

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

第1回自動運転ワーキンググループ

議事概要

日時：令和6年10月7日（月）15：00～17：00

場所：経済産業省別館2階227共用会議室

出席者：菊間委員、笹倉委員、佐藤委員、塩路委員長、須田委員、竹岡委員、寺田委員、
中川委員、波多野委員、廣瀬委員（五十音順）

概要

事務局より「自動運転ワーキンググループの設置について」、「デジタル行財政改革会議等における議論について」及び「個別検討課題に関する現状について」説明後、委員より以下の発言があった。

- 「管理の受委託の運用の明確化」にタクシーを適用することは、当初の想定から逸脱している印象を受ける。また、メーカーや警備会社と協業するイメージを持たれているが、現在の管理の受委託に捉われずに、部分的な業務のみを実施いただくことも正式に位置づけることが理想と考えている。
- 事故調査については、ITARDAに強力な調査権限がなく、事故の当事者の意見を収集できないことが問題点である。また、各省庁から独立して存在しており、様々な利害関係がある中では調査報告書が影響する可能性がある。また、ITARDAは責任追及の場ではないということを明確にしていきたい。また、事故のみではなく、重大インシデントも自動運転事故調査の範囲に含めるべきではないか。被害が出なくとも問題があるという案件が存在する。例えば、鉄道では連結器が外れる事故や郡山での暴走等が重大インシデントではないか。重大インシデントについては被害が無い場合、法的な対応を何もしていない状況が存在する。また、ロボットタクシーに関しては、乗車場所や行先の指定等の観点で流しのタクシーと異なるため、それらの差異を明確化してほしい。特に、ドアの開閉についても米国では乗客が手で開ける必要があるため、それらを反映することで日本における考え方が変化すると考えている。米国でもうまくいかなかった場合の運用を検討しているため、MRMの運用は今後日本でも検討する必要がある。
- 「認証基準等の具体化による安全性の確保」は、非常に重要である。この問題を論じるに当たっては、国際協調という観点から国連のWP29での議論との関係性が重要であるとともに、一方で、国内における自動運転タクシー実装のため国際的議論をけん引するために積極的に認証基準等を示していくという観点も重要である。

- 国際の場合でのルールメイキングは日本がリードしてきたが、今後の自動運転基準策定の場において日本としての方針を明確化する必要がある。3 年近く議論を実施し、WP29 にてガイドラインを作成したが、抽象的な内容に留まっている。そのため、国内において自動運転 WG という場で方針を作成することが必要になる。国際の場合では早めに打ち出す必要があるため、日本としての合意を形成し、タイムラインを決めていく必要がある。
- 事故調査について、ITARDA では権限が不足しており、且つ非独立であるという課題がある。そのため、独立性を持ち、客観性を持って事故調査いただくことが好ましいと考えている。自動運転レベル 3 以上の事故調査のケースはないため、調査における課題は特定することが難しい状況である。
- 「認証基準等の具体化による安全性の確保」については、製造業者を抜きにしては決定できないと考えている。現状、自動車業界全体において、認証不正が生じており、国民からの信頼が損なわれていると考えている。そのため、現場の声を聞きながら、実現可能な認証基準を設定していければと考えている。
- 「事故原因究明を通じた再発防止」について、運輸安全委員会がすべての事故調査を実施するのではなく、厚労省の事例のように、死亡事故は運輸安全委員会、細かい事故は ITARDA のように役割分担を明確していくのはどうか。
- 「管理の受委託の運用の明確化」について、道路運送法の趣旨と自動運転ビジネスで実現したいことのバランスは重要である。
- 「認証基準等の具体化による安全性の確保」について、具体化自体は大事である上、民事における欠陥の考え方にも繋がるという観点からも重要である。基準策定が自動車メーカーの阻害要因とならないように検討していきたい。
- 運輸安全委員会の専門性をどのように確保するのか、メーカー又はソフトウェアベンダーに対してどのように情報を提供させるのかという観点、どのように報告書を公表するのも検討の対象と考えている。米国 NHTSA の事例も参考になると考えているため、調査いただきたい。
- 利用者の立場として、事故が生じた際や自動運転車の走行を阻害するものに対する遠隔操作についても議論できればと考えている。自由度が高く、利用者及び事業者に損

失が生じないよう議論を進めていければと考えている。

- 認証基準は SWG においても議論するため、上手くまとめていければと考えている。国際的な議論については横目で見ながら検討結果等をアップデートしていきたい。事故調査においては、科学的な分析が可能な体制の構築、権限の付与について議論できると良い。
- 事故調査について、消費者庁の事例を踏まえると権限を持つことがすべてを解決するわけではないと考えている。法的に権限を有していることと、権限を行使して情報を提供させることは異なる。人々の意識をどのように変えていくのかという観点でも議論すべきと考えている。
- NHTSA の調査体制や権限を調査いただきたい。特に NHTSA ではどのようなバックグラウンドを持った人間が調査をしているのか、調査実施に向けた権限、調査実施のための仕組みを調査いただきたい。なぜ NHTSA が米国内メーカーだけではなく、海外メーカーからも協力を得ることが出来ているのか、何がポイントになっているのかを調査していただきたい。メーカー側へのヒアリング等も行っていたいただきたい。行政罰やアセスメント評価の関係性が仮説としてポイントになると想定している。
- ビジネスモデルが念頭にないと、道路運送法の議論に繋がらないと考えている。各メーカー各企業が目指すビジネスモデルを念頭に議論する必要がある。

以上