

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「交通分野における AI 及び ICT の技術革新とガバナンス制度に関する調査研究」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：江間 有沙 氏 東京大学国際高等研究所 東京カレッジ 准教授 櫛田 健司 氏 カーネギー国際平和財団 シニアフェロー 中村 文彦 氏 東京大学大学院 新領域創成科学研究科 特任教授 <div style="text-align: right;">(所属及び役職は当時のもの)</div>	
意見の概要	意見に対する対応状況
現状では、国家の AI 戦略において議論されているのは生成 AI が中心であり、自動運転等のハード分野の議論は少ない印象がある。自動運転を含めた交通業界において、AI がどのように扱われているのかというアプローチで調査していくのは有効である。(江間准教授)	各国の AI 戦略において、交通分野がどのように位置付けられているのかを調査した。また、米国及び韓国の事例調査において、陸上交通関係の行政機関、事業者等の AI 等の技術革新及びガバナンス制度への対応の現状及び見通しについてヒアリング調査を実施した。
自動運転を含めた AI に関する先進事例は、米国と中国に多いため、調査候補としてほしい。米国の場合は、州単位でガバナンス制度が異なるので、そこに留意する必要がある。韓国も AI に関する法律を策定しているので、アジアの動きを把握する意味でも、調査候補として推薦する。(江間准教授)	令和 7 年度調査において、米国、中国及び韓国を調査対象とした。米国においては、カリフォルニア州及びテキサス州を調査対象とした。
米国では、州ごとに規制が異なるが、複数のルール体系があるからこそ競争が生まれ、各地にサービスが展開されているという見方もある。(櫛田シニアフェロー)	米国の調査において、カリフォルニア州及びテキサス州を調査対象とし、それぞれの地域で展開されている自動運転サービスの事例調査を実施した。
カリフォルニア州では、混雑の激しいサンフランシスコ市内で自動運転サービスが展開されており、サービス開始当初は、警察、消防等からも懸念する声が多かったが、人間ドライバーより圧倒的に事故率が低い等の結果を受け、次第に社会的な支持が増していった。(櫛田シニアフェロー)	米国及び韓国の陸上交通関係の行政機関、事業者等に対し、プロジェクトが直面する課題（社会的受容の確保）についてヒアリング調査を実施した。

<p>米国において、テスラ、Waymo 等の民間事業者の動向等は把握できていない面もある。行政機関とは別に、民間事業者の動向も合わせて調査する必要がある。(中村特任教授)</p>	<p>米国及び韓国の事例調査において、陸上交通関係の民間事業者にヒアリング調査を実施した。米国の Waymo へのヒアリングにおいては、規制当局から運行範囲の拡大が許可された場合でも、段階的な展開戦略及び地域社会への働きかけを自主的に実施していることを確認した。</p>
<p>自動運転を含めた AI に関する事例を調査するにあたり、中国の動向を把握する必要性は高い。中国の公的機関が公表している文献を翻訳して取りまとめるだけでも、一定の意義があると考ええる。(中村特任教授)</p>	<p>中国の AI 等のガバナンスの制度構築等の現状及び交通分野における AI 等の技術革新の動向について、文献調査を実施し整理した。中国では、国レベルのインテリジェント・コネクテッド・ビークル (ICV) 推進政策を踏まえ、主要な省及び都市においても、ICV の普及促進プログラムを展開しており、ロボタクシー、無人物流車両等の公道及び限定区域での実証実験が進められていることを確認した。</p>
<p>政府の補助金を活用したプロジェクトは、補助制度が終わるとプロジェクト自体も終了してしまう例が多い。プロジェクトの期間、財源等についても調査してほしい。(中村特任教授)</p>	<p>先行プロジェクトの期間、財源等についても調査を実施した。韓国においては、自動運転技術開発革新事業として 2021～2027 年の期間で 1 兆 974 億ウォンの政府予算を確保しており、各省庁 (国土交通部 (MOLIT)、科学技術情報通信部 (MSIT)、産業通商資源部 (MOTIE) 及び韓国警察庁 (KNPA)) がそれぞれの専門分野に応じた予算を分担していることを確認した。</p>