

第6回 オートパイロットシステムに関する検討会の議事概要

1. 開催日時等

日時：平成25年8月28日（水）15:00～16:30
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 芝浦工業大学大学院理工学研究科特任教授
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
（代理）近藤 晴彦 日産自動車株式会社 R&D エンジニアリング・マネジメント本部
環境・安全技術渉外部技術渉外・製品安全グループ主管
（代理）松永 慎一 株式会社本田技術研究所四輪 R&D センター第12 技術開発室
第3ブロックマネージャー
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）大地 伸平 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

行政側出席者：梶山 弘志 国土交通副大臣
松下 新平 国土交通大臣政務官
道路局、自動車局

オブザーバー：警察庁、総務省、経済産業省

2. 議事概要

梶山副大臣、松下政務官よりご挨拶いただき、事務局より議事に応じて資料1から資料5について説明を行った。主な議論は以下のとおり。

（1）梶山副大臣挨拶

- ・ 本日は第6回目のオートパイロットシステムに関する検討会となりますが、委員の方々にはご多忙の中、ご出席頂き、誠にありがとうございます。
- ・ 本検討会は、昨年6月に設置させて頂きました。以来、ご議論を重ねて頂いて参りましたが、このたび、中間とりまとめ（案）を作成させて頂きました。これまでの議論をとりまとめたものでございますが、内容をより一層充実させるためにも、もう一度ご議論を頂ければと考えております。
- ・ 国内外の各メーカーでは、車線変更支援システムを始めとする様々な自動化を施した車両が、今後、市場に投入される予定であると伺っております。オートパイロットシステムの実現に向けて、中間とりまとめ以降も官民が緊密に連携し、スピード感をもって推進して参りたいと考えております。

- ・ 中間とりまとめ（案）に示したオートパイロットシステムの実現に向けたロードマップは、官民連携して具体化したものであり、世界的にも先駆的な取り組みとして注目をされています。9月5日のAPEC交通大臣会合、10月に東京で行われるITS世界会議でもしっかりとアピールして参ります。9月5日のAPEC交通大臣会合では、ITS-Japanの渡邊会長にご公演頂く機会を設けさせて頂きました。
- ・ 本日も、しっかりとご議論をよろしくお願い申し上げます。

（2）松下政務官挨拶

- ・ これまでの検討会での熱心なご議論に感謝申し上げます。
- ・ 本検討会の取り組みは、国内外からの大きな期待が寄せられております。
- ・ 日本時間の9月8日の朝には、東京オリンピック招致の結果が決まる予定です。ご議論頂いているような世界最先端の様々な技術が世界に発信できることを期待しています。

（3）検討課題の整理について

- 自動運転車両と一般車両間のコミュニケーションも検討すべき事項であるが、一般車両間のコミュニケーションを支援することもITSの役割であることを認識する必要がある。
- 我が国の道路運送車両法が成立した時点では、オートパイロットシステム（運転支援システム）等は想定されていなかったため、現行法制度における位置づけを整理しておいた方が良いのではないか。また、比較できるよう、諸外国の法制度における位置づけも整理する必要がある。
- アメリカではドライバーデストラクション（運転中の不注意）に関する研究がされており、我が国でも同様の検討を行う必要がある。
- 日本の技術を世界に展開する上で、オートパイロットシステムに関して諸外国の法制度への適合状況を整理しておくことは重要である。

（4）中間とりまとめ（案）について

- 今回説明頂いたとおりのロードマップにより進めて行けば、日本の自動運転技術は、国際的に優位な状況となるだろう。国の政策目標となっている交通事故削減は、オートパイロットシステムが目標達成のための主要な技術的要素の一つと考える。各国の自動車メーカーも日本の取り組みに着目している。日本は、協調システムを既に実用化しており、諸外国に比べ優位性があると考えている。
- 「2020年代初頭頃までに、高速道路本線上（分合流時等を除く）における高度な運転支援システムによる連続走行の実現を目指す」という達成目標については、関係者間で概ね合意可能であると考えますが、分合流部でシステムが中断してしまうのでは製品化は難しい。ITSによる高度化を図るとともに、車両制御と連携していくことで、諸外国の取り組みと差別化をする必要がある。
- ここまで明確に目標が書かれていることは大変良いことである。中間とりまとめは、目標に対してやり切るという意思表示であるため、今後官民が一致してオートパイロットシステムの実現に向けて取り組んで行って欲しい。

- 国際展開については、国際協調を図りながら進めて行く必要があり、その上で、日本の競争力を高めるといった表現とすべきである。
- 分合流部や渋滞多発箇所等といった表現は、これまでの議論から、交通量が多い状況における走行と理解している。箇所ではなく、交通状況に応じた整理であることが分かるように記載する必要がある。
- 本検討会は、高速道路上を対象としているが、高速で走行できる道路ということではなく、他の交通が制限されていることが条件となっており、その趣旨では自動車専用道路まで含まれることが適切ではないかと考える。趣旨を正しく表現する必要がある。
- 一般道は本検討会で実現を目指す対象としていないが、交通事故は一般道において多く発生していることから一般道路の対応にも触れておく必要があるのではないかと考える。
- 車線変更等を伴う走行では、車線変更支援の前提となる前方の動的情報が必要とされているが、降雨や凍結の路面情報のような動的情報は、必ずしも車線変更のみに必要とされるものではないので、車線変更支援に限定する必要はないのではないかと考える。
- オートパイロットシステムを実現する範囲や年次等を整理しているが、その時点で急に実現できるものではない。対応可能な部分から順次実用化していくものであることから、誤解が生じる可能性がある表現については修正する必要がある。
- 制度上の見直しは、高度化が進んだ段階において検討するのでは遅い。制度上の見直しは、運転支援システムの高度化と並行して進める必要がある。
- 日本の ITS は、諸外国と比べても先進的であり、オートパイロットシステムを検討するうえで適したフィールドであると考えます。
- 本日いただいた指摘を踏まえ、事務局において中間とりまとめ案を修正させて頂く。また、中間とりまとめは、最終的に座長一任で決めさせて頂く。

(以上)