自動運行装置（ADS）について（UN-R185関係）

● 適用範囲

自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）

● 改正概要

○ 国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）第199回会合において、これまで日本が議論をリードしてきた「ADS（Automated Driving System：自動運転システム）に係る協定規則（第185号）」が新たに採択された。

○ 本規則は、以下の要素から構成される（詳細別紙）。

① システム（車両）の機能・性能

② メーカー（組織）

- ✓ 安全管理体制（SMS）
- ✓ セーフティケース
- ✓ テスト環境

③ 使用段階におけるモニタリングと必要に応じた改善措置の継続的な実施、当該実施状況の当局への報告（ISMR）

○ これを踏まえ、今般、本規則の発効にあわせて国内基準等を改正し、車両及び組織それぞれに対し、本規則で定める要件への適合を義務づける。

● 改正時期（予定）

令和８年12月

● 適用時期（予定）

新　型　車：令和９年１月

継続生産車：令和10年９月※

（※　経過措置期間中、車両には現行の保安基準が引き続き適用されるところ、組織については協定規則第185号と概念上同等な要件を適用する。）

レベル3、4自動運転に関する国際基準

国土交通省

- 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月末発効見込み）
- 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