

**令和6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6年8月29日（木）14：30～16：10
- (2) 開催場所：TKP新橋カンファレンスセンター ホール15C
- (3) 出席委員等  
神戸大学大学院法学研究科 教授 中川丈久（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【ご欠席】  
早稲田大学名誉教授 石田敏郎  
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 一ノ瀬直  
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】  
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【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  
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・法政大学大学院キャリアデザイン学研究科教授  
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【ご欠席】  
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企画官  
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【代理出席】  
法務省刑事局刑事課参事官【代理出席】  
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
- (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

今年度の調査研究の進め方及び議論にあたって課題となり得る道路交通上の場面、海外調査研究案について討議した。各委員からの主な意見等については、次のとおり。

#### 【今年度の調査研究の進め方等について】

- ・ 「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」では、システム開発者の立場ではあまり議論がなかったと認識しているので、今回の検討会において、開発者側の問題意識を聞くこととしたのは評価できる。
- ・ 道路交通法の規定そのものと、そのルールの運用方法について合わせて議論し、ルールと実態との乖離を含めて検討していくべき。
- ・ 我が国の交通ルールにはないが、諸外国では上手く運用している交通ルールも参考にすべき。例えば、米国では「オールウェイストップ」として、当該標識がある交差点では必ず一旦停止し、先に交差点に到着した車両から順に通過できるというルールがあるが、我が国のように道幅の広さによる優先の判断を行う必要がないので、運転者にとっては非常に分かりやすいものとなっており、ロボットタクシーのスムーズな運行にも役立っていると考えられる。自動運転車を活用していくとの観点では、こうしたルールを参考にしても良いのではないかと。
- ・ 今回提示された課題となり得る道路交通法上の場面は、個々の場面によって論点が異なるかと考える。例えば、「歩行者の横断への対応」は、道路交通法第38条という具体的な交通ルールの解釈に関するものであるが、「周囲の違反行為への対応」は、道路交通法に一時的に違反しなければ、事故を回避できないという場合に、そのような場合が「緊急避難」等の理由によって適法になる可能性があり得るかが論点となるものである。また、「規制速度と実勢速度の違いへの対応」は、道路交通法の交通ルールが実態に即していないために、法令の見直しも含めた検討が必要な課題であると認識。このように論点がことなるので、本調査研究では、まずは取り扱う場面を論点ごとに整理して行うべきではないかと。なお、「緊急避難」等の論点は、道路交通法の範疇を超えてしまうため、本調査検討委員会の議論に馴染まないのではないかと。
- ・ 「当該場面における他の交通参加者の動きも考慮しつつ、道路交通法に基づき自動車の適切な運行方法を整理する」ことは適切と考える。本調査研究では、自動運転車に限定した特別な対応を検討するのではなく、自動運転車を実際の交通に導入するための対応を検討することで、これまで曖昧に運用してきた交通ルールの明確化が必要であることが明らかになる側面もあると考える。こうした検討は、自動運転車だけではなく、自動車全体の通行における安

全の確保につながると考えており、そうした意味で、今回の検討は非常に重要と認識。

- ・ 自動運転車の場合、後部座席におけるシートベルトの問題はどのように整理されるのか。道路交通法に規定されている義務にロボットタクシーの事業者がどのように対応し、また、その義務の履行がどのように担保されるかという観点も持って、議論を進めていった方が良いのではないかと。
- ・ レベル3以上の自動運転システム設計の基本的な考え方について、レベル2までは運転支援であり、道路交通法を遵守する責任も運転者にあるとの前提の下、システムはあくまでも運転者のサポートに徹し、運転者が交通ルールを守らなくなるような運転支援は行ってはならないとの考え方にに基づき設計されている一方で、レベル3以上の自動運転については、システムが運転を代替する部分に関しては、システムが法令に違反しないように、かつ安全を担保できるように設計することが基本となっている。特に、車内に運転者が存在しないレベル4では、システム自体がより法令を遵守する方向で設計する必要性が高まる。しかし、システムは完璧ではないため、まずは一般的かつ定型的な交通ルールを守ることがシステム開発の目安となっている。
- ・ システムが交通ルールを守れない場面が生じた場合の現時点の基本的な考え方については、交通ルールを守れないような運転行為を行わないという判断が一般的であるとする。例えば、高速道路の合流部において、規制速度を上回る速度を出すといった道路交通法違反をしないと安全に合流できない場合には自動運転による合流を行わないという判断が妥当であるということになる。これは、現時点では、システムが交通ルールを守れなかった場合に参考とすべき事例が多くないので、利用者やサービスの提供者の双方にとっての不利益とならないために様々なリスクを考慮すると、安全な運行が確保される部分においてサービスをしっかりと提供し、不確実な部分についてはサービスの提供を見合わせるという判断に至るとのことである。我が国の道路交通法を厳格に遵守する車両を開発することは、交通ルールの異なる海外に輸出する上で不利になるのではないかとこの点については、そもそも交通ルールには国際的に大きな差異があるわけではなく、また、例えば、米国においては、州ごとに交通ルールが異なるなど、我が国においてよりも交通ルールに対応することが難しい国もあるので、我が国の道路交通法に対応した車両を開発することが輸出において不利に働くとは一概には言えないものとする。

#### 【課題となり得る道路交通上の場面について】

- ・ 「歩行者の横断への対応」について、人間の運転者による運転の場合においても、歩行者が横断しようとしているかの判断に迷うことはある。現在は道路交通法上違反となる基準が曖昧であるため、運転者の側が一定のリスクを負って運転しているところ、今回の検討を通じて基準が明確になれば、自動運転車のみならず、自動車全体の安全な通行にとっても有益なのではないかと。
- ・ 「歩行者の横断への対応」について、技術的に対応可能な部分もあると想定さ

れるため、そうした観点も含めて本調査研究の中で議論すべき事項と考える。

- ・ 「周囲の違反行為への対応」について、民事責任を考える場合、人間が運転者の場合、例えば、子供がボールを追いかけて道路に急に飛び出してきた際には、運転者には、周囲の安全を確認しながら子供との接触を回避する運転操作が求められ、その運転操作が可能であるにもかかわらず実施しなかった場合には、民事責任を負うこととなる。この点、道路交通法の観点では、そのような場合に交通ルールの運用を柔軟に行うことが可能であるか否かが論点となる。このように自動運転車の開発に当たっては、民事責任と道路交通法の両方の観点で検討する必要があるのではないか。
- ・ 「規制速度と実勢速度の乖離」について、規制速度を超過するのであれば現行の道路交通法では違反であるが、道路交通法を遵守することによってかえって危険な状態に陥るのであれば交通ルールの見直しが必要と考える。
- ・ 「規制速度と実勢速度の乖離」について、高速道路における合流は人間の運転者でも対応が難しい場面であり、ロボットタクシーでは技術的に早期に社会実装が行われる場面でもないため、本調査検討委員会でも議論が進みにくいのではないか。
- ・ 「ロボットタクシーにおける乗降場所」について、例えば、都内では多くの道路で歩道と車道の間ガードレールが存在しており、アプリケーション上で乗降場所を指定することにより配車を行う場合でも、そもそも乗降場所として指定できる場所がほとんどないということも想定される。ロボットタクシーの実装における一つの課題として、対応が協議できるとよい。
- ・ 「ロボットタクシーにおける乗降場所」について、現状でも、利用者の希望にかかわらず、駐停車禁止場所に停車しての乗降は道路交通法違反である。そのことを前提として、違反にならない形で、ロボットタクシーの乗降場所をどのように確保していくべきかという方向で議論すべきだと考える。
- ・ 「ロボットタクシーにおける乗降場所」について、利用者が安全に乗降可能な場所を確保していくという観点で検討するものであり、例えば、バスの停留所をバスの運行を阻害しない範囲で利用できるようにすることや、欧米で既に設置されているようなタクシー等が停車できるスペースの設置等が考えられるところ、そのような乗降場所に違法駐車しないように交通ルールの運用を徹底することといった観点も含めて議論できるとよい。
- ・ 今回検討課題に挙げられている場面以外にも自動運転車の運用の行いやすさという観点で想定される場面もある。例えば、交差点左折時では、横断歩道に歩行者がいない場合でも横断歩道手前で一時停止をする必要があり、それが後続車の円滑な交通を妨げているという見方もあり、我が国でレベル2のシャトルバスサービスを提供している事業者等からも意見を聞いても良いのではないか。

#### 【海外調査研究案について】

- ・ 課題となり得る場面にも挙げられている「ロボットタクシーにおける乗降場所」

について、アプリケーション上で指定できる乗降場所の運用方法や仕組みといった米国での運用実態を調査できるとよい。

- ・ 規制当局に対し、米国では、人間が運転する車両と自動運転車との間で事故統計にどの程度の乖離があるかを理解するため、自動運転車の軽微な行政法違反を把握しているのか、あるいは人身事故のみを把握しているかについても調査できるとよい。
- ・ 自動運転車に対して、救急車や消防車等の運用を行う消防署等の関係者がどのような認識を持っているかについても調査できるとよい。

### (3) 閉会

(以上)