

第1回IT 総合戦略本部新戦略推進専門調査会データ活用基盤・課題解決分科会道路交通  
ワーキングチーム・第26回SIP自動走行システム推進委員会 合同会議 議事要旨

1. 日時 平成28年12月7日（水）9:30～10:30

2. 場所 中央合同庁舎4号館11階共用第1特別会議室

3. 出席者

朝倉主査、葛巻PD、天野構成員、川端（敦）構成員、川端（由）構成員、時津構成員、中島構成員、藤原構成員、横山構成員、岩貞構成員、大口構成員、加藤構成員、川本構成員、片原構成員、教野構成員、高柴構成員、田中構成員、永井構成員、野村様（オブザーバー）、三井様（オブザーバー）

内閣官房IT総合戦略室 楠政府CIO補佐官、二宮次長、吾郷次長、市川参事官、内閣府、警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省道路局、国土交通省自動車局

4. 議題

- (1) 開会
- (2) 道路交通ワーキングチームの運営について※
- (3) ITS・自動運転を巡る最近の動向
- (4) 自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応
- (5) 今後の進め方
- (6) 閉会

※道路交通ワーキングチームによる単独審議

5. 議事概要

(1) 開会

- ①事務局より挨拶。
- ②朝倉主査より挨拶。

(2) 道路交通ワーキングチームの運営について

- 事務局より道路交通ワーキングチームの運営案について「資料1」をもとに説明を実施した。
- 朝倉主査が道路交通ワーキングチーム構成員からご意見を募った上で、案の通り決定した。

(3) ITS・自動運転を巡る最近の動向

○事務局よりITS・自動運転を巡る最近の動向について「資料2」をもとに説明を実施した。

(4) 自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応

○事務局より自動運転レベルの定義を巡る動きと今後の対応(案)について「資料3」をもとに説明を実施した。

○朝倉主査

どうもありがとうございました。今、資料2と3を説明していただいたのですが、本日主に議論していただきたいのは資料3の13ページ目、特に1行目です。即ち、SAE J3016(2016)による自動運転レベルの定義を全面的に採用するという点について、御意見をいただきたいと思います。また別紙1に自動運転レベル定義の概要案が記載されていますので、この概要案の書きぶりについても、御意見があれば頂戴したいと思います。

資料2については、最近の動向の御紹介ですので、間違いとかあるいは追加したほうが良いということがあれば、これをおっしゃっていただくとありがたいと思うのですが、この後の議題である「今後の進め方」にも大いに関係しますので、資料2に関する追加の御意見あるいは御質問等はその際にも御発言のチャンスがあると御理解ください。

それでは、よろしく御審議お願いします。

○構成員

資料3の13ページの1行目について、SAEの定義を全面的に採用するとのお話ですが、私もSIPでは国際連携ワーキングの主査をさせていただいていますので、ぜひこのようにやっていただきたいと思います。この理由として、現在は国内・国外という線を引くこと自体が余り意味がなくなっていて、グローバルに同じ定義、同じ言葉を使って議論することが非常に重要になってきているからです。

そのときに、先ほど事務局からの説明にもありましたように、SAEのドキュメントを正確に日本語訳する必要があると思います。言語的に正確にという意味ではなくて、このドキュメントが意図している内容が日本語として正確に理解できるような言葉、一つ一つの言葉についても解説も必要かもしれませんが、そのような意味で趣旨に忠実に日本語化しておくことが重要だと思います。

また別紙2にこれまで我々が使用してきた用語とSAEレベル定義との対応関係が記載されていますが、SAEのレベル定義自体もこれから議論の中で変わっていく可能性があります。従って、まずはSAEのレベル定義を基点にするということ忠実にやる。その上で、日本で我々がやっていることが、その定義に照らしてどれに該当するかという参照があるべきであって、今まで我々はこうやってきた

から、日本語向けの定義はちょっとアレンジしようということはないほうがいいと思います。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。SAEの定義はきちっと理解した上で、それと我が国の関係を明確にして議論するのが妥当だという御意見です。ありがとうございました。他の方は何か御意見はございますか。どうぞ御遠慮なく御発言ください。

○構成員

私も先程の構成員の方がおっしゃったとおりだと思っています。特に、メディアの面からいっても一般ユーザーの面からいっても、今はネット社会ですので、時差も国境もない状態でいろいろな情報が駆けめぐっている状態です。やはりアメリカと日本で、もしくは国同士で違うということがあると、一般社会が混乱を来しますので、ぜひ統一をお願いしたいと思います。

○朝倉主査

ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○構成員

定義の件に関しては、私も事務局案にて特段問題はないと思っています。特にODDのような、環境によって自動運転を実施する・しないが変わってくる概念は、実際にサービスをやる主体にとっては非常に重要なポイントなので、これまでよりもよりクリアに議論がしやすい定義になっていると思います。従って、SAEのレベル定義採用について賛成します。

一方で、今回の定義では遠隔型がどのレベルでも該当し得る内容になっております。従って、これはレベル定義の運用面の話なのですが、実際にサービスとしてやりたいことがレベル定義のどこに当てはまるのか、それがレベル0なのかレベル4なのかという議論があります。市場から求められているのは人材不足対策としてのドライバーレスという視点がある中で、遠隔型において遠隔監視者と車両との対応関係が、1対1だとか、遠隔監視者1人について車3台ぐらいしか対応できないという形になるよりは、より多くの車両を監視可能とした方が良いでしょうと考えます。安全、安心を担保した上で、また現行法と照らし合わせて、サービスとして求められることをできるようにしていく。それは国際競争力の意味でも、地域から求められているものを実現していくという意味でも重要だろうと思っています。別紙2では遠隔型がSAEレベル2と書いてありますけれども、それによってサービスとしてやりたいことが制約されてしまうということになるのであれば、同じ定義の中でレベル4が実現される施策も含めてどこの定義に当てはめるのかというところを今後この場でご議論させていただきたいと思いません。

○朝倉主査

わかりました、ありがとうございます。他の御意見はいかがでしょうか。

○構成員

今回の事務局からの御提案の趣旨には同意致します。WP1とかWP29の場合でも、SAEのレベル定義が従来から引用されているので、それに合わせるということの問題ないのではないかと思います。

ひとつ気になっているのは、先の構成員の方のコメントと同様なのですけれども、英語の定義を日本語に訳したときに、どの様な訳文が本当に名は体をあらわすのか、というところが重要ではないかと思います。例えば、別紙1で「部分運転自動化」とか「条件付運転自動化」といった記載があり、これは仮訳という位置付けではありますが、この訳は結構正しいと思う反面、従来は「条件付自動運転化」といった表現を用いることもあったと記憶していますので、日本語訳作成において誤解のないよう十分留意する必要があるのではないかと感じました。

○朝倉主査

ありがとうございました。では、幾つか御意見が出ましたので、事務局としても何か補足で説明していただくことがあればここでお願いできますか。基本的にはどの御意見も、SAEレベル定義の採用については国際的な観点から賛成であるということなのですけれども、注意することとして、もともとのSAE定義の趣旨に沿った日本語訳にした上で国内の議論をしてほしいということへの対応と、あるいは遠隔型の位置づけ等について、資料3の中でも「今後見直しを検討する」と書いていただいているのですが、今後議論を深めていくということだろうと思うのですが、もしコメントがあれば。

○事務局

本日頂いた御指摘を踏まえて、今後検討していきたいと思っておりますが、まず日本語訳については、資料3に「正式な日本語訳が出た場合、表現を修正する」と書いていますのですけれども、どこかの学会等で正式な日本語訳の作成を検討してほしいと思っていて、どこの学会が該当しそうかを関係省庁と探している状況であります。それらを踏まえて、今後日本語訳の見直しをしていきたいと思っております。

それから、遠隔型につきましては、昨年度検討していた際に考えていた定義と今回のSAEの定義とはずれているので、これは関係省庁等も含めて相談した上で、今後検討していきたいと思っております。

○朝倉主査

ありがとうございました。他に御意見いかがでしょうか。

○構成員

今回の議論の枠の中に入るのかどうか分からないのですが、重要な論点として、誰がドライバーであるのかという定義と、何かあったときの責任を誰が負うのか

という問題があると思っています。特に遠隔型において、遠隔に居る遠隔監視者個人が責任を負うということになると、実態としてはなかなかサービス化は難しいと思っております。一個人が責任を負うというよりはサービスを運営している法人が何かあったときの責任の主体になるという形に法体系の整備ができないものかと思っております。この場で議論すべきものなのかどうかというのは不勉強でわからないのですが、そのような課題意識を持っておりますというところをお伝えさせていただきます。

○朝倉主査

ありがとうございました。資料3の13ページのところに関しましても、「責任関係」に言及されておまして、この点に関しては今後きちっと詰めていかないといけないところだろうと認識しています。ありがとうございました。

○構成員

今の議論に関連して、WP1でドライバーの定義をしようと思うのですが、誰が車両をドライブしているかということと責任というのは多分、別の議論になると思うのです。それに加え、社会受容性と保険についての議論を進める必要があると考えます。交通事故に遭った場合の保険というのが決まらない限りは、最終的に社会に受容されないと思います。

○朝倉主査

ありがとうございました。レベル定義そのものではないのだけでも、今後、定義に沿って議論を進めていく中での重要なポイントだと理解しました。

○構成員

レベル定義についての確認というか質問なのですが、SAEの定義に合わせて日本版の定義をつくるという認識なのか、それともSAEの定義を全面的に採用した上でSAEの定義を参照するという言い方で使っていくという認識なのか、どちらでしょうか。今まで、我々が使うときには「官民ITS構想・ロードマップ2016」に記載されたレベル定義ですよという説明をしてきました。今後はSAEのドキュメントに記載されたレベル定義ですよとなるのか。それとも日本版の「官民ITS構想・ロードマップ2017（仮称）」にレベル定義が記載されて、そこで定義をされるという位置づけになるのか教えていただきたいです。

○事務局

事務局からのご説明が不明確だったかもしれませんし、もしそこが不明確であれば構成員の皆さんにご議論いただきたいと思っておりますけれども、資料3の3ページ目を見て下さい。基本はSAEのレベル定義を見てください、それを使ってくださいという言い方をするのだと思っています。アメリカのNHTSAもSAEのレベル定義を採用した上で、「ちなみに簡単に訳すところだと思っておりますが、正式にはSAEをちゃんと見て参照してください」という書き方をしておりますし、ヨーロ

ッパもそのままSAEのレベル定義を認識するといつて、英語だからそのままで大丈夫なのでしょうけれども、SAEのものをそのままコピペしているという形になっています。政策面では文章としてわかりやすくするために概要を日本語に訳してつけようとは思っていますけれども、基本はSAEの原典を参照してくださいというやり方をしてはどうかと考えております。もしそれに対して御意見があればいただきたいと思っています。

#### ○朝倉主査

よろしいでしょうか。つまり、このワーキングでつくったアウトプットが日本国内では通用するけれども、海外に持っていったら比較できませんということであれば話にならないので、そこはきちっと統一がとれるようにすることが最も重要かと思ひます。ありがとうございます。

#### ○構成員

皆さんが議論していただいたとおりで、このSAE J3016(2016)の採用は全面的に賛成です。あとは先ほど、誰がこれを正式に訳すのかというお話があり、いつ、誰がというのを決めるのは結構大変なのでしょうけれども、重要な点と認識しております。

#### ○構成員

質問ですが、正式な日本語訳が使われるようになる目途としてはいつ頃なのでしょう。

#### ○事務局

これは、むしろ学会の方と御相談しないといけないかと思ひております。役所で翻訳しても仕方がないなと思ひているので、自動運転あるいは自動車全般、その他いろいろなものの使い方の中で、適切な日本語訳を検討する必要があると思ひております。学会もどこがやるのが適切なのか検討する必要があります。こういう状況だと理解しているので、ちょっとまだ時間がかかると思ひます。

#### ○構成員

2点ほどあります。1つは、先ほど事務局からの御説明にあった資料3の13ページのところで「これを機に、『自動走行』ではなく『自動運転』の用語を用いる」という記述があります。また8ページのアメリカの事例紹介の中でも、カリフォルニア州の法案では、レベル2以下では使用してはいけない用語の表現というものの紹介がありました。これに関連して、用語の使い方についての整理を、国としてあるいは道路交通WTとして見解を示されたほうが良いのではないのでしょうか。いろいろな学会が存在し、その中でいろいろな検討が行われていますので、言葉づかいが違ふことによって対話が成立しないということにならないようにするために、そうしたほうが良いと思ひます。

もう一つは、これは半分感想ですけれども、私の認識では、少なくとも何十年か

前の認識では、SAEはアメリカの自動車学会だと思っています。彼らは「SAE International」という表現を用いて国際的な組織であることをアピールしているわけです。TRB：トランスポーターション・リサーチ・ボードもそうですが、あくまでもナショナルアカデミーズなのですけれども、今や世界中の人がそこに集まってきた国際学会であるかのように運用されています。そのような、ある意味アメリカの戦略に乗る形にならざるを得ないのですけれども、それに対して日本の側でどのような形で窓口といいますか、あるいはそれに伍していくこともちゃんと考えていく必要があると思います。毎回、他国組織のフォローばかりしているとすると、それ自身がいいのかなという感想です。

○朝倉主査

わかりました。歯がゆいというところを理解しました。ありがとうございました。

○構成員

今言及されました「自動走行」という表現なのですけれども、日本再興戦略で「自動走行」という表現が記載されるまでは、日本語としてはもちろんありましたけれども「自動運転」という使い方が普通だったわけです。これは日本語の問題です。その言い回しをどうするかという点については、先ほどのSAEのレベル定義の日本語版をつくるのと併せて検討することになると思いますが、「自動走行」という言葉を用いた背景にはいろいろな意味合いがあるのしょうから、そこに照らして言い回しを決めていただければよろしいのではないかと思います。

○構成員

英語表記で非常に気になるのが、High Automationなのか、Automated Driveか、Autonomous Drivingか、Manless Drivingか。そのような表記の原典をしっかりと整理して、日本語訳を作る際に気をつけないといけないと思います。いま議論しているのはSAEですけれども、ヨーロッパではAutonomous Drivingを使う人も結構多かったり、アメリカではManless Drivingという言い方もするので、原典をしっかりと整理したほうがいいと思います。

また、今回の配布資料には出ていないですけれども、SAE J3016(2016)に記載されている「Driving Mode」はきちんと訳しておいたほうがいいです。これはドライバーが実際に車に乗るときや、自動運転技術が市場に出たときに何がうれしいのというのが、報道関係者が着目する点なので、「Driving Mode」や「Driving Task」というのは、きちんとセットで訳して伝えたほうがいいかと思います。なぜかというと、ODDの概念が加わって、レベル4とレベル5がしっかりと定義されるので、そうするとこの「Driving Mode」と「Driving Task」に関しては一緒に訳して提案したほうがいいかなと思いました。

○朝倉主査

ありがとうございました。今の御注意を踏まえて対応していきたいと思います。

時間的制約もありますので、ここでご意見を取り纏めたいと思います。

まずSAE J3016(2016)の全面的な採用ということに関しては、特に御異論はなかったと理解します。関連して別紙1に自動運転レベルの定義概要(案)の表が記載されており、この表の日本語表現については、SAE J3016(2016)の正式な日本語訳が確定しないと訳がつけられないという面もあるのですけれども、そうするとこの表がいつまでたっても使えないということになるので、あくまで暫定的な一つの言い回しとしてこの表の表現を使いつつ、正式日本語訳ができればこの表を修正していくという進め方になるかと思うのですけれども、そのような進め方でよろしいですか。やはりこの様な表がないとなかなかSAEレベル定義も使いづらいということになって、それはそれで都合が悪いので、暫定的に表を使いつつ、後々より厳密な表現に更新していくという対応にしたいと考えます。よろしいですね。ありがとうございました。

それでは、この議題に関しまして、御議論いただきたいポイントにつきまして御意見を頂戴しましたので、先ほど私が申し上げたように、自動運転レベルの定義見直しについて御了解いただいたということと、別紙については暫定的に使うけれども、よりきちっとしたものにバージョンアップしていくということにしていきたいと思います。

#### (5) 今後の進め方

##### ○朝倉主査

続きまして、議題がもう一つありまして、「今後の進め方」に関する説明を事務局からお願いしたいと思います。

##### ○事務局

それでは、資料4に基づいて簡単に御説明させていただきたいと思います。

本日、自動運転のレベル定義に係る御議論をいただきました。この後でございますけれども、今後「官民ITS構想・ロードマップ2016」の改定に向けて議論していきたいと思っています。特に議論すべき論点として、事務局としては、1つは再興戦略においても完全自動走行、この完全自動走行が意味する範囲は不明確なところがありますが、その実現を目指す方向について検討を行うということが記載されておりますので、先ほど構成員の方から頂いた話も含めて、どの様にシナリオを描いていくのかという論点があります。かつ制度的な課題、これは責任関係も含めた検討課題として、一つの大きな論点と考えております。

さらに、データの利活用という観点で、ダイナミックマップが非常に重要になってくるわけですが、今後、具体的にどうしていくのか。政府全体としてどうしていくのかというのを今、関係各省で議論しているわけですが、それを全体としてまとめていくという論点があると思っています。



それ以外にも、先ほど、「最近の動向」で御説明させていただきましたけれども、関係省庁でいろいろな検討会が進められております。これも含めて「官民ITS構想・ロードマップ2017（仮称）」に含めていきたいと思っています。

それ以外にも、未来投資会議や、その他政府全体の中で自動運転に係る期待がありますので、それらを踏まえつつ、今後議論していきたいと思っております。

先ほど冒頭で、資料1に基づいて「最近の動向」を説明させていただきましたけれども、それらを踏まえて、今後こういったことを検討してはどうかという御意見をいただければありがたいと思っています。

スケジュール的には来年2月、3月ごろに道路交通WTにて議論した後、4月あたり、これはまたSIPとの合同会議を想定しておりますけれども、この4月あたりに骨子を作成し、春ごろを目途にまとめていきたい。この様に考えている次第でございます。

#### ○朝倉主査

ありがとうございます。特に今後、この進め方の中で、こういった項目について議論すべきである、あるいはこういったことを注意してこの議論を進めないといけないといったご意見を頂きたいと思えます。事務局からは具体的な論点として2点御紹介いただいているのですけれども、これらも含め、ここで検討すべきポイントがあれば、ぜひとも御意見を頂戴できるとありがたいなと思えます。いかがでしょうか。

#### ○構成員

先ほどの議題で幾つか発言が既にありましたけれども、遠隔型について、多面的な議論をする場をどこかに設置するべきではないかと思えます。現行の官民ITS構想・ロードマップに、実証実験の時期等が記載されてはいるのですけれども、SIPでは全く扱っていないアイテムですし、国の立場としてそのような検討の場が既に存在しているとは認識しておりません。遠隔型というやり方が一つの方法としては有効であるという期待感はもちろんあるわけですけれども、技術的な面を見てどの様な機能を有していて、それぞれの機能に対してどの様な技術的水準にあるべきかという議論が不十分ではないかと考えています。例えば、遠隔監視者による監視における時間遅れがどうなのかといった課題があらうかと思えます。

一方で、1人の監視者が何台の車を監視するのだろうかというような、オペレーションの面もございます。その上で、責任問題という先ほども御提示があった課題もあります。このあたりのしっかりした議論がないと、ロードマップの上にマイルストーンを置いていくというのは、やや唐突感があるかと思えます。そういう意味では、今回そういった専門の方も構成員にいらっしゃいますので、この場で細かな議論はできないと思えますので、どこかにそういう場をつくっていただいて、それが次のロードマップに織り込まれていくような手順を踏んでいただくのがよいので

はないかと思います。

○朝倉主査

ありがとうございました。他の構成員の方も、どうぞ。

○構成員

地図だけではなくていろいろな情報を集める、センター的なアーキテクチャーを  
考えておかないとだめではないのかなと考えています。自動運転の車がどんな状態  
でどう走っているのか。この様なことを正しく把握した上で、それを監視するなり  
あるいはアクシデントが起きたときにどう対応を取るのか、というセンター機能と  
しての観点もあります。

それから、何かアクシデントが起きたときの責任の分解点。そういったものも明  
確にしなければいけない。ロードマップの中に個々の車の走行に関しては非常に見  
える形で出てきていますが、データ・情報の利活用という点で、いろいろなところ  
で個別の議論は出ていますけれども、統合的にどう扱うかというのがまだ議論され  
ていないと思います。ぜひプローブデータを含めて、どんな形で情報の利活用の仕  
方をみんなでやっていくか、この辺の議論ができると良いと思います。

○構成員

欧米ではコネクティッドというのがよく議論されています。コネクティッド・ビ  
ークルというと技術の単語のように思えるのですが、どうも質的な変化が起  
こりそうだと認識しております。標識などが車に情報を提供するとか、車と車が通  
信したりとか、あるいはダイナミックマップの議論がございましたけれども、サー  
バー側でダイナミックマップを持つとか、いろいろなところでコネクティッド・ビ  
ークルが活躍するかと思いますので、その様な面での議論も必要だと思っておら  
ます。

○構成員

事務局からは論点の例として2つ挙げられておりますが、先ほどのレベル定義の  
議論も含めて、どうしても完全自動運転を目指したいのだというように聞こえてし  
まうのです。しかし、例えばダイナミックマップは非常に活用範囲も広いと思いま  
すし、運転支援であっても本当に多くの方に活用できるような技術ではないかと思  
います。従って、レベル2やレベル3の技術をそのレベルの枠内でもっと高度化  
していき、より多くの人にメリットがある形とするという点について、抜かさずに  
ロードマップに書いていただきたいと思います。

○構成員

先ほどの議論には乗りおくれてしまって申し上げられなかったのですが、SAEのレベル定義採用には全面賛成なのですが、一方で手を離していい(hands-off)  
とか、目を離していい(eyes-off)とか、頭も離していい(brain-off)とか、ドライ  
バーの観点から見た場合の自動運転の切り口というものもあると思いますので、その

様な観点での議論というのにも必要かと思っております。

○朝倉主査

ありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○構成員

今後の進め方について、資料2の12ページにおいて、日本における自動運転に係る政策が記載されており、いろいろな研究会なりプロジェクトがいろいろな観点で推進されていると思いますので、ぜひこれらの成果がうまく集約できるような形で、今後は検討していただきたいと思います。

もう一つつけ加えると、社会受容性の観点についても、この完全自動運転実現に向けたシナリオ・制度的課題や、ダイナミックマップの実用化・高度化に向けた方策と同じレベルで、ぜひまとめていただければと思います。社会受容性はすごく広い概念だと思うのですが、例えば自動車会社に対する受容性もありますし、法的な課題というのもありますし、ドライバーに対する受容性みたいな話もありますし、交通社会に対する受容性など、いろいろな観点で実用化に向けてやっていかなければいけないことがあると思いますので、そういったものもぜひこの中でまとめていただければと思います。

○構成員

今言われたことと関係するのですが、資料2の12ページには5つ、6つの研究会が記載されていますが、この研究会の情報の集約が必要である点と、第2回道路交通WT以降、適宜その成果を御報告いただくということになっているのですが、適宜というよりはこの場でも参照できるような議論の仕方がいいのかと思っています。

社会的受容については、いずれは車に詳しい方のみならず、もう少し多様な消費者の観点を入れた議論が必要になると思っています。そのときに、先ほども御発言があったように、完全自動化よりも安全、安心の面でいえばレベル1～2の技術をどの様に組み合わせて使っていくのが役立つのだという議論も出てくると思います。従って、いろいろな議論が可能となる様に、この政策動向のところの取り扱いを今後増やす必要があるのだらうと思っています。

○朝倉主査

ありがとうございます。最後の点は、自動運転を社会システムの中で一体どのように位置づけてやっていくかという議論がないと、なかなか実現していかないし、実現しても効果がないということなので、大変重要なポイントではなからうかと思っています。ありがとうございました。

今、幾つか課題の御提案が出たのですが、いずれの課題もここで議論していただけるスコープの中に入っていると思いますけれども、何か事務局からございますか。

○事務局

この道路交通WTでどこまでできるかわかりませんが、本日いただいた指摘を踏まえて、対応できるように検討していきたいと思っています。もし各省で何か追加があれば。大丈夫ですか。

○朝倉主査

各省におかれましては、先ほど御指摘がありましたように、政府内で動いているいろいろな活動につきまして、常にここで参照できるように御協力のほどよろしくお願ひ申し上げます。それでは、ほかに何か。どうしても言っておきたいということがございましたらお願ひしたいのですが。特によろしいですか。それでは、ありがとうございました。

もし、今は思い浮かばないのだけれども、帰って見たらこんなことがありましたということがあれば、ぜひとも事務局のほうにメール等で御提案ください。まだ今年度内に第2回、第3回の検討を行うチャンスがありますので、できるだけ早いタイミングでいただいおくと、より詳細な議論ができるということになりますので、どうぞ遠慮なく申し出いただきますようお願い申し上げます。それでは、本日頂戴した御意見を踏まえて、次回以降検討していくということにしたいと思ひます。

(6) 閉会

○朝倉主査

それでは、時間のほうが来ておりますので、以上で第1回「道路交通ワーキングチーム」と第26回「SIP自動走行システム推進委員会」の合同会議に関しましては、終了ということにさせていただきますが、事務局から連絡事項がありましたらお願ひします。

○事務局

本日は大変貴重な意見をいただきましてありがとうございます。ただいま、主査からありましたように、今後の進め方につきまして、具体的な検討課題等ありましたら、事務局、内閣官房でも結構ですし、内閣府でも構わないと思ひますので、メールでいただければと思ひます。次回の道路交通WTの日程につきましては別途、後日連絡させていただきたいと思ひます。

本日の資料につきましては公開ということとし、議事録につきましては皆さんに内容を御確認いただいた上で公開ということにさせていただきたいと思ひます。

○内閣府

この後、10時40分からSIP自動走行システム推進委員会の単独分を開かせていただきたいと思ひますので、引き続き、推進委員会のメンバーの方々にはよろしくお願ひします。若干、座席のレイアウト変更をさせていただきますので、よろしくお願ひします。

○事務局

道路交通WTのみの方は、本日はこれで終了でございます。どうもありがとうございました。

以上