【米国】

自動運転に関する米国の政策等の動向について

～DOT's National Strategy for Automated Vehicles の策定及び事業者の動向～

山下　庸介　　ワシントン国際問題研究所次長/主任研究員
山本　昂太朗　　ワシントン国際問題研究所研究員

1. 概要

2026 年 9 月 3 日、米国運輸省（Department of Transportation: DOT）は、自動運転車（Automated Vehicles）に関する国家戦略 America Leads: DOT's National Strategy for Automated Vehicles[1]（以下「国家戦略」という。）を公表し、2030 年度までの自動運転車に関する計画について明らかにした。本レポートは、これまでの米国における自動運転の政策動向とともに、国家戦略や連邦政府の動向を中心に米国での自動運転の現状を概説する。

2. これまでの米国における自動運転の政策動向

米国連邦政府は、今回の国家戦略の策定以前から、自動運転技術の開発・導入を促進するとともに、その安全性を確保するための政策を段階的に進めてきた。

(1) 事業者による自主的な安全評価の促進

オバマ政権下の 2016 年 9 月、DOT は「Federal Automated Vehicles Policy[2]」を公表し、自動運転システム（Automated Driving System：ADS）導入に係る基本的な政策の方向性を示した。具体的には、自動運転車の製造事業者が考慮すべき設計、開発、試験及び導入に関する 15 項目の安全評価の指針を示すとともに、車両の安全性の確保については連邦政府が、免許、登録、保険・責任制度等については州政府が担うという連邦政府・州政府間の基本的な役割分担などの考え方を整理している。

第一次トランプ政権下の 2017 年 9 月には、これを改訂した「Automated Driving Systems 2.0: A Vision for Safety[3]」を公表し、事業者向けの安全に関する指針として安全に関する検討事項を 12 項目に整理し、事業者によるこれらに対する取り組みを説明する自主的な安全自己評価とその公表を促した。また、これらの評価は連邦政府による事前承認の対象ではないことを明確にするなど、技術革新を妨げない柔軟な枠組みを重視した。

(2) 車両単体から交通システム全体への政策スコープの拡大

2018 年 10 月には、「Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicles 3.0[4]」を公表し、車両単体の安全性のみならず、トラック・バスなどの商用車の運行に関するルールや道路インフラの整備等に関する取組にも言及し、その政策対象を陸上交通システム全体へと拡大した。さらに、2020 年 1 月には「Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0[5]」を公表し、連邦政府の 38 の関係機関等による取組を整理し、自動運転技術に関する連邦政府全体の政策の一貫性を確保するとともに、研究開発及び社会実装における米国の主導的地位の維持を目指す方針を示した。

これらを踏まえ、2021 年 1 月には「Automated Vehicles Comprehensive Plan[6]」を公表している。

(3) 安全性の監督と既存の車両安全基準の見直し

こうした政府全体の方針の策定・改定と並行して、高速道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration：NHTSA）は、公道上で運行する車両の安全性を把握するための取組を進めた。バイデン政権下の 2021 年 6 月には、Standing General Order[7]を発出し、対象となる製造事業者や運行事業者に対して、ADS 又は SAE レベル 2 の先進運転支援システム（Advanced Driver Assistance System：ADAS）が関係する一定の事故の報告を義務付けた。これは、事故情報を収集し、潜在的な安全上の問題の早期把握や安全監督に活用することを目的とするものである。

また、2022 年 3 月には、従来のハンドル等の運転操作装置を持たない ADS 搭載車両にも適用できるよう、連邦自動車安全基準（Federal Motor Vehicle Safety Standards：FMVSS）のうち、乗員保護に関する基準を改正する最終規則を公表した[8]。この改正は、従来の車両と同等の衝突時の乗員保護性能を維持しながら、人間の運転手を前提とした用語や要件を見直すものであり、自動運転車の新たな車両設計に既存の安

全基準を対応させる取組であった。

(4) 第2次トランプ政権下での取組

2025年4月、第2次トランプ政権下のDOTは、新たな「Automated Vehicle Framework[9]」を公表し、①公道上で運行する自動運転車の安全性の優先、②不必要な規制上の障壁の除去によるイノベーションの促進、③自動運転車の商用導入の促進の3原則を示した。具体的には、事故報告制度を維持しつつ、重要な安全情報に重点を置くために報告要件を合理化した。また、州ごとに異なる法規制による課題に対応し、全国的な基準の整備を目指す姿勢を示した。

以上のように、米国の自動運転政策は、事業者の自主的な安全確保の取組を促しつつ、技術開発や社会実装の進展を踏まえ、事故情報に基づく安全監督や技術の進展に対応した規制の具体化が行われてきた。

3. 国家戦略の概要

米国では、2026年現在、Alphabet傘下のWaymoなどにより複数の都市で自動運転による旅客輸送が行われている。一方で、上述のとおり、ADSの認証に関する全米の統一基準は存在せず、自動運転事業者は、現状、車両自体については一部を除き有人運転手を前提に作られているFMVSS[10]に適合させつつ、公道や無人走行等に関して各州の法律や規制を個別にクリアすることが求められている。この状況が自動運転の普及を阻害してきたといわれており、国家戦略においては、以下の4つの柱を掲げ、米国の自動運転分野における主導権を維持するとしている[11]。

① Prioritize Safety(安全を最優先):自動運転車(AV)業界の成長に伴い、安全性を確保・向上させるための指針を策定する――これには、自動運転車の性能に関する初の安全基準も含まれる。

② Provide Regulatory Certainty(規制の確実性を確保する):既存の規制を現代化し、不必要な障壁を取り除き、手続きを合理化し、明確さと予測可能性を確保する。また、一貫性の確保に向けて取り組む。

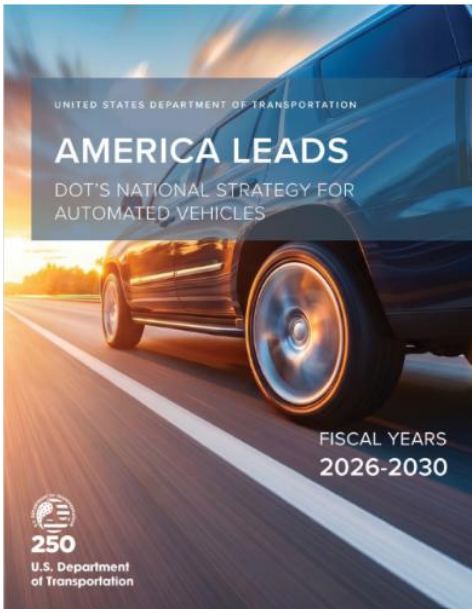
③ Promote American Innovation(米国のイノベーションの促進):国内における旅客および貨物輸送用途での商用展開と運用を拡大し、海外における米国の国益を促進する。

④ Facilitate Interoperable Corridors(相互運用可能な回廊の整備):交通システム内における州をまたぐシームレスな相互運用性を促進するため、全国のステークホルダーを一堂に集める。

またこの柱の下でのDOTの取り組みがまとめられており、A.安全性の監督と法執行の責任者として、安全を最優先に、新技術に対して厳格な安全基準を満たすよう努めること、B.自動安全規制の近代化として、Exemption手続きの合理化、FMVSSの自動運転対応のための改正、ADS最低安全基準の策定等を行うこと、C.安全な自動運転に関する研究、ステークホルダーとの連携及び情報共有を進めることが規定されている(詳細は表－1の通り)。

表―1　DOTの取り組み

A.安全性の監督と法執行	✓ 欠陥調査及びリコールの実施(NHTSA) ✓ ADS及びレベル2自動運転に関する事故・インシデント報告要件の合理化(NHTSA) ✓ ADS搭載商用車の運行安全基準の開発(連邦自動車運送安全局(Federal Motor Carrier Safety Administration:FMCSA)) ✓ 高度に自動化された輸送システムを用いた危険物の安全な輸送を促進するための規制に係るANPRMの公表(パイプライン・危険物安全管理局(Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration:PHMSA))
B.自動車安全規制の近代化	✓ 輸入車に対して長年適用されていた免除プログラムの国内生産者への適用による、国内メーカーに対する公平な競争環境の確保(NHTSA) ✓ Exemption手続きの合理化(NHTSA) ✓ FMVSSの近代化・障壁の除外(NHTSA) ✓ ADS最低性能基準の策定(NHTSA) ✓ グローバル技術規制の策定活動(NHTSA)
C.研究、ステークホルダーとの連携、および情報共有	✓ ステークホルダー向けADSガイダンスの更新(NHTSA) ✓ 自動運転車向け交通規則・規制のデジタル化(連邦高速道路局(Federal Highway Administration:FHWA)、Intelligent Transportation Systems Joint Program Office:ITS JPO) ✓ デジタルインフラの整備による州間高速道路回廊の近代化(FHWA、研究・技術 担当次官補室(Office of the Assistant Secretary for Research and Technology:OST-R)) ✓ 各種研究プログラム・実証事業の実施・支援・研究結果を踏まえたマニュアルの改訂　等



図―1　America Leads: DOT's National Strategy for Automated Vehicles（America Leads: DOT's National Strategy for Automated Vehicles より抜粋）

4. NHTSA の動向

NHTSA は、これまで Framework for Automated Driving Systems Safety として ADS の安全性能を客観的に定義、評価、管理するフレームワークの政策企画活動 RIN2127-AM15[12] を行ってきており、2020 年 12 月には Advanced Notice of Proposed Rulemaking（ANPRM）として意見募集を行った。

今般 2026 年には、当該コメントの分析も踏まえ、ADS 搭載車両の安全性能をテスト評価する手法に係る案を策定し、2026 年 10 月に ANPRM を実施するという政策企画活動 RIN2127-AM99[13] を行う旨を示し、この統一された ADS 安全評価アプローチにより米国の ADS 開発の促進と ADS 装備車両の安全運行を促進するとしている。当該手法では、ADS 装備車両の運用概念や ADS のみ（運転手不在）で運用できる地域の範囲の評価も含まれるとしており、車両単体での評価にとどまらない環境も含めた評価となる可能性もある。

この基準策定活動に関連して、2026 年 7 月 30 日、NHTSA は自動運転の普及加速のための複数の措置を発表しており、その中では既存規制の適用除外とともに、SAE Industry Technologies Consortia とのパートナーシップを通じて、3 年間で 500 万ドルの「A2SCEND」というコンソーシアムを立ち上げ、専門家を集めてデータ収集を進め、自動運転の性能基準創出の促進につなげると発表[14]している。

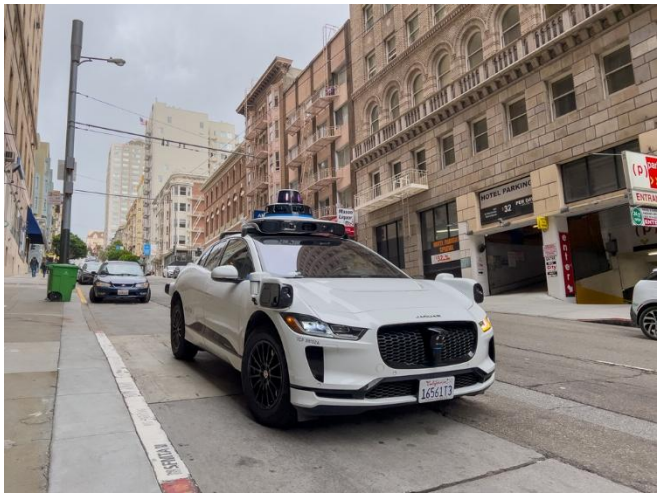
また、NHTSA は有人運転手を前提としていた既存の FMVSS に関する改正も進めている。FMVSS は、ハンドル、ペダル、ミラーなど有人運転手を前提とした装備を踏まえて設計されたものであるため、自動運転車であっても適用除外が認められない限り、これに適合するためには当該装備が必要になっていた。自動運転に対応した基準とするため、NHTSA は、2026 年 6 月にトランスミッションシフト(FMVSS 102)、フロントガラスの除霜・ワイパー(FMVSS 103/104)、タイヤ表示ラベル(FMVSS 110)及びブレーキシステム(FMVSS 135)に関する追加基準の改訂案についての Notice of Proposed Rulemaking（NPRM。規則制定案の通知）を行っており[15]、さらに制御装置・表示装置(FMVSS 101)、車両照明(FMVSS 108)、ミラーとリアビューディスプレイ(FMVSS 111)、電子安定制御システム(FMVSS 126)、サンバイザー及び警告ラベル(FMVSS 201/208)の更新も行うとしている。例えば、ブレーキシステムに関しては、人が操作できないよう設計された車両に対して、手又は足で操作するという要件を撤廃するとともに、代替試験手順を通じて同じ停止距離性能を確保するよう求めるなど、安全性は維持しつつ、自動運転も踏まえた基準にする活動を進めている。

なお、FMVSS が改正されるまでの対応としては、49 CFR Part 555 に基づく Exemption[16][17] を適用し安全性を確保することで、年間 2,500 台までは、自動運転車に、ステアリングホイール、運転手操作のブレーキ、バックミラーといった有人運転手を前提とした装備を搭載しないことが可能である。2026 年 7 月 30 日に発表された措置の中でこの更新が示されており[18]、より柔軟な対応が可能とされている。

5. 事業者の動向

米国で最も自動運転の商用旅客輸送が進んでいるのが Alphabet 傘下の Waymo である。2018 年 12 月にアリゾナ州フェニックスにおいて訓練された Safety driver の搭乗した状態で自動運転旅客サービスを開始し[19]、2020 年 10 月にはフェニックスにおいて運転手のいない完全自動運転旅客サービスを開始して以降[20]、多くの都市にサービスを拡大していき、2026 年 9 月現在では、全米 14 都市（ダラス、デンバー、ヒューストン、ロサンゼルス、マイアミ、ナッシュビル、オーランド、フェニックス、サンアントニオ、サンディエゴ、サンフランシスコ・ベイエリア、タンパ、オースティン、アトランタ）[21]でサービスを行っている。

Waymo はハンドルやミラーなど有人運転手に必要な装備を有し FMVSS に適合した車両を用いて自動運転の運用を行うことで、早期の社会実装を大規模に実現した事例となっている。



図―2　Waymo

一方、新たな基準動向を踏まえた動きもある。Amazon 傘下の Zoox は、2026 年 7 月 30 日の NHTSA の自動運転車の導入の加速のための措置の 1 つとして、49 CFR Part 555 Exemption が認められた。これにより、Zoox の技術の進展に伴い進化可能な強化された適応可能な監視体制を条件として、年間最大 2,500 台の車両を 2 年間にわたり商用展開できるようになった[14]。これに伴い、Zoox は 2026 年 8 月よりハンドル等のない車両により、ラスベガスで自動運転の商用旅客サービスを開始し、2026 年 9 月からヒューストンとサンディエゴにも拡大した[222]。



図―3　Zoox

また、2026 年 9 月 3 日には Tesla がオースティンにて、ステアリングホイール、ミラーやブレーキペダルのない車両による自動運転の旅客サービスを開始した。これに対し、9 月 4 日、NHTSA は FMVSS への適合性に対する監査を実施した[23]。このため、本件は適合性の課題が解決している事例ではないことに留意が必要である。

貨物輸送に関しては、Aurora Innovation が 2021 年からダラス―ヒューストン間で Safety driver の搭乗した状態での貨物輸送を行って以降、順次、輸送可能範囲や自動運転レベルを拡大していき[24]、2025 年 5 月にダラス―ヒューストン間の定期的な無人運転の配送サービスの正式発表をしたが、その時点では、運転手なしで 1,200 マイル以上を完走していたとしている[25]。なお、Aurora Innovation はステアリング等の装備を搭載したトラック車両を用いている。

6. まとめ

本レポートでは、これまでの米国での自動車の自動運転政策の動向とともに、9 月に公表された国家戦略について概説した。

米国では既に複数の都市でサービスは開始されており、世界的にも社会実装が先行しているが、国家戦略とそれに紐づく規制改定により、更なる普及促進と米国のリーダーシップの維持をするという意思が伺えた。

今後も自動運転に係る政府や業界の動向は急速に変化していくものと思われ、引き続き動向を注視したい。

参考文献

1) DOT, Advanced Air Mobility National Strategy 2025
https://www.transportation.gov/policy-initiatives/automated-vehicles/america-leads-dots-national-strategy-automated-vehicles
2) DOT, U.S. DOT ISSUES FEDERAL POLICY FOR SAFE TESTING AND DEPLOYMENT OF AUTOMATED VEHICLES
https://www.transportation.gov/briefing-room/us-dot-issues-federal-policy-safe-testing-and-deployment-automated-vehicles
3) NHTSA, Automated Driving Systems 2.0: A Vision for Safety
https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/13069a-ads2.0_090617_v9a_tag.pdf
4) DOT, U.S. Department of Transportation Releases "Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicles 3.0"
https://www.transportation.gov/briefing-room/automated-vehicles
5) DOT, Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0
https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-02/EnsuringAmericanLeadershipAVTech4.pdf
6) DOT, U.S. Department of Transportation Releases Automated Vehicles Comprehensive Plan
https://www.transportation.gov/briefing-room/us-department-transportation-releases-automated-vehicles-comprehensive-plan

7) NHTSA, NHTSA Orders Crash Reporting for Vehicles Equipped with Advanced Driver Assistance Systems and Automated Driving Systems
https://www.nhtsa.gov/press-releases/nhtsa-orders-crash-reporting-vehicles-equipped-advanced-driver-assistance-systems
8) NHTSA, NHTSA Finalizes First Occupant Protection Safety Standards for Vehicles Without Driving Controls
https://www.nhtsa.gov/press-releases/nhtsa-finalizes-first-occupant-protection-safety-standards-vehicles-without-driving
9) DOT, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Unveils New Automated Vehicle Framework as Part of Innovation Agenda
https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-unveils-new-automated-vehicle-framework
10) Code of Federal Regulations, PART 571—FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS
https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-V/part-571
11) DOT, Trump's Transportation Secretary Sean P. Duffy Unveils New National AV Strategy
https://www.transportation.gov/briefing-room/trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-unveils-new-national-av-strategy
12) NHTSA, RIN:2127-AM15
https://www.reginfo.gov/public/do/eAgendaViewRule?RIN=2127-AM15&pubId=202304
13) NHTSA, RIN: 2127-AM99
https://www.reginfo.gov/public/do/eAgendaViewRule?RIN=2127-AM99&operation=OPERATION_PRINT_RULE&pubId=202510
14) NHTSA, Trump's Transportation Department Cuts Red Tape to Safely Fast-Track Automated Vehicle Innovation
https://www.nhtsa.gov/press-releases/cutting-red-tape-safely-fast-track-automated-vehicle
15) NHTSA, Trump's Transportation Department Launches Commonsense Updates to Brake Pedal Requirements for AVs
https://www.nhtsa.gov/press-releases/fmvss-updates-brake-pedal-requirements
16) NHTSA, Part 555 Letter
https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-06/part-555-letter-june-2025.pdf
17) NHTSA, U.S. Transportation Secretary Sean P. Duffy Streamlines Exemption Process for Noncompliant Automated Vehicles
https://www.nhtsa.gov/press-releases/streamline-exemption-process-noncompliant
18) NHTSA, Interim Part 555 Guidance and Enhanced Application Instructions
https://www.nhtsa.gov/interim-part-555-guidance-and-enhanced-application-instructions
19) Waymo, Riding with Waymo One today
https://waymo.com/blog/2018/12/riding-with-waymo-one-today/
20) Waymo, Sharing our safety framework for fully autonomous operations
https://waymo.com/blog/2020/10/sharing-our-safety-framework/
21) Waymo, Riding With Waymo
https://waymo.com/faq/
22) Reuters, Amazon's Zoox, Alphabet's Waymo expand robotaxi services to more US cities
https://www.reuters.com/business/amazons-zoox-alphabets-waymo-expand-robotaxi-services-more-us-cities-2026-09-01
23) AP, Feds open probe into Musk's steering-wheel-free taxis a day after he began offering rides in them
https://apnews.com/article/tesla-regulators-musk-cybercabs-austin-self-driving-steering-wheel-2228b6499d46c79169672f874e67eef1
24) Aurora, FedEx and Aurora Expand Autonomous Commercial Linehaul Trucking Pilot in Texas Ahead of Schedule
https://ir.aurora.tech/news-events/press-releases/detail/43/fedex-and-aurora-expand-autonomous-commercial-linehaul-trucking-pilot-in-texas-ahead-of-schedule
25) Aurora, Aurora Begins Commercial Driverless Trucking in Texas, Ushering in a New Era of Freight
https://ir.aurora.tech/sec-filings/all-sec-filings/content/0001828108-25-000078/auroracommerciallaunchpres.htm