

主な論点(事務局案)について

国土交通省
物流・自動車局

主な論点について(1)

(1)保安基準／ガイドラインの具体化

現行制度等

➤ 保安基準／ガイドラインの法的拘束力

- 保安基準：法的拘束力あり。安全確保の上で満たさなければならない最低限の要件。設計・製造過程から使用過程にわたり適合が求められる
- ガイドライン：法的拘束力はないものの、安全確保の上で考慮すべき指針

➤ 国内外の議論の動向

- 国内的には、国際議論を踏まえつつ、レベル4自動運転車に係る保安基準を策定(2023年1月)。これまでの審査で得られた知見等を踏まえ、「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を策定(2024年6月)。
- 国際的には、国連WP29にて「自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法に関する文書」を策定(2024年6月)。本ドキュメントをベースとする国際基準について、2026年6月のWP29での合意に向けて継続議論中。

主な論点

- ✓ 今後の国内におけるドライバレス車両の普及を見据え、国際的な動向も踏まえつつ、具体化の検討を進めるべきではないか。
- ✓ 自動運転車に関する技術は未だ発展段階にあり、日進月歩で進化。今後様々な技術の進展が想定されるところ、メーカー等による創意工夫、技術開発競争を妨げることがないよう、柔軟性の確保にも留意しつつ、具体化を図るべきではないか。

主な論点について(2)

(2) 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

現行制度等

- 保安基準／ガイドラインの法的拘束力(再掲)
 - 保安基準: 法的拘束力あり。安全確保の上で満たさなければならない最低限の要件。設計・製造過程から使用過程にわたり適合が求められる
 - ガイドライン: 法的拘束力はないものの、安全確保の上で考慮すべき指針
- 保安基準改正時の対応
(適用対象車)
 - 通常、改正後の保安基準は、新型車ないし新たに生産される車(継続生産車)に対して適用しており、使用過程車に対しては国民の権利義務に与える影響が大きいことから、原則として使用過程車には適用していない。
- (適用期日)
 - 通常、改正後の保安基準に対応するための開発期間等を要することから、新型車、継続生産車それぞれに対して適切な経過措置を設定している。

主な論点

- ✓ 新型車や継続生産車に対しては、従前のとおり適切な経過措置を設けた上で、自動車メーカーにおいて、改正後の自動運行装置の保安基準への適合対応を求めることでよいか。
- ✓ 使用過程車に対する改正後の自動運行装置の保安基準適用について、仕組み(適合対応の主体、適合対応を求める対象、方法等)や配慮事項をどう考えるか。その適用対象や適用期日は、安全上の重大さや影響範囲、適合対応の技術的難易度を考慮して、個別に検討される仕組みを構築すべきではないか。