

令和4年度 第1回 自動運転の拡大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4年10月20日（木）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）

東京工業大学名誉教授 兼 神戸大学名誉教授 朝倉康夫

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

一般社団法人日本自動車工業会大型車委員会大型車技術部会部会長 小川博

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 廣川進

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安全技術・政策委員会自動運転部会部会長 波多野邦道

ITS Japan 専務理事 山本昭雄

警察庁交通局交通企画課長【欠席】

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

デジタル庁国民向けサービスグループ統括官付参事官【代理出席】

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

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室長

国土交通省自動車局安全政策課安全監理室長

(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 議事進行

### (1) 開会

- ・ 事務局より開会を宣言。

### (2) 討議

高速道路における自動運転の普及及び自家用車のレベル4自動運転の実現に向けた交通ルール上の課題について討議した。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

#### <検討の前提について>

- ・ 今後のレベル4の運用としては、運転から特定自動運行に切り替わり、その後運転に戻るといったケースが想定される。また、特定自動運行においては、自動運行装置の使用条件（ODD）から外れた場合にはリスク最小化制御（MRM）が作動し、システムのみにより安全に停止することとなるが、MRMを行う主体が判然としないため、議論の前提として、現行法の考え方の整理を行えるとよい。
- ・ 現行のレベル3やレベル4については、道路交通法上はサービスカーを前提に定義されており、オーナーカーでも同じように現行規定を適用できるか判然としない。また、オーナーカーであっても、レベル4の自動運行装置が作動している間は特定自動運行と捉えることができるだろうが、ドライバーとなり得る者の乗車が想定されるという点で、無人自動運転の場合とは状況が異なるとも考えられる。

#### <自動運転の普及に向けた道路交通法上の課題について>

##### ア 車内乗員の有無による事故時駆け付け等に関する課題

- ・ レベル4の無人自動運転移動サービスのユースケースとして、限定地域における低速での移動サービスだけでなく、路線バス等も想定した場合には、車内の安全確保等への対応のため、保安要員が乗車する場合も考えられる。そのような場合についても検討したほうがよいのではないか。
- ・ 車内に運転者となり得る者が乗車する場合と乗車しない場合、乗客含めて誰も乗車しない場合等の違いを整理して議論する必要があるだろう。
- ・ 保安要員等も含めて人が車内に完全に存在しない無人状態での運行と、保安要員等が存在するドライバーレスの状態での運行とでは、対応できる事象が異なると想定されるため、今後の議論ではこれらを区別して整理できるとよい。
- ・ 万が一の場合に車内にいる者が運転するというユースケースもあり得ることから、今後の議論では、運転免許を保有した人が乗車している場合と、運転免許を保有していない人が乗車している場合とで、場合分けする必要がある。

- ・ 交通事故時の対応等については、自動運転のレベルに関係なく引き続き検討を行う必要がある論点である。関係機関が現在どのような役割を担っており、自動運転によりその役割がどのように変わるのかを整理し、議論できるとよい。

#### イ 地域の理解に関する課題

- ・ 地域の理解については、これまでは無人自動運転移動サービスが地域に必要なか否かという点への理解であったと考えるが、高速道路における自動運転の場合には、同じような意味での地域の理解を議論することにはならない可能性がある。
- ・ 高速道路上での自動運転の場合は、運行する地域が複数の都道府県に及ぶ場合も想定されるところ、運行する全ての都道府県の地域の理解を得ることは現実的ではないと考えられる。この点、なぜ地域の理解が必要としたのかを踏まえて議論することが重要である。

#### ウ オーナーカーに関する課題

- ・ 高速道路における自動運転トラックは、車内無人であることや地域の理解を得る方法が異なるという点で違いはあるとしても、無人自動運転移動サービスの延長線で考えることが可能と考える。他方で、オーナーカーについては、遠隔から監視等を行う運行主体が存在する場合とは異なっており、従来とは議論が質的に異なるため、その点を十分に念頭において議論する必要があるだろう。
- ・ 高速道路における自動運転トラックやオーナーカーを見据えた議論においては、特定自動運行の許可制度の枠組みに当てはめる対象を量的に拡大するか、(制度の見直しも含めた)質的な対応が必要なのかを見定める必要がある。特にオーナーカーについては、特定自動運行の許可制度の枠組みを超えていると考えられるため、質的な見直しも視野に入れる必要があるだろう。
- ・ オーナーカーの場合、自動車に乗車している人とは別に運行主体がいて、それが遠隔監視者となるような形態が期待されるが、その場合の特定自動運行計画をどう考えるべきかについて議論する必要があるだろう。

#### エ その他

- ・ 交通事故については、接触を伴うものだけでなく、相手方の挙動に誘発されて発生する事故等、様々なケースが想定されるが、システムがそれを適切に認知して対応を行うことができるかに留意する必要がある。
- ・ 接触のない事故等については、車両側で全て検知するのは難しいため、道路インフラ側での検知も念頭において議論したほうがよい。
- ・ 技術の高度化に伴い、人とシステムの役割分担におけるシステムの役割が多くなることから、サイバーセキュリティを考慮する必要がある。悪意のある攻撃を受けた場合の対応方法等についても議論することも重要ではないか。
- ・ MRM作動中は、自動運行装置のODD外であるにもかかわらず、システムが

操縦を継続する状態となるため、この間に交通事故が発生した場合の責任の所在について議論する必要がある。

<書面ヒアリングについて>

- ・ 物流サービスやオーナーカーだけでなく、例えば除雪車等も含め、レベル4のシステムの活用が想定される主体に対し幅広く聴取できるとよい。
- ・ オーナーカーと移動サービスを組み合わせたユースケースも想定されることから、ヒアリング対象として、物流サービスやオーナーカーだけでなく、移動サービスや、それらを含む新たなサービス形態も含めて聴取できるとよい。
- ・ オーナーカーについては、サービスを供給する側の視点だけでなく、サービスを使用する消費者側の視点もあわせて聴取できるとよい。

(3) 閉会

(以上)