

ロ 別添42に規定するWLTTCモード法により電気をいらないで運行する場合における燃料  
 1リットル当たりの走行距離をキロメートルで表す方法  
 二 走行距離1キロメートル当たりの消費電力量をワット時で表した数値を算定する方法は、  
 次に掲げる方法とする。  
 イ 別添42に規定するJC08モード法により運行する場合における走行距離1キロメートル  
 当たりの消費電力量をワット時で表す方法  
 ロ 別添42に規定するWLTTCモード法により運行する場合における走行距離1キロメートル  
 当たりの消費電力量をワット時で表す方法  
 省令第1条の表第3号の国土交通大臣が告示で定める方法は、次に掲げる方法とする。  
 三 別添42に規定するJC08モード法により運行する場合における走行距離1キロメートル当  
 たりの消費電力量をワット時で表す方法  
 二 別添42に規定するWLTTCモード法により運行する場合における走行距離1キロメートル  
 当たりの消費電力量をワット時で表す方法  
 (重量車モード燃費値及びJH25モード燃費値の算定方法)  
**第二条** 省令第1条の表第4号の国土交通大臣が告示で定める方法は、次に掲げる方法とする。  
 一・二 (略)

(新設)  
 (重量車モード燃費値及びJH25モード燃費値の算定方法)  
**第二条** 自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令第1条の表第2号の国土交通大臣が  
 告示で定める方法は、次に掲げる方法とする。  
 一・二 (略)

附 則

この告示は、令和二年四月一日から施行する。

○国土交通省告示第四百六十三号  
 道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令第六十七号)第十一條、第十七條の二第三項及び第四項、第四十一條の三、第四十二條、第四十八條、第五十五條第一項並びに第五十八條の規定に基づ  
 き、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を次のように定める。  
 令和二年三月三十一日  
 国土交通大臣 赤羽 一嘉

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  
**第一条** 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成十四年国土交通省告示第六百十九号)の一部を次のように改正する。  
 次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重  
 傍線を付した規定(以下この条において「対象規定」という。)は、改正前欄に掲げる対象規定を改正後欄に掲げる対象規定として移動し、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを  
 掲げていないものは、これを加える。

| 改正後                                                                                                                                                                                           |          | 改正前                                                                                                                                                                                           |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 第5条 (略)                                                                                                                                                                                       | 第5条 (略)  | 第5条 (略)                                                                                                                                                                                       | 第5条 (略)  |
| 一～十 (略)                                                                                                                                                                                       | 一～十 (略)  | 一～十 (略)                                                                                                                                                                                       | 一～十 (略)  |
| 十一 施行規則第31条の2の2の規定による条件の付与のため判定を行う場合(第83条の規<br>定により第2節の規定が適用される場合を除く。)                                                                                                                        | (新設)     |                                                                                                                                                                                               |          |
| 2 (略)                                                                                                                                                                                         | 2 (略)    | 2 (略)                                                                                                                                                                                         | 2 (略)    |
| (かじ取装置)                                                                                                                                                                                       | (かじ取装置)  | (かじ取装置)                                                                                                                                                                                       | (かじ取装置)  |
| 第13条 (略)                                                                                                                                                                                      | 第13条 (略) | 第13条 (略)                                                                                                                                                                                      | 第13条 (略) |
| 2 自動車(次項の自動車を除く。)のかじ取装置は、協定期則第79号の技術的な要件(同規則第<br>3改訂版補足改訂版の規則5.及び6.に限る。第91条第2項において同じ。)に適合するものでな<br>ければならない。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以<br>外の場合にあっては協定期則第79号に定める自動命令型操舵機能(同規則第3改訂版補足改訂 |          | 2 自動車(次項の自動車を除く。)のかじ取装置は、協定期則第79号の技術的な要件(同規則第<br>3改訂版補足改訂版の規則5.及び6.に限る。第91条第2項において同じ。)に適合するものでな<br>ければならない。ただし、法第75条の3第1項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以<br>外の場合にあっては協定期則第79号に定める自動命令型操舵機能(同規則第3改訂版補足改訂 |          |

版の規則2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.、2.3.4.1.4.並びに2.3.4.1.3.、2.3.4.1.5.及び2.3.4.1.6. (運転者異常時対応システムを備えない自動車に係るものに限る。)に係るものを除く。)については、同規則第3改訂版補足改訂版の規則5.6.の規定は適用しないことができる。

3～5 (略)

(電気装置)

第21条 (略)

2 (略)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、別添120「サイバーセキュリティシステムの技術基準」に定める基準とする。

4 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、別添121「プログラム等改変システムの技術基準」に定める基準とする。

5 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一・二 (略)

6 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の技術的な要件 (同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.に限る。)に定める基準 (原動機用蓄電池 (作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V (実効値)を超え1,000V (実効値) 以下のものに限る。第99条及び第177条において同じ。)を備えた自動車に限る。)及び次の各号に掲げる基準とする。

一～七 (略)

(乗降口)

第33条 乗降口に備える扉 (運転者室、客室その他の車室に設けられた開口部であって、自動車 が衝突等による衝撃を受けた場合に乗車人員が車外に投げ出されるおそれがあるものに備える扉をいう。以下同じ。)の構造に関し保安基準第25条第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。

一・二 (略)

2・3 (略)

(その他の灯火等の制限)

第62条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が橙<sup>オレンジ</sup>色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のもの又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

十六 乗降口に備える扉の解錠又は施錠と連動して作動する灯火であって次に掲げる要件に適合するもの (以下「アンサーバック機能を有する灯火」という。)

イ すれ違い用前照灯、前部霧灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、車幅灯、前部上側端灯、側方灯、番号灯、尾灯、後部霧灯、駐車灯、後部上側端灯、制動灯、補助制動灯、方向指示器又は補助方向指示器と兼用式であること

ロ 原動機操作装置が停止の位置にある場合にのみ作動すること

ハ 一連の作動時間が3秒以下であること

版の規則2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.及び2.3.4.1.4.を除く。)については、同規則第3改訂版補足改訂版の規則5.6.の規定は適用しないことができる。

3～5 (略)

(電気装置)

第21条 (略)

2 (略)

(新設)

(新設)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一・二 (略)

4 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、協定規則第100号の技術的な要件 (同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.に限る。)に定める基準 (原動機用蓄電池 (作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V (実効値)を超え1,000V (実効値) 以下のものに限る。第99条及び第177条において同じ。)を備えた自動車に限る。)及び次の各号に掲げる基準とする。

一～七 (略)

(乗降口)

第35条 乗降口に備える扉 (運転者室、客室その他の車室に設けられた開口部であって、自動車 が衝突等による衝撃を受けた場合に乗車人員が車外に投げ出されるおそれがあるものに備える扉をいう。第113条、第191条において同じ。)の構造に関し保安基準第25条第4項の告示で定める基準は、次のとおりとする。

一・二 (略)

2・3 (略)

(その他の灯火等の制限)

第62条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が橙<sup>オレンジ</sup>色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のもの又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

(新設)

3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～十 (略)

十一 アンサーバック機能を有する灯火

4・5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火（光度が変化するにより視感度が増減する灯火を含む。）を備えてはならない。

一～二十一 (略)

二十二 アンサーバック機能を有する灯火

7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、昼間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（第6項第15号に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示するための電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御して他の交通に対して表示するための電光表示器、アンサーバック機能を有する灯火及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならず。

13・14 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第72条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第47条の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

(自動運行装置)

第72条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。

二 運転者の意図した操作によつてのみ自動運行装置が作動するものであり、かつ、運転者の意図した操作によつて当該装置の作動を停止することができるものであること。

三 自動運行装置の作動中、施行規則第31条の2の2第4項の規定により付された条件（第5条又は第83条の規定を適用する場合にあつたとき）を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもつて、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第5号の制御が開始した場合にのみ終了することができる。

四 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、直ちに、前号の警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができる。

五 走行環境条件を満たさなくなった場合又は前号の警報に従って運転操作を行わないときは、リスタグの最小化を図るための制御（以下「リスタグ最小化制御」という。）が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。

3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～十 (略)

(新設)

4・5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火（光度が変化するにより視感度が増減する灯火を含む。）を備えてはならない。

一～二十一 (略)

(新設)

7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、昼間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（第6項第15号に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示するための電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御して他の交通に対して表示するための電光表示器、アンサーバック機能を有する灯火及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならず。

13・14 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第72条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第48条の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

(新設)

六 第 3 号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもって警報を発することが困難なときは、同号及び前号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第 3 号の警報を発するとともに、走行環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。

七 自動運行装置又はリスク最小化制御の作動中、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。

八 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

九 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動しないものであること。

- イ 走行環境条件を満たしていない場合
- ロ 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合
- 十 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者に表示するものであること。また、当該表示は運転者が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。

十一 自動運行装置の作動中、運転者が第 3 号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

十二 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。

十三 自動運行装置の機能について冗長性をもって設計されていること。

十四 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を備える自動車（自動運行装置作動中の最高速度が60km/h以下であるものに限る。）にあつては、別添122「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」に定める基準に適合するものであること。この場合において、これと同等以上の性能を有するものは、当該基準に適合するものとみなす。

十五 自動運行装置に備える作動状態記録装置（自動運行装置の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いう。以下同じ。）は、別添123「作動状態記録装置の技術基準」に定める基準に適合するものであること。

第83条 (略)

一～三 (略)

四 使用の本拠の位置が定められた自動車及び予備検査を受けようとする自動車に取り付けられた装置に付される条件について、施行規則第31条の2の2の規定による条件の付与のための判定を行う場合

2 (略)

第83条 (略)

一～三 (略)

(新設)

2 (略)

(かじ取装置)

第91条 (略)

2 自動車(次項の自動車を除く。)のかじ取装置は、協定期則第79号の技術的な要件に適合するものでなければならず、ただし、法第75条の3第1項の規定に基づき装置の型式の指定を行う場合以外の場合においては協定期則第79号に定める自動命令型操舵機能(同規則第3改訂版補足改訂版の規則2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.、2.3.4.1.4.並びに2.3.4.1.3.、2.3.4.1.5.及び2.3.4.1.6.(運転者異常時対応システムを備えない自動車に係るものに限る。))を除く。)については、同規則第3改訂版補足改訂版の規則5.6の規定は適用しないことができる。この場合において、次の各号に掲げるかじ取装置であつてその機能を損なうおそれのある改造、損傷等のないものは、協定期則第79号の技術的な要件に適合するものとする。

一～三 (略)

3～6 (略)

(電気装置)

第99条 (略)

2 (略)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、別添120「サイバーセキュリティシステムの技術基準」に定める基準とする。

4 次に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、前項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられたものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているサイバーセキュリティシステムと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているサイバーセキュリティシステム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づきサイバーセキュリティシステムの指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたサイバーセキュリティシステム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

5 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、別添121「プログラム等改変システムの技術基準」に定める基準とする。

6 次に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、前項の基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられたものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているプログラム等改変システムと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

三 法第75条の3第1項の規定に基づきプログラム等改変システムの指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

7 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～二 (略)

(かじ取装置)

第91条 (略)

2 自動車(次項の自動車を除く。)のかじ取装置は、協定期則第79号の技術的な要件に適合するものでなければならず、ただし、法第75条の3第1項の規定に基づき装置の型式の指定を行う場合以外の場合においては協定期則第79号に定める自動命令型操舵機能(同規則第3改訂版補足改訂版の規則2.3.4.1.1.、2.3.4.1.2.及び2.3.4.1.4.を除く。)については、同規則第3改訂版補足改訂版の規則5.6の規定は適用しないことができる。この場合において、次の各号に掲げるかじ取装置であつてその機能を損なうおそれのある改造、損傷のないものは、協定期則第79号の技術的な要件に適合するものとする。

一～三 (略)

3～6 (略)

(電気装置)

第99条 (略)

2 (略)

(新設) 3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

(新設) 一～二 (略)

(新設) 二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているプログラム等改変システムと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

(新設) 三 法第75条の3第1項の規定に基づきプログラム等改変システムの指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

(新設) 7 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

(新設) 一～二 (略)

(新設) 二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられているプログラム等改変システムと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

(新設) 三 法第75条の3第1項の規定に基づきプログラム等改変システムの指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたプログラム等改変システム又はこれに準ずる性能を有する電気装置

(新設) 7 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

(新設) 一～二 (略)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～二 (略)

8 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.に定める基準（原動機用蓄電池を備えた自動車に限る。）及び次の各号に掲げる基準とする。この場合において、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.1.に限る。）に定める基準に適合するものとみなす。

一～七 (略)

9 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号イからヌまで及び第2号イからチまで並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第7項第1号イからヌまで及び第2号イからチまで並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき指定を受けた特定共通構造部に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号ル並びに第2号リ及びヌ並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第7項第1号ル並びに第2号リ及びヌ並びに第8項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

10 保安基準第1条の3ただし書により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて次に掲げるものは、保安基準第17条の2第6項の基準に適合するものとする。

一 (略)

(その他の灯火等の制限)

第140条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が橙色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のものである又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

十六 アンサーバック機能を有する灯火

3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～九 (略)

十 アンサーバック機能を有する灯火

4・5 (略)

4 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.に定める基準（原動機用蓄電池を備えた自動車に限る。）及び次の各号に掲げる基準とする。この場合において、自動車の振動等により移動し又は損傷することがないよう確実に取り付けられている原動機用蓄電池は、協定規則第100号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足第4改訂版の規則6.4.1.に限る。）に定める基準に適合するものとみなす。

一～七 (略)

5 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第3項第1号から第10号及び第4項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第3項第1号から第10号及び第4項（原動機用蓄電池に係る部分を除く。）の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき指定を受けた特定共通構造部に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第3項第11号及び第4項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第3項第11号及び第4項（原動機用蓄電池に係る部分に限る。）の基準

6 保安基準第1条の3ただし書により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて次に掲げるものは、保安基準第17条の2第4項の基準に適合するものとする。

一 (略)

(その他の灯火等の制限)

第140条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が橙色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のものである又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

(新設)

3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～九 (略)

(新設)

4・5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火（色度に変化することにより視感度に変化する灯火を含む。）を備えてはならない。

一～二十二 (略)

二十三 アンサーバック機能を有する灯火

7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、昼間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（第6項第15号から第17号までに掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示するための電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための電光表示器、アンサーバック機能を有する灯火及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならぬ。

13 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第150条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第47条の2の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

(自動運行装置)

第150条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一 自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。

二 運転者の意図した操作によってのみ自動運行装置が作動するものであり、かつ、運転者の意図した操作によって当該装置の作動を停止することができるものであること。

三 自動運行装置の作動中、走行環境条件を満たさなくなる場合において、事前に十分な時間的余裕をもって、運転者に対し運転操作を促す警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は第5号の制御が開始した場合にのみ終了することができる。

四 自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、直ちに、前号の警報を発するものであること。当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は次号の制御が開始した場合にのみ終了することができる。

五 走行環境条件を満たさなくなった場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合において、運転者が第3号又は前号の警報に従って運転操作を行わないときは、リスタ最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであること。

六 第3号の場合において、急激な天候の悪化その他の予測することができないやむを得ない事由により、事前に十分な時間的余裕をもって警報を発することが困難なときは、同号及び前号の規定にかかわらず、当該事由の発生後直ちに、第3号の警報を発するとともに、走行

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火（色度に変化することにより視感度に変化する灯火を含む。）を備えてはならない。

一～二十二 (略)

(新設)

7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、昼間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（第6項第15号及び同項第16号に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための電光表示器及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものではない。

13 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第150条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第48条の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

(新設)

環境条件を満たさなくなった場合には直ちに、リスク最小化制御が作動し、当該制御により車両が安全に停止するものであればよい。この場合において、当該警報は、運転者による運転操作が行われた場合又は当該制御が作動した場合にのみ終了することができる。

七 自動運行装置又はリスク最小化制御の作動中、他の交通又は障害物との衝突のおそれがある場合には、衝突を防止する又は衝突時の被害を最大限軽減するための制御が作動するものであること。

八 走行環境条件を満たさなくなった後、再び当該条件を満たした場合は、運転者の意図した操作によりあらかじめ承諾を得ている場合に限り、第 2 号、第 5 号及び第 6 号の規定にかかわらず、自動運行装置は自動的に作動を再開することができる。

九 次に掲げる場合において、自動運行装置が作動しないものであること。

- イ 走行環境条件を満たしていない場合
- ロ 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合
- 十一 自動運行装置の作動状態（自動運行装置が作動可能な状態にあるかどうかを含む。）を運転者に表示するものであること。また、当該表示は運転者が容易に確認でき、かつ、当該状態を容易に判別できるものであること。

十二 自動運行装置の作動中、運転者が第 3 号の警報に従って運転操作を行うことができる状態にあるかどうかを常に監視し、運転者が当該状態にない場合には、その旨を運転者に警報するものであること。また、運転者が当該警報に従って当該状態にならない場合には、リスク最小化制御が作動するものであること。

十三 自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となっている場合、その旨を運転者に視覚的に警報するものであること。

十四 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を備える自動車（自動運行装置作動中の最高速度が 60km/h 以下であるものに限る。）にあつては、別添 122「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」に定める基準に適合するものであること。この場合において、これと同等以上の性能を有するものは、当該基準に適合するものとみなす。

十五 自動運行装置に備える作動状態記録装置は、別添 123「作動状態記録装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならぬ。

二 次に掲げる自動運行装置であつてその機能を損なうおそれのある損傷等のないものは、前項の基準に適合するものとする。

- 一 指定自動車等に備えられたものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた自動運行装置
- 二 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている自動運行装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている自動運行装置又はこれに準ずる性能を有する自動運行装置
- 三 法第 75 条の 3 第 1 項の規定に基づき自動運行装置の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた自動運行装置又はこれに準ずる性能を有する自動運行装置

第 161 条 この節の規定は、次に掲げる場合に適用する。

一～六 (略)

七 法第 90 条の規定による特定整備を行う場合

八・九 (略)

2・3 (略)

第 161 条 この節の規定は、次に掲げる場合に適用する。

一～六 (略)

七 法第 90 条の規定による分解整備を行う場合

八・九 (略)

2・3 (略)



(電気装置)

第177条 (略)

2 (略)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、自動車に備える電気装置が、サイバーセキュリティを確保できるものであることとする。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その性能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

4 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、自動車に備える電気装置が、当該装置に組み込まれたプログラム等の適切な改変を確保できるものであることとする。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その性能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

一 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

二 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置

5 保安基準第17条の2第5項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 保安基準第17条の2第6項の告示で定める基準は、当該自動車の衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害、原動機用蓄電池の移動又は損傷による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがない構造であること。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その機能を損なうおそれがある損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

一・二 (略)

7 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第5項第1号から第10号まで及び第6項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えるものと同様の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第5項第1号から第10号まで及び第6項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

(電気装置)

第177条 (略)

2 (略)

(新設)

3 保安基準第17条の2第3項の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一 保安基準第17条の2第4項の告示で定める基準は、当該自動車の衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害、原動機用蓄電池の移動又は損傷による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがない構造であること。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その機能を損なうおそれがある損傷のないものはこの基準に適合するものとする。

一・二 (略)

三 保安基準第1条の3ただし書により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて第99条第4項の規定によるもの

5 次の各号に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、それぞれ当該各号の基準に適合するものとする。

一 (略)

二 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている感電防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第3項第1号から第10号まで及び第4項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

三 法第75条の3第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えるものと同様の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた感電防止装置又はこれに準ずる性能を有する感電防止装置 第3項第1号から第10号まで及び第4項(原動機用蓄電池に係る部分を除く。)の基準

四 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている原動機用蓄電池と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第5項第11号及び第12号並びに第6項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第5項第11号及び第12号並びに第6項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

(その他の灯火等の制限)

第218条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が極色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のもの又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

十六 アンサーバック機能を有する灯火

3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～九 (略)

十 アンサーバック機能を有する灯火

4.5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火(色度が増減することにより視感度が増減する灯火を含む。)を備えてはならない。

一～二十二 (略)

二十三 アンサーバック機能を有する灯火

7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、屋間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯(第6項第15号から第17号までに掲げるものに限る。)、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための電光表示器、アンサーバック機能を有する灯火及び走行中に使用しない灯火(前面に備える駐車灯を除く。)を除き、光度が300cd以下のものでなければならぬ。

13 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第228条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第47条の2の告示で定める基準は、次に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

四 法第75条の2第1項の規定に基づき型式の指定を受けた特定共通構造部に備えられている原動機用蓄電池と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられている原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第3項第11号及び第4項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

五 法第75条の3第1項の規定に基づき原動機用蓄電池の指定を受けた自動車に備えるものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた原動機用蓄電池又はこれに準ずる性能を有する原動機用蓄電池 第3項第11号及び第4項(原動機用蓄電池に係る部分に限る。)の基準

(その他の灯火等の制限)

第218条 (略)

2 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が極色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のもの又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。

一～十五 (略)

(新設) 3 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し又は後方に表示する灯光の色が白色である灯火を備えてはならない。

一～九 (略)

(新設) 4.5 (略)

6 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火または光度が増減する灯火(色度が増減することにより視感度が増減する灯火を含む。)を備えてはならない。

一～二十二 (略)

(新設) 7～11 (略)

12 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、低速走行時側方照射灯、屋間走行灯、側方灯、番号灯、後部霧灯(第6項第15号及び同項第16号に掲げるものに限る。)、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御していることを他の交通に対して表示するための電光表示器及び走行中に使用しない灯火(前面に備える駐車灯を除く。)を除き、光度が300cd以下のものでなければならぬ。

13 (略)

(内圧容器及びその附属装置)

第228条 自動車の内圧容器及びその附属装置の規格、表示、取付け等に関し、保安基準第48条の告示で定める基準は、次の各号に掲げる基準とする。

一～八 (略)

2 (略)

(自動運行装置)

第228条の2 自動運行装置を備える自動車の機能、性能等に関し、保安基準第48条第2項の告示で定める基準は、自動運行装置の作動中、確実に機能するものであることとする。この場合において、自動運行装置の機能を損なうおそれのある損傷のあるものは、この基準に適合しないものとする。

別添52 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準

1.～4.8.7.1. (略)

4.8.7.2. 非常点滅表示灯は、緊急制動表示灯の作動が停止した場合、当該自動車が衝突事故にあった場合、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御している場合、別添122「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」の規定により非常点滅表示灯を作動させる信号が発せられた場合及びその他協定期間に規定する差し迫った危険を他の交通に対して示す場合には、自動で作動させることができる。この場合において、非常点滅表示灯の消灯操作は手動又は自動とすることができ、なお、当該表示灯は消灯操作が行われるまでの間、作動を継続するものとする。

4.8.7.2.～4.28.3. (略)

別添1～別添13 (略)

別添120 サイバーセキュリティシステムの技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。）のサイバーセキュリティシステムに適用する。本技術基準は、アクセスについて権限のある者による車両へのアクセス並びに車両のデータ、機能及び処理能力に係る他の技術基準及び法令の規定の適用を妨げるものではない。また、本技術基準は、個人情報保護に関する他の法令の規定の適用を妨げるものではない。

2. 用語の定義

2.1. 「サイバーセキュリティ」とは、車両及びその機能が、電気部品又は電子部品に対する脅威から保護されている状態をいう。

2.2. 「リスク」とは、自動車のサイバーセキュリティに係る脆弱性を悪用することにより、特定の脅威が組織又は個人に危害を与えるおそれをいう。

2.3. 「リスクアセスメント」とは、リスクの性質を理解し、リスクを分析（リスクのレベルを決定することをいう。）するための当該リスクの特定（リスクを発見、認識及び説明することを含む。）及びリスクを評価（当該リスク又はその重大さが受人可能又は許容可能であるかどうかを決定することをいう。）するための当該分析の結果とリスク許容基準（許容することができるリスクかどうかを判断するための基準をいう。）との比較に関する全体的なプロセスをいう。

2.4. 「脅威」とは、システム、組織又は個人に危害を与える可能性のある望まぬ事象の潜在的な要因をいう。

2.5. 「脆弱性」とは、1つ以上の脅威によって悪用されるおそれのあるデータ資産または軽減策（リスクを軽減する手段をいう。）の弱点をいう。

3. 要件

3.1. 自動車製作者等は、試験機関が本技術基準の要件への適合性を確認できるよう車両のリスクアセスメント並びにリスクがどのように対処及び管理されているかを実証しなければならない。この場合において、リスクアセスメントは、車両のシステム間の相互作用及びいかなる外部のシステムとの相互作用を考慮しなければならない。

(新設)

別添52 灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準

1.～4.8.7.1. (略)

4.8.7.2. 非常点滅表示灯は、緊急制動表示灯の作動が停止した場合、当該自動車が衝突事故にあった場合、運転者異常時対応システムが当該自動車を制御している場合及びその他協定期間に規定する差し迫った危険を他の交通に対して示す場合には、自動で作動させることができる。この場合において、非常点滅表示灯の消灯操作は手動又は自動とすることができ、なお、当該表示灯は消灯操作が行われるまでの間、作動を継続するものとする。

4.8.7.2.～4.28.3. (略)

別添1～別添13 (略)

(新設)

- 3.2. 自動車製作者等は、車両の重要な要素を特定しなければならない。
  - 3.3. 自動車製作者等は、既に運行の用に供している車両のためのソフトウェア、サービス、アプリケーション若しくはデータの保存又は実行のための専用環境が車両に存在する場合に適切な対策が取られていることを試験機関が確認できるよう実証しなければならない。
  - 3.4. 自動車製作者等は、基準適合性の確認前に、実行されたセキュリティ対策の有効性を検証するために適切かつ十分な試験を実施しなければならない。
- 別添121 ソフトウェア等改変システムの技術基準

1. 適用範囲

この技術基準は、自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。）のソフトウェア等改変システムに適用する。

2. 用語の定義

この技術基準における用語の定義は、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第2条に定めるもののほか、次の2.1.から2.6.までに定めるところによる。

- 2.1. 「R Xソフトウェア識別番号」とは、車両の性質に関連する特定の協定期限の規定への適合性に影響を与える電子制御装置の型式認可に関連するソフトウェア等についての情報を表す専用の識別符号であって、自動車製作者等により定義されたものをいう。
- 2.2. 「ソフトウェア等の改変」とは、ソフトウェア等を新しいバージョンに更新（設定パラメータの変更を含む。）するための一連の行為をいう。
- 2.3. 「実行」とは、ダウンロードされたソフトウェア等の改変のためのソフトウェアのインストール及び起動を行う一連の行為をいう。
- 2.4. 「自動車の使用者」とは、車両を使用若しくは運転する者、車両の所有者、権限を有する運行管理者の代表者若しくは従業員、当該車両の自動車製作者等の代表者若しくは従業員又は権限のある技術者をいう。
- 2.5. 「安全な状態」とは、ソフトウェア等の改変の失敗時等における過度のリスクを伴わない作動状態をいう。
- 2.6. 「無線改変」とは、ケーブルその他のローカル接続を使用する代わりに無線を使用するソフトウェア等の改変をいう。
3. 要件
  - 3.1. ソフトウェア等の改変に係る要件
    - 3.1.1. ソフトウェア等の改変の安全性の低下及び無効なソフトウェア等の改変を防止するためにソフトウェア等の改変の確実性及び整合性が確保されなければならない。
    - 3.1.2. R Xソフトウェア識別番号を使用する場合
      - 3.1.2.1. それぞれのR Xソフトウェア識別番号は、一意に識別できるものでなければならない。また、自動車製作者等により車両の型式に関連するソフトウェア等が改変された場合であって、当該改変が型式指定の延長又は新たな型式の指定に関連する場合には、R Xソフトウェア識別番号は改変されなければならない。
      - 3.1.2.2. それぞれのR Xソフトウェア識別番号は、車載式故障診断装置の標準的なインターフェースを含む電子通信インターフェースを使用した標準的な方法で容易に読み出すことができるものであること。

(新設)

- 3.1.2.3. R Xソフトウェア識別番号が車両に設定されていない場合、自動車製作者等は、プログラム等と装置の関係性とともに車両又は単一の電子制御装置に係るプログラム等のバージョンを試験機関に申告しなければならぬ。この申告は、当該バージョンが改変されることに変更されなければならない。この場合において、プログラム等のバージョンは、車載式故障診断装置の標準的なインターフェースを含む電子通信インターフェースを使用した標準的な方法で容易に読み出すことができるものであること。
- 3.1.2.4. 自動車製作者等は、車両の R Xソフトウェア識別番号及びプログラム等のバージョンの不正な改変を防止しなければならない。また、本技術基準の要件への適合性確認時に、R Xソフトウェア識別番号及びプログラム等のバージョンの不正な変更を防止するために実行された手段に関する情報は自動車製作者等により試験機関に提供されなければならない。
- 3.2. 無線改変の追加要件
  - 3.2.1. 車両は、プログラム等の改変に係る次の3.2.1.1.から3.2.1.3.までに掲げる機能を有していなければならない。
    - 3.2.1.1. 自動車製作者等は、プログラム等の改変が失敗又は中断した場合、次の3.2.1.1.1.又は3.2.1.1.2.のいずれかの要件に適合しなければならない。
      - 3.2.1.1.1. システムを当該改変前の状態に復元できるものであること。
      - 3.2.1.1.2. 車両を安全な状態にすることができものであること。
    - 3.2.1.2. 自動車製作者等は、システムをプログラム等の改変前の状態に復元すること又は車両を安全な状態にすることを含む改変プロセスを完了させるために必要な電力を車両が有している場合のみ、当該改変を実行することができものであるものでなければならない。
    - 3.2.1.3. プログラム等の改変の実行が車両の安全性に影響を与える可能性がある場合には、自動車製作者等は、当該車両が当該改変を安全に行うことができる状態であることを確保する技術的手段を通じて、当該改変が安全に行われることを実証しなければならない。
  - 3.2.2. 自動車製作者等は、プログラム等の改変が実行される前に、自動車の使用者が当該改変について通知されることを実証しなければならない。この場合において、通知される情報は次の3.2.2.1.から3.2.2.5.までに掲げる情報を含まなければならない。ただし、同様の内容を含む複数の無線改変の場合、1つの情報が複数の無線改変を対象としてもよい。
    - 3.2.2.1. リコール、安全性及びセキュリティに係る目的その他のプログラム等の改変の目的及び当該改変の重要性
    - 3.2.2.2. 車両機能に関するプログラム等の改変によるすべての変更点
    - 3.2.2.3. プログラム等の改変が完了するまでに要する予想時間
    - 3.2.2.4. プログラム等の改変中に利用できない可能性があるすべての車両機能
    - 3.2.2.5. 自動車の使用者が、プログラム等の改変を安全に行うために必要な全ての指示
  - 3.2.3. 運行中のプログラム等の改変の実行が安全ではない可能性がある場合、自動車製作者等は次の3.2.3.1.及び3.2.3.2.に掲げる事項を実証しなければならない。
    - 3.2.3.1. プログラム等の改変の実行中に当該自動車は運転できないものであること。
    - 3.2.3.2. 車両の安全性又はプログラム等の改変の正常な実行に影響を与える車両のいかなる機能も運転者が使用できないこと。
  - 3.2.4. プログラム等の改変の実行後、自動車製作者等は次の3.2.4.1.及び3.2.4.2.に掲げる事項がどのように実施されるかを実証しなければならない。
    - 3.2.4.1. 自動車の使用者に、プログラム等の改変の成功又は失敗が通知されること。

- 3.2.4.2. 自動車の使用者に、プログラム等の改変による変更内容が通知されること。また、取扱説明書を変更した場合は当該取扱説明書の変更内容が通知されること。
- 3.2.5. プログラム等の改変が開始される前に、車両が当該プログラム等の改変に必要な条件を満たしていることを確認しなければならない。

別添122 「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」

(新設)

1. 適用範囲

本技術基準は、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を備える自動車（専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員十人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が3.5 t 以下のもの）に適用する。

2. 用語の定義

- 2.1. 「自動車線維持システム」とは、運転者によって起動され、更なる運転者の操作なしに、車両の進行方向に対して垂直方向の挙動に影響を与えて車両を車線内に保持するとともに長時間にわたって車両の縦方向の動きを制御する低速走行時のシステムをいう。
- 2.2. 「引継ぎ要求」とは、論理的かつ運転者にとって理解しやすい手段を用いて、動的な運転操作を自動車線維持システムによる自動的な制御から引き継ぐことを当該システムから運転者に対して求めることをいう。自動車線維持システムから運転者への引継ぎ要求を構成する表示等は、引継ぎフェーズ中であることを示すものである。
- 2.3. 「引継ぎフェーズ」とは、引継ぎ要求が行われている期間をいう。
- 2.4. 「予定事象」とは、高速道路の出口等の目的地への到達その他のあらかじめその発生時期を把握することができる事象であって、引継ぎ要求が必要となるものをいう。
- 2.5. 「予定外事象」とは、道路工事、悪天候、緊急車両の接近、車線表示の欠落、貨物自動車からの積荷の落下その他のあらかじめその発生時期を把握することができないが発生する可能性はあると想定される事象であって、引継ぎ要求が必要となるものをいう。
- 2.6. 「差し迫った衝突の危険」とは、減速度  $5 \text{ m/s}^2$  未満の制動制動の指令により車両が制動を行ったとしても避けることができない、当該車両が他の交通又は障害物と衝突する状況又は事象をいう。
- 2.7. 「緊急操作」とは、車両が差し迫った衝突の危険に直面した場合において、衝突を防止する又は衝突時の被害を軽減することを目的として、自動車線維持システムによって行われる操作をいう。
- 2.8. 「検知距離」とは、自動車線維持システムのライフタイムにわたる時間及び使用に起因する検知システムの構成部品の劣化を考慮したうえで、自動車線維持システムが目標を確実に認識し、適切な制御信号を生成することができる検知システムに固有の距離をいう。
- 2.9. 故障
  - 2.9.1. 「自動車線維持システムの故障」とは、一つのセンサーの故障、車両の走行経路の決定に必要な計算データの損失その他の当該システムの作動に固有の単一の障害をいう。
  - 2.9.2. 「故障モード」とは、自動車線維持システムの故障時に作動している当該システムの作動状態をいう。

- 2.9.3. 「自動車線維持システムの重大な故障」とは、自動車線維持システムの故障であって、電子制御装置等の重要な部品における一般的な故障と同様に極めて低い発生率の故障モードの場合に当該システムの安全な作動に影響を及ぼすものをいう。この場合において、一つのセンサーの故障は、当該システムの安全な作動に影響を与える場合のみ自動車線維持システムの重大な故障となり得る。
- 2.9.4. 「車両の重大な故障」とは、動的な運転操作に影響を及ぼすとともに、手動で運転される車両を運転に適さない状態とする当該車両の電源の喪失、制動システムの故障、タイヤの空気圧の突然の低下その他の故障（電氣的又は機械的のものを含む。）をいう。
- 2.10. 「自己診断」とは、自動車線維持システムの故障及び検知システムの検知距離を継続的に確認するために自動車線維持システムに組み込まれた機能をいう。
- 2.11. 「オーバーライド」とは、自動車線維持システムの作動中における、当該システムによる前後方向及び横方向の制御に優先し、運転者の操作により車両が制御されることをいう。
- 2.12. 「動的な運転操作」とは、車両の全ての進行方向に対する前後方向及び横方向の制御及び当該制御の実行をいう。
- 2.13. 「自動車線維持システムのライフタイム」とは、自動車線維持システムが正常に機能する期間をいう。
3. 要件
  - 3.1. 自動車線維持システムの安全性とフェイルセーフ応答
    - 3.1.1. 一般要件
      - 3.1.1.1. 作動中の自動車線維持システムは、次の3.1.1.1.1から3.1.1.1.4.までに掲げる要件を満たすものであること。
        - 3.1.1.1.1. すべての動的な運転操作を実行すること。
        - 3.1.1.1.2. 故障を含むすべての状況に対応すること。
        - 3.1.1.1.3. 他の交通の安全を妨げるおそれがないものであり、かつ、乗車人員の安全を確保できるものであること。
        - 3.1.1.1.4. 作動中の自動車線維持システムは、合理的に予見可能かつ防ぐことができるいかなる衝突も引き起こしてはならない。この場合において、別の衝突を起こさずに衝突を防止できる場合は、当該衝突を防止しなければならない。また、衝突が防止できない場合は、当該衝突時に車両が停止しなければならない。
      - 3.1.1.2. 作動中の自動車線維持システムは、動的な運転操作に関する道路交通法（昭和35年法律第108号）その他の交通関係法令の規定に適合しなければならない。
      - 3.1.1.3. 作動中の自動車線維持システムは、運転者がいつでも運転を再開できるように支援するために必要な装置（フロントガラスの窓拭き器及び灯火器等）を制御しなければならない。
      - 3.1.1.4. 必要に応じて、作動中の自動車線維持システムは、十分な時間的余裕をもって引継ぎ要求を差しなければならない。また、当該要求は、他の交通に危険を及ぼすおそれのあるものであってはならない。この場合において、車両が運転者への引継ぎ要求を差すすべての状況は、自動車製作者等により、試験機関に宣言され、これらの状況は、協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）に規定する文書のいずれかに記載されなければならない。
    - 3.1.1.5. 運転者が引継ぎフェーズの間に動的な運転操作を再開できなかった場合、自動車線維持システムはリニア最小化制御を実行しなければならない。リニア最小化制御を実行している間、当該システムは車両の乗員及び他の交通への危害を最小限に抑えなければならない。





最小追従距離は、次の式により求めるものとする。

$$d_{min} = v_{max} * t_{from}$$

この場合において、 $d_{min}$  (m) とは最小追従距離を、 $v_{max}$  (m/s) とは自車両の実速度を、 $t_{from}$  (秒) とは次の表に示す自車両と前方車両との間の最小時間間隔をいう。

同表に記載されていない実速度の値については、線形補間を用いて算出することとする。ただし、自車両の実速度が 2m/s 未満の場合であっても、上記の式による結果にかかわらず、前方の車両との距離が 2m 以上となるように、自車両の速度を調整するものでなければならぬ。

| 自車の実速度 | km/h  | m/s | 最小時間間隔 | s    | 最小追従距離 | m |
|--------|-------|-----|--------|------|--------|---|
| 7.2    | 2.0   | 1.0 | 2.0    | 2.0  | 2.0    |   |
| 10     | 2.78  | 1.1 | 3.1    | 3.1  | 3.1    |   |
| 20     | 5.56  | 1.2 | 6.7    | 6.7  | 6.7    |   |
| 30     | 8.33  | 1.3 | 10.8   | 10.8 | 10.8   |   |
| 40     | 11.11 | 1.4 | 15.6   | 15.6 | 15.6   |   |
| 50     | 13.89 | 1.5 | 20.8   | 20.8 | 20.8   |   |
| 60     | 16.67 | 1.6 | 26.7   | 26.7 | 26.7   |   |

3.1.2.3.4. 自動車線維持システムは、静止車両、他の交通又は通行することのできない車線の手前で確実に停止することができるものでなければならぬ。この場合において、本要件は当該システムの最大作動速度まで保証されるものでなければならぬ。

3.1.2.3.5. 作動中の自動車線維持システムは、前方の車両の急減速若しくは割込み又は障害物の急な出現等による車両の前方又は側方の他の交通との差し迫った衝突の危険を検知できるものであって、かつ、3.1.3.に規定する緊急操作を自動的に実行するものでなければならぬ。当該システムは試験条件以外の場合であっても制御を非作動の状態にしたり、不合理に他の制御に切り替えたりしてはならない。当該要件は、協定期則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に定める。）の規定に従って実証されなければならない。

3.1.3. 緊急操作

次の3.1.3.1.から3.1.3.4.までの規定への適合性は、試験及び協定期則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に定める。）の規定に基づき試験に従って、安全のための取組方法の基準適合性の審査中に自動車製作者等により試験機関に実証されなければならない。

3.1.3.1. 緊急操作は、差し迫った衝突の危険が生じた場合にのみ行われるものでなければならぬ。

3.1.3.2. 前項の操作は、必要に応じ、最大までの制動力による車両の減速をしなければならぬ。

3.1.3.3. 緊急操作は、差し迫った衝突のおそれなくなった場合、運転者によるオーバーライドが行われた場合又は当該システムが非作動の状態になった場合にのみ終了することができる。

- 3.1.3.3.1 緊急操作の終了後、運転者により非作動の状態にされていない限り、自動車線維持システムは作動を継続するものとする。
- 3.1.3.3.2 緊急操作により車両が停止した場合、非常点滅表示灯を点灯させるための信号を発するものでなければならない。車両が再び動き出す場合、非常点滅表示灯を消灯するための信号を自動的に発するものでなければならない。
- 3.1.3.4 車両は、協定期則第13日号の技術的な要件（同規則改訂版補足改訂版の規則5.2.23.に限る。）に規定する緊急制動信号を発するものでなければならない。
- 3.1.4 引継ぎ要求及び引継ぎフェーズ中の自動車線維持システムの作動
  - 次の3.1.4.1から3.1.4.4までの規定への適合性は、試験及び協定期則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき試験に従って、安全のための取組方法の基準適合性の審査中に自動車製作者等により試験機関に実証されなければならない。
  - 3.1.4.1 作動中の自動車線維持システムは、運転者による制御が必要な全ての状況を認識しなければならない。
  - 3.1.4.2 引継ぎ要求の開始は、運転者による運転操作への安全な引継ぎのために十分な時間が確保されるものでなければならない。
  - 3.1.4.2.1 自動車線維持システムが作動を続けられない予定事象が発生する場合、運転者が制御を再開しない場合に備えて、当該事象が発生する前にリスク最小化制御が車両を停止させるために十分早く引継ぎ要求を発するものでなければならない。
  - 3.1.4.2.2 予定外事象の発生を検知した時点で直ちに、引継ぎ要求を発するものでなければならない。
  - 3.1.4.2.3 自動車線維持システムの故障が生じた場合、当該システムは直ちに、引継ぎ要求を発するものでなければならない。
  - 3.1.4.3 引継ぎフェーズの期間中、自動車線維持システムは作動を継続しなければならない。この場合において、当該システムは、その安全な作動を確保するため、車両の速度を低下させることができる。ただし、車両の進路をふさいでいる他の車両又は障害物が存在する場合その他の状況に応じ必要とされる場合又は20km/h以下で3.2.4.1の規定に基づく体感による警報により減速した場合を除き、車両を停止させてはならない。
  - 3.1.4.3.1 車両が停止した場合、当該車両はこの状態を維持し続けることができ、停止後5秒以内に非常点滅表示灯を作動させる信号を発しなければならない。
  - 3.1.4.3.2 引継ぎフェーズの間、引継ぎ要求は、当該要求の開始から遅くとも4秒後に強化されなければならない。
  - 3.1.4.4 引継ぎ要求は、自動車線維持システムが非作動の状態となるか、又はリスク最小化制御が開始された場合にのみ終了するものとする。
  - 3.1.4.4.1 運転者が、3.2.2.4の規定又は3.2.2.5の規定による自動車線維持システムを非作動の状態にすることにより引継ぎ要求に応じることがない場合、当該要求の開始から早くとも10秒後に、リスク最小化制御が自動的に開始されるものとする。ただし、保安基準第72条の2第6号及び第150条の2第1項第6号の規定によりリスク最小化制御を行う場合は、この限りでない。
  - 3.1.4.4.1.1 自動車線維持システム又は車両の重大な故障が発生した場合、3.1.4.4.1の規定にかかわらず、リスク最小化制御が直ちに開始されてもよい。ただし、当該故障により、当該システムが本技術基準の要件を満たさなくなる場合にあつては、運転者による運転操作への安全な引継ぎを可能にしようとするものであればよい。
  - 3.1.4.4.1.2 自動車製作者等は、自動車線維持システムがリスク最小化制御を直ちに開始することとなる車両及び当該システムの重大な故障の種類を試験機関に宣言するものとする。

- 3.1.5. リスク最小化制御  
 次の3.1.5.1.から3.1.5.5.までの規定への適合性は、試験及び協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき試験に従って、安全のための取組方法の基準適合性の審査中に自動車製作者等により試験機関に実証されなければならない。
- 3.1.5.1. リスク最小化制御の間、車両は車線内で減速するか又は車線表示が見えない場合にあっては他の交通及び道路構造に応じて適切な走路に留まるものとし、減速度は $4.0\text{m/s}^2$ 以下でなければならない。ただし、次の3.1.5.1.1.又は3.1.5.1.2.のいずれかに掲げる場合においてはこの限りでない。  
 また、非常点減表示灯を作動させるための信号を、リスク最小化制御の開始とともに発するものでなければならない。
- 3.1.5.1.1. 運転者の注意を促すために体感により警報すること等を目的として、非常に短い期間で減速する場合
- 3.1.5.1.2. 自動車線維持システムの重大な故障又は車両の重大な故障が発生した場合
- 3.1.5.2. リスク最小化制御は、当該制御中に運転者により自動車線維持システムが非作動の状態にされない限り、車両を停止させるものとする。
- 3.1.5.3. リスク最小化制御は、自動車線維持システムが非作動の状態となった場合又は当該システムが車両を停止させた場合にのみ終了することができる。
- 3.1.5.4. 自動車線維持システムは、リスク最小化制御の終了時に非作動の状態になっていない場合は、非作動の状態となるものとする。非常点減表示灯は、手動で消灯されない限り、作動し続けるものとし、車両は、手動による操作なしで移動するものであってはならない。
- 3.1.5.5. リスク最小化制御が終了した後の自動車線維持システムの再起動は、原動機の再始動後においてのみ可能であるものとする。
- 3.2. ヒューマンマシンインターフェース及び操作者の情報
- 3.2.1. ドライバーモニタリングシステム  
 次の3.2.1.1.から3.2.1.3.までの規定への適合性は、試験及び協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき試験に従って、安全のための取組方法の基準適合性の審査中に自動車製作者等により試験機関に実証されなければならない。
- 3.2.1.1. 自動車線維持システムは、ドライバーモニタリングシステムを有するものとする。この場合において、ドライバーモニタリングシステムは、運転者が運転者席に着席していること、運転者の座席ベルトが装着されていること及び運転者が運転操作を引き継ぐことができる状態にあることを検知するものとする。
- 3.2.1.2. 運転者の存在  
 次の3.2.1.2.1.又は3.2.1.2.2.に掲げるいずれかの場合に該当する場合において、3.1.4.の規定に基づき引継ぎ要求を発するものでなければならない。なお、引継ぎ要求に係る音による警報に代えて、協定規則第16号の技術的な要件（同規則第8改訂版の2.45.）に規定する音による警報を使用することができる。
- 3.2.1.2.1. 運転者が1秒を超えて運転者席に着席していないことを検出した場合
- 3.2.1.2.2. 運転者が座席ベルトを装着していない場合
- 3.2.1.3. 運転者の操作対応可能性  
 自動車線維持システムは、運転者を監視することにより、運転者が引継ぎ要求に応じて適切な運転姿勢をとることができる状態であることを検知するものとする。自動車製作者等は、運転者が運転操作を引き継ぐことができる状態であることを検知する車両の能力を試験機関に実証しなければならない。

3.2.1.3.1. 運転者の操作対応可能性に係る判断基準

自動車線維持システムは、運転者特有の操作、まばたき、目の開度、頭と身体の挙動等のうち少なくとも 2 つの判断基準に基づき、最大 30 秒以内に運転者が操作対応可能か検出しなければならぬ。また、当該システムは、2 つの判断基準に基づき運転者が操作対応可能か検出できなくなった場合、その後から、運転者の適切な行動が検知されるか、又は引継ぎ要求が発せられるまでの間、固有の警報を発するものとする。この場合において、当該警報が発せられたから 15 秒を超えるまでの期間に、当該システムが運転者の適切な行動を検知しない場合、3.1.4 の引継ぎ要求を発するものとする。検出に必要な時間に関する事項その他基準の数とその組み合わせの正当性は、根拠となる書面により自動車製作者等により試験機関に提供されなければならぬ。当該正当性は協定規則第 79 号の技術的な要件（同規則第 3 改訂版の附則 6 に限る。）の規定に基づき評価されるものとする。

3.2.2. 作動、非作動及び運転者の操作

次の 3.2.2.1. から 3.2.2.7. までの規定への適合性は、試験及び協定規則第 79 号の技術的な要件（同規則第 3 改訂版の附則 6 に限る。）の規定に基づき試験に従って、安全のための取組方法の基準適合性の審査中に自動車製作者等により試験機関に実証されなければならない。

3.2.2.1. 車両は、運転者により自動車線維持システムを作動及び非作動の状態にすることができらるものであること。

3.2.2.2. 自動車線維持システムは、原動機始動時に非作動の状態であること。ただし、原動機の再始動が自動的に行われる場合にあつては、この限りでない。

3.2.2.3. 自動車線維持システムは、次の 3.2.2.3.1. から 3.2.2.3.8. までに掲げる全ての場合に該当する場合にのみ作動するものであること。

3.2.2.3.1. 自動車線維持システムを作動の状態にするために運転者による意図した操作が行われた場合

3.2.2.3.2. 運転者が運転者席に着席し、3.2.1.の規定に従って座席ベルトが装着されている場合

3.2.2.3.3. 運転者が 3.2.1.の規定に従って動的な運転操作を引き継ぐことができる状態にある場合

3.2.2.3.4. 自動車線維持システムの安全な作動及び機能に影響を及ぼす故障がない場合

3.2.2.3.5. 作動状態記録装置が作動できる状態にある場合

3.2.2.3.6. 環境条件及び道路条件が自動車線維持システムの作動を可能としている場合

3.2.2.3.7. 自己診断機能が正常と確認できている場合

3.2.2.3.8. 歩行者及び自転車の通行が禁止され、かつ、反対車線と物理的に分離されている道路を車両が通行している場合

3.2.2.4. 手動による非作動化

自動車線維持システムは、3.2.2.1.に規定する運転者による当該システムの作動方法と同様の方法により、運転者の意図的な行動により手動で非作動の状態にすることができらるものであること。非作動の状態にする手段は、一定の閾値を超える単一の操作、2 回の連続したスイッチ等の押下又は 2 つの独立した同時の操作を必要とすること等により、意図しない手動による非作動を防止するものであること。また、かじ取ハンドルに非作動の状態にする手段を備えていること又は運転者がかじ取ハンドルを保持していることを確認すること等により、非作動の状態にする時点において、運転者による横方向の制御が可能な状態を確保しなければならない。

- 3.2.2.5. 自動車線維持システムは、次の3.2.2.5.1.から3.2.2.5.4.までに規定する運転者の操作以外の操作により、非作動の状態になるものであつてはならない。
- 3.2.2.5.1. 操作装置への操作による非作動化  
次の3.2.2.5.1.1.又は3.2.2.5.1.2.のいずれかに該当する場合において、自動車線維持システムは自動的に非作動の状態にならなければならない。
- 3.2.2.5.1.1. 3.2.3.の規定に基づき、運転者がかじ取ハンドルの操作を行うことによりオーバーライドした場合(3.2.3.5.の規定が適用される場合を除く。)
- 3.2.2.5.1.2. 運転者がかじ取ハンドルを保持した状態において、3.2.3.1.の規定に基づき、制動装置又は加速装置の操作によりオーバーライドした場合
- 3.2.2.5.2. 引継ぎ要求中における自動車線維持システムの非作動化  
引継ぎ要求が行われている場合において、少なくとも次の3.2.2.5.2.1.又は3.2.2.5.2.2.に掲げるいずれかの場合を満たす場合のみ自動車線維持システムは非作動の状態にならなければならない。
- 3.2.2.5.2.1. 3.2.2.5.1.に掲げる場合
- 3.2.2.5.2.2. 引継ぎ要求への応答として、3.2.3.1.1.の規定に従い、運転者が注意を払っていることを自動車線維持システムが検知する場合に運転者がかじ取ハンドルを保持していることを検知している場合
- 3.2.2.5.3. 緊急操作中の非作動化  
緊急操作が行われている場合、衝突の危険がなくなるまでは、自動車線維持システムを非作動の状態にしなくともよい。
- 3.2.2.5.4. 車両の重大な故障又は自動車線維持システムの重大な故障の場合の非作動化  
車両の重大な故障又は自動車線維持システムの重大な故障が発生した場合における、当該システムが非作動の状態になること及びオーバーライドを含む対策は、自動車製作者等によって試験機関に宣言され、かつ、運転者への安全な引継ぎの確保の有効性は、試験機関によって評価されるものとする。
- 3.2.2.6. 自動車線維持システムが作動の状態から非作動の状態になった場合、当該システムは車両の縦方向又は横方向のいかなる連続的な制御を自動的に行つてはならない。非作動の状態になった後、横方向の制御を徐々に減らす場合に限り補正操舵機能を作動させてもよい。ただし、当該システムが非作動の状態になった場合においても、衝突被害軽減制御装置、横滑り防止装置、ブレーキアシストシステム及び緊急操作機能その他の事故が起こりやすい状況における縦方向又は横方向の制御を行う安全機能は非作動の状態になつてはならない。
- 3.2.2.7. 自動車線維持システムが非作動の状態となった場合、その旨を3.2.4.2.3.の規定に基づき運転者に通知するものとする。
- 3.2.3. オーバーライド
- 3.2.3.1. 運転者のかじ取ハンドルへの操作が、運転者の意図しない自動車線維持システムの非作動を防止するために自動車製作者等により設定された閾値を超えた場合にあつては、当該操作は横方向の制御をオーバーライドしなければならない。この閾値は、操舵力及び継続時間を含み、運転者の3.2.3.1.1.に規定される運転者が注意を払っているかを確認するための判断基準のパラメーターを含むパラメーターに応じて変化しなければならない。この閾値は協定規則第79号の技術的な要件(同規則第3改訂版の附則6に限る。)の規定に基づく評価の中で、自動車製作者等が試験機関に対して実証するものとする。

### 3.2.3.1.1. 運転者の注意

自動車線維持システムは、運転者が注意を払っているかを検知しなければならない。次の3.2.3.1.1.1.から3.2.3.1.1.3.までに掲げる基準の少なくとも一つが満たされている場合、運転者は注意を払っているとみなされる。これらの基準又は同等の安全な基準を確認するための仕様は自動車製作者等により報告され、文書により証明されなければならない。これらの仕様は協定期則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき試験機関によって評価されるものとする。

3.2.3.1.1.1. 運転者の視線の方向により主に前方を見ていると検知された場合

3.2.3.1.1.2. 運転者の視線の方向によりバックミラーを見ていると確認された場合

3.2.3.1.1.3. 運転者の頭の動きが主に運転の作業に向けられていることが確認された場合

3.2.3.2. 運転者による自動車線維持システムの制御によって生じる減速より大きな減速が生じる操作又は自動車を停止させ続けるための制動装置の操作装置への操作は、進行方向に対する平行方向の制御をオーバーライドしなければならない。

3.2.3.3. 加速装置の操作装置への運転者の操作は、自動車線維持システムの進行方向に対する平行方向の制御をオーバーライドすることができる。ただし、当該システムは本技術基準の要件を満たすものでなければならない。

3.2.3.4. 加速装置又は制動装置の操作装置への運転者の操作が、運転者の意図しない自動車線維持システムのオーバーライドを防止するために自動車製作者等により設定された閾値を超えた場合にあつては、3.1.4.の規定に基づき、直ちに引継ぎ要求を発するものとする。

3.2.3.5. 3.2.3.1.から3.2.3.3.までの規定にかかわらず、自動車線維持システムが運転者の操作による衝突の危険を検知した場合、運転者の操作の影響は、当該システムによって低減又は抑制されてもよい。

3.2.3.6. 車両の重大な故障又はシステムの重大な故障が発生した場合における、自動車線維持システムの非作動及びオーバーライドを含む対策は、自動車製作者等によって試験機関に宣言され、かつ、運転者への安全な引継ぎの確保に関する効果は、試験機関によって評価されるものとする。

3.2.3.7. 3.2.3.1.から3.2.3.6.までの規定への適合性は、協定期則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づく評価の一部として、自動車製作者等によって集証されるものとする。

### 3.2.4. 運転者への情報

3.2.4.1. 次の3.2.4.1.1.から3.2.4.1.5.までに掲げる規定における光による信号は、適切な大きさでコントラストを有するものとする。また、これらの規定における音による警報信号は、大きく明瞭でなければならない。

3.2.4.1.1. 3.2.4.2.に定義される自動車線維持システムの状態を運転者に表示しなければならない。

3.2.4.1.2. 自動車線維持システムの作動に影響する故障（当該システムが非作動の状態にされていない場合に限る。）を光による信号を含む信号により運転者に表示しなければならない。

3.2.4.1.3. 引継ぎ要求が発せられていることを光による信号により運転者に表示しなければならない。当該要求は音又は体感による警報信号を含んでもよい。この場合において、その開始から遅くとも4秒経過した後に当該要求は次の3.2.4.1.3.1.及び3.2.4.1.3.2.の要件を満たさなければならない。

- 3.2.4.1.3.1. 車両が停止するまで、強度が一定の体感による警報又は断続的な体感による警報を含まなければならない
- 3.2.4.1.3.2. 当該要求が強化され、当該要求が停止するまで強化されたままではなければならない。
- 3.2.4.1.4. リスク最小化制御が作動していることを光による信号及び音による警報信号又は体感による警報信号のいずれかの警報信号により運転者に表示しなければならない。
- 3.2.4.1.5. 緊急操作が作動していることを光による信号により運転者に表示しなければならない。
- 3.2.4.2. 自動車線維持システムの状態
- 3.2.4.2.1. 自動車線維持システムの使用が不可能である旨の表示  
 自動車線維持システムの使用が不可能であることにより、運転者の意図的な行動による当該システムの作動を当該システムが拒否した場合、その旨は、少なくとも視覚的な方法により運転者に表示されなければならない。
- 3.2.4.2.2. 作動の状態の場合における自動車線維持システムの状態の表示  
 自動車線維持システムが作動した場合、当該システムが作動中である旨は、光による信号により運転者に表示されるものとする。当該信号は次の3.2.4.2.2.1.及び3.2.4.2.2.2.に掲げる表示を含むものとする。光による信号は、当該システムが非作動の状態になるまでの間、作動状態であることを表示しなければならない。当該システムが通常の作動をしている間、当該信号は一定であり、かつ、引継ぎ要求の開始により、少なくとも3.2.4.2.2.2.による表示は断続的な信号若しくは異なる色の信号への変化又はその他の方法によりその特性を変化させなければならない。断続的な信号を使用する場合、不当に運転者を警報しないよう低い周波数にしなければならない。引継ぎフェーズ及びリスク最小化制御の間、3.2.4.2.2.1.における表示は3.2.4.3.による手動による制御を行うことを求めるための運転者への指示に置き換えてもよい。
- 3.2.4.2.2.1. 「A」又は「AUTO」の文字を含むかじ取ハンドル又は車両の図を含む明確な表示若しくは協定規則第121号に規定される標準的な記号
- 3.2.4.2.2.2. 計器類における又はかじ取ハンドルの外周部の運転者に面した部分における明確な表示その他の運転者の視野及び前方への運転者の視線の外側近くにおいて明確に認識できる表示
- 3.2.4.2.3. 非作動の状態になった場合における自動車線維持システム状態の表示  
 非作動の状態となった場合、その旨は、少なくとも光による警報信号によって運転者に表示されなければならない。当該信号は、自動車線維持システムが作動中である旨を表示するために使用される光による信号を表示しないこととするものでなければならない。音による信号を含む引継ぎ要求に従って非作動の状態にならない限り、音による警報信号を発するものでなければならない。
- 3.2.4.3. 引継ぎフェーズとリスク最小化制御
- 3.2.4.3.1. 引継ぎフェーズ及びリスク最小化制御の間、車両の制御を運転者に引き継ぐため、自動車線維持システムは、運転者にとって分かりやすくかつ明確な方法により運転者に引継ぎを指示しなければならない。当該指示には、下図の例 1 又は例 2 に示す手及びかじ取ハンドルを表す画像情報が含まれるものとし、追加の説明文又は警報記号を記載することができる。



例 1

例 2

説明文

3.2.4.3.2. リスク最小化制御の開始に伴い発せられた表示は、運転者に対して引継ぎが求められていることを強調するため、赤色で点滅するかじ取ハンドル及び動く手の画像情報等の方法により、その特性を変化させるものとする。

3.2.4.4. 上記の例示に関して、適切かつ等しく認知可能な光による信号のインターフェースを使用してもよい。当該要件について自動車製作者等により実証され文書化された根拠が示されなければならない。また、これらの仕様は協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき評価されるものとする。

3.2.4.5. 自動車線維持システム警報の優先順位

引継ぎフェーズ、リスク最小化制御又は緊急操作に係る警報は、車両他の警報よりも優先することができる。自動車線維持システムの作動中における様々な音及び光による警報の優先順位は、自動車製作者等により試験機関に宣言されるものとする。

3.3. 対象事象の検出と応答

3.3.1. 検知要件

次の3.3.1.1.から3.3.1.6.までの規定への適合性は、協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき、試験機関に対して実証されることにより、試験されなければならない。なお、3.3.1.1.から3.3.1.6.までの要件は、3.1.1.1.の要件含む本技術基準の要件に影響を及ぼすものではない。

3.3.1.1. 周囲の状況を検知するために車両に備える検知システムは、走行環境（前方の道路形状、車線表示を含む。）及び次の3.3.1.1.1.及び3.3.1.1.2.に掲げる交通を検知できなければならない。

3.3.1.1.1. 前方の検知距離における自車両の車線及び左右の隣接車線の交通

3.3.1.1.2. 横方向の検知距離における車両の長さ方向に沿った交通

3.3.1.2. 前方検知距離

自動車製作者等は、車両の最も前方の位置から測定した前方検知距離を宣言しなければならない。当該範囲は少なくとも46m以上でなければならない。試験機関は、検知システムが他の交通を検知する距離を試験により確認するものとする。

3.3.1.3. 側方検知距離

自動車製作者等は、側方検知距離を宣言しなければならない。当該範囲は少なくとも自車の隣接車線の全幅を検知できるものでなければならない。試験機関は、検知システムが他の交通を検知する距離を試験により確認するものとする。



- 3.3.1.4 自動車線維持システムは、検知距離が縮小される環境条件を検知し、当該条件に対応するための対策（検知できる距離が極端に短い場合における当該システムの作動の防止、当該システムを非作動の状態にすること、運転者への制御の引継ぎ及び車両の減速等）を行うものとする。これらの対策は、自動車製作者等によって説明され、協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき評価されなければならない。
  - 3.3.1.5 自動車製作者等は、自動車線維持システムのライフタイムにわたり、摩耗及び劣化が検知システムの性能を3.3.1.に規定する要件以下になるまで減少させないことを示すことを試験機関に証明するものとする。
  - 3.3.1.6 故障を伴わない単一の検知機能の障害により危険な事象を引き起こしてはならない。設計による対策は、自動車製作者等により協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）の規定に基づき、試験機関に対して実証されることにより、試験されなければならない。
  - 4 実車試験
    - 3.に掲げる各機能要件については、実車を用いて試験を実施する等適切な方法により試験を実施するものとする。
    - 5 シミュレーション試験
 

自動車製作者等は、走行環境条件内において、自動車線維持システムが、周囲の交通状況に応じて適切な制御を行い、合理的に予見可能かつ防ごうことができるいかなる衝突も起こさないことを証明するものとする。
    - 6 複合電子安全性
 

自動車線維持システムは、協定規則第79号の技術的な要件（同規則第3改訂版の附則6に限る。）に適合するものでなければならない。
- 別添123** 【作動状態記録装置の技術基準】
1. 適用範囲
 

この技術基準は、自動運行装置に備える作動状態記録装置に適用する。
  2. 用語の定義
    - 2.1. 「引継ぎ要求」とは、論理的かつ運転者にとって理解しやすい手段を用いて、動的な運転操作を自動運行装置による自動的な制御から引き継ぐことを当該装置から運転者に対して求めることをいう。
    - 2.2. 「リスク最小化制御」とは、交通上のリスクを最小限に抑えることを目的とした制御であつて、引継ぎ要求の後に自動運行装置によって自動的に行われるものをいう。
    - 2.3. 「オーバーライド」とは、自動運行装置の作動中における、当該装置による前後方向及び横方向の制御に優先し、運転者の操作により車両が制御されることをいう。
  3. 要件
    - 3.1. データ要素
      - 3.1.1. 作動状態記録装置は、次に掲げる項目を特定できる情報を保存できるものであること。なお、複数の項目に係る時刻が同じものとなる場合、単一の時刻の記録としてもよい。
        - 3.1.1.1. 自動運行装置の作動状況が別の状況に変化した時刻
        - 3.1.1.2. 自動運行装置による引継ぎ要求が発せられた時刻
        - 3.1.1.3. 自動運行装置がリスク最小化制御を開始した時刻
        - 3.1.1.4. 自動運行装置の作動中に運転者が、かじ取装置又は制動装置若しくは加速装置の操作装置への操作によりオーバーライドした時刻

(新設)

3.1.1.5. 運転者が対応可能でない状態となった時刻  
 3.1.1.6. 自動運行装置が故障のおそれのある状態となった時刻  
 3.2. データ形式  
 3.2.1. 3.1.1.1.から3.1.1.6.までに掲げる各データ要素は、他のデータ要素と混同を生じさせずに認識されるものでなければならぬ。  
 3.3. データ保存  
 3.3.1. 3.1.1.1.の情報の記録を次の3.3.1.1.又は3.3.1.2.に掲げる期間のうちいずれか短い期間保存できること。この場合において、作動状態記録装置のデータの保存量が記録のための容量に達した場合は、追加のデータを保存するために最も早く保存されたデータを消去してもよい。  
 3.3.1.1. 6カ月間  
 3.3.1.2. 当該情報が記録された後に、2500回を超えて3.1.1.1.から3.1.1.6.までに掲げる情報を記録するまでの間  
 3.4. データの取得  
 3.4.1. データは、市販されている手段又は電子通信インターフェースにより取得できなければならぬ。車載の主要電源が利用できない場合には、時刻を伴うデータは作動状態記録装置から取得できなければならぬ。衝撃を受けた後でも時刻を伴うデータは作動状態記録装置から取得できなければならない。  
 3.5. 改ざんに対する保護  
 3.5.1. 改ざん防止のための設計又はその他の方法により保存されたデータの改ざんに対する適切に保護されていなければならない。

改正後

(道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部改正)  
 第二条 道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示(平成十五年国土交通省告示第千三百十八号)の一部を次のように改正する。  
 次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改正前

(かじ取装置)  
 第七条 (略)  
 2 10 (略)  
 11 次の各号に掲げる自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。)については、細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定にかかわらず、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(平成三十年国土交通省告示第千七百七十五号)第一条による改正前の細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定に適合するものであればよい。ただし、協定期限第七十九号に定める自動命令型操舵機能(同規則第三改訂版補足改訂版の2・3・4・1・3・3・2・3・4・1・5・及び2・3・4・1・1・6。(運転者異常時対応システムを備えない自動車に係るものを除く。)に係るものを除く。)を備える自動車にあつては、この限りでない。  
 一〜四 (略)  
 (電気装置)  
 第十四条 (略)  
 2 平成十七年三月三十日以前に保安基準第五十六条第四項の規定により認定を受けた燃料電池自動車については、当該認定を受けている期間は、細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第六項まで並びに第百七十七条第三項から第五項までの規定は適用しない。

(かじ取装置)  
 第七条 (略)  
 2 10 (略)  
 11 次の各号に掲げる自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。)については、細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定にかかわらず、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(平成三十年国土交通省告示第千七百七十五号)第一条による改正前の細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定に適合するものであればよい。ただし、協定期限第七十九号に定める自動命令型操舵機能(同規則第三改訂版補足改訂版の2・3・4・1・3・3・2・3・4・1・5・及び2・3・4・1・1・6。(運転者異常時対応システムを備えない自動車に係るものを除く。)に係るものを除く。)を備える自動車にあつては、この限りでない。  
 一〜四 (略)  
 (電気装置)  
 第十四条 (略)  
 2 平成十七年三月三十日以前に保安基準第五十六条第四項の規定により認定を受けた燃料電池自動車については、当該認定を受けている期間は、細目告示第二十一条第五項及び第六項、第九十九条第五項から第八項まで並びに第百七十七条第五項から第七項までの規定は適用しない。

(かじ取装置)  
 第七条 (略)  
 2 10 (略)  
 11 次の各号に掲げる自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びびそりを有する軽自動車、大型特殊自動車並びに小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。)については、細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定にかかわらず、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(平成三十年国土交通省告示第千七百七十五号)第一条による改正前の細目告示第十三条第二項及び第九十一条第二項の規定に適合するものであればよい。  
 一〜四 (略)  
 (電気装置)  
 第十四条 (略)  
 2 平成十七年三月三十日以前に保安基準第五十六条第四項の規定により認定を受けた燃料電池自動車については、当該認定を受けている期間は、細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第六項まで並びに第百七十七条第三項から第五項までの規定は適用しない。

3 次各号に掲げる自動車については、保安基準第十七条の二第五項及び第六項並びに細目告示第二十一条第五項及び第六項、第九十九条第七項から第十項まで並びに第七十七条第五項から第七項までの規定は適用しない。

一・二 (略)

4 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項及び第六項並びに第九十九条第七項から第十項までの規定にかかわらず、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(平成二十三年国土交通省告示第六百七十号)による改正前の細目告示第二十一条第二項及び第三項並びに第九十九条第二項から第四項までの規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

5 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項及び第九十九条第七項の規定にかかわらず、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(平成二十三年国土交通省告示第六百七十号)による改正前の細目告示第二十一条第四項及び第九十九条第五項の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

6 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項及び第九十九条第八項から第十項までの規定は、適用しない。

一・二 (略)

7 510 (略)

11 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第五項及び第六項、第九十九条第七項から第九項並びに第七十七条第五項から第七項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示(平成二十五年国土交通省告示第七百二十六号)による改正前の細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第五項並びに第七十七条第三項から第五項の規定に適合するものであればよい。

一 平成二十八年七月十四日(細目告示第二十一条第五項第一号及び第九十九条第七項第一号の国土交通大臣が定める自動車にあつては平成三十二年一月十九日)以前に製作された自動車(電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。以下この号において同じ。))を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車としたものであつて、当該改造等が行われた後、平成二十八年七月十五日(細目告示第二十一条第五項第一号及び第九十九条第七項第一号の国土交通大臣が定める自動車にあつては平成三十二年一月二十日)以降に初めて新規検査、構造等変更検査又は予備検査を受けるものを除く。

二 514 (略)

12 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第二号及び第九十九条第八項第二号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示(平成二十六年国土交通省告示第六百二十六号)による改正前の細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

3 次各号に掲げる自動車については、保安基準第十七条の二第三項及び第四項並びに細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第六項まで並びに第七十七条第三項から第五項までの規定は適用しない。

一・二 (略)

4 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第三項及び第四項並びに第九十九条第三項から第六項までの規定にかかわらず、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(平成二十三年国土交通省告示第六百七十号)による改正前の細目告示第二十一条第二項及び第三項並びに第九十九条第二項から第四項までの規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

5 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第三項及び第九十九条第三項の規定にかかわらず、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(平成二十三年国土交通省告示第六百七十号)による改正前の細目告示第二十一条第四項及び第九十九条第五項の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

6 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項及び第九十九条第四項から第六項までの規定は、適用しない。

一・二 (略)

7 510 (略)

11 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第五項並びに第七十七条第三項から第五項の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示(平成二十五年国土交通省告示第七百二十六号)による改正前の細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第五項並びに第七十七条第三項から第五項の規定に適合するものであればよい。

一 平成二十八年七月十四日(細目告示第二十一条第三項第一号及び第九十九条第三項第一号の国土交通大臣が定める自動車にあつては平成三十二年一月十九日)以前に製作された自動車(電力により作動する原動機を有する自動車以外の自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。以下この号において同じ。))を改造等により、電力により作動する原動機を有する自動車としたものであつて、当該改造等が行われた後、平成二十八年七月十五日(細目告示第二十一条第三項第一号及び第九十九条第三項第一号の国土交通大臣が定める自動車にあつては平成三十二年一月二十日)以降に初めて新規検査、構造等変更検査又は予備検査を受けるものを除く。

二 514 (略)

12 次各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示(平成二十六年国土交通省告示第六百二十六号)による改正前の細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

13 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第三号及び第九十九条第八項第三号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十六年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第三号及び第九十九条第四項第三号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

14 次の各号に掲げる自動車については、保安基準第十七条の二第五項並びに同項の規定に基づく細目告示第二十一条第五項、第九十九条第七項及び第七十七條第五項の規定は適用しない。

一・三 (略)

16 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第一号及び第九十九条第八項第一号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十八年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

17 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第二号及び第九十九条第八項第二号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十八年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

18 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第六項第一号及び第九十九条第八項第一号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十九年国土交通省告示第百八十八号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

19 自動運行装置を備える自動車以外の自動車については、当分の間、保安基準第十七条の二第三項及び第四項並びにこれらの規定に基づく細目告示第二十一条第三項及び第四項、第九十九条第三項から第六項まで並びに第七十七條第三項及び第四項の規定は適用しない。

(自動運行装置)

第五十五条の二 自動運行装置を備える自動車のうち、細目告示第七十二条の二第十四号又は第百五十条の二第一項第十四号の基準に適合するもの（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を備える自動車（自動運行装置作動中の最高速度が六十キロメートル毎時以下であるものに限る。）以外の自動車を除く。）にあつては、当分の間、第七十二条の二第三号及び第百五十条の二第一項第三号中「制御が十分で運転者も必要」とあるのは「明け」と読み替えることができるものとする。ただし、この場合において、走行環境条件を満たさなくなった場合であつても、運転者が運転操作を行うまでの間、安全な制御を継続するものでなければならぬ。

2 当分の間、別添百二十二「高速道路等における低速自動運行装置を備える自動車の技術基準」(以下単に「別添百二十二」という。)3.1.4.2.1.中「ユアクが制御が車両を停止させるために」とあるのは「ユアクが制御が車両を停止させるため又は予定乗客発生後に車両を安全に停止させるために」と、同別添3.1.4.3.1.中「5秒以内に」とあるのは「すみやかに」と、同別添3.1.4.3.2.中「強化されなければならぬ」とある

13 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項第三号及び第九十九条第四項第三号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十六年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第三号及び第九十九条第四項第三号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

14 次の各号に掲げる自動車については、保安基準第十七条の二第三項並びに同項の規定に基づく細目告示第二十一条第三項、第九十九条第三項及び第七十七條第三項の規定は適用しない。

一・三 (略)

16 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十八年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

17 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十八年国土交通省告示第百二十六号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第二号及び第九十九条第四項第二号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

18 次の各号に掲げる自動車については、細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十九年国土交通省告示第百八十八号）による改正前の細目告示第二十一条第四項第一号及び第九十九条第四項第一号の規定に適合するものであればよい。

一・二 (略)

19 (新設)

(新設)

