

規制の精緻化に向けたデジタル技術の 開発事業(モビリティ分野)

国土交通省 自動車局

令和2年2月14日

1. AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

- ⇒ ・ 現在、人が行っている自動車の完成検査にAIを活用して生産性・品質の向上を促進。

2. 無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

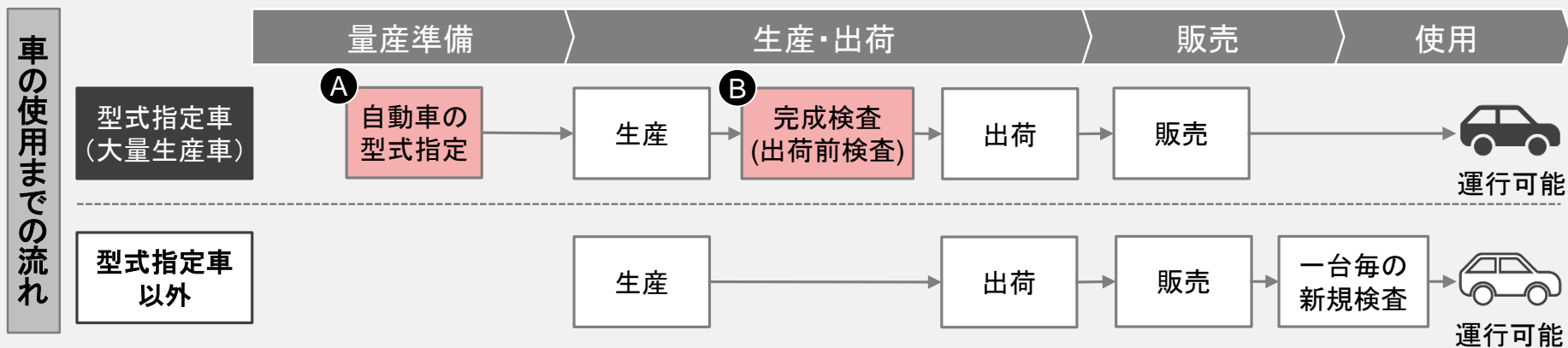
- ⇒ ・ 無人自動運転技術の実用化は、少子高齢化等我が国が抱える諸問題を解決するための有効な手段の一つとして期待されており、その開発促進、とりわけ安全性評価は喫緊の課題。
- ・ この評価において、運行時に取得するデータを活用する等、簡素化・合理化についても検討が必要。

自動車型式指定制度及び完成検査制度の概要

型式指定制度・完成検査制度の概要

- 大量に生産される自動車については、一台毎に行う新規検査の代わりに、サンプル車両及び書面での審査を通じ、「型式指定」を行う。
- この「型式指定」を受けた車両について、自動車メーカーが完成検査を実施することにより、国の一台毎の新規検査が省略される。（完成検査終了証の提出により登録手続きが完了し、使用可能となる。）
- この完成検査は、自動車メーカーが型式指定を受けた車両と均一な車両を製作することを担保するために出荷前に自動車メーカー自らが安全・環境基準に適合していることを確認するもの。

型式指定制度の内容



A 国土交通大臣による型式指定

概要

■ 基準適合性審査

- サンプル車両及び書面による審査
- 品質管理体制の審査
 - 均一な自動車製作の体制の審査

B 自動車メーカーによる完成検査

- 自動車メーカーの完成検査員による基準適合性の確認
- 合格の場合「完成検査終了証」の発行

型式指定制度の意義・メリット

- サンプル車及び書類による審査を行うことで、一台毎に行う新規検査が省略できるなど、使用前の安全・環境性能の確認手続きが大幅に合理化できる。
- 型式指定を取得した車両は、国連での国際的な型式指定の相互承認を活用し、各国での型式指定の審査が大幅に省略でき、自動車の国際流通の進展に貢献している。

完成検査の意義・メリット

- 製作者自らが出荷前検査(完成検査)を行うことで、国の運輸支局等で行う一台毎の新規検査が省略でき、生産・販売後、速やかにユーザーが使用できる。

1. AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査
2. 無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

(1) 完成検査について


AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

完成検査フロー

○各生産工場で組立てた車両について、完成検査にて基準適合性を1台ごとに確認。

外観検査・室内検査

- 同一性や各種装置の組付状態




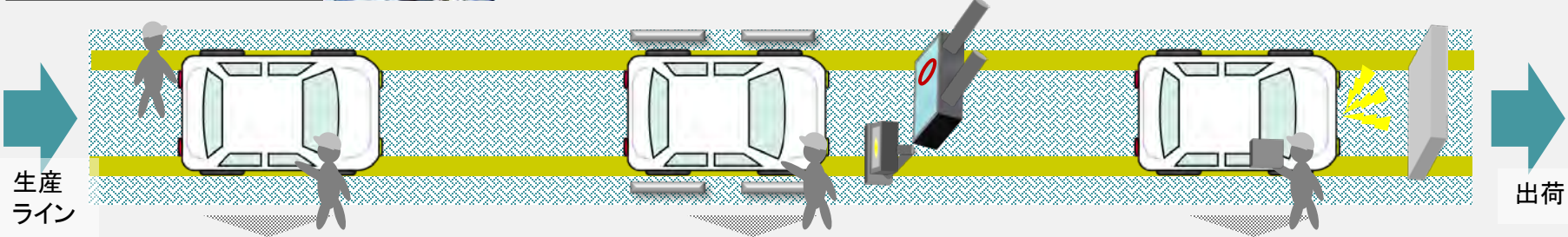
ブレーキ・サイドスリップ・定置走行検査

- 走行・制動に関する機能




排出ガス検査

- 排出ガス低減装置の機能


足廻り検査

- 各種オイル漏れ、ホース等の組付状態



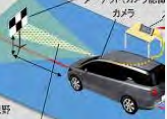
ヘッドライト検査

- ヘッドライトの照射光度・角度等



先進安全検査

- 自動ブレーキ等の先進安全機能



- <関連データ>
- 国内生産工場数、完成検査員数 : 約50カ所、約7,000人程度 (国内メーカーのみ。検査員数は推計)
※生産全体の工員の約5%に相当
 - 1ラインあたりの検査員配置数 : 約20人程度 (自動車メーカー個社の事例。以下同様)
 - 検査項目数 : 約190程度
 - 完成検査にかかる時間 : 約30~40分程度
 - 1ライン当たりの車種 : 約5車種程度

(2) 目的と論点

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

1. AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

【目的】

- 現行法令では、完成検査は人が実施することとされている。(P.16参照)
- 一方で、労働人口が減少する中、人が実施している完成検査に関し、技術進展しているAI等を活用し、完成検査の精緻化・合理化を図ることより、生産性・品質の向上を促進する必要がある。

【論点】

- 完成検査について、AI等を活用して、
 - 一 人に代わり自動化(無人化)できる工程とはどのようなものがあるか網羅的に精査。
 - 一 (精査の結果、)自動化が困難な項目についても、作業をAIがサポートし、人の負担を軽減することが可能なものは存在するか。の二つの視点で合理化を検討する。
- この際、従来の人による完成検査と比較し、検査のレベルが同等以上であることを確保するために必要な措置(例えば、自動化された機器の異常発生の際の対応方法等)について併せて検討する。
- さらに、AI等の導入状況等に応じ、自動車メーカーに対する国の監査の合理化をどのように図ることができるかも併せて検討する。

(3) 社会的背景・意義①

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

- 自動車業界においては、新興メーカーの参入など国際競争の激化が予想される中、人手不足解消、コンプライアンス強化、技術革新に対応し、生産性向上、安全・環境性能の更なる向上を図る必要がある。

国際競争の激化

中国メーカーや新興メーカーの参入に伴い、国際競争が激化

中国生産台数
(’18年) 約2800万台
(日本国内生産の約3倍)

出典: JETRO 2019年地域分析レポート



コンプライアンス

自動車メーカーによる不適切検査の発生

不適切検査の発生
(’17~19年) 7社



人手不足

労働人口の減少による人手不足

労働力人口
(’00年比) 約6%減少

※15歳-65歳の国内人口で定義、’17年時点
出典: 総務省統計局「労働力調査」、JILPT「平成19年労働力需給の推計」



技術革新

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及

自動ブレーキ搭載率
(’18年) 約85%

※国土交通省調べ



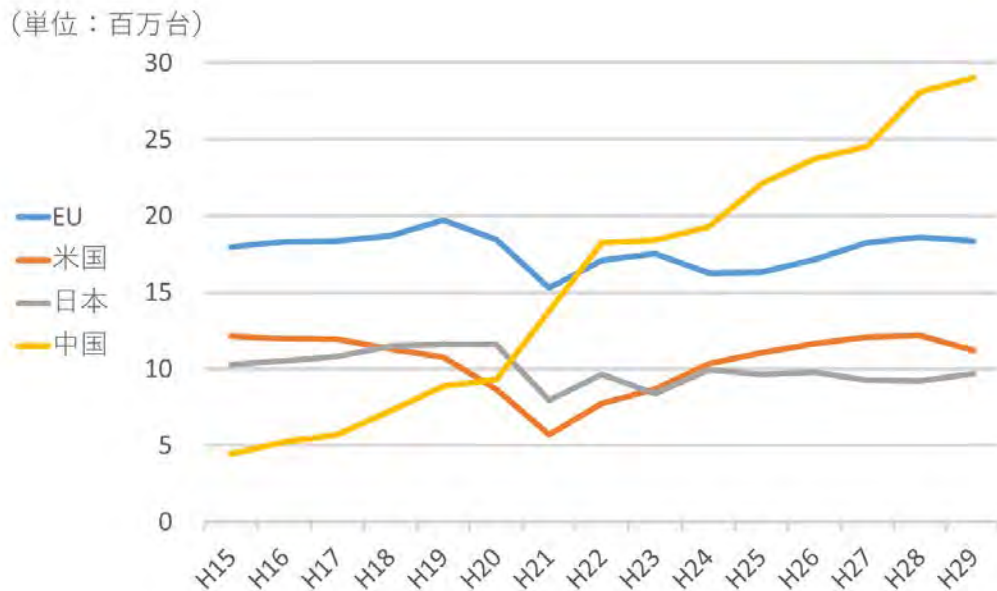
出典: NASVA 「予防安全性能評価パンフレット2019.3版」

(3) 社会的背景・意義① 国際競争の激化

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

・競争力が激化している中で、国内の生産性向上・生産コスト縮減の方策が不可欠。

中国の生産台数の増加



出典：OICA公表データを基に作成

異業種からの参入

テスラ社



出典：Tesla社HP

ウェイモ社



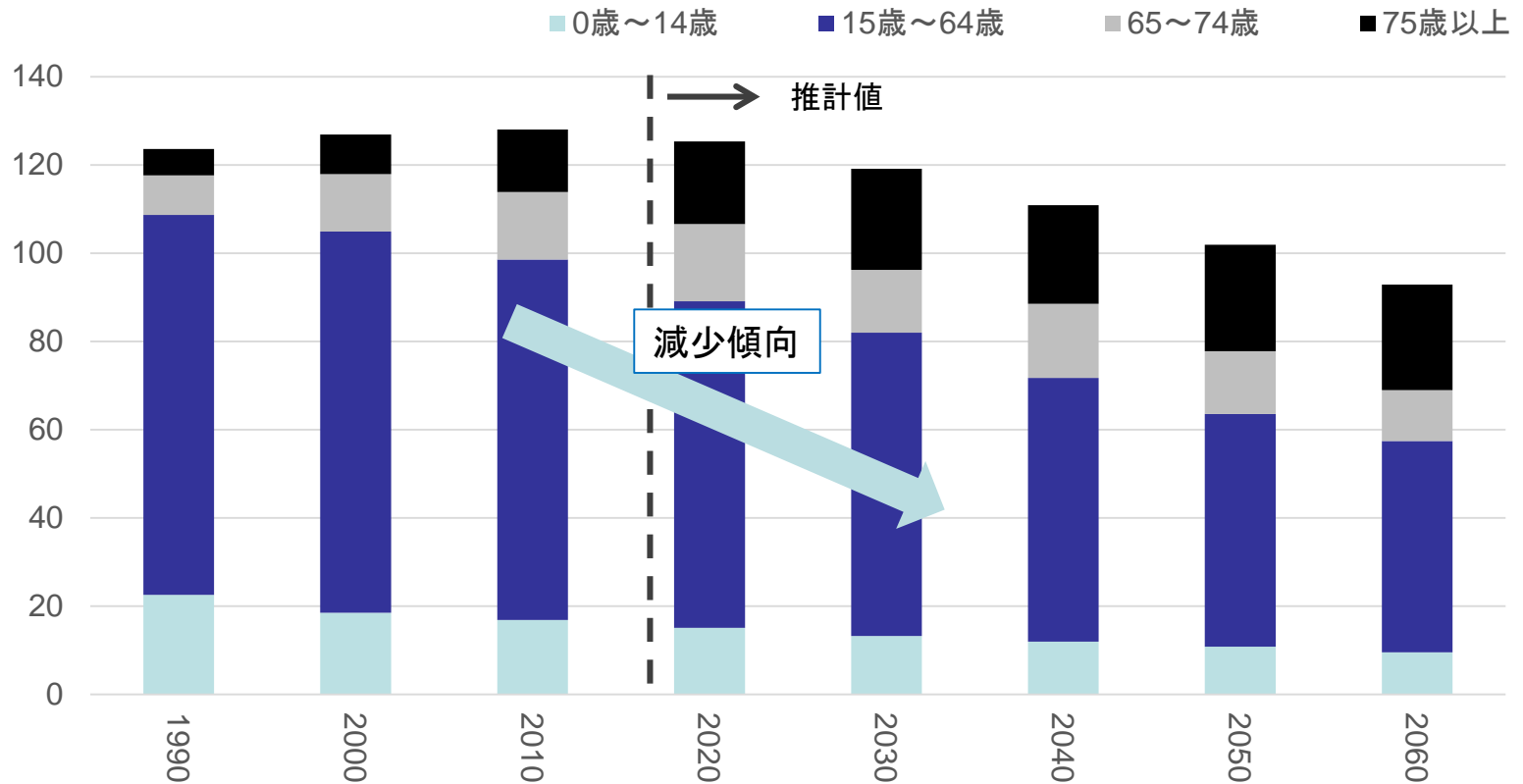
出典：Waymo社プレスキット

(3) 社会的背景・意義① 人手不足

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

労働人口の急激な減少

国内の人口動態推移*



*: 2016年以降の将来推計人口は出生中位(死亡中位)推計、2015年以前は総務省「国勢調査」に基づく

(3) 社会的背景・意義① コンプライアンスに係る事案

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

完成検査に係る不適切事案

平成29年秋以降、複数の自動車メーカーにおいて、以下のような不適切事案が相次いで発覚。

- ・ 無資格検査
- ・ 教育不正
- ・ 燃費・排出ガス測定の測定値書き換え、試験条件逸脱
- ・ 駐車ブレーキの検査の際にフットブレーキを操作する等のずさんな検査



必要な対策

①完成検査の着実な実施の徹底

完成検査の実施に関するルールの規範性向上等

②効果的なチェックのための見直し

自動車メーカーに対する厳格な監査の実施

③時代に合った完成検査制度の確立

技術進展等に対応した完成検査への見直し
 人のミス、不正を防ぐためのAIの活用の検討



今回の調査を活用

(3) 社会的背景・意義① 技術革新 ～先進安全技術の導入～

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

先進安全技術の搭載率 (例: 自動ブレーキ)

- 先進技術の導入に伴って、検査項目の増加、検査手法の複雑化が進み、工数の増加による人手不足が発生するため、これを補うAI等による合理化が不可欠

○自動ブレーキ(衝突被害軽減ブレーキ)

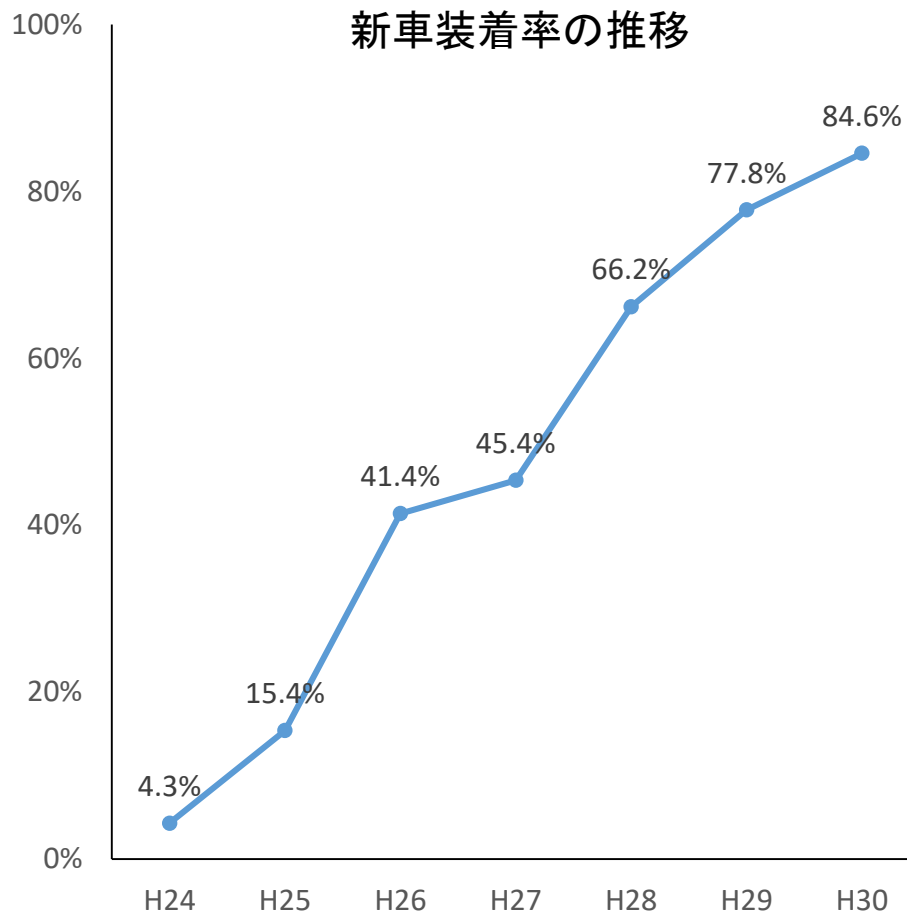
前方の車両との衝突を予測して、自動でブレーキを作動することにより衝突時の被害を軽減する装置



作動イメージ図

新車搭載台数(平成30年)

3,399,883 台 (生産台数の**84.6%**)



※装着率: 1年間に生産される自動車のうち、対象装置が装着された車両台数の割合

※国土交通省調べ

(3) 社会的背景・意義②

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

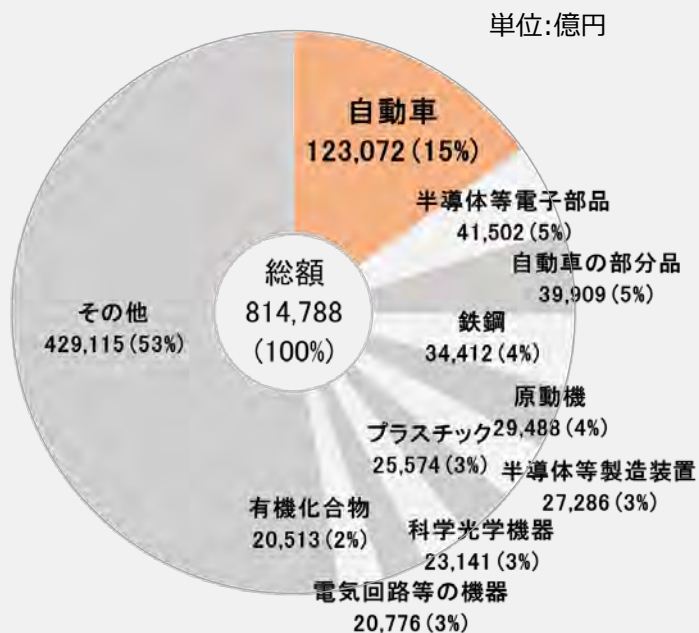
- 自動車の生産拠点は、全国各地に存在し、日本の経済・雇用を支えている「屋台骨」。
- 製造業を牽引する自動車産業におけるAIの導入は、製造業全体に波及し影響大。

日本における自動車産業の位置付け

日本における自動車産業の輸出規模

・輸出額: 約12兆円 (総輸出額の約15%)

2018年の対世界輸出額

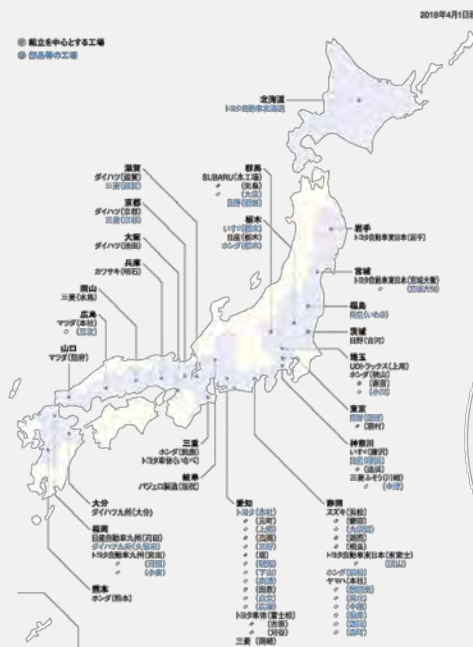


財務省貿易統計より

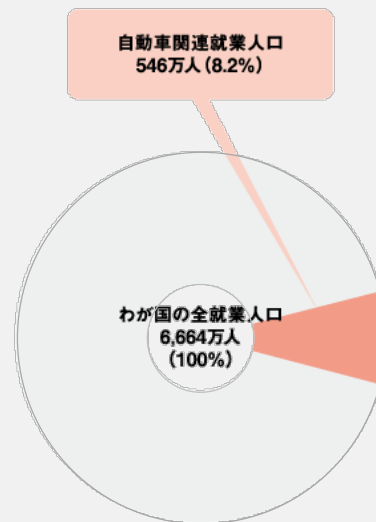
日本における自動車産業の雇用創出

- ・自動車生産拠点: 約50か所
- ・直接・間接に従事する就業人口: 約550万人

日本の自動車工場分布図



自動車関連産業の就業人口



日本自動車工業会 HPより

(4) 実証事業

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

完成検査の自動化

(例) 車台番号の照合検査

同一性の確認

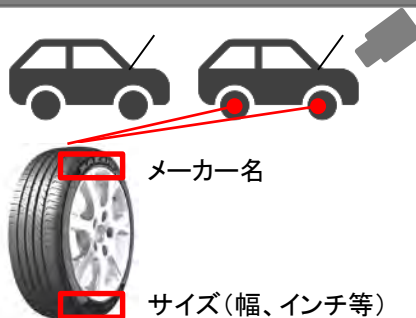


- 車両毎に位置の異なる車台番号をカメラにて撮影し、打刻されている番号が正しいかを確認

▶ (打刻位置の例)
 エンジンルーム内
 運転席シート横

(例) タイヤ仕様の照合検査

同一性の確認



- 車両毎に異なるタイヤ仕様をカメラにて撮影し、仕様が正しいかを確認

▶ (タイヤ仕様の例)
 メーカー名
 サイズ

完成検査員による作業のサポート

(例) エンジンルーム内検査の作業観察

作業のサポート



- 完成検査員が決められた手順どおりに作業をしているかモニタリング

▶ (作業手順の例)

- ① 燃料ホース組付状態の触手確認
- ② 燃料ホースと他部品間の隙状態の触手確認
- ③ 燃料漏れ有無の目視確認

- 手順・動作に異常があれば自動アラート
- 映像データを自動的に記録



コーティングへの活用

- 撮影した映像を解析することで、完成検査員の技能向上を目的としたコーティングに活用
- 熟練技能員の作業映像を解析することにより、目、手、足などの細かい動きを分析し、標準作業書を改善

検査の自動化の実施状況等、リスク管理状況に応じた監査の合理化の検討

(5) 実証事業を通じて検討する規制上の論点

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

規制上の検討すべき論点

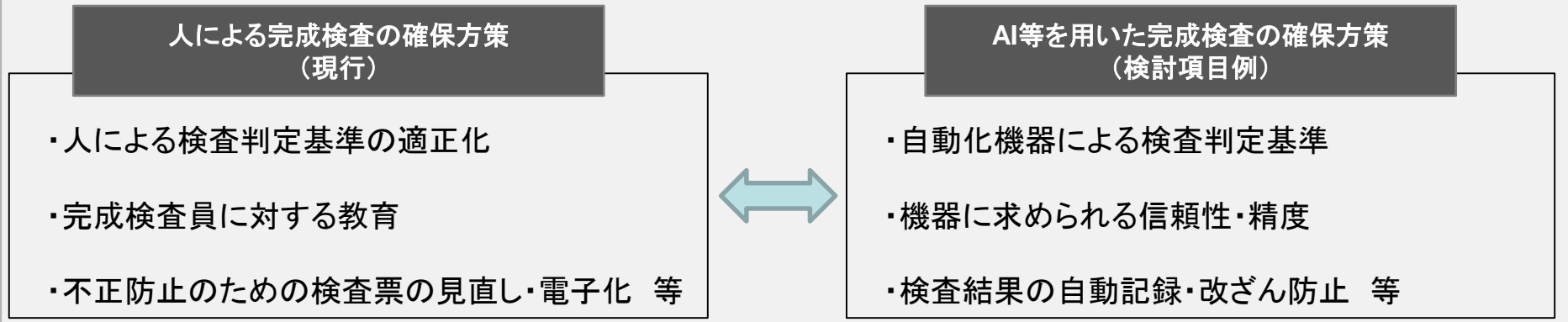
現行の法令(自動車型式指定規則第7条)では、完成検査は完成検査員が実施する事とされている
 ⇒「AI等を用いた検査」が従来の完成検査と比較し同等以上であることを確保する必要がある

実証事業を通じて検討する項目

- 完成検査について、AI等を活用して、
 - 一 人に代わり自動化(無人化)できる工程とはどのようなものがあるか網羅的に精査。
 - 一 (精査の結果、)自動化が困難な項目についても、自動化(無人化)以外にも作業をAIがサポートし、人の負担を軽減することが可能なものは存在するか。

の二つの視点で合理化を検討する。

- この際、従来の人による完成検査と比較し、検査のレベルが同等以上であることを確保するために必要な措置(例えば、自動化された機器の異常発生の際の対応方法等)について併せて検討する。



新たな完成検査の導入による生産性・品質向上

(5) 実証事業を通じて検討する規制上の論点

AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査

完成検査 関係法令

○道路運送車両法（昭和26年法律第185号）

（自動車の指定）

第七十五条 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、自動車をその型式について指定する。

2・3（略）

4 第一項の申請をした者は、その型式について指定を受けた自動車（第二項に規定する者であつてその製作し、又は輸出する自動車の型式について第一項の規定による指定を受けたもの（第九項において「指定外国製作者等」という。）に係る自動車にあつては、本邦に輸出されるものに限る。第八項及び第九項第四号において同じ。）を譲渡する場合において、当該自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうかを検査し、適合すると認めるときは、完成検査終了証を発行し、これを譲受人に交付しなければならない。

5～9（略）

○自動車型式指定規則（昭和26年運輸省令第85号）

（指定の申請）

第三条（略）

2 前項の申請書及びその写しには、次に掲げる書面（申請書の写しにあつては、第四号から第九号までを除く。）を添付しなければならない。

四 完成検査の業務組織及び実施要領並びに自動車検査用機械器具の管理要領を国土交通大臣が告示で定めるところにより記載した書面

（完成検査の基準）

第七条 完成検査は、当該自動車が左の要件を具備しているかどうかについて、次条の規定により選任される完成検査員が第三条第二項第四号の書面に記載された内容に従つて実施するものとする。

- 一 指定を受けた型式としての構造、装置及び性能を有すること。
- 二 道路運送車両の保安基準の規定に適合すること。
- 三 法第二十九条第二項又は法第三十条の届出をした車台番号及び原動機の型式が明確に打刻されていること。

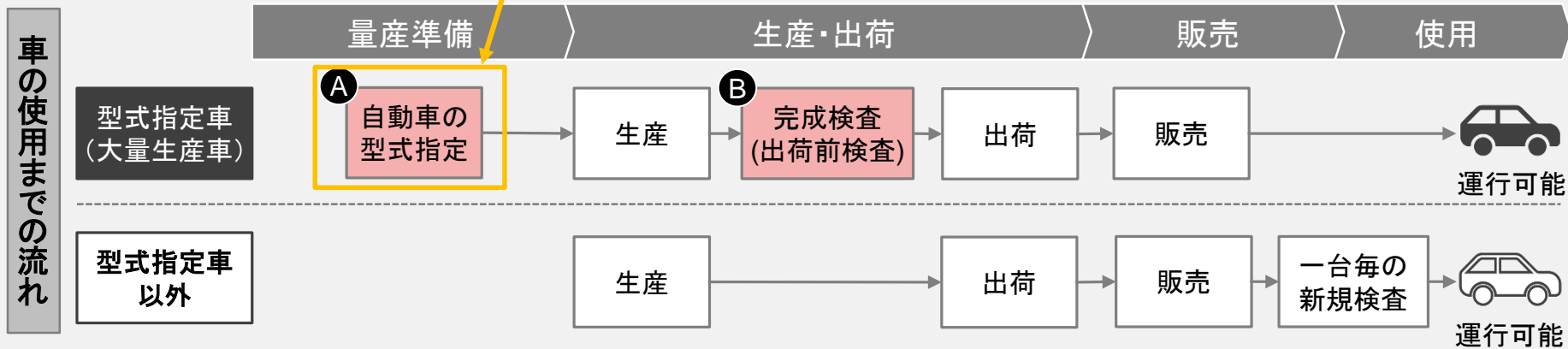
1. AIを活用した自動車の完成検査の精緻化・合理化に係る調査
2. 無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

無人自動運転車の安全性評価と型式指定制度

- 無人自動運転車については、運行開始前に、国がその安全性を評価する必要がある。
 - 自動車メーカーが製作する大量生産車については、自動車の型式指定において、その評価(審査)を行う。
- ⇒ **自動車型式指定における、無人自動運転車の安全性の評価手法を確立する必要。**

自動車の型式指定において、安全性を評価(審査)する。

型式指定制度の内容



A 国土交通大臣による型式指定

■ 基準適合性審査

- サンプル車両及び書面による審査
- 品質管理体制の審査
- 均一な自動車製作の体制の審査

B 自動車メーカーによる完成検査

- 自動車メーカーの完成検査員による基準適合性の確認
- 合格の場合「完成検査終了証」の発行

(1) 目的と論点

2. 無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、 運行時に取得するデータの活用

【目的】

- 交通事故の削減、渋滞の緩和・解消、交通弱者の移動支援等の効果が期待される **「無人自動運転車」**について、安全の確保と審査の合理化を両立させた型式指定の方法を開発する。

【論点】

- 無人自動運転車では、システム(AI)が、人間ドライバーに代わり、**「認知」、「予測」、「判断」、「操作」**を行う。
- システムによる「認知」、「予測」、「判断」、「操作」の安全性を、**どのような手法で評価すべきか**。
- あらゆる条件(道路、天候、他車両、時間帯等)で、実車を用いた安全性評価を網羅的に行うことは工数的に困難。**どのように合理化を図ることができるか**。

(2) 無人自動運転車とは

無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

■ 無人自動運転車とは

- ドライバーの運転操作は必要なく、クルマ(自動運転システム)が運転に関わる全ての操作を実施する
- 道路状況を把握する各種レーダー・カメラ・GPSなどに、人工知能による高度な情報処理を組み合わせ、自律的かつ安全に走行する自動車



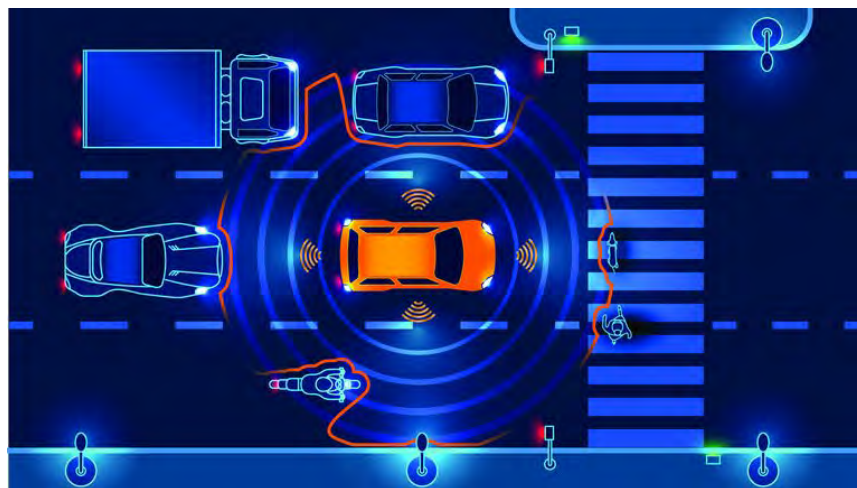
TOYOTA HPより

利用イメージ



Response HPより

センサーイメージ



ElectronicDesign HPより

(3) 社会的背景・意義

■ 自動運転の実現による効果

交通事故の減少

法令違反や前方情報不足等に起因する事故の防止



警視庁HPより

渋滞の解消・緩和

不適切な車間距離や加減速等、渋滞につながる運転の防止



高齢者等交通弱者の移動手段の確保

高齢者や身体の不自由な方等の移動を支援し、移動機会の増加



国際競争力の強化

無人自動運転車の技術や実装ノウハウ等のパッケージ化・海外展開による自動車産業の国際競争力の強化



カーシェアの利便性向上

カーシェア車両が自律走行可能となることにより、車両を取りに行く手間が省かれ、好きな場所で乗り捨てが可能



タイムズモビリティ株式会社 HPより

移動時間の活用

運転から解放されることにより、車内で過ごす時間を有効に活用することが可能

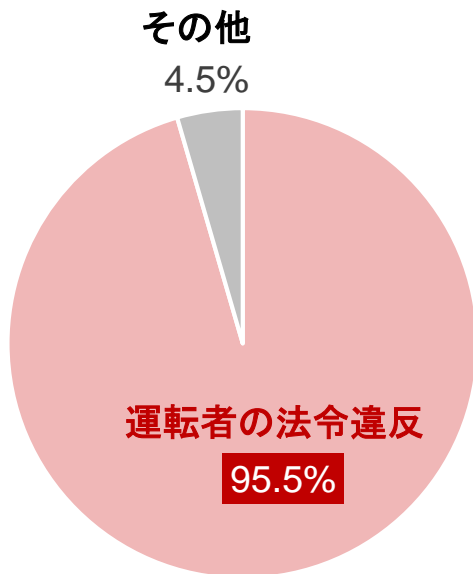


(3) 社会的背景・意義 (交通事故の減少)

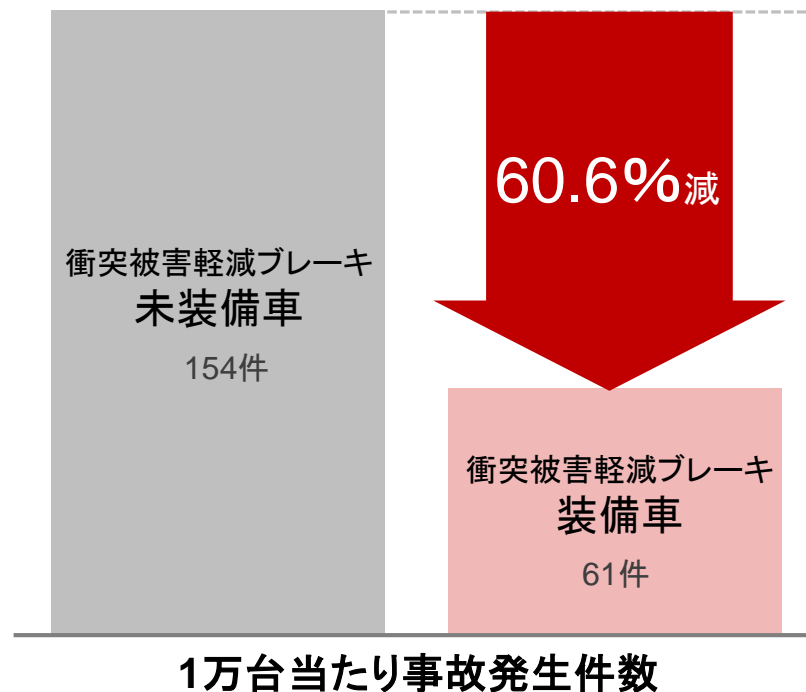
- 交通事故のうち、95.5%が運転者の法令違反に起因
- 自動運転技術のベースとなる衝突被害軽減ブレーキにより事故数が60%低減

法令違反別 交通死亡事故発生割合

交通事故による死者数 3,532人 (2018年)



衝突被害軽減ブレーキによる効果



(注)「死者数」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した人数を指す

(出所)警察庁交通局:「平成30年における交通死亡事故の特徴等について」、令和元年版交通安全白書

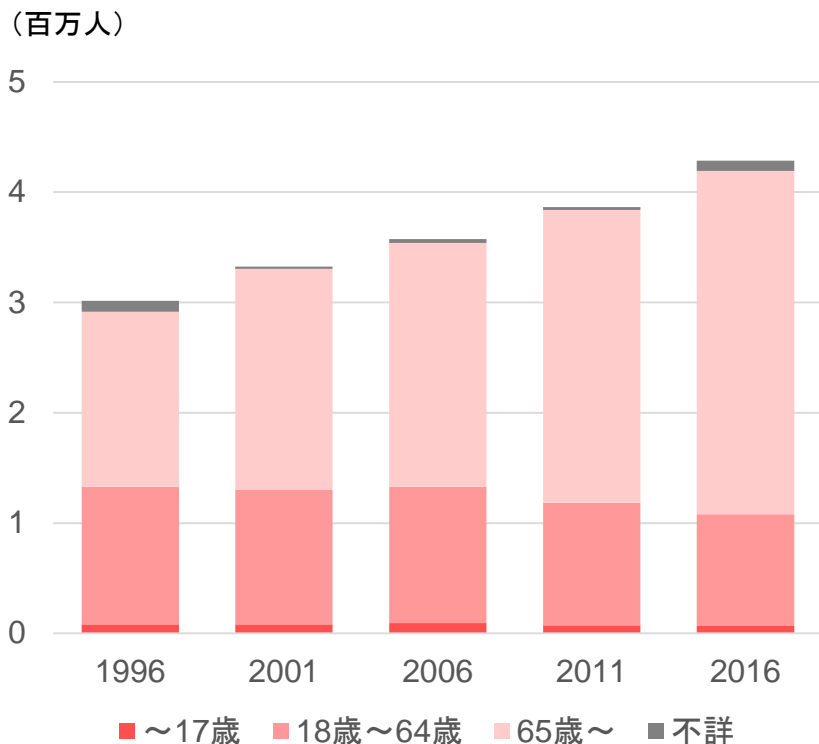
(株)SUBARU:「アイサイト搭載車の事故件数調査結果(2016年)」

(3) 社会的背景・意義 (高齢者等交通弱者の移動手段の確保)

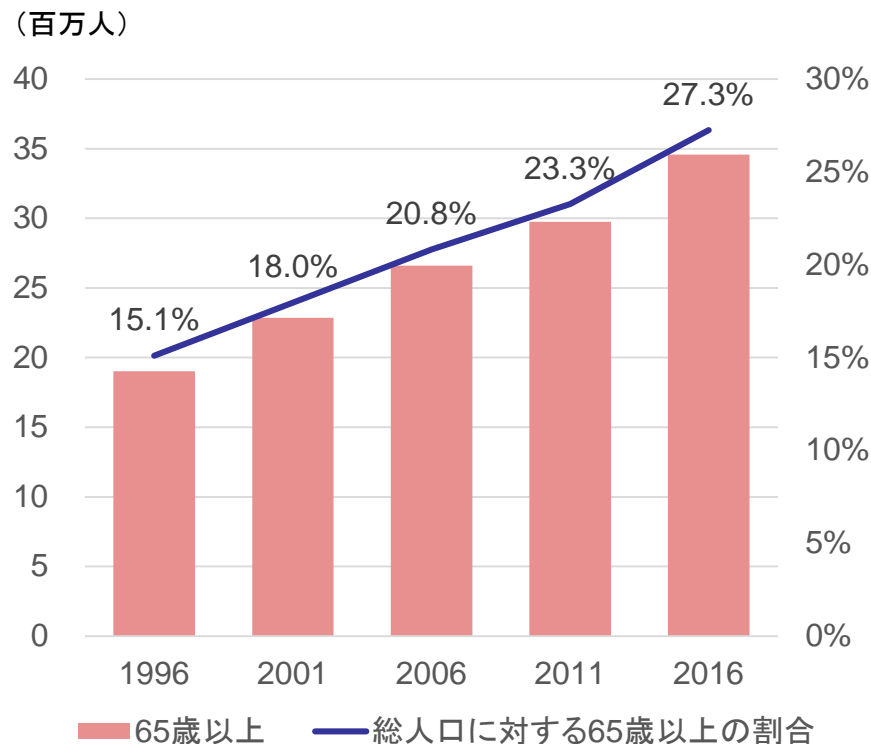
無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

- 身体障がい者、高齢者など交通弱者の人口は年々増加

年齢階層別の身体障がい者数の推移



65歳以上の高齢者の人口推移



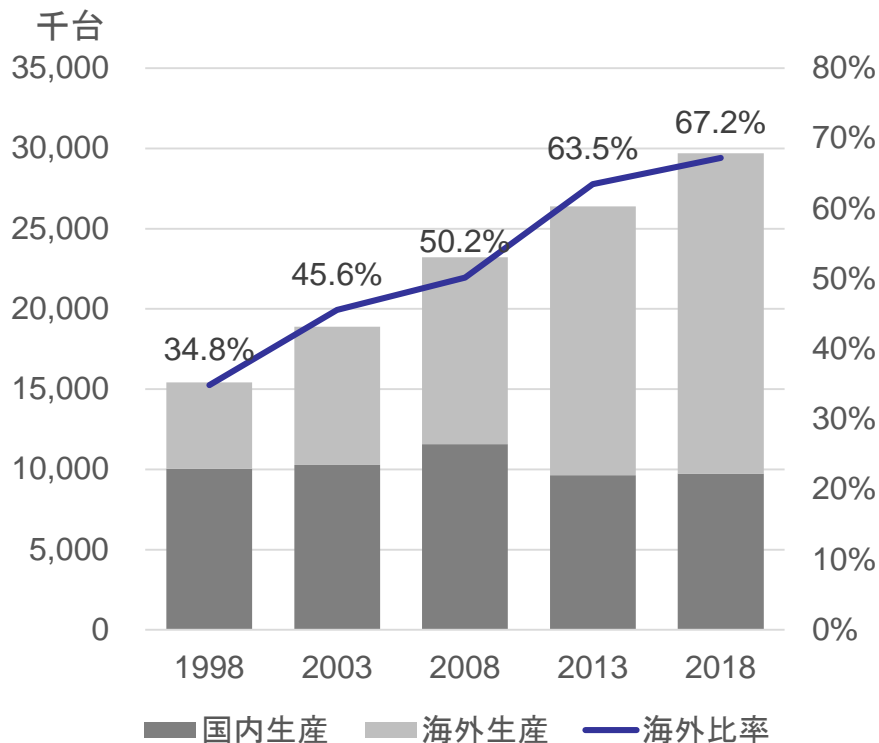
(出所)厚生労働省:「身体障害児・者実態調査」(~平成18年)、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」(平成23・28年)
政府統計:「人口推計」

(3) 社会的背景・意義 (国際競争力の強化)

無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

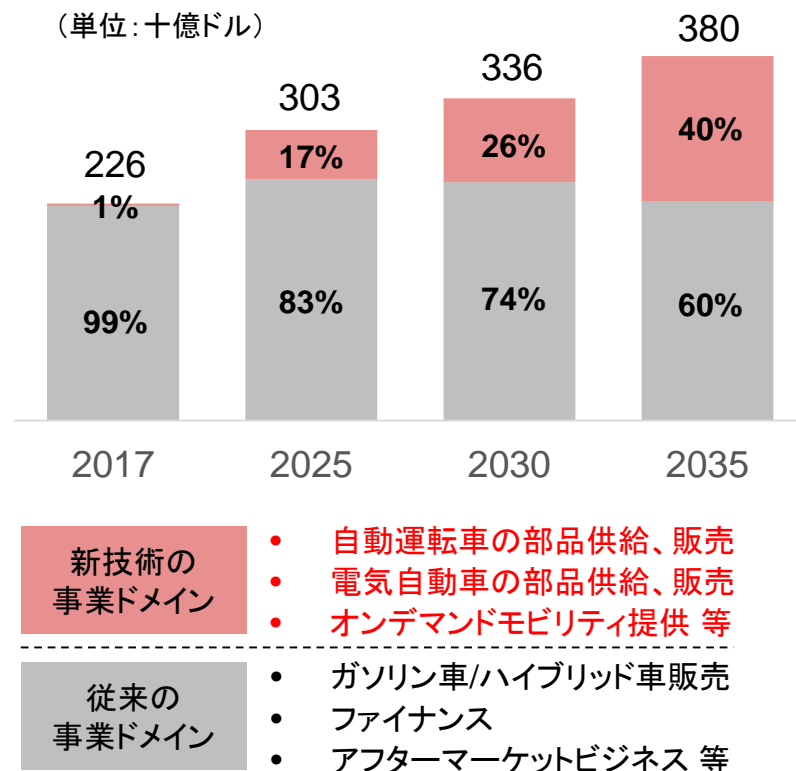
- 今後、国際競争力を強化していく上では「新技術の事業ドメイン」へ経営資源を投入することが重要

国内・海外の生産台数、割合推移



自動車業界における利益創出分野

(数字は世界自動車市場)



(出所) 日本自動車工業会:「生産統計(四輪)」 「日本メーカーの海外生産台数の推移」

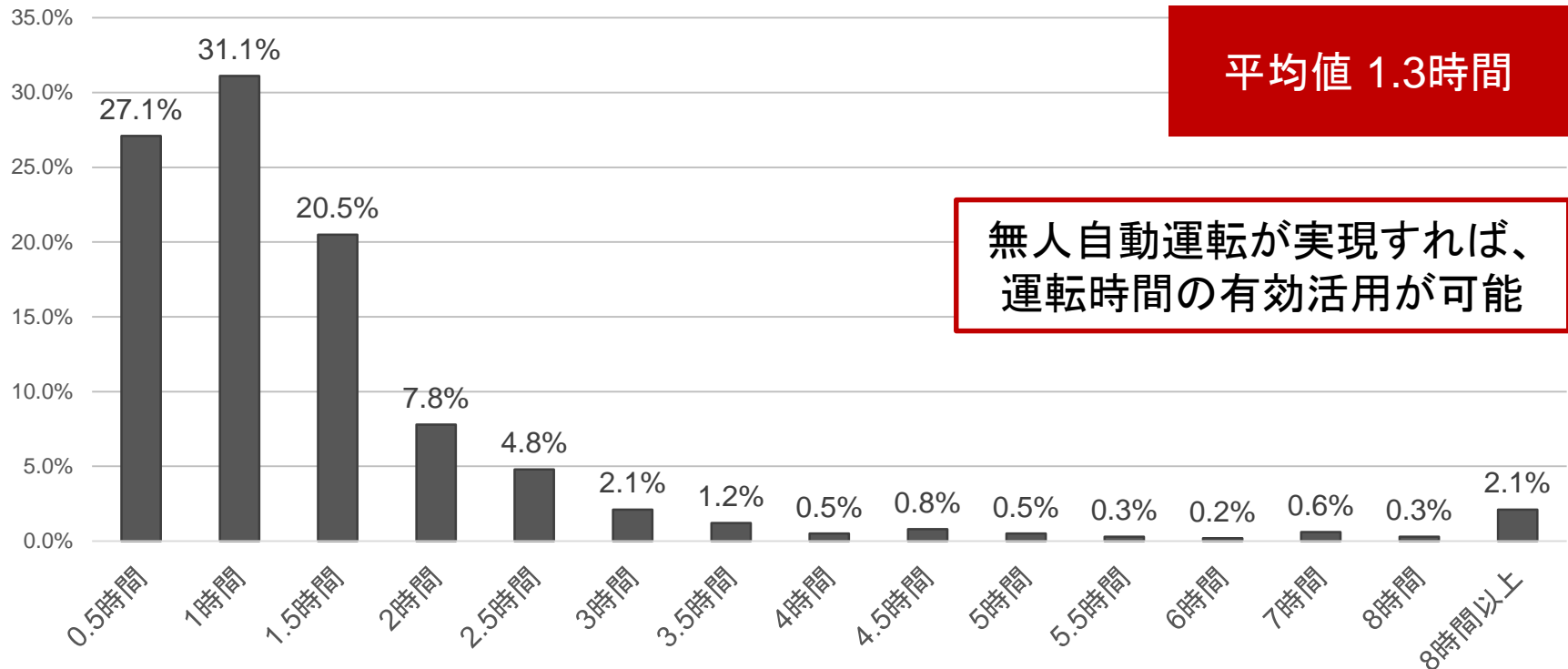
BCG:「By 2035, New Mobility Tech Will Drive 40% of Auto Industry Profits (2018)」

(3) 社会的背景・意義 (移動時間の活用)

- 1日あたりの運転時間は平均1.3時間/人
- 日本全体では約8,000万時間※が1日あたり運転(移動)時間と推計
 ※1日あたり平均運転時間 1.3時間/人 × 保有台数 6,154万台 = 8,000万時間




自動車の1日あたり運転時間(週平均)

(%) N=1,707



(4) 無人自動運転車の安全性評価① 必要性

■ 無人自動運転車の安全性評価の必要性

		認知 / 予測 / 判断 / 操作	動作
従来車 	評価対象	人	車
	安全性評価方法	道路交通法 運転免許制度により、正しく認知、予測、判断、操作できることを担保 	道路運送車両法 型式指定、検査、リコール制度により、 <u>ドライバー(人間)</u> の操作に対して正しく機能することを担保
無人自動運転車 	評価対象	車 (システム)	車
	安全性評価方法	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> 「人」の運転と同等以上の安全確保が必要 </div> この領域の扱いが課題	道路運送車両法 型式指定、検査、リコール制度により、 <u>ドライバー(システム)</u> の操作に対して正しく機能することを担保

(4) 無人自動運転車の安全性評価② 課題

無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

■ 無人自動運転車の評価における課題

人間ドライバーに代わるシステムの適切な評価が必要

- 従来、人間が責任を担っていた「認知」「予測」「判断」「操作」を代行する無人自動運転車のセンサーやシステムについて適切な審査が必要となる

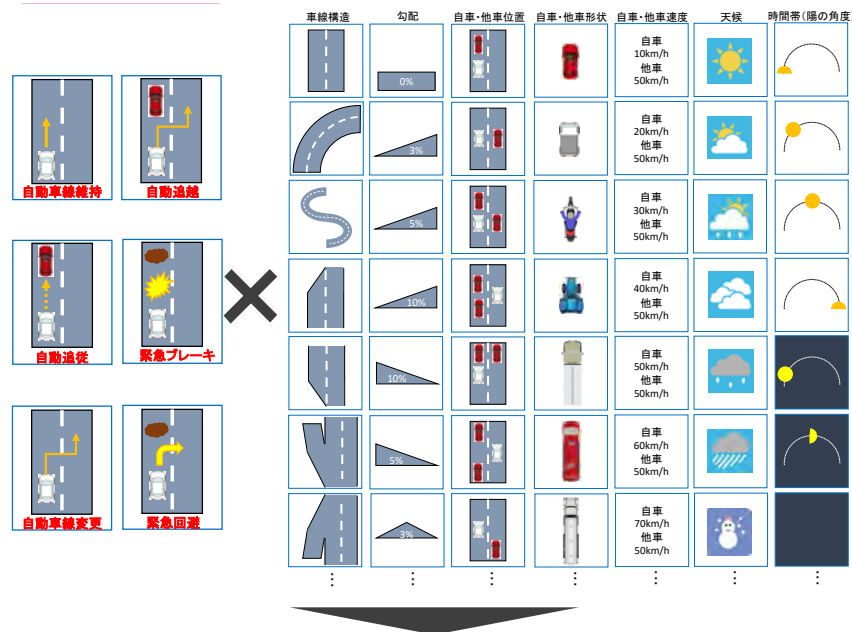


様々な走行環境条件を想定する必要

- 人間ドライバーが、運転免許により認められている、「様々な道路、天候、交通環境の中で安全に運転する能力」を、自動車の型式指定において車のシステムの性能として評価する必要。

自動運転技術の例

想定すべき走行環境条件の例



評価のためのテストシナリオが膨大

■ 無人自動運転車の認知誤認事例

2018年3月に発生したUberの無人自動運転車による死亡事故は、横断歩道以外の歩行者を認知するように設計されておらず、被害者を「自転車」「車」「その他」として分類することを繰り返したことが主原因
(検知自体は衝突の5.6秒前)



National Transportation Safety Board(2019/11/5)より

(5) 実証事業(無人自動運転車の安全性評価)

無人自動運転車の安全性評価のための基礎システムの技術開発と、運行時に取得するデータの活用

■ 事業内容

① 人間ドライバーの運転特性データの収集・分析

- 無人自動運転車が満たすべき安全性の水準を定義するため、実交通状況における人間ドライバーの運転特性データを収集・分析する。



② センサ性能試験装置の構築

- 「認知」性能の評価手法策定のため、人間の『目』に相当するセンサーの性能を様々な条件で評価する装置を構築する。



交通安全環境研究所 HPより

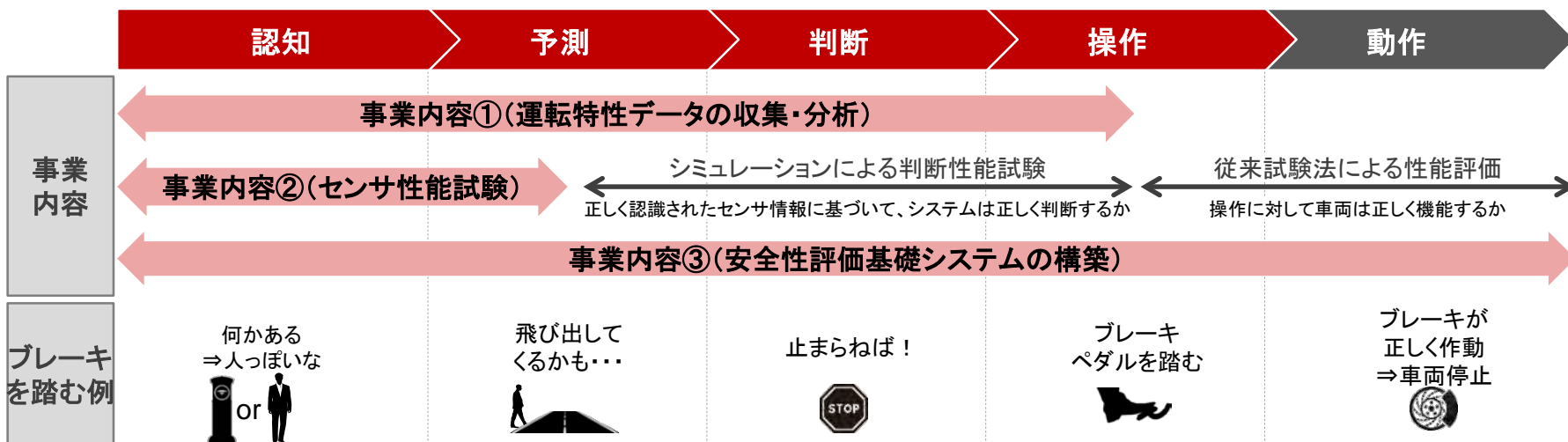
③ 安全性評価基礎システムの構築

- ①と②のデータを活用し、無人自動運転車の安全性評価試験を認知から操作まで一貫して行えるシステムの基幹部分を構築(シミュレーション手法)



NVIDIA HPより

■ 事業内容の領域イメージ



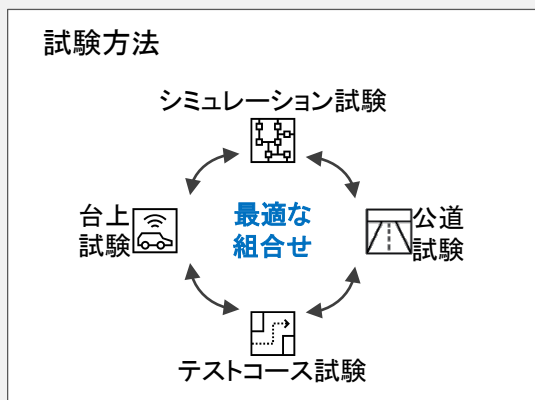
(6) 実証事業を通じて検討する規制上の論点①

- 無人自動運転車の安全性評価手法を、自動車型式指定制度へ合理的に導入する必要。

■ 無人自動運転車の型式指定制度における最適な評価手法の検討

■ 評価手法の検討

- 膨大なテストシナリオに対して、公道試験、テストコース試験、実験室での試験、シミュレーション等を最適に組合せた安全で合理的な試験法の策定



■ 評価基準の検討

- 無人自動運転車に求められる安全レベルを定義

習熟ドライバーデータ定量化
(今回の取組み)



習熟ドライバー

- 走行データ
- 運転特性
(認知遅れ時間等)

■ 型式審査の合理化の可能性

①シミュレーション試験の活用

- シミュレーションの精度向上



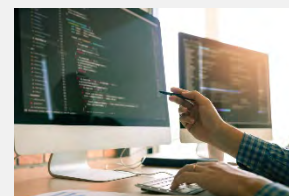
②合理的なシナリオの整理

- シナリオの合理的な絞り込み



■ 走行データ活用の可能性

製品化された車両の走行データをフィードバックさせて、型式指定審査の見直し、合理化。

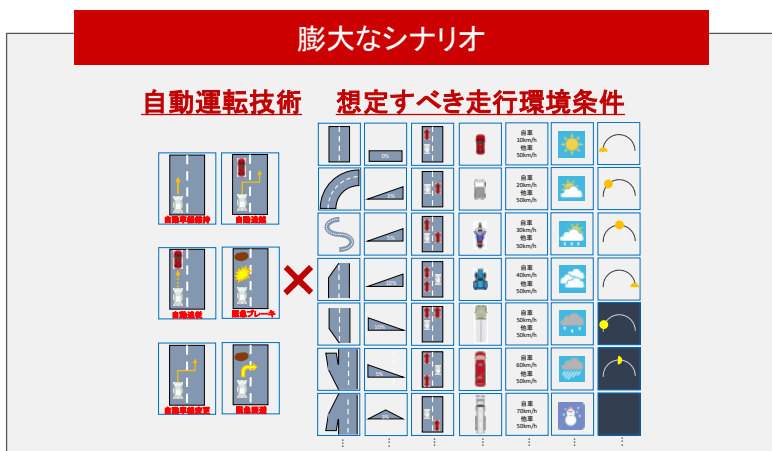


(6) 実証事業を通じて検討する規制上の論点②

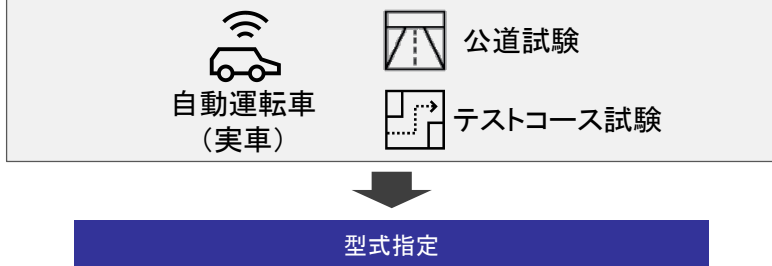
■ 無人自動運転車の型式指定制度の合理化イメージ

自然体で型式指定制度を創設すると

- 公道、テストコース等において、想定されるあらゆる走行環境条件の下で実車を走行させ、他の交通の安全性を妨げるおそれがないことを確認する



実車を使用した審査

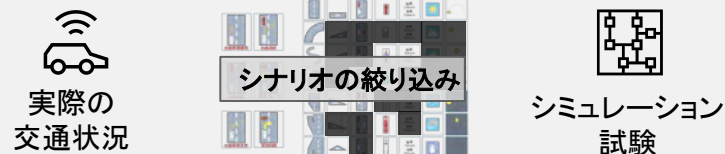


合理化された型式指定制度(イメージ)

- シナリオの絞りこみ(例: 現実で、ほぼあり得ない落下物、急な割り込み、暴風雨の除外等)とシミュレーション試験の活用、製品化後のデータ活用により、型式指定制度を合理化する。

シナリオの絞りこみとシミュレーション審査の活用

- 実際の交通状況を把握し、審査すべきシナリオの合理的な絞り込みを実施、シナリオに対してシミュレーションを活用した試験を推進



型式指定

製品化後のデータ提出→国土交通省

- 製品化された車両の走行データをフィードバックさせて、型式指定審査の見直し、合理化に活用



(6) 実証事業を通じて検討する規制上の論点②

自動車型式指定制度 関係法令

○道路運送車両法(昭和26年法律第185号)

(自動車の指定)

第七十五条 国土交通大臣は、自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、申請により、自動車をその型式について指定する。

2 (略)

3 第一項の規定による指定は、申請に係る自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合し、かつ、当該自動車が均一性を有するものであるかどうかを判定することによつて行う。(後段略)。

4~9 (略)

(型式についての指定に係る独立行政法人自動車技術総合機構の審査)

第七十五条の五 国土交通大臣は、第七十五条第一項に規定する自動車の型式についての指定、第七十五条の二第一項に規定する特定共通構造部の型式についての指定及び第七十五条の三第一項に規定する特定装置の型式についての指定に関する事務のうち、当該自動車及び当該特定共通構造部の構造、装置及び性能並びに当該特定装置が保安基準に適合するかどうかの審査を機構に行わせるものとする。

2 (略)

○自動車型式指定規則(昭和26年運輸省令第85号)

第三条 指定を申請する者(以下「申請者」という。)は、国土交通大臣に対し、次に掲げる事項を記載した申請書(第一号様式)を、機構に対し、その写しを提出し、かつ、申請に係る自動車であつて運行(この項の規定による提示のためにするものを除く。)の用に供していないもの及び国土交通大臣が定めるところにより走行を行つたもの(以下「走行車」という。)を、機構に提示しなければならない。

一~八 (略)

第三条の三 法第七十五条第三項に規定する判定の基準は、次のとおりとする。

一 第三条第一項の規定により機構に提示された自動車又は前条第一項の申請に係る自動車の構造、装置及び性能が、法第四十条各号に掲げる事項ごと及び法第四十一条各号に掲げる装置ごとに保安基準に適合すること。

二・三 (略)