

# 認証基準等の具体化による安全性の確保

---

## ✓ 取組事項

- ・「認証基準等の具体化による安全性の確保」、特に①保安基準の細目告示／ガイドラインの具体化や、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について議論
- ・とりまとめ結果を自動運転WGに報告

## ✓ 運営体制

- ・事務局：国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課、車両基準・国際課、審査・リコール課、企画参事官室
- ・オブザーバー：警察庁、法務省、経産省自動車課、デジタル庁、国交省道路局
- ・検討会構成員：座長 廣瀬 敏也 芝浦工業大学 工学部 教授
- 構成員 須田 義大 東京大学 生産技術研究所 教授 モビリティ・イノベーション連携研究機構長
- 構成員 匂坂 敦志 一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部会長
- 構成員 木村 健 一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 副部会長
- 構成員 加藤 真平 東京大学大学院情報理工学系研究科 特任准教授  
株式会社ティアフォー 創業者 兼 代表取締役社長CEO
- 構成員 浦手 耕二 独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所  
自動車認証審査部 上席自動車認証審査官
- 構成員 原田 大樹 京都大学大学院法学研究科 教授
- 構成員 中川 由賀 中川法律経営事務所 弁護士 中京大学法学部 教授  
未来社会創造機構 弁護士教授客員教授
- 構成員 佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー 弁護士

## ✓ 今後の予定(案)

- |            |                              |
|------------|------------------------------|
| 10月17日     | 第1回会合開催(主な論点(事務局案)を提示)       |
| 12月上中旬     | 第2回会合開催(関係者ヒア結果共有、各論点に対して討議) |
| 令和7年 1月中下旬 | 第3回会合開催(とりまとめ骨子(案)の討議)       |
| 2月下旬～3月上旬  | 第4回会合開催(とりまとめ(案)の討議)         |
| 3月         | 第4回自動運転WGで報告                 |

# 自動運転の実現に向けた制度整備

- 自動運転技術の進展や国際議論の動向などを踏まえつつ、適時、必要な制度整備を実施。

2018年	「自動運転に係る制度整備大綱」(2018・4)	高度な自動運転の実現に必要な 関連法令制度の見直し方針を策定
2019年	道路運送車両法の改正 (2019・5) 道路交通法の改正 (2019・5)	「自動運行装置」を定義し保安基準の 対象装置に追加
2020年	改正道路運送車両法の施行 (2020・4) 改正道路交通法の施行 (2020・4)	レベル3自動運転が制度上可能に
2021年		福井県永平寺町において、レベル3自動運転 移動サービス開始 (2021・3)
2022年	道路交通法の改正 (2022・4)	特定自動運行(運転者がいない状態での 自動運転)の許可制度を創設
2023年 ・2024年	道路運送車両の 保安基準告示の改正・施行 (2023・1) 改正道路交通法の施行 (2023・4) 自動運転車の安全確保に関するガイドライン策定 (2024・6)	レベル4自動運転が制度上可能に 福井県永平寺町において、レベル4自動運転 移動サービス開始 (2023・5)

# 保安基準の概要

- 国は、自動車について、安全性の確保及び環境の保全のため、その構造、装置及び性能にかかる最低限度の技術基準として保安基準を規定(第40条～42条、第46条)。
- 保安基準は、型式指定、点検整備、検査及びリコールにおける技術上の基準として適用される。
- 物流・自動車局では、交通事故の状況、自動車技術の動向等を踏まえつつ、規制の効果と負担のバランス及び国際調和に配慮しながら保安基準を策定している。

## 自動車の構造に関する保安基準の項目(第40条)

- 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
- 車輪にかかる荷重の車両重量に対する割合
- 車輪にかかる荷重の車両総重量に対する割合
- 最大安定傾斜角度
- 最小回転半径
- 接地部及び接地圧

## 自動車の装置に関する保安基準の項目(第41条)

- 原動機及び動力伝達装置
- 車輪及び車軸、そりその他の走行装置
- 操縦装置
- 制動装置
- ばねその他の緩衝装置
- 燃料装置及び電気装置
- 車枠及び車体
- 連結装置
- 乗車装置及び物品積載装置
- 前面ガラスその他の窓ガラス
- 消音器その他の騒音防止装置
- ばい煙、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置
- 前照灯、番号灯、尾灯、制動灯、車幅灯その他の灯火装置及び反射器
- 警音器その他の警報装置
- 方向指示器その他の指示装置
- 後写鏡、窓拭き器その他の視野を確保する装置
- 速度計、走行距離計その他の計器
- 消火器その他の防火装置
- 内圧容器及びその附属装置
- **自動運行装置** ←車両法改正による追加(2020.4施行)
- その他政令で定める特に必要な自動車の装置

## 自動車の性能に関する保安基準の項目(第42条)

- 乗車定員
- 最大積載量

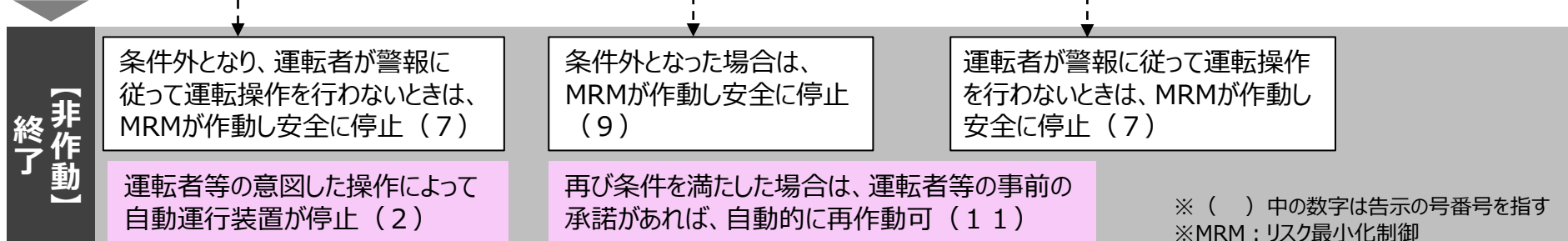
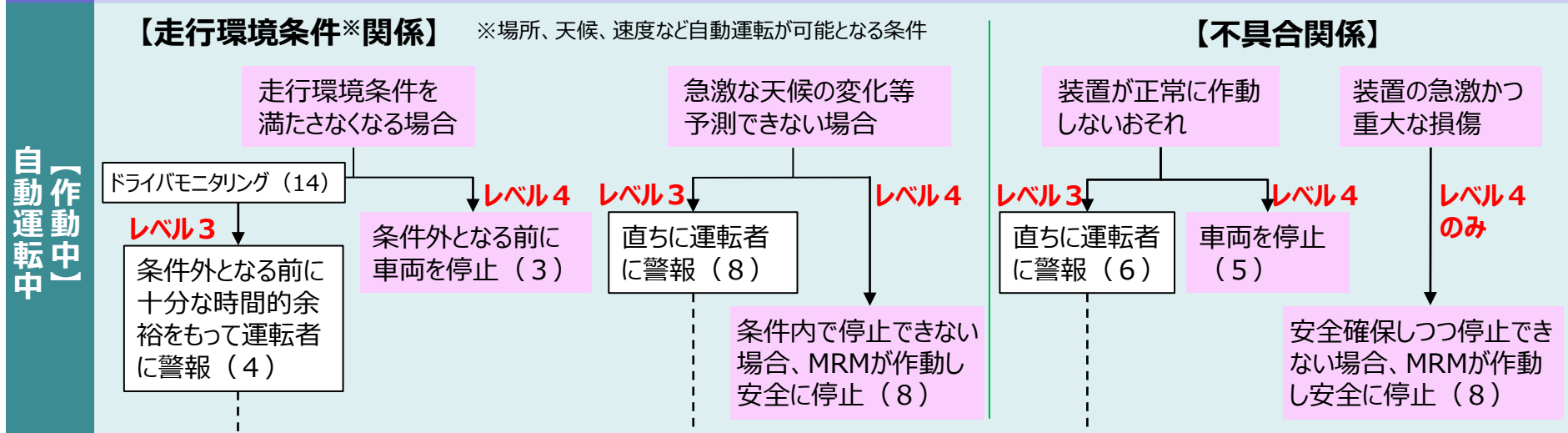
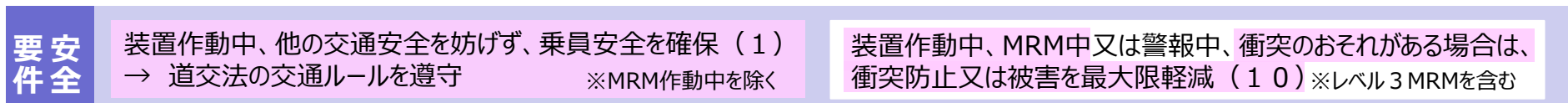
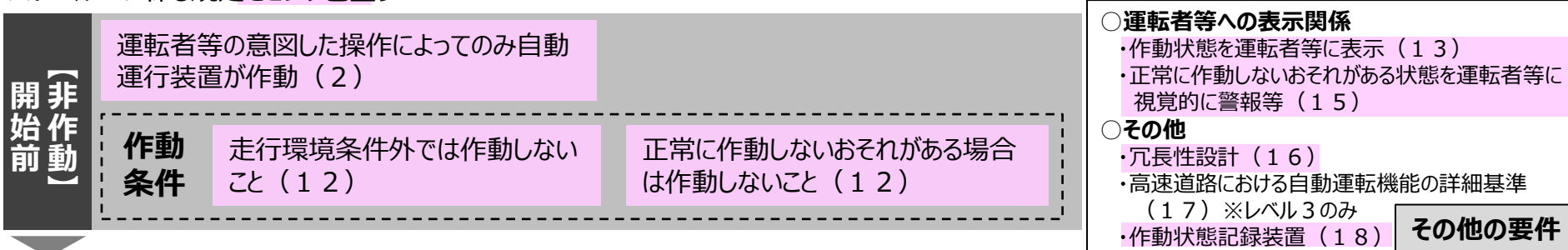
## 保安基準の原則(第46条)

- 運行に十分備え、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ない
- 製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課してはならない

## 基準の国際緩和の推進

- 我が国は、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、積極的に国際基準調和活動を推進
- 特に、最近では先進安全技術を中心に、国際基準策定を主導

※レベル4に係る規定をピンク色塗り



※ ( ) 中の数字は告示の番号を指す  
※MRM：リスク最小化制御

- 自動車は国際流通商品であることから、**国際的な基準調和が不可欠**
- 国連において、**共同議長又は副議長等として自動運転に関する国際基準に係る議論を主導**

## 国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

日本は、自動運転に関する基準を策定する部会、専門家会合等において、共同議長・副議長等を務める。



※ 議論には、日本、欧州、米国、中国等が参画

## 自動運転に係る国連協定規則の概要

【2020年6月に成立した国連協定規則】  
高速道路での**60km/h以下**での車線維持(レベル3・**乗用車に限る**)



【2021年11月改正】  
対象車種の拡大: 乗用車のみ ⇒ すべての乗用車・バス・トラックに

【2022年6月に合意された改正概要】

- ① 上限速度の引き上げ  
60km/h以下 ⇒ **130km/h以下**に
- ② 車線変更機能の追加  
同一車線での車線維持のみ  
⇒ **車線変更も可能に**(乗用車等に限る)



レベル4自動運転も含めた**より高度な自動運転車の国際基準**を**2026年6月まで**に策定するべく、専門家会議で議論中