

令和7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7年12月11日（木）10：00～12：30
- (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】
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
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
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【欠席】
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
ITS Japan 専務理事 山本昭雄
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
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【代理出席】
GO 株式会社ビジネス企画部部長 山本彰祐【代理出席】
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
株式会社 T2 技術開発本部 / 開発統括オフィス 本部長補佐 一ノ瀬 直
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【欠席】
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) 自動運転車の開発事業者等との意見交換会の結果報告

令和7年11月18日に開催された自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化に関する意見交換会について、警察庁が結果報告を行った。

(3) 討議

論点のうちの「論点：「遠隔支援（仮称）」の条件と限界」、「論点：「必要な措置」としての遠隔運転等の許容性・範囲」、「論点：警察・消防による迅速な現場活動の支障にならないようにするための対応」、「論点：特定自動運行主任者間での連携を要する場合における対応」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：「遠隔支援（仮称）」の条件と限界について】

遠隔支援として特定自動運行中に行うことが認められるものの範囲を検討するに当たり、遠隔に存在する人間からの自動運行装置に対する情報又は助言の提供であって、特定自動運行の定義に該当しないもの¹について討議した。

討議に当たり、事務局（警察庁）から、特定自動運行中に行う遠隔支援として許容される情報又は助言の提供は、少なくとも次の要素1から要素3を全て満たすものである必要があるとの意見を提示した。

要素1 自動運行装置からの要請を受けて行われるものであること

要素2 即時の介入を必要とするなど、自動運行装置の安全上重大な機能を補うものではないこと

要素3 人間による情報又は助言の提供を受けても、自動車の操縦に係る判断及び操作が自動運行装置によって行われるものであること

- ・ 自動運行装置が自律性を保てないような状況となった場合には、システムを遮断し、回収等の物理的な助けを待つというのが基本だが、それでは多くの自動運転車が道路上でシステムを遮断した状態になってしまう。そこで、システムを遮断するのではなく、自動運行装置側が一旦遮断を保留し、情報を外部に求め、情報

¹ 特定自動運行用自動車の運行中の道路、交通及び当該自動車の状況に応じて当該自動車の装置を操作する者がいる場合（道路交通法第2条第1項第17号の2）

を得た場合に、保留を取り下げて再び動き出せるのであれば、全て遮断となってしまうよりは良い、というのが遠隔支援の出発点なのではないか。

- ・ 事務局素案による「要請ベース」「安全上重大でない」「操作に直結しない」という整理は、大型車の自動運転に係る安全確保の観点からも妥当。また、SAE J3016 (JASO TP 18004)との整合性は、自動運転の技術開発を進める業界としても重要。
- ・ 自動運行装置がまだ気付いていないものであっても、走行する上での予測に活用できる情報等については、先回りして自動運行装置に情報提供した方が安全に運行できる場合もあると思われるため、遠隔支援を、要素1にあるように自動運行装置から要請があった場合に限定する必要はないのではないかと。また、道路交通情報の提供や、路車協調における路側からの情報提供により安全かつ円滑に運行がなされることの妨げとならないよう、要素1をなくした方がよいのではないかと。

SAE J3016において、リアルタイムのDDT (Dynamic Driving Task) が遠隔支援から除いて整理されているのは、遠隔支援によって人と自動運転システムの間で様々な情報のリアルタイムで臨機応変な授受が動的に行われると、それに失敗した場合の安全の担保や、責任・原因が人か自動運転システムのどちらにあるのかの分類が困難になるところ、静的な状態でのみ、遠隔支援による外部からの情報提供や助言を受けるといった趣旨なのではないかと考えられる。したがって、遠隔支援のリアルタイム性や動的な度合いが高まると、自動運転システムと外部の情報発信主体となる者との間での責任分界点や、当該者に期待されていた役割が果たせなかった場合のリスクや責任を設計するのが困難になってくるし、結局のところ本当に安全性が高まっているのかという把握が非常に困難になるといった点に配慮した議論が必要ではないか。リアルタイムのDDTは遠隔支援で行えないものだとすると、運転の予測に資する情報は、リアルタイムで提供すればDDTの一部であるOEDRに当たり得るとしても、時間的な余裕のある提供であれば、少なくともDDTには当たらないのではないかと。そうした時間的に余裕を持った、予測に資する平素の道路状況等の提供については、要素1により、自動運行装置からの要請があった場合のみに限定されるべきではないのではないかと。

ここでは、自動運転車が何らかの理由により停止したが自動運行装置は正常に作動している場合に、自動運行装置からの要請に基づき人間が情報又は助言を提供する行為を遠隔支援としており、道路交通情報の提供や時間的に余裕のあるあらかじめの混雑状況の提供といったそれ以外の場合における一般の情報提供は、遠隔支援とは異なる類型の情報提供として許容されるということではないか。

要素1は、自動運行装置が必要としている時にのみ外部から情報提供がなされるということを示しており、自動運行装置の自律性が優先されるという自動運転の大前提である。また、遠隔に存在する人間が自動運行装置からの要請に基づかない助言をするとすると、当該人間は、自動運転車の走行状況を常時モニタリングし、臨機応変の対応をしなければならないこととなり、一人が複数台の自動運転車を遠隔監視することにも大きく影響し得る。

スマートポールからの情報といった人間を介さない情報の提供については、遠隔支援の範疇に含めて考えておらず、特段制限する意図はなかった。他方、遠隔支援に要素1が必要ないかという点については、自動運行装置が自律的であるという大前提からすれば、取り払ってしまってよいのか、それとも、必ずしも「要請を受け」という表現でなくとも、「自律性を損ねない程度に」といったものを書かなくてもよいのか、検討が必要である。(警察庁)

路側からの情報提供という話があった。現在 NEXCO では、落下物は様々な理由により地点が動くため、どの車線上にあるのかまでは伝えていない。高速道路上に落下物がある場合、それがどの車線のどの位置にあるといった情報まで含み、その情報に基づいて走行したが、落下物の位置が実際には異なり、それにより交通事故が生じたという場合には、誰の責任かという話になるのではないか。

自動運行装置の外部から得る情報は、提供した側に責任が生じるようなものではあってはならないと考えられる。ITS との協調に関しては、ITS 側に提供した情報の責任を担保させると、それが間違っていた場合に ITS 側が責任を取るのかという話になるので、そのような使い方はいけないのではないか。例えば、位置測位のための衛星からの情報は、自己位置認識に使われるが、その情報が間違っても衛星のせいにはしないという使い方をすることが一般的である。

そして、今議題とされている遠隔支援は、全ての DDT を自律的に行う前提の自動運行装置を搭載した自動運転車が、何らかの理由によって停車してしまう場合に、自動運行装置の自律性を維持しつつ状況を改善する方策であり、自律性維持等の観点から、人間の支援を得るには自動運行装置からの要請が必要であると考えられる。他方で、そうした局面にない場合における衛星測位情報、先読み情報等の外部からの情報提供については、趣旨が異なるものであり、自動運行装置からの要請がなくとも行えるものと考えられる。

遠隔支援は、SAE J3016 でいうところの「ADS が管理不能(cannot manage)な状況に遭遇した際」に行われる「事象主導の(event-driven)」情報又は助言の提供であること、これを特定自動運行の文脈に当てはめた場合には、「自動運行装置が直ちに対応できない状況に直面し、新たな動作ができない場合」(資料1、1頁)に行うものであることや、人間が行うものであることを前提とせずに事務局資料の「要素1」が一人歩きすると、自動運行装置からの要請のない、自動運転システムの外部からの道路交通情報や平素の道路の混雑状況等の情報提供が許されないかのような誤解を生みかねないため、検討結果を取りまとめる際に留意してほしい。

- ・ 本当に危険な状況となったときに遠隔支援により何かを行うことを排除すべきではなく、「要素2」のように限定的な捉え方をすべきでないのではないか。

特定自動運行において交通の安全と円滑が図られるのは大前提である。しかし、それを自動運行装置と人間でいかに役割分担するのかという点に関して、自律的に安全な走行ができない自動運行装置の安全に係る機能を、人間が遠

隔支援によって補完するというのではなく、それとは異なる部分について人間が自動運行装置を支援することについて考えたい。(警察庁)

SAE J3016 では、静的な状態でしか外部からの情報や助言の提供を受け入れないという考えに基づき、遠隔支援がリアルタイムであってはならないと整理していると捉えている。要素2は、遠隔支援から「即時の介入」といったリアルタイム性を除く上で必要。その上で、即時介入の理由を、「安全上重大な機能」に限定するか否かは、今後の議論となるのではないかと。

「遠隔支援とは、遠隔運転でないものである」と捉えると、要素2は遠隔支援のコンセプトの核となる部分。ただ、「安全上重大な機能」という説明が分かりにくいので、例えば、安全を確保する上で重大な介入を人が行うものは遠隔運転に当たり、そうでないものが遠隔支援であると説明するのがよいのではないかと。

- ・ 要素3は、受領した情報が自動運転車の行動の結論に直接つながらない、つまり提供されたどのような情報も自動運行装置が「自律して判断」するという点が重要。要素1で自動運行装置が遠隔支援を「要請」するのであれば、要素3にある自動車の操縦に係る「判断」も当然しているだろうという考え方もあるかもしれないが、要請と判断は分けて書いてもよいと理解した。
- ・ 要素3に関し、提供を受けた情報又は助言に基づき自動運行装置が判断した結果、当該情報又は助言の内容と同一の判断・操作を実行することもあり得るところ、そのような場合も遠隔支援から排除されると開発者から誤解されないよう説明ぶりに留意する必要がある。

【論点 : 「必要な措置」としての遠隔運転等の許容性・範囲について】

道路交通法上、特定自動運行主任者は、道路において特定自動運行が終了したとき、直ちに法の規定により特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を講ずべき事由の有無を確認しなければならないとされており、当該事由がある場合、特定自動運行主任者は、「必要な措置」を講じなければならない。この必要な措置として、遠隔運転や特別装置自動車の運転により、特定自動運行主任者が特定自動運行用自動車を移動させることが考えられるところ、この点について討議した。

- ・ 特定自動運行終了時に、道路交通法上、特定自動運行主任者が実施しなければならない措置を遠隔運転により行う場合としては、自動運行装置が車両を停止させてからシステムを遮断し、その後遠隔に存在する人間が操作を行うというものが想定される。
- ・ 今後、例えば現場への駆け付けに時間が掛かる高速道路上では、特定自動運行終了後の必要な措置として遠隔運転で車両を移動させることも検討し得る。他方、現状の技術水準では、遠隔運転は危険を伴うものであり、通常で運転するというのも考えにくいことから、遠隔運転を行うことのできる条件については限定的かつ厳格なものである必要がある。
- ・ 大型車の遠隔運転は、視界制約、通信遅延、積載物による挙動変化等の観点から乗用車以上にリスクが高い。また、遠隔運転を可能にする通信経路は乗っ取りの

リスクが高く、サイバーセキュリティの観点からも慎重な検討が必要である。そのため、遠隔運転は「最小限の退避・安全確保」に限定し、技術成熟に応じて段階的に制度をアップデートしていくことが望ましい。

【論点：警察・消防による迅速な現場活動の支障にならないようにするための対応について】

特定自動運行用自動車は警察・消防による迅速な現場活動の支障になることを防止するため、事前に又は現場において特定自動運行主任者等に求めるべき事項について討議した。

- ・ 我が国の特定自動運行の許可制度では、国際的に見ても、許可に当たっての緊急対応に係る要件が既に体系的に整備されている。今後も事業者が警察・消防と実務レベルでの連携を深め、現場で困らない制度を共に構築していくことが望ましい。
- ・ ロボットタクシーが社会実装されれば、一つの特定自動運行実施者により運用される車両の台数規模がこれまで我が国で行われてきた特定自動運行とは大きく異なるものとなると考えられるところ、同時多発的に対応を要する事象が発生した場合等を想定し、一人の特定自動運行主任者が何台まで責任を持って監視等できるのかを、今後の対応の中で検討していただきたい。
- ・ 運転者が存在しない自動運転車は車両の動静状態が周囲から分かりにくく、いつまた動き出すか分からないように思われるため、交通事故時に安心して救助活動を行ってもらえるのか不安がある。今後、警察・消防の活動現場に自動運転車が存在する場合の具体的な対応について検討する際には、特に消防の救助隊が安心して救助活動に取り組めるように、救助隊の意見をしっかり反映させた上で進めていただきたい。
- ・ 自動運転車が特定自動運行中であるか否かは、道路交通法で規定されている外部表示において確認が可能である。交通事故現場における警察・消防の現場活動への対応について、運転者が存在しない自動運転車であるとの理由だけで、運転者が存在する通常の自動車では要請されていない対応まで要請することには懸念がある。道路交通法上、通常の自動車には交通事故時に必ずエンジンが切れなければならないことやドアが開かなければならないことを求めていないにも関わらず、自動運転車には求めることは妥当ではないのではないか。

【論点：特定自動運行主任者間での連携を要する場合における対応について】

複数台の特定自動運行用自動車が同時に同じ場所で人間による関与を必要とするなど、特定自動運行主任者間での連携を要する場合に求められる対応について討議を行った。

- ・ 自動運転の大型車が複数台停止する事象が発生した場合、交通の安全と円滑だけでなく、物流機能等も大きく損なうことになるため、特定自動運行主任者間での連携は重要である。自動運転の大型車を開発する事業者横断で標準化された連携手順の設定が必須であり、退避の優先順位や、指揮命令系統の明確化、積載物等

の共有すべき情報の標準化等、実務的な検討を行う必要があるだろう。

(4) 閉会

(以上)