

日本の現行の 自動運転法制

令和8年2月6日開催
第11回産官学研修会
「自動運転実装課題と名古屋大
学の取組み」

発表の目的と構成

本発表の目的

→自動運転に関する日本の現行法制の概要について説明

①(前提)自動運転レベルについて

②日本の自動運転に関する法規制・法改正の概要

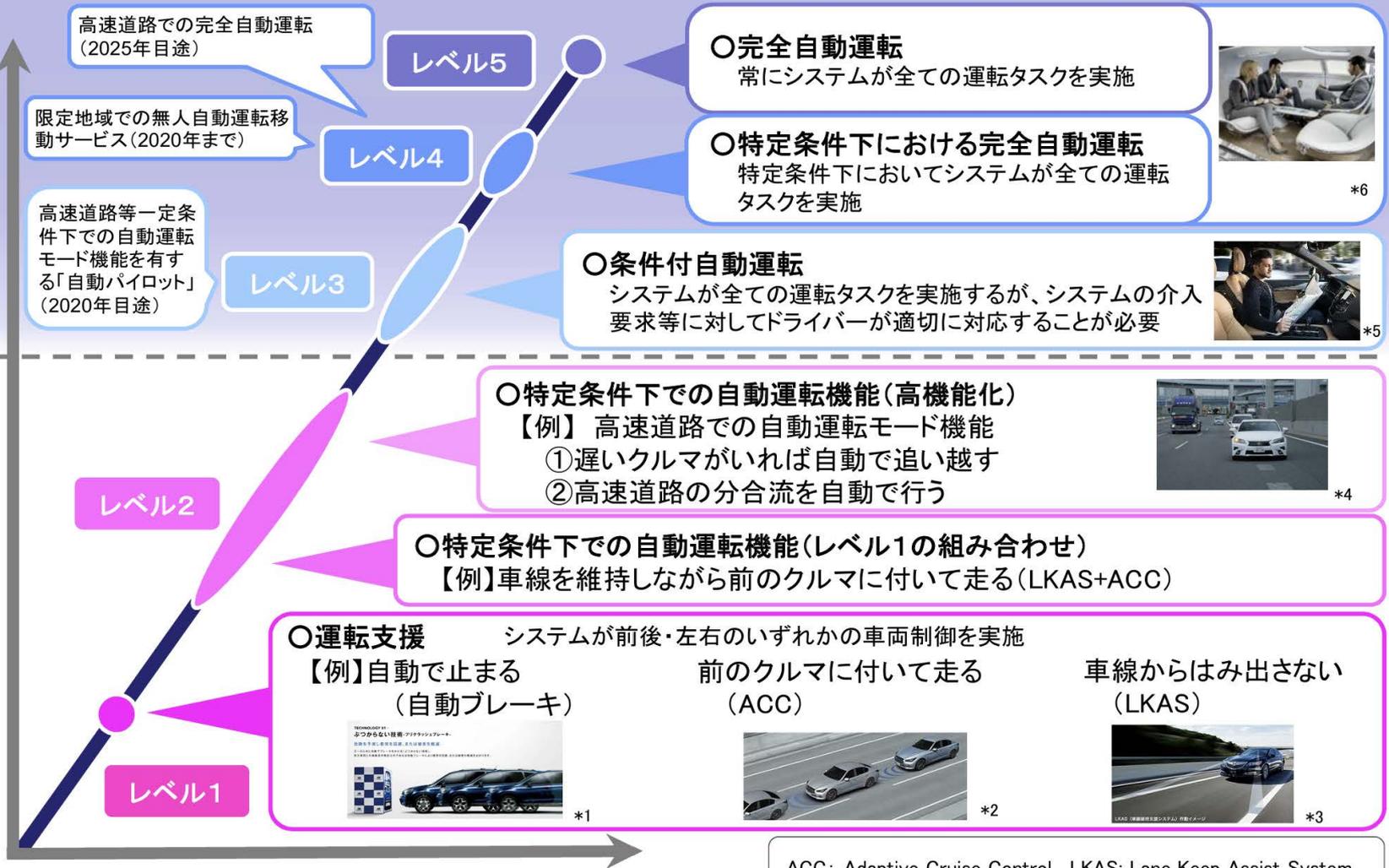
③事故発生時の法的責任の概要



自動運転のレベル分けについて

システムによる監視

ドライバーによる監視



ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

官民ITS構想・ロードマップ2017等を基に作成

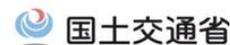
*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 CNET JAPANホームページ

| | | | | |
|-------------------------------------|------|------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| システムが周辺監視 | 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”  |
| | 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 | 縦・横方向に運転支援 | 実現できること ・ (運転者の監視の下) 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”  |

日本の自動運転法制に関する概要

- ・ 包括的な「自動運転法」という法律は存在していない⇒既存法令の改正で対応
- ・ 「自動運行装置」 ⇒レベル3の走行が法的に可能になった
- ・ 「特定自動運行」 ⇒レベル4の走行が法的に可能になった

自動運転の実現に向けた制度整備



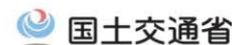
- 自動運転技術の進展や国際議論の動向などを踏まえつつ、適時、必要な制度整備を実施。

| | | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 2018年 | 「自動運転に係る制度整備大綱」(2018・4) | 高度な自動運転の実現に必要な 関連法令制度の見直し方針を策定 |
| 2019年 | 道路運送車両法の改正(2019・5) 道路交通法の改正(2019・5) | 「自動運行装置」を定義し保安基準の 対象装置に追加 |
| 2020年 | 改正道路運送車両法の施行(2020・4) 改正道路交通法の施行(2020・4) | レベル3自動運転が制度上可能に |
| 2021年 | | 福井県永平寺町において、レベル3自動運転 移動サービス開始(2021・3) |
| 2022年 | 道路交通法の改正(2022・4) | 特定自動運行(運転者がいない状態での 自動運転)の許可制度を創設 |
| 2023年 ・2024年 | 道路運送車両の 保安基準告示の改正・施行(2023・1) 改正道路交通法の施行(2023・4) 自動運転車の安全確保に関するガイドライン策定 (2024・6) | レベル4自動運転が制度上可能に 福井県永平寺町において、レベル4自動運転 移動サービス開始(2023・5) |

出典：国土交通省
「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」4頁
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001851520.pdf>)

保安基準・型式認定

自動車の安全確保に係る制度の概要



- 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。



3

保安基準の緩和

(1)⑤基準緩和申請

● 基準緩和が必要な条件

①抵触する保安基準がない場合 ⇒ **特段の手續なしに公道実証が可能**

警察庁のガイドラインに沿って公道実証実験

- 車両が道路運送車両法の保安基準に適合していること。
- 運転者となる者が実験車両の運転者席に乗車して、常に周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等に必要な操作を行うこと。等

(例)バスや乗用車を改造した自動運転実証車両



②抵触する保安基準がある場合 ⇒ **基準緩和等を受けて、公道実証が可能**

保安基準に適合しない実験車両の例

- 遠隔で監視・操作を行う遠隔型自動運転システム搭載車
- ハンドルやブレーキ等を備えない特別装置自動車

(例)遠隔型自動運転システム搭載車



● 基準緩和申請に必要な書面

| | |
|------------------|------------------------|
| 基準緩和認定申請書 | 運行の概要説明書 |
| 誓約書 | 自動運転システム等の概要説明書 |
| 保安基準等適合検討書 | 申請者の社名、住所、代表者の氏名が分かる資料 |
| 保安基準等適合検討結果確認証明書 | 並行輸入自動車届出書の写し |
| 車両外観四面図 | その他、審査の上で必要と認められる資料 |

※基準緩和認定要領・申請書等の様式についてはこちら(国土交通省HP)

※各書面の記載方法についてはこちら(関東運輸局資料)

自動運行装置について

自動運行装置の定義規定

道路運送車両法 第41条2項

『前項第二十号の「自動運行装置」とは、プログラム（電子計算機（入出力装置を含む。この項及び第九十九条の三第一項第一号を除き、以下同じ。）に対する指令であつて、一の結果を得ることができるように組み合わされたものをいう。以下同じ。）により自動的に自動車を運行させるために必要な、自動車の運行時の状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー並びに当該センサーから送信された情報を処理するための電子計算機及びプログラムを主たる構成要素とする装置であつて、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、かつ、当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えるものをいう』

- 自動運転システムは、これまでドライバーが行っていた**認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替**する機能を有するもの
- 具体的には、センサーにより車両の走行状態や周囲の交通状況等を「**認知**」した上で、得られた情報をもとに、コンピューターにより、その後の出来事を「**予測**」し、最適な走行経路・速度は何かを「**判断**」し、当該判断に基づき自動車の運行に必要な各装置を適切に「**操作**」するもの



自動運行装置

センサー(①)

- ・カメラ、レーダー、レーザーキャナ (ライダー) 等

コンピュータ(②,③,④)

- ・電子制御装置 (ECU)、電気回路、人工知能 (AI) 等のプログラム 等

- 自車位置把握、周辺環境把握、物体 (障害物) の検知 (①)



- 今後の状況を予測 (②,③)
- 走行経路・速度の決定

- 決定された走行経路・速度に沿って (④) 走行するための各装置への制御指令



(画像はSUBARU、ContinentalのHP等より引用)

特定自動運行

特定自動運行の定義規定

道路交通法 第2条1項17号の2 特定自動運行

道路において、**自動運行装置**（当該自動運行装置を備えている自動車が第六十二条に規定する整備不良車両に該当することとなつたとき又は当該自動運行装置の使用が当該自動運行装置に係る使用条件（道路運送車両法第四十一条第二項に規定する条件をいう。以下同じ。）を満たさないこととなつたときに、直ちに自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるものに限る。）**を当該自動運行装置に係る使用条件で使用して当該自動運行装置を備えている自動車を運行すること**（当該自動車の運行中の道路、交通及び当該自動車の状況に応じて**当該自動車の装置を操作する者がいる場合のものを除く。**）をいう

特定自動運行の許可制

特定自動運行に係る許可制度の創設について

(1) 特定自動運行の許可

- レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要
- 許可を受けようとする者は、下記(2)及び(3)の実施方法等を記載した特定自動運行計画を都道府県公安委員会に提出
- 都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、特定自動運行の経路を区域に含む市町村の長等から意見を聴取

(2) 許可を受けた者(特定自動運行実施者)の遵守事項

- 特定自動運行計画に従って特定自動運行を実施
- 遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う者(特定自動運行主任者)を配置(特定自動運行主任者が乗車している場合を除く)
- 特定自動運行主任者等に対する教育を実施

(3) 自動運転システムで対応できない場合の措置

- 警察官の現場における指示に従う必要がある場合、交通事故の場合等には、特定自動運行主任者等による対応を義務付け

(4) 行政処分等

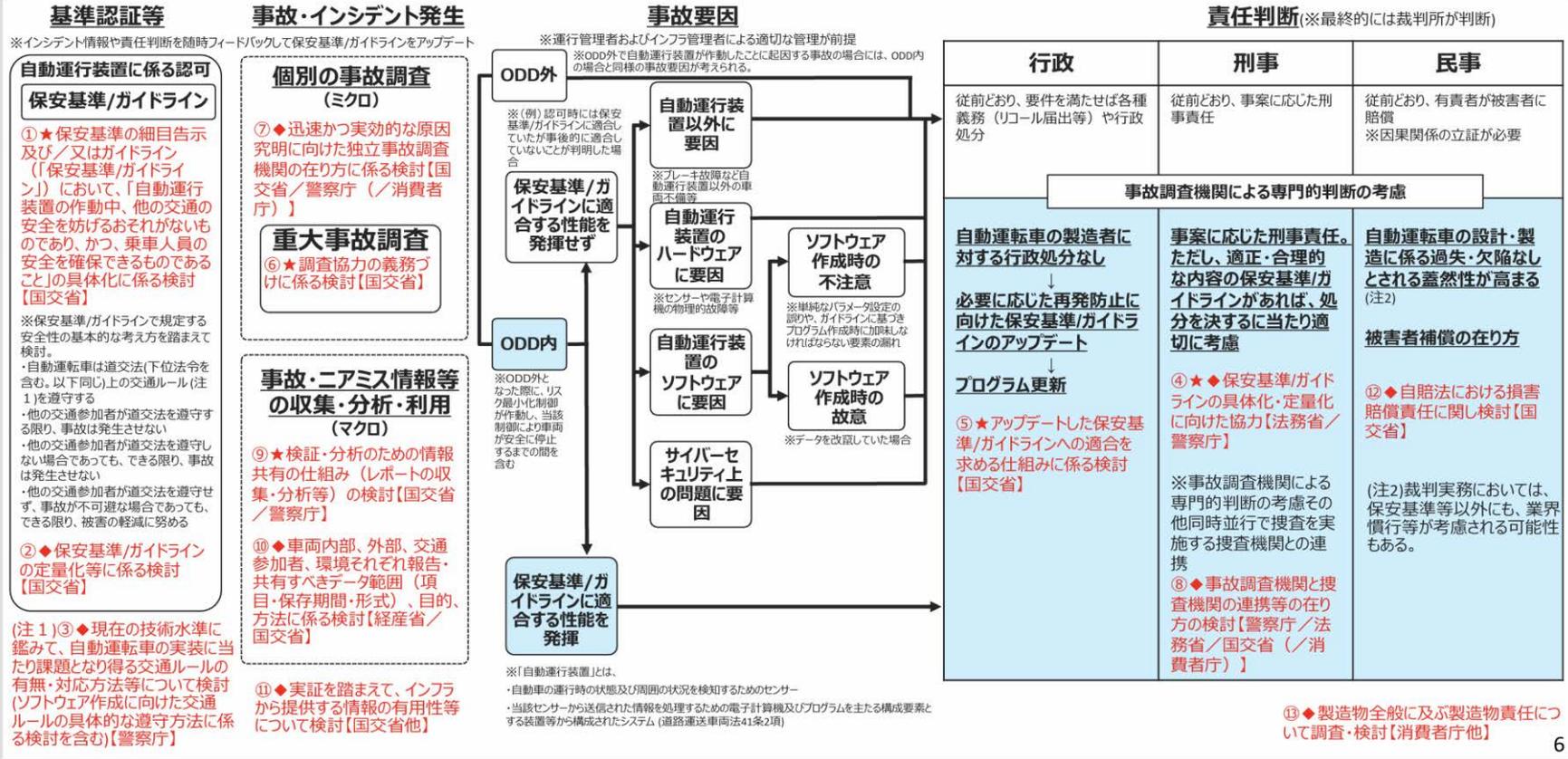
- 都道府県公安委員会は、特定自動運行実施者等が法令に違反したときは、指示、許可の取消し等を行うことができる
- 警察署長は、特定自動運行において交通事故等があったときは、許可の効力の仮停止ができる

事故発生時の責任構造

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。



事故発生時の責任構造 (民事責任・自賠法)

① 不法行為(民法709条)・自動車賠償責任法(自賠法)

(1) 運行供用者

(当面の間)「従来の(自賠責法上の)運行供用者責任を維持」

∴被害者救済、自動車所有者に運行支配及び運行利益があること

(2) 運転者及び運行供用者の過失

運転に関しては現在と同等の義務は負わなくなると考えられるが、
自動車の点検整備に関する義務は負う

→レベル3 自動運行装置の使用条件を満たさなくなった場合に
自動車の装置を確実に操作することが出来る状態
あること等

→レベル4 運転者に課される義務が「直ちには」課されない

事故発生時の責任構造 (民事責任・PL法・製造物)

② 製造物責任法(PL法)上の責任

(1) 「製造物」(PL法2条1項) : 有体物である必要がある

→ソフトウェア(≠有体物)≠製造物

→ソフトウェアを組み込んだ自動運転車=製造物

⇒ソフトウェアの不具合による事故の製造物責任は、自動車メーカーが負う可能性が高い

(ソフトウェアメーカーの責任は自動車メーカーへの債務不履行等)

事故発生時の責任構造 (民事責任・PL法・欠陥)

(2) 「欠陥」(PL法2条2項)

i 製造上、設計上の欠陥

→自動運転車の安全確保に関するガイドライン等

ii 指示・警告上の欠陥

- ・レベル2→運転支援機能の効果は環境条件により変わり、常に同じ性能が発揮できるものではないこと
- ・レベル3→自動運転中、車両からの運転交替要請（聴覚・視覚または触覚への働きかけ）がある場合には、すぐに運転制御をシステムと交替する必要があること等
- ・レベル4→ODDの内容に沿った走行ルート・運行環境で当該車両が利用されるよう設定され、常にその状態が確認されるべきこと

まとめ

本発表の目的

→自動運転に関する日本の現状と法制度の概要

①自動運転レベルについて

→5段階のレベルに分かれており、現行法上可能な走行態様は
レベル4まで

②日本の自動運転に関する法規制・法改正の概要

→道路交通法等の既存法令の改正で対応

「自動運行装置」及び「特定自動運行」という新たな規定

③事故発生時の法的責任の概要

→過渡的には、従前の車両と同じように、法的責任を負う

