

## 自動走行に係る官民協議会（第5回） 議事要旨

日時：平成30年3月5日 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎4号館共用第3特別会議室

### 1. 議事

- (1) 各府省説明
- (2) 事業者説明
- (3) 事務局説明
- (4) 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

- 今回は、これまでの実証を振り返りながら、来年度以降の実証をより実運用に近い形でいかに実証を高度化していくか、また、制度整備大綱の取りまとめが近いため、特に大綱で明確化すべき点について御意見をいただければと思う。

### 3. 今年度実証の成果と次年度実証について、内閣府、経産省、国交省、産業技術総合研究所、豊田通商株式会社、先進モビリティ株式会社及びS Bドライブ株式会社より資料1に沿って説明。

（有識者・民間事業者・関係省庁からの意見の概要（順不同））

- 2019年から実用化に向け、緑ナンバーでの実証をしたい。車両の設備、機能以外にも、料金体系等も柔軟に運用し、実際のサービスを想定して実験を行うということが、ビジネスモデルの実証につながっていくと思う。
- 遠隔監視について、環境によって1対Nが認められる状況は違うと思う。車両と混在するような環境と交通量が少ないような環境とは全く違うため、遠隔監視の認め方も一元的ではなく、環境に沿ったような形で出来れば良いと思う。
- インフラの協調に関しては、信号機がないところに対してどうしていくのか、新しく何かを置くということに関しても議論をさせていただければと思う。
- サービス実証に関しては、実証の段階でどこまで認めていただけるかということも気になる。
- 実証の長期化に関して、長期間やらなければいけないとは思っているが、四季を通してやるというようなことも重要かと思う。
- データの取得に関して、データの同期の部分が難しい。統一的にどういった情報をとらなければいけないのかということも、議論していかなければいけないと思う。
- 実証期間の長期化ということになってくると、既存の事業とのすみ分けをどう捉

えるのかも論点として出てくると思う。また、安全・安心をどう担保するのか論点になってくると思う。

- 実証実験を一般化して、いろいろなエリアにコピー・ペーストしていくことが大事だと思う。また、一般化をする際には、お客様がいて、対価を支払っていただけることを優先して、そのエリアで行った実証実験を一般化してコピーしていく取組が必要になってくる。
- 社会受容性とあわせて、民間事業者がどこまで責任をとるべきかという考え方で進めていけるとありがたい。
- 公道実証実験のデータ等は集まりつつあるため、今後は実用化に向けた検討が重要になってくると考えている。
- 自動運転の車を開発していて一番大変なのが、想定外の事象をいかに潰し込むかである。路上にどのような障害物があるのかといったあたりを今後の取得すべきデータの項目につけ加えて、どういった対応をすれば大丈夫というようなことを、日本として準備できるようになることが必要ではないかと考えている。
- 事業として考えなければいけないとなった場合に、最終的には事業計画をある程度持って、それを受け入れようとしている地方自治体も含めて何をしたいかということを確認しながら課題を潰していくというようなステップが要るのではないかと感じた。
- 自動運転を受け入れてもらうときに、何らか外に対して自動運転の車だということを表示するのかどうか、受容性という意味では変わってくるのではないかと感じた。
- オーナーカーについて、交通情報等をいかに有効活用するかということを整備しながら、安全性を高めていくというのが一つあるのではないかなと思う。
- サービスのところのMaaSと言われるところについて、社会的課題を解決するためにやるのかどうかを議論したほうが良いと思う。国としては、社会的課題の解決を優先させたほうが良いのかなという気はしている。
- 事前に想定されていなかったもので介入せざるを得なかったものをいかに潰していくかということが、今後の実用化に関係してくると思う。
- サービス実証について、自動運転でなくてもやるべきことはたくさんある。自動運転をきっかけにして、地域のモビリティを向上するという考え方もあると思う。
- サービス実証について、旅客の方に目がいきがちだが、ラストワンマイルの物流、特に過疎に限らず都会部も含めて課題の多いゾーンであるため、この部分にどう取り組んでいくのか、プライオリティーを上げていただけるとありがたいと思う。
- ラストマイルについて、来年度の実証実験では、乗客の数や運行頻度など様々な要件も関係すると思うが、どのようにビジネス性が高まるかを実証していくことを想定している。
- 来年度の実証に関して、社会受容性としては、利用者側だけではなくて実際に運行

する事業者側への受容性というところも評価しなければいけないということで、初期投資、運行経費、責任の問題等も含めて明らかにし、事業者側の採算性の部分をどうしていくのか、また、その採算性に関してもコストのかけ方というところもあるため、公共サービスとしての実現の仕方も含めた考え方を明らかにしていこうと思っている。

- 実証にあたっては、事業者との連携もあるが、どこからお金を集めてくるのかというところをきちんと考える必要があり、自治体との協力をさらに深化していきたいと思っている。
- 緑ナンバーが可能になるか否かは、従来の運転手が乗っている状態での運送と同様に、安全の確保と旅客の利便性の確保をしていただくというのが第一と考えている。
- 事業化に際しては、事業化ということをやりたい方々と前広に相談してやっていくことが非常に有益かと考えている。これまでの技術実証の実証試験と同様に、事業化の実証についても御相談に乗っていきたいと思う。
- 隊列走行については、車両の技術開発、インフラ、交通ルールの問題等々、いろいろ課題が多いと認識している、我々が、トラック事業者の声をまとめるなら可能だが、物流における隊列走行の位置づけについては全体で御議論いただきたい。
- 昨年6月に策定・公表した遠隔での自動走行の道路使用許可の枠組みを使った実証実験の審査基準において、1対Nについても触れられている。個別に御相談していただければ十分に1対Nでの実証実験が可能な制度的な枠組みは既にでき上がっていると承知している。
- インフラ・信号情報などについて、自動運転システムの実用化・実現には、リアルタイムで信号情報を車に提供して、それによって車が自律的に制御していくということが重要な部分かと承知している。様々な研究開発の事業の中で、今後も検討・実施していきたい。
- ニュータウンの対策は、様々な対策を考えながら、来年度以降、具体的な実装に向けて実証実験に取り組んでいきたいと考えている。
- 無人運転の事業化で世界一になるというのであれば、いつまでに事業化をやるということに留まるのではなく、いつまでにどのくらいたくさんの事業が生まれている状況をつくるかという議論に入ってもいいと思う。

4. 制度整備大綱について、内閣官房日本経済再生総合事務局より論点を、内閣官房IT総合戦略室より現在の検討状況を説明。

(有識者・民間事業者・関係省庁からの意見の概要(順不同))

- 国の物流全体の生産性を上げていくという課題を解消したい。いかにこういった技術を使ってトラックドライバーの不足を初めとする課題を解決するか、いかに複数

の事業者と共同運行が実現できるかというところだと思う。

- 隊列走行について、複数の事業者が運行するにあたり、複雑なダイヤであるとか、組み合わせをいろいろな形でフィックスしていくようなサービス業者の運営も必要になってくると思うが、過渡期においては、できる限り国と事業者の役割分担を明確にして、そうした議論をこれからどうやって立ち上げていくかを議論していただきたいと考えている。
- 隊列走行について、フルトレーラーでも非常に効率化ができたという実績もあるため、確実な物流合理化に向けて進めていきたいと思う。
- 技術開発にあたり、事業者の具体的なニーズであるとか、どういうスキームでやるとか、そういうことが固まらないと、なかなか技術にブレークダウンできないところもある。国の方針や事業者のニーズ等を聞かせていただき、技術開発にフィードバックして、より実用化に近づけていきたい。
- 隊列走行は自動車局だけで解決できる問題ではない。一事業者だけではなくて物流全体でどうすべきかといった認識は持っており、できる限り協力していきたいと考えている。
- 国等が実証したい内容に合わせた走行環境をつくりながら、早期に技術やオペレーションの熟成をしていくようなアプローチがあってもいいのかなと思う。
- 高速道路であれば自動走行の合流用の情報提供やETCゲートの情報であったり、一般道であれば信号の現示の情報であったり、こうしたインフラ整備をタイムリーに整備し、実験を開始していきたいと考えている。
- セカンダリーアクティビティのルール整備については、報告書をまとめているところであり、それを踏まえて広く議論していくことになると考えている。
- 安全性の確保については、保安基準とセットで条件設定をやっていくというやり方をお願いしたいと思っている。
- 交通ルールについて、遠隔か車内にいるかにかかわらず、運転者という個人が責任を問われるような体系とは違う法体系になるように、引き続き検討をお願いしたい。この点について、国際条約がネックになっているというのは理解しているが、例えば特定の地域だったら例外的に認められるというような形でも構わないため、認められるような体系を考えていただきたいと思っている。
- 責任関係について、運転者に該当する人に全ての責任を負わせるというのは、ビジネスの発展を著しく阻害するため、法人で責任をとれるようにお願いしたい。
- システムがドライバーの責任を負うという次代を見据えた大綱にさせていただく必要があると思っている。
- ニーズ全部に適合するような形は難しいと感じており、今ある技術レベルをベースにした基本型みたいなものをつくって、それをどんなところに展開できるかというやり方のほうがスピードを上げられるのではないかと思う。

- 安心してデータをみんなで使いたいし、逆にユーザー側も勝手に自分の情報が全部分かっているというのも嫌なので、そのあたりの切り分けなどができるような整備もあわせて早くやっていかないと、データはこれからどんどん使っていく形になっていくと思う。
- セカンダリーアクティビティのルールをどう考えるかというところが一番重要かつ難しいと思う。国際条約との整合性ということがもちろん第一義的に重要だと思う。してはいけないことは書くけれども、してもいいことについては余り厳密に書かないというスタンスでやるのか、あるいは、やっていいことを細々と書くようなものにするのかというのは、制度そのものの解釈にもよると思うが、その辺も含めて議論しないといけないと考える。
- セカンダリーアクティビティについて、隊列走行の後続車のドライバーの労働条件等も含めて議論するといいいのではないかなと思う。
- 高速道路上でオーナーカーもトラックの隊列走行も実験することがあるかなと思うが、一般の道路利用者にしわ寄せがいかない、納得できるような内容でないと実験はできないと思う。
- 移動サービスを考えたとき、コストの大きな境が無人か有人かというところになる以上、無人でできる道路をいかに切り出していくかを考えるとうまくいくのではないかなと思う。
- 保安基準等について、ある特定の道路環境ごとに考えていくと、事業化が加速していけるのではないかなと思う。
- 既存の保安基準が障害となって実現できないといった状態はよくないと思っており、個別の実証試験ごとに基準緩和認定制度を活用し、できる限り自動運転の実証試験をやりやすいようにやっていただきたいと考えている。
- 今の実証試験を進めていくとデータが積み上がっていくため、ある程度の指標化ができると思っている。最終的には何パターンかの条件設定ごとに作るということもあるかなと思うが、今の段階は、個々で対応したほうが、より実現が円滑に行くのではないかなと考えている。
- 今のジュネーブ条約下でも実質的に事業化ができる仕組みについて、国際的な他国の動向なども踏まえながら、一緒に考えていきたい。