

## 第 1 回 オートパイロットシステムに関する検討会 議事概要

## 1. 開催日時等

日 時： 平成 24 年 6 月 27 日（水）14:00～15:30  
 場 所： 中央合同庁舎 3 号館 4 階 幹部コーナールーム 1  
 座 長： 朝倉 康夫 東京工業大学大学院理工学研究科教授  
 委 員： 古川 修 芝浦工業大学システム理工学部教授  
 大口 敬 東京大学生産技術研究所教授  
 渡邊 浩之 特定非営利活動法人 ITS Japan 会長  
 金光 寛幸 トヨタ自動車株式会社第 3 制御システム先行開発室長  
 福島 正夫 日産自動車株式会社環境・安全技術渉外部担当部長  
 横山 利夫 株式会社本田技術研究所第 12 技術開発室上席研究員  
 山本 康典 マツダ株式会社技術研究所人間機械システム研究長  
 柴田 英司 富士重工業株式会社車両研究実験第 3 部次長  
 （代理）飯塚 徹也 中日本高速道路株式会社保全・サービス事業本部担当部長  
 主宰者： 津川 祥吾 国土交通大臣政務官  
 津島 恭一 国土交通大臣政務官  
 行政側出席者： 道路局、自動車局  
 オブザーバー： 警察庁、経済産業省

## 2. 議事概要

本検討会の主宰者である津川国土交通大臣政務官、津島国土交通大臣政務官並びに座長である朝倉康夫東京工業大学大学院教授より挨拶を頂き、事務局より資料 1 から資料 6 について説明を行った。

なお、実施要領（案）について了承された。主な議論は以下のとおり。

- （1）オートパイロットシステムのコンセプトの考え方について
- 自動運転の検討にあたっては、飛行機のオートパイロットやヨーロッパの人と機械のあり方の議論など、幅広い方向からの整理が必要である。
  - 資料 4 「③自動運転の運用形態」については、責任の持ち方が重要である。完全に自動運転に任せるのか、運転支援も含めるのか、自動化のレベルをどのように捉えるかによって、責任分担の考え方は異なる。
  - 対象となる車種について、大型車と乗用車では運用方法や運動性能が異なるため、どのような範囲を対象とするか整理する必要がある。
  - 対象となる車種は、一般の方が利用する乗用車について検討を進め、その後に必要に応じて対象を広げていくことで検討を進めてはどうか。
  - 自動運転車両のみの場合は、一般車と自動運転車両が混在する場合に比べて実現が容易になる。一般車との関係を整理する必要がある。
  - 自動運転を今の交通社会の中で普及させていかなければいけない。将来的な理想形はこうだという整理が必要である。自動運転には、インターチェンジでの交差方法やドライバー責任など、様々な課題があるが、実世界で実現して行かなければならない。

- ACCは個人的に毎日使っているが、現在実現している技術でも運転は随分楽になる。これらの技術をさらに発展させれば、自動運転も実現できると考えている。
- 自動運転に入る時はドライバーが行えば良いが、出る時にはドライバーによるかシステムによるか整理する必要がある。
- 自動運転の実現は長い期間が必要であり、将来の技術進捗に対応するため、柔軟性（フレキシビリティ）に関する評価軸が必要ではないか。
- システムに機能のバリエーションを認めるかどうかという視点も重要である。その際、操作の統一性という観点も検討することが重要である。
- 自動運転の実現に向けた途中段階の取組みとして、運転支援などの取組みも推進する必要がある。
- 落下物等の情報など、道路側からの情報提供も重要である。
- 今までの法律で対応できない部分については、制度面の課題として整理する必要がある。

## （２）サグ部渋滞対策の検討状況について

- サグ部渋滞対策の実験は大変大きな意義がある。前後方向の制御と左右方向の制御を早く実現して社会還元できるようにして欲しい。
- 自動車技術の発展によって、運転技術をサポートすることが可能となっている。渋滞対策など、技術面で解決すべきことは多い。
- サグ部渋滞対策の取組みは、効果が非常に期待できる。次回の走行実験の報告を期待する。

（以上）