

デジタル庁におけるモビリティ分野の取組について

2025/11/19 デジタル庁 国民向けサービスグループ

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制

自動運転・MaaSに係る関係府省庁の役割

デジタル庁（2021年9月～）
(旧・内閣官房IT総合戦略室)

基本方針の企画・立案並びに
総合調整

- モビリティ・ロードマップの策定

内閣府

科学技術・イノベーション推進事務局

協調領域に関する研究開発

- 戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）の推進

警察庁

交通安全の確保

総務省

情報通信環境の整備

経済産業省

自動車産業の振興
MaaSの推進

国土交通省

道路管理

車両の安全確保

法務省

交通関係事件の検察

金融庁

保険業等の監督

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制

デジタル庁におけるこれまでの検討状況と検討体制

これまでの検討

年度	自動運転に関する主な動向
2014	官民ITS構想・ロードマップ策定
↓ 2021	(官民ITS構想・ロードマップを毎年度更新) ・2017年：道路交通法、道路運送車両法に係る制度整備 →遠隔型自動運転の公道実証が可能に ・2017年：国主導の各種地域プロジェクトが開始 (内閣府、経済産業省、国土交通省) ・2018年：自動運転に係る制度整備大綱 ・2019年：道路運送車両法及び道路交通法改正 →高速道路での自動運転（レベル3）が制度上可能に ・2022年：道路交通法改正 →自動運転レベル4に向けた制度整備 等
2022	デジタル交通社会のありかたに関する研究会 →「デジタルを活用した交通社会の未来2022」策定
2023	「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会 モビリティワーキンググループ（モビリティWG）
2024	・2024年6月「モビリティ・ロードマップ2024」
2025	・ <u>2025年6月「モビリティ・ロードマップ2025」</u>
.	・2026年6月「モビリティ・ロードマップ2026」（予定）

検討体制と検討内容

デジタル社会推進会議 モビリティWG

- ・自動運転、ドローン、サービスロボット等に対する地域の移動需要の可視化、社会的効果の見える化
- ・初期投資への支援等自立化環境整備
- ・走行環境、社会的ルール等事業環境整備

サブワーキンググループ (SWG) ※

- ・自動運転車を巡る交通事故等に関する社会的なルールの在り方 等

※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

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制

(参考)モビリティWGについて

運営体制

主査	森 昌文	内閣総理大臣補佐官 (国土強靭化及び復興等の社会资本整備並びに科学技術イノベーション政策その他特命事項担当)
構成員（有識者）	石田 東生 岡本 浩 川端 由美 甲田 恵子 越塚 登 齊藤 裕 鈴木 真二 須田 義大 波多野 邦道 日高 洋祐 村松 洋佑 山本 圭司 若菜 千穂	筑波大学名誉教授・学長特別補佐 東京電力パワーグリッド株式会社 代表取締役副社長 自動車ジャーナリスト・環境ジャーナリスト 株式会社AsMama 代表取締役社長 東京大学大学院情報学環教授 独立行政法人情報処理推進機構理事長 兼 デジタルアーキテクチャ・デザインセンター長 一般社団法人総合研究奨励会 日本無人機運行管理コンソーシアム代表 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 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 株式会社MaaS Tech Japan 代表取締役CEO 一般社団法人口ットフレンドリー施設推進機構理事 特定非営利活動法人ITS Japan 会長 特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター常務理事
構成員（関係省庁）	内閣府 警察庁 デジタル庁 総務省 経済産業省 国土交通省	科学技術・イノベーション推進事務局 統括官 交通局長 統括官（国民向けサービスグループ担当） 総合通信基盤局長 製造産業局長 商務情報政策局長 公共交通政策審議官 道路局長 物流・自動車局長

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

2. モビリティ・ロードマップ2025の概要

技術の発展

~2021

官民ITS構想・ロードマップ

- ・自動運転システムの高度化
- ・効率的な物流サービスの実現
- ・無人自動運転移動サービスの実現

2024～

モビリティ・ロードマップ 2024

- ・自動運転の事業化の検討
課題の相互関係の整理
必要なアジェンダの整理
- ・事故発生時のルールの検討
事故発生時の法的責任
事故情報の共有化、専門調査機関など

2025～

モビリティ・ロードマップ 2025

- ・事業化の対策の進捗管理
社会的ルール
リース・レンタル方式
路車協調技術等の開発など
- ・ビジネスモデルの検討
需給横断的な交通商社機能
配車管理・運行調整など

2027～

モビリティ・ロードマップ XXXX

国内の動き

- 2017 各種制度の整備
→遠隔型自動運転が可能に
- 2019 各種法改正
→自動運転（レベル3）が可能に
- 2021 世界初のレベル3の車両を市場投入（HONDA）
e-Palette（レベル2）が人身事故（TOYOTA）
- 2022 道路交通法改正等
→レベル4の制度整備等
- 2023 福井県永平寺で国内初のレベル4自動運転を開始

海外の動き

- 2022 サンフランシスコでロボタク開始（GM Cruise）
- 2022 武漢でロボタク開始（百度）
- 2022 レベル3を市場投入（メルセデス）
- 2022 広州でロボタク開始（WeRide）
- 2023 サンフランシスコでロボタク開始（Waymo）
- 2023 広州でロボタク開始（Pony.AI）

（自動運転の動き）

- ・全国20箇所以上で通年運行（約100箇所で実証）
- ・国内初（バスタイプ）のレベル4自動運転を開始（BOLDLY）
- ・国内技術でのドライバレスを目指したロボタクの実証を開始（日産）
(参考：日本版ライドシェア・公共ライドシェアの動き)
- ・日本版ライドシェア開始（2024.4～）
- ・全国約1,100の自治体でライドシェア（日本版、公共）を展開（検討中を含む）

（自動運転の見込）

- ・全都道府県での自動運転通年運行を実施または計画策定
- ・ロボタクの実装を見据えた制度の構築、ビジネスモデルに対応した規制緩和等

（自動運転の見込）

- | | | |
|---------|-------|-----------------|
| 日産 | 2027～ | ロボタク開始 |
| Waymo | 2027～ | 日本でのロボタク事業参入の動き |
| BOLDLY | | 事業の拡大 |
| TIER IV | 2027～ | 都内全域でロボタク事業の推進 |

- 2024 ロボタク事業の断念（GM Cruise）
- 2024 香港でのロボタク実証の認可取得（百度）
- 2024 深圳、上海にロボタクを開始（Pony.AI）
- 2024 UAEでロボタクを開始（WeRide）
- 2024 レベル3を市場投入（BMW）
- 2025 事業地域の拡大（Waymo）
- 2025 北京で個人所有自動運転レベル3走行が可能に
- 2025 スイスでロボタクを開始（WeRide）
- 2025 CA/TX州へロボタク導入計画（Tesla）

- 2026-27 Cybercab生産開始（Tesla）

※ サービスの開始時期については、精査中

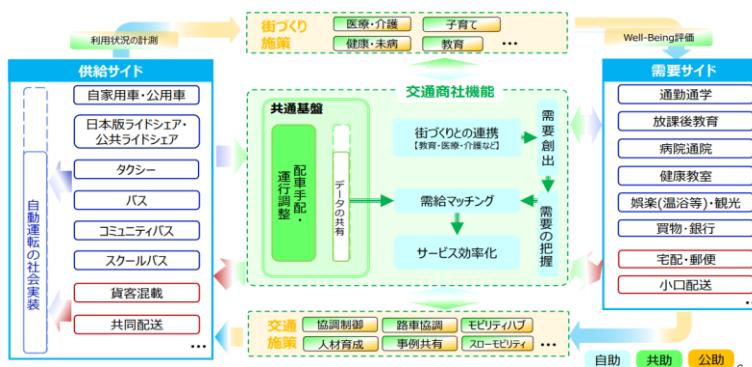
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要

モビリティサービスを巡る現状と課題

- 公共交通サービスに対する潜在移動需要の存在を踏まえたモビリティサービスの効率化
- 移動の自由を巡る都市・地方格差の進展と差が広がりつつある米中の自動運転技術との格差解消
- 広がる実証事業に対し足踏みする事業化

モビリティ・ロードマップ2025の考え方

- 需給一体となったモビリティサービスの再設計
 - ・移動需要の把握・創出と街づくり施策・モビリティサービスの連動



- デジタル基盤の共同利用等による合理的な投資環境の整備

- 自動運転技術の実装(事業化)に向けた環境整備
 - ・事業の構成要素・特性に応じた打ち手・在り方の検討
 - ・共同利用すべきデジタル基盤の導入



- 自動運転技術の段階的導入

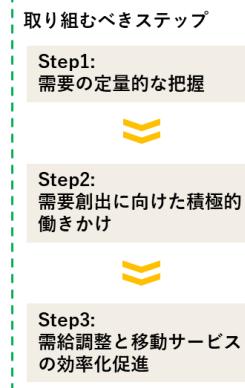
- ・自動運転技術の実証的導入から地域の特性に応じた事業化へ

新たなモビリティサービスの普及に向けた重点施策

- 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立

- ・潜在需要の調査・縦割りを越えた政策立案体制の整備
- ・需給一体となったサービス設計機能の確立支援
- ・共同利用すべきデジタル基盤の整備・導入（「交通商社機能」の考え方）

- ・地域における移動需要の創出や集約
- ・最適な移動サービスの設計を一体的に提案し、関係事業者にその実施を推奨
- ・移動需要の調査や新たな移動需要の企画
- ・移動サービスの効率化に共通に必要となるシステムやアプリケーション等の整備



- 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

- ・初期導入費用の低減
- ・合理的な分業体制の確立と協調領域の設定
- ・路車協調技術など必要な技術の開発と普及
- ・事故等に対応する体制の整備
- ・社会的受容性の向上

- ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入

- ・先行的事業化地域の選定（10か所程度）

(参考) モビリティ・ロードマップ2025 工程表（1／2）

時間軸	2025年度	2026年度以降
自動運転技術のビジネスモデル		
	事業採算性の検討（経産／国交）	
	自動運転サービス等の導入に向けた指針の策定（内）	
	データの統合・相互利活用基盤の検討（内）	
	モビリティサービスをけん引する人材の育成（内）	
「交通商社機能」の確立		
	「交通商社機能」の取組に関する支援（デジ）	
	共通基盤に関する支援（デジ）	
路車協調技術など必要な技術の開発と普及		
	自動運転システムの開発支援（経産）	
	主要技術（高精度地図）の低コスト化（経産）	
	主要技術（ライダーシステム）の低コスト化（内）	
	路車協調システムの検討（国交）	
	V2X通信規格の検討・策定（総務）	
	V2N通信環境の検討（総務）	
	安全性評価環境の構築（経産）	
	混在空間における協調型システムの検討・確立（経産）	
	信号情報提供技術の検討・確立（警察）	

(参考) モビリティ・ロードマップ2025 工程表 (2／2)

時間軸	2025年度	2026年度以降
路車協調技術など必要な技術の開発と普及		
	乗換・積替等のための集約拠点の整備（経産）	
	自動運転サービス支援道の整備（経産）	
	複数モビリティの協調制御技術の検討（デジ）	
事故等に対応する体制の整備・社会的受容性の向上		
	社会受容性向上のための手引きの策定（経産／国交）	
	走行空間の検討（国交）	
	審査手続の透明性・公平性の確保（警察／国交）	
	自動運転をめぐる社会的ルールの明確化（国交／警察）	
初期導入費用の低減、合理的な分業体制の確立と協調領域の設定		
	自動運転車両のリース・レンタルを促す仕組の検討（デジ）	
	自動運転がもたらす効果の評価方法の検討（国交）	
先行的事業化地域の選定及び各府省庁施策の集中投入		
	集中投入すべき施策の検討	

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入

「先行的事業化地域」パターン（案）

①最新技術活用型(潜在需要解放型)

- ドライバー不足等により我慢せざるを得ない移動需要を自動運転で満たすパターン

(例 1)

ロボットタクシーで大都市の個別ニーズにオンデマンドに対応



(例 2)

小型バスで公共交通が少なく自由な移動ができない地方部での任意の行先への移動にオンデマンドに対応



I オンデマンド（任意経路）
×乗用車型

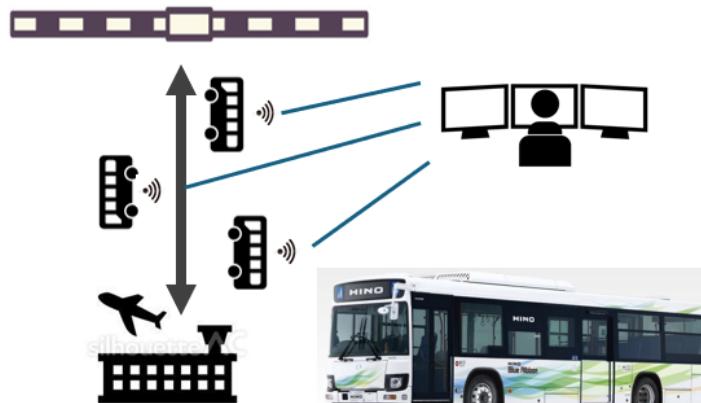
II オンデマンド（複数経路）
×バス型

② 運行エリア拡大型

- 自動運転レベル4で運行している車両を、自治体内の他の地域・路線に拡大し、コスト面等の課題を解決するパターン

(例 3)

一定以上の需要があるエリアで、路線にあったバスを複数台導入し、1台当たりのコストをカット



III 定時運行（特定経路）
×バス型

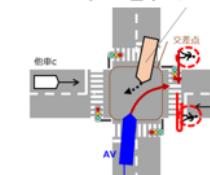
IV 定時運行（特定経路）
×グリスロ型

③ 技術的課題解決型

- 技術的課題を解決し、既存のバス路線等を自動運転で代替し、自動運転レベル4で運行を目指すパターン

(例 4)

中型バスで一定の交通量のある交差点でのスムーズな右折等の課題を解決し、既存交通の代替を実現



(例 5)

グリスロ等現在の技術レベルで円滑な交通を妨げる恐れのない地域（細街路の多い過疎地等）で運行



III 定時運行（特定経路）
×バス型

IV 定時運行（特定経路）
×グリスロ型

3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入

自動運転（旅客）の実証実験に取り組んでいる地域一覧（2024年度）

車両 (写真はイメージ)	乗用車	グリーンスローモビリティ	小型シャトル	小型バス	大・中型バス	その他
自動運転 Level						
7(5) Level 4		1(1) 永平寺町	3(2) 上土幌町 大田区 多気町	2(1) 塩尻市 松本市	1(1) 日立市	
95(15) Level 2	6(0) 千葉市 江東区 港区 横浜市 浜松市 安城市	9(5) 十和田市 <u>上小阿仁村</u> 静岡市 <u>春日井市</u> <u>東近江市</u> <u>河内長野市</u> <u>四條畷市</u> 佐伯市 沖縄県	30(5) 帯広市 養父市 当別町 美郷町 苫小牧市 周南市 利尻富士町 高松市 釜石市 三豊市 田村市 <u>伊予市</u> 境町 嬉野市 <u>常陸太田市</u> 宇城市 松戸市 西都市 <u>弥彦村</u> 南さつま市 越前市 <u>岐阜市</u> 中津川市 豊橋市 伊勢市 滋賀県 宮津市 木津川市	35(4) 網走市 岡崎市 仙台市 小牧市 大館市 桑名市 長井市 京田辺市 磐梯町 宇陀市 前橋市 三郷町 深谷市 明日香村 和光市 和歌山市 横芝光町 鳥取市 新宿区 備前市 川崎市 福山市 佐渡市 那賀町 富山市 土庄町 <u>小松市</u> 宗像市 甲斐市 佐賀市 富士吉田市 熊本市 <u>日進市</u> 豊見城市 沼津市	12(1) 千歳市 下野市 渋川市 <u>柏市</u> 平塚市 常滑市 長久手市 名古屋市 大阪市 三田市 東広島市 北九州市	3(0) 岐阜県 明和町 高知県

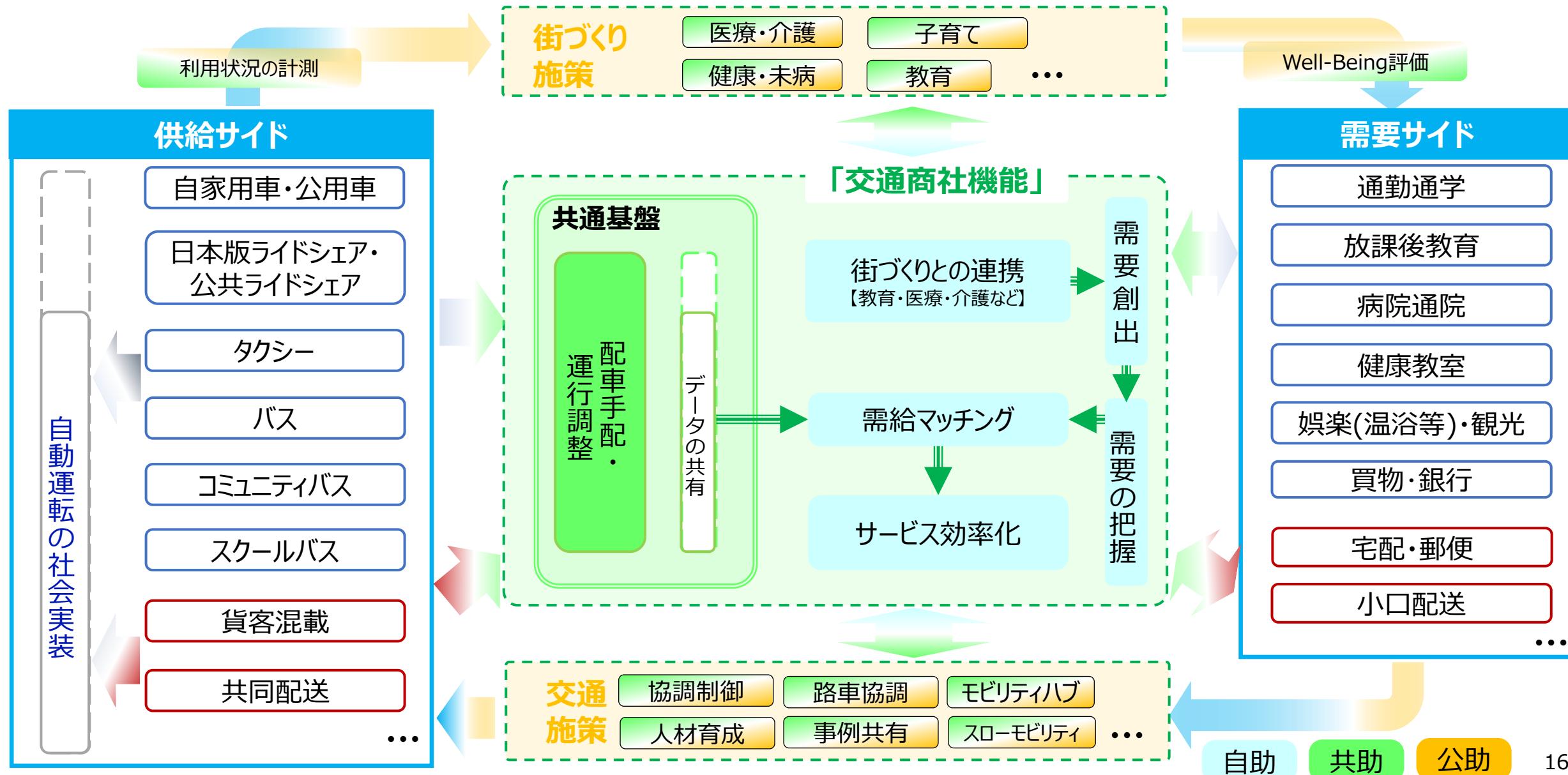
※数字は実施箇所数、赤字は通年運行実施箇所。公開されている2024年度補助事業の情報を基にデジタル庁にて作成。全ての事業を網羅しているものではない。

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立

新たなモビリティサービスを支える「交通商社機能」について

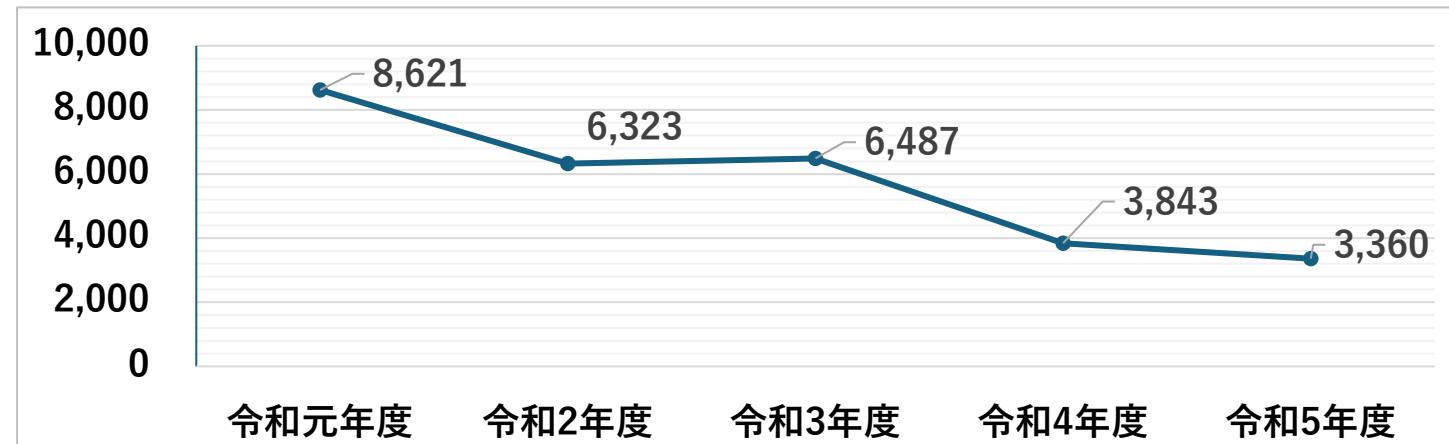


4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立

中山間地における移動需要とモビリティサービスの調査結果

■中山間地A町における町営バス利用者数

※デジタル庁調べ



■中山間地A町における移動需要アンケート分析結果

※デジタル庁調べ

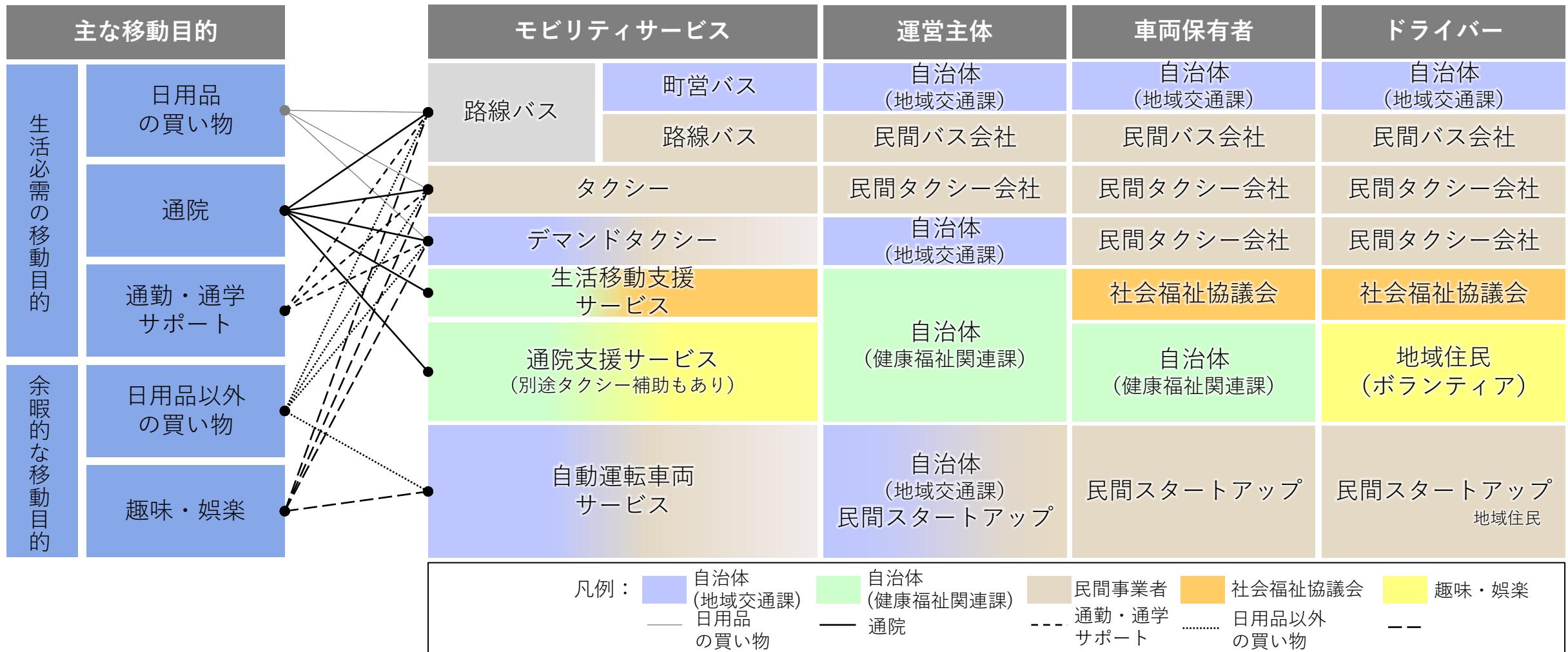
回答者属性			生活必需の移動目的			余暇的な移動目的	
年代	家族構成	アンケート回答数(配布数)	日用品の買い物	通院	通勤・通学サポート	日用品以外の買い物	趣味・娯楽
30-40歳代	夫婦+子供	94人(333人)	+17.7% ↑	+0.9% ↑	▲10.0% ↓	+63.9% ↑	+74.3% ↑
50-60歳代	2世帯	124人(307人)	+16.6% ↑	+8.6% ↑	▲7.3% ↓	+39.3% ↑	+68.1% ↑
70-80歳代	2世帯	96人(258人)	+21.6% ↑	+16.3% ↑	▲2.9% ↓	+35.5% ↑	+49.3% ↑
70-80歳代	夫婦のみ	126人(284人)	+11.2% ↑	▲2.9% ↓	▲10.0% ↓	+50.7% ↑	+32.9% ↑
70-80歳代	単身	68人(251人)	+5.5% ↑	+12.3% ↑	▲9.3% ↓	+26.5% ↑	+36.7% ↑

中山間地においてバス利用者は減少しているものの、住民の移動需要は存在している

4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立

中山間地における移動需要とモビリティサービスの調査結果

■中山間地A町にモビリティサービスと運営主体 ※デジタル庁調べ

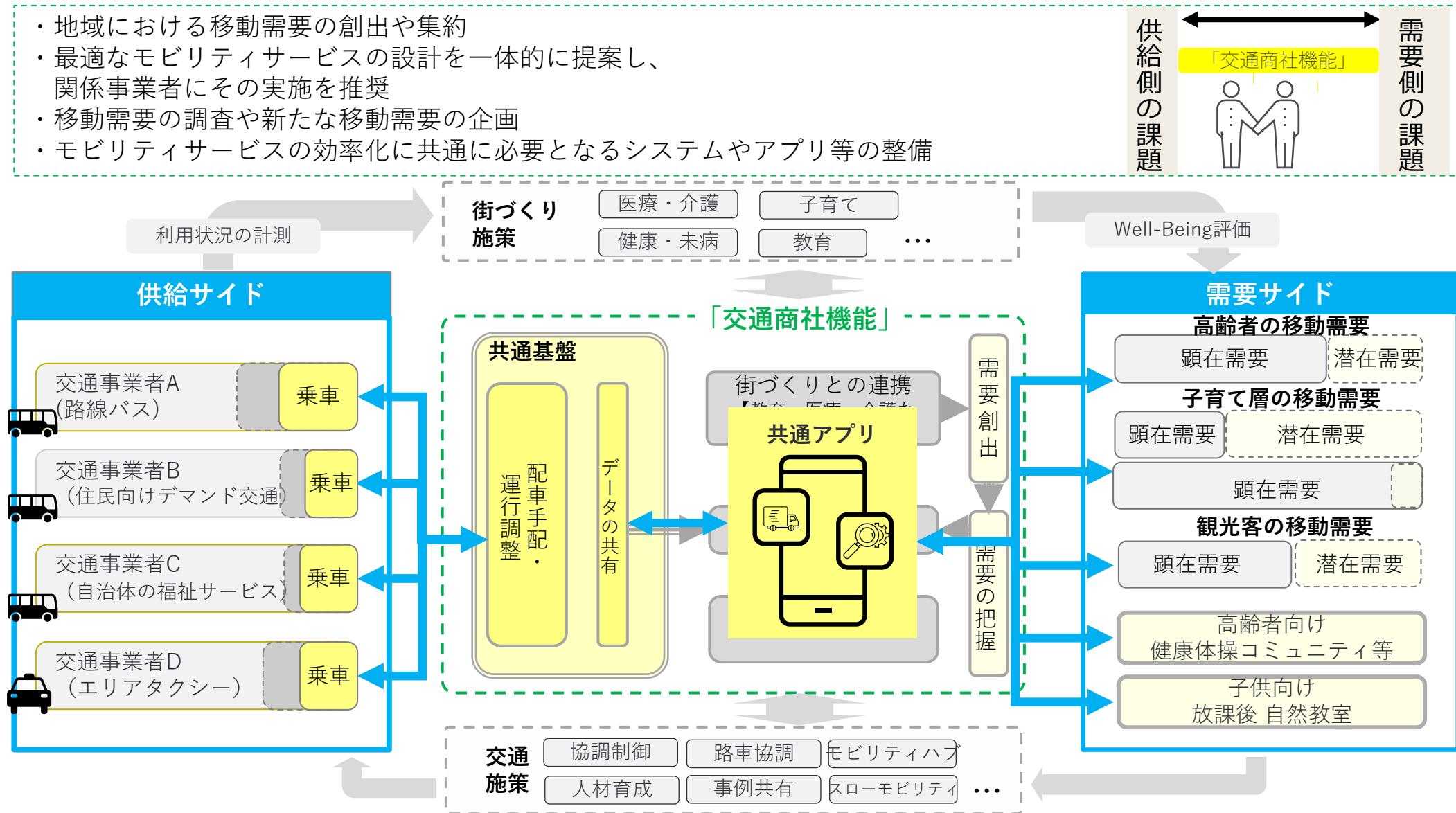


移動目的に対してモビリティサービスが複数提供されており、サービスが分散している

4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立

「交通商社機能」の考え方

- ・地域における移動需要の創出や集約
- ・最適なモビリティサービスの設計を一体的に提案し、関係事業者にその実施を推奨
- ・移動需要の調査や新たな移動需要の企画
- ・モビリティサービスの効率化に共通に必要となるシステムやアプリ等の整備



地域において「交通商社機能」を確立するための取り組みを支援していく

講演内容

1. 自動運転の実現に向けたこれまでの検討状況と検討体制
2. モビリティ・ロードマップ2025の概要
3. 先行的事業化地域：ターゲットに合わせた各府省庁政策の集中的投入
4. 地域の住民に移動の自由を確保する「交通商社機能」の確立
5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

事故等が発生した場合の責任制度その他のAI時代における自動運転車の社会的ルールの課題と目指すべき姿

背景・目的

- 高齢者によるペダルの踏み間違い事故など、人間の運転者によるミスに起因した交通事故が社会問題化
 - ✓ 2023年に発生した自動車※1関連の交通死亡事故2,288件のうち、第1当事者※2が自動車の場合は2,021件、全体の88.3%。
 - ✓ 高齢者に対する自主的な免許返納の呼びかけは、特に、公共交通等の移動手段が不足している地域において効果が限定的。

● 地域公共交通における人手不足が深刻化

⇒新たな地域交通の手段として、安全な自動運転車の早期社会実装への期待が一層向上。

これまでの研究開発等の取組に加え、社会的ルール面での環境整備を進め、社会実装の更なる加速を目指す。

(※1) 自動車：乗用車、貨物車、特殊車

(※2) 第1当事者：最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者

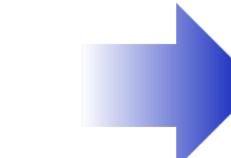
現状・課題

◆行政・刑事・民事における法的責任判断の予測性向上

- 無人の自動運転車が事故を起こした場合、どの当事者（開発者・運行者等）がどのような場合に責任を負うのか明確でなく、イノベーションの阻害要因に。

例) どのような措置を講じていれば「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」といえるのか、「合理的に予見される防止可能な事故が生じない」ものといえるのか不明確。

基準の具体化・定量化等を通じた責任判断の予測性向上



目指すべき姿

- 具體化・定量化された保安基準/ガイドラインを作成し、自動運転車による交通ルールの遵守方法を明確化
- 検証・分析のための情報共有の仕組みを構築し、必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート
- 適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインに適合していた事実が、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

事故調査機関の強化



◆事故原因究明の仕組み

- 事故原因究明・再発防止等のため、独立かつ専門組織が必要

例) 現状は、交通事故総合分析センター（ITARDA）に自動運転車事故調査委員会を設置。ただし、法的権限がなく、任意での調査にとどまる。

- 法的権限を持ち、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事故調査機関を設置
- 客観性・信頼性の高い事故調査結果の公表

5. 自動運転技術の実装に向けた支援策の整備

事故等が発生した場合の責任制度その他のAI時代における自動運転車の社会的ルールの課題と目指すべき姿

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隨時見直し。

基準認証等

※インシデント情報や責任判断を随时フィードバックして保安基準/ガイドラインをアップデート

自動運行装置に係る認可

保安基準/ガイドライン

- ①★保安基準の細目告示及び／又はガイドライン（「保安基準/ガイドライン」）において、「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」の具体化に係る検討【国交省】

※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を踏まえて検討。

- ・自動運転車は道交法(下位法令を含む。以下同じ)上の交通ルール(注1)を遵守する
- ・他の交通参加者が道交法を遵守する限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守しない場合であっても、できる限り、事故は発生させない
- ・他の交通参加者が道交法を遵守せず、事故が不可避の場合であっても、できる限り、被害の軽減に努める

- ②◆保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】

(注1)③◆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（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ついて検討を含む）【警察庁】

事故・インシデント発生

個別の事故調査（ミクロ）

- 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係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】

重大事故調査

⑥★調査協力の義務づけに係る検討【国交省】

事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）

- ⑨★検証・分析のための情報共有の仕組み（レポートの収集・分析等）の検討【国交省／警察庁】

- ⑩◆車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれ報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法に係る検討【経産省／国交省】

- ⑪◆実証を踏まえて、インフラから提供する情報の有用性について検討【国交省他】

事故要因

※運行管理者およびインフラ管理者による適切な管理が前提
※ODD外で自動運行装置が作動したことによる事故の場合は、ODD内の場合と同様の事故要因が考えられる。

ODD外

※（例）認可時には保安基準/ガイドラインに適合していたが事後的に適合していないことが判明した場合

保安基準/ガイドラインに適合する性能を発揮せず

ODD内

※ODD外とまた際に、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するまでの間を含む

自動運行装置以外に要因

※ブレーキ故障など自動運行装置以外の車両不備等

自動運行装置のハードウェアに要因

※センサーや電子計算機の物理的故障等

自動運行装置のソフトウェアに要因

※単純なパラメータ設定の誤りや、ガイドラインに基づきプログラム作成時に加味しなければならない要素の漏れ

サイバーセキュリティ上の問題に要因

※データを改竄していた場合

ソフトウェア作成時の不注意

※センサーや電子計算機の物理的故障等

ソフトウェア作成時の故意

※データを改竄していた場合

保安基準/ガイドラインに適合する性能を発揮

※「自動運行装置」とは、
・自動車の運行時状態及び周囲の状況を検知するためのセンサー
・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等から構成されたシステム（道路運送車両法41条2項）

責任判断（※最終的には裁判所が判断）

行政

従前どおり、要件を満たせば各種義務（リコール届出等）や行政処分

刑事

従前どおり、事案に応じた刑事责任

民事

従前どおり、有責者が被害者に賠償
※因果関係の立証が必要

事故調査機関による専門的判断の考慮

自動運転車の製造者に対する行政処分なし

必要に応じた再発防止に向けた保安基準/ガイドラインのアップデート

プログラム更新

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】

事案に応じた刑事责任。ただし、適正・合理的な内容の保安基準/ガイドラインがあれば、処分を決するに当たり適切に考慮

④★◆保安基準/ガイドラインの具体化・定量化に向けた協力【法務省／警察庁】

※事故調査機関による専門的判断の考慮
その他同時に並行で捜査を実施する捜査機関との連携

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）】

自動運転車の設計・製造に係る過失・欠陥なしとされる蓋然性が高まる（注2）

被害者補償の在り方

⑫◆自賠法における損害賠償責任に係る検討【国交省】

（注2）裁判実務においては、保安基準等以外にも、業界慣行等が考慮される可能性もある。

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】

デジタル庁
Digital Agency