

第2回検討会における各論点に対する 委員の主なご意見

第2回検討会における各論点に対する委員の主なご意見①

論点（１）「保安基準／ガイドラインの具体化」関係

提示した論点の方向性

- ✓ 具体化にあたっては、メーカーや事業者の創意工夫や技術開発等を妨げることがないよう、また、柔軟性を確保するため、まずはガイドラインにおいて対応してはどうか。
- ✓ ガイドラインの具体化にあたっては、自動運転SWG※の報告書の内容を基本的な考え方として定め、具体化を図ってはどうか。（※AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ）
- ✓ また、ハンドルやペダルのないドライバーレス車両の今後の普及を見据え、世界に先駆け、自動運行装置以外のドライバーを前提とした現行の保安基準をドライバーレス車両にも対応したものとしていくべきではないか。
- ✓ 国際的には、本検討会でとりまとめた日本の方針を、WP29で提案し、日本の考えを世界の標準にしていくべきではないか。

委員からの主なご意見

- 国内での技術開発や社会実装のためには早期に保安基準が具体化されることが望まれる一方で、WP29での国際的な議論との協調への配慮も必要であるため、まずはガイドラインを具体化しつつ、その内容を日本の方針としてWP29で提案していくことには賛成
- 取りまとめ案には、国際動向にも沿っているSAKURAプロジェクトのようなシナリオを抽出して安全性検証する考え方をベースとして取り入れて欲しい
- 安全性評価の考え方に有能なドライバーモデルを入れるのであれば、それがどの程度のレベルなのかという点を明確化しておくべき。また、そうした考え方は、柔軟性を持たせるという観点で、ガイドラインとして対応するべき。
- 基本的に道路交通法の遵守は原則であるが、他の交通参加者が道路交通法に違反しているケースでは、自動運転SWG報告書①「自動運転車は、道路交通法を遵守する」を厳格に適用して実運用を阻害する形ではなく、より柔軟に対応できるよう「②、③、④（内容省略）」の中で読めるような形でとりまとめるのがよいと思う。また、国際基準においても、道路交通法遵守が原則だが、MRM時には可能な限りといったようなグラデーションがあると理解しており、それらに倣う形で①～④を深めていくと良い。

第2回検討会における各論点に対する委員の主なご意見②

論点（２）「アップデートした保安基準／ガイドラインへの適合を求める仕組み」関係

提示した論点の方向性

- ✓ 使用過程車に対する改正後の自動運行装置の保安基準適用について、すべての改正時に一律に使用過程車も対象とするのではなく、改正内容に応じて、その適用対象や適用期日を含め、個別に検討される仕組みとする方向でよい。
- ✓ 個別に検討される仕組みとする場合、適用対象等を決めるにあたり、判断基準（例：安全上の重大さや影響範囲、技術的困難さ 等）や配慮事項（例：サービス継続性 等）は何か。
- ✓ 製造者・認可当局は、使用過程時のモニタリング(ISMR)等を通じて、市場投入後の自動運転車の安全性能について適切に情報を収集し、継続的な安全向上の取組が必要ではないか。
- ✓ モニタリングの結果、自動運行装置の不具合や、審査時に想定されなかったクリティカルな事象等が発覚した場合は、製造者・認可当局はそれぞれ次の措置を講じる必要があるのではないか。

委員からの主なご意見

- 使用過程車への適用について、仕組みとしては適用を可能とするべきであり、安全上の問題で改正された保安基準であれば、なおさらである。ただし、技術的な困難さ等に応じ必要なリードタイムを考慮する必要がある。一方で、サービスの継続性に配慮して猶予期間を与えることは非常に難しいと思っており、安全上の重大性等によっては、運行停止も視野に入れるべき。
- 個人所有であることや、ソフトウェア改修に伴ってハードウェアの変更も必要であるケースでは、使用過程車への適用が現実的でなかったものの、自動運転車に関しては、サービスカーであって、さらにソフトウェアのみの改修で済むような場合には、使用過程車にも適用を行う方向性が望ましい。
- 個別に検討する際の適用の判断基準については、当初予想していなかった安全性に関するクリティカルな問題が生じた場合には、使用過程車に対しても、改正された保安基準を適用すべき。さらに、適用する際の技術的困難さについては十分考慮すべき。