

## 第5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10月31日（水）9：30～11：40
- ・開催場所：経済産業省別館3階312号各省庁共用会議室
- ・出席委員等（敬称略）
  - 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
  - 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技術政策課自動運転戦略官

## 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。

- ・ 交通全体の安全・安心の確保の観点から、自動運転中にのみ表示される外観表示を求めることが望ましいが、そのような表示は車両に組み込まれるものとなるため、自動運転車の国際基準に係る議論の動向や嫌がらせ行為の懸念等を踏まえ検討する必要がある。
- ・ 自動運転車の安全技術ガイドライン（平成30年9月国土交通省自動車局策定。以下「ガイドライン」という。）上、ODD外となった場合に警告を発することが許容されているが、このような場合であっても、ODD外となると同時に警告を発する設計となっている。例えば、凍結路面に前輪が触れると同時に警告を発するようになっている。
- ・ ODD外となる場合の警告については、センサーや地図情報等を活用して予測し、事前に時間的猶予をもたせて発するケースがほとんどである。そのため、例えば凍結、突然の豪雨や濃霧であっても、ODD外となってから警告を発する即ち、ODD外となると同時に警告を発するケースはレアケースである。また、このような場合でも、運転者が運転操作の引継ぎを完了するまでの間は、緊急ブレーキやトラクションコントロール（スリップを防止する機能）等が自動的に作動し、交通の安全を確保する設計としている。
- ・ 自動運転中の運転者は、少なくとも、警告を認知することができるようにしておく必要がある。また、警告を認知すればすぐに自らの（手動による）運転操作に切り替えることができる状態である必要がある。
- ・ 万が一の故障等により、自動運転中に交通ルールに関する法令に反する走行が行われた場合の責任については、事案ごとに個別具体的に判断することになるのではないかと。ただし、ガイドラインの要件を満たす自動運転車がこのような状態となることは考えにくい。
- ・ 自動運転では従来の運転者とは過失の考え方が自ずと変わると考えられるが、これまでと同様に個別具体的に事例に応じて判断されることであり、このことについて特に明文で規定を設ける必要はないだろう。何らかの方向性を見るのは、判例の蓄積を待つしかないのではないかと。
- ・ 現状、既にレベル2のシステムに係る過信・誤用の問題が存在する。レベル3の自動運転が実用化されれば、ますますこの問題が顕著となるおそれがある。官民連携して、過信等の防止に資する情報発信をする必要がある。

### 2.3. 閉会

(以上)