

令和2年度 第2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2年9月4日（金）10：00～12：00

(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 専務理事 天野肇

早稲田大学名誉教授 石田敏郎

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

慶應義塾大学大学院法務研究科教授 鹿野菜穂子

東京都立大学法科大学院教授 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

(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

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（課題実施担当）

戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）自動運転

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

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【欠席】

(5) 事務局

警察庁交通局交通企画課

みずほ情報総研株式会社

## 2 議事進行

### (1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言。

### (2) 討議

自動運転移動サービスを想定した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。

- ・ 運転操作に係る対応については、基本的に現在の交通ルールを自動運転車にも適用すべきであろう。このうち、現場での個別具体的な対応については、走行環境によって使用する車両が異なるため、その対応方法について検討する必要がある。
- ・ 自動運転車を利用する乗客には、運転免許を保有していない者が含まれ得ることを考えると、自動運転車の故障が原因で事故が発生した場合に、乗客に事故の責任を求めるのは不相当だろう。
- ・ 定型的・一般的なルールについて、非自動運転車が守らなければならないルールは自動運転車にも適用されるべきだろう。他方で、現場での個別具体的な対応をシステムが自動的に行うことができないのであれば、どのような代替方策を講ずるべきであるかを議論するほうが現実的だろう。
- ・ ODD内においてシステムが自動的に対応できないことも許容され得る「現場での個別具体的な対応」については、実証実験の結果等を踏まえ、この中どのようなルールが含まれるのかを検討する必要がある。
- ・ 定型的・一般的なルールの遵守を担保する道交法の責任主体については、前提となる自動運転車に対するコントロール権をどこまで具体的に考えるのかも重要であろう。
- ・ 自動運転移動サービスでは、「運行を管理する者」が定型的・一般的な交通ルールの遵守を担保する責任主体になり得るというのはよくわかる。他方で、自家用車の場合には、車両を貸与するなどにより考え方が複雑になる可能性もあり、「運転を管理する者」が誰になるのかという点も慎重に議論する必要がある。
- ・ 定型的・一般的なルールの遵守を担保する道交法の責任主体を、自動運転移動サービスの運行を管理する者とする 것도可能ではないか。この者に対し、不適格なシステムを使用させない義務を課すことも考えられる。ただし、システム自体の欠陥が原因で違反や事故が起こった場合等では、例外的な考え方が必要かもしれない。
- ・ 定型的・一般的なルールの遵守を担保できなかった場合、この不具合の原因はシステム全体の設計の問題、車両設計・車両製造の問題等多岐にわたる可能性がある。責任主体を議論するに当たっては、不具合の原因がどこまで厳密に特定されるのかも関係してくるだろう。

- ・ 現行の道交法での「使用者」の概念が、レベル4の自動運転移動サービスの場合もそのまま当てはまるのかどうかについては検討の余地があろう。
- ・ 自動運転車には、道交法を完全に遵守することが求められるのであれば、例えば、交通ルールが変更となる際には車両のアップデート等も必要になるのだろう。道交法の枠組みに限定せず、全体を俯瞰して検討する必要があるのではないか。
- ・ システムによる自動的な対応ができないルールがあり得ることを踏まえると、自動運転車が走行するに当たっての条件設定等も重要な議論であり、具体的な例を出して検討することも必要だろう。レベル4の自動運転移動サービスの早期実現に当たっては、全体を俯瞰しつつ、車両、運用、道路・交通環境及び人による対応等を組み合わせて「安全運転」を満たす、という考え方も必要ではないか。

### (3) 閉会

(以上)