

令和2年度 第5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3年3月5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) 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【欠席】

外務省国際協力局専門機関室長【代理出席】

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【代理出席】

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

(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に関わる今後の課題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。

- ・ SAE レベル 4 の自動運転移動サービスでは、想定されるサービスの内容や ODD が多様であり、その全てを網羅する一般的なルールや制度を現時点で定めることは難しい。このため、個別のケースごとに、安全性を担保する方法やサービスを具体化するための制度等を検討するというアプローチにならざるを得ないだろう。
- ・ 報告書案 28 ページにあるところの「全体として従来と同等以上の安全性を確保すること」を達成するためには、各地域の個別のケースごとの安全性確保のための方策を統括して管理する体制を確保することが重要であり、今後検討する必要がある。
- ・ 安全性の担保のうち特に被害者救護については、従来はドライバーが担っていた部分が非常に大きかったが、無人自動運転移動サービスでは、地域の病院や救急、消防等を含めた全体の連携により安全性を担保することになる。このように多数の関係機関の連携が求められる状況においては、主体となる機関や連携の体制等が非常に重要な論点となると考えられ、これらの点については関係者間で確実に合意を得る必要がある。
- ・ 現状の自動運転移動サービスはまだ完全な自動運転ではないため、人間のドライバーが運転操作を行う従来の移動サービスとは異なるリスクが存在する可能性があり、サービスを利用する際にはこの点を理解する必要があるというメッセージを発信する必要がある。
- ・ 道路交通法の在り方の検討は、技術開発の動向や、その技術基準と深く関連しているため、今後も引き続き、道路交通法以外の関連法令や技術開発状況も踏まえて議論を進めることが重要である。
- ・ レベル 4 の実証実験では、当初の目標を達成できない場合や想定外の事象に見舞われる場合等もあり得るが、実証実験中に明らかとなったシステム上の問題点等について適切に検証し、その後のシステム設計等に活かすことが重要である。そういったメッセージが報告書に記載されれば、実証実験実施主体も心強いだろう。
- ・ サービスの利用者の理解を高めるためには、現状の SAE レベル 4 相当の自動運転技術が抱えるリスクを伝えるだけでなく、各地域の実情に応じた実証実験を繰り返し行い、着実に理解を醸成していくことも重要である。各地域に

よって、例えば、被害者救護の方法一つとっても、大都市や中山間部等では事情が異なることや、実施主体について、公的機関が担う場合と民間事業者が担う場合では体制等も異なると想定される。自動運転移動サービスの「全体として従来と同等以上の安全性を確保する」方法は、多岐にわたると考えられることから、各地における実証実験の状況や要請を踏まえ、一步一步着実に検討を進める必要がある。

- ・ 自動運転システムの運用に当たっては、綿密に想定を立てたととしても、なお想像もつかないような想定外の事象が起こり得るだろう。一つの関係機関では見落とししてしまう観点を他の関係者が補い、想定外の事象を可能な限り防ぐための在り方について、この委員会で検討できればと考えている。
- ・ 運行主体の適格性を審査するための枠組みにおける審査事項やその基準、適格性を有さない場合の行政処分の在り方等は、実証実験段階でその審査事項等が示されていれば、それを踏まえた実証実験が可能となる。実証実験を一層進展させる観点からも、審査事項の基準の検討等も進めるべき。また、審査基準を示す際には、その基準を設定した根拠や想定事例等も合わせて提示できれば、各地における実証実験の内容を検討する際にも参考になると考えられる。他方で、審査基準の達成手法については、なるべく制約をしないような配慮がなされていることが重要である。
- ・ 個別のケースや地域ごとの具体的な検討が必要であるという方向性については同意するが、生命や身体に重大な危険を生じさせる車両が走行してはならないという前提に変わりはないことに留意すべき。従来の道路交通法で担保されていた安全性が維持されることが明確な目標であることを踏まえた上で議論を進める必要がある。
- ・ 交通ルールの遵守の方策を柔軟に検討するとの方向性に異論はないが、無責任な体制につながるものであってはならない。全体として従来と同等以上の安全性を確保する際に、どの主体がどのような役割を果たす必要があるのかという点が重要であり、明確化しておく必要があることについて改めて強調したい。

### (3) 閉会

(以上)