

令和3年度 第3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8月5日（木）13：30～15：30
- (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  
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【欠席】
- (4) オブザーバー  
内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室参事官【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动通信システム推進室長【代理出席】  
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官  
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>

- ・ レベル4の自動運行装置は、ODD 内ではレベル4の自動運転が可能であっても、ODD 外ではレベル4の自動運転はできない。自動運転の利用シーンにおいて、ODD 内外が切り替わることを想定する際、運転者の有無や、レベル4の自動運転が可能か否かなどの取扱いが複雑になるため、その違いが明確に伝わるようにしたほうがよい。
- ・ 使用する車両が同じであるにもかかわらず、自然人としての運転者が存在しない場合には認定を受けることで可能になり、運転者が存在する場合には道路使用許可で可能になるという違いがある理由を明確にしたほうがよい。むしろ、ODD の内外と運転者の要不要を組み合わせて議論すべきではないか。
- ・ ODD 内においては、自然人としての運転者は存在しないと考えられるが、運転免許の要不要の議論の前提として、誰が免許を持って車両を走らせているのか、自動運行装置が運転手になっているのか、について明確にする必要があるだろう。
- ・ レベル4の認定を受ける方が、道路使用許可を受けるよりもハードルが高いのであれば、使用する環境によってはあわせて道路使用許可も取得する必要があるということになると事業者の負担が高まる懸念がある。

#### <資料2 論点③ 審査基準及び審査方法について>

- ・ 認定について、定型的・一般的な交通ルール及び現場での個別具体的な対応のうち、自動運行装置だけで対応可能な部分は審査の対象外のように見える。自動運行装置については、道路運送車両法に係る審査を受けていることが前提ではあるものの、実際の道路環境や外部環境によっては ODD 外となって正常に動作しない可能性も想定される。そのため、道路運送車両法により指定を受けた自動運行装置が通常動作している範囲を全て審査の対象外にしてしまうのは、従来と同等以上の安全を確保できない可能性があるのではないかと。
- ・ 運行主体の認定の際に、万が一の場合の責任の所在だけでなく、再発防止のための調査等に対応する体制が構築されているかなどを審査することも必要ではないかと。
- ・ システムが作動継続困難な場合のような ODD 外の状況においては、レベル4

ではなく通常のレベル3以下に戻る。その状況で車両を動かす場合には現行の免許を持つ人が従来の道路交通法に基づいて対応することになるため、認定の対象に含まなくてもよいと考えられるのではないか。

- ・ レベル4とレベル3の違いは、ODD外となる際に、運転者に対して運転操作の交代要請を出すか否か、と理解している。他方で、緊急自動車に対してシステムのみで対応できないのであれば、それはレベル4ではなく、レベル3と考えられるため、この点が混同されることのないように整理する必要があるだろう。
- ・ 緊急自動車への対応として、緊急自動車を認知した場合にその場に停止することが想定される。この場合、例えば、非常に細い道で自動運行装置を使用する場合、その場で停止すると緊急自動車が通行できなくなる懸念もある。そのため、使用状況によっては、緊急自動車とすれ違うことができる広い場所まで移動させることも必要ではないか。またこのような対応を行う場合、遠隔監視者は車両周辺の音声を聞き取れる必要があると考えるが、このような、遠隔にいる者の認知能力や教育の妥当性をどのように担保するのか、これを履行しなかった場合の罰則等も議論すべきではないか。
- ・ 審査について、その審査基準を設けるべき理由は何か、審査基準を満たすべき主体は誰で、その主体がどのような要件を満たさなければいけないのかについて、明確化する必要があるだろう。
- ・ 遠隔監視者等のレベル4の車両の使用に関与する者について、運転免許は不要ではあるものの、遠隔監視を行うための固有のスキルや、トラブル発生時の対応等が必要になることから、認定の際に運行主体に求める教育・訓練等は非常に重要である。
- ・ 自動運行装置のみで対応できない場合、その場に停止するだけでは、かえって危険になる状況も想定され得るが、自動運行装置のみでは対応できないのであるから、対応せずにその場で停止してもよいという考え方もある。
- ・ ODD外での停止後、できる限り速やかに自動車を安全に移動させることが必要という考え方は理解できるが、ODD内を走行している状況では移動させることができる人がおらず、すぐに対応できないという事態も起こり得るのではないか。
- ・ 運転免許を持たず自動車の運転ができない人が遠隔監視を担うことが想定される場所、公共交通機関において、そのような人が実際の道路状況で起こる様々な状況に対応できるか懸念がある。
- ・ レベル4の自動運行装置を使用している状態は、言わば自動運行装置が運転免許を保有している又は自動運行装置と遠隔監視者が運転免許を保有している状態と考えられる。そのため、遠隔監視者は従来の運転免許を持たないとしても、責任を取る人がいるべきことから、一定の資格を保有している者である必要があるだろう。

- ・ 審査の対象を道路交通法の一部のみとすると、従来と同等以上の安全性を担保できない懸念がある。車両自体の安全性は国土交通省の管轄と考えられるが、運行主体が想定する全体の運用の中での車両の使用方法について、明確に整理する必要がある。
- ・ 道路交通法上の責任については、計画の認定を受けた者が負うことが想定されるどころ、どのような責任を問うかを具体化する必要がある。従来は死傷事故における刑事責任の根拠として、道路交通法の義務違反が大きな手掛かりとなっていたが、計画における運用においては、計画が適切であったかや、計画通りの運用をしていたかなどをもって責任を問うことが想定される。
- ・ 遠隔監視者について、従来の運転免許は不要でもよいかもしれないが、少なくとも道路交通のルールに関する知識が必要だろう。加えて、従来の運転者には要求されなかったような観点からの基準も想定され得るところ、それを満たしているかどうかを確認する新たな仕組みが必要ではないか。また、教育プログラムについても、整備するだけでなく、そのプログラムを受けた者が実際に一定の基準を満たしていることを確認することも重要である。
- ・ 教育・訓練等については、それを受けていることが重要なのではなく、必要な知識・技術を習得していることが重要ではないか。
- ・ 一つの運行において、道路使用許可による運行と、認定を受けた計画による運行が重複するよりは、総合的に適切な枠組みを検討する必要があるだろう。

### (3) 閉会

(以上)