

第2回自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会 概要

日時 2022年10月20日(木) 14:00~16:00

場所 自動車局第2会議室及びWEB会議

委員 寺田座長 今井委員 中野委員 森山委員
大西委員 田中委員 川村委員 河合委員

議事次第に沿って、事務局から資料の説明を実施。各資料説明後、質疑・意見交換が行われた。委員から出された主な意見は以下の通り。

議事(2) ヒアリングを踏まえた論点整理について

論点① 運転操作以外の業務を行う者に対して、どのような要件を求めるか。

- ・「必ず人が車内にいないと対応できない業務」と「人が車内にいなくても対応できる業務」に分けて議論した方が良い。また、トラックとバス、バスの中でも、少人数、大人数、短距離、長距離という区分を分けて議論した方が良い。
- ・「自動運行従事者」という用語について、運行管理者の管理下において業務を行う者であることや道路交通法の用語との区別も考慮して、再検討した方が良い。
- ・「自動運行従事者」について、改正道路交通法における特定自動運行主任者等の役割と内容が重複するものがあるのではないかと。同一の者でも良いのか、一人が何台の自動運転車両を確認して良いのかについて整理いただきたい。
- ・「自動運行従事者」の要件として、「酒気帯びの確認、運転免許不要」とあるが、酒気を帯びて業務を行うべきでないのではないかと。
- ・「自動運行従事者」の業務について、現在の議論は運転者の業務をベースに議論しているが、車掌の業務からのアプローチとしての検討も必要ではないかと。

論点② 自動運転車を用いて行う運送事業において、運転者がいる場合と同等の安全を確保するために、運送事業者に対してどのような対応を求めるべきか。

- ・従来と同等の安全性について、事業用自動車にはセーフティとセキュリティの考え方があつる。セーフティは、自動運行装置により同等に行え、セキュリティについても遠隔で監視する等の対応で同等性を確保できるというように、分けて考えるとうまく説明できるのではないかと。
- ・同等の安全性の考え方は、自動運転車両が社会実装されてからも、新技術や新業態の動向等も踏まえ、継続的に議論しながら必要に応じて制度を変更していくことが理想。
- ・交通事故は自動運転車であろうとなかろうと不可避。ただし、自動運転車両の運行ルートごとに、事故時等には応急手当等の対応が可能な限り行える体制を整えていなければ、人々から自動運転車両による運行への信頼が得られないと考える。運送事業者にとっては、対応すべきことを色々と法令上規定されていた方が、仮に事故が発生した場合であっても、技術

の限界を踏まえつつ取りうる最善の努力を尽くして規定を遵守していれば、社会的な非難は免れることになると思う。

- ・運転者がいる場合と同等の安全を確保するための必要な装置については、細かく決めすぎると、事業化の妨げになるのではないかと。狙うべくコンセプトを明らかにして、具体には例示にとどめるべきでないか。
- ・タクシーは他の交通機関と異なり、プライベート空間であるため、常時監視するとした場合、乗客が乗車を敬遠するのではないかと危惧している。

論点③ 旅客の乗降時及び乗車中の安全を確保するためにどのようなことを求めるべきか。

- ・シートベルトの着用について「自動運行従事者又は自動音声装置によるアナウンスで徹底」とあるが、具体的に求め過ぎではないか。

論点④ 貨物の積載状況を確認するために、自動運転車両内の設備としてどのようなことを求めるべきか。

- ・自動運転車両を用いた貨物運送の安全確保のために、各種対策を行うことは重要であると理解している。ただし、荷崩れが発生した場合の対応で車両設備として求める事項について、「カメラやセンサーを設置する等」とあるが、乗務員の有無やトラックの多様な車種に応じて必要なものが異なるため、一律に義務化することは避けるべき。

論点⑤ 運送事業者から運行状態の監視業務や非常時の駆け付け業務等を契約により外部に委託することとした場合に、運送事業者にどのような要件を課すべきか。

- ・遠隔監視を委託することは十分考えられるところ、運送事業者が遠隔監視設備を設けていなくても委託先といつでも綿密に連絡できる体制が確実に構築されていれば、運送事業者が責任を負っていると考えられるのではないかと。今後どのような遠隔監視技術が導入されるかにもよるので、遠隔監視設備を必ずしも運送事業者が持たなければいけないことを義務化してしまうのはいかがなものか。事業が行いやすい形で整理していただきたい。

以 上