

# 米国の自動運転政策と米国保険業界の対応

## －わが国の自動運転車に関する議論への示唆－

主席研究員 佐藤 智行

### 目 次

#### 1. はじめに

#### 2. 米国における自動運転政策の全体像

- (1) 2020 年の AV4.0
- (2) 2025 年の新たな AV フレームワーク
- (3) 連邦と州の法規制・役割分担の状況

#### 3. 連邦政府の状況

- (1) 議会下院エネルギー・商業委員会公聴会での議論
- (2) 議会上院商業委員会公聴会での議論
- (3) 運輸省道路交通安全局（NHTSA）の規制動向

#### 4. 米国保険業界の対応

- (1) 2026 年 1 月下院公聴会に対する全米相互保険会社協会の声明
- (2) 2026 年 2 月上院公聴会に対する全米相互保険会社協会と米国損害保険協会の声明
- (3) 全米相互保険会社協会と米国損害保険協会に共通する主張

#### 5. 主要論点の整理

#### 6. わが国への示唆

- (1) 事故調査のためのデータアクセスの標準化
- (2) 安全基準の現代化への対応とリスク評価

#### 7. おわりに

## 要旨

本稿は、米国における自動運転政策の最新動向を、連邦政府の状況と米国保険業界団体（NAMIC・APCIA）の対応をもとに多面的に分析し、わが国への示唆を導くものである。

米国では、2025 年の新たな政策枠組みを起点に、連邦主導での規制統一と安全基準の現代化が進む一方、州政府との権限分担が大きな争点となっている。

連邦議会では、自動運転車に関する安全データの収集・公開、車両データへのアクセス権、修理市場の競争確保などを巡り複数の法案が審議されており、特にデータの所有・共有を巡る制度設計が重要論点となっている。

これに対し米国保険業界は、事故原因の特定と迅速な補償のため、車両データへのアクセス権の確保を強く求めるとともに、保険規制や責任法制に関する州の権限維持を主張している。

こうした米国の動向を踏まえ、本稿は、自動運転時代における主要論点として「データアクセスの制度化」、「規制権限の分担」、「実証に基づく安全性評価」を整理し、わが国においても事故調査のためのデータ共有体制の整備や、安全基準の高度化に対応したリスク評価手法の確立が不可欠であることを指摘する。

## 1. はじめに

モビリティ分野のイノベーションが急速に進展する中、自動運転技術は、交通事故の減少、移動の利便性向上、さらには物流危機などの社会課題を解決する切り札として期待を集めている。日米両国においては、自動運転の社会実装を見据えた政策の公表が相次いでおり、新たな交通社会のルール形成に向けた動きが活発化している。

わが国では、2025 年 6 月閣議決定の「新しい資本主義実行計画 2025 年改訂版」で「2027 年度までに無人自動運転移動サービスを 100 カ所以上実現」を掲げ、2026 年 1 月閣議決定の「交通政策基本計画」では 2030 年度の自動運転サービス車両数 1 万台を KPI に設定した。さらに 2026 年 7 月閣議決定の日本成長戦略では、「戦略 17 分野」のデジタル・サイバーセキュリティ分野において自動運転技術を官民集中支援の主要技術と位置付け、「官民投資ロードマップ」を策定している。自動運転に関するこれら政策の推進はデジタル庁を司令塔として各府省庁が連携して取り組んでいるところである。

一方、米国においては、2025 年 4 月に自動運転車の実用化に向けた新たな枠組み構想が発表され、2026 年からこれを具体化させるための立法議論や規制見直しの動きが本格化している。2026 年 1 月と 2 月、連邦議会で開催された公聴会では、自動運転車に関連する法案や包括的な連邦政策枠組みが議論された。また、運輸省道路交通安全局は、3 月から 4 月にかけて自動運転システム搭載車両の普及を前提に、既存の連邦自動車安全基準の現代化案を相次いで提案している。

こうした米国の連邦レベルにおける立法・行政の政策動向に対して、米国保険業界を代表する全米相互保険会社協会（NAMIC）と米国損害保険協会（APCIA）は、議会公聴会の場を通じて意見表明を行っている。これらの意見表明には、事故調査に不可欠な車両生成データへのアクセス権、自動運転システムの安全性評価のあり方など、今後のわが国における制度設計にも参考となる視点が含まれている。また、州ごとに認められた各種法規制に対して連邦法による一律の法規制適用を導入しようとする動きへの反発など、日米の法規制体系の違いを表す事例も含まれている。

本稿では、米国における自動運転車を巡る直近の政策動向として、連邦政府の状況（議会と運輸省道路交通安全局の動き）を整理して提示するとともに、それらに対して意見を表明した全米相互保険会社協会と米国損害保険協会の対応を中心に分析・検討を行う。そのうえで、両保険協会の主張から導かれる「データアクセス」や「安全性評価」などの主要論点を考察する。そして、今後わが国の自動運転政策が新しい資本主義実行計画、交通政策基本計画、官民投資ロードマップなどに則して推進されていくにあたり、自動運転の社会実装の中でリスク補償を提供する損害保険業界がどのように向き合うべきか、米国での議論からの示唆を提示することを目的とする。

なお、本稿における意見・考察は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

## 2. 米国における自動運転政策の全体像

米国の自動運転政策は、2020 年の「Automated Vehicles 4.0（以下「AV 4.0」）」により政府横断的な基本方針が策定された後、2025 年の新たな「AV フレームワーク」により、規制の具体化と商用化に向けた実装段階に移行している。

本項では、米国における自動運転政策の全体像を把握できるよう、2020 年の AV 4.0 と 2025 年の新たな AV フレームワークを概説するとともに、米国の自動運転政策を理解するうえで必要な連邦政府と州政府の二重構造・役割分担を説明する。

### (1) 2020 年の AV4.0

AV 4.0<sup>1</sup>は、米国が自動運転分野における世界的リーダーシップを維持することを目的として 2020 年に策定された包括的な政策方針文書であり、従来の「AV 3.0」を発展させて、関係する政府機関を 38 にまで拡大した点に特徴がある。国家科学技術会議と米国運輸省が中心となって取りまとめたこの政策文書は、自動運転技術の安全な開発と社会への円滑な導入を実現するため、連邦政府全体で一貫した方針を確立するとともに、各機関の権限、研究活動、投資内容を整理・可視化することで、米国の競争力と技術優位を維持・強化することを狙いとしており、以下の 3 つの柱で構成される。

- 安全性、セキュリティ、プライバシーなどの重要価値を明確にして、民間企業や地方政府が従うべき方向性を提示する。
- 研究開発支援や規制環境の整備、官民連携の促進を通じてイノベーションを後押しする。
- 政府活動と協力機会を整理し、各機関の取組みを可視化するとともに、産業界や地方自治体、さらには国際的な連携を強化する枠組みを提示する。

このように AV 4.0 の特徴は、運輸省単独ではなく複数の連邦機関が関与する「全政府型」アプローチを採用している点にあり、単なる規制政策にとどまらず、研究開発や投資促進まで含めた広範な戦略となっている。また、安全性の確保とイノベーション促進を両立させることを重視しつつ、米国が自動運転分野における国際的主導権を確保し続けることが、その根本的な狙いとなっている。

### (2) 2025 年の新たな AV フレームワーク

米国運輸長官は 2025 年 4 月、自動運転分野の新たな政策枠組み(Automated Vehicles Framework：以下「AV フレームワーク」)<sup>2</sup>を発表した。これは、自動運転分野に関す

---

<sup>1</sup> National Science and Technology Council & U.S. Department of Transportation, “Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0” (2020.1)

<sup>2</sup> U.S. Department of Transportation, “Trump’s Transportation Secretary Sean P. Duffy Unveils New Automated Vehicle Framework as Part of Innovation Agenda” (2025.4)

る米国のイノベーション力と製造競争力を強化しつつ、その安全性を確保することを目的としている。AV 4.0 が提示した政府横断的な基本理念および規制見直しの方向性を踏まえ、それを具体的な規制改革および商用化促進策として政策実行するための内容となっている。

AV フレームワークが策定された背景には、中国との技術競争の激化があり、連邦政府として規制の簡素化と統一的基準の整備を進めることで、イノベーションを加速させる狙いがあるとされる。特に、州ごとに異なる規制が乱立する「パッチワーク規制」を防止することが重要視されている。この AV フレームワークは、以下の 3 原則で構成される。

- ① 公道における自動運転の安全確保を最優先とすること
- ② 不要な規制の撤廃とイノベーションの推進
- ③ 自動運転車の商用展開の可能化と安全性・移動しやすさの向上の実現

具体的な施策としては、運輸省道路交通安全局（Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration：以下「NHTSA」）が所管する連邦自動車安全基準（Federal Motor Vehicle Safety Standards：以下「FMVSS」）の現代化を進め、自動運転車の商用展開への道筋を整備するとしている。また、安全面では事故報告制度を維持しつつ、重要な情報に集中する形で簡素化するとしている。

この AV フレームワークは、実用化の段階に入りつつある自動運転技術に対する連邦レベルでの統一的な方向性を示すものであり、後記 3.と 4.で取り上げる 2026 年年初からの議会および行政当局における具体的なルール作りの起点となったものといえる。

### **(3) 連邦と州の法規制・役割分担の状況**

2026 年 4 月にワシントン D.C.運輸局から公表された調査報告書「米国における自動運転車政策の現状」<sup>3</sup>によれば、現在の米国における自動運転に関する法規制状況は、連邦政府が FMVSS を管轄する一方で、各州政府が公道での走行許可、交通ルールの執行、保険や賠償責任に関する規制を担うという二層構造にある（図表 1 参照）。

自動運転の実用化を促進するために、この連邦と州の役割分担を維持しつつ、いかに法制度を自動運転システムという新たな概念に適応させるかが米国における自動運転政策の最大の焦点となっている<sup>4</sup>。

---

<sup>3</sup> Stephen Buckley, “Research Report: State of U.S. Automated Vehicle Policy” (District Department of Transportation, 2026.4)

<sup>4</sup> Olivia Dworkin, et al., “Regulatory Frameworks for Smart Mobility: Current U.S. Regulation of Connected and Automated Vehicles And The Road Ahead” (University of Michigan, 2023.12)

図表 1 連邦政府・州政府における規制の役割分担

| 主体              | 役割事項              | 内容                                                  |
|-----------------|-------------------|-----------------------------------------------------|
| 連邦政府<br>(NHTSA) | FMVSS の策定         | FMVSS を通じて、車両そのものの安全性や設計を規制する。                      |
|                 | サイバーセキュリティとプライバシー | 自動運転車が収集する膨大なデータの保護や、ハッキング対策などの基準を策定する。             |
|                 | 製造物責任             | 車両やシステムの欠陥に起因する責任問題の枠組みを扱う。                         |
|                 | 州間通商の管理           | 州をまたぐ移動や物流の円滑化を監視する。                                |
| 州政府             | 運転免許と車両登録         | 誰が自動運転車を運転・操作できるかの免許付与、および自動運転車としての車両登録・所有権登録を管理する。 |
|                 | 交通法規の制定と執行        | 民事・刑事の両面における交通ルールを策定し、法執行機関を通じてそれらを管理する。            |
|                 | 保険と賠償責任           | 対人・対物賠償責任保険の要件や、事故時の責任所在（人身傷害など）を規定する。              |
|                 | 車両点検              | 運用される車両の定期的な安全点検を監督する。                              |

（出典：Stephen Buckley, “Research Report: State of U.S. Automated Vehicle Policy”（District Department of Transportation, 2026.4）をもとに作成）

### 3. 連邦政府の状況

前記 2. (2) の 2025 年の新たな「AV フレームワーク」の発表を受け、2026 年初頭から連邦議会上下両院では、自動運転車・自動運転システムに関する連邦法の制定に向けた議論が立て続けに行われた。また、同じく「新たな AV フレームワーク」の発表を受け、NHTSA は FMVSS の現代化を開始させた。本項では、これら連邦政府の状況について説明する。

#### (1) 議会下院エネルギー・商業委員会公聴会での議論

2026 年 1 月、下院エネルギー・商業委員会の商業・製造・貿易小委員会において、「自動車の安全性を強化し、消費者の選択枝を確保し、米国の自動車産業におけるリーダーシップを確固たるものにするための立法上の選択枝の検討」<sup>5</sup>と題する公聴会が開催された。

本公聴会は、米国がグローバルな自動運転技術の競争において優位性を保つための規制緩和の必要性を議論する一方、自動運転車や先進運転支援システム技術の未成熟さに起因する事故リスクへの懸念から、消費者保護の観点を取り入れた法整備のあり方を議論する趣旨で開催された。公聴会における議論の焦点は、自動車の製造、規制、安全性、イノベーションに関して提出された 16 本の法案に当てられた（図表 2 参照）。そして、それぞれの法案を提出した議員から、法案制定の背景や理由などの趣旨説明があり、これに対して質問が行われる形で展開された。

<sup>5</sup> “Examining Legislative Options to Strengthen Motor Vehicle Safety, Ensure Consumer Choice and Affordability, and Cement U.S. Automotive Leadership”

公聴会開催までに、業界団体・企業、安全・消費者保護・障がい者支援団体、労働組合・法執行機関など 150 以上の組織や個人から、意見書や関連資料が提出された。保険業界からは、全米相互保険会社協会（National Association of Mutual Insurance Companies：以下「NAMIC」）<sup>6</sup>が公聴会に声明を提出した（後記 4.（1）参照）。

公聴会で取り上げられた 16 本の法案のうち、自動運転車・自動運転システムと米国保険業界の対応に関連して重要となるのは、図表 2 中の①自動運転車安全データ法案、②自動運転法案、③修理法案、および④ドライバー法案の 4 本である。本項では、これらの 4 本の法案について、どのような経緯や背景のもとに起草され、どのような規定内容となっているのかを説明する。

なお、これら 4 法案の 2026 年 6 月末現在における審議状況は、いずれも委員会段階に留まったままで本会議採決には至っておらず、成立の可能性は短期的には低いとされている<sup>7</sup>。

**図表 2 下院公聴会で取り上げられた法案一覧**

- |                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①自動運転車（AV）安全データ法案（AV Safety Data Act）                                                                                                                                                              |
| ②2026 年自動運転（人命の安全確保、将来の展開、および車両の進化に関する研究）法案（SELF DRIVE（Safely Ensuring Lives Future Deployment and Research In Vehicle Evolution）Act of 2026）                                                      |
| ③修理（公平かつ専門的な自動車産業修理工）法案（REPAIR（Right to Equitable and Professional Auto Industry Repair）Act）                                                                                                       |
| ④ドライバー法案（DRIVER Act）                                                                                                                                                                               |
| ⑤自動車現代化法案（Motor Vehicle Modernization Act）                                                                                                                                                         |
| ⑥2026 年安全性非売品法案（Safety Is Not for Sale Act of 2026）                                                                                                                                                |
| ⑦運転者技術および歩行者安全法案（Driver Technology and Pedestrian Safety Act）                                                                                                                                      |
| ⑧ADAS（注）機能性および完全性法案（ADAS Functionality and Integrity Act）                                                                                                                                          |
| ⑨飲酒運転阻止のための運転法案（DRIVE to HALT Drunk Driving Act）                                                                                                                                                   |
| ⑩車内キルスイッチ禁止法案（No Kill Switches in Cars Act）                                                                                                                                                        |
| ⑪モーターサイクルの定義を更新するための特定の規制を発行することを運輸長官に指示する、およびその他の目的のための法案（To direct the Secretary of Transportation to issue certain regulations to update the definition of motorcycle, and for other purposes.） |
| ⑫パート法案（PART Act）                                                                                                                                                                                   |
| ⑬被害者のための安全な車両アクセス法案（Safe Vehicle Access for Survivors Act）                                                                                                                                         |
| ⑭運転前に知る法案（Know Before You Drive Act）                                                                                                                                                               |
| ⑮アクセス可能で機能的な緊急脱出の確保法案（SAFE 法案）（Securing Accessible Functional Emergency（SAFE）Exit Act）                                                                                                             |
| ⑯2026 年すべての人のための安全な道路法案（Safe Streets for Everyone Act of 2026）                                                                                                                                     |

（注）ADAS は、先進運転支援システム（Advanced Driver-Assistance Systems）を表す。

（出典：Committee Majority Staff, “Subcommittee on Commerce, Manufacturing, and Trade Legislative Hearing on Motor Vehicle Safety and Policy”（2026.1）をもとに作成）

<sup>6</sup> NAMIC は、1,300 以上の相互形態の会員企業を有し、全米の住宅所有者保険市場の 61%、自動車保険市場の 53%を占める規模を有する（NAMIC ウェブサイト）。

<sup>7</sup> 法案の検索と追跡を行う GovTrack.us による。

### a. 自動運転車安全データ法案（AV Safety Data Act）

自動運転車安全データ法案<sup>8</sup>は、NHTSA の行政命令<sup>9</sup>を根拠とする現行の事故報告制度を強化・法定化し、より詳細な運行データを収集することで、公道における自動運転車の安全性を厳格に監視・評価できる体制の整備を目的に提出されたものである。

これまでの事故報告制度では、自動運転レベル<sup>10</sup>が 2 から 5 の車両が事故を引き起こした際、自動運転車メーカーや自動運転運行管理者に対して NHTSA への事故報告が義務付けられていた。しかし、公聴会アーカイブ<sup>11</sup>や公聴会記録提出文書<sup>12</sup>によると、これまでの運用体制には主に図表 3 に示すような問題点があった。そのため、これらを踏まえた図表 4 の内容の自動運転車安全データ法案が起草、提出されるに至ったとされる。

図表 3 NHTSA による自動運転車事故報告制度の問題点

| 項目                 | 内容                                                                                                                            |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 制度の法的基盤の脆弱性        | ○現行の事故報告制度は恒久的な法律ではなく行政命令（注1）であるため、要件の変更や縮小が容易で制度の継続性が担保されていない。<br>○これによりデータ収集の一貫性が損なわれ、長期的な安全評価基盤が不安定となる。                    |
| 分母データ（走行距離）の欠落     | ○事故件数は把握できても、走行距離という分母データの提出が制度上義務付けられてこなかったため、事故率による安全性評価ができない。<br>○この結果、企業間比較や人間による運転との相対評価が困難となり、科学的かつ客観的なリスク評価ができていなかった。  |
| 重大事故偏重による予防機能の欠如   | ○現行制度は負傷や車両損傷を伴う事故など一定以上の事象に報告を限定しており、事故に至らない危険事象（ヒヤリ・ハット）の把握は不十分である。<br>○このため事故の原因分析や未然防止に必要なデータが不足し、安全対策が事故後対応型に偏る構造となっている。 |
| データの信頼性の不足（自己申告依存） | ○企業による自己申告に依存する構造のため、過少報告や不完全報告のリスクが存在する。<br>○信頼できる一次データが確保されなければ、どれだけ制度を整備しても実態把握は不可能である。                                    |
| 非衝突リスク情報の欠如        | ○予期せぬ停止や交通妨害など、事故には至らないが社会的リスクの高い事象（注2）が報告対象外となる場合が多い。<br>○このため都市交通全体へのリスク評価が不完全となり、自動運転特有の問題が見えにくい。                          |

（注1）第3次修正一般命令 2021-01（Third Amended Standing General Order 2021-01）を指す。

（注2）フロリダ州マイアミの橋の上で自動運転車が停止して大渋滞を引き起こした事象（2026年1

月）や、カリフォルニア州サンフランシスコで数百台の自動運転車が「メルトダウン（機能停

<sup>8</sup> H.R. 4376, AV Safety Data Act

<sup>9</sup> 第3次修正一般命令 2021-01（Third Amended Standing General Order 2021-01）を指す。

<sup>10</sup> 自動運転レベルの技術的な定義は、日本および米国ともに原則として同一である。

<sup>11</sup> House Committee on Energy and Commerce, “CMT Hearing: Examining Ways to Strengthen Automotive Safety, Affordability, and Leadership”（YouTube, 2026.1）（以下の下院公聴会アーカイブはすべて同じ）

<sup>12</sup> U.S. House of Representatives, Committee on Energy and Commerce, Subcommittee on Commerce, Manufacturing, and Trade, “Documents for the record: Examining legislative options to strengthen motor vehicle safety, ensure consumer choice and affordability, and cement U.S. automotive leadership”（2026.1）（以下の下院公聴会記録提出文書はすべて同じ）

止)」して警察や消防の活動に混乱を招いた事象（2025 年 12 月）が具体的に述べられた。これらの事象は、衝突事故には至らなくても、「緊急車両の通行を妨げる」など社会的リスクが非常に高いものであるため、これらを報告させることで「知識のギャップ」を埋める必要があると説明されている。

（出典：U.S. House of Representatives, Committee on Energy and Commerce, Subcommittee on Commerce, Manufacturing, and Trade, “Documents for the record: Examining legislative options to strengthen motor vehicle safety, ensure consumer choice and affordability, and cement U.S. automotive leadership”（2026.1）および House Committee on Energy and Commerce, “CMT Hearing: Examining Ways to Strengthen Automotive Safety, Affordability, and Leadership”（YouTube, 2026.1）をもとに作成）

**図表 4 自動運転車安全データ法案の主な規定内容**

| 項目                              | 内容                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故・インシデント報告制度の法令化               | ○NHTSA が運用している、一般命令による事故・インシデント報告制度を、正式な規制として法律に基づき義務化する。<br>○具体的には、当該一般命令で求められている報告内容に基づき、メーカーや運用者に対し、一定のデータ提出を義務付ける。                                                                                         |
| 対象範囲<br>（自動運転および先進<br>運転支援システム） | ○報告義務の対象は、以下の車両を扱う事業者とする。<br>・自動運転システムを搭載した車両（一般にレベル 3～5 に相当）<br>・レベル 2 の先進運転支援システムを搭載した車両                                                                                                                     |
| 月次報告義務と<br>報告内容                 | ○対象事業者に対し、毎月、標準化された形式で安全関連データを NHTSA に報告する義務を課す。<br>○主な報告内容は、公道における走行距離（車種、ソフトウェア、道路種別、地域などで区分）、他車両の乗員や歩行者・自転車利用者などの交通弱者が負傷した事故、予期しない停止事象の詳細（発生日時・場所、環境条件（天候・地理）、警察・救急等の関与、影響（乗員・他車・交通弱者への影響）、解決状況・対応内容など）である。 |
| 交通弱者に関する報告                      | ○報告対象の事故として、交通弱者に負傷が生じた事故の詳細報告を明示的に求める。                                                                                                                                                                        |
| データの標準化・公開<br>と安全監視             | ○収集されたデータについて、NHTSA が統一フォーマットで管理し、一定期間後に機械可読形式で公開することが求められる。                                                                                                                                                   |

（出典：前掲図表 3 の出典に同じ）

## b. 自動運転法案（SELF DRIVE Act）

自動運転法案<sup>13</sup>は、レベル 3 から 5 の自動運転システムに関する連邦政府レベルの枠組みを確立しようとするものである。その目的は、連邦政府が自動運転システム搭載車両の設計、製造、性能に関する規制を整備し、試験運用や実用化を促進することにある。これにより、米国が世界の自動車・自動運転分野でのリーダーシップを維持し、道路の安全性や移動しやすさを向上させるとともに、国内の雇用を創出することを目指している。

これらは、前記 2.（2）で説明した AV フレームワークの 3 原則、すなわち、自動運

<sup>13</sup> H.R.7390 - SELF DRIVE Act of 2026

転の安全確保、不要な規則の撤廃とイノベーションの推進、および移動しやすさの向上の実現と方向性を一にするものであり、AV フレームワークの 3 原則を具体化させたものといえる。

公聴会アーカイブや公聴会記録提出文書によると、本法案が提出された背景と主な規定内容はそれぞれ図表 5 と 6 のとおりである。

公聴会では、連邦政府による規制枠組みの統一が自動運転技術の進展や国際競争力の維持に不可欠であるとして、商工会議所を中心に強い支持が表明された。

**図表 5 自動運転法案が提出された主な背景**

| 項目           | 内容                                                                                                                                                                                |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 中国との競争       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○中国などの競合国に遅れを取らないよう、自動運転技術における米国の世界的なリーダーシップを維持しなければならないという危機感がある。</li> <li>○強力な連邦レベルの枠組みを導入しなければ、米国はこの戦略的に重要な産業での主導権を失うリスクがある。</li> </ul> |
| 断片化された規制の存在  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○現在、米国の 34 以上の州が独自に自動運転車関連の法律を制定しており、各州で規制が異なる「パッチワーク」状態になっている。</li> <li>○この規制の断片化は、自動運転車の普及を制限する要因となっている。</li> </ul>                      |
| 事故実態と設計基準の障壁 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○米国の道路では、年間約 4 万人が死亡しており、その多くは人的ミスが原因である。</li> <li>○既存の FMVSS（ハンドルやペダルによる手動操作系に関する規制など）が障害となり、障がい者のアクセシビリティ改善を阻んでいる。</li> </ul>            |

（出典：前掲図表 3 の出典に同じ）

**図表 6 自動運転法案の主な規定内容**

| 項目                     | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 連邦レベルでの安全基準の整備と州との役割分担 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○NHTSA に対し、自動運転システムを搭載した車両について、設計・構造・性能に関する新たな、または更新された連邦安全基準を策定する権限を付与する。</li> <li>○車両の設計・性能に関する法規制について、連邦と矛盾する州の法規制を制限する。ただし、州の法規制を全面的に禁止するものではなく、主に連邦基準と抵触する範囲に限定して無効化する。</li> <li>○州は引き続き、交通法規、車両登録、運転免許、保険、事故対応等の分野に関する権限を保持する。</li> </ul>                         |
| セーフティケース（安全性立証）の導入     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○自動運転システムのメーカーには、自社システムが安全であることを、証拠に基づき論理的に説明する「セーフティケース」の作成が求められる。</li> <li>○セーフティケースの具体的内容は、システム設計（ハードウェア・ソフトウェア）、動作条件、危険分析・リスク対策、冗長性、安全停止機能、サイバーセキュリティ対策などである。</li> <li>○セーフティケースの作成義務を課す一方、従来の自動車規制と同様に、メーカーによる自己認証制度を維持し、NHTSA から要求された場合にセーフティケースを提出する。</li> </ul> |
| 連邦データリポジトリの整備          | <ul style="list-style-type: none"> <li>○自動運転車に関する安全データを集約する連邦データベースを構築する。</li> <li>○収集対象データは、主に事故・インシデント情報、走行距離（走行実績）、その他安全性評価に必要なデータである。</li> <li>○収集されたデータは、規制当局や研究機関の分析、安全基準の改善などに活用される。</li> </ul>                                                                                                         |
| FMVSS の現代化             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存の FMVSS を更新し、新しい設計を可能にする。</li> <li>○ハンドルやペダルなど従来の手動操作が不要な自動運転システム専用車両の製造を許可する。</li> <li>○障がい者や高齢者などの移動を支援する車両開発を促進する。</li> </ul>                                                                                                                                     |

(出典：前掲図表 3 の出典に同じ)

**c. 修理法案 (REPAIR Act)**

修理法案<sup>14</sup>は、自動車所有者が自身の車両データや修理情報等にアクセスする権利を保障し、自動車の保守整備、修理、中古車売買における選択肢を確保することにより、これらのアフターマーケット<sup>15</sup>における公正な競争を確保することを目的としている。

この法案の対象は、自動運転車や自動運転システムそのものと直接に関係しているものではないが、コンピュータやインターネットへの依存度が高まった現代の車両を広く対象としており、広い意味で自動運転車も関係してくるため、ここで取り上げる。

公聴会アーカイブや公聴会記録提出文書によると、本法案が提出された背景と主な規定内容はそれぞれ図表 7 と 8 のとおりである。

**図表 7 修理法案が提出された主な背景**

| 項目                 | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| アフターマーケット市場のアクセス制限 | ○従来、自動車の保守点検や修理整備では、車内設置の OBD ポート <sup>(注1)</sup> に読取り機を接続して必要なデータを取得できた。<br>○近年のコネクテッドカーでは、データがテレマティクス経由で自動車メーカーに送信されるようになり、OBD ポートの役割が相対的に縮小している。<br>○自動車メーカーの中には、セキュアゲートウェイ <sup>(注2)</sup> などの技術を用いて、独立系の保守点検事業者や修理事業者による保守点検や修理に関するデータへのアクセスを一方的に制限または遮断している事例がある。 |
| 修理コストの上昇と待ち時間の増加   | ○自動車メーカーによるデータ制限により、消費者は選択の余地なく割高なメーカー系認定ディーラー（フランチャイズ・ディーラー）に誘導される。<br>○認定ディーラーでの修理費用は、独立系修理事業者と比較して高く、修理の待ち時間も大幅に長い。                                                                                                                                                  |
| メーカーによるデータの独占      | ○自動車メーカーが、車両から生成される膨大なデータをテレマティクス・システムを通じて独占的に入手、管理している。                                                                                                                                                                                                                |
| 選択機会の喪失            | ○自動車を購入した所有者が、自らの車両データを管理し、「どこで、どのように修理するか」を自由に選択できる状態にない。                                                                                                                                                                                                              |
| 安全性の確保             | ○診断・修理データへのタイムリーなアクセスがなければ、多くの車両が整備困難となり、不安全な状態で公道を走行し続けるリスクが高まる。                                                                                                                                                                                                       |

(注1) OBD ポートとは、自動車の電子装置の状態を監視し、故障を診断、記録する装置をいう。

(注2) セキュアゲートウェイとは、不正アクセスから車両のネットワークを保護するセキュリティ機能である。OBD ポート経由の悪意ある通信やハッキングを防ぐため、近年多くの自動車メーカーが採用しているとされる。通常の実験機でアクセスする場合は、専用のバイパスアダプターや自動車メーカー指定の認証手続きが必要となる。

(出典：前掲図表 3 の出典に同じ)

<sup>14</sup> H.R.1566 - REPAIR Act

<sup>15</sup> アフターマーケットとは、耐久消費財（自動車、家電、住宅など）や生産財（製造機械）において、製品が販売された後に派生する二次的な市場を指す。

図表 8 修理法案の主な規定内容

| 項目                  | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 車両データと修理情報へのアクセスの確保 | <p>○車両の所有者は、自身の車両から生成されるデータ（特に修理・メンテナンスに関連するデータ）について、自身がアクセスする権利および第三者にアクセスを許可する権利を有する。</p> <p>○自動車メーカーは、ディーラーや正規修理ネットワークに提供しているものと同等の修理・診断情報、ソフトウェア、ツール等を、車両所有者、独立系修理事業者、アフターパーツメーカー等に対しても提供する義務を負う。</p> <p>○自動車メーカーは、車両から無線通信で取得し自社サーバーに蓄積されたデータを含め、修理・メンテナンスに必要な車両データへのアクセスを、所有者およびその指定先に提供しなければならない。</p>  |
| 修理市場における競争制限の禁止     | <p>○自動車メーカーが自社ブランドの部品等を推奨する場合には、消費者が他の選択肢も利用可能であることを明確に通知する必要がある。</p> <p>○自動車メーカーは、修理や保守において特定ブランドの部品・ツール・機器の使用を義務付けることや、それを技術的・契約的に強制することを禁じられる。</p> <p>○自動車メーカーは、車両所有者が指定した修理事業者やサービス提供者に対し、データアクセスや修理の機会を不当に制限してはならない。</p> <p>○本法または関連規則への違反は、連邦取引委員会法における「不公正または欺瞞的な行為」とみなされ、連邦取引委員会（FTC）による処罰の対象となる。</p> |
| 消費者への権利通知           | <p>○自動車メーカーとディーラーは、車両販売時に、本法に基づく所有者の権利（データアクセス・修理選択の自由）について通知する義務を負う。</p>                                                                                                                                                                                                                                     |

（出典：前掲図表 3 の出典に同じ）

#### d. ドライバー法案（DRIVER Act）

ドライバー法案<sup>16</sup>は、車両の所有者が自動車メーカーに対し自らの走行データや車両情報について、追加費用なくリアルタイムでアクセスおよびコントロールできる権利を保障することを目的としたものである。

対象となるのは、広く「自動車」であり、自動運転の有無が特段に限定されておらず、自動運転車も含まれると考えられるため、ここで取り上げる。

公聴会アーカイブや公聴会記録提出文書によると、本法案が提出された主な背景は、車両が高度にデジタル化する中で、メーカーが車両データを独占・制限している現状への危機感にあるとされ、細かくは図表 9 のとおりに分類することができる。

こうした危機感のもとに、車両データのアクセス権とコントロール権に関する連邦レベルの保護を確立することを目的に、図表 10 に掲げる内容の規定が起草されている。

なお、前記 c. の修理法案が対象とするデータは、車両の修理、診断、保守に必要なデータのみを指すのに対して、このドライバー法案が対象とするデータは、それらのデータも含めた広範な車両データを指す。

<sup>16</sup> H.R.6687 - DRIVER Act

図表 9 ドライバー法案が提出された主な背景

| 項目            | 内容                                                                                                                |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| データのゲートキーパー問題 | ○自動車メーカーは、車両から生成されるデータへのアクセスを一方的に管理・制限している。<br>○車両所有者が自らの車両を走行させて生成されたデータならば、そのデータへのアクセスと管理が維持されるべきである。           |
| 収益化とディーラー誘導   | ○自動車メーカーがデータを制限する目的は、修理が必要な車両所有者を（修理費が割高な）系列認定ディーラーに誘導することや、車両データを第三者に販売して収益化することであると、一部で指摘されている <sup>(注)</sup> 。 |
| 車両所有者の権利侵害    | ○独立系の修理事業者が修理に必要なデータへのアクセスを得られないため、車両所有者の選択肢と手頃な価格での修理が脅かされている。                                                   |

(注) ゼネラルモーターズ (GM) をはじめとする複数の自動車メーカーが、車載システムを通じて、運転者の急ブレーキ、急加速、速度超過、走行時間、GPS による位置情報を収集し、これらのデータを車両所有者の承諾なくデータブローカーに販売し、それが保険会社に渡っていたことが、2024 年 3 月、判明した。車両所有者らは、経済的・精神的損害を被ったとして、GM、OnStar、LexisNexis、Verisk などを相手取った集団訴訟を 2024 年 12 月に提起した。米国連邦取引委員会 (FTC) が調査に乗り出し、GM に対する制裁措置を 2026 年 1 月に最終確定させた経緯がある (Tracy Samilton, “General Motors agrees to not sell driver behavior data for five years in settlement with FTC” (Michigan Public, 2026.1) および Keller Rohrback, “Automotive Data Privacy Litigation” (2026.4))。

(出典：前掲図表 3 の出典に同じ)

図表 10 ドライバー法案の主な規定内容

| 項目                      | 内容                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 車両データへのアクセス権とコントロール権の付与 | ○自動車メーカーに対して以下を義務付ける。 <ul style="list-style-type: none"><li>・車両所有者がリアルタイムで車両データにアクセスできること</li><li>・車両所有者がデータを合法目的の範囲内で自由に利用できること</li><li>・車両所有者が第三者（修理事業者、サービス提供者等）にアクセスを許可できること</li><li>・データへのアクセスや利用に際し、追加費用や専用機器の購入を強制しないこと</li></ul> |
| 対象となる車両データの範囲           | ○車両から生成される広範なデータを対象とする。                                                                                                                                                                                                                  |
| データ販売・プライバシーに関する制御      | ○自動車メーカーは、個人に関連する車両データの販売について、車両所有者に明確なオプトアウト機会を提供しなければならない。                                                                                                                                                                             |

(出典：前掲図表 3 の出典に同じ)

## (2) 議会上院商業委員会公聴会での議論

2026 年 2 月の上院商業・科学・運輸委員会では、「さあ、出発だ！自動運転車の未来」<sup>17</sup>と題する公聴会が開催された。本公聴会は、現在の断片的で時代遅れな州法・連邦法の規制が自動運転技術の普及をどのように阻害しているかを検証し、米国が中国との競争に勝って交通技術の未来をリードするために、連邦議会がどのような一貫し

<sup>17</sup> “Hit the road Mac, the future of self-driving cars”

た連邦レベルの安全基準やフレームワークを策定すべきかを明確にするために議論するという趣旨<sup>18</sup>で開催された。

本公聴会には、テスラ車両エンジニアリング担当副社長（以下「テスラ副社長」）、Waymo<sup>19</sup>最高安全責任者（以下「Waymo 責任者」）、自動運転車産業協会（Autonomous Vehicle Industry Association：以下「AVIA」）最高責任者、および法学者の合計 4 名が証言者として招請され、書面による証言書を事前提出するとともに、公聴会席上で証言を行い、これらに対して連邦上院議員が質問や意見表明を行った<sup>20</sup>。本項では、4 名の証言者による証言書や公聴会アーカイブ<sup>21</sup>から、2026 年 1 月の下院公聴会における議論と重なる部分もある以下の a. から d. の 4 点について説明する。

なお、公聴会にどれほどの組織や個人から意見書や関連資料が提出されたかについては不明であるが、保険業界からは NAMIC と米国損害保険協会（American Property and Casualty Insurance Association：以下「APCIA」）<sup>22</sup>がそれぞれ別々に声明を提出した（後記 4.（2）参照）。

#### **a. 交通安全の危機的状況と自動運転車による人的ミスの排除**

招請された複数の証言者が、年間約 4 万人の交通事故死を深刻な問題（国家的危機、公衆衛生上の危機）としてとらえている。交通事故の大部分は、わき見運転、飲酒運転、注意散漫などの人的ミスに起因しており、自動運転技術がこれらを排除することで命を救う大きな潜在的な可能性を持っているという点で一致した。

事前提出した証言書において、テスラ副社長は、保険会社の Lemonade が、完全自動運転モード使用時のテスラ車の保険料を約 50%引き下げると発表した<sup>23</sup>ことを挙げ、完全自動運転モードを使用した走行が人間による運転よりもはるかに安全であることを、保険業界がデータに基づいて独自に検証した結果であると述べている<sup>24</sup>。

また、Waymo 責任者と AVIA 最高責任者の 2 名の証言書<sup>25</sup>ではともに、Waymo が

---

<sup>18</sup> U.S. Senate Committee on Commerce, Science, & Transportation, “Chairman Cruz: AVs Need Clear Rules of the Road” (2026.2)

<sup>19</sup> Waymo（ウェイモ）とは、Google の親会社である Alphabet 傘下の自動運転開発企業である。2018 年 12 月にアリゾナ州フェニックスで有料によるレベル 4 の商用サービスを開始し、現在はカリフォルニア州やテキサス州等の特定エリアでも一般向けサービスを提供している。2025 年 4 月から東京に進出し、GO および日本交通と提携している。

<sup>20</sup> U.S. Senate Committee on Commerce, Science, & Transportation, “Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars” (2026.2)

<sup>21</sup> CommerceRepublicans, “Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars” (YouTube, 2026.1)

<sup>22</sup> APCIA は、150 年の歴史を持ち、1,200 以上の株式会社形態の会員企業を有する保険業界団体である。消費者と保険会社の双方の利益のために、民間による競争的な市場の維持と発展を推進、保護している（APCIA ウェブサイト）。

<sup>23</sup> Lemonade, “Lemonade Unveils Autonomous Car Insurance, Slashing Rates for Tesla FSD Miles by 50%” (2026.1)

<sup>24</sup> Lars Moravy, “Written Testimony of Lars Moravy” (2026.2)

<sup>25</sup> Mauricio Peña, “Written Testimony for Dr. Mauricio Peña” (2026.2) および Jeff Farrah, “Written Testimony of Jeff Farrah - Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars” (2026.2)

スイス再保険と提携して、Waymo の最初の 2,500 万マイル（約 4,023 万 km）に及ぶ完全自動走行データを分析した結果を引用し、Waymo の車両は人間の運転する車両と比較して、対物賠償責任保険の保険金請求が 76%少ないことが示された<sup>26</sup>と述べられている。

#### **b. 連邦政府主導の規制枠組みの必要性**

4 名の証言書は、現行の規制枠組みが「時代遅れ」で技術導入を妨げているという認識で共通している。具体的には、イノベーションを阻害する「州ごとの規制の断片化」を解消するため、連邦政府による統一的な国家安全基準の策定を提言した。同時に、ハンドルやペダルを前提とした古い FMVSS を、無人自動運転車に適した内容に更新することを求めている。

これらの提言は、公聴会の参加者の多くが同意したほか、主催者である商業委員会委員長も現在のような「州ごとに異なる規制」が安全性の革新を損なうリスクがあると述べた。このようなことから、全米で統一された連邦レベルの安全基準と規制の枠組みが強く求められたといえる。

#### **c. 米国の国際競争力と技術覇権**

法学者を除く、テスラ副社長、Waymo 責任者、AVIA 最高責任者の 3 名すべてが書面による証言書<sup>27</sup>で米国の国際競争力と技術覇権の維持を取り上げている。すなわち、自動運転車に関する中国との競争で、米国が早期に連邦レベルの規制を整備しなければ、中国などの外国勢力に技術や安全基準の世界標準を奪われるという危機感を述べ、米国が世界をリードし続けることの重要性を説いている。

商業委員会委員長も自動運転技術を単なる交通手段の進化ではなく、米国の技術的覇権と経済的繁栄を左右する「戦略的な戦い」ととらえており、連邦政府による統一的な枠組みこそが、米国の主導権を守るための鍵であると強調している。

#### **d. 移動の自由の確保**

Waymo 責任者と AVIA 最高責任者は、自動運転車が、自ら運転できない人々にとって革命的な変化をもたらすという社会的意義を証言書<sup>28</sup>で強調している。視覚障がい者や高齢者など、既存の交通手段に制限がある人々に対して独立した移動手段と経済的機会を提供できるという点が共通の期待として挙げられている。

---

<sup>26</sup> Luigi Di Lillo, et al., “Comparative Safety Performance of Autonomous- and Human Drivers: A Real-World Case Study of the Waymo One Service” (Swiss Reinsurance Company)

<sup>27</sup> 前掲脚注 24、25 に同じ。

<sup>28</sup> 前掲脚注 25 に同じ。

### (3) 運輸省道路交通安全局（NHTSA）の規制動向

NHTSA では、2026 年 3 月に主催した「全米自動運転車安全フォーラム」で、NHTSA 局長がこれまでの人による運転を前提とした規制から、自動運転システムを前提とした規制へと転換する方針を打ち出し、自動運転システム搭載車両の普及に向け、既存の規制の改定が進められている。

象徴的な動きは、NHTSA が FMVSS の現代化を 2026 年 3 月中旬以降、図表 11 に掲げるとおり、相次いで提案したことである。

具体的には、自動車を製造するうえで、人間による運転を前提に策定されている既存の安全基準が、ハンドルやペダルなど手動制御装置を有さなくても済む自動運転システム専用車両にとって不要な基準となっていることに鑑み、今回の基準改定はこれらの障壁を取り除き、ハンドルやペダルがない完全自動運転車の設計を合法化するための不可欠な手続きだとしている<sup>29</sup>。

図表 11 FMVSS の改定提案概要

| 基準番号      | 名称                 | 自動運転システム<br>搭載車両への変更点 | 提案の内容                                                                                          |
|-----------|--------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FMVSS 102 | トランスミッション・シフト位置順序等 | シフト位置の視覚表示義務を免除       | 手動制御装置のない車両において、運転者のためのシフトレバー位置表示義務を免除する提案                                                     |
| FMVSS 103 | フロントガラスの除霜・除霧システム  | システム設置義務の免除           | 窓の除霜・除霧やワイパー・洗浄システムなど、人間の視界確保を目的とした基準について、手動制御装置のない車両を適用除外とする提案だが、センサー機能維持のための洗浄は別途「安全欠陥」として管理 |
| FMVSS 104 | フロントガラスの拭取り・洗浄システム |                       |                                                                                                |
| FMVSS 110 | タイヤ選択とリム           | タイヤ情報の表示カード貼付位置の柔軟化   | 「運転席側」という概念がない車両について、タイヤ情報の表示カードを従来どおり、車両の左側に貼付することを認めるなどの柔軟性を持たせる提案                           |

(出典：Federal Register ウェブサイトをもとに作成)

## 4. 米国保険業界の対応

前記 3. (1) と (2) の連邦議会の動向に対し、米国の損害保険業界団体である全米相互保険会社協会 (NAMIC) と米国損害保険協会 (APCIA) は公聴会にそれぞれ声明を提出し、その内容をウェブサイトに掲載している。本項では、それらの内容をもとに、自動運転車に関する連邦議会の立法動向に関する両協会の意見を説明する。

<sup>29</sup> Jonathan Morrison, “National AV Safety Forum” (National Highway Traffic Safety Administration, 2026.3)

## (1) 2026 年 1 月下院公聴会に対する NAMIC の声明

NAMIC は、2026 年 1 月に開催された下院公聴会に対し、「自動車の安全性を強化し、消費者の選択肢と購入しやすさを確保し、米国の自動車産業における主導的地位を確固たるものにするための立法上の選択肢の検討」<sup>30</sup>と題する声明を提出するとともに、自動運転車の安全性と自動車の入手しやすさに注力するよう要請する旨のプレスリリースをウェブサイト公表した<sup>31</sup>。提出した声明の中では、下院公聴会で取り上げられた 16 本の法案のうち、6 本の法案について支持や修正の要望を表明した。

本項では、NAMIC が声明の中で言及した 6 本の法案のうち、自動運転車安全データ法案、自動運転法案、修法案、およびドライバー法案の 4 法案について、NAMIC の意見を説明する。

なお、NAMIC がこれらの自動運転関連の法案に対して意見を表明するにあたって依拠している基本的な考え方は、NAMIC 理事会が 2019 年に承認した図表 12 の「自動運転車に関する原則」である。

図表 12 NAMIC 自動運転車に関する原則

| 項目                  | 内容                                                                                                                       |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①安全性を高めるイノベーションへの支持 | ○NAMIC は、安全性を向上させる自動運転システムのイノベーションと開発を全面的に支持する。<br>○自動運転車の開発が進む中で、保険業界は人命や財産の保護、そして安全の促進という、歴史的に担ってきた主導的な役割を今後も果たし続ける。   |
| ②データへのアクセス権         | ○保険会社は、引受審査や料率算出などの業務目的で、事故やトラブルに関する情報を含む、自動運転システムの堅牢な情報・データ基盤にアクセスできる必要がある。<br>○これらのデータは、適時かつ完全で、有用なものでなければならない。        |
| ③連邦政府の役割            | ○連邦政府は、NHTSA を通じて、自動運転システムの性能や安全性、およびデータの完全性を判断する権限を持つべきである。<br>○一般市民が各自動運転レベルに期待される性能や安全性を明確に理解できるよう、情報提供の枠組みを構築すべきである。 |
| ④州・地方自治体の権限         | ○自動運転車の登録、免許交付、および地域内での運用に関する決定権限は、州および地方自治体が保持すべきである。                                                                   |
| ⑤州による保険規制の維持        | ○車両および運転者に対する保険の規制権限は、引き続き州が維持すべきである。                                                                                    |
| ⑥法的責任の定義            | ○州は、自動運転システムの責任問題について、既存の責任構造に沿った規制と整合性を保ちつつ、州法、不法行為法、および規制において定義し、対処する権限を保持すべきである。                                      |
| ⑦セキュリティとプライバシー      | ○州と連邦当局は協力して、自動運転システムにおけるデータセキュリティとプライバシー保護に関する、明確で実効性のある要件を策定すべきである。                                                    |

(出典：NAMIC ウェブサイトをもとに作成)

<sup>30</sup> NAMIC, “Examining Legislative Options to Strengthen Motor Vehicle Safety, Ensure Consumer Choice and Affordability, and Cement U.S. Automotive Leadership” (2026.1)

<sup>31</sup> NAMIC, “NAMIC Calls on Congress to Focus on AV Safety, Auto Affordability” (2026.1)

### a. 自動運転車安全データ法案

NAMIC は自動運転車安全データ法案<sup>32</sup>に支持を表明している。支持する理由は、自動運転車が公道に配備される前に、その安全性が確保され、意図したとおりに機能することを公衆が確信できるようにするためには、透明性が必要であるからとしている。

また、NAMIC の「自動運転車に関する原則」の「②データへのアクセス権」で、さまざまなレベルの自動運転システムに期待される性能と安全性に関して堅牢な情報公開とデータ枠組みの構築を求めていることもあり、この原則に合致するものとしている。

### b. 自動運転法案

NAMIC は自動運転法案<sup>33</sup>に対して、その目的自体は理解しつつも、現状の内容には強い懸念を示している。

懸念の対象は、連邦政府と州・地方自治体の役割分担を明確化する目的で設けられる、連邦法による州法の無効化条項が「曖昧で広範すぎる」という点に向けられている。これは、NAMIC の「自動運転車に関する原則」の④、⑤、⑥で述べられる州の既存権限への挑戦ととらえられているようである。すなわち、州政府が従来担ってきた、また今後も保持されるべきと主張する、保険の規制、車両登録、運転免許、運行、および不法行為法に関する権限が、連邦と州の役割分担の明確化を目的として、今回の連邦法案により侵害されることを危惧している。

また、NAMIC は、自動運転システムに付随するセーフティケースの導入について、現在の自主基準を上回るような厳格な検証を伴うものであるべきだとしつつ、自動車メーカーがセーフティケースを策定すれば、連邦法が州の規制権限を広範に無効化する可能性があることを危惧している。

今後の対応として、NAMIC は上記の懸念を解消し、「自動運転車に関する原則」と矛盾しないよう、政策立案者と協力しながら法案の修正を求めていく意向を示している。

### c. 修理工案

NAMIC は修理工案<sup>34</sup>を支持している。修理コストの上昇が進んでいる現在、保険会社および車両を所有する保険契約者にとって、修理コストは「持続不可能」なレベルに達しつつあると指摘している。600 億ドル規模を有する自動車修理市場において、一部の部品メーカーやディーラー系の認定修理事業者が不当な修理制限を設けることで、部品価格や人件費を最大化させていると批判している。この法案が成立すれば、市場競

---

<sup>32</sup> 自動運転車安全データ法案については、前記 3. (1) a. を参照願う。

<sup>33</sup> 自動運転法案については、前記 3. (1) b. を参照願う。

<sup>34</sup> 修理工案については、前記 3. (1) c. を参照願う。

争を促進し、修理コストの削減やメンテナンスに伴う不便さが軽減され则认为している。

また、消費者の観点から、この法案は不当な修理制限を排除し、消費者が修理施設や修理部品を選択する機会を広げるものであるほか、アフターマーケット部品（純正品以外の部品）が車両の安全性を損なわないことを確実にするものであると評価している。

#### **d. ドライバー法案**

NAMIC はドライバー法案<sup>35</sup>に支持を表明している。支持する理由として、現代の車両はコンピュータへの依存度が高く、インターネットに接続され、高度な安全装置を装備しているため、安全な運行とメンテナンスには車両が生成するデータへのアクセスと理解が不可欠であることを挙げている。

具体的には、車両の所有者は、自分自身や同乗者、他の道路利用者の安全のために車両を安全に維持する法的義務を負っている。したがって、車両データに対する完全な所有権を認め、自動車メーカーに手数料を支払うことなく、標準的なポートやワイヤレスインターフェースを通じて安全かつリアルタイムなアクセスができるようにすべきだと主張している。

これらの主張は、NAMIC の「自動運転車に関する原則」の「②データへのアクセス権」で述べられる堅牢な情報・データ基盤へのアクセスと整合的である。

### **(2) 2026 年 2 月上院公聴会に対する NAMIC と APCIA の声明**

2026 年 2 月に開催された上院公聴会には、1 月の下院公聴会に引き続いて NAMIC が、また新たに APCIA が、それぞれ声明を提出した。

NAMIC や APCIA は、自動運転技術が事故低減に寄与する可能性を認めつつも、公道走行には実証された安全性と厳格な規制が必要であると主張している。製造時や事故時の車両データへのアクセス権の確保、サイバーセキュリティの強化、そして州政府による法的責任や保険規制の権限維持を求めている。また、修理市場の競争促進や盗難対策など、消費者の負担を軽減し信頼を醸成するための法整備の重要性についても言及している。

以下では、NAMIC と APCIA それぞれの声明、および両協会に共通する主張を紹介する。

#### **a. NAMIC の声明**

NAMIC は、2 月に開催された上院公聴会に声明<sup>36</sup>を提出するとともに、自動運転車

<sup>35</sup> ドライバー法案については、前記 3. (1) d.を参照願う。

<sup>36</sup> NAMIC, “Statement of the National Association of Mutual Insurance Companies to the United States Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation “Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars”” (2026.2)

にコントロール権を委ねるには、安全性が客観的に実証される必要がある旨のプレスリリースをウェブサイト公表した<sup>37</sup>。

声明の中で NAMIC は、自動運転技術が事故の減少や移動手段の改善に寄与することを認めつつも、公道への導入には厳格な安全性検証と政府による適切な規制が不可欠であると主張した。特に、車両の設計や安全基準については連邦政府が責任を負うべきところ、損害賠償責任や保険、運転免許の管理などは各州の権限を維持することを求めている。また、事故発生時の円滑な対応のために、自動車メーカーからの走行データ共有の重要性も強調された。さらに、自動車修理の競争促進などの立法を支援し、技術の進化と消費者の利益、そして交通安全の確保を両立させることを目指している。

また、NAMIC は 2026 年 1 月下旬公聴会で議論された、自動運転システムに関する連邦政府レベルの枠組みを確立しようとする自動運転法案 (SELF DRIVE Act) <sup>38</sup>について期待を示しつつも、重要な修正と明確化が必要であると慎重な姿勢を見せている。すなわち、自動車メーカーが「セーフティケース」を作成しさえすれば、自動運転システムの導入を制限するいかなる州の法規制をも無効化できるような内容は、車両登録、運転免許、運用、さらには保険要件といった「州の権限」まで影響して侵害するおそれがあるとしている。

NAMIC は、この自動運転法案をはじめとする連邦法による規定について、州法に規定された権限（交通法規、車両の所有権の証明・登録、運転免許など）に抵触・侵害しないよう、可能な限り狭い範囲に限定されるべきだと主張している。

## b. APCIA の声明

1 月下旬公聴会には特段の声明を提出しなかった APCIA は、2026 年 2 月の上院公聴会に声明<sup>39</sup>を提出した。この中で APCIA は、自動運転技術が事故や死者数を減少させる可能性を認めつつも、車両事故や車両損傷は今後も避けられないと指摘している。そのため、被害者への公正かつ効率的な補償手段として、自動車賠償責任保険が今後もリスク管理の不可欠な要素であり続けることを強調し、以下の 4 つの意見を表明した。

### ① 安全性と法規制の遵守

- ・自動運転機能が進化しても、すべての車両は既存の連邦および州の安全要件を遵守し、州の交通法規に従う能力を維持しなければならない。
- ・システムの安全性を確実なものにするため、自動運転およびコネクテッドカーのシステムはサイバー攻撃から強固に保護される必要がある。

<sup>37</sup> NAMIC, “Proven Safety Needed Before Giving AVs Control” (2026.2)

<sup>38</sup> 前記 3. (1) b.を参照願う。

<sup>39</sup> APCIA, “Statement of the American Property and Casualty Insurance Association Submitted to the Senate Committee on Commerce, Science and Transportation Hearing Title: “Hit the Road Mac: The Future of Self-Driving Cars”” (2026.2)

② 保険と賠償責任における州規制の優先性<sup>40</sup>

- ・保険規制は州レベルで効果的に機能しており、連邦法が州の保険要件に優先したり、矛盾したりするべきではない。
- ・車両登録や車両の所有権証明に関して、州が自動運転システム搭載車両を識別する能力を制限すべきではなく、賠償責任の割当てを決定する権限も州に留めるべきである。
- ・米国の法体系は歴史的に新技術に適応してきた実績があり、技術進化に合わせて責任を正確に割り当て、被害者が適切な賠償を受けられるよう柔軟性を維持することが求められる。

③ データアクセスとイノベーション<sup>41</sup>

- ・安全で効率的なデータ運用を実現するため、車両所有者は車両生成データにリアルタイムでのアクセス管理・許可をすることができるようになるべきである。
- ・保険会社が進化するリスクに対応した商品設計や引受手法の開発、保険金請求管理を効果的に行えるようにするため、先進技術搭載車両を識別する情報や標準化された技術用語への合理的なアクセスが必要である。
- ・迅速な事故調査と保険金支払を可能にするため、自動運転システムからの画像や動画などの事故関連データは、規制当局や保険会社、事故当事者に対して合理的な条件で提供されるべきである。

④ 修理の透明性

- ・先進運転支援システムの修理に関する情報共有の促進や基準策定に向けた取り組みを歓迎する。これらは消費者に利益をもたらすとともに、競争力があり透明性の高い修理市場の形成を促進する。
- ・車両の安全性、効率的なデータアクセスの必要性に加え、修理費用の負担にますます大きな影響を及ぼしている「車両修理における消費者の選択肢」について、委員会がステークホルダーの意見を十分に考慮されるよう強く求める。

### (3) NAMIC と APCIA に共通する主張

NAMIC および APCIA が 2026 年 2 月の上院公聴会に提出したそれぞれの声明で共通しているのは、「事故発生時の公正な判断のために、保険会社が車両データにアクセスできるようにすること」、および「連邦政府による一律の法規制を避け、州が持つ保険・過失責任の規制権限を守ること」の 2 点である。

<sup>40</sup> 声明は特定の法案名に触れていないが、前記 3. (1) b. の自動運転法案を意図した意見表明であることがメディアの取材への回答から明らかである (Jim Motavalli, “Who Should Regulate Autonomous Vehicles?” (Autoweek, 2026.1))。

<sup>41</sup> 声明は特定の法案名に触れていないが、前記 3. (1) d. のドライバー法案を意図した意見表明であることがメディアの取材への回答から明らかである (Josh Recamara, “APCIA supports DRIVER Act to protect vehicle data ownership and privacy” (Insurance Business, 2025.12))。

1 点目の保険会社による車両データへのアクセスについては、NAMIC および APCIA の両声明で取り上げられていることから、保険業界にとって極めて重要な問題であることがわかる。自動運転時の事故では「システムが運転していたのか、人間が介入していたのか」の事実認定が不可欠となるからである。保険会社が適正かつ迅速に過失割合や責任を判断するためには、自動車メーカーが独占することが多い車両データに対して、保険会社や所有者がタイムリーにアクセスできる法的権利が保障されなければならないと主張している。

2 点目の連邦と州の法規制の役割分担については、自動運転の進化により、事故時の責任が従来の運転者の過失責任から、自動車メーカーや自動運転システム提供者の製造物責任へと重心が移行する中<sup>42</sup>、保険業界がこの法の適用関係の移行期において生じる責任の空白や訴訟の複雑化を懸念していることが背景にあると考えられる。

具体的には、NAMIC および APCIA の声明で、自動運転関連法案について「従来、州レベルで行われてきた保険規制や損害賠償ルールを、連邦政府の管轄下に置くこと」に対して強い反対意見が表明されている。自動運転に関する安全基準や車両基準は連邦政府が定めるべきだが、保険契約や事故の賠償責任に関する法的枠組みは、引き続き各州の法体系に委ねるべきだとする、連邦と州による法規制の役割分担構造に基づく明確な主張がなされている。

## 5. 主要論点の整理

前記の「3. 連邦政府の状況」と「4. 米国保険業界の対応」から、自動運転の実用化に向けた、保険業界の観点に基づく主要な論点を抽出すると、以下のとおり整理することができる。

### ○ 車両生成データへのアクセス権の確保

事故原因の究明および迅速な保険金支払のために、誰が、いつ、どのような条件で自動運転システムの記録データにアクセスできるか、自動車メーカーによるデータの囲い込みを防止するルール作りが不可欠である。

### ○ 連邦（国）と州（地方）の規制管轄の棲み分け

車両の安全基準などの技術的規制は連邦（国）が一元管理しつつ、保険制度や不法行為責任などの法的規制は、従来どおり州（地方）の権限を維持するという規制

---

<sup>42</sup> 米国のフロリダ州南部地区連邦地裁は 2025 年 8 月、2019 年に発生したテスラの運転支援システム「オートパイロット」（自動運転レベル 2）に関連する死亡・重傷事故をめぐる民事訴訟で、テスラに 33% の責任を認め、残りの責任は運転手にあると判示した（Mike Scarcella, “Tesla ordered by Florida jury to pay \$243 million in fatal Autopilot crash” (Reuters, 2025.8)）。これは、過失責任の一部が運転者からメーカーに転換した初めての判例とされている。2026 年 2 月にテスラの再審請求を棄却して賠償判決が確定した（Jonathan Stempel, “US judge upholds \$243 million verdict against Tesla over fatal Autopilot crash” (Reuters, 2026.2)）。

体系上のバランスをどう構築するかが重要である。

○ 客観的で実証済みの安全性評価

NHTSA が進める FMVSS の現代化（ハードウェアやシステムの基準見直し）に対して、技術の過信を防ぎ、「セーフティケース」<sup>43</sup>のような実証済みの安全性をいかに担保し、評価基準として確立するかが重要である。

## 6. わが国への示唆

前記 5. で整理した米国における主要論点は、わが国の損害保険業界が直面している課題とも関連する。ここでは、日本損害保険協会が 2024 年 6 月に公表した「先進自動車技術検討 PT 報告書『自動運転（レベル 4）に対する法的・実務的論点』」（以下「損保協会 PT 報告書」）で指摘されている課題のうち、米国の論点と結び付くものを取り上げ、わが国への示唆を提示する。

### (1) 事故調査のためのデータアクセスの標準化

損保協会 PT 報告書において、レベル 4 自動運転車の事故に際しては、客観的なデータの取得と分析、および関係者間の協力体制に基づく事故原因の究明が重要であると指摘されている。具体的には、イベントデータレコーダーや作動状態記録装置に記録されたデータの取得と分析が、事故状況の把握や責任所在の特定に不可欠となるところ、専門知識のない被害者や保険会社が自らデータを特定・証明することは困難なため、迅速な被害者救済と原因究明のために、自動車メーカーから保険会社等にデータを提供するスキームや協力体制を構築することが重要であるとされている。

米国の保険業界を代表する NAMIC や APCIA が連邦議会に対してデータアクセス権の保障を強く求めていることは、わが国においても同様に、自動車メーカー、通信事業者、警察、そして保険会社間でのデータ共有の枠組み（API の標準化やデータフォーマットの統一、プライバシー保護との両立）に関する法整備の必要性を示唆している。

なお、この点に関して、EU では既に EU データ法に基づき、コネクテッドカーが生成する一定範囲のデータについて、本人である自動車所有者、および第三者となる保険会社などへの公開・共有によるアクセスが認められている<sup>44</sup>。

### (2) 安全基準の現代化への対応とリスク評価

NHTSA が従来の FMVSS を自動運転車や自動運転システムの普及促進のために現代化しているのと同様に、わが国の国土交通省も自動運転車の普及を見据えて道路運

<sup>43</sup> 「セーフティケース」については、前掲図表 6 を参照願う。

<sup>44</sup> 佐藤智行「EU データ法と自動車データ利用に関する欧州保険業界の議論—日本の自動運転車に関する議論への示唆—」損保総研レポート第 154 号（損害保険事業総合研究所、2026.2）

送車両の保安基準の改正を進めている<sup>45</sup>。損保協会 PT 報告書にもあるとおり、これらの新たな保安基準は、一方で事故時の責任所在の特定や迅速な被害者救済、適切な保険運営における新たな検討課題<sup>46</sup>となる。米国の保険業界が自動運転車や自動運転システムに実証済みの安全性である「セーフティケース」を求めているように、わが国の損害保険会社も、新基準下で設計された車両の安全性評価やサイバーセキュリティのリスクを適正に引受判断するための独自の研究や、官民連携による基準策定への参画が求められる。

## 7. おわりに

米国の自動運転政策は、2025 年に公表された新たな AV フレームワークを起点として、2026 年に入ってから、連邦議会における自動運転関連法案の審議と、NHTSA による既存の安全基準の現代化という二つの動きを軸に、実用化に向けた新たな段階に移行している。議会に提出された法案には、米国の自動運転政策推進における大きな課題の 1 つである連邦政府と州政府の権限関係を整理する内容も含まれている。これに対し、米国保険業界は、公聴会での声明を通じて従来の連邦・州間の役割分担の維持を求める一方、車両データへのアクセス権を定めるドライバー法案については積極的な支持を表明している。

一方、わが国においても「新しい資本主義実行計画」、「交通政策基本計画」、「官民投資ロードマップ」などに示されているとおり、自動運転の社会実装に向けた政策的な後押しは一段と強まっている。また、わが国には米国のような連邦・州間の権限配分に起因する規制上の制約がないことから、自動運転の社会実装に向けた制度整備を比較的進めやすい環境にある。

自動運転社会の実現は、わが国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力の維持・強化に加え、人口減少に伴う物流・旅客輸送分野の担い手不足への対応や交通事故の削減など、経済・社会の幅広い課題解決に資するものと期待される。

わが国損害保険業界にとっては、自動運転社会の到来後も被害者救済の重要性に変わりはなく、迅速かつ確実な救済の仕組みを維持・発展させていく必要がある。その前提として、適切な保障・補償体制を構築するためには、自動運転車および自動運転システムに記録されたデータへのアクセスが不可欠となる。この点では、米国保険業界も支持を表明しているドライバー法案や、EU データ法のように、事故発生時を含む車両生成

<sup>45</sup> 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」第 1 回自動運転車の安全性能確保策に関する検討会（2024.10）

<sup>46</sup> 損保協会 PT 報告書では、以下のとおり述べられている。「自動運転車が保安基準や安全技術ガイドライン等に適合する性能を発揮している場合、自賠法における欠陥（自動車の構造上の欠陥又は機能の障害）や製造物責任法における欠陥（通常有すべき安全性を欠いている状態）がないと判断されるケースも生じ得る。このようなケースにおいては、責任主体が不明瞭で、被害者が誰にも責任追及できなくなることも想定される。」

データの適法な第三者利用・共有を可能とする制度整備が重要な課題になると考えられる。

損害保険業界はこれまでも、自賠責保険、自動車保険および製造物賠償責任保険の引受・保険金支払業務を通じて専門的な知見を蓄積するとともに、関係当局、関係省庁および各種団体との連携基盤を築いてきた。こうした経験と知見を十分に活用しながら、自動運転社会における新たなリスクへの対応と被害者救済の実効性確保に向けて、損害保険業界としての役割を果たしていくことが求められる。

### <参考資料>

- ・ 経済産業省「自動運転の普及に向けた経済産業省の取組」(2025.12)
- ・ 国土交通省「交通政策基本計画」(2026.1)
- ・ 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」第1回自動運転車の安全性能確保策に関する検討会(2024.10)
- ・ 国土交通省「自動運転車両の呼称」(2021.5)
- ・ 国土交通省「自動運転の社会実現に向けた国土交通省の取組について」(2026.2)
- ・ 国土交通省「自動運転の普及・拡大に関する取組」(2026.1)
- ・ 国土交通省「自動運転を巡る動きについて 自動運転技術の進展状況」(2026.1)
- ・ 佐藤智行「EU データ法と自動車データ利用に関する欧州保険業界の議論ー日本の自動運転車に関する議論への示唆ー」損保総研レポート第154号(損害保険事業総合研究所、2026.2)
- ・ 内閣官房「主要な製品・技術等の官民投資ロードマップ素案(先行検討分を除く)」(2026.4)
- ・ 日本損害保険協会「先進自動車技術検討PT報告書『自動運転(レベル4)に対する法的・実務的論点』」(2024.6)
- ・ APCIA, “Statement of the American Property and Casualty Insurance Association Submitted to the Senate Committee on Commerce, Science and Transportation Hearing Title: “Hit the Road Mac: The Future of Self-Driving Cars”” (2026.2)
- ・ Jeff Farrah, “Written Testimony of Jeff Farrah - Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars” (2026.2)
- ・ Jim Motavalli, “Who Should Regulate Autonomous Vehicles?” (Autoweek, 2026.1)
- ・ Jonathan Morrison, “National AV Safety Forum” (National Highway Traffic Safety Administration, 2026.3)
- ・ Jonathan Stempel, “US judge upholds \$243 million verdict against Tesla over fatal Autopilot crash” (Reuters, 2026.2)
- ・ Josh Recamara, “APCIA supports DRIVER Act to protect vehicle data ownership and privacy” (Insurance Business, 2025.12)
- ・ Keller Rohrback, “Automotive Data Privacy Litigation” (2026.4)
- ・ Lars Moravy, “Written Testimony of Lars Moravy” (2026.2)
- ・ Lemonade, “Lemonade Unveils Autonomous Car Insurance, Slashing Rates for Tesla FSD Miles by 50%” (2026.1)
- ・ Luigi Di Lillo, et al., “Comparative Safety Performance of Autonomous and Human Drivers: A Real-World Case Study of the Waymo One Service” (Swiss Reinsurance Company)
- ・ Mauricio Peña, “Written Testimony for Dr. Mauricio Peña” (2026.2)
- ・ Mike Scarcella, “Tesla ordered by Florida jury to pay \$243 million in fatal Autopilot crash” (Reuters, 2025.8)
- ・ NAMIC, “Examining Legislative Options to Strengthen Motor Vehicle Safety, Ensure Consumer

- Choice and Affordability, and Cement U.S. Automotive Leadership” (2026.1)
- NAMIC, “NAMIC Calls on Congress to Focus on AV Safety, Auto Affordability” (2026.1)
- NAMIC, “Proven Safety Needed Before Giving AVs Control” (2026.2)
- NAMIC, “Statement of the National Association of Mutual Insurance Companies to the United States Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation “Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars”” (2026.2)
- National Science and Technology Council & U.S. Department of Transportation, “Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0 (AV 4.0)” (2020.1)
- Olivia Dworkin, et al., “Regulatory Frameworks for Smart Mobility: Current U.S. Regulation of Connected and Automated Vehicles And The Road Ahead” (University of Michigan, 2023.12)
- Robert L. Love & Ruby Egit, “Trump Administration Unveils Updated Federal Guidelines for Regulating Autonomous Vehicles” (2020.1)
- Stephen Buckley, “Research Report: State of U.S. Automated Vehicle Policy” (District Department of Transportation, 2026.4)
- Tracy Samilton, “General Motors agrees to not sell driver behavior data for five years in settlement with FTC” (Michigan Public, 2026.1)
- U.S. Department of Transportation, “Trump’s Transportation Secretary Sean P. Duffy Unveils New Automated Vehicle Framework as Part of Innovation Agenda” (2025.4)
- U.S. House of Representatives, Committee on Energy and Commerce, Subcommittee on Commerce, Manufacturing, and Trade, “Documents for the record: Examining legislative options to strengthen motor vehicle safety, ensure consumer choice and affordability, and cement U.S. automotive leadership” (2026.1)
- U.S. Senate Committee on Commerce, Science, & Transportation, “Chairman Cruz: AVs Need Clear Rules of the Road” (2026.2)
- U.S. Senate Committee on Commerce, Science, & Transportation, “Hit the Road, Mac: The Future of Self-Driving Cars” (2026.2)

#### <参考ウェブサイト>

- 経済産業省 <https://www.meti.go.jp/>
- 国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/>
- 総務省 <https://www.soumu.go.jp/>
- 損害保険事業総合研究所 <https://www.sonposoken.or.jp/>
- デジタル庁 <https://www.digital.go.jp/>
- 内閣官房 <https://www.cas.go.jp/>
- 日本損害保険協会 <https://www.sonpo.or.jp/>
- 全米相互保険会社協会 (NAMIC) <https://www.namic.org/>

- ・ 米国運輸省 <https://www.transportation.gov/>
- ・ 米国運輸省道路交通安全局（NHTSA） <https://www.nhtsa.gov/>
- ・ 米国下院エネルギー・商業委員会 <https://energycommerce.house.gov/>
- ・ 米国損害保険協会（APCIA） <https://www.apci.org/>
- ・ 米国連邦議会上院商業・科学・運輸委員会 <https://www.commerce.senate.gov/>
- ・ ワシントン D.C.運輸局 <https://ddot.dc.gov/>
- ・ Congress.gov <https://www.congress.gov/>
- ・ Federal Register <https://www.federalregister.gov/>
- ・ GovTrack <https://www.govtrack.us/>
- ・ Mcity（University of Michigan） <https://mcity.umich.edu/>
- ・ YouTube <https://www.youtube.com/>