

第2回 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

※以下、敬称略

1. 開催日時等

- ・開催日時：平成28年8月3日（水）15：30～17：30
- ・開催場所：機械振興会館6階 6-67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 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
首都大学東京法科大学院教授 木村光江 【欠席】
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理事官
警察庁交通企画課課長補佐
警察庁交通指導課課長補佐 【欠席】
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
法務省刑事局刑事課参事官
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
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 【欠席】
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
国土交通省自動車局技術政策課国際業務室長

- ・説明者
一般社団法人日本自動車工業会

2. 議事進行

2.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

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。

【本線車線の規制速度と実勢速度の乖離について】

- ・ 自動運転車は、法定速度を遵守することが前提であり、実勢速度に合わせるべきかといった議論をする必要はないのではないか。
- ・ 交通流に沿って走行した方が安全だと感じる。高速道路において、軽自動車の最高速度が普通自動車と同じ速度になったのは、交通流の中で速度の遅い車両が存在すると、かえって危険であるからだと認識している。最高速度の基準を見直すのか、自動運転車に自由度を与えるのか、いずれにしても交通流に沿ったシステムが適切であると感じる。
- ・ 最高速度を超えて円滑に走行しているという状況は、あってはならないことではないか。最高速度の基準そのものを調整する場合は、安全性を担保する必要がある。
- ・ 安全性を考えると、法定速度を遵守することは非常に重要である。事故防止や安全確保も目的とする我が国の自動運転車の普及にとって、決められていることを遵守することは、非常に重要なことだと感じる。
- ・ 自動運転車の普及率が低い段階では、どのように安全を担保し、かつ、周囲の車両に迷惑をかけないものにするかという点について十分に検討する必要がある。
- ・ 地域、時間帯、場所、天候等により実勢速度は異なるため、一定の実勢速度を定めて議論するのは難しいと考えられる。
- ・ 法定速度を遵守する自動運転車を投入することにより、周辺の一般車両のドライバーに実際の法定速度を認識させることができ、一般車両も含めて法定速度を遵守した走行環境が整えられるのではないかと。
- ・ 自動運転車の普及率が非常に低い段階では、自動運転車が周囲の状況を判断して、周りの一般車両の速度に合わせて走行するのはスマートな方法だと思うが、周囲に車両が存在しなくなった途端に法定速度に戻るとすると、道路が混雑しているときは法定速度を超過し、空いているときは法定速度で走るといった奇妙な状態に陥るのではないかと。
- ・ システム設計の観点では、現在実用化されているACCのように、ドライバー責任の下、ドライバーが自分で速度を設定できるような選択肢を残しておくこともあり得るのではないかと。
- ・ 法定速度を超過して走行することを認めてもらいたいという趣旨ではなく、法定速度と実勢速度の乖離に伴う課題の解決方法について検討を進めていきたい。

【合・分流時の規制速度と実勢速度について】

- ・ 加速車線の法定速度は基本的に一般道路と同じ 60km/h だが、合流する際には、加速車線において可能な限り本線車道を走行する車両と同程度の速度まで加速しないと、かえって危険であるというのがドライバーの実感ではないか。
- ・ 分流の場合は、法定速度を遵守しようとする、本線車線から、一般道路と同じ法定速度となる連結路や出入路に入った途端に急ブレーキをかけなければならないこととなり、後続車に対して危険である。
- ・ 法定速度が適当かどうかは、道路の役割や交通状況、現在の車の性能に鑑み、時々検討しなければならない課題ではないか。

【本線車線渋滞時の合流について】

- ・ 自動運転車が本線車線渋滞時に合流する場合の走行方法に係る設計については、基本的に、①キープレフトを遵守する、②無理な割り込みとみなされないようにするため本線を走行する後続車が減速しなくても追突されない速度で合流する、③本線の車列の車間距離が十分な場合に合流するといった考え方になるだろうが、現状の交通状況では、車間距離が車 1 台分も空いていないという問題や、キープレフトを遵守する場合に合流のためのスペースを空けてもらえるかといった問題があり、多くの場合は簡単には合流できないことが見込まれる。

【流出路渋滞時の路肩の走行について】

- ・ 流出路付近の路肩走行や割り込みに関し、現在慣習的に行われているとの指摘がある実態をどのように捉えるべきかという問題がある。
- ・ 休日の観光地付近等の出口に向かう車が多い場所では、渋滞時には路肩走行を認める必要があるのではないか。
- ・ インターチェンジの先で事故が発生するなどの突発的な事象により渋滞が発生した場合に、自動運転車にどのような行動をとらせるかという問題がある。

【緊急時の路肩での停車について】

- ・ 一般論として、路肩に停車することが許されるかどうかは、周りのドライバーから見て故障していると認知できるかどうかという外形的なことが条件ではない。緊急事態であれば、路肩に停車することは一般的に認められていると解される。
- ・ 法令上、あらゆる故障事象に関して検討されているわけではないため、自動運転機能が異常をきたした場合も路肩に停車できるかどうかについては、更なる検討が必要ではないか。
- ・ 自動走行システムの故障のように他車から外見的に確認できない故障で路肩に停車する際は、他車のドライバーが違和感を覚えるのではないかと懸念する。そのような場合

は、周りのドライバーに対する周知義務を負うという考え方もあるのではないか。

- ・ 可能な限り確実に安全運転できるようにするとともに、自動走行システムが故障している場合は、ドライバーが故障を認識した上で運転するような仕組みが必要だと考える。

【その他】

- ・ 事故等により速度規制が行われている場合に、人間は、表示された規制速度を見て初めて減速を開始するため、徐々に減速し、規制開始地点から、実際にその規制速度に減速するまでの間に、規制速度以上の速度で走行する区間が存在する可能性があるが、こうした状況における減速方法についてもガイドライン等で考え方等が定められていると、開発者はシステムの開発がしやすく、実際の交通状況とも齟齬がないようにできるのではないか。
- ・ 現在の自動車に既に導入されている飲酒運転を防ぐためのアルコール検知技術や、ドライバーの目の動きを監視して居眠り運転をしないよう注意喚起を行うようなシステムについては、ドライバーが走行に関与するレベルの自動運転車には搭載するよう要望があるだろうし、搭載した方がよいだろう。

2.3. その他

次回日程：10月4日（火）16時30分～18時30分

2.4. 閉会

(以上)