

令和5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11月10日（金）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【欠席】

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【欠席】

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

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

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【Web出席】

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【欠席】

(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【欠席】

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【代理出席】

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

国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課自動運転戦略室長【代理出席】

国土交通省物流・自動車局安全政策課安全監理室長【代理出席】

(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

法人が実施主体となる自家用車レベル4自動運転のうちロボットタクシーのユースケースに係る検討を行うとともに、高速道路におけるトラックのレベル4自動運転の普及に向けた道路交通法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。

【法人が実施主体となる自家用車のレベル4自動運転のうち、ロボットタクシーに係るユースケースについて】

- ・ 緊急車両への対応や、人員による誘導への対応は技術的な課題であり、利用者の乗降場所に関する対応や渋滞車列への対応とは分けて検討したほうが良い。
- ・ 道路交通法を遵守することは前提としつつ、緊急時等は柔軟な対応を行ったほうが交通の円滑に寄与する可能性もある。ユースケース毎に生じ得る課題に対して検討を行う際には、交通の円滑に寄与する可能性があるものとならないものを分けて検討すべき。
- ・ 交通の円滑が優先される状況は、個別具体的に判断されるものである。緊急時等の柔軟な対応を予め許容するには、交通の円滑という法益の概念に係る議論も必要ではないか。
- ・ ロボットタクシーは、人間がその場の交通に応じて行う柔軟な対応を、予めプログラミングしておく必要があるという技術的な問題もある。交通において起こり得る様々な事象に対し、ロボットタクシーにどのような対応を求めるかについては、引き続き、議論していくとよいだろう。
- ・ 渋滞車列への対応については、路車間通信や遠隔監視等の、渋滞車列の先が見通すことができる技術の有無により場合分けして検討すべきではないか。
- ・ ロボットタクシーの実用化が進む中国では、利用者の乗降場所や渋滞車列に係る課題について、自動運転車単独ではなく、インフラからの支援や、遠隔からの対応等で対処しているため、日本で導入する場合も同様の方法を取ることも一案かと考える。
- ・ 緊急車両への対応について、消防が運用する車両は、通行経路上に自転車等があつて通行できない場合に、消防隊員が自転車等を退避させる対応を行うことがある。自動運転車が緊急車両に自律で対応できない場合についても、消防隊員が対応できることはあるのか等を消防庁と相談してみてもどうか。
- ・ ロボットタクシーを運行する際に起こり得る課題への対応については、現状の技術を元に簡単に結論を出すのではなく、引き続き、慎重に議論を進める必要があると考えている。性急に結論を出そうとすると、できないことはやらな

いといった考え方や、システムよりも人間の方が柔軟な対応が可能という比較論になるなど、結果としてロボットタクシーの普及拡大に繋がらないことが懸念される。課題を洗い出しながら、一つ一つ慎重に議論を行い、望ましい対応方法を検討していきたい。

【高速道路におけるトラックのレベル4自動運転に係るユースケースについて】

- ・ 特定自動運行の許可基準における5号要件について、複数の市町村や都道府県を跨って特定自動運行が行われる場合、公安委員会は通過する全ての市町村の長に意見を聞く必要があるが、申請者の負担が大きだけでなく、通過するだけの市区町村の長などは意見を聞かれても答えられないことも懸念される。複数の市区町村や都道府県を跨って特定自動運行を行う場合の5号要件の適合性を確認する方法について、運用上の取決め等が必要ではないか。
- ・ 複数の市区町村や都道府県を跨ぐ場合の意見の聴取先について、消防機関は高速道路上の管轄する区間が明確に定められているため、管轄する消防機関が所属する自治体を対象とすることも考え得るのではないか。
- ・ 物流領域におけるレベル4自動運転の活用は、移動サービスとは異なる受益者が想定される。物流領域の場合、物流事業者の効率化だけでなく、社会課題の解決や将来に向けた持続可能な物流の維持等の公益も含まれることから、5号要件の趣旨を物流領域にも当てはめるに当たっては、現行の「地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるもの」とは異なる表現になり得るのではないか。
- ・ 5号要件については、対象とするユースケースの受益者を改めて確認し、法制上の対応方法についても今後検討していく必要がある。また、4号要件についても、「他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるもの」の解釈は高速道路と一般道路等の道路環境によって異なることも想定される。そのため、今後実施される実証実験のデータを踏まえ、どのような主体に利益と事故のリスクがそれぞれ生じ得るのかを考慮し、要件の妥当性を検討する必要があるのではないか。
- ・ 特定自動運行の緊急時における終了方法について、高速道路では、必ずしもその場で停止することが安全とは言えない場合もあると考えている。安全な停止や再発進を議論する際には、一般道路とは分けて考え、高速道路において最も安全な方法を検討するべきではないか。
- ・ 高速道路では、車両が走行可能な状態であれば、その場で停止するのではなく、より安全な場所まで移動して停止したほうが望ましい。他方で、タイヤがパンクしているなど車両の走行に支障がある状態の場合は、その場に停止せざるを得ない。安全な終了方法については、車両の状態によって変わり得ることから、技術開発の状況等も踏まえ、引き続き議論が必要である。

(3) 閉会

(以上)