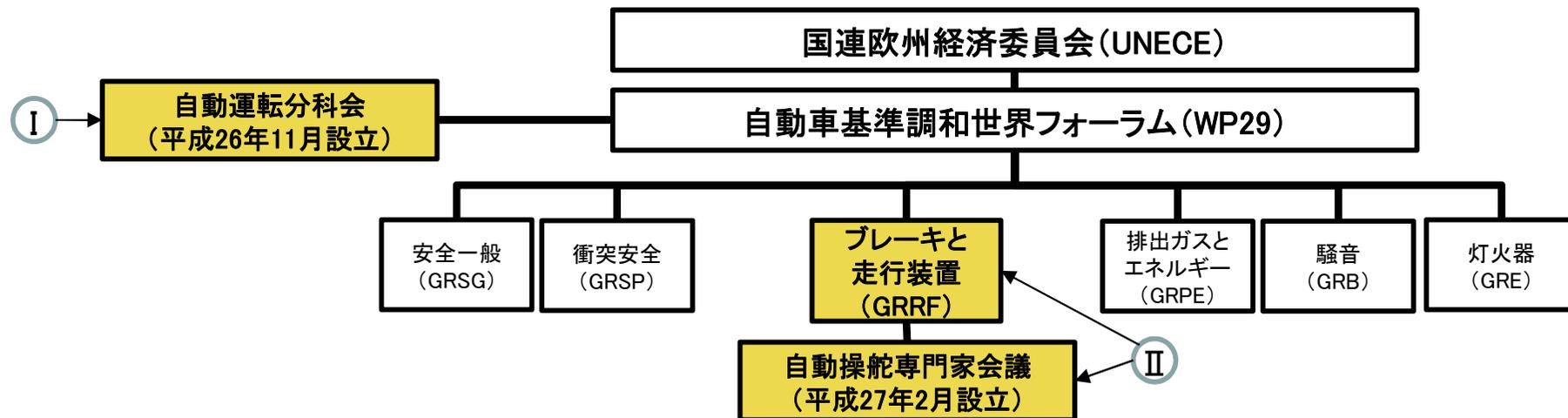


自動運転に係る国際基準の検討状況

自動運転の導入を巡る国際的動向

- 国連欧州経済委員会 (UN-ECE) の政府間会合 (WP29) において自動車の安全・環境基準に関する国際調和活動を実施しているところ。
- 平成26年11月に開催されたWP29において、自動運転について議論する「自動運転分科会」を立ち上げることが合意された。この分科会では日本と英国が共同議長に就任し、自動運転に関する国際的な議論を主導している。
- また、平成27年2月に開催されたGRRF (副議長: 日本) において、「自動操舵専門家会議」を立ち上げることが合意された。この会議では、日本とドイツが共同議長に就任し、現在10km/h超での使用が禁止されている自動操舵に関する規則改正を主導している。



会議体	日本の役職	審議事項
① 自動運転分科会	英国との共同議長	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー支援型自動運転についての検討 ・完全自動運転についての検討(将来像)
② ブレーキと走行装置 (GRRF) 専門分科会	副議長(議長 英国)	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突被害軽減ブレーキをはじめ、自動運転技術に関する各種基準案を関係主要国の合意の下、取りまとめ。
自動操舵専門家会議	ドイツとの共同議長	<ul style="list-style-type: none"> ・現在10km/h超で使用が禁止されている自動操舵(車線維持、車線変更)に関する規則改正についての検討 ・最短で平成30年の発効を目指して審議中

自動操舵の国際基準(R79改正)の検討状況①

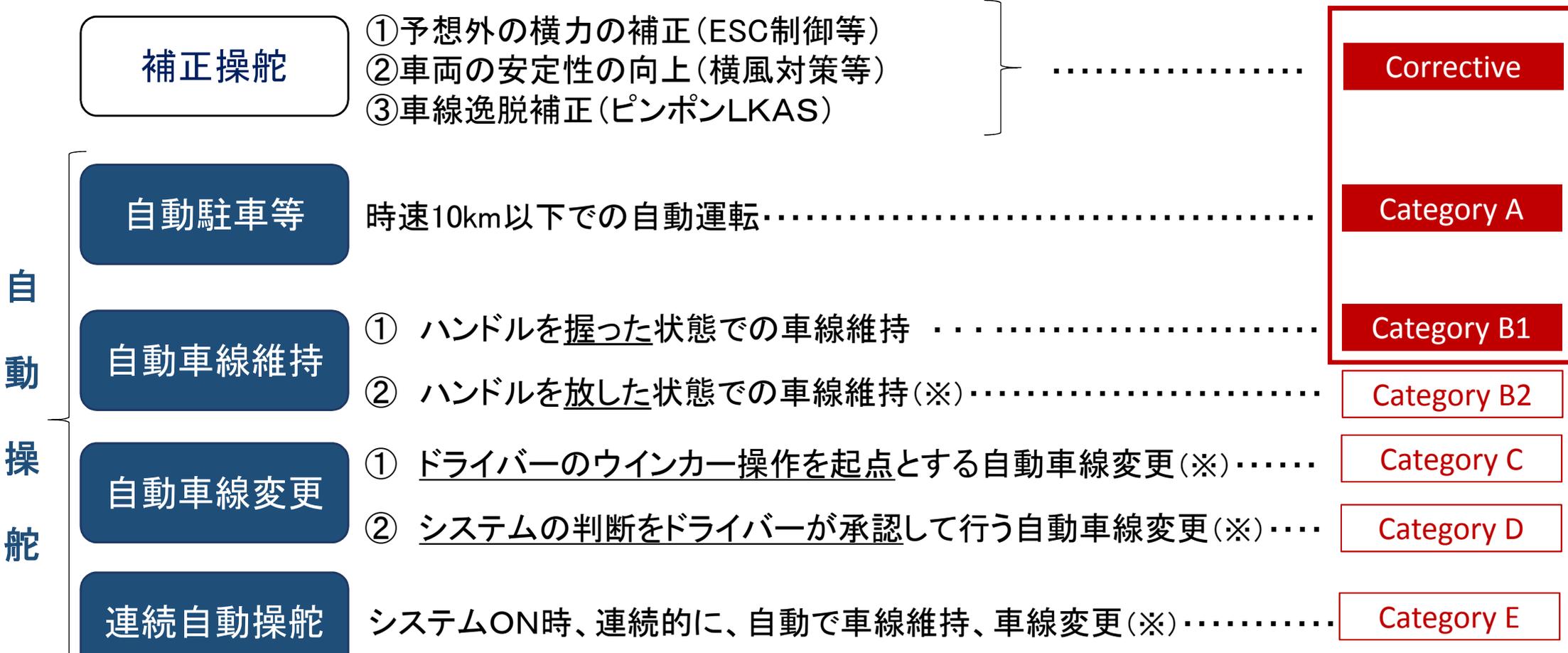
1. 基準の検討の前提

ドライバー責任の下、システムが「運転支援」を行う自動運転(「レベル2」)

2. 基準化が検討されているシステム

2017年6月
WP29で成立予定

1st パッケージ

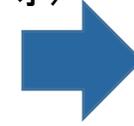


(※) 高速道路上に限る。

R79改正 1st パッケージ① 補正操舵 (Corrective Steering Function)

補正操舵 (Corrective Steering Function) とは

- ① 車両の突然かつ予想外の横方向の力の変化を補正すること (例: ESC制御等)
- ② 車両の安定性を向上させること (例: 横風、低 μ 路)
- ③ 車線逸脱補正 (例: 車線はみだし防止、道路逸脱防止)



これら以外の操舵は
「自動操舵」(ACSF)

主な要件

オーバーライド

- 運転者が50[N]以下の力でオーバーライド出来ること

表示

- 補正操舵介入時は、ドライバーに対して視覚的に知らせること

ハンズオフ警報

- 補正操舵の介入が10秒 (N2, N3, M2, M3は30秒) を超える場合、警報音を鳴らすこと
- 180秒間運転者による操舵がなく、2回以上補正操舵が介入する場合、警報音を鳴らすこと
3回目の介入時の警報音は、それ以前のものより10秒以上長くなければならない



運転者が手放しを継続する等、連続的な補正操舵の介入は、事実上不可能。

R79改正 1st パッケージ② 自動駐車等 (Category A)

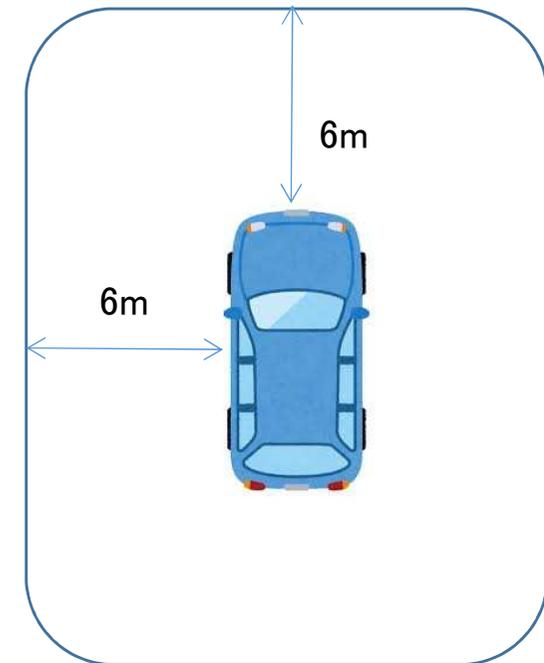
主な要件

- 10[km/h](+2[km/h])以下で作動すること
- システムの動作条件が整い(※)、運転者による操作後に動作すること
- 運転者が動作をいつでも終了できること
- 加速装置／ブレーキを備えるシステムの場合、操舵エリアにある障害物(車両・歩行者等)を検知し、衝突を避けるために車両を停止させること。

※ ブレーキ、加速装置、ステアリング、カメラ・レーダー等が適切に作動すること等

リモコン駐車機能に係る追加要件

- 運転者により起動され、システムが操作するものであること(運転者による「操縦」は不可)
- 以下の場合には車両の動作を直ちに停止すること
 - ・ 運転者によるリモコン操作をやめた場合
 - ・ 車両とリモコンの距離が、最大通信距離($\leq 6\text{m}$)を超えた場合
 - ・ 車両とリモコンの通信が切れた場合
 - ・ 車両のドアが開いた場合
- システムへの不正介入、操作を防ぐ設計であること
- 駐車位置に到達し、イグニッションをOFFとした場合、自動的に駐車ブレーキをかけること



R79改正 1st パッケージ③ ハンズオン車線維持 (Category B1)

主要要件

性能

- システムによる「最大横加速度」が以下の範囲にあり、当該条件で車線を逸脱しないこと。

	10-60 [km/h]	60-100 [km/h]	100-130 [km/h]	130 [km/h] 超
M1、N1	3 [m/s ²] 未満	0.5-3 [m/s ²]	0.8-3 [m/s ²]	0.3-3 [m/s ²]

	10-30 [km/h]	30-60 [km/h]	60 [km/h] 超
M2、M3、N2、N3	2.5 [m/s ²] 未満	0.3-2.5 [m/s ²]	0.5-2.5 [m/s ²]

HMI等

- 運転者がシステムをON/OFFできること。また、50N以下の力でオーバーライド出来ること。
- システム作動中は、ドライバーにその旨を表示すること。
- システムが一時的に動作不能の場合(荒天時等)及び故障時には、その旨を運転者に知らせること。

ハンズオフ警報

- システム作動中に運転者がステアリングを握っていることを検知する機能を備えること。
 - 最大15秒 手放し → 視覚的警報(表示)
 - 最大30秒 手放し → 視覚的警報(表示) + 警報音※
 - ※ 警報音は、運転者がハンドルを握るか、システムOFFとなるまで継続すること。
 - 警報音が30秒以上続く場合
 - 5秒以上の緊急信号により運転者に強く警報のうえ、システムをOFFとすること。

ITS-AD・IWG と WP1-GRRF 合同会合におけるレベル分けの議論

ITS-AD・IWGにおける自動運転のレベル分け(これまでの議論)

SAEの定義をベースに自動運転のレベル分けについて議論

セカンドタスク

- レベル2以下では、ハンズオン・オフにかかわらず、セカンダリータスク不可
- レベル3以上では、セカンダリータスク可

システムによる対処範囲

- レベル2: システムが対処できない状況がある(=常時、運転者による監視が必要)。
- レベル3: (予め設定された)使用条件において、動作環境が整う場合には、システムが対処。
動作限界に達した場合には、運転者に警報のうえ、運転を安全に受け渡し。
- レベル4: (予め設定された)使用条件において、如何なる状況でもシステムが対処。
使用条件の終了時(例: 高速道路からの分流等)には、運転者に警報のうえ、運転を安全に受け渡し。
- レベル5: 如何なる状況でも、システムが対処(=運転者は不要)。

WP1-GRRF 合同会合

レベル3以上は、ジュネーブ条約上の措置が必要(自動運転IWG議長発言)

国連サイバーセキュリティ/データ保護ガイドラインの検討状況

経緯・見通し

- WP29傘下に設置された自動運転分科会で、日本とドイツが提案したセキュリティガイドラインについて合意。次回WP29第171回会合で上程、審議され、成立する見込み。

ガイドラインの要件

総論

- データの操作、誤用に対抗する適切な保護の確実な実施
- 世界標準の通信技術等によるデータ及び通信の暗号化
- データ保護、セキュリティに関する外部機関等による証明

データ保護

- 情報主体(運転者等)に対する収集情報の説明、情報主体の同意
- 個人情報の収集・処理の限定、情報主体による同意取り下げに係る権利の確保

安全性

- 自動運転車の接続及び通信の安全確保
 - ・ 車外のネットワークから車内の制御系ネットワークが影響を受けないこと
 - ・ システムの機能不全時の「セーフモード」を備えること
- **サイバー攻撃による不正操作を検知した時は、運転者に警告の上、車両を安全にコントロールすること**

セキュリティ

- 通信利用型自動運転車へのリモートアクセスに係るオンラインサービスでは、強力な相互承認を有すること