送主体である旅客自動車運送事業者、市町村又はNPO法人等は「保有者」に該当することから、運行供用者に該当する。なお、①の整理に係る運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様の整理となる。

【②の場合】

- 本項目に係る検討の前提として、以下のような整理がされている。
 - 一般旅客自動車運送事業における管理の受委託には、道路運送法による国土交通大臣の許可が必要とされている²⁴（特定旅客自動車運送事業にあっては受委託から30日以内に国土交通大臣への届出が必要²⁵）。

²¹ 平成13年8月29日国自旅第72号物流・自動車局長通達、平成13年9月12日国自旅第71号物流・自動車局長通達平成11年12月13日自旅第128号自環第241号物流・自動車局長通達、平成14年1月31日国自旅第165号の2自動車局長通達。

²² 道路運送法施行規則第51条の3第5号。

²³ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」9頁（平成30年3月20日）。

²⁴ 道路運送法第35条第1項。

²⁵ 道路運送法第43条第8項。

- － 旅客自動車運送事業者が特定自動運行に係る業務を委託しようとする場合、受託者及び委託者は、特定自動運行計画、管理の受委託契約書、運用マニュアル等について、事前に協議の上で定めることとされている²⁶。
 - － 委託者は、特定自動運行事業用自動車の運行に関する状況を遅滞なく、かつ、適切に把握・判断し、受託者や旅客へ必要な連絡を行うことができる体制・設備を整備することとされている²⁶。
 - － 特定自動運行計画、管理の受委託契約書、運用マニュアル等を取決めがない事象が生じた場合においては、協議の上、対応を決定することとされている²⁶。
 - － 受託者は、特定自動運行実施者又は委託者である一般旅客自動車運送事業者が作成した特定自動運行計画に記載のある者に限定されている²⁶。
- ・ もとより旅客自動車運送事業者は自動車を使用する権原を有するところ、受託者に業務を委託したとしても、旅客自動車運送事業者がその運行について指示を行うものであり、自動車の使用に対する権利は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属しているといえることから、運行支配を有していると考えられる。したがって、旅客自動車運送事業者は運行供用者に該当すると認められる²⁷。
- ・ 受託者は、有人の旅客自動車運送事業者のドライバーが担う運転以外に係る法令上の義務²⁸を担うため、単に道路交通法上の「運転」²⁹を行わないという理由のみで、受託者に運行支配が帰属しないと直ちに整理できるものではないと考えられる。しかし、現行の有人の旅客自動車運送事業において、ドライバーには運行供用者責任は生じず³⁰、また、受託者が担う業務が旅客自動車運送事業者と事前に取り決めた業務に限定されていることに鑑みると、ビジネスモデル②における旅客自動車運送事業者と受託者の関係は、有人の旅客自動車運送事業者とドライバーの関係に類似するものと考えられることから、受託者に運行支配は帰属していないと解することが適当である。したがって、受託者は、原則として運行供用者には該当しないと整理することが適当である。
- ・ ただし、受託者が旅客自動車運送事業者の指示に従わず、私用のために無断で特定自動運行事業用自動車を使用するような場合等については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。なお、裁判例には、所有者の被用者が無断運転し、第三者に被害を与えた場合、自動車の所有者と無断運転者との間に雇用関係等密接な関係が存在し、かつ日常の自動車の運転及び管理状況等からして、客観的、外形的に所有者のためにする運行と認められるときは、所有者に運行供用者責任が認められているものもあるところ³¹、旅客自動車運送事業に使用される自動車による運行は、客観的、外形的に旅客自動車運送事業者のためにする運行と認められる可能性が高いと考えられることから、受託者が無断で特定自動運行事業用自動車を運行した場合等においても、保有者たる旅客自動車運送事業者は、特段の事情がない限り、引き続き運行供用者に該

²⁶ 令和7年3月31日国自安第207号・国自旅第352号・国自整第271号物流・自動車局長通達。

²⁷ これに対し、自動車を配車するためのアプリを管理・運営する者や、旅行先で移動するための自動車を手配する旅行業者等は、単に自動車を手配するのみで運行支配は有しておらず、運行供用者に該当しない。

²⁸ 特定自動運行主任者に対し、交通事故発生時の消防機関への通報や警察官への交通事故発生日時等の報告（道路交通法第75条の23）等が義務付けられている。

²⁹ 道路交通法第2条第1項17号。

³⁰ 自賠法第2条4項において、「他人のために自動車の運転又は運転の補助に従事する者」を「運転者」と定義しており、「他人」と「運転者」の関係は通常雇用関係や委任、その他の契約関係と解されていることから、旅客自動車運送事業者に雇用されているそのドライバーは「運転者」に該当し、運行供用者には該当しないものと解されている。なお、ドライバーは民法上の損害賠償責任を負うこととなる。

³¹ 最判昭39・2・11民集18・2・315。

当すると認められる。

- ・ なお、上記の運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様に整理されると考えられる。

【④の場合】

- ・ 自家用自動車は、法令で定められた場合を除き、「有償で運送の用に供してはならない」とされており³²、例外的に有償で運送の用に供する場合として公共ライドシェアが定められている³³。これは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合において、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いてサービスを提供することを可能とした制度である。このことから、運送主体である市町村又は NPO 法人等に対して、運行管理の責任者を選任し、当該者に対して、公共ライドシェアの運行に関する計画を作成することや、特定自動運行保安員を乗務させ、又は遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせること等を義務付けている³⁴。
- ・ 市町村又は NPO 法人等は、自動車を使用する権原を有するところ、業務を委託したとしても、当該運行は市町村又は NPO 法人等によって作成された計画に基づいて実施されるのであり、引き続き、自動車の使用に対する権利を有していると言えることから、市町村又は NPO 法人等は運行支配を有していると考えられる。したがって、市町村又は NPO 法人等は運行供用者に該当すると認められる。
- ・ 一方、受託者については、ビジネスモデル②と同様の理由により、原則として運行支配は有していないものと整理することが適当と考えられる。市町村又は NPO 法人等の指示に従わず、受託者が無断で特定自動運行用自動車を運行するような場合の考え方についても、ビジネスモデル②と同様であると解することが適当である。
- ・ 上記①から④の各ビジネスモデルにおける整理によれば、被害者から見ても、自動運転タクシー等利用時の運行の責任は旅客自動車運送事業者が負っているというのは自然な理解であると考えられる。この際、被害者は旅客自動車運送事業者等の旅客運送の運送主体を運行供用者として、自賠法上の責任追及をすればよいこととなり、事故に伴う迅速な被害者救済にも資すると認められる。

(2) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点 2）

- ・ 民法（明治 29 年法律第 89 号）の特別法である自賠法は、迅速な被害者救済を図るため、運行供用者に事実上の無過失責任を課しており、運行供用者は故意・過失について、自賠法第 3 条ただし書に規定する以下要件を満たしていることを証明した場合に限り、免責される。
 - － 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
 - － 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
 - － 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

³² 道路運送法第 78 条第 1 項。

³³ 道路運送法第 78 条第 1 項 2 号。

³⁴ 道路運送法施行規則第 51 条 17 第 1 項及び第 3 項。

- ・ 免責要件については、平成 30 年の報告書において一定の整理を行っているが、技術の進展や新たなビジネスモデルを踏まえ、次の論点について更なる検討を行い、整理を行った。
- 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈について（論点 2－1）
- ・ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」とは、関係法令の遵守をはじめとして、「運転者」及び「保有者」に対して社会的に要求される通常の注意義務を指し、さらに、運行供用者の注意義務の中に、「運転者」の選任・監督に関する注意義務も含むと解されている³⁵。この中には、自動車の運転に関する注意義務、自動車の点検整備に関する注意義務が含まれるところ、本論点は平成 30 年の報告書において、「自動運転システムのソフトウェア、データ等のアップデートをする等の注意義務を負うことも考えられる」と整理しているが³⁶、新たなビジネスモデルの登場等を踏まえ、追加的に検討する。
 - ・ 運行供用者等は、自動運転システムが全ての運転タスクを実施することができるとされる間は、同システムに自動車の運行を委ねることが可能となり、自動車の運転に関しては、現在と同等の注意義務は負わなくなると考えられる³⁷が、自動運転車の使用にあたり、特定自動運行主任者を通じて遠隔監視装置³⁸の作動状態を確認することについても注意義務を負うものと考えられる。新たなビジネスモデルにおいては、旅客運送の実施に伴う業務の受委託が行われることが想定されるところ、運行供用者は、受託者又は受託者が指定した特定自動運行主任者等に対してソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等をアップデートすること、自動車を修理すること、遠隔監視装置の作動状態を確認すること等について、指導・監督する義務を負う。
 - ・ したがって、受託者におけるソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等のアップデート、自動車の修理、遠隔監視装置の作動状態確認等に過失があった場合は、運行供用者が「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の要件は満たされないと解することが適当である³⁹。
 - ・ 今後の自動運転技術の進展に伴い、運行供用者等の注意義務の内容は、変容していく可能性もあるところであり、関係法令に関する議論の進展等を踏まえつつ、今後も検討していく必要が

³⁵ 国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室監修・自動車保障研究会編集『三訂逐条解説自動車損害賠償保障法』96 頁（ぎょうせい、令和 5 年 12 月 18 日）。

³⁶ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」21 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

³⁷ 同上。

³⁸ 道路交通法施行規則第 9 条の 29。

³⁹ なお、運行供用者が免責を主張するに際しては、「運転者」が注意を怠らなかったことの証明も必要であるところ、平成 30 年の報告書において、「遠隔監視・操作を行う者」については運転者として考えられていたが、レベル 4 においては、特定自動運行保安員や特定自動運行主任者といった、遠隔からの運転操作は行わずに遠隔監視といった遠隔から必要な業務を行う者（以下「遠隔監視者」という。）が存在する。遠隔監視者は直接的に自動運転車の操作等は行わないが、旅客自動車運送事業者は、特定自動運行保安員に、遠隔監視装置その他の装置を用いて遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせるとともに、重大な事故が発生するおそれがあると認めたときに直ちに運行を中止し、旅客自動車運送事業者に報告させることとされており、また、特定自動運行主任者は、遠隔監視装置が正常に作動していないときに直ちに当該特定自動運行を終了させるための措置を講ずる業務を担っていることから、遠隔監視者は、職務上、特定自動運行を補助する立場にあると解することも可能である。自賠法上の「運転の補助に従事する者」への該当性については、①運転を指示・監視すべき立場又は運転を手伝う義務を負う立場にあること②補助行為が事故の直接の原因となっていること、という要素で判断している判例が存在する。同判例の枠組みに則って検討すると、遠隔監視者は、前述のとおり①の要素を満たし得る一方、直接的に自動運転車を操作等することができないことから、②の要素を満たすことは通常想定されず、原則として自賠法上の「運転の補助に従事する者」にはあたらない、すなわち「運転者」には該当しないと考えられる。また、自賠法の文言上も、「運転」と「運行」は使い分けられており、「運転の補助に従事する者」として「運行」の補助ではなく「運転」の補助とされているところ、道交法上は、特定自動運行は「運転」には含まれないと明確化されていることから（道路交通法第 2 条 1 項 17 号）、文言の解釈からも、遠隔監視者は自賠法上の「運転者」には該当しないと考えられる。ただし、例えば、遠隔監視者が自動運転車に対して停止等の指示を送信するべきときにこれを行わず、しかもこれが事故の直接の原因となっていると認められるといった例外的な場合には、遠隔監視者が、「他人のために自動車の運転の補助に従事する者」であるとして、自賠法上の「運転者」に該当すると評価する余地もある。

ある。

- 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈について（論点 2－2）
 - ・ 「構造上の欠陥又は機能の障害」については、「外形標準としては、自動車の保安基準その他の法規に違反している場合は、当然この要件を満たさないが、保安基準に適合したからといって、必ずしもこの要件を満たすとは限らない」、「自動車の構造及び機能とは、一般的技術水準に照らして、自動車が通常有すべき構造・機能ということになろう。」と解されている⁴⁰。また、裁判例には、「構造上の欠陥又は機能の障害」には、保有者等にとって日常の整備点検によって発見することが不可能なものも含み、運行当時の自動車に関する機械工学上の知識及び経験によって、その発生の可能性があらかじめ検知できないようなものを除く、自動車自体に内在していたものをいうと解しているものもある⁴¹。
 - ・ 本論点は平成 30 年の報告書において、「外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていない自動運転システムは、構造上の欠陥又は機能の障害があるとされる可能性があると考えられる。」と整理しているところ⁴²、新たなビジネスモデルにおいても、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行されることが求められる。
 - ・ したがって、通信環境の問題により通信が遮断され、遠隔監視装置が正常に作動せず、乗客と遠隔監視者を繋ぐ通信が遮断されたことに起因する事故が生じた場合は、その自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる⁴³。
 - ・ 「構造上の欠陥又は機能の障害」については、今後の自動運転技術の進展や、具体化される予定の保安基準やガイドラインの検討状況等を踏まえつつ、今後も検討していく必要がある⁴⁴。

⁴⁰ 運輸省自動車局監修・自動車保障研究会編集『自動車損害賠償法の解説』44 頁（昭和 30 年 11 月 25 日）。

⁴¹ 東京高判昭和 48・5・30 判時 707・59。

⁴² 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」22 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

⁴³ 他方、遠隔監視装置（道路交通法施行規則第 9 条の 29）が正常に機能しない場合、遠隔監視者は直ちに特定自動運行を終了させるための措置を講じる必要があると考えられるため（道路交通法第 75 条の 21 第 1 項、旅客自動車運送事業運輸規則第 15 条の 2、道路運送法施行規則第 51 条の 16 の 2）、通信の遮断により遠隔監視装置が正常に作動していないにも関わらず、遠隔監視者が当該措置を講じなかったことに起因する事故は、遠隔監視者が注意義務を怠ったとして、旅客自動車運送事業者、市町村又は NPO 法人等が運行供用者責任の注意義務違反が認められる可能性もあると思料される。なお、通信が問題なく行われていた場合でも生じ得た事故については、通常の場合の事故と同様に責任の所在を検討するものと思料される。

⁴⁴ EU では「Product Liability Directive（製造物責任指令）」を改正し（令和 6 年（2024 年）12 月 8 日発効）、AI システム等のソフトウェアが対象に含まれた。

3. 今後に向けて

- ・ 上記2の論点整理については、平成30年の報告書を前提に、レベル4の自動運転車による旅客運送のビジネスモデルについて検討を行った。本検討会における整理により、新たなビジネスモデルにおいて適切な運用が図られるものと考えられる。
- ・ 平成30年の報告書では、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みの構築の必要性⁴⁵が示されたところ、現時点（令和7年4月時点）では、レベル3において、事故原因の究明を目的として自動車メーカーから自動運転車に記録されたデータを保険会社に提供するスキームの構築が進められている。今後は、このような協力体制がレベル4以上でも構築されることが求められる⁴⁶。
- ・ また、平成30年の報告書において、「自動運転車の安全性の向上等に資するよう、自動運転中の事故及び自動運転システムの安全性を損なうおそれのある事象の原因調査、安全性確保・向上に向けた検討等を行う体制整備を検討すること」の必要性が示されているところ、令和6年10月より、交通政策審議会自動車部会自動運転ワーキンググループにおいて、責任追及から切り離された事故原因究明を通じた再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保等について議論されている⁴⁷。
- ・ 今後、国内において運送事業に依らないレベル4の自動運転車の社会実装やレベル5の自動運転車の導入が見込まれる際には、自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等も踏まえ、運行供用者責任の在り方等について検討する必要がある。

以上

⁴⁵ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」7-8頁（平成30年3月20日）。

⁴⁶ 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において、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有が行われる予定である。

⁴⁷ 国土交通省「第1回自動運転ワーキンググループ資料1-2」6頁（令和6年10月7日）。

ロボットタクシー導入等に向けた自動運転における
自賠法上の損害賠償責任に関する検討会

委員等名簿

○ 委 員

藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授 <座長>
金岡 京子	東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門教授
古笛 恵子	コブエ法律事務所 弁護士
佐藤 典仁	森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部 地域マネジメント学科教授

(敬称略)

○ オブザーバー

(公社) 日本バス協会
(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会
(一社) 日本自動車会議所
(一社) 日本自動車工業会
(一社) 日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
損害保険料率算出機構
金融庁
警察庁
消費者庁
デジタル庁
法務省

本検討会における各回の議題

■第1回（令和6年10月23日）

- （1）検討会の設置等について
- （2）自動運転を巡る動向について
- （3）これまでの検討状況について
- （4）自賠法における検討事項
- （5）意見交換

■第2回（令和6年12月17日）

- （1）諸外国における法制度について
- （2）想定される自動運転移動サービスの形態
- （3）管理の受委託案について
- （4）事務局整理案
- （5）意見交換

■第3回（令和7年2月25日）

- （1）諸外国における法制度について
- （2）検討会報告書（素案）について
- （3）意見交換

■第4回（令和7年4月30日）

- （1）検討会報告書（案）について



自動運転ワーキンググループ及び自動運転車の安全性能確保策に関する検討会 事務局業務【業務委託】

第3回自動運転WG報告

デロイト トーマツ コンサルティング 合同会社
2025年2月5日



目次

調査の目的	3
各国における最新の動向	5
各国調査結果	
－ 基準認証等 (a 保安基準/ガイドライン)	7
－ 事故・インシデント発生 (b 個別の事故調査)	15
－ 事故・インシデント発生 (c 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用)	23
－ 責任判断 (d 行政/e 刑事/f 民事)	26

はじめに

- 弊社は、貴社と弊社との間で締結された令和6年8月20日付けの業務委託契約書に基づき、貴社と事前に合意した手続きを実施しました。本報告書は、上記手続きに従って、貴省の本事業における判断の参考資料として作成されたものです。内容の採否や使用方法については、貴省自らの責任で判断を行うものとします。
- 本報告書に記載されている情報は、公開情報、有識者への質問を基礎としております。これらから入手した情報自体の妥当性・正確性については、弊社側で責任を持ちません。
- 本報告書における分析手法は、多様なものがありうる中で一つの採用したに過ぎず、その達成可能性に関して、弊社がいかなる保証を与えるものではありません。本報告書が本来の目的以外に利用されたり、第三者がこれに依拠したとしても弊社はその責任を負いません。また、上記契約書の定めに拠ることなく、本報告書を無断で複写・転載・開示することを禁じます。

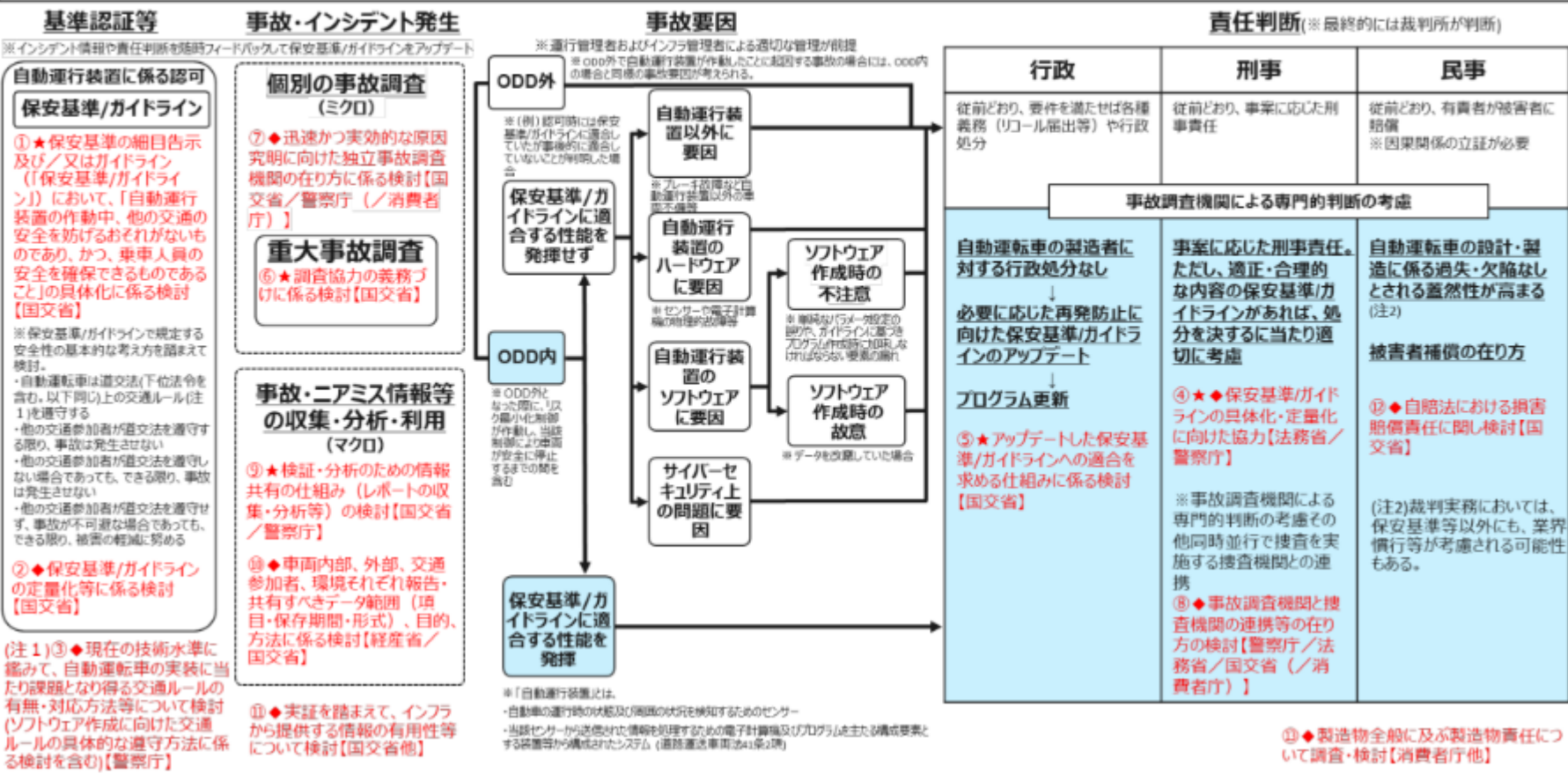
調査の目的

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SWGでの議論を受け、 以下13項目に関する国内での検討の参考にすべく、海外における事例の調査を実施

本年度事業の調査対象

無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任の制度の設計・運用及び刑事責任の制度の運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断の予測性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切か否かについても随時見直し。

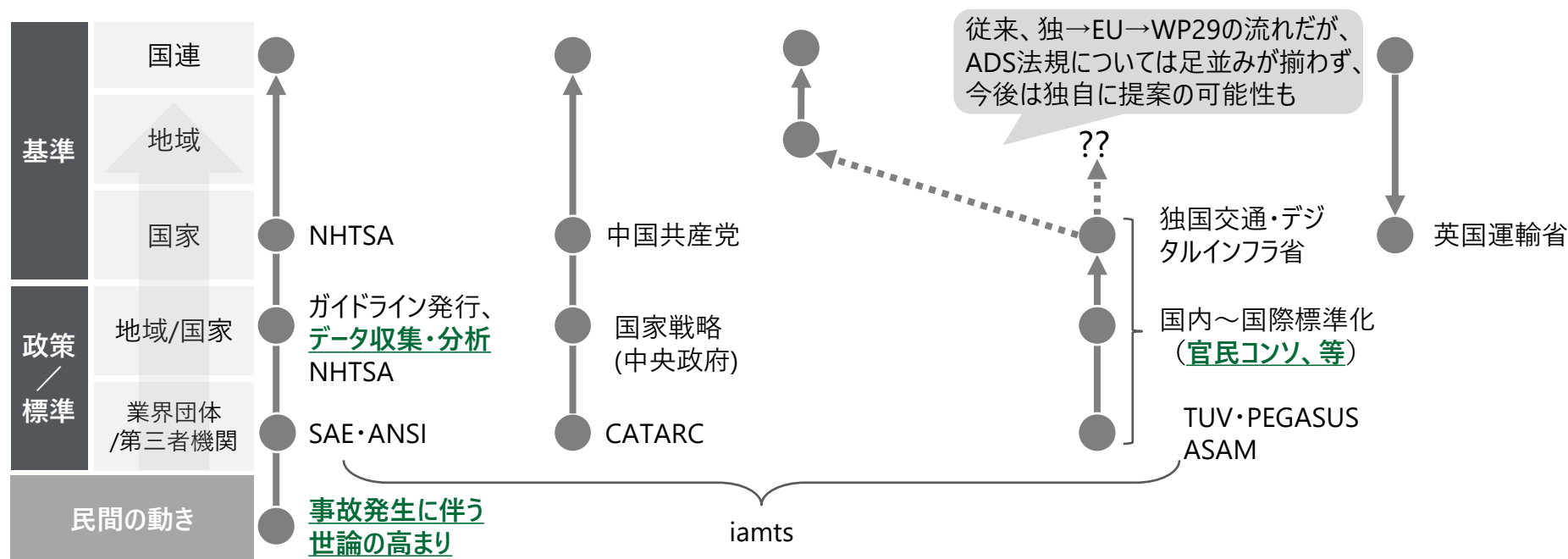


各国における最新の動向

本調査から、基準緩和に動く米国、国家主導の中国、一枚岩ではないように見受けられる欧州・独国・英国等、各国のADS国際基準化に対する姿勢の違いを確認

調査結果サマリー（各国の取組の特徴）

米国	中国	EU	独国	英国
✓ <u>イノベーションを尊重</u>するお国柄だが、安全等に対する民意の高まりに応じ当局が<u>規制を強化</u> ✓ 政権交代による<u>規制緩和</u>に舵を切るか	✓ 国家戦略としてインフラ協調「<u>路車雲</u>」を<u>打ち出し、国内での実証を推進中</u> ✓ 今後、<u>国際標準化・基準化</u>を通じた産業輸出を目指す	✓ 従来は<u>加盟各国の提案</u>に基づき国際基準化を主導 ✓ 一方で、自動運転に関しては<u>加盟国(独)と足並みが揃わない</u>状況	✓ 産官学の国プロ等で標準・規準を形成し、産業を輸出していく巧者 ✓ 但し、自動運転の基準化については<u>EUとの足並み揃わず</u>、今後の動きは不透明	✓ 国際基準に倣うことで、国内の法制化リソースを効率化 ✓ 但し、自動運転事故時の<u>製造者への刑事責任追及を世界に先駆け法制化</u>



調査結果

- － 基準認証等 (a 保安基準/ガイドライン)
- － 事故・インシデント発生
 - (b 個別の事故調査)
 - (c 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用)
- － 責任判断
 - (d 行政/ e 刑事/ f 民事)

各国中央政府にて自動運転車両導入に向けたガイドラインを発行し、米中独はレベル4車両に対応する保安基準を策定済みであり、EUはレベル3/4車両を対象に技術仕様を規定

a 保安基準/ガイドライン

米国			中国		EU	独国	英国
■ロードマップに示された新基準は現状未策定 ■一方で、 <u>既存法規の読み替えにより、レベル4に対応</u>			■ICV ^{*2} と車両・道路・クラウドの統合システムを構築する <u>“インフラ協調”を目指す</u>		■独VDA ^{*3} の反対はありつつも、 <u>ロードマップに対応すべくEU加盟国に対する統一された技術基準を策定</u>	■他国に先駆けて <u>レベル4の保安基準を策定</u> し、走行環境に基づく <u>リスク予測型の運転行動を要求</u>	■自動運転車両に関する保安基準は <u>国連基準をフォロー</u> することで、必要リソース および コストを削減する方針
ロードマップ	所管	■ <u>NHTSA</u>	■ <u>工業情報化部</u>		■欧州委員会	■ <u>BMVI^{*5}</u>	■英国政府
	最新の政策文書	■ <u>Automated Vehicles Comprehensive Plan</u>	■ <u>ICVの「車両、道路、クラウドの統合」の応用試験事業に関する通知</u>		■ <u>An EU strategy for mobility of the future</u>	■ <u>Action plan automated and connected driving</u>	■ <u>Realising the benefits of self-driving vehicles in the UK</u>
	方向性	■ <u>自動運転に対応した新基準策定の推進</u> を明示	■ICV領域におけるインフラ協調の推進を提唱		■自動車の一般安全規則の改訂方針を提示	■国境を越えた協力体制の構築 および データ利用に関するアクションを明示	■安全な自動運転車のための新しい立法枠組みを整備することを約束
保安基準	所管	■ <u>NHTSA</u>	N/A (本調査では確認できず)		■ <u>欧州委員会</u>	■ <u>BMDV^{*5}</u>	N/A (本調査では確認できず)
	対象自動運転レベル	■ <u>レベル4/5</u> ➢運転者の指定座席位置がない車両を想定			■ <u>レベル3/4</u> ➢事前に定義されたODD内を運行する車両 ^{*4}	■ <u>レベル4</u> ➢運転手不在で、ODD内を自律的に運転可能	
	法該規当	■FMVSS ^{*1}			■EU一般安全規則 ■新EU自動運転規則	■StVG（自動運転法） ■AFGBV（自動運転指令）	
保安基準適合に向けたガイドライン		N/A（本調査では確認できず） iamtsによる評価手法の標準化を目的としたアライアンスにて、ガイドライン策定に向けた国際標準化を推進			N/A (本調査では確認できず)	N/A (本調査では確認できず) 米中同様にiamtsを活用	■政策文書 ^{*6} にて、国連基準をフォローし、国内法規を実施する計画

*1：連邦自動車安全基準 *2：Intelligent Connected Vehicle *3：Verband der Automobilindustrie（ドイツ自動車工業会） *4：デュアルモード車両（手動運転モード・完全自動運転モードで運転者の監視なしにADSが運転する車両）を含む *5：Bundesministerium für Digitales und Verkehr（ドイツ交通・デジタルインフラ省） *6：A vision for GB type approval
出所：各種公開資料よりデロイト作成

【a：保安基準/ガイドライン】DOT・NHTSAは自動運転に係るポリシーやガイドライン、総合計画を高頻度に公表し、自動運転の社会導入に向けて早期段階から取り組んできた

DOT・NHTSAによる自動運転導入に向けたロードマップ

	★ 2016年9月	★ 2017年9月	★ 2018年10月	★ 2020年1月	★ 2021年1月
	Federal Automated Vehicles Policy	A Vision for Safety (AV2.0)	Preparing for The Future of Transportation (AV3.0)	Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies (AV4.0)	Automated Vehicles Comprehensive Plan
目的	■ 市民の安全を確保しつつ、自動運転技術の開発・導入を促進	■ ADSの設計者が独自/業界/その他のベストプラクティスを使用し、導入前の安全性に関する考慮事項を分析/特定/解決できるように支援	■ 自動運転車政策策定における基本原則を設定し、AVの安全性およびイノベーションの推進	■ 自動運転における自動運転車政策策定における基本原則を設定し、AV領域における米国の主導的立ち位置の確立	■ AV4.0で示された自動運転技術の原則に基づく自動運転を実現するための目標の明確化
取り組み方針	■ DOT*1が自動運転車の開発・導入を促進する為に利用可能な既存の<u>規制ツールの提示</u> ■ <u>安全対策措置</u>を事前に届け出ることの義務付け	■ 政府より州に対して<u>取り組むべき法律に関する項目を提言</u> ■ メーカーに対しては、<u>安全性評価証明書</u>とサイバーセキュリティ方針の策定を奨励	■ AV開発を阻害する<u>規制の見直し</u>または廃止を提言 ■ 州・政府の協力による<u>一貫した規制・運用環境の奨励</u>	■ 技術開発による効率的な市場の推進 ■ <u>基準・政策の統一化</u>などに向けた官民学の協働体制の構築	■ 自動運転に対応した<u>新たな規制策定の推進</u> ■ 新しい車両設計と機能の導入に対する不必要な障壁を取り除くための<u>規制の近代化の推進</u>

安全性や基準化についても一貫して言及されており、最新の総合計画においても実現へのアクションとして明記されている

*1：United States Department of Transportation（米国運輸省）

出所：「The Federal Automated Vehicles Policy」（DOT HP）、「AUTOMATEDDRIVING SYSTEMS: A Vision for Safety 2.0」（NHTSA HP）、「Preparing for The Future of Transportation: Automated Vehicles 3.0」（DOT HP）、「Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0」（DOT HP）、「Automated Vehicles Comprehensive Plan」（DOT HP）よりデロイト作成

【a：保安基準/ガイドライン】

NHTSAはFMVSSを読み替え、法律の対象に「自動運転システムを搭載した車両」を追加

NHTSAによるFMVSSの読み替え

NHTSAによるFMVSSの変更

名称	Occupant Protection for Vehicles With Automated Driving Systems
目的	可能な限り既存の規制文を用いて修正し、ドライバーの手動制御を有さない<u>ADS技術の搭載車両も現在の乗用車と同レベルの乗員保護</u>の提供を明確化
発行日	2022年3月30日



運輸省関係者

2020年代を通じて、運輸省の安全に対する重要な使命は、安全基準と、自動運転および運転支援システムの開発の歩調を合わせることだ
今回の新しいルールはその重要なステップで、ADS搭載車両の堅牢な安全基準を確立させるものだ

修正項目

修正概要・項目

- 200番台「乗員の衝突安全基準」を対象にADS搭載車両の内装設計関連用語へ読み替え
 - § 571.203: Impact protection for the driver from the steering control system.
 - § 571.204: Steering control rearward displacement.
 - § 571.206: Door locks and door retention components.
 - § 571.207: Seating systems.
 - § 571.212: Windshield mounting.
 - § 571.214: Side impact protection.
 - § 571.216a: Roof crush resistance; Upgraded standard.
 - § 571.219: Windshield zone intrusion.
 - § 571.225: Child restraint anchorage systems.
 - § 571.226: Ejection Mitigation.

【a：保安基準/ガイドライン】国家標準化発展綱要等では、今後制定・改訂する標準の対象分野・具体的な技術を明確化し、ICV領域の標準体系構築に注力する方針を明示

中央政府による保安基準策定に向けたロードマップ

	★ 2021年3月	★ 2021年6月	★ 2021年10月	★ 2023年7月	★ 2024年1月
	国民経済・社会発展第十四次五か年計画及び2035年までの長期目標綱要	2021年自動車標準化工作要点	国家標準化発展綱要	国家IoV産業企画体系構築ガイドライン 2023	ICVの「車両、道路、クラウドの統合」の応用試験事業に関する通知
発行者	■ 共産党中央委員会	■ 工業・情報化部等	■ 共産党中央委員会 ■ 國務院	■ 工業・情報化部 ■ 国家標準化管理委員会	■ 工業・情報化部等
目的	■ 2021年～2025年までの主要経済目標と実現に向けた重点政策方針、2035年までの長期目標を明確化	■ 各規画を踏まえ、今後、重点的に修正や策定をする標準の対象分野や具体的な技術の提示	■ 政府主導の標準と市場が自主的に制定する標準を併せた、 <u>新型の標準化体系へ移行</u> する方針を提示	■ ICVの発展における新しいトレンド、特徴、およびニーズに適応する <u>新しいICVの標準体系構築</u>	■ 様々なシナリオにおける自動運転技術の応用を探るため、 <u>インフラ統合と効率的な協調</u> を促進
取り組み方針	■ 製造業の強化を中心として、産業構造の高度化を図る中で、交通などの従来型インフラ整備に加え、DXも含めて、情報インフラなどの新型インフラ整備を加速	■ ICV ^{*1} などの戦略性新興分野において、関連する標準の研究・制定を加速 ■ 国連のWP29 ^{*2} において、中国が技術規制の策定・調整に深く関与	■ 自動車分野の各規画を踏まえ、今後修正・策定する <u>標準の対象分野や具体的な技術を提示</u>	■ 運転支援および自動運転の一般機能を支えるICV標準体系を体系的に形成 ■ 単車のインテリジェンスとネットワークの協調発展を支えるICV標準体系を全面的に形成	■ 2024年～2026年の2年間、 <u>車両や道路、クラウドの統合システムを構築</u> する試験事業を実施

— — — 強制性国家標準の策定に影響 — — —

近年では、工業・情報化部等により、ICVと車両・道路・クラウドの統合システムを構築する“インフラ協調”を目指す

*1：Intelligent Connected Vehicle *2：自動車基準調和世界フォーラム

出所：中国政府HP、工業・情報化部HP、各種公開情報よりデロイト作成

【a：保安基準/ガイドライン】EUでは、自動車の一般安全規則の改訂方針が提示され、政策文書に対応すべくEU一般安全規則 および 新EU自動運転規則を制定

欧州委員会による自動運転導入に向けた政策文書 および 基準化動向

政策文書の概要

名称	■ On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future
発行機関	■ <u>欧州委員会</u>
制定日	■ 2018年5月17日
目的	■ 自動運転モビリティの展開における、欧州の世界的地位の確立
概要	■ 今後の自動運転車に関する行程表を提示 ➢ 2018年内に域内各国における自動運転車の安全基準の統一化を図るための指針作成に着手 ➢ 2020年代に都市部で低速自動運転を可能に ➢ 2030年代に完全自動運転が標準となる社会を目指す方針 ■ <u>自動車の一般安全規則の改訂方針</u>を提示 ➢ イベントデータレコーダーの取り付け ➢ 自動運転車の新しい安全機能 ➢ サイバー攻撃に対する車両保護
自動運転車	■ ADAS車両は既に入手可能 ■ 自動運転車(レベル3・4)はテスト段階で、いくつかの車種は2020年までに利用可能となる想定

政策文書をフォローし、
基準を制定

政策文書に対応した基準化動向

名称	■ <u>EU一般安全規則</u> (EU) 2019/2144
概要	■ <u>An EU strategy for mobility of the futureに伴って制定された規則</u> ■ '22/7にレベル3に関するシステムの要件を追加し、基準の内容を明確化 ➢ イベントデータレコーダー等の搭載を義務化
名称	■ <u>新EU自動運転規則</u> (EU) 2022/1426
概要	■ 限定したユースケースにおけるカテゴリ-M^{*1}・N^{*2}の自動運転車の型式承認適用を目的とした規則 ➢ 型式認証取得に向けた要件 ➢ サイバーセキュリティとソフトウェアの更新 ➢ イベントデータレコーダーのパフォーマンス要件

実施
法令

*1：国連規則（ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6）での定義に基づく車両分類を指す。動力付きの車両で、乗客を輸送するための車両（車輪が4つ以上）
*2：動力付きの車両で、貨物を輸送するための車両（車輪が4つ以上）

出所：「New rules to improve road safety and enable fully driverless vehicles in the EU」（欧州委員会 HP）、各種公開資料よりデロイト作成

【a：保安基準/ガイドライン】独国はStVGを整備し、自動運転に関わる技術装置・保存義務対象データの要件 および 事故発生時の各主体の義務を規定

自動運転の保安基準に関する法規（1/2）

名称	■ <u>StVG（自動運転法）</u>
発行機関	■ BMDV（交通・デジタルインフラ省）
施行日	■ 2021年7月28日
目的	■ 自動運転車開発における独国の主導的地位保持
概要	■ 自動運転車（レベル4）の走行を可能にする世界初の法規 ■ 自動運転車両の自動運転車両所有者/技術監督者/製造メーカーに対する義務・要件等を規定

定義

運転者	■ 高度自動運転または完全自動運転機能を作動させ、それを使用して車両を制御する者
自動運転車	■ 運転者不在化にて運行領域を独立して運転可能 ■ 技術装置を装備
運行設定領域（ODD）	■ 自動運転機能を備えた車両が走行できる公道上の地域及び所定の空間
技術監督者	■ 走行中に当該車両の機能を停止・運行操作を解除させることのできる自然人
最小リスク状態	■ 自動運転機能を備えた車両が、交通状況を適切に判断し、他の道路利用者及び第三者に可能な限り交通安全を確保できるよう自らの発意もしくは技術監督の指示の下、独自に走行すること

記載概要（一部抜粋）

条項	概要
§1b	■ 高度または完全自動運転機能車両の運転時における <u>運転者の義務</u>
§1e	■ 自動運転機能を備えた車両の走行許可条件 ■ <u>自動運転機能を備えた車両の技術装置要件</u>
§1f	■ 自律運転機能を備えた車両の<u>所有者の義務</u> ■ 自律運転機能を備えた車両の<u>技術監督の義務</u> ■ 自律運転機能を搭載した車両の<u>製造メーカーの義務</u>
§1g	■ <u>自律運転機能を備えた車両の所有者に対する車両を運転する際の保存義務対象データ</u> ■ 製造メーカーに対するデータ利用可能性の通知の奨励 ■ 運行領域の認可を行う所管当局による収集・保存・使用に関する権利
§1i	■ 自動運転車両（開発途上）の公道での試験可能条件
§7	■ <u>自動車運転時の事故に対する責任</u>
§63a	■ データ処理条件 ■ データ削除期間

【a：保安基準/ガイドライン】

AFGBVはStVGの下位法令であり、自動運転機能搭載自動車の機能要件を詳細に規定

自動運転の保安基準に関する法規（2/2）

名称	■ <u>AFGBV（自動運転指令）</u>
発行機関	■ BMDV（交通・デジタルインフラ省）
施行日	■ 2022年6月24日
目的	■ 既存の道路交通法を補完し、より適切な枠組みを整備すること ➢ 可能な限り多くの適用分野に対応 ➢ 個別承認やセーフティドライバーの同乗等を不要とする
概要	■ <u>StVG（自動運転法）の下位法令</u> ■ 自動運転機能を有する自動車の型式認証/事業地域の承認/自動運転車両の市場監視/車両登録規則/自動運転車両・製造業者・車両所有者・技術監督者の義務・要件等を規定

法律の対象と適用分野

本法律の対象	■ 自動運転機能を備えた自動車の運行 ■ 公道で使用に準拠した自動車の登録 ■ 自動運転または自動運転機能のテスト
レベル4の適用分野の例	■ デュアルモード車両（自動バレーパーキング等） ■ 定点間のシャトル輸送や定ルートでのバスサービス ■ 物流センター間の無人輸送(Hub to Hub輸送) ■ 農村部等でのオフピーク時のデマンド型サービス

記載概要（一部抜粋）

条項	概要
§2	■ 公道上の定義された運転エリアで自動運転機能を備えた自動車の運転許可
§3	■ メーカーによる型式承認の申請
§4	■ KBA ^{*1} による型式承認の付与条件
§5	■ KBAによる上市後の定期的な検査・監視
§8	■ 事業地域の認可申請
§11	■ 営業区域における自動運転機能を有する自動車の認定
§12	■ 製造メーカーが満たすべき要件
§13	■ 車両所有者が満たすべき要件
§14	■ 技術監督者が満たすべき要件
付録1	■ <u>自動運転機能搭載自動車の機能要件</u> ■ 自動運転機能搭載車の試験・検証方法
付録2	■ データストレージにおけるファイルの形式
付録3	■ 製造メーカーの文書化義務

*1: Kraftfahrt-Bundesamt（ドイツ連邦自動車庁）

出所：「Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen」（ドイツ連邦法務省 HP）よりデロイト作成

調査結果

- － 基準認証等 (a 保安基準/ガイドライン)
- － 事故・インシデント発生
(b 個別の事故調査)
(c 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用)
- － 責任判断
(d 行政/e 刑事/f 民事)

米国は自動運転車両を対象に含めた事故調査体制を確立し、独国は官民連携PJ、中国は警察を主体として一般車両を対象に事故調査体制を構築

b 個別の事故調査

	米国	中国	EU	独国	英国
	■ <u>独立した機関であるNTSB^{*1}が自動運転車両を調査対象に含め、事故原因究明に向けた調査を実施</u>	■ <u>公安部が主体</u> となり、自動車全般を対象に調査を実施	■DaCoTA PJ ^{*5} にて欧州全体での事故調査手順の標準化に向けた <u>事故データの収集を実施</u>	■ <u>官民連携PJであるGIDAS^{*6}</u> が自動車全般を対象に事故原因究明に向けた調査を実施	■DfT ^{*9} が委託したRAIDS ^{*10} にて、自動車全般を対象に事故原因究明に向けた調査を実施
調査目的	■ <u>事故原因の究明</u>	■刑事責任の追及	■12/6に運用停止 ■欧州全体での事故調査手順の標準化に向けた事故データの収集	■事故原因の究明	■事故原因の究明
事故調査機関	■ <u>NTSB</u> ➢ <u>政府の独立した機関</u>	■ <u>公安部交通管理局</u> ➢ <u>国務院を構成する行政機関</u>	■DaCoTA PJ ➢ <u>欧州委員会が立ち上げたPJ</u>	■GIDAS ➢BAST ^{*7} および FAT ^{*8} による官民連携PJ	■RAIDS ➢DfTが立ち上げたPJ
保有権限	■パーティーシステム ➢調査協力者として、他組織や企業を指定可能	■交通警察の交通事故調査時には、合法的かつ迅速、客観的、包括的に証拠を収集	■EU加盟国におけるPJであり、法的権限は無し	■官民連携PJであるため、法的権限は無し	■PJであるため、法的権限は無し
体制	■人員 ^{*2} ➢446 (FTE ^{*3}) ■予算 ^{*2*4} ➢約223億(1億4500万\$)	N/A (本調査では確認できず)			
対象車両	■非自動運転車両 ■ <u>自動運転車両</u> ➢レベル2/3を対象とした調査実績を保有	■自動車全般	■自動車全般	■自動車全般	■自動車全般

*1：国家運輸安全委員会 *2：FY24に確保していた人員・予算の推定データを参照 *3：Full Time Equivalent *4：2025年1月30日時点、1ドル=154円（小数点第1位切り捨て）にて換算 *5：Road Safety Data, Collection, Transfer and Analysis *6：German In-Depth Accident Study *7：連邦道路交通研究所 *8：ドイツ自動車技術研究協会 *9：運輸省 *10：Road accident in-depth studies
出所：各種公開資料よりデロイト作成

【b：個別の事故調査】NHTSAはリコールの実施判断に向けた車両 および 装置の欠陥調査を実施し、NTSBは自動運転事故が起きた場合の原因究明を目的とした調査を実施

自動運転車両の事故調査に関するNHTSAとNTSBの役割の違い

	NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration)	NTSB (National Transportation Safety Board)
組織の位置づけ	■ U.S.C ^{*1} にて、米国 <u>運輸省内部の行政機関</u> と規定	■ U.S.C ^{*1} にて、米国 <u>政府の独立した組織</u> と規定
調査の目的	■ 自動運転車両と機器の <u>欠陥製品に対するリコール実施可否の判断</u>	■ <u>自動運転事故原因の究明</u>
調査に関する権限	■ U.S.C^{*1}にて、自動運転車両及び機器の製造業者に対して、事故時の記録保持・報告作成の一般的な義務を規定 ■ CFR^{*2}にて、自動車および自動車装置における安全関連の欠陥の特定と修正に関する法の規定を実施するために調査を実施し、NHTSAは利用可能なすべての情報源から情報を引き出す権限を保有	■ U.S.C^{*1}にて、事故調査時に、輸送業者または機器製造業者、またはその製造業者、製品やサービスのベンダー、サプライヤー、子会社、親会社にレコーダーおよびデータの提供を要求する権限を保有
調査内容	■ <u>消費者からの不良品の可能性に関する情報や自動運転車両の事故発生</u>を受け、安全関連に対する欠陥の傾向有無を判断 ■ <u>FMVSS^{*3}に準拠しているかを判断するための調査を実施</u> ■ 調査結果より、FMVSS^{*3}への準拠が認められない場合、<u>車両のリコールを製造事業者に要求</u>	■ 事故の通知を受け、事故現場への出動 および 事故調査を実施 ■ <u>事故原因の特定に必要なデータ および 情報を収集</u> ■ 調査結果を基に、製造業者 および NHTSAに対して<u>法的拘束力の存在しない安全勧告</u>を実施

*1：United States Code（合衆国法典） *2：Code of Federal Regulations（連邦規則集） *3：Federal Motor Vehicle Safety Standards

出所：「Title 49—TRANSPORTATION SUBTITLE VI—MOTOR VEHICLE AND DRIVER PROGRAMS PART A—GENERAL CHAPTER 301—MOTOR VEHICLE SAFETY」（Office of the Law Revision Counsel HP）、
「Title 49—TRANSPORTATION SUBTITLE II—OTHER GOVERNMENT AGENCIES CHAPTER 11—NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD」（Office of the Law Revision Counsel HP）、「Title 49
Transportation Subtitle B Other Regulations Relating to Transportation Chapter V National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation」（National Archives HP）

【b：個別の事故調査】NHTSAは製品の欠陥有無を調査し、製造事業者に法的拘束力のあるリコールを実施し、NTSBは調査結果を基に法的拘束力の無い安全勧告を実施

米国における自動運転事故調査の全体像

凡例



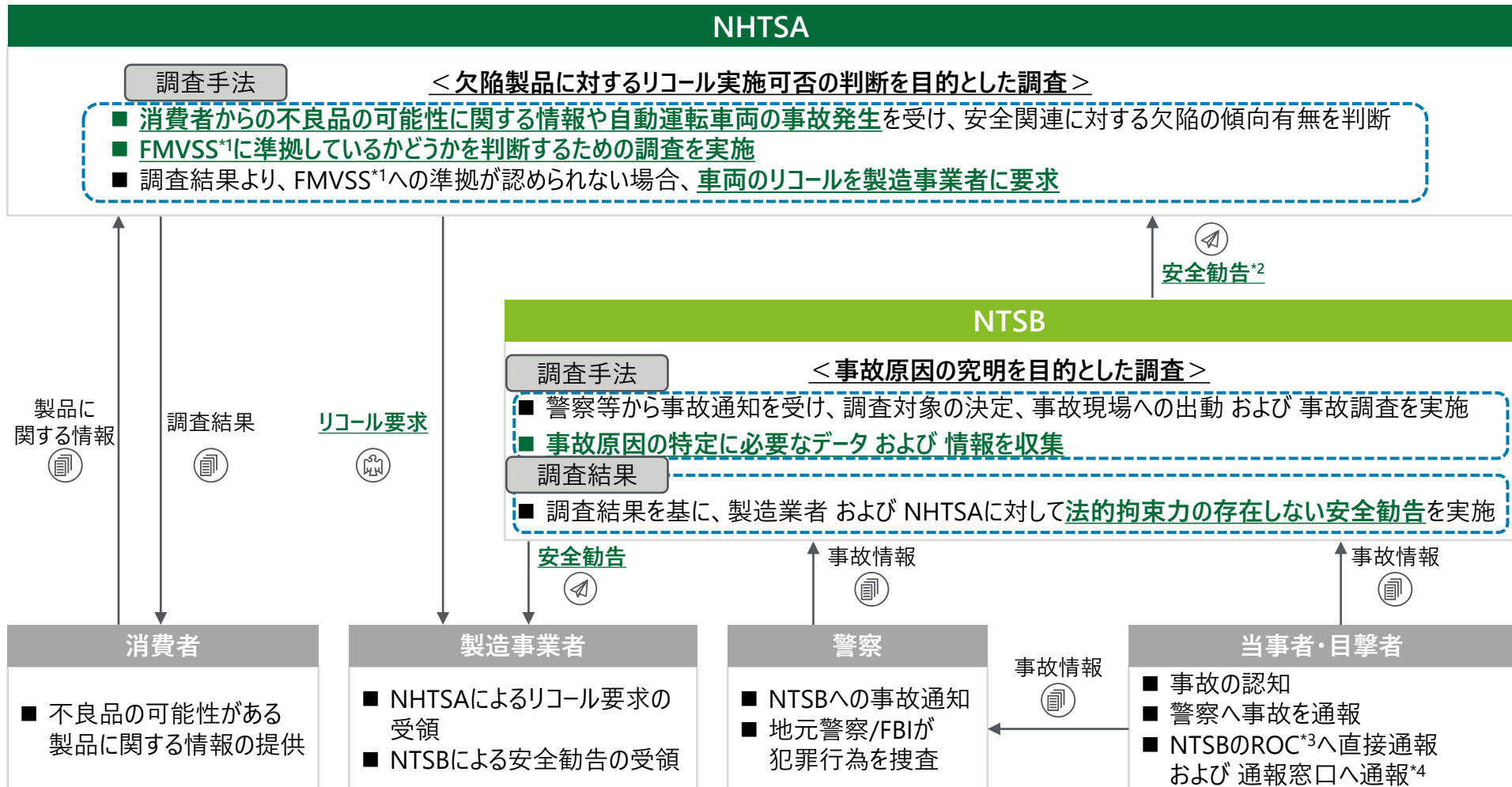
要求(強制)



依頼(任意)



情報



*1：Federal Motor Vehicle Safety Standards *2：NHTSAは安全勧告を考慮しない場合あり *3：Response Operations Center *4：有識者インタビューにて、事故の当事者・目撃者が公共メディアを通じた、NTSBのROCへの通報もあることが判明

出所：「Resources Related to Investigations and Recall」(NHTSA HP)、「NTSB Open Recommendations to NHTSA」(NHTSA HP)、有識者インタビュー結果よりデロイト作成

【b：個別の事故調査】NTSBはCode of Federal Regulationsの規定を法的根拠として、衝突・クラッシュ・爆発等を含む特定の道路事故に関する調査を対象として規定

NTSBの調査対象に関する法的権限

調査対象に関する法的根拠

名称	■ <u>Code of Federal Regulations</u>	名称	■ <u>Code of Federal Regulations</u>
発行機関	■ Office of the Federal Register	発行機関	■ Office of the Federal Register
該当条文	■ Title49 SUBTITLE B Chapter VIII Subpart C §831.30 a. スコープ NTSBは、<u>特定の道路事故（例：衝突、クラッシュ、爆発）および鉄道踏切事故</u>の調査を担当している。 このような調査は、事故が発生した州または地方自治体の指定された当局と協力して行われる	該当条文	■ Title49 SUBTITLE B Chapter VIII Subpart A §831.1 a. この部分のサブパートEに関して海上事故に関する規定がある場合を除き、またはNTSBによって特定されない限り、この小区分の規定はNTSBがその法定権限の下で実施するすべての調査に適用される b. NTSBはその法定権限に基づき、<u>交通事故の調査</u>を行う。 これには、<u>事故、衝突、クラッシュ、脱線、爆発、インシデント、事故、破裂、その他類似の事故</u>が含まれるが、これらに限定されることはない。 この部分全体で使用される「<u>事故</u>」という用語には、<u>これらすべての出来事が含まれる</u> c. この部分全体で、「IIC」という用語はNTSBの主任調査官を意味する

【b：個別の事故調査】NTSBは、車両の性能要件として自動運転レベル2 およびレベル3での走行可能な車両を対象とした事故調査実績を保有

NTSBによる事故調査対象範囲サマリ

調査状況*1	NTSBによる 分類*2	自動運転レベル*3 (車両の性能要件)	No	製造業者	発生日時	発生場所	事故類型	被害・加害 (推定)
調査完了 (報告書あり)	Advanced Automation Investigations	レベル3	1	Navya Arma	2017年11月	ネバダ州 ラスベガス	車両のみに損傷	被害
			2	Uber	2018年3月	アリゾナ州 テンピ	歩行者が死亡	加害
	Partial Automation Investigations	レベル2	3	Tesla	2016年5月	フロリダ州 ウinston	ドライバー・乗客が死亡	加害
			4	Tesla	2018年1月	カリフォルニア州 カルバーシティ	車両のみに損傷	加害
			5	Tesla	2018年3月	カリフォルニア州 マウンテンビュー	ドライバーが死亡	加害
			6	Tesla	2019年3月	フロリダ州 デルレイビーチ	ドライバーが死亡	加害
調査中			7	Ford	2024年2月	テキサス州 サンアントニオ	被害車両の ドライバーが死亡	加害
			8	Ford	2024年3月	ペンシルベニア州 フィラデルフィア	被害車両の ドライバーが死亡	加害

^{*1}：NTSBには非公開調査も存在するが、本調査ではHP上に公開されている公開情報のみを対象として設定 ^{*2}：Advanced Automation Investigationsは、事故当時に開発中の自動運転システム（ADS）によって運転されていた車両が関与した完了した調査を指す。Partial Automation Investigationsは、事故当時に部分自動化モードで運転されていた車両が関与した完了および進行中の調査を指す。

^{*3}：SAEが定義する自動運転レベルに準ずる、本調査では事故調査機関が対象としている車両の性能要件に関する情報が必要であるため、車両の性能要件という観点で記載する。

出所：「Advanced Automation Investigations」（NTSB HP）、「Partial Automation Investigations」（NTSB HP）、各種公開情報よりデロイト作成

【b：個別の事故調査】NTSBは、事故現場における情報収集の際にパーティーシステムを活用し、事故原因究明に必要な技術的知見を有する専門家を調査に加える権限を保有

NTSBの事故調査手法

NTSBの一般的な事故調査フロー

一般的に12〜24
ヶ月で調査を完了

調査実施の決定

- 交通事故発生のお知らせを受領し、調査を開始することを決定

現場出動と情報収集

- パーティーシステムにより、他の組織や企業等を調査の当事者として指定

調査の分析

- 分析
 - 収集した情報を分析し、事故原因特定のために事故の状況を整理
- 報告書の草案作成
 - 事故の説明、調査分析のレビューおよび推定原因の決定が含まれた報告書の草案作成

調査報告書の提出

- 調査報告書
 - 最終版の事故調査報告書が完成後、最終版を公表
- 安全勧告
 - 調査により、重要な安全問題を明らかにし、問題に対応するための安全勧告を実施

パーティーシステム

概要

- 調査協力者として、専門知識を有する他組織や企業を指定するシステム
 - 調査に専門的な知識を提供可能な組織・企業のみが調査協力者の地位が付与され、必要な技術的または専門的な知識を提供可能な人のみが調査に参加可能
 - 法務 および 訴訟関連の業務に従事している人が調査に参加することは許可されておらず、すべての当事者メンバーはNTSBに調査結果を報告する義務有り
- NTSBは調査協力者の指定に完全な裁量を保有

根拠条文

- Code of Federal Regulations Title49 Subtitle B Chapter8 Part831 Subpart A §831.11
(1) IIC（調査責任者）は、調査において当事者として務める1つ以上の団体を指定することができる。
当事者の地位は、事故に関与した従業員、機能、活動、または製品を有し、調査に積極的に協力できる適切に資格を持つ技術者を提供できる個人、連邦、州または地方政府機関および組織に限定される。
可能な限り、調査に参加するために当事者組織から提案された代表者は、調査中の事故に直接関与していた人物であってはならない

【b：個別の事故調査】NTSBが公開する事故調査報告書は、事故の概要、事故調査結果、事故に関連する主体に対する安全勧告を記載

NTSBの調査結果の利用

調査報告書

事故概要	2018年3月18日にアリゾナ州テンピにて、ADSをコンピュータ制御モードにしていた試験走行車が、<u>道路を横断中の歩行者に追突し、歩行者が死亡</u>
調査結果	- 事故は、<u>セーフティドライバーが運転環境と自動運転システム操作の監視を怠った</u>ことに起因すると断定 - Uberには不適切な安全リスク評価手順、不適切な監視、セーフティドライバーへの通知メカニズムの欠如を認定
安全勧告の対象	- 連邦政府機関 ➢ NHTSA - 地方政府 ➢ AZ州 - 協会団体 ➢ AAMVA^{*1} - 事業者 ➢ Uber

安全勧告の内容

NHTSA	公道で自動運転システムテストを実施する団体へ<u>安全自己評価報告書の提出 および 報告書の継続的な評価のためのプロセスを確立</u>の義務付けを要求
AZ州	開発者に自動運転システム（ADS）搭載車両の<u>テストのための申請書の提出</u> および 許可を付与する前に、<u>テスト申請内容を評価するタスクグループの設立</u>を義務付けることを要求
AAMVA ^{*1}	- アリゾナ州テンピでの事故の状況を各州に通知し、以下のことを奨励 ➢ 開発者に対して、<u>自動運転システム（ADS）搭載車両のテストのための申請書を提出</u>することを要求 ➢ テスト許可を与える前に申請書を評価する専門家のタスクグループを設立すること
Uber	少なくとも安全方針、安全リスク管理、安全保証、および安全促進を含めた、<u>自動運転システムのテストに関する安全管理システムの確立</u>を要求

^{*1}：米国自動車管理者協会

出所：「Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian」（NTSB HP）, 各種公開情報よりデロイト作成

調査結果

- － 基準認証等 (a 保安基準/ガイドライン)
- － 事故・インシデント発生
 - (b 個別の事故調査)
 - (c 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用)
- － 責任判断
 - (d 行政/ e 刑事/ f 民事)

米中は政府機関が主体となり、独国は官民連携PJにて事故データを収集し、米中は政策・法規策定の活用に留まるが、独国は民間企業による技術開発にデータを活用

C 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用

	米国	中国	EU	独国	英国
	■NHTSAはマクロな事故データを収集し、FMVSSの評価に活用	■米NHTSA、独GIDASを模倣し、CIDASを立ち上げ、C-NCAPの最適化に活用	■EU法を根拠に加盟国の警察より事故データを収集し、EU域内における交通安全政策 ^{*2} の策定に利用	■官民連携PJであるGIDASは選定された都市の事故データを分析し、BOSCHはABS ^{*3} の開発にGIDASデータを活用	■広域にて、警察が交通事故による負傷データを収集し、国家戦略の効果測定に利用
所管	■NHTSA ➢Crash Investigation Sampling System (CISS) 等	■公安部 および CATARC ➢China In-Depth Accident Study (CIDAS)	■欧州委員会 ➢CARE EU法に基づき、事故データを提供	■BAST および FAT ➢Germany In-Depth Accident Study (GIDAS)	■警察 ➢STATS19
対象データ	■軽微、重大 および 死亡 事故データ	■1台以上の四輪車 および 1人以上の負傷が伴う交通事故	■死亡 または 負傷に繋がった交通事故	■人身傷害を伴う交通事故	■人身傷害を伴う交通事故
収集・分析手法	■CISSはサンプリング収集対象地域における事故を選定後、現場証拠や車両の損傷等を収集	■選定された都市の交通警察にて現場の痕跡情報等を収集し、人的障害のメカニズムを分析	■EU加盟国の警察より、各国の事故データを収集	■選定された都市にて事故の発生状況等を収集し、2D・3Dにて事故を再現	■首都圏を含む広域にて警察が交通事故に伴う負傷データを収集
保有権限	■NHTSAは、製造業者に病院搬送を必要とする負傷等の事故発生に関する報告を義務付け	N/A (本調査では確認できず)			
利用	■道路上の安全問題特定 ■自動車安全基準 (FMVSS) の評価	■C-NCAP ^{*1} の最適化 ■政策・基準の制定/改定	■EU域内での交通安全政策 ^{*2} 策定 ■道路安全に関する年次統計報告書の発行	■政府：国内基準の策定 ■民間：新製品の開発 (BOSCH)	■道路安全に関する年次統計報告書の発行 ■国家戦略の効果測定を目的とした報告書の発行

*1：中国新車評価規程 *2：EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero" *3：Anti-lock Braking System

出所：各種公開資料よりデロイト作成

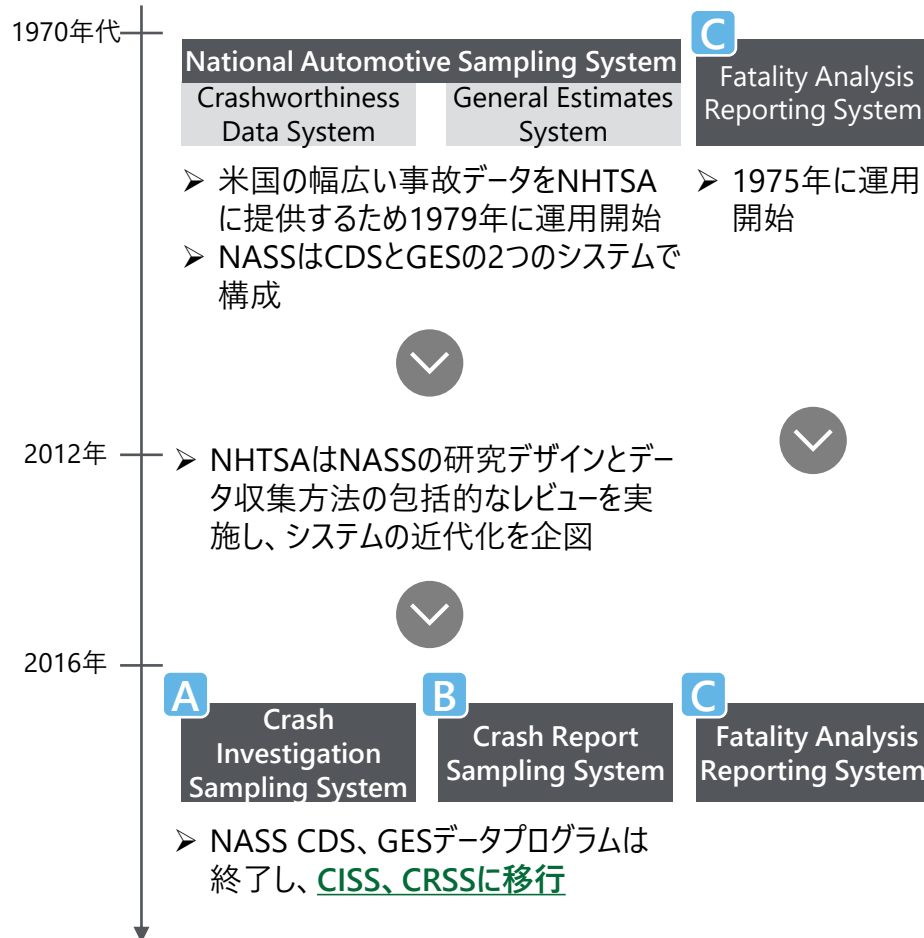
24 自動運転ワーキンググループ及び自動運転車の安全性能確保策に関する検討会事務局業務【業務委託】

© 2025. For information, contact Deloitte Tohmatsu Group.

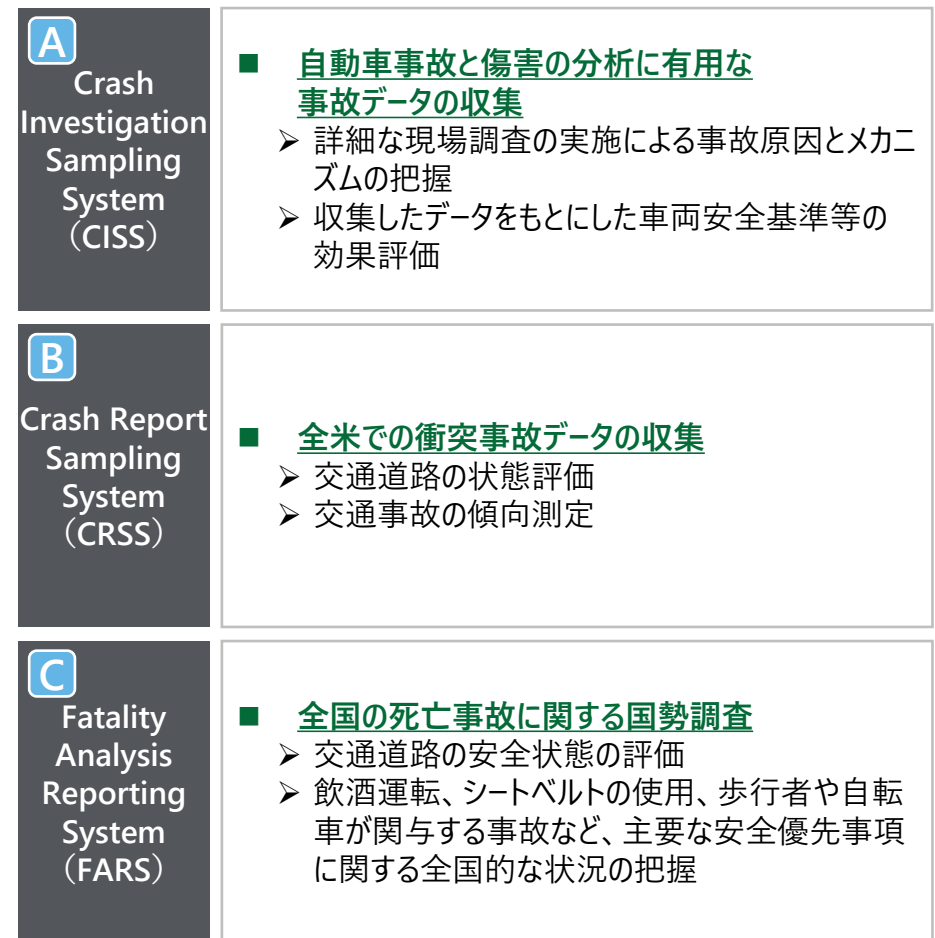
【C：事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用】NHTSAは事故データ収集システムとしてCISS および CRSSに移行し、死亡事故情報収集システムはFARSを採用

NHTSAによる情報収集・分析・利用の手法

情報収集・分析・利用手法確立の経緯



現在の情報収集・分析・利用手法



出所：「Crash Data Systems」（NHTSA HP）、「Crash Investigation Sampling System」（NHTSA HP）、「Crash Report Sampling System」（NHTSA HP）、「Fatality Analysis Reporting System」（NHTSA HP）

調査結果

- － 基準認証等 (a 保安基準/ガイドライン)
- － 事故・インシデント発生
 - (b 個別の事故調査)
 - (c 事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用)
- － 責任判断
 - (d 行政/ e 刑事/ f 民事)

独国は刑事・民事責任を、英国は民事責任を中央政府にて規定し、米中は地方政府にて刑事・民事責任を規定し、EUはAI搭載製品への民事責任を規定

d e f 行政・刑事・民事

		米国	中国	EU	独国	英国
		■各州政府にて自動運転車両の事故に対する刑事責任を規定	■地方政府（深圳市）にて刑事・民事責任を規定	■製造物責任指令を改正し、AI搭載製品を対象に含め、民事責任を規定	■StVGにて自動運転車の事故に関する刑事・民事責任を規定	■レベル3を想定したUser-in-charge時における責任規定に関するフレームワークを提示
行政（リコール）	所管	■NHTSA	■国家市場監督管理総局	■欧州委員会	■KBA*3	■DBT*6
	法規	■U.S.C*1	■リコール管理に関する規則の実施措置	■GPSR*2	■ProdSG	■GPSR*2
刑事	所管	■州政府 ➢カリフォルニア州	■地方政府 ➢深圳市	N/A (本調査では確認できず)	■BMDV*4	N/A (本調査では確認できず)
	法規	■California Penal Code	■深圳経済特区コネクテッドカー管理条例		■StVG*5	
民事	所管	N/A (本調査では確認できず)	■地方政府 ➢深圳市	■欧州委員会	■BMDV*4	■DfT*7
	法規		■深圳経済特区コネクテッドカー管理条例	■製造物責任指令	■StVG*5	■AEVA*8

*1：United States Code *2：The General Product Safety Regulations 2005 *3：ドイツ連邦自動車庁 *4：ドイツ交通・デジタルインフラ省 *5：Straßenverkehrsgesetz（自動運転法）

*6：Department for Business and Trade *7：Department for Transport（英国運輸省） *8：Automated and Electric Vehicles Act 2018

出所：各種公開資料よりデロイト作成

END