

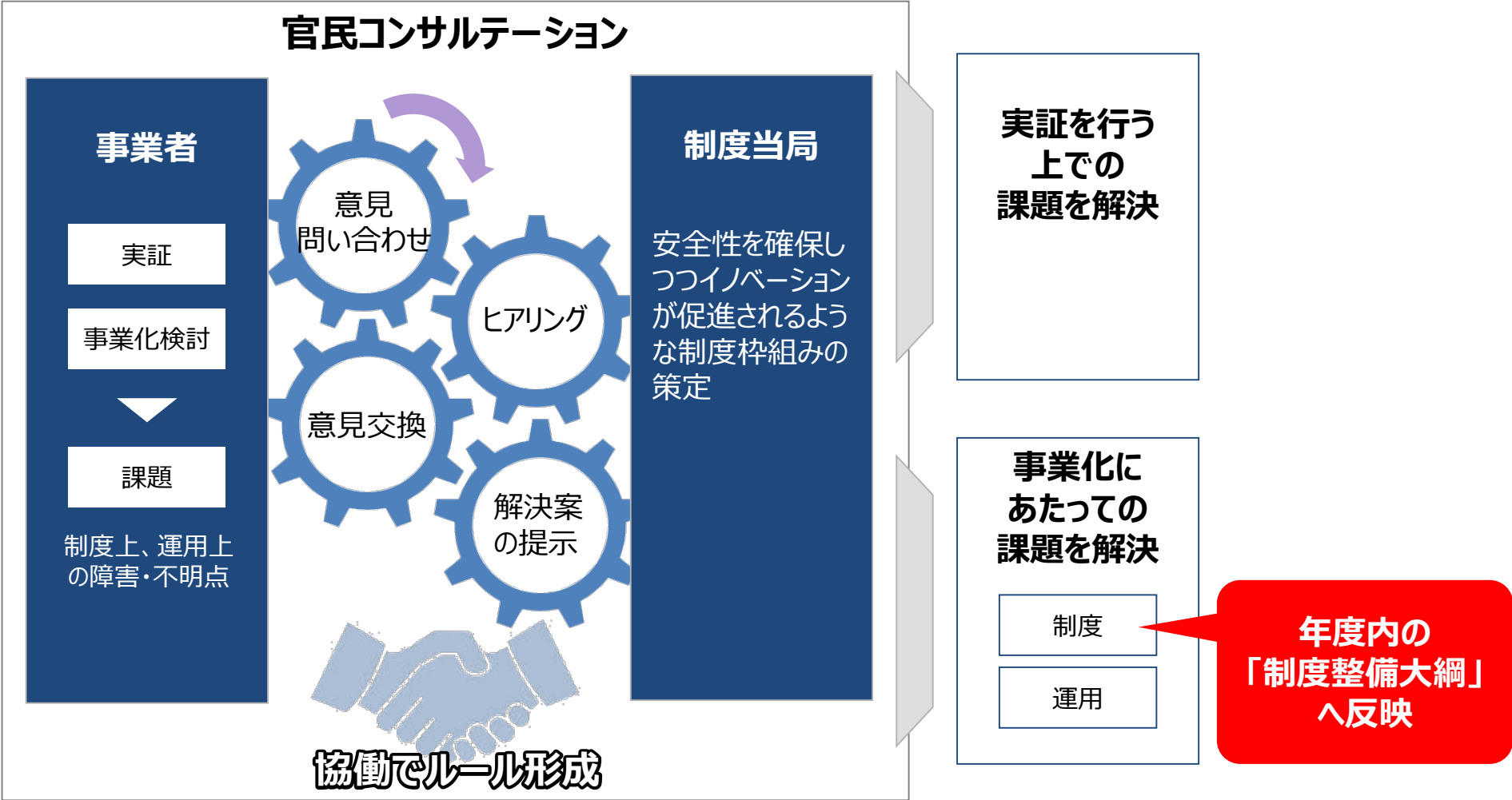
実証・事業化に際しての課題 改訂版

平成30年 2 月 1 日
内閣官房
日本経済再生総合事務局

1 - 1 . 官民協議会における実証・事業化にあたっての課題解決の進め方

基本

- 事業者による実証や事業化検討等における制度上・運用上の課題の抽出。
- 個別具体的な制度上の障害や不明確な点について、事業者が制度当局にぶつけ、協働でルールを作成、課題解決を実施。
- 事業化にあたっての課題のうち、主に制度的事項を年度内の「制度整備大綱」へ反映。



1-2. 実証・事業化にあたっての課題（全体）

前提

- 2020年までにジュネーブ条約との関係が整理されていると仮定し、現時点で事業化に向けた論点を整理

■ 実証段階 での課題

■ 手続など（足元の課題）

申請のワンストップ化

サンドボックス制度

遠隔操作・監視

■ 事業化段階 での課題

制度上の課題

運用上の課題

- レベル4の限定地域での自動走行サービス
- レベル3の高速道路走行
- 高速道路上での隊列走行

車の保安基準

インフラ

交通ルール

責任関係

事業法

■ 民間からの 要望のうち 解決済み

- バス停へのカッセルカーブの設置は、運用上解決できると確認
- 停車及び駐車を禁止する場所において、危険を防止するための一時停止は、現行法上も可能であると確認〔道路交通法第44条〕
- 停車又は駐車中の車両の側方を通過し、前方に出る行為は、現行法上も可能であると確認〔道路交通法第17条第5項第3号〕

2. 実証段階での課題

■ 手続

項目	内容
制度	

- ・実証を始めるまでに時間が半年から一年かかるため、迅速化できないか。
- ・制度改正を待たずに先進的な実証を行うことができないか。

論点

- サンドボックス制度の創設
⇒サンドボックス制度についてはプロジェクト型と特区型について検討を進めている。特区型については自動走行の実証を念頭に置き、安全確保と事後チェック体制の整備を条件に、先進的な実証の実現について検討しているところ、この中でどこまで実効的な試みが出来るか。

項目	内容
運用	

申請ワンストップサービス

- ・申請の窓口が一元化できないか。
- ・定型化された申請ルールを策定し迅速に処理できるようにできないか。

遠隔監視・操作

- ・現行の技術要件に照らすと低速に限定されることから十分な実証ができない。

追加

- ・周囲の交通を妨げないよう、例えば、車両に保安要員が乗車しており緊急時対応が可能な場合は、基準（速度）の緩和を認めることができないか。

論点

- 申請・手続の定型化
⇒申請に必要な書類・様式等の統一ルールが必要か。
⇒東京・愛知にある申請ワンストップセンター窓口の様な仕組みを他にも横展開できないか。またさらにそれを拡張して、地域で関係機関が集う地域協議会を設立するべきではないか。
- 遠隔型自動運転車両の技術の要件
⇒技術またはそれを補完する手段によって安全性が担保されていることを前提として、要件の緩和について検討できないか。

3-1. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■ 車両の保安基準

項目	内容
車両の保安基準	開発の目安 自動運転レベル3およびレベル4システムを搭載した自動運転車両の市場化に向けた開発を促進するには、開発の目安となる自動運転の安全性に関する基本的な考え方や技術的要件を示して欲しい。 追加 ・また車両の安全性が確保されていることについて、ドイツのペガサスプロジェクトも参考にしつつ、どのように評価すべきか検討が必要ではないか（従来の実車試験のみならずシミュレーションの活用も必要ではないか）。 柔軟な運用 ・自動運転車両による走行の事業化においても、公道実証の場合と同様に、走行条件（速度制限、走行環境制限（昼間のみ走行等））を限定するなどの代替の安全確保措置を講ずることを前提に、従来の車両の枠組にとらわれない多様な自動運転車両に対する保安基準の緩和が可能となるような柔軟な運用を行って欲しい。

論点

追加

- 高度な自動走行車の安全レベル
⇒事故削減を目的とする自動運転車に求める安全レベルや技術的要件を検討する必要があるのではないかと。車両技術でその安全性が確保できない場合には、交通ルールやインフラなどで補完し、トータルで安全性を確保することが必要ではないかと。
- ⇒自動運転車の安全性が確保されていることをどのように検証（評価）すべきか検討が必要ではないかと。
- 事業化の際の基準緩和制度の運用
⇒従来の車両の枠組にとらわれない自動運転車両について、公道実証走行の際には、代替の安全確保措置を講ずることを前提に保安基準の緩和を可能とする仕組みによる柔軟な運用が行われているところ、事業化の際の取り扱いについて検討できないかと。

3-2-1. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■インフラ①

項目	内容
ハード	総論 ・自動走行車の走行（レベル3以上）に必要なインフラとしては何が想定されるか（高速道路・一般道含む）。 バス停 ・自動走行車を正着させるためのインフラを整備する必要があるのではないか。 道路ランドマーカ ・自動走行車が安全に走行するためのインフラ（GPS制御が困難な場合に備えて、磁気マーカを整備）を整備する必要があるのではないか。 信号 ・自動走行車が右折する交差点の信号では、右向きの青色の灯火の矢印を表示できるようにする必要があるのではないか。

論点	【LV4】 ● 官民の役割分担 ⇒必要なインフラを整備するにあたっては、基本的には民間サービス事業者側が整備すると考えられるが、地域等への貢献等を踏まえ、国・自治体等も必要に応じて協力して整備するような仕組みも考えられないか。その手法として地域協議会を設置し、当該協議会の中で車両性能に応じたインフラ整備要請を道路管理者・公安委員会に行うことや、地域住民との合意形成プロセスを行うことなど定型化を行うなども考えられるか。 【LV3】 ● LV3オーナーカー ⇒安全に走行するために必要なインフラ整備について国際動向、車両の技術の進展、投資コスト等を踏まえどこまで必要か。
----	---

3-2-2. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■インフラ②

項目	内容
情報	情報共有 ・道路の工事や規制に関する正確な位置情報をリアルタイムで共有することが必要ではないか。 信号 ・信号制御機に通信機器を接続する際の基準等、信号情報配信事業の実施に必要な条件を示すことが必要ではないか。 ・信号情報の外部提供システム（TSPS）の早期整備ができないか。 通信 ・自動走行車の走行に必要な路車間通信システム等について検討する必要があるのではないか

論点

- 車両性能を補完する情報の在り方
 - ⇒走行にあたり、道路インフラの工事状況等を事業者は把握する必要があるが、国道や高速道路については日本道路交通情報センターから、交通規制に関する情報をリアルタイムで情報共有できているところ、正確な位置情報を含め、県道・市道についても、道路管理者・公益事業者から工事状況等を情報提供する仕組みを検討することができないか。
 - ⇒天候等の影響により信号の現示情報をカメラで判別できない可能性があるため、信号情報を確実に車両に伝達するために必要な信号情報のスペック（周期情報、現示情報など）を事業者の要望に基づき官民で決める必要があるのではないか。

3-3-1. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■ 交通ルール①

項目	内容
制度	遠隔 ・遠隔型自動運転車両の実証のガイドラインを事業化に延長できないか。 道交法 ・LV3、LV4を運行するにあたって道交法上の整理が必要ではないか。 ・いたずら等歩行者による妨害行為を禁ずることを制度化できないか 免許（遠隔） ・遠隔操作、遠隔監視について免許の取得要否の検討をすべきではないか。
論点	● 遠隔 ⇒遠隔型自動運転車両の実証のガイドラインの事業化延長については限界があるのではないか。 ● 自動走行についてのLV3、Lv4に関する道路交通法の運転者前提との関係、そのほか実効的な交通ルール ⇒LV3についてはセカンダリタスクの要件を道交法の中で整理することが必要（画像注視・携帯使用等を含む）ではないか。 ⇒LV4については条約との関係を整理しつつ、道交法上の運転者前提規定や責任主体について検討をすることが必要か。 追加⇒条約については現行の枠組みの中で柔軟な対応を検討すべきではないか。 ⇒自動運転車の安全な走行を担保する為、妨害行為の禁止や自動運転車の表示義務等、特別に規制すべき事項として何があるか。 ● 運転免許（遠隔操作・遠隔監視） ⇒（条約との関係が整理されれば）遠隔操作・遠隔監視による責任主体（個人→事業者）を明確にできないか。事業者による安全管理の中に遠隔監視が組み込まれるという位置づけは考えられるか。その際には、遠隔監視に関する限定的な資格が必要か否か。

3-3-2. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■ 交通ルール②

項目	内容
運用	違法駐車 ・違法駐車車両による自動走行車の走行妨害への対応について検討する必要があるのではないか。 道交法 ・黄色車線での追い越し基準を明確にすることはできないか。 宅配（小型モビリティ） ・歩道自転車道などの使い方など、自動走行に向けた新しい車両区分ルール（歩道も走れる車道も横断できる）の検討が必要ではないか

論点	● 実効的な交通ルール ⇒自動走行ルートにおいて違法駐車エリアを設定し、地元の警察との協力体制の構築するほか、更なる厳罰化について検討してはどうか。 ⇒交通ルールと実体がかい離している場合があるか（例えば黄色線をまたがざるを得なくなった場合については道交法上認められているところ）その他何か整理すべきルールは何かあるか。 ● 低速のパーソナルモビリティの取扱い ⇒リスクが低い低速のモビリティの位置づけについて、従来の道交法上の自動車と別のモノとして（障害物関知時の停止・周囲への警告表示・音声警告等を前提）歩道等を走らせることはできるのか。
----	--

3-4. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■ 事業法関係(安全管理)

項目	内容
事業法関係（安全管理）	

事業法との関係

・自動走行車を活用した事業展開に備えて既存の事業法との関係性について整理する必要があるか。

論点

- 運送事業関連法令の整理（道路運送法、タクシー業務適正化特別措置法、貨物自動車運送事業法等）
⇒自動走行車によりタクシー事業、バス事業、トラック事業等を行う場合、運送事業関連法令上の運転者前提の規定について整理が必要ではないか。
- 運送事業における運行管理のあり方
⇒運転者、運行管理者を含め事業者が現行担う運行状況の把握、事故時の対応、車両火災時の避難誘導、急病人対応、移動制約者の乗降支援、荷物の固定状況の確認等、安全確保のための運行管理制度を、自動走行により運転者が不在となる場合、どのような制度とすることにより安全確保を図ることができるか、民事・刑事上の責任の所在についての検討も踏まえつつ、検討・整理する必要がある。

3-5. レベル4の限定地域での自動走行サービス+レベル3の高速道路走行

■ 事故時等における責任関係・保険

項目	内容
事故時等における責任関係・保険	総論 ・無人運転車両走行時における民事上・刑事上の責任について検討することが必要ではないか。 ・国による補償体制について検討することが必要ではないか。 ・①事故・紛争の未然防止、②事故紛争発生時の原因究明・再発防止について検討することが必要ではないか。 ハッキング ・ハッキングによる事故発生時の補償について検討することが必要ではないか。

追加

論点

- 民事上の自賠責法上の取扱、任意保険等、補償の在り方
 - ⇒自動運転車においても自動車所有者、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ることや当面は自動運転ではない車と混在することなどから、現行の自賠法に規定する運行供与者が損害賠償責任を負う体系は維持することが適当ではないか。
 - ⇒事故原因の究明をするためにドライブレコーダー、EDR等の設置を義務付けること等によるデータ保存の在り方について検討が必要ではないか
 - ⇒事故が起こった際の被害者補償を万全とするため、サービス事業者による任意保険の加入(サイバーセキュリティ事故による補償も含め)促進についても考えられるか。
 - ⇒ハッキングにより引き起こされた事故の損害については、現行の自賠責における盗難車による事故と同様の状況であると考えられることから、政府の保障事業の対象と整理することが適当でないか。
- 刑法・運転処罰法上の取扱
 - ⇒LV4で事故が起きた場合、運転者不在であることから運転者前提の責任は適用されないものと考えられ、メーカー、運行事業者等に責任が及ぶものとして整理されるのか。また、LV3については、セカンダリタスクと運転者の責任について明確な整理はできるのか。

4. トラックの隊列走行①

前提

■ 後続車無人システムを利用したトラックの隊列走行については、いわゆる「牽引」を前提とする

■ トラックの隊列走行①

項目	内容
車両の保安基準	
インフラ	・ 隊列走行における電子連結のための技術要件を作成することが必要ではないか。 ・ 連結・分離施設、休憩場所、緊急退避場所について官民の役割分担を含め検討する必要があるのではないかと。 ・ 隊列走行が可能な高速道路の区間と規模を明確にする必要があるのではないかと。 ・ 車両技術で対応できない場合の交通標識等、インフラ整備支援の範囲とステップを明確化すべきではないかと。

論点

- 隊列可能台数
⇒ 他の通行車両への影響等が無いよう考慮した上で、隊列可能台数を明確にすべきではないかと。
- 車両技術
⇒ 隊列走行の実証や早期実用化に向け、先頭車両と後続車両を電子的に連結する新技術について、その技術要件を明確にすることについて検討してはどうか。
- インフラ
⇒ 隊列走行に用いる技術や運用ルールに関する事業者側からの具体的な提案を受け、事業者側とインフラ管理者側でSA、PA等での施設確保の可能性や直結型の施設の設置について議論をしていくべきではないかと。

4. トラックの隊列走行②

■ 交通ルール

項目	内容
交通ルール	・トラックの隊列走行の交通ルールの明確化が必要ではないか。 ・隊列可能台数や全長規制について検討する必要があるのではないか。 ・安全を確保する車間距離について検討する必要があるのではないか。

論点

- 隊列走行の要件明確化について、以下をどう考えるか。
 - ⇒車列間の車間距離、走行速度
 - ⇒車列の台数・全長
 - ⇒走行すべき車線
 - ⇒先頭車の運転者に係る義務
 - ⇒合分流時、割込防止等における周囲の他の交通主体に係る義務
 - ⇒運転免許制度等の在り方
 - ⇒電子連結が途切れた場合の取扱い
 - ⇒後続車両に不測の事態が発生した場合の対応
 - ⇒他の交通への影響等を考慮した隊列可能台数

4. トラックの隊列走行

■ 事業法、事故時の責任・保険

項目	内容
事業法	・事業法との関係で整理すべきことはあるか。
事故時等における責任関係・保険	・隊列走行車事故時の民事・刑事上の責任について検討することが必要ではないか。 ・後続無人隊列走行技術を適用した、後続有人隊列走行時の後続車両運転者の責任範囲について検討することが必要ではないか。

論点

- 貨物自動車運送事業法上の整理
⇒複数事業者が隊列を組む場合などにおいて、運行管理のあり方の整理などが必要ではないか。
- 民事・刑事
⇒民事上の責任については、後続無人隊列走行車を法令上、現行の牽引と同様と取り扱うのであれば先頭車両の運行供用者が（後続車が操縦の自由がなければ後続有人でも）責任を負うことが適当か。

追加

■ その他

項目	内容
物流政策	・物流業界全体を巻き込んだ取組とすることで、物流全体の効率化やドライバー不足等の課題解決を図って欲しい。

論点

- 物流政策としてトラックの隊列走行をどのように考えるか。
- 必要となるインフラ整備について費用負担を含めた議論を官民一体となって検討するべきではないか。

道路運送車両法

第四〇条 自動車は、その構造が、次に掲げる事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術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。

(以下略) 長さ、幅及び高さ、最低地上高、車両総重量、車輪にかかる荷重等

第四一条 自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術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。

(以下略) 原動機及び動力伝達装置、車輪及び車軸、操縦装置、緩衝装置、燃料・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、窓ガラス、騒音防止装置、発散防止装置、灯火装置及び反射器、警報装置、指示装置、視野を確保する装置、計器、消防火装置、内圧容器、その他

第四六条 (中略) 保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準 (中略) は、道路運送車両の構造及び装置が運行に十分堪え、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ず、(中略) 自動車の製作又は使用について不当な制限を課することとなるものであつてはならない。

保安基準の緩和

(基準の緩和)

第五十五条 地方運輸局長が、その構造により若しくはその使用の態様が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車については、本章の規定及びこれに基づく告示であつて当該自動車について適用しなくても保安上及び公害防止上支障がないものとして国土交通大臣が告示で定めるもののうち、地方運輸局長が当該自動車ごとに指定したものは、適用しない。

2 前項の認定は、条件若しくは期限又は認定に係る自動車の運行のため必要な保安上若しくは公害防止上の制限を付して行うことができる。

支障がないものとする告示

第一条

道路運送車両の保安基準 (昭和二十六年運輸省令第六十七号。以下「保安基準」という。) 第五十五条第一項に規定する国土交通大臣が定めるものは、次の各号に定めるとおりとする

十 遠隔操作又は自動運転 (プログラムにより自動的に運転を行うことをいう。) により走行させることができる自動車の開発を目的とした試験に用いられる自動車 (以下略)

道路交通法

運転者を前提とした規定

(安全運転の義務)

第七〇条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

(運転者の遵守事項)

第七一条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

・・・・(略)・・・・(注)迷惑事項等のほか、携帯電話・画面注視禁止等を規定

(自動車等の運転者の遵守事項)

第七一条の二 自動車(中略)の運転者は、消音器を備えていない自動車(中略)を運転してはならない。

(普通自動車等の運転者の遵守事項)

第七一条の三 自動車(中略)の運転者は、(中略)座席ベルト(中略)を装着しないで自動車を運転してはならない。(以下略)

(自動車の運転者の遵守事項)

第七五条の一〇 自動車の運転者は、高速自動車国道等において自動車を運転しようとするときは、あらかじめ、燃料、冷却水若しくは原動機のオイルの量又は貨物の積載の状態を点検し、(以下略)

(故障等の場合の措置)

第七五条の一 (中略)

2 自動車の運転者は、故障その他の理由により本線車道等において運転することができなくなつたときは、速やかに当該自動車を本線車道等以外の場所に移動するため必要な措置を講じなければならない。

(運転免許)

第八四条 自動車及び原動機付自転車(以下「自動車等」という。)を運転しようとする者は、公安委員会の運転免許(以下「免許」という。)を受けなければならない。(以下略)

安全確保等

免許関連

道路交通法

交通ルール

(停車及び駐車を禁止する場所)

第四四条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。ただし、乗合自動車又はトロリーバスが、その属する運行系統に係る停留所又は停留場において、乗客の乗降のため停車するとき、又は運行時間を調整するため駐車するときは、この限りでない。

- 一 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- 二 交差点の側端又は道路のまがりかどから五メートル以内の部分
- 三 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に五メートル以内の部分
- 四 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分
- 五 乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から十メートル以内の部分（当該停留所又は停留場に係る運行系統に属する乗合自動車、トロリーバス又は路面電車の運行時間中に限る。）
- 六 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に十メートル以内の部分

(通行区分)

第一七条 車両は、歩道又は路側帯（以下この条において「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

5 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。この場合において、車両は、第一号に掲げる場合を除き、そのはみ出し方ができるだけ少なくなるようにしなければならない。

- 一 当該道路が一方通行（道路における車両の通行につき一定の方向にする通行が禁止されていることをいう。以下同じ。）となつてるとき。
- 二 当該道路の左側部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき。
- 三 当該車両が道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分を通行することができないとき。
- 四 当該道路の左側部分の幅員が六メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（当該道路の右側部分を見とあすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）。
- 五 勾配の急な道路のまがりかど附近について、道路標識等により通行の方法が指定されている場合において、当該車両が当該指定に従い通行するとき。

自動車損害賠償保障法

(自動車損害賠償責任)

第三条 自己のために**自動車を運行の用に供する者は**、その運行によつて**他人の生命又は身体**を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

民法

(不法行為による損害賠償)

第七百九条 **故意又は過失によつて**他人の権利又は法律上保護される**利益を侵害した者は**、これによつて生じた**損害を賠償する責任を負う。**

(財産以外の損害の賠償)

第七百十条 他人の身体、自由若しくは名誉を侵害した場合又は他人の財産権を侵害した場合のいずれであるかを問わず、前条の規定により損害賠償の責任を負う者は、財産以外の損害に対しても、その賠償をしなければならない。

道路交通法

第一一六条 車両等の運転者が業務上必要な注意を怠り、又は重大な過失により他人の建造物を損壊したときは、六月以下の禁錮又は十万円以下の罰金に処する。

第一一七条 車両等（軽車両を除く。以下この項において同じ。）の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があった場合において、[第七十二条](#)（交通事故の場合の措置）第一項前段の規定に違反したときは、五年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第一一七条の二 次の各号のいずれかに該当する者は、五年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

（以下略） 酒気帯び等

第一一七条の二の二 次の各号のいずれかに該当する者は、三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

（以下略） 無免許、酒気帯び等
等

自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

（以下略） アルコール、制御困難な高速走行、危険妨害、重大な信号無視等での危険運転

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

第五条 自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

刑法

（業務上過失致死傷等）

第二百十一条 業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、五年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。**重大な過失により**人を死傷させた者も、同様とする。

(参考) 事業法関連 (抜粋)

道路運送法

(運転者の制限)

第二十五条 一般旅客自動車運送事業者は、年齢、運転の経歴その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、その事業用自動車の運転をさせてはならない。ただし、当該運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りでない。

第二十六条 削除

(輸送の安全等)

第二十七条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に必要となる員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

貨物自動車運送事業法

(輸送の安全)

第一七条 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附随する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

(中略)

4 事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全を確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

タクシー業務適正化特別措置法

(登録運転者の乗務)

第三条 タクシー事業者は、タクシーには、当該タクシーを配置する営業所を設けている単位地域（中略）に係る原簿に登録を受けている者（中略）以外の者を運転者として乗務させてはならない。ただし、その運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りでない。

(登録の申請)

第五条 登録は、当該登録に係る単位地域内に営業所を有するタクシー事業者に雇用されている者（中略）でタクシーの運転者として選任されており、又は選任されることを予定されているものの申請により行う。

ジュネーブ道路交通条約（抜粋）

前文：

締結国は、統一規則を定めることにより国際道路交通の発達及び安全を促進することを希望して、次の規定を協定した。

第一章 総則

第1条：

（１）締約国は、その道路の使用に関する管轄権を留保して、その道路をこの条約に定める条件に従って国際交通の用に供することに同意する。

（２）締約国は、一年の期間をこえて引き続きその領域内にとどまっている自動車、被牽引車又は運転者にこの条約の利益を及ぼすことを要求されない。

（中略）

第8条：

（１）一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。

（５）運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない。

第10条：

車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。運転者は、状況により必要とされるとき、特に見とおしがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。