



令和2年6月25日
自動車局技術・環境政策課
安全・環境基準課

自動運行装置（レベル3）に係る国際基準が初めて成立しました

国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29*）第181回会合において、初めて、以下の国際基準が成立しました。

- 乗用車の自動運行装置（高速道路等における60km/h以下の渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転システム）
- サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート

* WP29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しています（別紙参照）。今次第181回会合は6月24日（日本時間深夜）にウェブ会議の形式にて開催されました。

1. 概要

日本は、自動運行装置等の基準化に向けて、WP29傘下の専門家会議等において共同議長等の役職を担い、官民オールジャパン体制で議論をリードしてきたところです。

6月24日、ウェブ会議の形式で開催されたWP29において、初めて自動運行装置（レベル3）、サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準が成立しました。

【日本が担った共同議長等の役職】

| | |
|----------------------|---|
| 自動運転専門分科会 副議長 | (独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 審議役 斧田孝夫 |
| 自動運転認証専門家会議 共同議長 | |
| 自動操舵専門家会議 共同議長 | 国土交通省自動車局安全・環境基準課 自動車認定協定対策官 森本裕史 |
| サイバーセキュリティ専門家会議 共同議長 | (独)自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 環境研究部副部長 新国哲也 |
| データ記録装置専門家会議 共同議長 | |

2. 自動運行装置の国際基準の主な要件（詳細は別紙）

- 少なくとも注意深く有能な運転者と同等以上のレベルの事故回避性能
- 運転操作引継ぎ警報を発した場合、運転者に引き継がれるまでの間は制御を継続。運転者に引き継がれない場合はリスク最小化制御を作動させ、車両を停止
- ドライバーモニタリングシステムの搭載。システムの作動状態記録装置の搭載
- サイバーセキュリティ対策
- シミュレーション試験、テストコース試験、公道試験及び書面審査を適切に組み合わせた適合性の確認

3. サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の主な要件
(詳細は別紙)

- サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートに関する適切な組織体制の確保及び車両の対策

4. 国内の対応

国内においては、本年4月1日に今回の国際基準の成立に先行して、これと同等の内容の自動運行装置等の基準を施行しています。

【参考】4月1日に施行の基準については下記報道発表参照

「自動運転車に関する安全基準を策定しました！～自動運転車のステッカーのデザインも決定～」(令和2年3月31日公表)

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000338.html

【参考資料】

(別紙1) 自動運行装置の国際基準の概要

(別紙2) サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の概要

(別紙3) 自動運転技術に係る国際基準検討体制の概要

(別紙4) WP29 及び各協定の概要

【お問い合わせ先】

(WP29 全般)

自動車局 技術・環境政策課 竹村、伊堂寺

代表：03-5253-8111 (内線 42257)

直通：03-5253-8591、FAX：03-5253-1639

(自動運行装置の国際基準関係)

自動車局安全・環境基準課 宮崎、菊地

代表：03-5253-8111 (内線 42535)

直通：03-5253-8603、FAX：03-5253-1639