

**令和3年度 第1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6月3日（木）14：00～16：00

(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

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

自動車技術総合機構交通安全環境研究所自動車安全研究部長 河合英直

日本大学大学院法務研究科教授 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【欠席】

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 波多野邦道

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

内閣府科学技術・イノベーション推進事務局参事官（重要課題担当）

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

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

(5) 事務局

警察庁交通局交通企画課

みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社

**2 配付資料**

- ・ 議事次第
- ・ 令和3年度調査検討委員会構成員名簿
- ・ 出席者一覧
- ・ 資料1 令和3年度 自動運転の実現に向けた調査研究について
- ・ 資料2 自動運行装置の保安基準の概要
- ・ 資料3 論点① 運転者の存在を前提としない自動運転システムの性能について
- ・ 資料4 論点② 認定による特例の適用について
- ・ 資料5 ヒアリング要領・項目

### 3 議事進行

#### (1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言。

#### (2) 討議

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。

<資料1について>

- ・ レベル4の自動運転移動サービスに関わる体制はシンプルではなく、申請者の下には遠隔監視者のほか様々な関係者が存在していると考えられる。今後の議論においては、運転免許が必要か否か、特殊な教育を受けた者である必要があるかなど、申請者の下で実際に運行に携わる人に焦点を当てて検討する必要があるのではないか。
- ・ レベル4の実現に向けた検討に当たっては、事業者ヒアリング等を通じて現行法制度で対処できる部分とそうでない部分を把握した上で、検討を進めていく必要がある。

<資料2及び資料3について>

- ・ 限定地域における無人自動運転では、オペレーターのような役割を担う者の存在が想定される。このような者の担う役割と自動運行装置が果たす役割の関係性は分かりづらい部分であるため、具体的なケースに基づき議論していくことが適切と考えられる。
- ・ 資料3には「レベル3相当の自動運行装置とレベル4相当のものを区別していないが、それぞれに適用されるルールを区別する必要」と記載されているが、区別する必要があるか否かについては議論が必要。技術の状況を踏まえながら、レベル3の特徴を踏まえつつもレベル4に対応した制度整備を検討していくことが必要ではないか。
- ・ レベル4を使用した車両に交通事故等が発生した場合には、人が運転していることを前提とし、その過失を判断してきたこれまでの在り方とは異なるこ

ととなる。制度整備に当たっては、レベル3相当以上の事故原因の解明の現状等を踏まえた方が良いのではないか。

- ・ 移動サービスとしてレベル4の車両を使用する場合には、車庫から運行サービスを行う最初のバス停まで持っていく場面や、センサー類の初期設定や校正等を行う場面等、必ずしもレベル4の自動運転を行っているわけではない場面もある。制度の検討に当たっては、レベル4の機能だけを切り出してその在り方を議論するのみでなく、レベル4の車両を実際にどのように運用するのかに目を向けた整理を行っても良いのではないか。
- ・ レベル4では、緊急時等はシステムがリスク最小化制御を行い安全に停止することとなる。むやみに停車するような車両が使用された場合には道路上に交通上の障害物が次々と生まれることになり得るため、何らか制御するような仕組みが必要ではないか。
- ・ レベル3の自動運行装置が遵守すべき交通ルールの範囲は、従前の運転者に課せられた義務のうち基本的には運転操作に関わる義務であると理解している。他方、レベル4の自動運行装置の備えるべき性能や安全面が従前の理解を大きく超えて変化していくようであれば、その違いをクリアにした上で議論することが重要。
- ・ 自動運行装置が安全に走行できない状況になった場合、どのように運行を再開するのかについても議論すべきではないか。
- ・ レベル3の自動運行装置を使用して自動車を用いる行為は道路交通法上の運転に該当するものと理解しているが、レベル4の装置を使用した場合には運転に当たるのか、それとも運転とは違う行為となるのか、考え方を整理していきたい。
- ・ 申請者が法人であって、実際にレベル4の車両が事故を起こしてしまった場合に、誰が刑事罰を受けるのかという疑問がある。レベル4の自動運転中に遠隔から自然人が監視している状態を制度上どのように捉えるべきか、明確にしていくべき。

#### <資料4について>

- ・ 計画の認定を受けていないことと、認定された計画に従っていないことは別のことであるが、両者が混在しているのではないか。安心安全の担保を考えるならば、計画の認定や道路使用許可を受けることを自動運転の要件とすることが適切であるように思われるが、道路使用許可型やガイドライン型のように計画の認定に拠らない形でも自動運転の安全性が担保されるのであれば、計画の認定の意味が揺らぎ、結果として安心を損なう可能性もあり得る。
- ・ 認定という新しい枠組みと、既存の道路使用許可の制度のクロスオーバーが分かりづらい。一つの考え方として、道路使用許可の条件、あるいは補完として、計画の認定を考えることも可能ではないか。

- ・ 道路使用許可型やガイドライン型で自動運転を行う場合には、システムがレベル4相当の性能を有している場合であってもレベル3相当として運用するのであれば問題ないとする。ただ、道路使用許可型やガイドライン型でレベル4の特別装置自動車の自動運転を行う場合には、少し問題があると感じる。
- ・ レベル4の自動運行装置には必ずしも運転者に運転操作を促す機能が搭載されていないと考えられ、この場合はレベル3としての運用はできないのではないか。レベル4の自動運行装置について、レベル4での運用しか想定していないものと、レベル3の機能を有しているものとの整理が必要であろう。
- ・ レベル3の自動運転であればシステムではなく自然人である運転者が対応していたような運転者の義務について、レベル4では事業者や事業者の下で自動運転に携わる者の関与等により履行することとなる。認定の際に義務を履行する手段を確認すること自体については大きな異論はないが、当該義務を履行するための具体的な手段の確実性までも法人に負わせることに関して、どのように審査するかについては、是非議論していただきたい。
- ・ 公共交通機関を担う事業者の場合には、単に運転をするだけでなく、車内で乗客が倒れたときの通報や保護、更に車両が災害に遭った際の避難誘導や持ち物の確保も行っていると聞いている。飲酒した状態でこれらの事務を果たして遂行できるのかという点は疑問であるため、特例についての適切な整理を検討すべきである。
- ・ 調査検討委員会で直接的に議論しているのは交通ルールの在り方ではあるが、民事的及び被害者の被害回復という点にも間接的に影響を及ぼすものと想定されるので、注視していきたい。

#### <資料5について>

- ・ 自動運転を行う者が法人であるか個人であるかについて、整理した方が議論が進みやすいと思われる。そのため、ヒアリングに当たっては、回答者がどのような目的を持って技術開発を行っているかについても確認するようにしてほしい。

### (3) 閉会

(以上)