

**令和5年度 第3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12月22日（金）9：30～11：00

(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部会長 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【Web出席】

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
【Web出席】

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【Web出席】

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

(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【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

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、自動バレーパーキングの導入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】

- ・ 渋滞車列への対応をシステムが担うためには、AI等の技術進展に伴い、システムによって渋滞車列や故障車、駐停車車両等の判別ができるようになる必要があるため、引き続き、その可能性について技術開発の状況確認を行ったほうが良い。
- ・ ロボットタクシーの実用化が進む中国では、混雑した道路においても、割り込み車両や他車両等の周囲の状況を認識しながら対応している例もある。
- ・ 議論をさらに進めるためには、実用化が進んでいる諸外国の事例における課題を把握し、我が国の環境と照らし合わせて検討を行うことも一案である。例えば、先行事例によるインシデント発生率と、人間による運転でのインシデント発生率を比較できれば、社会受容性に係る議論の参考になるのではないかと考える。
- ・ 米国での先行事例では、走行可能な道路や乗降可能場所が制限されているなど、必ずしも全ての道路を走行することを前提としていない。我が国でロボットタクシーを実用化する際にも、全ての道路を走行することを前提とするのではなく、経路を限定することを前提とすれば、従来の移動サービスの場合と類似した議論ができるのではないかと考える。
- ・ 遠隔からの支援は、利用者の乗降場所や渋滞車列に係る課題に対応するに当たり、円滑な道路交通を確保するために必要な手段だと考えられる。どのような内容の遠隔からの支援であれば特定自動運行の範囲内と判断されるのかについて、作動状態記録装置上の記録に基づく判断とは別の考え方もあるのではないかと考える。例えば、MRMが作動し、自動運転を終了させることさえできれば、道路運送車両法上のレベル4を成立させることはできるが、道路中央に停止することも想定されるところ、停止したままでは交通の安全と円滑に影響を及ぼすことから、道路交通法上の論点があるのではないかと考える。

【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、自動バレーパーキングに係るユースケースについて】

- ・ 駐車作業の監視や必要に応じた手助け等を人間（システムオペレーター）が行う場合、事故時の責任の観点からも、運転者ではないシステムオペレーターが

実施可能な遠隔支援の内容や程度に係る議論が必要ではないか。

- ・ 道路性のある場所で実施する場合の課題を検討するに当たっては、自動バレーパーキングというユースケースに留まらない論点も含まれる可能性がある。まずは、道路性がない場所で実施する場合を想定し、自動バレーパーキング特有の課題を検討するとよいのではないか。
- ・ 自動バレーパーキングの実用化のステップとして、まずは、レベル4の自動運行装置を搭載した車両ではなくレベル2程度の車両が使用されることになると考える。まずは、道路性のない駐車場で、レベル2程度の車両が自動バレーパーキングを行える仕組みを構築できるとよい。
- ・ 道路性のある駐車場で自動バレーパーキングを行う場合は、特定自動運行の許可を得る必要があると考えられる。例えば、大型商業施設内の駐車場等、不特定多数の人や車両が通行する可能性のある場所で実施する場合、どのように特定自動運行の枠組みを適用するか検討が必要ではないか。
- ・ 道路性の有無等の走行環境を踏まえた課題については、「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」を検討する上でも同様の課題が生じ得る。例えば、自動運転トラックを運用する際に、高速道路直結の物流施設においてシステムと人間による運転の切り替えを行うことを想定しているが、その対応は道路性の有無によって変わると考え得る。

(3) 閉会

(以上)