

上院商業・科学・運輸委員会、自動走行車を推進する『AV START Act』を可決

2017年10月5日
NEDO ワシントン事務所

上院商業・科学・運輸委員会は10月4日、高度自動走行車の安全技術開発支援を目的とする『AV START Act (American Vision for Safer Transportation through Advancement of Revolutionary Technologies Act)』法案を発声投票で可決した。

同法案は、下院本会議が本年9月6日に全会一致で可決した『SELF DRIVE Act (Safely Ensuring Lives Future Development and Research in Vehicle Evolution Act)』に類似する内容であるが、主な相違点としては、①サイバーセキュリティの脆弱性情報開示奨励の追加、②プライバシー保護対策の具体化、③公道での実験走行のために連邦自動車安全基準から免除される高度自動化車両の台数（下院案より縮減）、④消費者への情報提供の具体化、⑤現行基準と高度自動化車両との不一致の解決、⑥高度自動化車両データアクセス諮問委員会の設置など。下院案と上院案を条項ごとに比較した表は、以下の通り。

下院『SELF DRIVE Act』 (下院第 3388 号議案)	上院『AV START Act』 (上院第 1885 号議案)
NHTSA 権限及び連邦専占条項(Preemption) <ul style="list-style-type: none">• いかなる州¹政府及び州の行政機関であっても、高度自動化車両 (highly automated vehicle)²、自動走行システム (automated driving system)³ 又はシステム要素の設計・建設・性能に関する法令・規制が同法において規定される基準と同一でない場合、当該法令・規制を指示、施行及び継続してはならない。• 自動走行車の許可、登録、保険、及び法執行に関しては、州政府等が従来どおりの行政権限を保持するものとする。	連邦専占条項(Preemption) <ul style="list-style-type: none">• いかなる州政府及び州の行政機関であっても、高度自動化車両 (highly automated vehicle)⁴、自動走行システム (automated driving system) 又はシステム要素の設計・建設・性能に関する法令・規制が同法において規定される基準と同一でない場合、当該法令・規制を指示、施行及び継続してはならない。• 自動走行車の許可、登録、保険、及び法執行に関しては、州政府等が従来どおりの行政権限を保持するものとする。

¹ 「州」は、米国 50 州、コロンビア特別区、プエルトリコ、北マリアナ諸島、グアム、米領サモア、及び米領バージン諸島を意味する。

² 同「高度自動化車両」は、自動走行システム装備の自動車（業務用車を除く）を意味する。

³ 同「自動走行システム」は、DDT (dynamic driving task : 動的な運転タスク) を継続して遂行できるハードウェア及びソフトウェアを意味する。

⁴ 同「高度自動化車両」は、SAE International 社の「基準 J3016」が定義するレベル 3、4、5 の自動走行システムを装備する、車両重量が 1 万ポンド以下の自動車を意味する。

	<ul style="list-style-type: none"> 州政府は、身体障害者を差別するような方法で、特化した高度自動化車両（dedicated highly automated vehicle）⁵ の運転免許証を発行してはならない。
<p><u>高度自動化車両の安全性基準</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は、同法施行後 24 ヶ月以内に、高度自動化車両又は自動走行システム開発事業者⁶に安全性評価証明（safety assessment certificate）の提出を義務付ける最終規則を発行する。 最終規則が発行されるまでは、当該事業者は、2016 年 9 月に発表された「国家自動走行車政策」に従い、安全性評価レター（safety assessment letter）を国家道路交通安全局（NHTSA）に提出するものとする。 運輸長官は最終規則発表後 5 年以内、及びそれ以降は少なくとも 5 年に一度は、規制の見直しと改定を実施するものとする。 	<p><u>高度自動化車両の安全性評価レポート</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度自動化車両及び自動走行システムの製造業者は、当該車両及びシステムの実験を行う際、または、当該車両及びシステムの販売・売出し・商品化を行う 90 日前までに、運輸長官に安全性評価レポートを提出するものとする。当該製造業者はまた、同レポートの更新版を運輸長官に毎年提出するものとする。 安全性評価レポートは、①システムの安全性、②データの記録、③サイバーセキュリティ、④人間と機械のインターフェース、⑤耐衝撃性（crashworthiness）、⑥能力と限界、⑦衝突後の挙動、⑧適用される道路交通法及び交通規則、⑨自動化機能、に関する製造業者の対応方法を説明するものとする。 運輸長官は、当該レポート受領後 60 日以内に、これを公開するものとする。
<p><u>サイバーセキュリティ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度自動化車両、自動走行システム、及び、部分的自動運転車両の製造業者（manufacturers）⁷は、サイバーセキュリティ計画⁸を策定して発表するまでは、これら車両の販売及び輸入を行ってはならない。 同条項は、同法施行 180 日後に発効する。 	<p><u>サイバーセキュリティ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度自動化車両及び自動走行システムの製造業者は、サイバーセキュリティのリスクを特定・軽減する計画⁹を策定、維持、実行するものとする。 運輸長官は、情報公開に適切なサイバーセキュリティ計画要約の策定を、必要に応じて、製造業者に義務付けるものとする。

⁵ 「特化した高度自動化車両」は、SAE International 社の「基準 J3016」が定義するレベル 4、5 の自動走行システムだけで運転される高度自動化車両を意味する。

⁶ 「開発事業者」は、高度自動化車両又は自動走行システムを開発する事業者を意味する。

⁷ 「製造業者」は、(a) 自動車又は自動車用装置の製造又は組立を行う事業者；(b) 米国内での販売の為に自動車又は自動車用装置を輸入する事業者を意味する。

⁸ サイバー攻撃、不正侵入及び偽造操縦指令の検知・対応に係る製造業者のベストプラクティスを明示するサイバーセキュリティ政策文書；製造業者側のサイバーセキュリティ管理責任者の特定；自動走行システムへのアクセス制限プロセス；同項で義務付ける政策及び手順を実施・維持するために必要な従業員の教育及び監督に関するプロセス、を含む。

⁹ セーフティクリティカルな車両制御システムと交通エコシステムの特定及び保護；自動車に係る潜在的サイバーインシデントの効率的な検知・対応；サイバーインシデント発生時の迅速な回復；自主的意見交換によって業界全体で学んだ、サイバーセキュリティのインシデント・脅威・脆弱性に係る教訓を取り入れる方法の制度化；製造業者側のサイバーセキュリティ管理責任者の特定；自動車のサイバーセキュリティに係る一貫した基準・ガイドラインを策定・認定する、業界団体及び標準開発機関による自主的努力の支援、を含む。

	<ul style="list-style-type: none"> サイバーセキュリティの脆弱性情報開示に関し、運輸長官は、高度自動化車両及び自動走行システム製造業者と協力して、製造業者が自主的に情報開示方針及びプラクティスを採用するよう奨励するものとする。 同条項は、同法施行 18 ヶ月後に発効する。
<p><u>プライバシー計画</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高度自動化車両の製造業者は、プライバシー計画を策定して発表するまでは、これら車両の販売及び輸入を行ってはならない。 同条項は、同法施行 180 日後に発効する。 	<p><u>ユーザーのプライバシー保護</u></p> <ul style="list-style-type: none"> NHTSA 局長は同法施行後 1 年以内に、①車両運転中にどのような個人情報が収集されるのか、②運転者の個人情報がどのように収集され、どのように利用され、どのように公開されるのか等を説明する、オンライン・データベースを構築し、当該データベースを NHTSA のウェブサイトへリンクすることとする。
<p><u>適用除外 (General Exemptions)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は、高度自動化車両の安全機能の開発及び実地評価に資すると判断される場合、これら車両を連邦自動車安全規制から一時免除する。 公道での実験走行のために規制免除となる高度自動化車両の台数は、1 年目が 2.5 万台、2 年目が 5 万台、3 年目と 4 年目が各 10 万台とする。 運輸長官は、同安全規制から免除された各車両を一般市民が検索できる電子データベースを構築することとする。 	<p><u>高度自動化車両の実験及び適用除外</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は、高度自動化車両の安全機能の開発及び実地評価に資すると判断される場合、これら車両を連邦自動車安全規制から一時免除する。 公道での実験走行のために規制免除となる高度自動化車両の台数は、1 年目が 1.5 万台、2 年目が 4 万台、3 年目以降が年間 8 万台とする。 同規制免除実施 5 年目からは、高度自動化車両の製造業者は、規制免除台数の増大（年間 8 万台以上）を運輸長官に申請できることとする。 連邦自動車安全規制からの一時免除は、一時免除に係る条項、節、文、または章を改正する基準が発効する日をもって終了とする。
<p><u>高度自動化走行システムに関する情報提供</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は同法施行後 3 年以内に、消費者に対して高度自動化車両及び部分的自動運転車両の能力と限界に関する情報を提供する効果的な方法及び専門用語を決定するための調査を終了し、当該情報を SAE International 社の『Recommended Practice Report J3016』の定義する用語に基づくべきであるか否かを決定することとする。 	<p><u>消費者への情報提供</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は同法施行後 180 日以内に、先進運転支援システム (ADAS) 及び自動走行システムに関する消費者教育を担当する作業部会を設置するものとする。 当該作業部会は、①消費者・車両所有者・車両運転者・その他利害関係者に ADAS 及び自動走行システムについての情報を提供するにあたり、自動車業界が自主的に採用できる教育戦略及びマーケティング戦略を特定し、②作業部会の調査結果及び提言を盛り込んだ報告書を議会に提出すると同時に、一般に公開するものとする。

	<ul style="list-style-type: none"> • 当該作業部会は、自動車の製造業者、販売業者、車両所有者・運転者（輸送業者、レンタカー会社、ウーバー・リフト等の運輸ネットワーク企業等）、消費者擁護団体、消費者教育の経験を有する企業等の代表者で構成し、任期は2年とする。 • 運輸長官は同法施行後3年以内に、高度自動化車両及び自動走行システムの能力と限界に係る明確で正確な情報を、販売時、及び自動車の取扱説明書で消費者に提供することを義務付ける規制を公布するものとする。
<p>高度自動化車両諮問委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸長官は同法施行後6ヶ月以内に、NHTSA内に高度自動化車両諮問委員会（Highly Automated Vehicle Advisory Council）を設置することとする。 • 当該諮問委員会は、ビジネス業界の代表、学界、個人研究者、州政府代表、地方政府代表、安全推進団体、消費者保護団体、エンジニア、労働組合、環境エキスパート、NHTSA代表、及び運輸長官が適切と判断するその他メンバーで構成し、メンバーの任期は3年間とする。 • 諮問委員会は、①身体障害者や高齢者等のモビリティ、②自動運転システムの実験・導入・更新に係るサーバーセキュリティ、③高度自動化車両のメーカーが公道での実験走行や導入に関する情報を他のメーカーやNHTSAと共有する枠組みの構築、④高度自動化車両の導入に関連する労働・雇用問題、⑤消費者プライバシー及び高度自動化車両が収集する情報の保護等に関して情報収集を行い、技術的アドバイス、ベストプラクティス及び提言を策定し、これを下院エネルギー・商業委員会及び上院商業・科学・運輸委員会に報告することとする。 • 同諮問委員会は、同法施行6年後に解散することとする。 	<p>高度自動化車両技術委員会</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸長官は同法施行後180日以内に、高度自動化車両及び自動走行システムの安全性に係る技術提言を行う、高度自動化車両技術委員会（Highly Automated Vehicles Technical Committee）を設置することとする。 • 当該技術委員会の投票権を持つ委員は15名とし、運輸長官が、SAE International社、運輸省指定の自動化車両実験場、高度自動化車両・自動走行システムの製造業者、安全推進団体、州政府、地方政府、NHTSA規制による影響を直接・間接的に受ける機関から少なくとも1名づつ、自動走行システム、車車間インフラ・システム、これらシステムが連邦自動車安全基準に与える影響に関する専門知識を有する代表を指名することとする。 • 技術委員会の委員長は、運輸長官または運輸長官の被指名人が務めることとする。ただし、委員長は可否同数を破る際を除き、投票権を有さないものとする。 • 技術委員会は、高度自動化車両に関して、①システム安全性、②自動ステアリング及び自動ブレーキ、③座席位置が異例な車両、または人の乗車を意図していない車両の耐衝撃性（crashworthiness）、④車両の時系列な記録、⑤路車間通信、⑥身体障害者及びモビリティデバイスへの依存者のためのアクセシビリティ、⑦現行の連邦自動車安全基準との矛盾、といった問題を研究し、高度自動化車両の安全性に係る政策及びガイダンスについての提言を運輸長官に提出することとする。

	<ul style="list-style-type: none"> 当該技術委員会は同法施行後 5 年以内に、最終報告書を運輸長官に提出するものとし、この提出をもって、技術委員会を解散することとする。
<u>安全優先計画とルール作成</u> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は同法施行後 180 日以内に、同法施行時に有効であった連邦自動車安全基準の見直しを開始し、新たな連邦自動車安全基準に係る調査を開始するものとする。 運輸長官は同法施行後 1 年以内に、高度自動化車両の開発・導入を推進、及び、高度自動化車両の安全及び高度自動化車両と道をシェアする車両の安全を保証するために必要な安全優先計画とルール作成計画を、下院エネルギー商業委員会及び上院商業・科学・運輸委員会に提出するものとする。 運輸長官は、同法施行後 18 ヶ月以内に、ルール作りの手続きを開始するものとする。 当該安全優先計画は、運輸長官が必要と判断した場合、または 2 年ごとに更新するものとする。 	<u>高度自動化車両のルール作成</u> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は、高度自動化車両技術委員会の提言受領後 1 年以内に、提言を受け入れるか否かを決定し、承認した提言に係る規定策定の手続きを開始するものとする。
<u>後部座席乗員警報システム</u> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は同法施行後 2 年以内に、車両重量が 1 万ポンド未満のすべての新乗用車に対して、エンジン停止後に運転手に後部座席について喚起をうながす警報システム¹⁰の装備を義務付ける最終規則を発行することとする。 	<u>後部座席乗員警報システム</u> <ul style="list-style-type: none"> 運輸長官は同法施行後 2 年以内に、車両重量が 1 万ポンド未満のすべての新乗用車に対して、エンジン停止後に運転手に後部座席について喚起をうながす警報システムの装備を義務付ける最終規則を発効することとする。
<p>該当条項なし</p>	<u>現行基準と高度自動化車両との不一致の解決</u> <ul style="list-style-type: none"> 運輸省の Volpe National Transportation Systems Center 所長は、同法施行後 180 日以内に、①連邦自動車安全基準の中にある、車中の人間の運転者に関連する基準の条項、義務要件、仕様、及び手続き、②人間の運転者向けの基準に代わる、自動化システムに適した条項、義務要件、使用、及び手続きを盛り込んだ報告書を運輸長官に提出するものとする。 運輸長官は、同センター長による報告書提出後 90 日以内に、報告書の確認項目を連邦自動車安全基準に統合するルール作成手続きを開

¹⁰ 後部座席に幼児を置き忘れることを回避するためのシステム。

	<p>始し、1年以内に、最終規定を発表するものとする。</p>
<p>該当条項なし</p>	<p><u>高度自動化車両データアクセス諮問委員会</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸長官は同法施行後 180 日以内に、車両が収集・記録・保存する情報及びデータの帰属先・管理・アクセスに係る提言を行う、高度自動化車両データアクセス諮問委員会を設置することとする。 • 当該諮問委員会の投票権を持つ委員は、運輸長官、連邦取引委員会（FTC）委員長、州政府代表を始めとする 19 名とする。 • 同諮問委員会は設置後 2 年以内に、①車両所有者または正規登録ユーザーを特定できる個人情報、②車両が生成するデータ、③車両のインターフェース能力に係る提言を策定し、これを上院商業・科学・運輸委員会及び下院エネルギー・商業委員会へ提出するものとする。
<p>該当条項なし</p>	<p><u>高度自動化車両の調査</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸長官は同法施行後 60 日以内に、高度自動化車両が交通インフラ、モビリティ、環境、及び燃料消費にもたらす現在及び将来の影響に関する調査を開始するものとする。 • 運輸長官は同法令施行後 18 ヶ月以内に、調査結果に係る報告書を議会へ提出するものとする。