

令和3年度 第5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12月16日（木）16：30～18：00
- (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  
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【欠席】  
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。

- ・ 今後の検討においては、審査基準が非常に重要であり、そのポイントは現行の道路交通法の水準を担保することにあると考えられる。特に、人身の安全に関わる基準については、現行の道路交通法によって担保されている安全性を損なうことがないように留意する必要がある。
- ・ 誤解や誤認を防止するため、報告書で用いられている用語の使い方や定義については、なるべく分かりやすく、丁寧に説明したほうがよい。
- ・ 通常の道路において車両がその場で停止することは必ずしも「安全な停止」とはいえないものの、それが許されるような環境下（交通量が非常に少ない道路等）で運行するならば、その場で停止することも「安全な停止」となり得る。必ずしもシステムが全ての機能を代替した上で停止することができる性能を有していなくても、運用等の工夫により「安全な停止」を行うことは可能であり、「レベル4相当」とはそのような場合も含んだ広い意味の言葉であろう。
- ・ 「安全」の定義は重要である。例えば、ISO/IEC Guide51 において、「安全」とは「リスクが最小化されていること」と定義されていることを踏まえると、安全に停止することは、リスクを最小化して停止することと同義と考えることも可能である。他方で、安全であるためには、直ちにその場で停止するのではなく、安全な場所に移動して停止する必要があるという考え方もある。そのため、「安全」の定義を明確化し、その基準を共有することが重要であろう。
- ・ 関係者の理解と協力を得る上で、地域との間での「共通の理解」を得ることが必要とされているが、道路交通法で義務付けられている救護義務等について、どの程度まで「共通の理解」を得ればよいのか、何をもち「共通の理解」が得られたとするのかなどについて、更なる検討が必要である。
- ・ 審査や地域との連携の「在り方」だけではなく、その決定の仕方・プロセスについても、今後更なる検討が必要であろう。
- ・ 無人自動運転移動サービスを運用する際、運用の全てが自動運行装置によって行われるのではなく、遠隔監視者が介入する場合や、乗客が停止させた後に遠隔監視者が役割を担う場合も想定される。そのため、今後の検討においては、自動運行装置と遠隔監視者の関係について、より分かりやすく整理する必要がある。
- ・ 交通事故時等、何かトラブルがあった場合の対応方策として、人が駆けつけることや、地域住民が対応することだけでなく、例えば、自動的に外部に連絡す

るシステムを搭載することを求めることも検討してもよいのではないか。

- ・ レベル4相当の運用を行う区間だけに着目するのではなく、レベル3以下の運用を行う区間も含めた、移動サービス全体の視点からの検討も必要であろう。
- ・ 限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを実現する制度整備に当たっては、道路交通法だけでなく、道路運送車両法や道路運送法等の関係法令を含めた全体像を整理した上で、整合性のある制度を目指すことが重要である。
- ・ 交通事故については、自動運転を行う車両が加害者となる場合だけでなく、被害者となる場合も想定される。そのため救護対応については、車外だけでなく、車内の乗客も念頭に置いた検討を行うべきであろう。
- ・ 従来の道路交通法で様々な権利と義務の主体であった「運転者」に代わる者に対し、どこまでの権利を与え、どこまでの義務を免除するかについては、更に検討していく必要がある。
- ・ 救護対応や応急処置については、運行主体側の教育・訓練だけでなく、可能な範囲で、地域住民や乗客、自治体等を巻き込んで教育・訓練を行う具体的な取組（例えば、避難訓練等の参加型の機会等）があるとよい。
- ・ 地域との間での共通の理解については、各地での取組を通じて得られた地域の理解や地域住民と合意した内容を蓄積し、事業者間で共有するデータベースが構築できると、さらに無人自動運転移動サービスが導入しやすくなるのではないか。
- ・ レベル4相当では、システム自体の安全性がこれまでよりも更に重要になり、道路運送車両法との関係ではサイバーセキュリティ等を含めたシステムの整理・点検等の課題もある。関係法令を含めた全体像を整理した上で、安全な運行を行うため制度に間隙がないように検討を進めるべきである。
- ・ 審査基準については、厳しい制約を設けることで事業者等の負担が大きくなってしまうと、運営の継続性が損なわれてしまうことが懸念される。運用方法や、教育・訓練の方法等に関する検討に当たっては、運営の継続性という観点にも留意する必要があるだろう。

### (3) 閉会

(以上)