

**目次**

はじめに .....	1
全体 .....	2
第1部：用語集 .....	5
第2部：機能安全の管理 .....	7
第3部：コンセプトフェーズ .....	15
第4部：システムレベルにおける製品開発 .....	26
第5部：ハードウェアレベルにおける製品開発 .....	38
第6部：ソフトウェアレベルにおける製品開発 .....	54
第7部：生産，運用，サービス及び廃棄 .....	71
第8部：支援プロセス .....	76
第9部：自動車用安全度水準（ASIL）指向及び安全指向の分析 .....	91
第10部：ISO 26262 のガイドライン .....	98
第11部：半導体への ISO 26262 適用のガイドライン .....	115
第12部：ISO 26262 のモーターサイクルへの適応 .....	130
トラック・バスへの適用解説 .....	140

## 第 1 部：用語集

## 第 1 部の変更点：概要

第 1 版から第 2 版への第 1 部の変更は、第 2 版で新たにトラック・バス（以下、T&B）やモーターサイクルへの適用拡大とともに、半導体分野も加わったため、用語や略語が増加したことと、用語の理解し易さのため、定義、備考や例の追加、見直しが主な内容である。

その結果、下表のとおり、用語は約 1.3 倍、略語は 2 倍強と大幅に増加している。

	用語		略語	
	第 1 版	第 2 版	第 1 版	第 2 版
削除	7	-	6	-
同一	38	←	44	←
変更	97	←	1	←
新規	-	50	-	60
合計	142	185	51	105

下表のように、第 1 版で用いられていた用語を第 2 版の各部（T&B は単独の部はないので、各部から抽出）で整理すると、用語の変更は全ての部で実施されていることが分かる。新規は当然、新たに加わった T&B、モーターサイクル、半導体に多いが、第 10 部にも多く追加されている。

	Part	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	T&B
用語	変更	20	7	8	14	12	3	4	6	11	12	-	-
	新規	3	0	1	2	4	0	1	1	8	12	4	14
略語	変更	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	-	-
	新規	2	0	0	2	2	0	1	0	12	35	2	4

## 第 1 部の変更点：詳細

変更、追加された用語で、各部に固有又は重要な用語はそれぞれの部の解説で述べられているので、ここでは、全体に共通するものについてのみ解説する。

第 2 版の構成	用語	第 1 版の項番	解説
3 用語及び定義	—	旧 1	—
3.61	fault tolerant time interval FTTI	旧 1.45	解説 1-1
3.152	series production road vehicle	—	解説 1-2
3.185	work product	旧 1.142	解説 1-3

## 第2部 第7節の主な変更点

第2版の構成	第1版から第2版への主な変更点	第1版の項番	解説
7 生産、運用、サービス及び廃棄の安全管理	—	旧 7	—
7.4.1	—	旧 7.4.1	—
7.4.2	—	旧 7.4.2	—
7.4.2.1	—	旧 7.4.2.1	—
7.4.2.2	c)生産運用サービス及び廃棄に関する機能安全活動の実施を追加した。	旧 7.4.2.2	—
7.4.2.3	—	旧 7.4.2.3	—
	フィールド監視プロセスの構築は、7.4.2.3 備考に移動した。	旧 7.4.2.4	—
7.4.2.4	—	旧 7.4.2.5	—

## 第2部 附属書の主な変更点

第2版の構成	第1版から第2版への主な変更点	第1版の項番	解説
附属書 A 機能安全管理の概観及びワークフロー	第5～7節に合わせ、目的、前提条件、作業成果物を見直した。	旧 附属書 A	—
附属書 B 安全文化	—	旧 附属書 B	—
附属書 C 確証方策のガイダンス	内容を全面的に変更した。	旧 附属書 C	—
	「検証レビューの概観」の附属書を削除した。	旧 附属書 D	—
附属書 D 機能安全アセスメントアジェンダの例	—	旧 附属書 E	—
附属書 E 機能安全とサイバーセキュリティの潜在的な相互作用に関するガイドライン	「機能安全とサイバーセキュリティの潜在的な相互作用に関するガイダンス」の附属書を追加した。	—	解説 2-1

## 第2部の変更点の解説

解説2-1. 5.4.2.3, 附属書 E セキュリティとのコミュニケーションチャネル

## [変更内容]

サイバーセキュリティ及び他の分野とのコミュニケーションチャネルの策定に関する要件を追加した。

## [背景]

安全を脅かす要因として、サイバーセキュリティ攻撃もある。車両の安全を達成するためには、本国際標準 (ISO 26262) を満たすだけでなく、サイバーセキュリティなどの他の要因によるハザードへの対応も不可欠である。そのような中、第2版を策定している時点では、サイバーセキュリティとして他の国際標準 (ISO/SAE 21434) の開発が進められている最中であり、関係性が明確に規定できないものの、連携を図る必要があるということで、要件として規定した。潜在的な相互作用とは、車載システムに対するセキュリティの脅威分析では、セーフティの要因や安全目標も大いに参考になることを意味している。また逆に