

第1回「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会」 議事要旨

日 時 : 令和6年10月17日(木) 10:00 ~ 12:00

場 所 : 経済産業省 別館11階1111 共用会議室

出席者 : 廣瀬座長、浦手委員、加藤委員、木村委員、匂坂委員、佐藤委員、
須田委員、中川委員、原田委員(座長以下、五十音順)

概 要

事務局より「自動運転車の安全性能確保策に関する検討会の設置について」、「自動運転車の安全性能確保策に関する現行制度等について」及び「主な論点(事務局案)について」説明後、委員より以下の発言があった。

- 事務局提案の内容は、合理的な内容であると考えている。レベル4の社会実装を進めるうえで、現状の基準・ガイドラインで対応可能との感触。実装にあたっては、自動運転車両単体で安全であること、交通ルールを守ること、受容性があることの3つが重要な観点であるが、その中で一番重要なのは自動運転車両単体での安全性と考える。ガイドラインを具体化するにしても、一定の解釈の余地が残ると考えるが、そうした場合に、例えば、自動運転車両単体の安全性は担保されている場合には各申請者による色々な工夫を施したやり方を許容するといった、抽象度が高くハイレベルな方針を示していただくとありがたい。また、保安基準のアップデート対応については、システムのアップデート等に関して、一から審査するのではなく、変更部分に限った審査にいただけると、短期間で新システムを稼働することができてありがたいと考えている。
- 保安基準／ガイドラインの具体化・定量化の是非について、過度なものになれば自動運行装置の設計における柔軟性を失ってしまう一方で、何もないと指針となるものが無く、かえって設計が困難になる。そのため、ガイドラインのような形で一定の指針を示していただくことが良いと感じる。なお、様々な走行環境での実装が検討されている中、一律に定量化されてしまうと社会実装が難しくなってしまう。
- 使用過程車に対するアップデートした保安基準の適用に関しては、保安基準への影響は製造者が把握して審査側に説明できることが必要である。その上で、変更内容に対して再申請が必要なのか、申請は必要だが試験は不要などといった整理が必要と考える。

- 保安基準／ガイドラインの具体化については、事業者の開発の指針となるべく、また通常有すべき安全性や欠陥の有無といった民事責任の議論との観点でも、明確化は必要と考える。一方で、手足を縛りすぎないように、ある程度柔軟性を持たせることも必要と認識。保安基準のアップデート対応に関しては、アップデートに対応するためのリードタイムの確保、ハードウェア改修が必要な場合にそれをどのタイミングでどのように実施していくのか等、実務上の観点等を踏まえて検討する必要がある。
- 使用過程車に対する改正後の保安基準の適合が求められた際に予想される事態としては、公共交通に使用されている車両などを運行停止にすることまで求めるかが重要な論点と考える。また、アップデートした保安基準の内容によっては、ハードウェアの変更も必要になるケースが想定されるが、それが現実的かどうかも論点である。さらに、ソフトウェア変更であっても、短期間で改修可能なイメージを持たれがちだが、実際は変更部分だけでなく、他の多くの部分の動作や性能に影響する可能性があり、こういった面を幅広く確認した上で市場に適合していく必要があるため、多くの期間を要する場合もある。
- 保安基準／ガイドラインの具体化について、社会実装に向けては自動運転開発者及びサービス事業者が尻込みをしないような実装しやすい仕組みを議論させていただきたい。保安基準のアップデート対応については、丁寧な議論が必要であり、バスやタクシーなど様々なビジネスモデルを有する事業者に対して、アップデートした基準に適合していないからといって、即時運行停止にするような仕組みとなるようなことは避けるべき。そのため、適切な経過措置を設けて適用を求めることや、場合によっては適合していなくてもサービス継続できるような配慮も必要か議論していきたい。
- 保安基準／ガイドラインの具体化について、国際的な議論も踏まえつつ、メーカーや事業者の創意工夫、技術開発を妨げないように、現実的なものとしていただきたい。保安基準のアップデート対応に関して、事業者がサービスの継続性の観点から、一律に適用するのではなく、保安基準の中身に応じて適用の仕方を検討することが重要。
- 保安基準のアップデート対応について、使用過程車への適用は国民の権利、利益を侵害する観点でこれまで事例が少ないと想像するが、ソフトウェアのアップデー

トだけであればコストはそれほどかからず、また安全面での技術革新が予想される分野なので、使用過程車まで対象とする方向ではないか。その際、適合義務とか不適合車両に対する適合命令という不利益処分を中心とするような仕組みになるのではないか。あわせて、適合を確保（エンフォースメント）する仕組みの検討も必要。

- 保安基準／ガイドラインの具体化について、どの程度の範囲・粒度で行うかは、安全性の担保や交通事故時の法的リスクと、設計・開発の柔軟性への配慮との間で、バランスをとることが重要。また、国際協調の観点から国際議論の進捗への配慮も必要。本検討会は短期間での検討となるため、2025年度の段階で、どの範囲でどの程度のものを示していくべきか見極めていくことが必要。さらに、保安基準の細目告示 72 条の 2 の 1 号において「自動運行装置の作動中、他の交通の安全を妨げる恐れがないものであり、かつ乗車員の安全を確保できるものであること」とされており、現状、基本的な道路交通法の交通ルールを遵守することと解釈されている。一方で道路交通法を厳格に守ることによって、実際の交通安全や交通の円滑を妨げてしまうといった場面が想定されるのは共通認識であると考えるが、こういった場면을どのように対応していくのかという点がポイントになるのではないか。

以上