

令和2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2年11月6日（金）15：30～17：30

(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 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部会 部会長 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) ゲストスピーカー

国立研究開発法人産業技術総合研究所 情報・人間工学領域 ヒューマンモビリティ研究センター 主席研究員 加藤晋

(5) 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【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

経済産業省製造産業局自動車課ITS・自動走行推進室長【代理出席】

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。

- ・ 自動運転技術は、現段階では完全ではなく、今後非常に高いレベルに達したとしても人が運転している場合とは同一の挙動にならないだろう。また、地域の交通環境等も各地で異なるため、当面は一律に交通ルールを定めるのではなく、自動運転車が走行する交通環境等を踏まえ、その地域に適用できるルールを柔軟に定めていく必要があるだろう。
- ・ 社会受容性の醸成には、自動運転による便益や効用、新たな安全リスク等を踏まえ、地域ごとに合意形成を図っていくことが重要であろう。
- ・ 遠隔型の移動サービスを持続可能とするためには、遠隔に存在する者が複数台の車両を担当することが求められる。1人が同時に複数台の車両の安全を確保するためには、人の関与を必要とする事象について、リアルタイムで確認・監視すべき事象、緊急時にのみ対応する必要がある事象等に区分し整理することによって、1人が対応する適正な車両台数を判断できるのではないか。
- ・ 緊急自動車の優先に対する対応について、停車後に走行を開始する場合、自車の進路先に救急現場や事故現場等はないのか、という点も含めた対応が求められるだろう。また、救急現場等の現場活動の円滑な遂行のためにも緊急自動車等を運用する関係機関との連携も重要であろう。
- ・ 遠隔型の自動運転車の場合、遠隔に存在する者1名が担当する車両台数等によって、対応可能な事象も異なるだろう。交通ルールの在り方を検討するに当たっては、個別の運行ケースによって遠隔に存在する者の役割等が異なることも踏まえる必要があるだろう。
- ・ レベル4の自動運転では、ODD内においては全てシステムが対応することが求められるところ、そのような技術を実現するには時間を要するだろう。システムが対応の必要性を認知することが困難な事象については、車車間通信等の通信技術を活用するなどして、人が関与すべき事象を可能な限り減らしていくことも重要であろう。

- ・ 議論の大前提は道路交通の安全を確保するという事だろう。従来の運転者の存在を前提としない自動運転車についても、少なくとも現在確保できている安全性のレベルを下げるわけにはいかないと考えており、車両だけでは到達できない部分であったとしても地域との連携を図ることなどによりカバーすることが可能ではないか。
- ・ 交通事故発生時の対応については、自動的に通報するシステムを活用するなどの対応であれば、車両内に運行に関与する者が存在しなくとも、人が事故現場に駆けつけて対応することで必要な義務を履行していると言えるのではないか。サービス設計の観点では、システムも含めた車両コストも重要ではあるが、コスト削減を重視しすぎると、被害者支援の立場を考えた場合に望ましくない結果となることもあり得るだろう。また、地域の交通手段を確保することは重要な課題ではあるが、移動サービスの実現を重視するあまり事故時の応急手当を受けられない可能性があることなどについて、地域住民に受容を強いることとならないよう配慮すべきであろう。
- ・ 交通事故発生時の対応で重要な点は、誰に義務付けるかではなく、被害者をいかに迅速に救助するかであり、周辺の住民や民間事業者と契約を締結し、緊急時の報告、救急車等の援助を求めることによって達成することにより、地域住民の理解も得やすいだろう。
- ・ 地域住民にボランティアとして協力を要請することはあり得るが、民事上の義務を課すのは非現実的。専門業者と連携する場合は相応のコストを要するため、サービス全体の設計を考慮する必要があるだろう。

(3) 閉会

(以上)