

自動運転の実現等に向けた道路運送車両法改正案

1. はじめに

平成 31 年 3 月 8 日、「道路運送車両法の一部を改正する法律案」（閣法第 39 号）（以下「改正案」という。）が、内閣より国会に提出された。道路運送車両法は、主に自動車に関して、登録、車両の保安基準、点検、整備、検査、整備事業等に関して定められた法律であり、改正案は、①2020 年にも実現される自動運転への対応、②自動車検査証の電子化、③完成検査における不適切事案の再発防止に大きく分けることができる。

本稿では、それぞれの背景と概要を簡単に説明していきたい。

2. 改正案提出の背景

（1）自動運転の実現への対応

自動運転は、運転者に代わってプログラムやコンピューターからなる自動運行装置により行う自動車の運転方法であり、道路交通の安全性、快適性、輸送効率の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）に含まれるとされている¹。また、その定義については、米国の自動車関連分野の専門家で構成される非営利団体「SAE International」が提供している無償規格「SAE J3016」（2016 年 9 月）及びその日本語参考訳として公益社団法人日本自動車技術会が公表している「JASO TP 18004」（平成 30 年 2 月）²の定義³が政府に採用されている。

自動運転が実現すると、①ヒューマンエラーに起因する交通事故の大幅な削減、②新たな移動サービス等の提供による高齢者等の移手段の確保、③物流における省人化・効率化が推進され、深刻化しつつある運転者不足への対応等が可能となるなど、より安全で円滑かつ効率的な運転が車社会にもたらされ、我が国が抱える様々な社会課題の解決に大きな役割を果たすことが期待されている⁴。

政府における自動運転の実現に向けた本格的な検討は、安倍政権の経済成長政策に IT 産業を位置付けた「日本再興戦略 2013」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定）及び「世界最先

¹ 「官民 ITS 構想・ロードマップ 2018」（平成 30 年 6 月 15 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）4 頁

² JASO は公益社団法人自動車技術会が定めている自動車規格であり、TP は technical paper の略。

³ その定義によると、自動運転のレベルは 6 段階に分けられており、自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行するレベル 3（条件付運転自動化）、レベル 4（高度運転自動化）、レベル 5（完全運転自動化）は自動運転とされている。一方、運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行するレベル 0（運転自動化なし）、レベル 1（運転支援）、レベル 2（部分運転自動化）は、自動運転とされていない。

⁴ 「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書～自動運転等先進技術に対応した自動車の安全確保に係る制度のあり方～」（平成 31 年 1 月 15 日）3 頁

端 I T 国家創造宣言」(同日閣議決定)から開始されている。特に、「日本再興戦略 2013」では、自動走行システム等の構築によるヒト・モノの安全・快適な移動の実現を国家プロジェクトとして推進するため、官民で共有すべきロードマップを策定することとされた。平成 26 年 6 月、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部(以下「I T 総合戦略本部」という。)が「官民 I T S 構想・ロードマップ」を策定し、以後、毎年改定している。

さて、I T 総合戦略本部は、平成 29 年 5 月、自動運転の実現のための制度的な検討について、「官民 I T S 構想・ロードマップ 2017」を決定し、目標に掲げる 2020 年以降の高度な自動運転の市場化・サービス化に当たって、技術開発と併せて、自動運転車の安全基準、交通ルールの在り方、保険を含む責任関係の明確化等関連する法制度の多岐にわたる見直し、整備が重要であり、政府一体による検討が必要であるとした。そして、平成 30 年 4 月、自動運転等実現のための政府全体の制度整備方針として、「自動運転に係る制度整備大綱」を策定した。

同大綱においては、自動運転車の安全確保について、①自動運転車が満たすべき安全性の要件をガイドラインとして取りまとめること、②自動運転車における保安基準を技術開発の動向や国際的な議論を踏まえ、段階的に策定すること、③使用過程車の安全確保策の在り方について検討し、必要な対策を段階的に実施すること、④走行記録装置の義務化の検討を行うこと、⑤安全基準と自動運转向け走行条件の設定により、一体的に安全性を確保する仕組みを構築することが示された。

これを受けて、自動運転等先進技術を搭載した自動車の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度整備の在り方について検討を行うため、国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会に「自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会」(以下「自動運転小委員会」という。)が設置され、平成 31 年 1 月に報告書(以下「自動運転小委員会報告書」という。)を取りまとめている(その主な内容については、「3. 改正案の概要」にて紹介する。)

(2) 自動車検査証の電子化について

「未来投資戦略 2018」(平成 30 年 6 月 15 日閣議決定)では、デジタル・ガバメントの実現(行政からの生産性革命)に向けた具体的施策の一つに、個人向けワンストップサービス(OSS)⁵の実現を図ることとしており、さらに、その一環として、自動車検査証⁶の電子化の推進等に取り組むとしている。また、「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」(平成 30 年 6 月 15 日閣議決定)においても、官民データ活用推進基本法第 10 条に基づく取組の一つである「自動車保有関係手続のワンストップサービスの充実」の中で、自動車検査証の電子化など申請手続の完全電子化が必要としている。

これらを踏まえ、平成 30 年 9 月、国土交通省に自動車検査証の電子化の具体化に向けた方策、技術的要件等を検討するため、「自動車検査証の電子化に関する検討会」が設置さ

⁵ ワンストップサービス(OSS: One Stop Service の略)とは、各種行政手続をオンラインで一括して行う行政サービスである。

⁶ 現行の自動車検査証は、自動車の所有権を公証する登録事項(登録番号、車名、型式、車台番号、原動機の型式、所有者の氏名又は名称及び住所等)と、自動車の諸元(大きさ、重量、排気量等)、構造・装置を定期的に確認するための「検査事項」等を書面に記載したものである。

れ、31年1月には同検討会が「中間とりまとめ」を公表している。

同「中間とりまとめ」では、整備事業者等の手続代行者が自動車検査証を受け取るための運輸支局等への出頭手続がOSS利用を低調にしているとして、これを不要とし、手続代行者において自動車検査証情報を更新できるよう、①自動車検査証のICカード化（現行の自動車検査証情報はICチップに記録）、②国からの事務の委託制度の創設について、2022年度の実現を目指すため、道路運送車両法等の改正が必要であると提言している。

（3）完成検査における不適切事案の再発防止

平成29年9月、国土交通省の立入調査により、日産自動車（株）において、完成検査員以外の者による完成検査⁷の実施という不適切事案が明らかとなった。その後、（株）SUBARUからも同様の不適切な取扱いがあったとの報告がなされた。

複数の自動車メーカーで型式指定車の完成検査に不適切な取扱いがあったことを踏まえ、国土交通省は、平成29年11月、外部有識者も交えた「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置し、30年3月、「中間とりまとめ」を公表した。

同「中間とりまとめ」においては、完成検査の実施に関するルールの規範性向上など完成検査の確実な実施のための見直し、効果的なチェックのための見直し、不正の防止のための見直しを講ずるべきなどとされた。特に、不正の防止のための見直しについては、型式指定制度の運用に疑義等が生じた場合に機動的な是正措置がとれるよう、勧告制度の創設や型式指定の効力停止要件の拡大を提言している。

この提言を受けて、平成30年10月、自動車型式指定規則の一部改正等が行われ、通達に規定されていた完成検査員の選任に係るルールが省令等に規定されたほか、完成検査の記録の書換えをできなくする措置や、型式指定制度の適正な運用の確保のための勧告制度に係る規定が新設されている。

3. 改正案の概要

（1）改正案第1条関係（型式指定制度に係る是正命令等の創設）

改正案第1条では、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の「中間とりまとめ」における提言を受け、型式指定制度に係る是正命令等の創設を行っている。その主な内容は、国土交通大臣は、自動車、共通構造部、装置のそれぞれの型式指定制度における完成検査に関し不適切な取扱いをした自動車製作者等に対し、その是正のために必要な措置を講ずるべきことを命じ、又はその是正のために必要な措置が講じられたものと認めるまでの間、型式指定の効力を停止することができるものとしている。

また、道路運送車両法第109条において、上述の今回新設される国土交通大臣の是正命令に違反した者を50万円以下の罰金に処することも定められている。

（2）改正案第2条関係（保安基準対象装置への自動運行装置の追加等）

ア 保安基準対象装置への自動運行装置の追加

⁷ 新規検査において大量生産される自動車の現車提示を省略するため、国土交通大臣は保安基準に適合し、かつ、均一性を有すると認めた自動車の型式指定を行うこととし（型式指定制度）、その指定を受けた自動車メーカーは製作した自動車を自ら保安基準に適合しているかどうかを検査することとしている（完成検査）。

保安基準は、車両の安全性等の確保のため、その構造、装置及び性能について、国が定める最低限度の技術基準である。道路運送車両法では、これに適合するものでなければ運行の用に供してはならないこととしている。自動運転小委員会報告書では、自動運行装置は現行の道路運送車両法では想定されていない新技術であり、当該システムの安全性が担保されない場合、自動車の適切な運転操作が行われず、道路交通の安全に重大な影響を及ぼすおそれがあるため、当該システムに関する保安基準を策定することが必要であると提言している。これを受け、改正案第2条では、自動運行装置を保安基準対象装置に追加する旨の規定を定めている。

なお、自動運行装置は、プログラムにより自動車を自動運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件で使用される場合において、運転者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、当該機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置を備えるものである。

イ 分解整備の範囲の拡大

自動運転小委員会報告書では、自動運転車では、自動運転装置の誤作動等を防止するためのカメラやレーダーの軸や角度を調整する作業(エーミング作業)が重要になるが、このような装置の取り外しを伴わない作業は、従来の自動車の分解整備の範囲に含まれていないことから、新たに自動運転装置を整備・改造の対象とすべきと提言している。また、装置を「取り外して行う」整備・改造のみならず、装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備・改造まで分解整備の定義を拡大して、名称を「特定整備」とし、こうした整備・改造も点検整備記録簿に記載することを義務化すべきと提言している。これらを受け、改正案では、そのような措置とともに、自動車の特定整備を行う事業を営もうとする者は、当該事業の種類及び特定整備を行う事業場ごとに、自動車特定整備事業者として、地方運輸局長の認証を受けなければならないものとしている。

ウ 点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け

近年普及が進んでいる自動ブレーキ等の先進技術を搭載した自動車の点検整備の実施には、自動車製作者等が作成する整備要領書等の技術情報が提供されなければ困難であるとする自動運転小委員会報告書の指摘を受け、改正案では、自動車製作者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を、特定整備を行う事業者等へ提供することを義務付けている。

点検整備に必要な型式固有の技術情報については、自動車製作者等が作成する従来の整備要領書のほかに、エーミング作業に関する技術情報なども想定されている。

エ 基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人に関する規定の整備

電子装置の故障検知を確実にを行うためには、自動運転車両に搭載された車載式故障診断装置に記録された「故障コード」を読み取る必要があるが、そのための外部診断機を車載コンピューターへ接続する通信方式や故障コードの定義等は、自動車製作者が各々設計するものとなっている。そのため、自動運転小委員会報告書における提言に基づき、改正案では、自動車製作者が各々設計する故障コード等に関する技術情報の提供を受け、

統一的なシステムにより当該技術情報を適切に管理するための事務を独立行政法人自動車総合技術機構（以下「機構」という。）に一元的に行わせることとしている。

（３）改正案第３条関係（自動車の特定改造等に係る許可制度の創設）

自動運転小委員会報告書では、通信の活用により、自動車の安全性に影響するソフトウェアのアップデートがなされることが想定されるが、現行の道路運送車両法では、そのような電子的な大規模改造は想定されていないため、そのようなソフトウェア配信については、当該配信を適確に行うことができる能力や体制等に関する一定の要件を満たした者が、保安基準上支障がないと国により認められたものを配信する仕組みを新たに創設することを提言している。

これを受け、改正案第３条では、自動運転車の自動運行装置のプログラムについて、通信等を活用し、自動車の性能を電子的に変更する改造等（以下「特定改造等」という。）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こととしている。また、この許可を受けるには、サイバーセキュリティ対策など申請者が特定改造等を適確に実施できる能力及び体制が国土交通省令に定める基準に適合することが要求される。

（４）改正案第４条関係（自動車検査証の電子化）

「自動車検査証の電子化に関する検討会」の「中間とりまとめ」を受けて、改正案第４条では、自動車検査証を現行の書面によるものからＩＣカードにすることとしている。また、自動車検査証の自動車検査証記録事項だけでは、ＩＣチップの記録容量に相当の空き容量が想定されるため、特定の自動車を識別して行う事務を処理する国の行政機関、地方公共団体、民間事業者等がそれを利用できるものとしている。

さらに、ＯＳＳの利用促進のため、自動車特定整備事業者等の手続代行者が運輸局の窓口を訪れなくても済むように、継続検査、変更登録（住所変更など）及び移転登録（名義変更など）の事務を自動車特定整備事業者等に委託できることとしている。

４．今後の課題

自動運転小委員会報告書においては、自動運転車が自動運転中であることを歩行者等に知らせる方法が安全上必要であり、国際的な基準作りも含めて課題であるとしている。

また、自動運転システムに関する審査や、技術情報の管理について、適切かつ円滑に実施するための体制（設備、人員等）について必要な整備を行うべきであるとともに、自動車整備士が先進技術の点検及び整備に係る知見・技能を修得するため、自動運転車に対応する研修体制の充実・強化を図るべきであるとしており、国、機構、軽自動車検査協会、自動車整備工場など関係機関の体制強化が着実に図られることが重要である。

加えて、自動運転の実現による様々な効果を早期に発現させるためには、その普及の促進が留意されるべきであり、一定のインセンティブを与えること（例えば、高速道路料金の割引など）が望ましいのではないかと。改正案に関する国会での十分な議論が期待される。

やまごし のぶひろ
（山越 伸浩・国土交通委員会調査室）