

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  
第 11 回 道路交通ワーキングチーム 議事概要

1. 日 時 平成30年 5 月 21 日 ( 月 ) 15:00～17:00
  
2. 場 所 中央合同庁舎 4 号館 4 階 共用第 4 特別会議室
  
3. 出席者 朝倉主査、天野構成員、川端構成員、葛巻構成員、時津構成員、藤原構成員、真野様 (山足構成員代理)、山本様 (中島構成員代理)、横山構成員、内閣官房 I T 総合戦略室 向井審議官、玉田次長、矢作次長、八山参事官、柴崎参事官、内閣官房 日本経済再生総合事務局、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 ) 官民ITS構想・ロードマップ2018 (案) について
  - ( 3 ) 自由討議
  - ( 4 ) その他
  - ( 5 ) 閉会
  
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 ) 官民ITS構想・ロードマップ2018 (案) について
    - 事務局より、「資料 1」と「資料 2」に基づき、官民ITS構想・ロードマップ 2018(案)について説明があった。
  - ( 3 ) 自由討議
    - 以下のとおり。

○朝倉主査

ありがとうございました。それでは、これから自由討議にさせていただきます。今、説明していただいたとおり、これまでのワーキングで議論していただいた内容や、あるいは構成員から個別に頂戴した意見を踏まえて、事務局でロードマップを取りまとめていると聞いています。

基本的なスタンスとしては、2017に基づいて適宜加筆していくということで、例えば大

綱のこと、実証実験のこと、それからここでよく議論していただいた社会受容性のこと、そういったところについてはさらに充実させて新しく書き込んだような形式になっておりますし、またデータに関してはできるだけ最新の情報をもとに、今後の方向性を見据えて言及していただいている。そういう構成になっています。

ロードマップは、ここに書いていないことをやってはいけないということではなくて、ここに書いてあるといろいろな仕事がしやすいという意味で、特にサービスをプロバイドする側は使っていただければいいと思ってございますので、そういった視点での御意見を頂戴できればありがたいと思います。また、既に個別にいただいている意見の確認であるとか、あるいは新たな意見もございましたら頂戴したいと考えています。

事務局からのあんちょこによると、全員から発言してくださいということなので、細かな点で結構ですので、御発言をよろしくお願い申し上げます。いかがでしょうか。

#### ○構成員

では、口火を切りまして。バージョンアップしていただいて、やりとりの中で精緻になって、大変いいものになったと思います。その上で、細かいことでもいいという座長のお言葉ですので、2点だけ申し上げます。

1点目は55ページと56ページです。最初に読んだときに気づかなかったことです。「ITS・自動運転に係るステークホルダー」の分類がございまして、それぞれの役割が56ページに書いてある。そのとおりなのですが、本当に細かいことですが、55ページのiiiで、行政に係る主体は国や地方公共団体になっているのですけれども、iiiの行政というのはどうも国だけになっていて、自治体は客体みたいな書き方なので、限定地域とか過疎地がありますので、できれば、何か自治体の役割も1行、2行書いておいたほうがいいのかと、読み直してみて感じた次第です。それが1点目です。

2点目は、66ページですけれども、＜個人情報保護及びプライバシーに係る検討体制の整備＞、これもわかりやすい言葉で書いていただいて大変結構だと思いました。その中で2パラ目、このような中で誰の情報かわからないように加工された「匿名加工情報」について企業の自由な利活用を認めておりと、そのとおりなのですが、「法の枠組みのもと」と書いておいたほうがより正確で安心なのかなという気がしました。事業者の不安が上のほうに書いてありますので。以上、2点です。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。後半の2点目のところは、先生が御指摘のとおり書き加えていただくといいと思いますし、1点目の自治体のほうが私も実は気になっていました。途中で社会実験の図が出てきますよね。全国各地でやっている。そうすると、このロードマップを自治体の方が手にとってごらんになったときに、うちでも何かやりたいよねとお考えになる可能性もあると思うのですね。そのときに、どういうことをこれからそれぞれの

自治体でやっていけばいいのか、そのことをどこに問い合わせて実現していけばいいのかということについて、少し情報が足りないかなとも思うので、そういった意見を受ける窓口についても新たに言及していただくということは、特に自治体との関係では重要なことだと思います。

もちろん先生がおっしゃっていただいたように、したがって各自治体がとるべき役割としてはこういうものがあるのだと、こういうふうに認識しているので、ぜひとも新しいことにいろいろチャレンジしてください、そういうニュアンスが伝わるようにちょっと加筆してくださると、よりベターなのではないかなと思います。

#### ○構成員

よろしく願いいたします。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

#### ○構成員代理

代理ながら、僭越ながら発言させていただきます。2点ございまして、1点目が7ページ目でございますけれども、ここは2017の時点でこういうふうになっていたのだけというのを改めて認識した中身なのですが、遠隔型自動運転システムが無人自動運転移動サービスと呼ぶということになっていたというのも初めて認識したのですが、それが例えば28ページ目になると、2020年までにそれを実現しようということなので、これは両方読むと、遠隔型のサービスを2020年までにやりましょうということになるのだろうかという理解をしております。

そのときに、何度も制度ワーキングでも我々からお伝えしているとおり、遠隔にいる者が10台分の責任と免許の点数みたいなものを負わされると、ビジネスのサービスとして絶対に成り立たないので、そのあたりは制度大綱できちんと議論されているとは思いますが、28ページでも7ページでもどちらでもいいのですが、制度大綱での例えば責任関係とか免許のところが明確化されていることを前提としてとか、そこでの議論があることが条件になっているということは何らかの形で付記していただけるとありがたいと思っておりますというのが1点目です。

2点目が、46ページの表の青い部分、「実走行」の「車両内運転者無」と書かれたところは、実走行の際、遠隔運転者はあるのだけれども、車両内の運転者がいないというケースを想定しているのではなからうかと思うのですが、そこで日本は「不可（交通関連法規の見直しが必要）」と書いてあります。一方で、53ページの制度大綱の一部を抜粋した、上半分のiiiのところ、「当面は、遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とする」と書いてあるのです。これは一体どっちが正しい

のですか。交通関連の法規がないと実走行はできないのか、それとも今の遠隔型の枠組みが使えるのか、そのあたりを教えていただければと思います。以上です。

○朝倉主査

事務局どうぞ。

○事務局

ありがとうございます。まず、最初の7ページとかで言われていました制度整備大綱で免許制度の話がありましたが、制度整備大綱では、免許制度も今後の議論かと思えますけれども、余りそこまで明確に書いてなく、別紙が制度整備大綱になりますけれども、これでいきますと、16ページからの「交通ルールの在り方」になります。この中で、②限定地域での無人自動運転移動サービスのところからになります。

この中では、「自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守するものであることを担保するために必要な措置を検討する」とか、「既存の運転者の義務の見直しを検討する」、一番下に「規範を逸脱した際のペナルティの在り方について検討する」とありますけれども、こういう中で今みたいなような議論をしていくということになります。そういう意味では、ここに記載されていることなのですが、ここは表現ぶりを後で相談させていただければと思います。

あと、46ページのところで言われました、実走行で高度自動運転不可というところですが、これは制度整備大綱でもそうだったのですけれども、実証実験であればいいのです。当面は、2020年に実用化を目指すに当たって、その時点で交通法令の見直しがなされていなくても、実証実験の枠組みを使って利用することができるという意味で今できると言っているのです、そういう意味では、ここは実証実験ではなく実用化という場合は交通関連法規の見直しが必要になるということを書いている。その違いです。ですので、実証実験の枠組みを使わない場合には、法規の見直しが必要になるということでございます。

○構成員代理

では、事業化の際にも実証実験の枠組みは使えるので、遠隔型を使えば事業化はしてもいいという理解でいいと。

○事務局

はい。だから、実証実験の枠組みを使えば。

○構成員代理

ということは、不可ではないということですね。

○朝倉主査

こちらの【図15】と【表14】の関係だと思えるのですけれども、【図15】のほうは、実験中は外部に遠隔監視・操作者がいれば公道実証実験が可能になりましたということです。このことを受けて【表14】があって、【表14】の上半分は公道実証なので、それはできるようになった。しかしながら、どこでもここでもできるのかというと、それが下の水色のところで、それはさすがにできません。こういうふうを読むべきだと思います。

なので、実証実験をどこでもここでもできるというふうに拡大してしまえば、その公道実証実験の条件を満たしていればできますけれども、そうでない限りはどこでもここでもやっていいのかというと、それはできないということだろうと思います。私の理解です。

○事務局

ですので、実証実験と称して実用化していただくのは結構ですということです。そういう意味では、実証実験の枠組みを使うのであれば、別に無人でやっても構わない。今の法制度の中でやっても構いません。これはまさに、今、朝倉主査が言われたように、【図15】の一番下のところにあるように、無人であっても、現行の法制度においても実証実験であればやっていいですよとなっていますということです。

ただ、それを実証実験の枠組みではなく、通常の実用化としてやると考えた場合はできない。ただ、実証実験の枠組みを使って実用化をやっていいですよと、そこまでは大綱で言っていますので、そういう意味では実質上ほとんどができるようになっています。ただ、一応整理とすると、実証実験でない場合には制度を見直さないといけないということなので、不可とここでは書いてあるということです。よろしいでしょうか。

○構成員代理

なるほど。では、結論から言うと、実証実験の枠組みを使えば事業化してもいいということなのですね。

○事務局

そういうことです。

○構成員代理

わかりました。

○朝倉主査

ほかはいかがでしょうか。

○構成員

27、28ページあたりで少し確認させてください。最初に、高速道路のトラックの後続有人という、これは自工会の新たな提案だったのですけれども、今回は反映していただいたということで、どうもありがとうございました。こういったステップ・バイ・ステップで実用化を目指していきたいと考えています。

その上で質問なのですけれども、27ページの最後の行、「高速道路での隊列走行バス、小型モビリティ等がある」と書かれているのですが、高速道路で隊列走行バスはまだ理解できるのですが、高速道路の小型モビリティというのは初めて聞くのですが、どんなイメージなのでしょうか。

○事務局

これは文章の書き方が悪くて、小型モビリティは高速道路を走行することを想定して記載してはおりません。だから、「、」ではなくて「や」にしたほうがいいのですかね。要は、高速道路での隊列バスと、小型モビリティと、それぞれということです。

○構成員

一般道の小型モビリティということですか。

○事務局

はい。

○構成員

わかりました。それから、私は事前に資料の確認をさせていただいたときに、レベル3の高速道路でのバスの自動運転2020年以降という表現を見落とししたのですが、この2020年以降というタイミングを含めて今回新たに出てきたかなという、このあたりの背景説明をお願いしたいのと、最後のロードマップのところにそれがまだ反映されていなかったのも、そのあたりはどういう関係にあるのかと思っています。

それから、今年度は間に合わないかもしれないのですが、今後への提案としては、隊列走行というのは自動運転のレベルの中に無理やり押し込んだままずっと行くのか、もう隊列走行は隊列走行で、別枠で出して表現したほうが今後のためにはいいのではないかという気がしますので、来年以降の検討事項かもしれませんが、あわせて検討いただければと思います。以上です。

○事務局

まず、2022年は28ページの【表5】に幾つか出てくるのですけれども、もともと2022年は、高速道路でのトラックの隊列走行で後続車が無人のものを実用化させるというのが目標年次になっています。したがって、高速道路で後続車が無人のものを走らせるという

きに、無人なので、それがどういう扱いになるのかによりますけれども、レベル3なのか4なのか、仮に3だとしたときには、そういうものが走ることを目指すとなります。したがって、高速道路でのバスの話とか高速道路でのトラックのレベル3の話も同等に2022年を目指すということでここに入れていきます。おっしゃるように、確かにここは明示的にそういう議論がなされていたわけではないのですけれども、それでここに書いたということです。これは2022年の話です。

#### ○構成員

自工会内でまだそのあたりは議論ができていませんので、大型車の物流の話とバスというのはそもそも位置づけが違うと思いますし、本当にどんな機能がいつごろ実現できるようになるということに関しては、我々のほうとしても検討を継続させていただきたいなと思いますので、よろしくお願いします。

#### ○事務局

わかりました。

#### ○朝倉主査

わかりました。そうすると、バスの22年という表現をどういうふうにするかは相談させていただきます。それから、おっしゃったように、隊列走行については、先頭はレベル2けれども、後続がレベル3みたいなのがあって、そうするとミックスしているので、それをレベルの中のどこかに当てはめると、ちょっと据わりが悪いということがあろうかと思えますので、その辺もこれからの議論として議論させていただきたいと思います。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。●●さん、●●さんの順でお願いします。

#### ○構成員

ありがとうございます。1つ細かい話ですが、自動バレーパーキングが39ページのその他の移動支援サービスとい中に出てくるのですけれども、次の説明の中で、自動バレーパーキングに対して大きなニーズがあるということが書かれていて、最終的にはこういったものが完全自動運転が社会実装されると一般駐車場でも実現されるという論理立てになっていますけれども、駐車に関しては結構今競争領域だと思うのです。欧米、特にヨーロッパ連中は自動運転の一つの先出しだという位置づけで結構強く推していますので、ここで言うところのその他の交通移動支援と位置づけるのか、あるいは今の自動運転の中の一つの機能として位置づけるのか、この辺は、今回でなくても結構なのですが、次のところでどこに入れるかということ議論していただけるといいと思います。

もし、自動運転に入れるのだとしたら、前のほうの高度運転支援システム、今のサポカ

一の延長のところにいろいろな機能開発がありますけれども、駐車支援というのは今いろいろなところでやられていますので、あの辺の一項に駐車支援というのがもし入っていれば、ここで自動バレーパーキングに進化するという言い方はつながるのではないかと思いますので、意見として言わせていただきました。よろしくお願いします。

#### ○朝倉主査

わかりました。ありがとうございました。ことしのバージョンではここに据えるとしても、これからさらにそういったことをより独立して議論されたほうがいいということであれば、また次年度以降、場所を移してまとめるということにさせていただきます。ありがとうございました。

#### ○構成員

3点、細かいところも含めてお願いしたいと思います。38ページの上から5行目、ちょっと日本語が変かなと思うのです。「ビジネスモデル構築のため、関係事業者との連携や長期化等、当該地域での事業化も視野に入れた実証実験を行い」とあるのですが、先ほどの●●さんからの質問も含めて、これは事業化を視野に入れたということになりますし、その前の「関係事業者との連携や長期化」で、別に長期化は必要ないので、「関係事業者との連携をし、当該地域での事業化を視野に入れた実証実験を行い」という形かなと思います。2つ目が、54ページぐらいからの社会受容性のところですが、全体のトーンが、56ページの下から8行目ぐらいに書いてあるトーンになっているのです。「その消費者等に対しその技術が有する機能や性能の限界等についての周知を図るなど正しい知識を提供することが原則になる」と。ただ、社会受容性というのは正しいことを理解しても広がらないと思うのです。シェアリングとか、MaaSとか、全体構想の中の自動運転の活用とか、もっとうれしさが出せないと広がらないだろうなと思いますし、事業者のほうも、この前議論になった二種免許が一種免許で運転できるようにするとか、何かメリットをもっと出すという雰囲気をおの中に書いていただきたい。正しいことさえ理解してもらえば広がりますよという感じがすごくするのですけれども、そうではないような感じがします。

最後は、これも本当に細かいところになるのですが、67ページの中段あたりの赤字のところのまた中段あたりに、「特に、SIPでは自動車のサイバーセキュリティに係る大規模実証実験にて、White Hat Hackingを実施し、2018年度中にセキュリティ評価ガイドラインを策定する。併せて」とありますけれども、この「併せて」以下は多分SIPでやっていることではない。自工会か経産省さんでやられていることかなと思うのですが、ちょっと誤解を招いてしまいますので、この「併せて」というところを正確に書いていたほうが誤解がないかなと思います。



### ○朝倉主査

わかりました。ありがとうございました。最初は文章の修正と、最後は正確な記述ということと、真ん中のところの社会受容性を訴えるためのメリットの記述については少し文章を工夫させていただきたいと思います。ありがとうございました。

### ○構成員

3つありまして、最初が28ページの一番右の「市場化等期待時期」というところに「まで」と「目途」と「以降」というのがあって、これがどういう意図で使われているのか。「まで」というと、そのときまでにやらなければいけない。「目途」というとその辺に実現という感じがして、「以降」というと、それより後でもいいよみたいな気がするのですが、この言葉の使い方に意図がもしあるのであれば整理したほうがいいかなんか思っていて、特に意図がないのであれば、この辺までと言っているのか、この辺でやりたいと言っているのか、これより後でもいいけれどもやってほしいなみたいな感じのあれをきっちりつけたほうがいいのかんかと思っています。意図がもしあれば、それはそれで教えていただければと思っていて、もしそんなに明確な意図でもない場合はどうしましょうかというのをある程度話したほうがいいかなんか。年限のところは後でかみつく人がいるパターンがあるので。しかも、結構細かいのですよ。21だったり、22だったり、2025というふうに分かれているので、意図するところを明確化したほうがいいかなんかと思いました。

あと、66ページのETC2.0の活用に関して、そのメリットがある程度明示されていると思うのですが、この部分と、準天頂衛星の活用というのがもう1カ所出てきていて、全体でグローバルの動きの中というのをすごい意識して書いてある中で、ETC2.0と準天頂衛星に関してはやはり日本を中心としたという技術の利活用になるので、ほかと比べてもインフラ側として結構高度なことをやるという意図を盛り込んだほうが、ほかのグローバルと合わせるような、レベルを合わせていく、使えるような広いシステムにするということと同時に書いているという意味では、ETC2.0と準天頂衛星に関しては日本における先進性だったり、メリットをうたい込んでおいたほうが、ガラパゴスと言われなくて済むかなんかと思いました。以上3点、お願いします。

### ○事務局

ありがとうございます。まず、28ページの【表5】の「まで」「目途」「以降」は、まさに●●さんが言ったような意図を持って書いております。「まで」というのは、それまでにやる。「目途」というのは、そのあたりまでにやる。「以降」は、それ以降にやる。ここは実は意見も出てきたりして何度かやりとりをして、「目途」かとか、結構そうやっていますので、こういう書き方にしております。

あと、準天頂衛星、ETC2.0のところは、確かにおっしゃるとおり、ここだけグローバルというよりは日本のという感じですが、そこは準天頂衛星とかも日本の強みをとや

や強調したような書きぶりをしました。69ページ、「日本が強みを持つ、準天頂衛星を活用した」と書くことによって、それ以外のもちろんグローバルなさまざまな取り組みをやっていますが、そういうものを強調する。ETCのところは余り出ていなかったのも、また表現ぶりは少し検討させていただければと思います。いずれにしても、世界的な取り組みの流れももちろん念頭に置いた上で、特に日本が強みを持っているところは積極的にやっというトーンで幾つか書いているということです。

#### ○構成員

なので、ここをうまくうたったほうが、もしかしたら社会受容性にもつながるかなと思っています。税金を結構かけていると既によく書かれているので、強みなら強みを明示化したほうがよいかと思います。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。●●さん、お願いします。

#### ○構成員代理

1点コメントと1点お願いになるかと思います。全体的に言いますと、2020年に向けて少し具体化しつつあって、我々もこのロードマップを見ながら、日本の中でどう自動運転を実現していくかということを考えていくには、いいロードマップになってきたかなと感じております。

その中で1点だけ、プライバシー・セキュリティのところ、セキュリティのほうは少し国際標準とか海外の動向的なことを書いてあるのですが、プライバシーのところも、これは日本だけのルールでプライバシー保護というのが成立するわけではなくて、欧州は欧州、アメリカはアメリカ、国ごとに少しその辺の考え方は違ったりしますので、どこか1行でいいので、その辺の海外の調査とか海外と比較しながらということを一言入れてもらえると、海外との比較をしながら日本のあり方が議論できるかなと感じました。

それから、これは今年度以降の活動のお願いになるかと思うのですが、先ほど、どこかきちっと見つけられなかったのですが、合流なんかで道路と車の通信での状況確認をやるというような記述があったと思うのですが、この全体ロードマップの中でV2Xの中でV2Iの世界のところが点在しているような感じがします。それも含めて、多分これからのことになって、社会受容性、社会から要求されて重要なところから順番にということ、当面は高速道路で言うと合流が一番重要ですよとか、一般道ですと信号なのか交差点なのかかわからないですけども、何かその辺が議論できるような下地を今年度議論してもらえればなど、全体を読んでいて感じました。以上です。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。いずれも貴重な御指摘だったと思います。1点目については文言の補足ということですね。2点目は、どこかにインフラ強調を全体としてまとめるというのはなかなか難しいかもしれなくて、現時点で少しあちこちにばらまかれています。

#### ○構成員代理

ですから、今年度の活動でいいと思いますのでというコメントをつけましたので。難しさは理解しております。

#### ○構成員

2点コメントと、1つお願いでございます。コメントの1点目、19ページ以降に、社会、産業とのかかわり合い、どういう効用を目指すのかということをしつかりと記述していただきましてありがとうございます。私が繰り返し発言させていただいた内容を反映していただきました。

それに基づいて、今後実証実験等が活発に行われると思います。ここに掲げてございますので、暮らしの中の人々の生活実態から生まれてくるニーズ、それから産業面で言いますと、例えば物流であれば、荷主から送り先まで届く全行程の中で自動運転の技術がどう効率化なりに貢献できるか、生活や実務に根差した形での検証をするという形に進めていただければよいのではないかと思います。

2点目のコメントでございます。これはもう既に本部決定されている制度整備大綱でございますけれども、掲げられた車両の技術的な面での安全確保、交通ルール、責任関係、そして事業とのかかわりという、大変適切な項目立てで、かつ、欧米で行われております国際的な議論とも整合性のある内容で、よいのではないかと思います。

その中で、例えば先ほど話題に出ました遠隔型でございますけれども、現在、実験の中で遠隔型でドライバーがいなくてもいいというようなものがどうやって今認められているかということ振り返りますと、どういう通信であればよいかとか、そういう技術的な要件には踏み込まずに、まさに免許を取るときに所定のルートで卒業検定を受けるのと同様に、交通ルールの観点で、教習所の先生のような形で警察官の方が同乗されて、所定のルートを安心して乗ればよいであろうという技術論ではなくて、免許証を付与するのに十分かどうかというのを体験的に見ていただくという観点になっていると思います。それは現段階では仕方がないのだろうと思いますけれども、制度整備大綱の1つ目でございますように、技術論からしてそれがどういう機能要件あるいは性能を有するべきか、保安基準のようなものをやはりきちっと決めていかないと、本格的な実用化には安心して利用できないのではないかと思います。

そういう意味で、先ほど、試験という名目で実用化もできるということがございましたけれども、最終的には技術的な要件も含めて検証の上で仕組みをつくっていただく必要があるかと思います。これはコメントでございます。

3つ目は、先ほど構成員から御指摘のあった56ページの社会受容性のところでございます。正しい知識等を提供するという事は当然前提である、そこまではよろしいのですが、一般の方に知識あるいは技術的な事実をきちんとお伝えする。そこで終わらずに、効用と新しいリスクの両方を定量的に提示した上でどういう選択をするかというのを市民目線で議論していただく。これが社会受容性の醸成だと、2014年にSIPが始まって以来、そういう見方をしてまいりました。現在もそれは妥当なものだと理解しております。そういう意味で、ここの表現については、先ほど●●さんからも御指摘があったように、若干見直しをしていただいたほうがよいのではないかと思います。以上、3点でございます。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。いずれも重要な視点だと思いますし。今、1点目におっしゃっていただいた、いわゆる暮らしのニーズや産業ニーズというところと受容性のところは実はくっついていまして、そこらあたりがうまくつながるような形で文章等の修正をしていきたいと思います。

2番目におっしゃっていただいた技術論と関連づけた無人の、特に遠隔型のケースについては、現在の制度は、現在ある車を使って、あるいは近い将来にある車を使っての話なのですが、より将来に出てくる車ということになると、また条件は随分変わってくるだろうと思うので、そのことについてもうまく言及できるようにしたいと思います。

ただ、制度整備大綱でうたっているのは、まずはレベル3の制度整備大綱ということだと理解しているので、さらに次にあるレベル4の話になってくると、またこれから制度整備大綱に相当する部分も議論した上でこういったものに反映していくということになるのだろうと思います。ありがとうございました。

一通り御意見は伺ったようですが、なおございましたらお願いしたいのと、せっかくの機会なので、こちらにいらっしゃる省庁の方々からも、もし何かあればぜひとも一言。

どうぞ、お願いします。

#### ○国土交通省自動車局

国土交通省でございます。35ページの隊列走行の有人のところでございますけれども、今、新たに7行目から3行記述がされましたけれども、我々の理解は、現在、有人であろうとも隊列走行の技術、車両というものが実用化されていないという状況でございます、そういう段階で本当に有人隊列の車両というものが世の中で使えるものかどうかといったあたりがまだ見えていないという認識でおります。それで、ここに運行形態やルール整備と具体的に書かれてございますけれども、そのあたりもまだ出てきていないという現状を踏まえて、この言い方を後ほど事務局のほうと調整させていただければと思っております。それがまず第1点。

第2点目、28ページの先ほどのレベル3の高速道路でのトラックの自動運転と高速道路でのバスの自動運転というところでございます。まず、無人の隊列走行のほうを経済産業省のほうと開発を進めているわけですが、こちらのほうは少なくとも後続車については前の車についていくという前提で開発が行われております。ですから、後続車自身が車線変更するなり、ブレーキをかけるなり、みずから判断するという事はないものだと思います。ですから、ここはあくまでもレベル2の無人のものが開発されているということかと思っております。

そういった点で、「2022年以降」というところですが、正直言いますと、バスにしても、トラックにしても、一旦事故が起きてしまうと非常に重大な社会問題となります。そういった観点で、やはり自家用車よりもプラスアルファでトラック・バスについては安全対策が必要かと我々は認識しているのです。

自工会さんのほうにお聞きしたいのは、本当にこの時期でこういったレベル3の大型車というものが実用化できそうなのかどうかというあたりを教えていただければと思います。

○朝倉主査

●●さん、御説明いただいてよろしいですか。

○構成員

ありがとうございます。私がお答えしてもいいのですが、大型車の技術部会の●●さんが傍聴で来ていますので、●●さんから直接説明していただいたほうがいいかなと思います。

○朝倉主査

●●さん、お願いします。

○参考人

傍聴から発言させていただきます。今、御指摘のように、物流サービスの場合、レベル2以上というのは、今、佐橋室長のほうから御説明があったとおりなのですが、完全自動運転というのは当然隊列走行も含めて、あるいは無人運転も含めるとレベル4でやらなければいけない。これは我々は覚悟しているわけですが、レベル3というのが非常に中途半端なレベルでして、どちらかというと高度なレベル2というイメージでも実現できる場所です。ただ、先ほど●●からも申し上げたように、余りレベル論議というのはこの時点ではされていないので、レベルを明確にこの表の中に記載すると、ひとり歩きする危険性が非常に高いということです。

先ほど、八山さんから高速道路での隊列走行、バスという話がありましたけれども、バス事業者さんと話していると、別にレベル3を望んでいるわけではなくて、レベル2での

隊列走行みたいなものを望んでいるところもありますので、どうしても前のほうの文言よりもこの表がばんと外に出ることが多いので、ここはミスリーディングしてしまうのではないかということですので、ここの表現も含め、少し調整をさせていただき時間があるのであれば、調整させていただきたいと思います。

○朝倉主査

わかりました。いずれにしても、これが外に出たときに誤解されるようなことがあってはいけないと思うので、今のポイントについては事務局と自動車局と自工会さん等で議論していただいて、無理のない表現、あるいは注を入れて誤解がないようにできるのだったら、そういう形で脚注を入れるとか、年限も含めて適切な表現にさせていただければと思います。そういったことでよろしくをお願いします。西尾さん。

○国土交通省道路局

別件でございます。●●さんのほうからお話がありました38ページ目の過疎地の自動運転サービスの実験を長期化するという、この「長期化」という文言のところでございます。こちらのところは、事業化を考えていけば、今年度の実験だけの話であるのですけれども、官房のほうでやっておられる官民協議会の場でも、実験は長期化していかないとまずいですよという合意事項というのですか、やっていきましょうという方向になっているので、文言ぶりの順番を入れかえるとうまくなるような感じもしますので、ここは若干調整させていただけると大変助かるかなと思っております。以上です。

○朝倉主査

わかりました。これは実験を長期化するという意味ですよね。

○国土交通省道路局

そういうことです。

○朝倉主査

そのとおりに読むと、その前の関係事業との云々というところに唐突に出てくるので、実験自身を長くやっていただいて、その中でわかることを議論しましょうということが通じるように、「長期化」という言葉を使わせていただきたいと思います。ありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、意見は出尽くしたようではありますが、幾つか残されたポイントもありますので、その辺は関係者と調整させていただきたいと思ってございます。

私の意見ということですが、おおむね構成員の方々の意見を明確に認識することができて、よりベターなものにしていきたいと思ってございます。

○事務局

ちょっと私のほうで整理しましょうか。

○朝倉主査

わかりました。

○事務局

事務局から。いろいろありがとうございました。いろいろな意見が出て、細かいところは置いておいて、主にきょうの御意見を踏まえて、少し書き方を工夫しなければいけないと思ったところは、今の28ページのレベルの表のトラックやバスの年限を含めて書きぶりどうするかというあたりと、社会受容性のところで、●●さんや●●さん、何人かから意見が出ましたけれども、もうちょっとメリットを強調するとか、新しいリスクとか、どういことを求めるかというあたりを少し加えるというあたりが大きなところだったと思います。

あと、今の受容性のところは、先生のほうからありましたけれども、自治体の話も加えてということだったと思います。あとは細かい修文だったと思います。

今後の議論ということと言われていたのが、トラックの隊列走行の扱いについては今後議論をという話と、自動バレーパーキングのような技術も今後どういうふうに扱っていくのかということと、路車間通信みたいな話も今後議論と。このあたりについては、今回の修文ではなく、今後のロードマップの改訂について議論をこれからやっていきたいと思います。以上が事務局の認識ですけれども、もし何かこれ以外にあれば、またおっしゃっていただければと思います。

○朝倉主査

特に今のところはないようですので、今後の進め方等とも関係するのですけれども、取りまとめた後、もう一度確認していただく時間はあろうかと思しますので、そこで御議論いただくことにしたいと思います。

これはロードマップの日本語版ができてからの話になるのですけれども、2017もたしか英語版があったと思います。2018も当然日本語版が正本だと思いますけれども、英語版があると何かと都合がいいのではないかと思うのです。例えば、日本での議論の状況はこうだよということを説明するときに、そういったものがあればすごくありがたいと思うので、すぐにつくってくださいということはさすがに言えないと思いますけれども、できるだけ早く英語版があったほうが情報発信という意味では強いと思うので、そうしていただきたいと思います。

#### ○構成員

そういう意味での情報発信するいい機会が7月の中旬にございます。この本を丸ごとということはないと思うのですが、この概要のパワーポイント版の中からエッセンスの部分だけでも、キーワード部分を仮訳でもいいのですけれども、こういう形で表現していこうというものを御用意いただけると非常によいと思います。

11月にワークショップを東京でやりますので、そのときはもう少し深いところになるかと思いますが、制度整備大綱の概略と今回のロードマップの概略、スライドで言えばほんの一、二枚程度でよろしいのですが、御用意いただけると大変助かります。

#### ○朝倉主査

ありがとうございました。特に国際動向を見ながらいろいろ議論していくという中で、海外の情報は入れるけれども、こっちは情報は発信しないというのは片手落ちかと思うので、できるだけこちらの情報も発信できるような形でまとめていただくとありがたいと思います。ありがとうございました。それでは、今後の進め方について事務局からお願いします。

#### (4) 自由討議

○事務局から「資料3」について、説明があった。

○向井審議官より挨拶。

#### (5) 閉会

以上