

令和8年6月26日  
物流・自動車局車両基準・国際課

## 日本が主導した世界初の自動運転システムの国際基準が合意 ～安全な自動運転車の開発が加速～

- 令和8年6月23日から26日に、スイス・ジュネーブにおいて、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29\*）が開催され、レベル4を含む自動運転システムに関する国際基準が合意されました。
- WP.29 傘下の専門家会議において、日本が共同議長として議論をリードし、世界で初めて策定された基準であり、これにより、我が国の自動車メーカーが安全な自動運転車を効率的に開発できるようになることが期待されます。

\* WP.29 は、自動車安全・環境基準の国際調和と認証の相互承認を多国間で審議する唯一の場であり、日本も積極的に参画

### 1. 今回合意された国際基準の概要

- (1) 対象車両： レベル3, 4を含む自動運転システムを備えた自動車
- (2) 具体的な要件
  - ① 車両の安全性： 交通ルールの遵守や衝突回避、不具合発生時の安全な停止等
  - ② 製造事業者の組織体制： 安全を確保するための組織体制、社内プロセス等
  - ③ モニタリング・不具合の改善： 自動運転車のモニタリングを通じた不具合の特定・改善等
- (3) 発効時期： 令和9年1月頃

### 2. 国際基準の策定経緯

令和2年、高速道路等でのレベル3の国際基準が合意されましたが、一般道を含むより多くの道路環境や、レベル4などのより高度な自動運転車の国際基準は策定されていませんでした。このため、日本が米国、欧州等とともに WP.29 傘下の専門家会議の共同議長を務めて議論を主導し、今般、新たな国際基準として合意されました。

#### 【参考資料】

- (別添1) 自動運転システムの国際基準概要
- (別添2) WP.29 の概要



WP.29 における議論の様子

※副議長を務める猶野車両基準・国際課長

#### 【問い合わせ先】

物流・自動車局 車両基準・国際課 島野、山中

代表：03-5253-8111（内線：42523、42524）、直通：03-5253-8604

# レベル3、4自動運転に関する国際基準

- レベル3、4自動運転に関する国際基準について、2026年6月のWP.29で合意。(2027年1月頃発効見込み)
- 日本が提唱した「有能で注意深い人間のドライバーと同等以上の安全性」確保が前提。
- 製造事業者は、当局に対して事前に①車両の安全性、②組織体制の説明を行い、安全要件への適合性が確認され、市場に投入された後も継続的な③モニタリング・不具合の改善が必要。

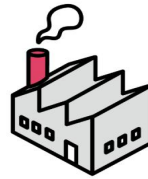
## 製造前の安全確保

## 市場投入後の安全確保

### ①車両の安全性

### ②組織体制

### ③モニタリング・不具合の改善



製造事業者

- 交通状況に応じた挙動
  - 交通ルールの順守、衝突回避
  - 不具合発生時等の安全な停止
- 乗員への情報提供、誤操作防止
- 作動状態の記録、サイバーセキュリティの確保

- 安全管理システム (SMS)
  - 自動運転車の安全を確保するための組織体制やプロセスを明確化
- セーフティケース
  - 安全性を「主張、論証、証拠」に沿って構造的に整理
- シミュレーション環境、試験路、実交通環境を整備

- 市場投入後の自動運転車の作動状態をモニタリング
- 安全リスクを早期に特定・改善
- 事案(事故、不具合等)に応じて、適時に関係国当局へ報告

当局

安全性の審査

報告内容の分析・評価

## 1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的

## 2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

傘下に六つの専門分科会を有し技術的、専門的検討を行う

## 3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1地域（EU）に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、インド、韓国等（日本は1977年から継続的に参加）及び非政府機関(\*)

## 4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれの協定に基づく規則の制定・改正作業を行う

- ・「国連の車両等の型式認定相互承認協定（略称）」（1958年協定）
- ・「国連の車両等の世界技術規則協定（略称）」（1998年協定）

(\*) 国際自動車工業会（OICA）、国際二輪自動車工業会（IMMA）、国際標準化機構（ISO）、欧州自動車部品工業会（CLEPA）、自動車技術会（SAE）等

