

第2回 協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討会 議事概要

1 開催日時等

- (1) 開催日時：令和4年7月8日（金）13：00～14：30
- (2) 開催方法：警察庁会議室での対面参加又はWeb参加
- (3) 出席者

（構成員）

東京大学 生産技術研究所 人間・社会系部門 教授 大口敬（座長）

中央大学 法務研究科 教授 安念潤司

東京大学 生産技術研究所 機械・生体系部門 教授 中野公彦

東京都立大学 法学部 教授 星周一郎

筑波大学 システム情報系 准教授 和田健太郎

一般社団法人 UTMS 協会 専務理事 川邊俊一

一般社団法人 日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会長 波多野邦道

（代理出席 一般社団法人 日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会 AD道交法対応分科会長 小森隆史）

警察庁交通局交通企画課長

警察庁長官官房参事官（高度道路交通政策担当）

警察庁交通局交通規制課長

（オブザーバ）

内閣府 科学技術・イノベーション推進事務局

デジタル庁 国民向けサービスグループ

総務省 総合通信基盤局 電波部 移動通信課 新世代移動通信システム推進室

経済産業省 製造産業局 自動車課 ITS・自動走行推進室

国土交通省 道路局 道路交通管理課 高度道路交通システム（ITS）推進室

国土交通省 自動車局 技術・環境政策課

2 議事進行

(1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言し、交通企画課長より挨拶。
- ・ 事務局より一部構成員の変更について紹介。

(2) 討議

事務局からの説明の後、調査の方針案、これまで実施したアンケート調査等について討議した。各構成員からの主な意見等については次のとおり。

- ・ ヒアリング結果を整理し、方向性を決めていく中で、ヒアリング対象の方々に自らの意見が反映されていると思ってもらえるようにすることが重要。また、ヒアリング対象とならなかった方々への配慮も必要だと思う。
- ・ 関連事業者に対してヒアリングすることは良い。地方自治体については悩ましいが、自動運転を積極的に推進しているところがあるところと認識しているところ、ヒアリングを実施するリソースが限られているのは分かるが、もし、一部の自治体のみがヒアリング対象となれば若干の疑問を生じさせることとなるかもしれない。

- ・ ヒアリング対象とならなかった方々への配慮という意見もあったところ、カーメーカや事業者等については一定の代表性を考慮できる一方で、地方自治体に関してはその性質から代表性を考慮することが難しい面があるため、地方自治体へのヒアリングについては、わざわざヒアリング先とまでは整理しないこととするのも一考。
- ・ 各企業等においては様々な場面で自動運転の実証実験等に関与しているところ、各企業等から地方自治体の取組に関して話を聞くことができた場合には、少し掘り下げるなどして報告書に加えることも一考。
- ・ 情報提供方式について、このヒアリングではSIPでこれまで研究してきた方式を念頭に置いているものと思うが、ヒアリングにおいてはその方式とは少し異なる方式をイメージして答える方もいると思われる点について留意した方が良い。
- ・ 情報提供に係る費用負担については、自賠責のように必ず負担しなければならないものか、バスのように乗車の対価として負担するようなものか、聞き方を工夫して考えを引き出して欲しい。
- ・ どれだけインフラ・自動運転車の普及が進めば事業としてインパクトとして現れてくるのかという点について聞くことが出来ると良い。
- ・ 海外調査に関しては、通信方式や技術、普及方策について聞けると良い。
- ・ 海外では、日本では「社会実装」と呼んでいることが伝わりにくい。恒常的なサービスとして、事業のスキーム、コスト、初期導入に関わる費用やリソースをどうしていくかと聞くと質問の意図が伝わりやすいと思う。
- ・ 本ヒアリングは、自動運転レベル4を念頭に置いたものと認識しているが、レベル4というとサービスカーが主体となってくるところ、ヒアリングにおいてはその認識の上で行わなければ、様々な目的を持った意見が出てきてしまうことに留意すべき。
- ・ 責任分界は重要な話であるため、関係者の意見を聴取してもらえると参考になるが、難しい話なので、少しでも答えてもらいやすいように努める必要がある。
- ・ 責任分界については、「誰が」と聞くよりも、問題になった関係者以外が責任を負うことがあってはいけないというような前提条件から聞く方が進めやすいと思う。
- ・ ヒアリング対象の方々がどういった観点から回答すべきかをより明確にした方が答えやすい内容もあると思う。
- ・ 自動運転車が普及した交通社会においても、警察は交通の安全に責任を負う立場にあることから、各社から自動運転をいつ頃実現できると考えているのかを聴取できると、それを踏まえた政策決定を行いやすくなると思う。
- ・ 自動運転については、経済産業省や国土交通省が主導していくとの認識もあると思うが、交通情報を警察が管理していることから、警察庁が主導する面もある。
- ・ センサー等の日本企業が強い技術を生かすという事も重要であると思う。
- ・ 公道上に大量にある信号機の今後の在り方について議論をしている一方で、地域限定型の自動運転サービスは日本の各地域においてあまねく必要とされるというより、むしろ、戦略的に導入されていくものと思う。どういう箇所にニーズがあり、事業として成立し得るか、成立させる意味があるかが重要であり、そう

した箇所においてどのように信号情報が支援し得るか聴取できると良い。

- 自動運転に係るインフラ整備と車両の普及は「鶏と卵」の問題がある。警察は自ら様々なインフラ整備を行ってきた歴史があるが、警察が行える部分に関しては行い、そうでない部分については一定の公共性を保ちながら民間が行えるようにしていくことで、実現できるようにしていくことが重要と思っている。
- 将来には、公的な空間における移動の在り方そのものがイノベーションされ、今とは移動の位置付けが大きく変わるような時代が来てもおかしくはない。そういった時代に進んでいく一つの端緒として地域限定型の無人自動運転サービスが動き出しているものと考えている。

以 上