

交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会
自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会（第1回）議事概要

日 時：平成30年9月3日（月）15:00～17:00

場 所：中央合同庁舎2号館16階国際会議室

議事概要：

<議事（1）「本小委員会について」に関する主な質疑応答>

資料2に基づいて事務局より説明が行われた（質疑応答なし）。

<議事（2）「自動車の安全確保に係る制度及び自動運転技術等の動向について」に関する主な質疑応答>

資料3に基づいて事務局より説明が行われたところ、主な質疑応答は以下のとおり。

- レベル2の自動運転技術については、現在どのような手法により検査が行われているのか。その手法で課題はないのか。
 - レベル1やレベル2といった基準はないため、レベルに応じた検査は実施していない。一方、既に保安基準が策定されているABSや横滑り防止装置等の電子制御装置の検査においては、警告灯の点灯状況を確認することとしている。
- 本小委員会では、レベル3以上の高度な自動運転技術に加え、レベル1及び2の足下の先進技術の安全確保に必要な制度整備についてもしっかりと検討する必要がある。
- レベル2以下を自動運転と呼ぶのは誤解を招く可能性がある。
- 「走行環境条件の設定」に関し、車両側にそのようなシステム設計を求めるのか、使用者側に使用制限を課すのか、どちらで担保することになるのか。
 - 車両が走行環境条件の範囲内で運行されることについては、基本的には車両側で担保すべきであるが、人の移動サービスにおける運送事業者をはじめ、使用者側においても担保する仕組みが必要であると考えている。
- 車載式故障診断装置を活用した検査（OBD検査）については、検査官は現状でも多忙であると承知しているが、手間がかからず、比較的習得しやすいものなのか。また、2024年から開始するとのスケジュールについては、メーカーの技術開発は間に合うのか。
 - OBD検査はユーザーにも負担をかけない簡便なものを計画しており、OBD検査の導入に伴う大きなトラブルはないものと考えている。現時点では、2021年以降の新型車を対象とする方向としており、スケジュール的に可能かどうかを含めてメーカーも交えて検討している状況。
- 国際基準を我が国の法制度に取り込むにあたっては、国連の場における国際交渉の結果を踏まえ柔軟な対応ができるよう、ある程度自由度を持たせた形で制度を設計することが重要である。また、自動運転等先進技術を搭載した自動車の審査や検査を適確に実施していくため、必要な人員や施設等の体制についても整備していく必要がある。
- 継続検査では保安基準の適合性を網羅的に確認しているのか。型式の指定を受け

る自動車以外の自動車の新規検査ではどうか。

→ 継続検査では型式指定や新規検査時から変更がないことを確認し、型式指定以外の新規検査では申請者が提出する書面なども活用しながら、全ての保安基準への適合性を確認している。

- 走行環境条件について、例えば急な積雪等の突発的な事案が発生した場合には、誰がどのような判断をするのか。

→ 車両に搭載されたカメラ等により、安全な走行ができない場合には停止するなどの車両側での担保に加え、予め設定された走行環境条件の範囲内で当該車両を使用することを使用者に対して義務付ける等の使用者側での担保の両面から制度を整備することが必要ではないかと考えている。

<議事(3)「自動運転技術等の動向を踏まえた現行制度の評価と主な論点について」に関する主な質疑応答>

資料4及び参考資料1に基づいて説明が行われたところ、主な質疑応答は以下のとおり。

- 実際に車両を実用化するにあたっては、走行環境条件を一義的に設定するのは誰なのか、それをどのように審査していくのか、どの程度の安全性をどのように担保するのかについて、検討する必要がある。

- 柔軟性を確保するためには、走行環境条件を設定する仕組みについては、メーカー又は移動サービス提供者が一義的に設定し、国がそれを検証することを基本とすることが現実的ではないか。その際、データや書面を活用することが考えられる。

→ 検証方法等の詳細については、現在国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において議論されており、国際基準とも整合を図りつつ制度を設計していきたいと考えている。

- 走行環境条件については、認証の方法だけでなく、オペレーション時に誰がどう判断すべきかについても議論する必要がある。

- 現行の道路運送車両法では、使用者に点検整備義務を課しているが、ソフトウェアの更新をはじめ、様々な高度な技術が実用化されつつある中で、どこまで使用者がその義務を果たせるのか疑問がある。例えば、ソフトウェアの更新については、場合によってはメーカーが強制的に行うといったことも考えられるのではないか。

→ ソフトウェアの更新については、メーカーに対する社会的な期待もあるものと認識しており、どのような責任関係を構築すべきか、本小委員会においてご審議いただきたいと考えている。

→ また、使用者は、実態として整備事業者に点検整備を委託することにより点検整備義務を果たしており、自動運転等先進技術が普及すればするほど委託する割合は増えると考えられる。このため、メーカーから事業者へ情報提供させる枠組みや、事業者の能力を担保する枠組みを構築することについて、本小委員会で議論していただきたいと考えている。

- 映像はデータとして非常に有益なので、個人情報の問題に留意しつつも、データ記録装置に記録される対象に映像を加えるべきではないか。

- メーカーが開発・実用化する自動運転技術の性能にはばらつきがあるので走行環

境条件についてメーカーが設定すべきとの提案があったが、消費者としては、一定の水準を満たしていないと不安である。

- ソフトウェアの更新については、ソフトウェアに詳しい個人が行うものを含め、メーカー以外の者が行うものも容認するのか、また、誰がその適切性をチェックするのか。
 - メーカーが知らないところでソフトウェアが変更されることの是非や、ソフトウェアの更新はどのような主体が適切と考えられるかについて、本小委員会においてご審議いただきたいと考えている。
- 昨今のメーカーによる一連の不正事案は、定められた手順に従わなかった不正であり、国民に不安を与えた。自動運転等先進技術を搭載した自動車の審査について、適正な審査が実現可能となるような手法を構築していただきたい。また、個人による電子改造にも対応すべきである。
 - 国際的にも不正事案への対応が課題となっているところ、審査手法の確立に向けた検討が行われている国連の場において、各国と緊密に情報交換しながら不正が生じない制度作りのため議論を進めていきたいと考えている。
- 資料4の主な論点③において「自動車の性能を変更する」とされているが、セキュリティの向上が意図せず安全性に影響を及ぼすおそれもあることから、より幅広く規制のあり方を議論する観点から「自動車の安全性に直接影響する」とする方が適切である。
- 点検整備に必要な技術情報のあり方に加えて、検査においても不適合車を判定できるように、論点⑥に掲げるように、メーカーからの技術情報を活用する仕組みづくりを是非進めていただきたい。
- 事故が起きた際の責任関係については、本小委員会で取り扱わないのか。
 - 本小委員会は、自動運転等先進技術の安全確保のための道路運送車両法に基づく制度のあり方について検討することをお願いするものであり、ご指摘の損害賠償責任については、資料3でご説明したとおり、本小委員会とは別の研究会において検討され、昨年度に、従来の運行供用者責任を維持するとの報告書を取りまとめたところ。
- 最終的なミッションは交通事故の削減であることを明確にした上で考えると、車両法体系のみを最適化しても不十分である。例えば、高度な自動運転車と従来の自動車が混在する交通環境下において、運転の主体がシステムに移行することによって、思い込みなどによる新たな事故が発生するおそれがあるので、外から自動運転であることが分かるようにする方が良いとの議論もある。道路運送法や道路交通法等に基づく他の制度にも留意しつつ、本小委員会における審議を進める必要がある。また、現行制度を前提としつつ制度の見直しを行うのか、それとも現行制度にとらわれず抜本的な見直しを行うのかといった基本方針は、論点整理に影響を与えるものと思われる。
- 本小委員会では、当面、現行制度をどのように見直していくかといった観点で審議が進められているが、2030年以降、高度な自動運転車が中心となる社会では、全く新しい制度が必要になるかもしれない。例えば、従来の自動車が混在する交通環境下において、従来運転者同士が行っていたアイコンタクトを自動運転車の場合に

どうするか、高度な自動運転車の安全性をどのように評価するか等が主な課題として挙げられる。また、ソフトウェアのみでなく、自動運転車の認証をどのように行うのかも重要な論点である。

- 資料には WP29 の議論を踏まえとあるが、日本が先行して本小委員会において制度整備の方向性を検討し、それを日本の考え方として、国連における議論を積極的にリードして頂きたい。

<議事（４）「今後の検討スケジュールについて」に関する主な質疑応答>

資料５に基づいて説明が行われた（質疑応答なし）。

以上