

第3回 道路交通法の在り方に関する検討ワーキンググループ 議事概要

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成30年7月24日（火）14：30～16：30
- ・開催場所：合同庁舎2号館地下1階警察庁第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（座長）
早稲田大学名誉教授 石田敏郎
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
慶應義塾大学大学院法務研究科教授 鹿野菜穂子
首都大学東京法科大学院教授 木村光江
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 【代理出席】
警察庁交通局運転免許課課長補佐

・オブザーバー

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
国土交通省自動車局自動運転戦略室長

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

2.2. 討議

自家用の自動運転車について討議した。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

- ・ 開発の現状としては、直近の技術では、緊急自動車優先義務等、システムには実行困難な運転操作そのものに係る道路交通法上の義務があるが、車車間通信の利用などにより将来的には技術的に解決できる可能性がある。
- ・ 制度整備大綱^{*}において自家用自動車については SAE レベル 3 を対象とした制度整備を検討することとされている点を踏まえると、システムが全ての動的運転タスクを行う定義どおりの SAE レベル 3 を対象とした制度を検討すべきだろう。
- ・ 技術的な限界があっても、システムによっては対応が困難な場面を自動的に検知し、運転者に運転引継ぎを求める方法によって、定義どおりの SAE レベル 3 を実現できるのではないかと。
- ・ 制度の検討に際しては、各国の動向や国際的な議論にも留意する必要があるだろう。
- ・ 自動運転に係る事故の原因究明のためには、システムの作動状況等自動運転固有のデータを保存する必要があるのではないかと。事故の原因究明が可能な状態とすることは、車両の安全性の確保、命を守ることや自動運転車の社会受容性の向上にも繋がるのではないかと。
- ・ システムには冗長性を持たせ、エラーの確率はほぼゼロになるよう設計される。仮にシステムが故障しても、警告がなされ、マニュアル運転に戻るため、そのまま自動走行し続けることはない。万が一、自動運転モード中の車両が道路交通法違反となる走行を行った場合には、基本的な設計に不具合がある可能性があり、メーカーとしては、即座に当該車両の使用をやめてもらい、本格的な診断をやる必要がある程度の重大な事態だと考えている。
- ・ 事故に至る前に自動運転システムの不具合を早期発見できる機会があるなら、当然それを活用すべきだが、その際、技術的に実現可能な方法とすることにも留意すべきであろう。
- ・ 歩行者を含む他の交通主体との関係では、自動運転モード中にだけ、ランプのようなもので車両外に表示することも有用かもしれない。この種の表示は技術的には可能と思われるが、各種法令に抵触しないようにすること、自動運転車側にもメリット、デメリットの両方があり得ることに留意する必要があるだろう。
- ・ 自動運転車と人間の操作により、従来と同等以上の安全性を法的に担保する必要があるだろう。システムの安全性が法的に担保されることを前提に、自動運転モード中の運転者の義務の在り方を検討していくのではないかと。

2.3. 閉会

(以上)

^{*} 「自動運転に係る制度整備大綱」(平成 30 年 4 月 17 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定)