

第6回 自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会 議事概要

※以下、敬称略

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成29年3月3日（金）14：00～16：00
- ・開催場所：秋葉原コンベンションホール 5C会議室

- ・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）
筑波大学副学長・理事 稲垣敏之
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
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【欠席】
首都大学東京法科大学院教授 木村光江
東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター長・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理事官 【欠席】
警察庁交通企画課課長補佐
警察庁交通指導課課長補佐
警察庁交通規制課課長補佐
警察庁運転免許課課長補佐

- ・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）付企画官
内閣府地方創生推進事務局審議官 【欠席】
法務省刑事局刑事課参事官
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
経済産業省製造産業局自動車課電池・次世代技術・ITS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政策課国際業務室長

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

2.2. 討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

【遠隔型自動走行システムについて】

- ・ 遠隔型自動走行システムの実用化に向けた課題として、将来的には、事故等発生時に即座に対応できる距離に遠隔監視・操作する施設を設置するべきか、遠隔監視・操作する場所が車両の近くに設置されていない場合には、事故等に対応するための施設等を車両の近くに設置する必要があるかなどについても議論する必要があるだろう。
- ・ 遠隔監視・操作する場所については、遠隔監視・操作に使用する無線通信が途絶しないことが前提であり、現時点では、車両と近い場所でなければ担保できないということになるだろう。今後の技術進展によって、遠隔監視・操作する場所と車両との距離が離れても通信が途絶しない環境ができると考えられるが、初期段階においては、安全に遠隔監視・操作できる場所で実証実験を行っていただくことを考えていくべきだろう。
- ・ 公道実証実験を行うに当たって安全性の確認を行う際には、警察だけでなく、技術的な専門家である研究機関等にも協力を得て、様々な視点で確認した方が、より精緻な判断ができるのではないか。
- ・ 乗客等の車両に乗車している者が緊急停止ボタンを押して車両を停止させる行為が「運転」に該当するかどうかについては、当該行為が「運転」に該当するのであれば、その後に発生した事象との関係性によって責任が問われる可能性もあるため、整理して議論していく必要がある。
- ・ 将来的に、完全自動運転が実現し、乗客が緊急停止ボタンを押して車両を停止させたときも同じ論点が出てくるが、現在の「運転者」を前提とした議論とは異なる議論になるだろう。今後、更なる議論が必要と考えられる。
- ・ 緊急停止ボタンを押す行為の取扱いについては、電車に設置された緊急停止ボタンを押したときに責任が問われるのかという話と類似した議論であると考えられる。悪意を持って押した場合については、罰則があると考えられるが、危険な状態においてやむを得ず緊急停止ボタンを押す場合と、悪意を持って押す場合とを区別して議論する必要があるのではないか。

【自動運転の実現に向けたその他の課題等について】

- ・ 高速道路での準自動パイロットの実用化に向けた運用上の課題として、本調査検討委員会において議論したものは、代表的な例や優先度の高い例であり、それ以外の課題

も山積している。今後も継続して、その他の課題についても対応策を検討する必要がある。また、高速道路は始まりに過ぎず、今後は、より難易度の高い一般道についても検討していかなければならない。道路交通法における一般道の様々な課題に対する解釈は、高速道路よりも大変だと考えられるが、こうした検討を着実にやらない限り、一般道での自動運転は実現されない。

- ・トラックの隊列走行については、隊列走行のスペックによって、求められるルールは異なると考えられるため、ルールの検討に当たっては、実現する隊列走行のスペックと協調していく必要がある。
- ・例えば、周囲の車両に対して、隊列の間に割り込んではいけないといったルールを設けるなど、隊列走行の妨げにならないようなルールがあると、隊列走行の実験や実用化が行いやすくなるのではないかと。今の段階で具体的な事項が決められるかという問題はありますが、隊列走行を安全に実現させる仕組みが必要ではないかと。
- ・レベル定義と技術の進展を考えると、これまでに検討してきた課題についても、例えば、刑事上の責任や行政法規上の責任について、今後見直す必要が出てくるだろう。
- ・将来的に、道づくり・町づくりの一環として併せて考えれば、自律型の自動運転でも早期に実現できる可能性があり、自動運転車を活用する研究・開発も検討が進められつつある。今後、専用道路の設置、特区制度の活用等、様々なニーズが顕在化することが予想されるため、自律型の自動運転に関しても積極的に検討していただきたい。
- ・特に、地方の過疎地において、自律型の自動運転に対するニーズがあると考えている。車は便利で楽しいものであると考えているが、そのような車の良い面を地域や年齢にかかわらず享受できる体制を構築するためには、自律型の自動運転を実現する方が良いのではないかと考える。走行する場所を明確に定義すれば、おそらく必要な制度や技術は変わってくるだろう。将来的には、レベル順で自動運転が実現するのではなく、自律型の自動運転が先に実現することも大いに考えられるので、制度整備については、状況を見極めながら柔軟に対応していただきたい。
- ・遠隔監視・操作を含めた実証実験に関する制度は整理されつつあり、本検討委員会の検討を始め、制度面の検討が進んできたと感じる。実験の次の段階はビジネス化であり、自動運転をビジネスとして始めた際にどのようにできるかがポイントである。事業者にとっては、実用化についてある程度見通しが得られると、事業展開のサポートになるため、ビジネス化及び実用化を見据えて、引き続き検討を進めるべきである。
- ・実証実験のための制度は、今年度の検討委員会によってある程度実現できたが、自動運転を社会に本格的に導入していくためには、まだ課題は残されているので、議論を深めていただきたい。
- ・自動運転は時代の要請でもあるので、取組を進めていくことは重要である。ただし、「自動運転の技術の開発や制度設計は、人の幸せのためにある」ということを忘れてはならない。このことにしっかりと軸を置いて取り組んでいただきたい。
- ・自動運転に関する新しい取組を進めるとともに、これまでも行ってきた国民への

交通安全や命の大切さに関する意識の醸成と、運転者の規範意識の向上についての取組も更に進めていただきたい。

- 自動運転に対する社会的ニーズが高いことは明らかなので、実験を重ねて検証していく必要があるだろう。安全第一という考え方は常に持ち、安全確保はくどいくらいに確認しつつ進めていただきたい。
- 日本にとって自動運転は、将来、非常に重要なツールになる。自動車を運転できないが利用したいという人が増える将来を見据え、法制度の枠組みを検討することが、本検討委員会の目的だろう。とりわけ、道路交通法に起因した刑事上の責任が主眼であったと考えられるが、様々なことを検討した結果として、最終的に制度を改正したり、新しい制度を提案したりする際には、明確な言葉を使うべきだと考えている。
- 自動運転システムを用いた事業を行う場合には、様々な社会的な責任を負うこととなる。今後は、刑事上の責任、行政法規上の責任について、どのような義務違反があった際に、どのような不利益を受けるのかを明確にしていくことが課題であろう。その際は、SAE International が示したレベルの定義に沿って、日本メーカーはどのレベルまで到達しているのかということや常に踏まえた仕組みや提案が必要であり、実現に向けて段階的に進めるしかないであろう。
- 法整備に関する検討は、技術開発の状況に即して進めていく必要がある。先に規制を作り、その規制に当てはまらない技術が生まれてしまった場合には、技術の進展を阻害してしまうという懸念もある。したがって、お互いの課題を共有しながら、制度が技術開発や実用化の阻害にならないように検討を進めていくべきではないか。
- 運転免許を持っている人にどのような教育をするかは重要である。一方、車両の周囲にいる人々（例えば、子供や中高生）には、自動運転への理解をどのように教育していくのかも課題である。加えて、病気や障害のある方は、運転免許制度を利用することがなければ、道路交通法等の情報を得る機会が圧倒的に少なく、そのような方にどのようにして自動運転の情報を伝え、自動運転を社会に根付かせていくのかも課題である。今後は、それら全てを俯瞰しながら検討していただきたい。
- ニーズ及びそのニーズに対応したレベルについて議論する必要があると感じている。自動運転技術は我が国の将来における交通事故の削減を始めとした様々な課題を解決する上で不可欠なものである。また、自動運転の開発は国内外で競争しているため、その競争に遅れをとるわけにはいかない。したがって、多くの考慮要素がある中で法制度面の検討を行っていかねばならない。
- これまでの議論から課題が山積していることが明らかとなった。本年度の調査結果を踏まえ、警察庁を始めとして関係省庁で更に検討していただきたい。安全第一を前提とし、自動運転が早期に実現できるよう、オールジャパンで取り組んでいただきたい。

2.3. 閉会

(以上)