

令和7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7年11月12日（水）14：00～16：30
- (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
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
法政大学大学院法務研究科教授 今井猛嘉
自動車ジャーナリスト 岩貞るみこ
慶應義塾大学 名誉教授 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】
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 部会長 佐藤浩至
東京工科大学片柳研究所 教授 未来モビリティ研究センター長 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
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【Web出席】
- (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【Web出席】
Waymo LLC Head of Policy and Government Affairs, Japan & APAC 山本美香
日本交通株式会社上席執行役員 / 事業開発部長 金井昭彦
GO 株式会社ビジネス企画部部長 山本彰祐
日産自動車株式会社総合研究所モビリティ&AI 研究所エキスパートリーダー 木村健【Web出席】
株式会社 T2 技術開発本部/開発統括オフィス/検証戦略部部長 須永泰由
株式会社 T2 事業開発本部/ソリューション企画部プロジェクトマネージャー 河野恵悟
デジタル庁国民向けサービスグループ企画官【Web出席】
内閣府科学技術・イノベーション推進事務局企画官【Web出席】
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
総務省消防庁国民保護・防災部参事官【代理 Web出席】
法務省刑事局刑事課参事官【Web出席】
外務省国際協力局専門機関室長【代理 Web出席】
経済産業省製造産業局自動車課モビリティ DX 室長
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【Web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

論点のうちの「論点 : 「特定自動運行の終了」の整理」及び「論点 : 「遠隔支援(仮称)」の条件と限界」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。

【論点 : 「特定自動運行の終了」の整理について】

- ・ 「特定自動運行の終了」として整理し、本調査検討委員会の中で議論することが必要な類型は、資料1に記載されている以外にはない。(結論)

【論点 : 「遠隔支援(仮称)」の条件と限界について】

< 特定自動運行中に行うことが許容される遠隔支援の範囲 >

- ・ 資料1の参考資料で、JASO TP 18004 の運転タスクの概略図が掲載されているが、遠隔支援として許容されるかは、遠隔からの助言が戦略的タスクであるか、戦術的タスクであるかで線引きするのが妥当なのではないか。ある場所を走行してよい、安全であるといった判断を伴う助言の提供は、戦術的タスクに含まれる周辺環境監視のことを指す OEDR (Object and Event Detection and Response) に抵触し、DDT (Dynamic Driving Task) に含まれ得る又は DDT を侵食していると分類されることとなるだろう。遠隔支援によって提供できる情報又は助言としては、あくまで客観的であって、意思を持たない内容のものしか認められないのではないか。例えば、目の前に障害物がある場合に、対向車線のスペースが空いていると助言する場合には、空いていて安全であるという文脈を含むと、OEDR に抵触し得る。
- ・ 「遠隔支援」の頻度(時間的、距離的間隔)の許容範囲を含む支援の範囲を定義すべき。例えば、あまりに頻繁で細かい助言は、実質的な運転であり、戦略的ではなく戦術的であると言え、遠隔支援の範囲を超えるのではないか。
- ・ まずは遠隔支援と遠隔運転がそれぞれ何を指すのかを整理するところから始め、その上で、遠隔運転と遠隔支援の境界領域として想定される場面について、考え方を整理する必要があるのではないか。
- ・ 自動運行装置が直ちに対応できない状況に直面した際に行う情報又は助言の提供は、命令や操作とほぼ同じであり、このため、遠隔支援と遠隔運転の線引きを明確にすることは難しいのではないか。
- ・ 資料1にあるように、遠隔支援が認められるのは、自動運行装置が遠隔支援が必

- 要であるという要請を発した時のみと整理すべきなのか。
- ・ 運転自動化レベルの分類と定義を示す SAE J3016 では、自動運転システムが DDT 及び DDT フォールバックの全てを完遂するものをレベル 4 の自動運転システムであるとしている。つまり、外部からの関与を必要としないが故にレベル 4 の自動運転システムと呼べるということ。このように、レベル 4 の自動運転システムには自律性が求められるところ、自動運行装置が認識できていない何らかの事態について、自動運行装置からの要請がない状態でシステムの外部から人間が先行的に主体的・主観的なコマンドを行うことは、想定していないものと考えられる。SAE J3016 が、遠隔支援を「事象主導(event-driven)」の情報又は助言の提供と限定的に定義した背景には、関与する人間の責任の所在について言及を避けることがあると思われる。システム側の要請に応じない形で人間が主体的・主観的に指示を行った場合、その結果に対する責任が自動運行装置ではなく当該人間に生じることが強く推認されるところ、SAE J3016 はそのような人間が責任を担うアプローチは想定しない形で文章を構成したのだと考えられる。
 - ・ ISO/TC204 において、自動運転車への遠隔からの関与に係る国際規格の議論が始まったところであり、遠隔からの監視、支援や運転を深掘りしていくこととされている。遠隔支援に関しては、遠隔支援が必要であることを自動運転システムが発しなくて停止している状態を継続する時間に係る制約や、「どのような遠隔支援が OEDR を侵食することになるのか」について議論される見込みであり、今すぐに結論の出る話ではないが、御紹介しておく。
 - ・ 資料 1 に「遠隔支援による情報又は助言の提供を踏まえ、自動運行装置が緊急避難として道路交通法違反を行うことを許容できるのか」との記載がある。自動運行装置は、道路交通法を遵守することを前提に設計されるため、緊急避難として道路交通法を逸脱した情報又は助言の提供を受けても、自動運行装置はそれを許容せず、当該情報又は助言は有効に作用しない。有効に作用させるためには、遠隔支援として、道路交通法に違反する情報又は助言の提供があった場合に、自動運行装置が道路交通法に違反できるように設計する必要があるが、それでよいのか。
 - ・ 安全に関わる判断を伴う助言の提供が DDT を侵食し、遠隔支援の限界を超えるのだとすれば、緊急避難活動をするよう助言をすることは、遠隔支援の限界を超えて、遠隔運転に当たることになる。
 - ・ 資料 1 では、道路交通法第 2 条第 1 項第 17 号の 2 を引用し、特定自動運行から除かれている「自動車の運行中の道路、交通及び当該自動者の状況に応じて当該自動者の装置を操作する者がいる場合」を「実質的な運転」と記載し、遠隔支援として認められない情報又は助言の提供の要素としているが、レベル 3 における「運転」の定義にも波及し得る運転の実質性をここで議論することを意図していないのであれば、表現を改めた方がよい。
 - ・ 遠隔支援の時点及び内容並びに当該遠隔支援の内容の自動運行装置における採否を遠隔支援の装置側及び車両側の双方で記録し、事後検証を可能にしておくことが望ましい。

< 遠隔支援者の役割と条件 >

- ・ ルールに形式的に従ったのでは自動運行装置が上手く対応できない場面があると思われるが、このような場合こそ、人間によるサポートとしての遠隔支援が必要であり、その場合に、「合理的運転者の基準で助言」することに賛成。ただし、その基準を明確に捉えることは容易でないかもしれない。いずれにせよ、「合理的運転者」がどのような行動を取るのかが重要であり、この点まで含めた遠隔支援者への教育・研修等の検討が重要と考える。
- ・ 大型車やバスへの助言には、運転経験や特有のノウハウが必要と考えられることから、車両に応じた運転免許や特殊な教育が必要ではないか。特にバスの場合は、乗客の安全も意識した助言を行うことが求められる。
- ・ 資料1に記載されている、遠隔支援により提供する情報又は助言の提供の内容に係る「運転者が有する社会通念」、「一般人が有する社会通念」という表現は、運転者に関してであれば、運転者が通常有する経験に照らし、それに基づくものといったイメージで書かれていると思われるが、これは、遠隔支援者が行うタスクについて、道路交通法等を理解した上で行うことが求められるのか、運転者が通常有する知識や経験がなくとも見分けのつくことのみを行うことが求められるのかによって違ってくるのではないか。
- ・ 資料1における遠隔支援者が有すべき「社会通念」という表現は、特に外国における常識と日本におけるこれまでの常識が乖離していると思われることもあり、その意味するところが分かりにくいのではないか。
- ・ 資料1における遠隔支援者が有すべき「社会通念」という表現は、事業者や業界に対するメッセージとしては結構だが、法的な概念としては個別具体性に欠けるため、不適當と思われる。
- ・ 遠隔支援者が行う事項の中身が確定しないと、遠隔支援者の条件は決められないのではないか。遠隔支援者の役割によっては、飲酒の有無といった業務に従事する際の状態や免許停止中であるか否かといった運転免許の状態、視野障害等の健康状態も遠隔支援者の条件として想定し得る。また、条件が設定されたとして、一度条件を満たした者であっても、運用実態や適性等を踏まえつつ、条件を満たさなくなった場合には除外することも考慮した方がよいのではないか。他方で、条件が厳しくなればなるほど、事業者として遠隔支援者の配置・管理が難しくなることも懸念される。毎年進化する技術を確実に学んでいける体制も必要なのではないか。
- ・ 遠隔支援者にどのような者を充てるかなどについては、特定自動運行実施者において検討する話であり、また、自動運転システムがしっかり判断・対応できれば足りるのではないか。
- ・ 警察から事業者に示す内容としては、「遠隔支援者を配置するか、遠隔支援を特定自動運行主任者が行うのか、下請けをさせるのか否かについては特定自動運行実施者において判断するものであるが、遠隔支援に関係する交通事故が発生した場合には、特定自動運行実施者は、遠隔支援者に対する教育や管理の程度を問わ

- れ、相応に処罰される可能性がある」ということで足りるのではないか。
- ・ 今後、自動運転が拡大した際には、遠隔支援にも様々な事業者や自然人が関与することが想定されるところ、遠隔支援者の役割を適切に果たすために必要な能力を持つ人物を充てることを将来にわたって担保させ、交通事故につながることをないようにすることが重要。
 - ・ 特定自動運転の許可制度は、定型的・一般的な交通ルールについては自動運行装置が守れるが、それ以外の状況については特定自動運行実施者において策を講じるという責任配分になっている。また、当該特定自動運行実施者が講じる策について、サービス提供エリアの自治体の長の意見も聞いた上で公安委員会が審査するという整理となっており、概念的には制度全体を通して、交通事故を防止するための抑止力は既に機能している。遠隔支援の実例がない中で、それよりさらに踏み込んで、遠隔支援者として必要な条件といった個々の議論を行うことは難しいのではないか。
 - ・ 遠隔支援者の在り方については、遠隔支援の実例がない以上、まずは特定自動運行実施者等が遠隔支援を委託する場合に配慮すべき事項についてガイドラインを策定して、一定の指針を事業者に示すこととし、その後の運用状況を踏まえ、必要があれば積み重ねた立法事実に基づいて法令改正を検討していく方法もあるのではないか。

【その他：論点（遠隔運転）について】

- ・ WP.29において、自動運転車の車両カテゴリが議論されている。元々、人間が運転しない設定となっているため、通常の世界では人間が運転することはないが、車両の回収等の措置を講じることを想定し、6キロメートル毎時以下であれば人間が運転してもよいとする方向で検討が進められている。遠隔運転が認められる範囲については、このような議論を参考にしつつ、ごく限定的な部分で検討した方が分かりやすいのではないか。

(3) 閉会

(以上)