

**令和5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5年9月14日（木）10：00～11：30

(2) 開催場所：TKP新橋カンファレンスセンター ホール14C

(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【Web出席】

早稲田大学名誉教授 石田敏郎【Web出席】

法政大学大学院法務研究科教授 今井猛嘉【Web出席】

自動車ジャーナリスト 岩貞るみこ【Web出席】

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副会長 榎本英彦

慶應義塾大学大学院法務研究科教授 鹿野菜穂子【Web出席】

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【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安全技術・政策委員会自動運転部会部会長 波多野邦道

法政大学キャリアデザイン学部教授 廣川進【欠席】

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【Web出席】

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

株式会社ネクスティ エレクトロニクス 技監兼「RoAD to the L4」プロジェクト テーマ3リーダー 小川 博

デジタル庁国民向けサービスグループ統括官付参事官

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

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モビリティDX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室長

国土交通省自動車局安全政策課安全監理室長【欠席】

(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

高速道路におけるレベル4自動運転の普及及び法人が実施主体となる自家用車のレベル4自動運転の実現に向けた道路交通法上の課題の抽出のため、議論すべきユースケースについて討議した。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

#### 【ユースケース①：高速道路におけるトラックのレベル4自動運転について】

- ・ 自動運転車の車両技術だけでは対応困難な状況においてはインフラからの支援が必須とのことだが、必ずしも、落下物や突発的な事故等の情報が即時に検知され、先読み情報として提供可能とも限らない。また、先読み情報の提供が行われる場合でも、通信遅延や情報の正確性への留意が求められる。そのため、インフラからの支援は有用と考えるが、車両技術だけで突発的な事象に対応できるようにすることも重要である。また、必ずしも正確とは限らないインフラからの支援に基づいて運行した結果、事故が発生した場合の責任の在り方について今後議論が必要となるのではないかと。
- ・ 物流領域におけるレベル4自動運転の活用は、高速道路だけでなく、物流拠点や港湾及びその周辺の道路での導入も想定されるところ、自動運転を活用する事業者が想定する実際の運用方法を考慮して検討するのによいのではないかと。

#### 【ユースケース②：法人が実施主体となる自家用車のレベル4自動運転について】

- ・ ロボットタクシーについて、定型的・一般的な交通ルールへの対応の範疇を超え、自動運転車単独では対応できない状況では、他の交通主体の協力やインフラからの支援が必要となる。このような、自動運転車単独では対応できない状況を踏まえて課題を検討すべきである。
- ・ 運送する対象を人又は物のどちらか一方に限定しないならば、ロボットタクシーのユースケースに限らず、混在交通下で一般道路を走行するレベル4自動運転に係る議論を行うことと相違ないのではないかと。また、自家用車については、個人が実施主体となった場合も検討すべきではないかと。その場合に課題があるのであれば、その点も論点に含めたほうが良い。
- ・ 自動車業界では、現時点において、個人所有の自家用自動運転車のニーズは主にレベル3でカバーできると認識している。また、個人がレベル4の自動運転車両を所有した上で特定自動運行の運用を法人に預けるような形態は生まれないのではないかと。
- ・ 自動パーキングの検討では、「道路性」の有無が非常に重要である。駐車場によって、他の車両や歩行者等の通行状況が異なることから、「道路性」の有無により場合分けした上で議論する必要がある。

- ・ 自動バレーパーキングで想定される駐車場によっては、車両や歩行者だけでなく、子供や高齢者、障害者、車椅子利用者等の様々な他の交通主体が想定される。このような他の交通主体の安全を守るようなルールも必要となるのではないか。
- ・ 自動バレーパーキングについては、「車両側のみに自動運転システムが搭載され、車両だけで完全に自律して駐車を行うもの」、「自動運転システムを搭載した車両が駐車する様子を施設側から遠隔監視するもの」、「車両は自動運転システムを搭載せず、施設側に設置されたシステムが車両を制御して駐車するもの」、「自動運転システムを搭載しない車両に対し、遠隔から人が操作を行い駐車するもの」に大別される。最後の類型は本委員会になじまないと考えられるが、本委員会でどの類型を取り上げるのか明確にした上で議論すべき。
- ・ 自動バレーパーキングは必ずしも車両側に自動運転システムが搭載されているとは限らないため、自動バレーパーキングの類型によっては特定自動運行に該当しないものもあるのではないか。
- ・ 特定自動運行に係る許可制度に自動バレーパーキングを当てはめる場合、当該自動バレーパーキングがどの類型に属するのかを明確にし、運用における責任の所在等を含めて様々な主体に誤解を与えないようにする必要がある。そのためには、広告や普及啓発等の方法も重要になるであろう。
- ・ 自動バレーパーキングを誰でも使用できる駐車場で行う場合、違法駐車車両対策等の秩序維持の課題もある。駐車場管理者の執行力や警察の介入権限等についても必要に応じて議論しても良いのではないか。
- ・ 駐車場を契約していない車両が駐車している場合については、民事上の対応が求められるものであり、本委員会の議論にはなじまないのではないか。

#### 【その他のユースケースについて】

- ・ 高速道路におけるレベル4自動運転の活用としては、トラックだけでなく、バスも想定され得ると考える。ドライバーの負荷軽減等の課題はトラックと共通している一方、物ではなく乗客を運送するため、輸送の安全の確保という観点では異なる考え方になることも想定される。
- ・ 資料に挙げられた以外のユースケースとして、業務用自動車のうち除雪車の高速道路におけるレベル4自動運転も想定される。

### (3) 閉会

(以上)