

自動走行に係る官民協議会（第3回） 議事要旨

日時：平成29年11月17日 8:00～10:00

場所：中央合同庁舎4号館共用第3特別会議室

1. 議事

(1) 事務局説明

(2) 自由討議

2. 「国の公道実証プロジェクトに係るデータの利活用」及び「事業性データの収集 基本的な考え方」について、内閣官房日本経済再生総合事務局、経産省及びローランド・ベルガー長島社長より資料1及び資料1-1に沿って説明。

(有識者・民間事業者からの意見の概要（順不同）)

- 統一的なデータフォーマットはそれぞれの実証実験で異なるので、必ずしもなじまないのではないかと。一次データではなくて、実験の方法と実験により得られるデータが何かに関するメタデータを開示・共有するほうが望ましいのではないかと。
- 事業性について、そもそも地方では採算性がないので、どこまで細かい議論をすべきかわからないところもある。むしろ自動運転により、自治体が前向きになれるようなコスト検討が必要ではないかと。
- 走行環境の指標化については、もう少し純粋な環境センシングの難しさの定量化・分類もしつつ、議論を進めるべきではないかと。
- 民間事業者の中には、契約関係の中で、技術的に機微に触れる情報を持っているため、データの保管・管理については、事業者の話聞きながら、例えば事業者の場所が特定できないようにマスキングするとか、消していただくといったことをしていただきたい。
- 指標化はあくまで参考程度のものだという認識のもと、難しい道路環境で、インフラ側からのプラス要素を加味することで、現時点の車両スペックでできないところでも、自動運転の車両を走らせることができるようになるという議論に、指標化を活用できるような形でやっていけたらいいと思う。
- データの開示をしていくに当たっての責任が、データを集約したところの方々の責任になるのか、そこで加工した方々の責任になるのか、もともと一次的に集めた人たちまでデータの責任が及ぶのかははっきりしていただきたい。
- 事業性のフォーマットには、自動運転の実証事業をどのような課題を解決するための目的、目標でやったのかを書いておかないといけないと思う。
- より多くの方にシェアをすることでだけのデータをSIPのほうに集めて、個々のもの

は各事業の中で保管する形にしたほうがいいのではないか。

- 収集すべき事業性データについては、移動困難な方に移動の道を開くというような、今、発生していない移動にフォーカスした部分があったらよりいいと思う。
- 収集すべき事業性データについては、定量的に示すことができる記載を検討いただけるといいと思う。
- 走行環境の複雑性の指標化について、横軸の分類1や分類2が、本当に限られたことしか言っておらず、これ以外のものが全部抜けてしまっているの、こういう分類にしてもこの分類に当てはまらないものがたくさん出てきてしまうということで、この横軸の分類というのはあまり意味がないのではないかと思う。また、速度軸で易しさを見ている感じがするが、実際には走行環境が複雑だから速度を落として対応していくのだと思う。
- 走行環境の複雑性の指標化について、生活道路の場合は30キロ以下に規制されているところもあって、生活道路は多分、複雑なところであり、人の飛び出しもあるのでそうになっていると思う。複雑性に対しては2aとか2bとか2cとかが指標のランクだと思うが、複雑性は組み合わせなので、これだけでは複雑性を言えない気がする。
- 走行環境の複雑性の指標化について、複雑な環境が重なり合っただけで一つのルートができていて、速度とか都市部とか地方という分け方はあまり適していないのではないかと思う。
- 困難な状況フォーマットについて、例えば駐車場のゲートをくぐれない、どうやってくぐるのかなど、実際に苦労しているようなところがこのフォーマットにはあまりないので、補強してもいいのかなという気がする。
- 走行環境の複雑性の指標化のアウトプットを、スペックというところにつなげることが目標なのか、あるいは走行環境の複雑さは何でできているのかということ定義することが最終的なアウトプットなのかで、まとめ方が変わるのではないかという気がする。
- 走行環境の複雑性の指標化について、分類という言葉を使うと、難しいものも含めて日本の道路を全て分類しなければいけないというような捉え方にどうしてもなるかと思うが、発想を変えて、難しいところは、分類もできないが、簡単なところだけ切り出せばいいのではないか。
- 走行環境の複雑性の指標化について、どういう条件であればレベル4で走行することが可能になるか、そういうことをまず考えるのが早期に自動運転を社会に実用していくために必要ではないかと思われる。
- 技術的に低速のほうがやりやすいというのは、その車自身はそうかもしれないが、周りとの関係から見たら、本当にそうなのかどうかということもあると思う。
- 走行環境の複雑性については、速度にそろえてしまうとかではなく、道路構造等の物差しを何本か持っているままでいいのかなと思う。

3. 「実証・事業化に際しての課題」について、内閣官房日本経済再生総合事務局より資料2に沿って説明。「自動運転をめぐる最近の動向と警察庁の取組について(警察庁)」について、警察庁より資料2-1に沿って説明。「自動運転に係る自動車局の取組状況(国土交通省)」について、国土交通省自動車局より資料2-2に沿って説明。「サンドボックス特区の制度設計案」について、内閣府より資料2-3に沿って説明。

(有識者・民間事業者からの意見の概要(順不同))

- 事業化の制度設計の際には、さまざまな関係者の意見も反映させていくべき。また、自動運転のために道路インフラを整備するのではなく、それ以外の道路利用者のための整備・維持が結果的に自動運転システムにとっても都合がよいということであると、インフラへの公共投資は納税者が納得しないのではないか。
- 実証のための制度は整ってきている。ただ、事業化に向けては、リスクアセスメントをしっかりと行いながら、社会コンセンサス、倫理の問題も方向性を出していくことが必要。また、技術レベルについても磨いていく体制をしっかりと構築していくことが必要ではないか。
- 実証実験を実施できる環境は整っているが、2019年もしくは2020年に向けて、実証ではなくて、公道上での実装に向けた制度の整備を行っていただきたい。また、サンドボックス特区制度も早期の実現をお願いしたい。
- 特に低速の自動運転の場合、混合交通の中で走らせるというのは非常に課題があると考えており、そういったところを制度的に実装していくのに、今後どのように変わっていかなくてはいけないのかというところは議論が必要かなと思う。
- トラックの隊列走行に関しては、逼迫するトラックのドライバー不足の解消が一番の訴求ポイントとなっている。今後、隊列走行の実証実験を通じて見通しが見えないところを段階的に明らかにしていただけたらと望んでいる。
- 人がドライバー席からいなくなると、急に自動運転の実感がぐっと上がり、それによって出てくる課題とか、特に社会的受容性のアンケートとかもがらりと変わってくるのではないかと思うので、様々な課題等について、この場で共有したい。
- 車の開発そのものは進んでいると思うが、国側として、いわゆるインフラ整備と交通ルールをさらに推進していただければと思う。
- 保安基準の弾力的な運用、技術の通信方式のあり方、運転免許や刑法上の業務上過失致死の部分の整備、パーソナルモビリティの取り扱い、事業者の負担も考慮したデータの保持のあり方、ハッキングの事故の損害に対する補償のあり方について課題だと考えている。
- 車両の保安基準や車両法の関係については、ASVの推進会議等々での議論と歩調を合わせていきたい。インフラの関係については、高速道路の分岐やETCの通過支援ある

いは一般道の特に信号情報について具体的な議論をしたい。交通ルールについては、具体的なユースケースの中で課題を洗い出しているので引き続きよろしくお願ひしたい。

- 後続有人を先に始めるに当たるいろいろな考え方やルールを一度整理したく、また御相談したい。海外の情報も提供いただけたらと思う。
- 課題をどれぐらいの時間軸で解決されるのかというスケジュール感が、現実的に事業者の求めているところと合うような形で進めていただければと思う。
- 実証している中で、実際の実証のワンストップでいろいろな手続ができるということ非常に希望しているが、地方も含めてやっていると、温度差が出てきているところもあり、そこら辺をどう解決できるのかというのは少し心配な部分もある。
- ヒューマンエラーに対しての管理をどうするかという話も見えていかなければいけないと思う。
- 乗客に対してどう保護していくのかということも観点としては強くないと、事業に本当に結びつかないのかなと思う。保険制度などが上手くいけばいいが、それが民間だけで上手くいかないようであれば、上手い仕組みを何か作ればと思う。
- 実証実験が増えてくると、事故が起こる可能性も十分あり、そういうときに情報開示を含めてしっかりやらないと、一気に自動運転そのものの開発がストップしてしまうような可能性もあるので、そういうときにどういうデータをとっておくとか、そのような議論は必要なのではないかという気がする。
- 実証実験の中で目的をしっかりして、本当に何が課題なのかを明らかにしながら、それを解決していくようにしたほうがいいのではないかと思う。