

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示について

1. 改正の背景

我が国は、自動車の安全基準等について国際的な整合性を図り自動車の安全性等を確保するため、国際連合の「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合の諸規則の採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」に平成10年に加入し、現在、当該協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところである。

今般、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第181回会合において、「後面衝突時の燃料漏れ防止及び電気自動車に係る協定規則（第153号）」、「サイバーセキュリティシステムに係る協定規則（第155号）」、「プログラム等改変システムに係る協定規則（第156号）」及び「高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置に係る協定規則（第157号）」が新たに採択された。

また、「オフセット前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第94号）」、「側面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第95号）」及び「フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る協定規則（第137号）」等の改訂が採択された。

これらを踏まえ、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）、装置型式指定規則（平成10年運輸省令第66号）、道路運送車両法関係手数料規則（平成28年国土交通省令第17号）、自動車の特定改造等の許可に関する省令（令和2年国土交通省令第66号）及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）等について、所要の改正を行うこととする。

2. 改正の概要

（1）道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正

道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第3章の規定に基づく保安基準について、以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置の要件について、協定規則第157号の要件を適用する。

【適用時期】

新 型 車：令和4年7月1日

- ② 現在自動運行装置を備える自動車に適用している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基準について、自動運行装置を備える自動車以外の自動車にも適用する。

【適用時期】

○無線によるソフトウェアアップデートに対応している車両

新 型 車：令和4年7月1日

継続生産車：令和6年7月1日

○無線によるソフトウェアアップデートに対応していない車両

新 型 車：令和6年1月1日

継続生産車：令和8年5月1日

- ③ 自動車の幅を測定する際にその対象から除外する項目として、安全運転支援のための検知装置*等を追加する。

※車幅に含めないセンサー等の要件：

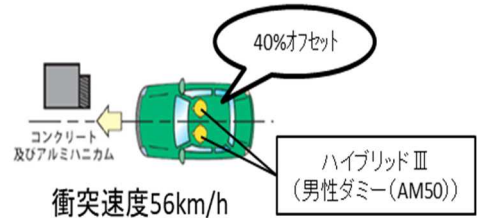
- ・突出量は、左右両側の合計で 100mm 以下とする。
- ・高さ 2.0m 以下に装着する場合は、外部表面の曲率半径を 2.5mm 以上とする。

- ④ オフセット前面衝突時の乗員保護に係る基準の適用範囲に、車両総重量が 2.5 トンから 3.5 トン以下の乗用自動車（乗車定員 10 人以上のもの等を除く。）を追加する。

【適用時期】

新 型 車：令和 5 年 9 月 1 日

継 続 生 産 車：令和 11 年 9 月 1 日



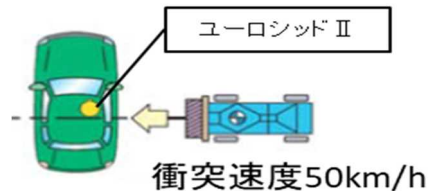
- ⑤ 側面衝突時の乗員保護に係る基準の適用範囲について、座面高さにかかわらず適用することとする。

（従来は座席高さ 700mm 超は非適用）

【適用時期】

新 型 車：令和 4 年 7 月 5 日

継 続 生 産 車：令和 6 年 7 月 5 日

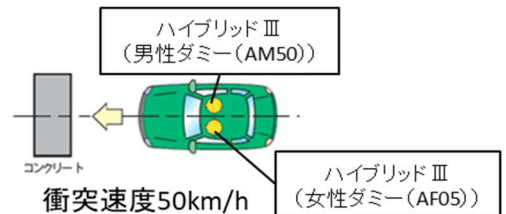


- ⑥ フルラップ前面衝突時の乗員保護に係る基準の適用範囲に、車両総重量が 2.8 トンから 3.5 トン以下の貨物自動車を追加する。

【適用時期】

新 型 車：令和 9 年 9 月 1 日

継 続 生 産 車：令和 11 年 9 月 1 日

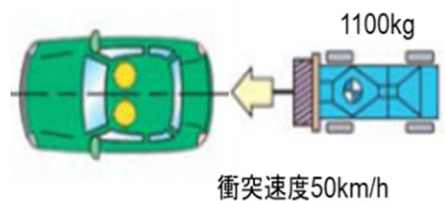


- ⑦ 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員 11 人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量 3.5 トン以下のものには、協定規則第 153 号に規定された要件に適合した後面衝突時の燃料漏れ防止装置及び感電防止装置（以下「後面衝突時の燃料漏れ防止等装置」という。）を備えなければならないこととする。

【適用時期】

新 型 車：令和 4 年 9 月 1 日

継 続 生 産 車：令和 6 年 9 月 1 日



（2）装置型式指定規則の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 法第 75 条の 3 第 1 項の規定により型式指定の対象となる特定装置の種類に、後面衝突時の

燃料漏れ防止等装置を追加する。

- ② 法第 75 条の 3 第 8 項の規定により型式指定を受けたものとみなす特定装置に、協定規則第 153 号に基づき認定された後面衝突時の燃料漏れ防止等装置等を追加する。
- ③ 協定規則第 95 号等が改訂されたことにより、規則番号について変更を行う。

(3) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

道路運送車両法関係手数料令（昭和 26 年政令第 255 号）第 2 条第 2 項の規定に基づき、以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 後面衝突時の燃料漏れ防止等装置等の型式について指定を申請する者が、保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して定める。
- ② (4) ①の改正を踏まえ、法第 99 条の 3 第 1 項第 2 号の許可を申請する者が、申請者の能力についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を改める。

(4) 自動車の特定改造等の許可に関する省令の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 法第 99 条の 3 第 1 項第 2 号[※]の許可の基準として、サイバーセキュリティを確保するための業務管理システムの要件に適合することを追加する。

※ 自動車製作者等が、特定改造等をさせる目的で、電気通信回線を使用する方法及び電磁的記録媒体を配布する方法により、自動車の使用者等に対し当該改造のためのプログラム等を提供する行為。

- ② 特定改造等をする場合に国土交通大臣の許可を要する自動車に、被牽引自動車を追加する。

(5) その他の関係告示の一部改正

上記のほか、関係する告示の規定について所要の改正を行う。

3. スケジュール

公 布：令和 2 年 12 月 25 日

施 行：令和 3 年 1 月 3 日

ただし、(1) ③に係る部分は公布の日とし、(1) ①、②及び⑦、(2) ①及び②、(3) 並びに (4) に係る部分は令和 3 年 1 月 22 日とする。

これまでの状況

- 2019年6月、国連WP29(自動車基準調和世界フォーラム)において、自動運転のフレームワークドキュメント(自動運転車の国際的なガイドラインと基準策定スケジュール等)に合意。
- 日本は、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。
- 2020年6月に開催されたWP29本会議において成立。

対象となる自動運転のイメージ



主な要件

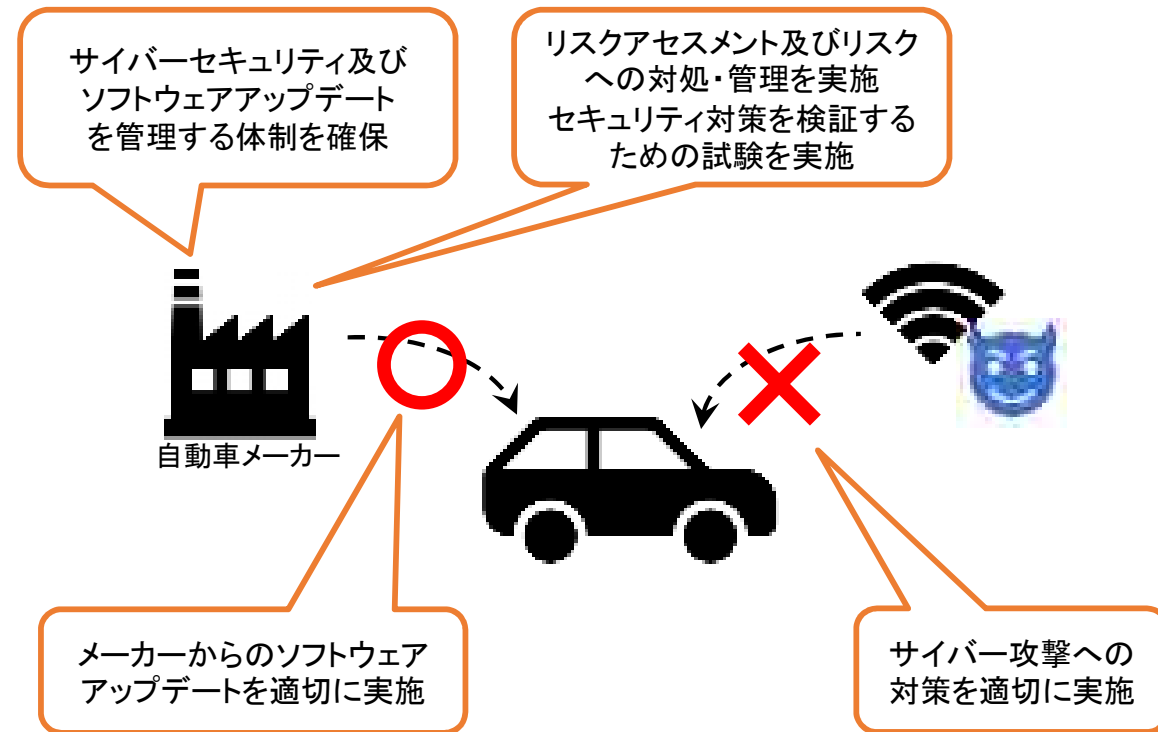
- 自動運転システムが作動中、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないことについて、注意深く有能な運転者と同等以上のレベルであること。
- 運転操作引継ぎの警報を発した場合において、運転者に引き継がれるまでの間は制御を継続すること。運転者に引き継がれない場合はリスク最小化制御を作動させ、車両を停止すること。
- 運転者が運転操作を引き継げる状態にあることを監視するためのドライバーモニタリングを搭載すること。
- 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること。
- 自動運転システムのON/OFFや故障等が生じた時刻を記録する作動状態記録装置を搭載すること。
- 上記の要件について、シミュレーション試験、テストコース試験、公道試験及び書面を組合せて、適合性の確認を行うこと。
(例：他車の割り込み等が起こりうる状況において、注意深く有能な運転者の反応速度や制動力等のモデルに基づいて回避可能と考えられる衝突を、当該自動運転車が回避できることを確認。)

これまでの状況

- 2019年6月、国連WP29(自動車基準調和世界フォーラム)において、自動運転のフレームワークドキュメント(自動運転車の国際的なガイドラインと基準策定スケジュール等)に合意。
- 日本は、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。
- 2020年6月に開催されたWP29本会議において成立。

主な要件

- 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適切さを担保するための業務管理システムを確保すること。
- サイバーセキュリティに関して、車両のリスクアセスメント(リスクの特定・分析・評価)及びリスクへの適切な対処・管理を行うとともに、セキュリティ対策の有効性を検証するための適切かつ十分な試験を実施すること。
- 危険・無効なソフトウェアアップデートの防止や、ソフトウェアアップデート可能であることの事前確認等、ソフトウェアアップデートの適切な実施を確保すること。



特定改造等の許可制度について

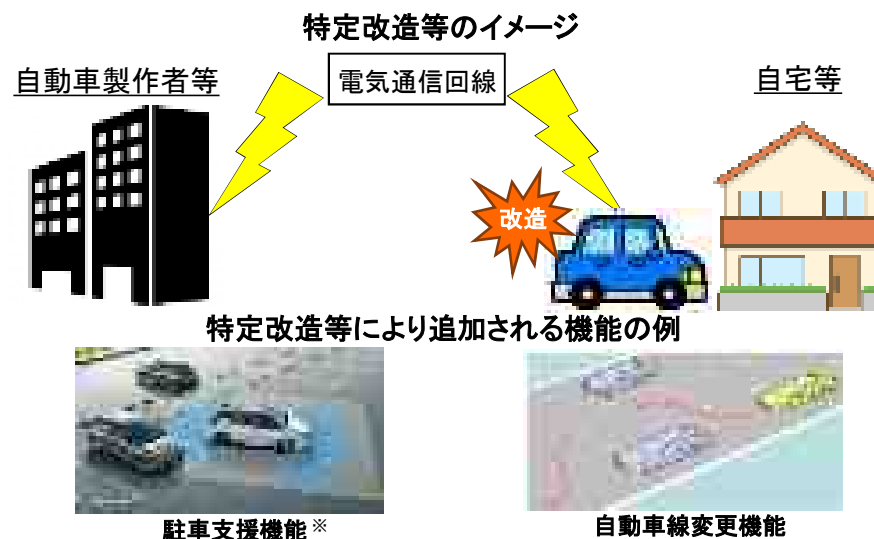
特定改造等の許可制度とは

- 昨今の自動車技術の進展に伴い、自動車製作者等において、通信を活用して使用過程時の自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムを改変し、性能変更や機能追加(改造)を大規模かつ容易に行うことが可能となったことから、サイバーセキュリティの確保を含め、改造が適切に行われることを確保するため、令和元年5月の改正道路運送車両法に基づき導入。
- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造であって、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等(特定改造等)をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

許可制度の概要

- ① 自動車の特定改造等を行う者は、あらかじめ許可を受けること
(申請者の能力※及び体制、改造された自動車の保安基準適合性)
※適切なソフトウェアアップデート及びサイバーセキュリティの確保
- ② ①の許可を受けた者の遵守事項(プログラムの適切な管理及び確実な改変等)
- ③ その他、①の許可を受けた者に対する是正命令、許可の取消し、罰則等
- ④ ①の許可に係る事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせる。

(注)「特定改造等」には、使用者等にプログラムの改変による改造をさせる目的をもって当該改造のためのプログラムを電気通信回線等により提供することを含む。



(※AUTO CAR JAPAN HPより)

協定規則導入に伴う一部改正

<改正内容>

- 国連の「サイバーセキュリティに関する協定規則(R155)」導入※に伴い、許可の基準として、同規則に規定されるサイバーセキュリティを確保するための業務管理システムの要件に適合することを追加するほか、所要の改正を行う。

※道路運送車両の保安基準の改正概要を参照。

<スケジュール>

- 公布： 令和2年12月25日 ○施行： 令和3年1月22日