

認証基準等の具体化による安全性の確保に関する検討状況について

自動運転車の安全性能確保策に関する検討会

1. 本検討会の経緯・目的

自動運転タクシーの実装を見据え、ビジネスモデルに対応した規制緩和等に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、今後の自動運転タクシーの社会実装のための制度のあり方について、短期集中的に検討を行うため、交通政策審議会の下に「自動運転ワーキンググループ」が設置された。

このうち、「認証基準等の具体化による安全性の確保」については、技術的かつ専門的な検討が必要なことから、ワーキンググループの下に「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会」を設置した。

2. 検討項目

- (1) 保安基準／ガイドラインの具体化
- (2) 改正後の（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

3. 委員

- 【座長】 廣瀬 敏也 芝浦工業大学 工学部 教授
- 【委員】 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 原田 大樹 京都大学大学院法学研究科 教授
- 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
- 佐藤 典仁 森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士

4. スケジュール

- 第1回（R6. 10/17）
 - ・自動運転車の安全性能確保策に関する現行制度等について
 - ・主な論点の整理・審議
 - 第2回（12/19）
 - ・関係者ヒアリング
 - ・論点について審議
 - 第3回（R7. 1/31）
 - ・とりまとめ骨子案の審議
 - 第4回（R7. 3/3 予定）
 - ・とりまとめ案の審議
- 検討会とりまとめを自動運転ワーキンググループに報告

これまでの検討会における意見概要

(1) 保安基準／ガイドラインの具体化

- 技術開発や社会実装を円滑に行うためには、保安基準の具体化は進めるべき。
- 一方で、具体化が過度なものになれば設計の柔軟性を失ってしまうため、まずはガイドラインとして示すのがよい。
- ガイドラインにおいては、WP29での国際的な議論も踏まえつつ、自動運転車が遭遇しうる場面（シナリオ）を抽出して安全性評価する考え方をを用いるとともに、「有能で注意深いドライバーと同等以上の安全性を有すること」やその内容など、評価基準の明確化も検討すべき。
- ハンドルやペダルのないドライバーレス車両の今後の普及を見据え、保安基準をドライバーレス車両に対応したものとしていくことは賛成。
- さらに、ガイドラインで具体化した内容を日本の方針として国連WP29で提案していくべき。

(2) 改正後の（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

- 改正後の保安基準の適合性を求めることを可能とする仕組みは必要であり、安全上の重大性等によっては運行停止も視野に入れるべき。
- 一方で、安全上の重大性、技術的な困難度等を踏まえ、一律に適合を求めるのではなく個別の事案に応じて、適合の可否、必要なリードタイムを考慮すべき。
- また、市場モニタリング等を通じて、使用過程車の安全性能について適切に情報を収集し、安全性能の向上に係る継続的な取組を行うべき。

検討会とりまとめ骨子(案)概要

保安基準／ガイドラインの具体化

1. 具体化の基本方針

- ・ 国際的な動向を踏まえつつ、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないように柔軟性の確保に留意して、まずはガイドライン※を見直すことにより対応
※「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（令和6年6月策定）
- ・ ハンドルやペダルのない「ドライバーレス車両」の今後の普及を見据え、世界に先駆けて、自動運行装置以外の、ドライバーの存在を前提とした現行の保安基準をドライバーレス車両にも対応したものとしていく
- ・ 本検討会報告書にてとりまとめた方針を、国連WP.29で提案し、日本の安全性評価手法等を国際議論に反映

2. 見直しの方向性

<ガイドライン>

※ AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ

- **安全確保に係る基本的な考え方：** 自動運転SWG※報告書を基に、以下のような旨を基本的な考え方として規定
自動運転車は、①道路交通法を遵守する（注：道路交通法上の全ての義務を自動運行装置が代替して担うことが想定されているものではない）
②他の交通参加者が道路交通法を遵守する限り、事故を発生させない
③他の交通参加者が道路交通法を遵守しない場合であっても、できる限り事故を発生させない
④他の交通参加者が道路交通法を遵守せず、事故が不可避な場合であっても、できる限り被害軽減に努める
- **シナリオ・ベースの安全性評価手法の導入：** 上記4つの考え方にに基づき、自動運転車が遭遇しうるリスク場面（シナリオ）を抽出し、各シナリオで必要な安全性能を有しているかを、シミュレーション、試験路走行試験等により総合的に適合性を確認
- **評価基準の具体化：** 上記安全性評価において、「有能で注意深い人間ドライバー」と同等以上の安全性を有しているかを評価するため、評価基準となる「有能で注意深い人間ドライバー」の要件を具体化

<保安基準>

- **ドライバーレス車両への対応として、各装置の基準を改正**

（改正が必要な装置の例）

- ・後写鏡（バックミラー）
→（論点）運転者が不在であれば、目視による後方安全確認の装置は不要ではないか。
- ・制動装置
- ・かじ取り装置 ……等

改正後の（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

（新車）

- ・ 開発期間等を踏まえ、改正された保安基準の施行後から適切な猶予期間※を設けたうえで、適用日以降に製造された新車に適合を求める

（使用過程車）

- ・ すべての改正時に一律で適合を求めるのではなく、改正内容に応じ、個別に検討
- ・ 個別の検討において、その適用対象（使用過程車の適合の要否を含む）や適用期日※は、安全上の重大度や技術的困難度を考慮した上で決定

※安全上クリティカルな事態が生じた場合には、直ちに、改正された保安基準への適合を求めることも想定

（継続的な安全向上の取組）

- ・ 使用過程時のモニタリング等を通じて、使用過程車の安全性能について適切に情報を収集し、製作者等・認可当局は新車・使用過程車の安全性能の向上に係る継続的な取組を行う