

令和3年度 第4回 自動運転の実現に向けた調査検討委員会
議事概要

1 開催日時等

- (1) 開催日時：令和3年9月29日（水）14：00～16：00
- (2) 開催場所：Web会議
- (3) 出席委員等
中央大学大学院法務研究科教授 藤原静雄（委員長）
東京工業大学環境・社会理工学院土木・環境工学系教授 朝倉康夫【欠席】
ITS Japan 理事 天野肇
早稲田大学名誉教授 石田敏郎
法政大学大学院法務研究科教授 今井猛嘉
自動車ジャーナリスト 岩貞るみこ
慶應義塾大学大学院法務研究科教授 鹿野菜穂子
自動車技術総合機構交通安全環境研究所自動車安全研究部長 河合英直
日本大学大学院法務研究科教授 木村光江
法政大学キャリアデザイン学部教授・法政大学大学院キャリアデザイン学研究科教授 佐藤恵
東京大学モビリティ・イノベーション連携研究機構長・生産技術研究所教授 須田義大
一般社団法人日本自動車工業会自動運転検討部会 部会長 波多野邦道
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）
警察庁交通局交通企画課自動運転企画室長
警察庁交通局交通企画課理事官
- (4) オブザーバー
デジタル庁国民向けサービスグループ 統括官付参事官【代理出席】
内閣府科学技術・イノベーション推進事務局参事官（重要課題担当）
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長
法務省刑事局刑事課参事官
外務省国際協力局専門機関室長【代理出席】
経済産業省製造産業局自動車課 ITS・自動走行推進室長
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）推進室長
国土交通省自動車局技術・環境政策課自動運転戦略室長
国土交通省自動車局安全政策課安全監理室長
警察庁交通局交通企画課高度道路交通政策総合研究官
- (5) 事務局
警察庁交通局交通企画課
みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社

2 議事進行

(1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言。

(2) 討議

SAE レベル4の自動運転に関するルールの在り方等について討議した。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

<資料1について>

- ・ 緊急車両への対応について、道路の左側に寄せたとしても、緊急車両が通過するのに十分な間隔が確保できない場合が想定される。そのため、システムによる対応後、さらに対応が必要な場合の車両の動きについても検討が必要ではないか。
- ・ 緊急車両への対応について、実際の交通流を念頭に置き、左側に寄せるだけでなく、対向車線を使用するなど、個別の道路環境に応じた判断についても検討が必要ではないか。
- ・ レベルに関する記載方法について、レベル3とレベル4、レベル4相当の違いを明確化したほうがよい。特に、レベル3の車両を、レベル4相当として運用できてしまうのは問題ではないか。MRMに求める要件の違いを明確にしていく必要がある。

<自動運転の実現に向けた調査検討委員会におけるみちのりグループの事例紹介>

- ・ 地域の実質的な理解のために重要なのは、自動運転に対する住民の内発的なニーズであり、この内発的ニーズを顕在化させる必要がある。自治体の首長が旗振りをして、住民の内発的ニーズがないとうまくいかないのではないか。

<資料2 論点④ 関係者の理解と協力を得るための手段について>

- ・ 自動運転のような新しい技術の導入に当たり、その技術によって得られる便益を地域住民が理解することが合意形成の出発点と考える。仮に協力を求める必要がある場合には、事業者が地域住民にリスク等を示した上で、地域住民が得られる便益とのバランスを考え、それでも住民が移動サービスを欲することで初めて合意形成がなされるのではないか。また、これらの理解・協力を得るに当たって、事業者自らが地域住民に働きかけるのは困難と想定されることから、導入する先の自治体等の役割が重要と考える。
- ・ 車内無人のため救急隊等の到着が遅れることに住民が合意したとしても、住民は救急救命の素人なので、事業者側からの救護対応の例示を明確にしていくべきではないか。
- ・ 事故が起こった時に周囲に応援を呼びかけたり、救急隊が事故車両を特定でき

るようにするために、非常ベルのような装置が必要ではないか。

- ・ 応急処置について、外部の警備会社等に委託することも想定され得るが、基本的には事業者自身が行うことができる必要があるだろう。また、委託をする場合はであっても、事業者が対応について計画に明記し、その確実性が確保されているか審査することが重要ではないか。
- ・ 自動運転移動サービスに想定される利用者は必ずしも導入する地域の住民だけではないと考えられることから、幅広い利用者を想定して議論する必要があるだろう。
- ・ 地域住民だけでなく、観光客等を含む幅広い利用者を想定した場合に、地域住民以外の利用者に対して説明を図る手段についても重要な論点と考えられる。
- ・ 地域の合意形成を行うことが計画認定の審査対象となるのであれば、それを明確にする必要がある。
- ・ 自動運転車の挙動の特性への理解と、事故時の救護対応に時間がかかることへの理解とでは、重みが全く違うと考えられる。事故時のリスクがあってもなお認めたいと地域住民が思うほどの社会受容性を醸成する必要があり、そのような意味で合意形成は非常に難しい問題と考えられ、義務を一部免除するのであれば法整備も必要であろう。
- ・ 自動運転車がどの程度優先されるべきかという点は重要であり、理解や合意という言葉によって曖昧にすべきではない。
- ・ 地域との合意形成が重要であることは言うまでもないが、合意したことをもって自己責任のような形で住民にリスクを背負わせることは避ける必要がある。
- ・ 合意形成については、一度なされたから終わりではなく、自動運転車を導入した結果を関係者間で認識・共有し、合意の再形成、再々形成を行うシステムを作ることが重要ではないか。
- ・ 事故時の対応等については、一定の衝撃によって事故を判定する仕組みの開発や、現在実装されているような乗員が事故時にスイッチ一つで警察や消防等に連絡できるシステムを適切に使用することも考えられる。
- ・ 自動運転を導入するために交通規制等によって走行環境を整備することになると、大きなコストが必要なほか、他の道路ユーザーへの影響も大きいことから、地域の協力が得られにくくなるのではないか。
- ・ 自動運転を導入することで、本来は人による運転よりも安全が高まり、また、便益もあるため、議論としてこれらのメリットにも触れなければ、自動運転がネガティブなものとして印象付けられてしまう懸念がある。

<資料3 論点⑤ 申請者に対する行政処分の在り方について>

- ・ 運転免許は更新時に様々なチェックを入れることとなるが、そのようなタイミングが明確にされるべきではないか。
- ・ 法改正や道路環境の変化によって要件を満たさなくなり即座に運行を停止しな

ければならないとなれば、事業者は困るだろう。行政処分のタイミングは事業の継続性の観点から非常に重要だ。

- ・ 免許の拒否等の事由に該当する「一定の病気等」について、遠隔監視者等はハンドルを握らないため一律の欠格事項とならないことは理解するが、自動運転車の管理を行う役割を担っていることを踏まえるべきではないか。
- ・ 行政処分により運行を停止させるなどの場合には、地域公共交通を必要とする地域住民に多大な影響を及ぼすことになるので、代替策を用意させるなどの検討が必要ではないか。
- ・ 自動運転車の ODD は車両・システムによって異なることから、計画の内容も使用する車両・システムによって異なるものと想定される。そのため、使用する車両・システムに応じた計画の審査が必要であり、さらに、それを導入する地域という要素も含まれることになるため、従来の運転免許制度よりも複雑になることが想定される。
- ・ 自動運転技術を提供する側が複数の事業者に同じ技術を提供することも想定されるが、技術に要因があって何らかの問題が生じた場合、同じ技術を用いている事業全てが行政処分の対象になってしまうことが想定される。公共交通の継続性の観点からは、義務を履行していることの見直しになるようなガイドライン等があることが望ましいのではないか。

(3) 閉会

(以上)