

自動走行に係る官民協議会（第１回） 議事要旨

日時：平成29年 8 月31日 8:30～10:00

場所：中央合同庁舎 4 号館共用第 4 特別会議室

1. 議事

（１）事務局説明

（２）自由討議

2. 広瀬内閣官房内閣審議官（日本経済再生総合事務局次長）より冒頭挨拶

- 自動走行については大きな期待が寄せられていると思う。それは、車が人の操縦に頼らず、自動で走行するという技術のすごさだけではなくて、人口減少社会の中で、地域においてどういうふうに公共交通網を維持するのか、それから、人手不足に悩んでいる物流をどうするのか、そして、交通事故を削減して安心して暮らせる社会をどうつくるのかという、世界に共通する大きな社会課題を解決することに大いに寄与し得るといった期待ではないかと思う。
- 正に、人や物が移動するというモビリティを、新しいイノベーションで、どうやってより安全で効率的なものにしていくのか、パラダイムシフトをどう起こすのかという大きな話だと認識をしている。
- そうした観点から、本日の官民協議会は自動走行の公道実証を、ビジネス化を目指して推進していらっしゃる民間の事業者の方々、自動走行に関しまして、日ごろから貴重な御示唆、御指導をいただいております有識者の方々、自動走行の実証プロジェクトの実施省庁及び自動走行に関する制度を所管している省庁の方々にお集まりいただいている。

3. 「自動走行に係る官民協議会について」、「自動走行に係る官民協議会メンバーリスト」、「自動走行に係る官民協議会 今後の進め方（案）」、「2017年度 自動走行公道実証プロジェクト一覧」について、内閣官房日本経済再生総合事務局より資料１～４に沿って説明。

4. 「2017年度 自動走行 公道実証プロジェクト一覧」（資料４）について、経済産業省、国土交通省、内閣府より、補足説明。

5. 有識者・民間事業者からの意見の概要（順不同）

- お互いに共有し合うデータが、互換性があるのかといったところを、データのフォーマット単位で見ていくことは必要。それはただ単に安全に走るというレベルの話

で、自動運転が実用化される際には、異なる交通モード間での連携など、もう一つのレイヤーのデータが必要になる。

- 民間事業者が、どの車両で、どんなデータを使うのかというところをまず洗い出し、それに対して、お互いに共有するデータのフォーマットを何にするのかを順番に話していくという必要がある。
- データを集めることは蓄積していけばいいわけであるが、全てのデータであるとか、数字であるとか、そういったカルテだけを見て、患者を診ないということに陥らないように気をつけなければいけない。
- データを出すことについて、幅広く取り組むとなかなか収集できないため、例えばある一つの地域について、フォーマットを一つのサンプルとして具体的に議論を深めていくといった取り組みも一つの方法。
- データは、自動走行のサービスを行うインフラの側への情報としては非常に有用な情報。
- 遠隔やレベル4になると、大容量の通信が発生するため、通信の途絶がなるべく発生しないようなサポートも必要。
- データを、自動運転の実用化あるいは事業化を推進するための制度整備やインフラ整備につなげて欲しい。
- 実証する上で関係各社との間での機密保持契約を結んでいるため、出せるデータと出せないデータが発生。それぞれの事業者の事情に応じながら、各事業者の合意のもとで出すということで議論を進めて欲しい。
- どういったストーリー、どういった仮説で、どのようにしようとしているのかといったものを共有することができれば、必要な映像データ・走行データというものが適切に準備できるのではないか。
- JARI等がもつ先行事例もうまく活用しながら、また、その一方で車両提供者の負荷があまり重くならないという観点では、市販のデータロガーとか、車両改造がそんなに必要でないようなところの配慮もして欲しい。データオーナーシップの観点の配慮も重要。
- 車両メーカーとしてどういうように開発をしていくかという観点でのデータ共有は非常に重要。
- データの出し方とか、加工の仕方、何を見ようとしているのか、そういったところも含めて、データの出し方はセンシティブ。
- 乗用車メーカーがやろうとしていることと、レベル4のロースピードの車を出そうとしている方とのギャップをどう埋めていこうかというのが、データという意味でも課題があるのではないか。
- 道路の幅、ルート、距離、いろいろな問題が複合されていくので、走ること自体は多分大丈夫だが、実際にそれをビジネスモデルに落としたときに、生活者と使用者

側が本当にきちんと合うのかというところまで、分析してやらないといけない。

- 協調領域が日々変化していくため、誰が、いつ、どのように変えていくのかというのは難しいのではないかと。こういったことを、事前にどこまで捉えていきながらデータを収集していくのかということのも大事なポイントではないか。
- それぞれの実験主体によって、実験の目的が全然違うため、とれているデータも様々。そこに共通のフォーマットを当てはめて何か共通のものを得るというのは、難しいのではないかと。むしろそれぞれの実験主体が積極的に出しているものをきちんと整理するほうが、重要なのではないかと。
- この段階で事業性、特に乗客のアンケート、周辺住民のアンケート等々をターゲットとしていない実験もたくさんあるため、この段階で事業性についてどう言うということは、考えておくことは大事だが、若干時期尚早ではないか。
- 実際にこのデータを我々が整理して出さないといけないのか、管理も含めてどういうようにしていくのかというのが気になるところ。ある程度フォーマットを決めてもらえれば出せると思う。
- 事業性の評価に関しては、データを共有するというのを皮切りに、フォーマットをつくってもらい、こういったものを示せば、事業性の評価なり、社会受容性をちゃんと評価したものがビジネスモデルとして出せるというようなところを、出させていただく仕組みができないかと期待する。
- 共有するデータがどう使われていって、どういった制度になっていったのかということまで知りたい。
- 国が未来投資戦略や官民ITS構想・ロードマップ2017の中身を着実に進めていくという意味において、官民協議会で推進していくというのは非常に大切。
- 今日扱っている実験は、今年度、来年度ぐらいまでのプロジェクトだが、その先、オリンピック・パラリンピックに向けてどうするかとか、あるいはポスト五輪のレガシーに向けてどういうようにやっていくとか、そういった議論も、官民協議会でできるという。
- データを集めるというのは、総論としてはいいが、すぐデータの洪水になってしまうため、目的を明確にして展開をしていかないと大変なことになる。
- 安全とか、ドライバ不足とか、社会ニーズに合うことも大事だが、国際競争力という観点で、日本が世界に先駆けていろいろなことをやって勝ち抜いていくという視点でも考えて欲しい。
- データそのものは費用がかかり、個人情報やいろいろな機密情報が入っているが、フォーマットが統一されていないと使えない。どういうデータが本当に必要なのかということをもう少し議論をしたほうがいいのではないかと。
- データ共有を情報共有ということで置きかえると、現在行っている実証実験の中に無駄はないか、相乗りできないか、そういうような観点でも使っていけるといいの

ではないか。

- インフラ整備に関して、能動的に走りやすい環境をつくることは、導入地域拡大に向けて間違いなく必要。
- データの共有については、ラストワンマイル、中山間地域、大規模実証、いろいろなものがあるが、走行環境に応じて、共有の考え方を変えていくというのも一つの手。
- 自動運転という技術が入ってきたときに、現在とっていない走行映像や車両の外のデータも要るとか、そういうことを決めていくのは必要なのではないかと。国際的にそういうことを決めていく必要はあるのではないかと思う。フォーマットは海外とも合わせて、どういうデータをとるかということを決めていくということにもなると思う。
- データを出した人が損をしないためには、当然データのサービス利活用というところを国と一緒に推進していけばいいのであって、データを出した人が後でインセンティブを得られるようなエコシステムをつくっていけばいいと思う。
- 車内、車外の映像を同時に取得して、ドライバの運転状況と交通状況と、両方を見ながら事象を見たときに、ドライバが本当にいい運転をしているか、悪いか、そこで初めて評価ができる。そういった成形後のデータであれば第三者がどんどん活用していく可能性が高いと思っている。
- 出しやすいフォーマットというのが多分あるはずで、共通項があるはずなので、そこで公共データベースみたいなものがだんだんできてくると思うが、そうなってくると、さらに公共データベースができたときは、当然セキュリティーが一番大事になってくると思う。いかに皆がフォーマットで集めたデータが正しい状態で利活用できるかという仕組みをつくっていく必要があると思う。