

骨子案に対する委員の主な意見及びその対応について

資料4

	該当箇所	委員の主な意見	報告書案における対応箇所
1 保安基準	(1) 高度な自動運転を想定した保安基準のあり方	① 1 「他の交通に危険を及ぼすおそれのないもの」とあるが、「他の交通」だけでなく「自動運転車に乗っている利用者」も含めて頂きたい。	17頁31行
		2 「他の交通」とあるが、これには歩行者も含まれるのか。含まれないのであれば歩行者の安全の確保する必要があるのではないかと。また、④の「交通参加者」との違いはなにか、用語の整理が必要。	17頁31行
		② 3 自動運転車の「運転者」という記載が複数あるが、システムの運転を前提とする場合、「運転者」という表現は不適切ではないか。	17頁31行
		4 「故障情報の収集を行う」という旨の記載があるが「収集」だけでなく、その情報を自動車メーカーや整備業者に共有する仕組みが必要ではないか。また、故障情報だけでなく、自動運転車が明らかに異常な挙動をした場合にも、通知し対応する仕組みが必要ではないか。	19頁31行
		③ 5 「故障情報」は限定的であり、ヒヤリ・ハットの情報等も収集すべきであるから「故障情報等」という記載がいいのではないかと。	19頁31行
		6 国内対応だけに見えるので海外のヒヤリ・ハット等の情報も入手できる仕組みを作っていたらいい。	19頁31行
		7 自動運転車であることを周囲に伝える外向きのHMIは、例えば高速道路等一般の歩行者と交わらない場所では必ずしも必要ではなく、一律で議論するのが難しいという事業者の意見もわかったが、高速道路でも自動運転と人による運転とでは車間距離の置き方が大きく違う等により、人がフラストレーションを受けることも想定されるため、自動運転車であることが分かるに越したことはないのではないかと。	
		8 自動運転車であることを周囲に伝える外向きのHMIは、自動運転車であることを周知やモラルハザードの防止等の理由から、必要と考える。また、自動運転車であっても自動運転システムを切ってドライバーが手動で運転している場合もあるので、単に自動運転車であるステッカーを一律で貼るだけなどでは対策として不十分。	
		④ 9 レベル3の初期の技術であるトラフィックジャム・パイロットシステムは、渋滞時のみに使用され、渋滞時以外の通常走行時にはレベル2以下のACCが使用されること等を鑑みれば、初期の段階では自動運転車であることを周囲に伝える外向きHMIは不要ではないかと。ただし、その後レベル3において、レベル4に近い、より高度な技術が早期に出て来る可能性があり、その際には自動運転車であることを周囲に伝える外向きのHMIが必要になるかも知れず、これに備えて段階的な検討しておくことが必要。 一方で、自動運転車が追い越し等をする場合、ブラインドスポットにいる他の車両等が当該自動運転車に自分が認識されているとわかるような外向きのHMIは必要ではないかと。	18頁17行
		11 交通参加者の定義を明らかにしてほしい	
		12 事業者の説明は自動運転の使用について高速道路を想定しているが、昨日群馬大学で拝見させていただいたように、地方の過疎地等での地域の足として自動運転が早期に活用されることを期待したいので、一般道の使用も前提として検討していただきたい。その意味でも自動運転車であることを周囲に伝える外向きHMIは必要と考える。	
		13 自動運転車であることを周囲に伝える外向きのHMIについて、現時点の開発状況だけでなく、レベル3の先まで見据えて前向きに検討していただきたい。自動運転車と手動による運転車が混在する自動運転導入初期においては、高速道路・一般道にかかわらず安全の観点から必要と考えられ、また、自動車メーカーにとってもアピールになるのではないかと。	

		⑤				
		その他	14	資料3のサイバーセキュリティの記載は骨子案に反映すべきである。	18頁26行	
	(2)高度な自動運転が可能な走行環境条件を設定する仕組みのあり方	①				
		②	15	「予め設定された走行環境条件下のみに限定される」という記載だと限定されすぎてほとんど自動運転システムが使用できないのではないか。	20頁16行	
		③	16	「客観的に」という記載があるが、ユーザーが走行環境条件を正確に理解することが重要であるので、「確実に」という表現にすべき。	20頁34行	
2 型式 指定	(1)高度な自動運転システムの審査のあり方	①				
	(2)自動車の安全性に影響するソフトウェアの変更への対応のあり方	①	17	リコールに係る更新ではないものの当該更新の要否をユーザーの選択に任せてしまうと、同じ型式なのに機能が全く異なる自動車がでてしまうこととなり、よくないのでは。全ての自動運転車を強制的に更新するようにして、ソフトウェアのバージョンを統一することが必要ではないか。	22頁28行	
		②				
		③	18	ソフトウェアの更新について、事業者のおっしゃる通り、通信できる状況を維持するなどユーザーの協力が不可欠であることは理解するが、ユーザーは自動車メーカーに比べ自動運転車についての知識が不足し、対応が難しい部分もあることを踏まえ、ユーザーが最低限行うべきことを明確化したうえで、できるところは自動車メーカーに対応していただきたい。	22頁34行	
			19	自動運転システムが暴走するような不具合があった場合、OTAにより、自動運転システムを機能の制限又は停止させることが必要ではないか。	27頁31行	
3 点 検 整 備	(1)自動運転等先進技術の整備のあり方	①				
		②	20	「整備工場の活用」の趣旨を教えてください。 (報告書全体にいえることだが、主語を明確化するように。)	23頁35行	
		③				
	(2)自動運転等先進技術の点検整備に必要な技術情報のあり方					
4 検 査	(1)自動運転等先進技術の検査に必要な技術情報のあり方					
5. リコール						