

令和4年度 第2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5年1月19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

法政大学キャリアデザイン学部教授 廣川進【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
【欠席】

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

東京都立大学法学部／大学院法学政治学研究科教授 星周一郎

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【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

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

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。

<論点①：「地域の理解」の考え方について>

- ・ 特定自動運行の許可基準における「地域の理解」は、もともと限定地域におけるレベル4自動運転を念頭に置いたものであり、高速道路におけるレベル4自動運転にそのまま当てはめるのは難しいのではないかと。
- ・ 高速道路におけるレベル4自動運転では、意見を聴く必要があるとすれば、道路の維持管理等を担う道路管理者等がその対象となるのではないかと。
- ・ 特定自動運行の許可制度は特定の限定された地域における利便性を念頭に置いているため、「地域」という地理的な区切りが可能であるが、高速道路においてレベル4自動運転を行う場合に通過する全ての地域の利便性を考慮するというのは、「地域」の解釈を拡大しすぎであり、改正道路交通法の趣旨と異なると考える。「地域」という観点ではなく、誰にどのような負担や利益等があるのかといった、レベル4自動運転によるサービスの「受益者」という観点に切り替える必要があるのではないかと。
- ・ レベル4自動運転によって便益を得る人と負担を被る人について、限定地域を走行する場合には両者はほとんど同一と考えられるが、高速道路を走行する場合には別の人になると考えられる。両者から意見を聴くことができるかが課題であり、特に負担を被る人の理解を得られる制度が必要になると考えられる。
- ・ 高速道路におけるレベル4自動運転によって負担を被る可能性がある主体として、高速道路の利用者が想定される。例えば、自動運転車が低速で走行することにより、自動運転車が走行する区間だけ他の自動車の走行速度も低下してしまうなどの影響がある場合は、このことについて理解を得る方法を検討する必要がある。
- ・ 高速道路においてレベル4自動運転を行う場合には、高速道路利用の公平性・透明性という観点から、周囲の自動車に負担を生じさせないように運用されることとなると考えられるところ、そもそもどのようなデメリットが生じるのかについて、実際の運用を考えながら整理すべきではないかと。

<課題②：高速道路上でODDを外れた場合や交通事故の場合の措置等の円滑な実施について>

- ・ 高速道路における交通事故の現場への駆け付けについては、NEXCO や JAF 等と連携することが現実的ではないか。また、NEXCO や JAF 等と連携する場合には、罰則などの観点から、これらの者に過度な負担がかからないようにすべきではないか。
- ・ 渋滞などにより駆け付け対応が困難な場合、路肩等の走行を含む緊急走行を行う必要があるのではないか。また、現場措置業務実施者が緊急走行を行う場合、周囲の高速道路の利用者を混乱させないように、緊急自動車であることを明確にする必要があるのではないか。
- ・ 現場措置業務実施者をエリアごとに配置することとすれば、広域で運行を行うことが想定される高速道路におけるレベル4自動運転においても、遠方からの駆け付けの必要性は生じ得ないとも考えられる。
- ・ 特定自動運行主任者が自動車に乗車していたとしても、同者が運転免許を保有していない場合であって、当該自動車を動かしたいときは、運転免許を保有する者が駆け付けてくるのを待つ必要があり、運用として効率がよくないと考えられる。
- ・ 特定自動運行の許可制度は、限定された狭い地域でレベル4自動運転が行われることを念頭に置いているため、自動車に乗車する特定自動運行主任者が運転免許を保有していなくても、運転免許を保有する者が直ちに駆け付けてくるのを待てばよいと考えられるが、高速道路等のより広い範囲でレベル4自動運転を行う場合には、駆け付けに時間がかかるため、特定自動運行主任者が乗車していても、運転免許を保有していなければ、同者が遠隔に存在する場合と変わらないと考えられる。従って、同者の資格・要件については、将来的には検討し直すこともあり得るのではないか。

<課題③：自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方について>

- ・ レベル4自動運転であれば、オーナーカーとしての形態ではなく、カーシェアやリース等の形態の方が有用と考えられる。
- ・ バレーパーキングについては、現実的なユースケースとして、不特定多数の自動車が対象となるのではなく、会員制のように特定の自動車が対象となることも想定されるのではないか。また、バレーパーキングは、必ずしもレベル4にこだわることなく、レベル3以下での運用や道路性がない部分での導入も検討されている。
- ・ オーナーカーについて、当面は、個人で特定自動運行計画を作成し、特定自動運行の許可を得るということは想定されないのではないか。
- ・ オーナーカーにおけるレベル3の自動運転システムによる運転引継ぎについて、高速走行時では低速走行時と比べて危険性が高いおそれがあるため、高速

走行時は運転引継ぎを想定せず、レベル4の自動運転システムにより停止する方が安全なのではないか。

- ・ バレーパーキングの議論に当たっては、従来の「リモート駐車」との違いを明確にした上で、システムやドライバー、事業者が担うべき役割や責任、義務等を議論する必要がある。
- ・ レベル3に対応する、運転者が自動運行装置を用いて運転する制度と、レベル4に対応する特定自動運行の許可制度という自動運転に関する2つの制度があり、今後実現が目指されるユースケースをどちらの制度で捉えることが適切かを議論することが今年度の調査検討委員会の検討の射程であると考えている。ドライバーが運転引継ぎを受ける際の安全性の議論は、前者の制度を整備するなかで一定の整理がなされていると承知しており、今回の検討の対象には含めにくいと考えられる。
- ・ 家族内で自動車の貸し借りをを行う場合等、オーナーカーにおいても配回送を想定し得るであろう。
- ・ バレーパーキングは、機械式駐車場の一類型と考えた方がよいのではないか。
- ・ ドライバーが運転引継ぎを受けることを想定するのならば、それはレベル4ではなく、はじめからレベル3の自動運転として運行すべきだ。仮にレベル4の自動運転において、ドライバーによるオーバーライドを認める場合、責任関係の整理が非常に難しくなると懸念している。
- ・ 個人が所有する自動運転車を個人の裁量で移動サービスに利用する形態は、法人が行うリース・カーシェアと大きな差はないと考えられる。ユースケースを想定する上では、こうした点にも留意して類型化することが重要である。
- ・ 個人が特定自動運行計画を作成し、特定自動運行の許可を受けることは、現状ではハードルが高く、現実的ではないと考えられるものの、制度の在り方は技術レベルの進展により変わるものと考えられる。将来的に、より技術レベルの高い自動運転車が実用化されれば、制度が緩和されることもあり得るのではないか。
- ・ 自家用車の特定自動運行の許可制度への当てはめ方について、まずは、個人が実施主体となる場合について議論・整理した後、法人が実施主体となる場合について議論・整理してはどうか。また、バレーパーキングについては、まずは現実的に必要とされる運転自動化レベルの整理が必要であろう。
- ・ 将来的には技術の進展状況等により新たな制度の検討が必要となるかもしれないが、当面は、あまり検討範囲が広がりすぎないように留意しながら、現行の特定自動運行の許可制度の中で実現が可能であるユースケースを中心に、課題の解決に焦点を当てて検討できるとよいのではないか。

<課題④：人又は物の運送を目的としないユースケースの特定自動運行の許可制度への当てはめ方について>

- ・ 除雪車やゴミ収集車等は地域住民の利便性や福祉に資するものであり、ニーズもあると考えられることから、例えば、「人又は物の運送『等』を目的とする」とするなどにより、特定自動運行の対象とし得るようにすべきではないか。
- ・ 「人又は物の運送を目的とする」の解釈の問題であり、ゴミ収集車は「ゴミを運送している」と、除雪車は「雪をある場所から別の場所に運送している」と解釈することも可能ではないか。また、ゴミ収集車や除雪車以外にも様々な事業用自動車が見込まれるが、それらは「地域住民の利便性又は福祉の向上に資する」ものであり、それらが特定自動運行を行うことができなくなることがないようにすべきである。
- ・ 「人又は物の運送」という表現については、ゴミ収集車や除雪車等も含め、広く解釈してよいのではないか。

(3) 閉会

(以上)