令和６年度　第４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７年１月 30 日（木）14：00～16：10

(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【Web 出席】
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
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【ご欠席】
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【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【代理出席】
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
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【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

⑴　開会

・　事務局より開会を宣言。

⑵　討議

書面ヒアリング結果概要、論点のうちの「速度の判断」、「車線の判断」、「タクシー特有行動である乗客の乗降」及びこれまでの議論の整理と今後の検討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。

ア　課題となる各場面に関して

【速度の判断について】

・　高速道路の合流部における規制速度を見直す際には、加速車線上において、段階的に速度を上げていくよりも、一旦本線上と同程度の速度まで加速した上で、減速しながら速度を調整して本線に合流する方が、人間のドライバーにとっては走行しやすいということにも留意いただいた方が良いと思う。

・　高速道路における規制速度に係る課題は、合流部だけではなく、本線上に設置された料金所周辺においても同様に存在する。具体的には、料金所手前は規制速度が時速 40km に設定されているところもある。実勢速度はそれよりも早く、規制速度通りに減速しようとすると後続車に追突される危険性を感じることがあり、この部分についても規制速度の見直しが必要だと思う。

・　自動運転車は実勢速度に合わせて走行すればよいと軽々に結論付けるべきではない。責任論に話が及ぶので、今回の議論のテーマには含まないと思うが、万が一、自動運転車が交通流の流れに合わせて規制速度を超過して走行しているときに追突による死傷事故等が発生した場合、そのような自動運転車を開発した事業者やそうした車両の走行を認めた行政の判断が問われることになるだろう。まずは、具体的にどの道路において、いつ、どのような天候状態の時に規制速度と実勢速度に乖離が見られるのか詳細に分析した上で、規制速度の見直しを含めた対応策を検討したほうが良い。

・　首都高速道路等では、騒音対策のために制限速度を設けている区間等もあるとは思うが、規制速度に沿った運転をしているとかえって危険と感じることがある。この点、規制速度を守らせることがかえって運転者のリスクを増大させるような場面が一部には存在するということを、自動運転車に係る検討を契機として改めて認識した上で、適正な規制速度を設定していくことが必要ではないか。ただし、単に実勢速度に合わせれば良いというものではなく、例えば、道幅が狭く、カーブが多い道路については、むしろ安全な速度を設定した上で、全てのドライバーに規制速度を遵守してもらうことが本来のあるべき姿だと思う。

・　規制速度を守ると、必ずしも安全ではない状況が起こる場面への対処方法としては、大きく２つの方法があると思う。１つは、規制速度といった交通ルールを見直すこと、もう一つは、交通ルールを柔軟に解釈して、ある程度の速度超過を許容することである。

- 天候や工事等の影響で、急に低速の規制速度が設定される場合があるが、実態に即しているのか見直しが必要ではないか。
- 合流部での問題としては、規制速度よりも極端に遅い走行速度の車両が存在することも挙げられるだろう。例えば、大量の貨物を搭載したダンプカーが想定よりも遅い速度で加速車線を走行する場合、その後続車も前車の速度に合わせて合流することを余儀なくされる。自然人のドライバーであれば、合流部の状況を踏まえて手前で少し待機し、低速で合流することもできるかもしれないが、自動運転車の場合は対応が難しいのではないか。また、首都高速道路等では、右車線側に合流部がある場合もあるが、それも対応が難しいのではないか。こうした特殊な状況もあるので、それぞれの状況に応じて具体的に検討していくことが望ましい。
- 高速道路の合流や分岐で生じる不測の事態に対して、安全性を優先して対応しようとすれば、結果的に自動運転車を停車させるという判断にならざるを得ないため、自動運転車が本来停車の望ましくない地点で停車することが起こり得る。この点、自動運転車以外の交通参加者に、自動運転車がそうした挙動を取り得ることを理解してもらうことが非常に重要と考える。もちろん、技術的には、自動運転車が停車してしまった場合に、遠隔にいる監視者が周囲の状況を確認して自動運転車に必要な情報を提供し、その情報に基づいて自動運転車が再度発進するという解決策があり得るが、停車してから本線に合流するまでに十分に加速することは技術的には比較的難しいので、そもそも高速道路の合流や分岐のエリアでは自動運転車を停車させないことが望ましい。
- 実勢速度と規制速度の乖離は、自動運転車に限らず、全ての交通参加者にとっての課題である。すでに警察においては、そうした乖離がある部分については適宜見直しを進めているものと理解しているが、自動運転車の社会実装は、そうした見直しをより進めていく上での良い機会になると思う。ACC（Adaptive Cruise Control）の普及によって、高速道路を無理に高速で走行する車両が減少し、一定の速度かつ一定の車間で走行する車両が増えて安全になったと感じているが、自動運転車という新しい技術の普及により、これまでの交通状況がより安全な方向に変わっていくのではないか。自動運転車には、自然人のドライバーにとっての交通安全の模範となることを期待する。
- 自動運転の社会実装に向けては、CCD（Competent and careful human driver）が安全な交通流を守るためにどのような判断をするかを具体的に検討し、開発に反映させていく必要があるが、他方で、これまでの実証実験では、自動運転中であることを示すターコイズブルーのランプを点灯させて自動運転車を走行させると、周囲のドライバーが自動運転車であることを認識して、より現実的な運転行動を取ることが確認されている。こうした実証結果も踏まえ、自動運転の普及段階にあっては、自動運転車以外の交通参加者に、一般の車両とは異なる特有の挙動を取り得る自動運転車が走行していることをきちんと知らせることが重要だと思う。

・　高速道路の合流においては、路車協調インフラの活用は効果的である。合流箇所には様々な形状があるが、加速車線が短い場合や複雑な構造の場合には路車協調インフラを設置して安全性を確認した上で自動運転車が合流できるようにし、そうした安全性が確認できない箇所については ODD に含めないことも一つの選択肢であると考える。
・　自車の走行の安全を確保するためにやむを得ず速度超過する、つまり、規制速度とは乖離しているが、合理的と考えられる実勢速度が存在する場面があり得る。まずは、そうした場面について調査していく必要がある。その上で、その合理的な実勢速度に応じて各道路の速度規制を見直していくのではないか。これは、交通ルールを見直すということではなく、現行の交通ルールを各道路の状況に応じてどう当てはめていくのか、その運用の見直しを図っていくことであると理解している。

【車線の判断について】
・　車線の判断については、右左折後にどの車線に進入するかという課題もあると思う。例えば、右左折した道路の先の第一走行車線で違反車両や工事等が行われている場合、自然人のドライバーであれば、車線変更した先で一旦第一走行車線に入った上で車線変更するのではなく、そのまま第二走行車線に進入することもある。このように交通ルールが本来想定する方法とは別に、交通の安全と円滑を図るために合理的な方法が取られることも自然人のドライバーではあり得るのだから、そうした方法を許容するように交通ルールについて検討することも必要ではないか。
・　道路の中央線からはみ出して走行して良い場合については、道路交通法第 17 条第５項に定めがあるとのことだが、同項第３号の「道路の損壊、道路工事その他の障害のため」とあるうちの「その他の障害」には、違法駐車車両等も含むという解釈でよいか。
　⇒　市販されている道交法の解説書にも違法駐車車両を含むと記載されており、当庁としても、そのように解釈している。
・　交差点近辺での駐車車両への対応については、自動運転車がどのように対応するかではなく、まずは車両が違法に駐停車している状態を是正していくことが優先であろう。

【タクシー特有行動である乗客の乗降】
・　乗客の乗降については、法令に適合した場所で客を乗降させる必要があると理解している。他方で、法令に適合した場所で客を乗降させるための方法としては、例えば、配車アプリ等により客側が駐停車禁止場所で乗降することを選択できないように制限すること等が考えられるが、どのような方法を採用するかは事業者の裁量に任せられるべきだろう。
・　駐停車禁止場所であっても乗降できる方が客にとって便利であるからといって、交通ルールに違反してタクシーサービスが行われることを認めてはいけ

ないと思う。利用者の側にも、そうした認識を持ってもらえるよう周知すべきだ。その上で、利用者が便利かつ安全に利用できる方法を、ロボットタクシーに限らず、普通のタクシーも含めて検討できるとよい。

- 乗客の乗降場所が課題として挙げられる背景には、我が国では流しのタクシーが多いという事情もあるのではないか。欧州では、流しのタクシーはほとんどなく、タクシーは特定の場所から特定の場所へと移動するための手段として一般に受け入れられているとの印象があるが、仮に我が国特有の事情ということであれば、流しのタクシーが駐停車禁止場所でも客を乗降させている現状に問題があるので、特定自動運行をするロボットタクシーの運用を見習って、そうした現状を正しい方向に直していくのではないか。
- 例えば、住宅街の交差点の角に住居がある場合、法令上はその家の前が駐停車禁止場所に当たるために、タクシーは停車できない可能性があるが、例えば、大雨が降っている状況下で、小さな子供を抱いている母親がタクシーを待っているのであれば、普通のタクシーなら、ほぼ間違いなくその家の前で停車するのではないか。こうした場合まで法令違反であると整理してしまうことには問題があると思われるので、法令上もう少し柔軟な対応を許容すべきだと思う。
- 普通のタクシーサービスでは、そのドライバーが法令違反を犯すリスクをとって運行していることに鑑みれば、ロボットタクシーの場合は、その運用主体たる企業がそうしたリスクを取り得るのかという経営判断の問題なのかもしれない。
- 特定自動運行許可制度上、自動運転車による交通ルール違反は、自然人のドライバーとは異なり、直ちに取り締まられるわけではなく、その特定自動運行を実施する事業者に対する自動運転プログラムの改善等の指導により是正が図られることとなっているが、自動運転車では交通ルールの遵守状況を含む運行記録がデータとして保存されるので、事後的にそれが客観的な事実として取締りに使用されることも想定されるのではないか。自然人のドライバーでは、違反行為があった時に、その行為の悪質性等を勘案して取り締まるか否かが判断されることが一般的である一方で、自動運転車の場合には、記録を遡って取締りを受ける可能性があるという違いがあることにも留意すべきだ。
- ロボットタクシーは、少子高齢化等に伴い地方の公共交通が不足しつつある現状への解決策として期待されているものであり、もちろん都市部や地方それぞれの交通環境により事情は変わり得るが、現行の交通ルールを杓子定規に当てはめると、利便性が損なわれ、地方の公共交通の不足に対応するという課題解決に資するものではなくなってしまう可能性もあるのではないか。
- ロボットタクシーに限らず、新しい交通手段を既存の交通社会に導入する際は、むしろ交通ルールは杓子定規に適用していった方が良いのではないか。例えば、事務局の資料には、既存のバス停をロボットタクシーも使えるように開放するという方法への言及があるが、バスが優先権をもって使うべき場所に、基本的にはタクシーを入れるべきではないと思う。バス停での運行に余裕が

あるのであれば、タクシーに使わせても良いのかもしれないが、そうでないならば、バスの停車を優先しないと、既存のバスの利用者が不利益を被る可能性がある。そういうことも踏まえて、新しい交通手段には初めは厳しいルールを適用し、状況に合わせて徐々に運用を緩和するという方向性で進めていくべきではないか。

・ 乗客の乗降場所については、まずは現行の交通ルールを遵守した形でロボットタクシーの運用を開始すべきではあるが、そのような運用が適当であるか否かは中長期的に検討すべき課題と認識した。

イ これまでの議論の整理と今後の検討課題に関して

・ （事務局の資料の）「まとめ」に記載されている安全基準について、「交通法規を遵守すること」と「有能で注意深い人間の運転者（CCD）と同等以上の安全性を有すること」が併記されているが、交通法規を遵守することはCCDに含まれるのではないか。

⇒ CCDのうちCompetent（注意深い）の定義が曖昧で、交通法規を遵守することとの基準が CCD の基準に完全に包含されるとまでは言い切れないことから、現状、国際議論の場においては、両方を分けて並列に記載しているものと理解している。

・ CCDに求められる具体的な内容について、警察庁と自動運転開発事業者で議論する枠組みを設けることは重要な取組である。議論した結果は、是非、データベース等として公開し、様々な主体が参照できるようにしてほしい。

・ （事務局の資料の）「まとめ」に記載された「交通ルールは、～自動運転車のみならず、自動運転車を含むすべての交通参加者に対して共通に適用されなければならない。自動運転車の開発・普及のために、既存の交通参加者に負担を強いるような交通ルールの設定は、～社会の理解が得られない。」点は、本調査検討委員会において確認された重要なポイントであり、道交法以外の論点においても、今後このような考え方になるのではないか。

・ 「自動運転車の開発・普及のために、既存の交通参加者に負担を強いるような交通ルールの設定は、～社会の理解が得られない。」という考え方は重要である一方で、現状では既存の交通参加者にとっても合理性を欠くような交通ルールが存在することも考えられることから、今後、そうしたものが明らかになれば、その見直しを検討すべき。

・ 交通ルールを設定する目的は交通の安全と円滑を図ることであり、交通ルールを守ることはそのための手段に過ぎない。既存の交通参加者にとっても、交通の安全と円滑を図る観点から有益と認められる交通ルールの設定は、検討していくべき。

・ （事務局の資料の）「残された課題」の中に、「報告・検査や捜査上の必要により」とあるが、本調査検討委員会では刑事責任のあり方について議論を行わないこととしているところ、捜査上の観点について触れているのは不自然ではないか。

⇒　米国での海外調査研究を通じ、警察等において、事故発生時に、その当事者となった自動運転車に関する情報を入手することが難しいという課題があることを把握したので、我が国に当てはめた場合に同様の問題が生じ得るかも含めて今後検討すべきと考え、記載したもの。

・　（事務局の資料の）「残された課題」の中に、「緊急時における警察等との連携が円滑に行われるように」とあるが、法的には現行の道交法等の枠組みによって、例えば、特定自動運行では現場措置業務実施者等が駆け付けた警察官と相談しながら、運行途中に停車し、交通の障害となっている自動運転車を移動させるなど対応を行うことが可能であるところ、さらにどのような点を議論するという趣旨なのか。

⇒　法的な権限はすでに整備されていると考えているが、例えば、自動運転開発事業者毎に車両を移動させる必要が生じた場合の対応方法が異なると、緊急時においてどのように車両を移動させれば良いかを巡って、警察や消防の現場が混乱する懸念があり、緊急時の対応方法について一定の基準を示しておいた方が良いと考えている。また、複数台の自動運転車が同時にスタックした場合については、それぞれの管理主体が連携して車両を移動させる必要が生じることもあり得るので、事業者間で対応方法に互換性を持たせておく必要もあると考えている。

・　（事務局の資料の）「残された課題」の中に、事故に至らない場合も含めた報告の在り方が挙げられているが、例えば、米国では自動運転タクシーが乗客を乗せたまま、システムの不具合により停車せずに走り続けるといった事案が起きている。そうした事故に至らないが、社会的な反響の大きい事案についても、きちんと情報を集めて、議論できるようにすることは、今後の自動運転車の運用を検討する上で重要である。

(3)　閉会

（以上）