

【アメリカ】自動車の安全性に関する新基準

海外立法情報課 中川 かおり

* 2021年11月15日に成立したインフラ投資雇用法第IV編B章により、自動車の安全性に関する基準につき、2015年以来の大幅な改正が行われた。

1 背景

アメリカでは、道路及び自動車の安全性につき、連邦政府は車両の設計の規制に関する権限を、州政府は運転者・車両の免許制度の運営、道路交通規則の作成・執行、道路の設置・維持に関する権限を有する¹。このうち、連邦政府の権限に関わる自動車の安全性に関する基準は連邦法が定め、これに基づき、連邦運輸省道路交通安全局（NHTSA）は、連邦規則により連邦自動車安全基準（FMVSS）を定め、FMVSSの違反等につき自動車メーカー（以下「メーカー」）にリコールを命ずる。

2021年11月15日に、連邦法が定める自動車の安全性に関する基準を改正する、インフラ投資雇用法²第IV編B章が成立した。連邦政府は、長年、「より多くの車両をより速く移動させる」政策により、シートベルト着用率の向上、衝突安全性能の改善等の、主として自動車の乗員の安全を守る対策を講じてきたが、インフラ投資雇用法はこれを修正し、自動二輪車、自転車及び歩行者を含む「脆弱な道路利用者」の保護にも積極的に取り組む³。

2 概要

(1) エンジン自動停止装置等（第24205条）

連邦運輸長官（以下「長官」）は、法成立から2年以内に、キーレス・イグニッション装置⁴及び内燃機関を備える車両総重量1万ポンド（約4.5トン）以下の車両に、一定期間のアイドリング後にエンジンが自動的に停止する装置⁵の装備をメーカーに求める連邦最終規則を発行する。また、長官は、キーレス・イグニッション装置及び自動変速機を備える1万ポンド以下の車両が、ギアがパーキングに入っていない等の理由で、無人で動き出すことを防止する技術の装備による潜在的な便益等の評価のために、既存の連邦規則の規制に関する調査を行う。

(2) 衝突回避技術（第24208条）

長官は、衝突回避技術⁶に関する最低性能基準を定め、長官が定める期日以後に、国内での販売のために製造される全ての乗用車両に、①前方衝突警告及び自動緊急ブレーキシステム並びに②車線逸脱警告及び車線維持支援システムの装備を求める連邦最終規則を発行する。

(3) 運転者監視システム（第24209条）

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2022年1月12日である。

¹ “Motor Vehicle Safety: Issues for Congress,” *CRS Report*, R46398, Jan. 26, 2021, p.1.

² 老朽化した道路や橋の改修、電気自動車の充電器スタンドの設置等に、総額1.2兆ドル（約136兆円）を投じる。Infrastructure Investment and Jobs Act, P.L.117-58. <<https://www.congress.gov/117/plaws/publ58/PLAW-117publ58.pdf>> 自動車の安全性基準の大幅な改正は、2015年の陸上交通再授權法（FAST Act, P.L.114-94）以来である。

³ Michael Laris, “Infrastructure bill opens the door to road safety overhaul,” *Washington Post*, Nov. 14, 2021.

⁴ キーを用いず、プッシュボタンでエンジンを始動することができる装置。

⁵ 一酸化炭素中毒を防ぐための装置で、ギアがパーキングに入っている時に作動する。Greg Fink, “7 Ways Biden’s Infrastructure Bill Could Change Your Future Car,” *CAR AND DRIVER*, Nov.13, 2021.

⁶ 近年、自動車の安全性向上のために活用が進む先進運転者支援システム（ADAS）の1つである。op.cit.(1), p.9.

長官は、法成立から3年以内に、運転者の不注意、怠慢、ADASの予測可能な誤用等を減少・削減させる運転者監視システムの装備に関する調査を行う。長官は、この調査の終了から180日以内に、上下両院の該当委員会に調査結果の詳細な報告書を提出し、FMVSS上必要な場合には、報告書提出から2年以内に連邦規則の作成を開始する。

(4) アダプティブ・ドラインビング・ビーム (ADB) ヘッドライト (第 24212 条)

長官は、法成立から2年以内に、①ヘッドライトの性能基準として、(a)道路を正しく照射することの保障及び(b)ヘッドライトの高さ・照射性能につき車両に装備した状態での検査の実施を求め、②ADB⁷ヘッドライトの使用を許容する、FMVSSを改正する連邦最終規則を発行する。

(5) ボンネット及びバンパーの基準 (第 24214 条)

長官は、法成立から2年以内に、車両のボンネット及びバンパーの基準⁸を更新する可能性に関し、公衆のレビュー及びコメントを求める目的で公告を発行する。長官は、この公告に、①既存の先進衝突回避技術の導入、②脆弱な道路利用者の死傷者数を減らす技術の導入、③先進衝突回避技術を評価するためにメーカーが利用する性能検査基準の作成、④国連欧州経済委員会規則第42号 (UN/ECE42) を含む国際基準との調和の可能性等を含める。

(6) コネクテッドカー技術に関する調査 (第 24219 条)

NHTSA 局長等は、法成立から180日以内に、コネクテッドカー⁹・システムの安全な展開に当たり、脆弱な道路利用者を取り込むことに焦点を当て、歩車間通信に関する調査を拡大し、法成立から2年以内に、この調査報告書を連邦議会に提出し、公衆に公表する。

(7) 先進飲酒・能力低下運転防止技術 (第 24220 条)

長官は、法成立から3年以内に、長官が定める期日以後に製造される乗用車両に対し、次の3項目を満たす先進飲酒・能力低下運転防止技術の装備を義務付ける FMVSS を定める連邦最終規則を発行する¹⁰。①運転者の血中アルコール濃度が、連邦法に定める値以上か否かについての受動的な¹¹検出、②運転者の運転能力低下があるか否かを正確に特定する、運転の受動的な監視、③値以上のアルコール濃度又は能力低下運転が認められる場合の、車両の作動の阻止・制限。メーカーは、当該規則の発行から2年以後3年以内に遵守を求められる。

(8) 後部座席の児童、ペット等の安全 (第 24222 条)

長官は、法成立から2年以内に、1万ポンド未満の全ての新乗用車両に対し、エンジン等の停止後に運転者に後部座席の確認を促す警告システムの装備を求める連邦最終規則を発行する。当該規則は、発行から2年後以後に開始する暦年の9月1日以後に全面的な遵守を求められる。

⁷ 他の運転者に影響を与えることなく夜間に運転者の視界を確保する技術で、バックミラーの下にあるカメラが前方の車両及び道路のカーブを検出し、これにヘッドライトが自動的に適合させられる。 *ibid.*

⁸ ボンネットの基準には、歩行者が車両にはねられてボンネットと衝突する際に、エンジン、ワイパー・モーター等の硬い部品により頭部に致命的損傷を受けることを防ぐため、ボンネット下と硬い部品との距離を一定程度に保持するなどの欧州等の基準が想定されている。松井靖浩「車両衝突時における歩行者のバイオメカニクス」『バイオメカニクス学会誌』vol.36 no.4, 2012, pp.200-201.

⁹ 車両を構成するさまざまな部品や装置に取り付けられたセンサーから取得した、周囲の車両、インフラ、歩行者等のデータを、クラウド等を介して集積・分析し、メーカー等が提供する様々な情報サービスを利用できる車両をいう。富樫純一「コラム「コネクテッドカー」を支えるIoTセンサーデバイスの技術トレンド」東京エレクトロニクス株式会社ウェブサイト <https://www.teldevice.co.jp/ted_real_iiot/column/connectedcar/>

¹⁰ ただし、法成立から10年後に連邦最終規則が未発行である可能性まで考慮に入れた定めとなっている。

¹¹ 「受動的な」とは、例えば、エンジンをかける前に、運転者に呼気アルコール検知器の使用を義務付けるような仕組みを採れないことを意味し、完全な技術はまだ存在しないとされる。Jessica Wehrman, “Infrastructure law mandates tech to stop drunk drivers,” *CQ Magazine*, Dec. 6, 2021.