

# 第1回 技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会 議事概要

## 1. 開催日時等

- ・開催日時：平成29年8月1日（火）16：00～18：00
- ・開催場所：合同庁舎2号館地下1階警察庁第7・8会議室
- ・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）
  - 筑波大学副学長・理事 稲垣敏之
  - 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
  - 公益社団法人被害者支援都民センター理事 大久保恵美子
  - 一般社団法人日本自動車工業会大型車技術企画検討会主査 小川博
  - 首都大学東京法科大学院教授 木村光江
  - 東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター長・教授 須田義大
  - 一般社団法人日本自動車工業会自動運転検討会主査 横山利夫
  - 警察庁交通局交通企画課長
  - 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
  - 警察庁交通企画課課長補佐
  - 警察庁交通指導課課長補佐
  - 警察庁交通規制課課長補佐
  - 警察庁運転免許課課長補佐
- ・オブザーバー
  - 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室参事官
  - 内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付参事官（社会システム基盤）付企画官
  - 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
  - 経済産業省製造産業局自動車課電池・次世代技術・ITS推進室長
  - 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
  - 国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長

## 2. 議事進行

### 2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

※警察庁交通局交通企画課長より挨拶。

※事務局より委員及びオブザーバーを紹介。

※事務局より委員長候補として藤原委員を推薦し、委員からの承認を得た。

### 2.2. 討議

各委員からの主な意見等については、次のとおり。

#### 【SAE レベル3以上の自動運転について】

- ・ SAE レベル4の自動運転車両は、常にシステムによる運転が行われる状態であることが前提であり、緊急時であってもシステムにより運転が行われる。
- ・ 高速道路では SAE レベル4で走行し、一般道路では SAE レベル2で走行するというように自動運転機能が遷移する場合については、オーバーライドという表現よりも、テイクオーバー・ハンドオーバーという表現がより正確ではないか。
- ・ サービスカーのために、完全な専用道路を整備できるのであれば交通法規上の課題も少なくなるが、過疎地等のニーズがある地域全てに専用道路等を整備することは難しいとも考えられる。また、人通りが非常に少ないような道路であっても、交差点や、混在交通等は少なからず存在するため、道路交通法上の検討が必要になる部分がある。
- ・ 一般道路における自動運転は、高速道路の自動運転と全く異なるものである。実証実験、実現しそうなサービス、ニーズ等を踏まえ、高速道路上の SAE レベル3以上の自動運転に焦点を絞って道路交通法上の位置付けを議論していけるとよい。
- ・ 具体的な技術や市場に投入されることが間近に迫っている技術を前提として議論しなければ、地に足の付いた議論はできない。

#### 【隊列走行について】

- ・ 自動運転を実現するためには、道路と車両を同時に整備していく必要があり、高速道路における隊列走行の場合は、高速道路の管理者等も関係者として重要である。
- ・ 合流時や割り込み時における隊列走行車両と周辺車両等との関係を懸念している。隊列走行車両であることを、周辺車両等の他の道路利用者に知らせるための表示等についても検討をしていく必要がある。
- ・ 隊列走行を実際に運用するのは事業者であるため、隊列走行を広く活用していくためには、事業者側が考えるビジョンが重要になる。事業を前提とし、技術の積み上げ、道路等のインフラ、法整備、保険等を併せて検討することが必要になるだろう。
- ・ 電子連結と現行の道路交通法上の牽引との相違については慎重な議論が必要である。現行の牽引では、牽引される車両側は自走できないことが前提になっていると思うが、

トラックの隊列走行では、電子連結が外れた場合に自走するというパターンも考えられる。

- ・ 議論をする際には、隊列走行の形態を明確にするべきである。後続車が自律的に走行することができないとしても、後続車が自律的に走行する機能を備えていない場合や、同機能を備えているが機能しない状況である場合等があり、そのいずれかによって議論の方向性が大きく変わる。
- ・ 欧州では、トラックドライバーの負荷軽減と燃料のコスト削減を主な目的として、先頭車有人・後続車有人の隊列走行を中心に検討が進められている。オランダ等においても、**European Truck Platooning Challenge** 等の隊列走行に関する取組が行われている。
- ・ 解決したい課題に応じて、隊列走行の在り方を検討する必要がある。例えば、先頭車有人・後続車無人の隊列走行の場合には、ドライバー不足に対する解決策という面がある。
- ・ 後続車無人の隊列走行の場合の一番の問題は、高速道路と一般道との接続部分において運転者が乗降しなければならず、そのため、乗降場所という膨大なインフラを確保する必要があるということである。その費用を誰が負担するのかについて、議論がなかなか進んでいない。一方、後続車有人の場合には、そのインフラは必要とならない。

#### 【ヒアリング項目案について】

- ・ 自動車メーカー等に対して、自動運転に係る刑事上・民事上の責任、行政法規上の義務等に対する質問をする際には、具体例を提示した上で質問するなどの工夫があるとよい。
- ・ 隊列走行では、先頭車有人・後続車有人の場合と、先頭車有人・後続車無人という場合があるが、これらを分けて質問した方がよい。後続車無人については現在実証事業等において検討が進められていることから、実証実験を実施する事業者等にヒアリングをすることも考えられる。

#### 【海外視察要領案について】

- ・ 各国における自動運転システムの開発状況等を聞くだけでなく、国民への啓発事業、国民の声等も確認できるとよい。
- ・ 自動運転を推進する上での保険制度に関する検討状況についても確認できるとよい。

#### 【自動運転に係る法律上・運用上の課題について】

- ・ システムによる運転中に何らかのトラブルが起きた場合、責任の所在を明らかにすることが大きな課題となる。また、被害者の救済という観点では、政府の補償制度等の拡大や、任意保険等の充実も必要になるかと思われる。
- ・ システムによる運転中の責任について、刑事上、民事上、行政法規上で考え方が異なることがあるため、整理しながら議論した方がよい。

### 2.3. その他

次回日程：9月15日（金）14時00分～（最大2時間半程度）

### 2.4. 閉会

（以上）