

第5回 技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会 議事概要

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成30年3月8日（木）10：00～12：00
- ・開催場所：合同庁舎2号館地下1階警察庁第7・8会議室
- ・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）
 - 筑波大学副学長・理事 稲垣敏之 【欠席】
 - 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
 - 公益社団法人被害者支援都民センター理事 大久保恵美子 【欠席】
 - 一般社団法人日本自動車工業会大型車技術企画検討会主査 小川博
 - 首都大学東京法科大学院教授 木村光江
 - 東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター長・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会主査 横山利夫
 - 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
 - 警察庁交通局交通企画課課長補佐
 - 警察庁交通局交通指導課課長補佐
 - 警察庁交通局交通規制課課長補佐 【欠席】
 - 警察庁交通局運転免許課課長補佐
- ・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
 - 内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付参事官（社会システム基盤）付企画官
 - 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 【欠席】
 - 法務省刑事局刑事課参事官 【欠席】
 - 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政策課国際業務室長

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

2.2. 討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

【遠隔型自動運転システムについて】

- ・ 遠隔型自動運転システムにおいて万が一事故が発生した際には、遠隔監視・操作する場所にいる運転者への責任が問われることになる。そのため、遠隔監視・操作する場所にいる運転者の状態についても、何らかの方法で記録する必要があるのではないか。また、遠隔監視・操作をする運転者のセカンダリアクティビティに関する議論も考えられることから、遠隔型自動運転システムの実用化に向けては、継続した議論が必要である。

【自動運転の実現に向けたその他の課題等について】

- ・ 自動運転技術の進展は、交通事故の削減や人手不足の緩和、移動手段の提供等に大いに役立つと考えられる。一方で、自動運転であっても事故は避けられない問題である。そのため、社会受容性の醸成に向けて、事故の回避策や、被害者の救済策・支援策を検討するとともに、刑事上の責任や、民事上の責任、行政法規上の義務等の在り方についても継続して検討していく必要がある。
- ・ 技術開発の方向性に即して段階的に制度等の検討を継続していかなければならない。その中で、社会受容性の醸成は重要な課題である。社会受容性の醸成に向けて、自動運転技術によるメリット・デメリットを正確に示しつつ、その選択権は国民に委ねるなど、継続して議論をしていただきたい。
- ・ 優れた自動運転技術が必ずしもユーザーによって喜ばしいものとは限らず、開発者が想定した使い方とは異なる使い方をユーザーが望んでいる場合等もある。このようなユーザー側の視点は、技術面だけでなく、制度面でも同様の場合が考えられることから、自動運転技術に対する社会受容性の醸成に向けて、今後も丁寧に状況を見ながら議論を継続する必要があるだろう。
- ・ また、ユーザーの変化にも留意が必要である。一つは、日本における運転者の国際化である。もう一つは、情報に対するチャンネルの変化であり、これまでは新聞やテレビ、ラジオ等で意識しなくても様々な情報が入ってきていたが、現在は、スマートフォン等からの情報が主となり、欲しい情報だけを能動的に取得する形態に変わっている。そのため、社会受容性の醸成を考える上では、社会に対して正しい情報をどのように伝え、正しく利用してもらうかを慎重に検討していく必要もあるだろう。
- ・ 自動運転に関連する制度等の検討では、安全面を十分に配慮する必要がある。その上で、現状は自動運転ではない車両が大多数を占めている状況であることから、自動運転車

とそれ以外の車両や歩行者などの関係が重要となる。必ずしも、自動運転車だけを特別扱いすることが適切ではないことから、特にセカンダリアクティビティの範囲については、他の道路利用者や歩行者の安全性を踏まえつつ、慎重な議論をしていただきたい。

- ・ 自動運転車の運転者は、少なくとも現在では自然人を想定しているため、車両の整備の在り方等の運転者自身の安全への配慮についても十分に留意してほしい。
- ・ 自動運転に関しては、法制度等の面だけでなく、技術的な面でも国際的な議論が進められている。自動運転車についても、通常の乗用車と同様に、国内市場だけでなく、海外市場を含めたグローバルな製品開発が前提となる。そのため、我が国独自の開発が必要となることがないように、制度面・技術面の両面に関して、国際的な議論に準じた形で我が国でも実用化を進めていけるようにしてほしい。
- ・ トラック等の大型の商用車は、万が一事故等が起きた場合の影響が乗用車よりも大きい。隊列走行等の商用車向けの自動運転技術は、社会に利便性をもたらす等の利点もある一方で、安全にはより十分な配慮が必要である。また、商用車のユーザーは物流事業者等の企業であり、隊列走行の実用化に当たっては、今後も様々な事業者のニーズが顕在化することが予想されるが、議論の焦点が絞りきれいていないのが現状である。具体的な検討を進めていく上では、そのような事業者側のニーズ・意見等を踏まえつつ、ある程度焦点絞った議論も必要である。
- ・ 大型の商用車という視点では、バスに対してもバス運行事業者等から自動運転に対して高いニーズが顕在化しつつある。乗用車や、トラック等だけでなく、バス等を含めて網羅できるような議論を進めていただきたい。
- ・ バス事業者に関しては、過疎地等においてドライバー不足等の課題に直面しており、その事業の継続に危機感を持っている。また、過疎地のバスだけでなく、高速バスの運転者の運用等にも自動運転技術は応用できる可能性がある。そのため、自動運転バス等の実用化に向けた課題についても議論を進めてほしい。
- ・ 自動運転技術には様々な課題を解決する可能性があるものの、その実用化には、国民やビジネス事業者等の様々な主体間でのバランスをとりながら検討を進めていく必要がある。安全第一を前提としつつも、できるだけ早急に自動運転が実現できるよう、官民が連携してオールジャパンで取組を進めていただきたい。

2.3. 閉会

(以上)