

第7回 道路交通ワーキングチーム・第31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29年12月6日（水）9:30～10:30
2. 場 所 中央合同庁舎8号館6階 623会議室
3. 出席者 朝倉主査、葛巻PD、天野構成員、川端構成員、時津構成員、藤原構成員、山足構成員、山本様（中島構成員代理）、横山構成員、有本構成員、岩貞構成員、大口構成員、教野構成員、大村様（佐藤構成員代理）、杉本構成員、関構成員、小花構成員、加藤構成員、今野様（高柴構成員代理）、田中構成員、永井構成員、福島構成員
内閣官房IT総合戦略室 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) 道路交通ワーキングチーム 構成員の交代について
 - (3) 「自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム」の設置について
 - (4) 「官民ITS構想・ロードマップ2017」改定以降のITS・自動運転を巡る動向
 - (5) 「官民ITS構想・ロードマップ2018（仮称）」改定に向けた論点について
 - (6) 自由討議
 - (7) 今後の進め方
 - (8) 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) 道路交通ワーキングチーム 構成員の交代について
 - 事務局より道路交通ワーキングチームの構成員の変更について「資料1」をもとに説明を実施し、川端（敦）構成員から山足構成員への変更について了承された。
 - (3) 「自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム」の設置について
 - 事務局より「資料2」に基づき、「自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム」の設置について説明があった。

(4) 「官民ITS構想・ロードマップ2017」改定以降のITS・自動運転を巡る動向

○事務局より「資料3」に基づき、「官民ITS構想・ロードマップ2017」改定以降のITS・自動運転を巡る動向について説明を実施した。

(5) 「官民ITS構想・ロードマップ2018（仮称）」改定に向けた論点について

○事務局より「資料4」に基づき、「官民ITS構想・ロードマップ2018（仮称）」改定に向けた論点について説明を実施した。

○朝倉主査

ありがとうございました。それでは、これから議論に入りたいと思います。今、説明いただきました、とりわけ資料4の5ページ目のこの図がありますが、ここにロードマップ2018に向けてこういった項目を取り組んではどうかという御提案が挙がっておりますので、こういったものも見ていただきつつ、もっとほかの検討の方向性があるかもしれない、あるいはほかに加えるべき論点があるでしょうということについて、御意見をいただきたいと考えている次第です。

今後のスケジュールが結構タイトになっておりまして、今後、各省の関係審議会でも御紹介していただけるように、難しい注文なのですが、できるだけ本日中に皆様の意見を賜われればありがたいと思います。

それから、その前に説明がありました資料3ですが、最近の動向です。これは報告ということで特にQ&Aの時間は設けておりませんが、ただ、事実確認としてこれはどうなのということがありましたら、あわせて御発言いただければと考えてございます。

それでは、各構成員から意見を頂戴したいのですけれども、まず、ご欠席の構成員からの御意見を事前にいただいておりますので、事務局からそれを御紹介していただきたいと思います。お手元にA4縦の1枚物があるかと思います。

○事務局

それでは、本日ご欠席の構成員からペーパーをもらっております。お手元にございますが、簡単に紹介させていただきます。まず1で、今、紹介しました2018の改定の論点に関してですけれども、事前に本日の資料をお見せしており、基本的にはわかりましたということですが、自動運転がもたらす社会受容性や産業構造へのインパクトの具体化は非常に重要な視点だと考えているということでした。

2で、そのほか、ここに掲げられていないものとして次の2点があるのではないかとということで、1つ目は情報通信技術の進展との関係で、5G等の活用はどうするのかという点が必要ではないかと。2つ目として、準天頂衛星システムとの関係ということでございました。

3として、市場化・サービス実現のシナリオについて2017でも書いていて、それを具体化するということでしたが、その点において、最初のポツですけれども、移動サービスという観点では、ラストワンマイルに限らず、高速道路における高速バスへの適用ということも少し考えられるのではないかとということと、2つ目として、隊列走行に関しては、トラックの隊列走行ということがここには書いてあるのですけれども、物流に限らず旅客輸送としての高速バスへの適用ですとか、高速バスも、現在の基準ですと夜間は400キロ以上の路線で2人乗務が義務づけられているのですが、後続が有人であっても、その間、休んだりするなどの対応によって1人乗

務にすることも可能ではないかと。であれば、隊列するメリットも出るのではないかというような論点もあるのではないかということで、このあたりも議論が必要ではないかということで御意見をいただいております。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。それでは、構成員の皆さんの御意見を順に頂戴したいと思うのですが、時間が限られておまして、1人3分行ってしまうと時間が足りないので、その辺をお含みの上、2～3分で御発言をいただきたいと思います。特に順番はないのですけれども、どうぞ挙手いただいて、御発言いただければと思いますので、御遠慮なく。お願いします。

○構成員

2017年をバージョンアップするということだろうと思います。私は、受容性の観点から少しだけお話しいたします。主にドイツとの比較で感じていることを申し上げます。

まず、自動運転であるとかそれを支えるAIについては、文化的にも宗教的にも日本人のほうが抵抗は少ないと思います。やはり鉄腕アトムと、神が全てをつくりたもうた国とでは違うという感じがしました。自動運転の車が自分の運転している車の隣を走っていることに抵抗を感じるという意見を結構聞きましたので、なるほど違うのだなと思いました。ですから、倫理的な議論は外国ほど問題にならないのかと思いました。

そこで、内容ですけれども、2017年の55ページにも書いてくださっているのですが、EU市場ということも頭に入れるのならば、サイバーセキュリティとデータ保護は少し深掘りしたほうがいいのかという感じがしました。前も申し上げましたけれども、我が国で何が抵抗になるかという、やはりeコマースのところとかプライバシーとかインターネット空間についてすごく抵抗があることは事実です。さらに、コネクテッドカーにしましても、たくさんつながればつながるほどリスクは上がるというのが大前提ですので、つなげるのであればリスクベースで物をおこななければいけないと思います。

もう一点だけ、産業構造のところですけども、今度書き込むのならば、もちろん隊列走行はよくわかるのですが、産業という点で言えば、他の考えられ得る手段との役割分担、あるいはなぜ鉄道があるにもかかわらず、物すごいスペースを使って、膨大なエネルギーを使ってこれに取り組まなければいけないのかということをし少し論証するというか論拠つけておいたほうが受容性の観点ではいいと思います。限界に来ているのか、他の手法ではだめなのかということもプラス・マイナスで書くべきではないかと思います。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。では、お願いします。

○構成員

5ページに御提示されている項目は至極妥当なものだと思います。その中で2つコメントさせていただきます。まず、社会受容性、今もお話がございましたように、これは大変重要な議論だと思います。ただ、そのアプローチとして専門家が集まって議論した結果、結論を出して、それを国民に知らしめるという類いのものではないと思います。というのは、従来の技術等では予知できない新たなリスクもはらんでいるし、確率的に起こる。となると、我々としてやるべきことは、ベネフィットとリスクを科学的エビデンスをもって具体的に提示して、それから選択肢です

ね。その上である種の国民的議論といいますか、そういうものを経て社会全体として受け入れる機運を盛り上げていくというプロセスが必要ではないかと思います。

もう一つは制度整備でございます。非常にタイトな日程が設定されておりますけれども、現状は従来の機械文明しか想定されていない中で整備されてきた制度なので、それをとにかく自動走行の実用化に合わせて改定していく。これはこういったタイトなスケジュールでも可能かと思えますので、精力的に進めていただければいいと思います。

一方で、新たな仕組みを求められるもの、例えば車両の型式認定、どうやって基準をつくって、その基準に適合しているかどうかをどのように評価するかというような仕組みについては、これはかなり時間がかかるのではないかと。とにかく安全を確保するためにどのようにやっていったらよいかということは国際的にもまだまだ議論が始まったところでございます。そうなりますと、この部分については制度という観点の前に科学的に、あるいは社会科学も含めて、かなり深掘りをした検討、議論、データ収集等が必要だと思います。そうすると、その中間的なものとして、例えばオーストラリアで先月決められたように、そういったものを確立するには時間がかかるが、この大きな動きの中で一日も早く何らかの形で実用化を促したい。そのためには、型式認定制度と違う、例えば自己認証的な形で責任問題については一定の手当てをしていくような仕組みをつくらうということ、オーストラリアでは決定したと伺っております。そういったステップ・バイ・ステップ、それから、無理に決めてしまうのも難しいというところを着実に進めていただければいいのではないかと思います。以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。では、続きまして、どうぞ。

○構成員代理

本日、代理で私が出させていただきます。よろしくお願いいたします。

我々、民間事業者といたしまして、特にサービスのレイヤーを我々としては担っていきたいなと思っております。そういう意味で、ロードマップの資料の7ページのシナリオの具体化というところの中で、移動サービスと書かれているところが我々が入るようなカテゴリーになるのかなと思っております。

そういう意味では、昨日リリースをさせていただいたのですけれども、日産自動車さんと我々で、みなとみらいの地区で3月にまさに無人運転みたいなものを見越して、自動運転車両を使って実際にモニター様ですとかお客様に乗っていただくというような実証実験を2週間ぐらいやろうと思っております。実際には、アプリをダウンロードしていただいて、アプリから呼ぶと、ある拠点からある拠点に動けますというようなものをやろうと思っております。シナリオを書く上で御参考になるかと思っておりますので、皆さんもよろしければお越しいただいて、見ていただければなと思っております。

そういうものを踏まえた上で、8ページ目とか9ページ目の制度大綱の中身で、サブワーキングのときにも申し上げて、何度も申し上げて恐縮なのですが、制度に関しては2点ほど御検討いただきたいと思っております。

1つ目は、今回のものは遠隔型も使わず、3月のものは有人で普通にドライバーシートに座ってレベル2でやるということなのですけれども、遠隔なり何なりで車両から人を抜くということ

になると、やはり個人に何台分もの責任を負わせるのはなかなか難しいので、法人全体でその運転責任を負えるというような制度をつくっていただきたいと思っております。やはりサービス化に向けては、そこは絶対必須事項ではないかと考えております。

もう一点が、いろいろなサービスを、ここに書いていただいているとおり、2020年から2025年前半ぐらいまでの混在環境にいる世界で見るときにおいては、恐らく地域ですとか状況に応じていろいろな形の車両が自動運転車両でも出てくるかと思っております。そういう意味では、現在の車検の枠組みの中だけでいろいろ議論をすると、なかなか難しいものが発生してくるのではないかと思っておりますので、その車検、保安基準の弾力的な運用というものもお願いしたいと思っております。以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

これに関して、自動運転の開発とか実証実験、法的なものも含めて環境の整備というのが着々と進められているということでもありますので、その項目でいいのではないかなと思います。

5ページの右側の1)と2)のところは私は重要ではないかと思っております。この社会を実現するためには、やはり国民あるいは事業者の参加が必要だと思います。車を買っていただくのは一般の方ですので、そうすると、1)のところ、先ほどおっしゃったように、こういった社会がどんどん進展してここに行くのだということを知りやすく示していく。それが時系列でどうなっていくかというのを示していく必要があるのではないかと思っております。ここら辺をロードマップの中に少し含んでいただければと思います。

もう一つ、2)のシナリオとありますけれども、専門家が集まって議論してこうだろうというもの一つのきっかけではありますが、やはり具体的な事業者だとかプレーヤーがどう考えているか、何を欲しているか。このニーズをちゃんとつかまえて、それを取り込んでいくようなステップをシナリオ作成の中に入れていただけると、非常にいいものになるのではないかと思っております。お願いしたいと思っております。

ロードマップは結構いろいろな方がバイブル的に使われていまして、日本の方針はここに書いてあるのだということで、これは思った以上にいろいろな方が読んでいます。特に自動車系ではなくてIT系を含めて、どのように参加しようかという方も見られますので、そういう意味では、そういった方に少しわかりやすいようなイメージも持ちながら、これをまとめていくといいのではないかと思っておりますので、以上、意見として、最後のまとめのところですけども、このようにやっていくといいのではないかと思っております。よろしく申し上げます。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

3つありまして、1つが、細かく書いてはありますけれども、制度の整備に向けて、やはり社会受容性というのは非常に大きいと。それは保険みたいな社会的な整備というのと同時に、あとは民意と2つあると思います。私は、技術的にはこれが、例えば自動運転がすばらしいなと思っても、自分の子供の手を引いて、自動運転の車がとまったときに歩道を渡るかと言われると、

しばらく考えてしまうなというのが普通に心理としてあります。そういった民意というのは非常に形成が難しいので、一つは保険みたいな形できちんと社会的に整備されていく、保障されていくというのがあるのと、例えば型式認定と法律というのが御意見でありましたけれども、そういったものを数字というか、少なくともいいのですけれども、データが必要だということ。例えば、別件でやらせていただいた中型免許を一回20歳にしたのを18歳に下げるといふときに、大型車を運転した経験と年齢とかそういったものを全部実験していただいて、n数は小さいのですけれども、とった結果、実は経験だということがわかって、そのおかげでいろいろなステークホルダーの方が納得いただいたみたいなことがあるのです。なので、そういった数字が必要だなという印象はあります。

法律以外でも、日本で言うと、NASVAがやっている衝突安全みたいなものがあると思うのです。そういったもので、例えば自動運転の機能が入っていくと、それが自動車の安全性として推奨されていくような、そうしたロールアウトの支援というものが必須ではないかと考えます。こちらにはそれが入っていなかったもので、そういったものもお考えいただきたいなと。

2つ目ですけれども、自動車産業がどうしても中心になりますが、産業の観点からいうと、今までほかのセクターと思われていた分野ですね。先ほどお話に出たITの分野もそうですけれども、通信、セキュリティー、地図といったものの成長シナリオとそれを促すということが必要かと思えます。成長シナリオを勝手に書くだけだと、こんなふうになるというのが、もしかしたら日本として産業的にうれしくない場合もあると思うのですけれども、それを促すためにどういった部分が必要かということも含めてシナリオを他のセクターについて書いていくと、非常にいいロードマップとガイドになるかなと思います。

3つ目ですけれども、やはりまだ自動運転車が走っているか悪いかというのはわからないと思うのです。なぜかという、砂漠を走れるようなSUVとか立派な車で今、みんながコンビニに行っているという状況を考えると、車が万能でなければいけないという観点でいろいろ進んでいるのですけれども、実証試験のいろいろなデータとか現状を見せていただくと、すごく簡便なものだけでも、自動運転として地元で機能しているということもあるので、自動運転といっても非常にいろいろな車種が今は出てきていると思います。立派な車もあれば、非常に簡便なものもある。そして、さらに道路環境というのがそこで分かれまして、地方なのか、地方の都市部なのか、本当に丸の内の駅前みたいなところかということも分かれるので、車種と、道路というか走行環境です。あと、どんなテクノロジーを加えたらいいのか。非常に重たい車というか、車をテクノロジーリッチにすべきなのか、インフラをインフラリッチにすべきなのか、そういったところでテクノロジーがまたそこに掛け算で入ってくると思います。

そのほかに社会システムです。先ほど最初に申し上げた制度整備の中で、保険であったり型式とか法律といったものが掛け算で全部入ってくるので、どの車でどんな走行環境ならどんなふうに進んでいくのかみたいなところ。あと、それをどんなふうに進んでいくのか。ライセンスプレートと免許というのはあると思うのですけれども、それを少しまとめていただくと、ロールアウトを徐々に支援していく。一遍に全員が砂漠を自動運転で走れるみたいなすごい車で走り出そうというのではなくて、ロールアウトをこんなふうに進んでいくよというのが見えやすいかなと思いました。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

幾つかコメントをさせていただきます。最初に、自動運転がもたらす社会受容性、メリットの具体化に関してなのですが、高齢ドライバーの皆さんであったり初心者ドライバーの皆さんにとって、具体的にどういったメリットがあるのだとか、さまざまな移動サービスも今は検討されていますので、そういったサービスが近隣住民の皆さんに対してどういった利便性を提供できる可能性があるとか、より具体的にそういったことが社会に対してPRできるように準備するというのは大変重要なと思います。

その一方で、自動運転の技術を実用化するというのを考えた場合に、システムを過信したり、システム不信に陥ったり、システムを誤解したりというような課題があると考えています。そういった課題をもとにしたミスユースというのが大変懸念されますので、自動運転の将来のメリットとともに、正しい知識、正しい使い方というものをぜひ表裏一体でまとめていきたいし、そういったものが社会受容性を広めるという観点で必要かなと考えております。

2番目のコメントですけれども、市場化とかサービス実用時期に関しては、ローリングというのが必要だと思いますので、ある程度のタイミングでやるのだろうなと。それとあわせて、須田先生のコメントにもありましたが、将来の応用発展性みたいなものがある程度見えてきたのであれば、そういったものをプラスアルファで追記することも可能ではないかと考えております。

最後に、制度整備関係ですけれども、特にレベル3以上の高度自動運転技術を実用化するに当たっては、人間のドライバーというのは良識があり、常識があり、柔軟性があるので、現存の制度下においても今まで課題が顕在化してこなかったという部分が結構あると考えております。自動走行システムは、当面ルールベースの記述に基づいて正確に（柔軟性無く）振る舞うこととなりますから、こういったところについても、自動走行システムが安全、安心かつ協調性を持ってどう振る舞えばいいのかということについて、新たな課題ということで、自工会も検討に参加させていただきながら、タイムリーにリーズナブルな解決策をぜひ目指していきたいと考えております。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

全体のロードマップの考え方はこの方向でまず検討いただければと思いますけれども、その中で我々が非常に期待しておりますのが、まず自動運転というところを考えますと、物流といったところが先に来るのかなと少し考えています。そのときに、高速道路等のいろいろなところで物流の大きな車が事故を起こしますと、非常に大きなインパクトがあると思いますので、今、いろいろ自家用車のほうでレベル2の安全支援というものが結構出ていると思います。ああいったものがどのようにトラック業界の中に普及していくのかという普及シナリオ。あと、そういったものを使って、次にこういった隊列走行というところをどうやってつくっていくのかというような形でまとめていく必要があるかと思います。

そのときに重要なのは、先ほどちょっとお話がありましたけれども、ミスユースです。1人の方が運転している間、ほかの方が少し休んでいらっしゃるとかいったときに、どういう使われ方をす

るのかといったようなところをどうちゃんとガイドしていくのかを、少しこの中でちゃんと考えていかないと、普及するかどうかというときに大きな問題が出るかと思えます。

もう一つは、そういうことを考えるときには、やはり業界団体の方が、特に物流関係はたくさんの業界団体の方がいらっしゃいますし、サービスの団体の方もいらっしゃいます。そういったところでどのように進めていくのかといったことも、少しこのロードマップで考えていく必要があるのかなと思えます。以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

私からは、ロードマップというどうしても技術を早く進めるとか、導入を早く進めるという推進側のほうにどんどん内容が偏っていくと思うのです。先ほど構成員さんが言われたように、社会受容性というか、ユーザーの方に正しい機能を理解させるというところは慎重にいかないといけないと思うので、そのあたりをどうしていくのかということと、技術開発の安全性検証とか、安全性を検証するためのバーチャル評価みたいなところの技術開発は結構まだやらなければいけないところがたくさんあると思うのです。そこが少し、自動走行システムの開発という側面だけになっているので、評価技術の開発を一緒にするというのも重要ではないかと思えます。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。構成員の皆さんにコンパクトに発言いただいたので、少しまだ時間もありますし、もし追加でもう一言、言い忘れたというのがあれば承っておきたいと思えます。

○構成員

道路分科会の構成員ではないのですが、SIPの立場でいろいろやってきた立場からちょっとコメントをさせていただきます。実は先月、ドイツの国家プロジェクト、ペガサスの中間発表会がありまして、いろいろな発表を聞いて、一番大きな印象は、向こうの工業会の代表だったかと思うのですけれども、テスラが自動運転をいち早くやったということに対して、彼らは、長いマラソンが始まったという言い方をしていました。要するに、誰が先にやる、やらないというのではなくて、OEM、サプライヤー、産学を含めて業界全体の底上げをしていかなければいけない。そのために、社会受容性やシナリオの具体化を早くやるということは、このロードマップは大賛成なのですけれども、4)、5)になりますと、データ戦略とか研究開発の基準・標準の作成に当たっては、かなりしっかりと議論した上でやっていかないと、科学的なエビデンスを踏まえて実証実験を進めていくなり、そういった形をしていかないとまずいなど、それをどこかに書いていただくとありがたいのです。データ戦略の中には当然、サイバーセキュリティーもありますし、評価のためのこういったミニマムリクワイアメントを要求するのか、ヒューマンファクターにとってどうなのかといったデータに基づく研究開発をしっかりとやる必要があるという項目をぜひ加えていただきたいと思います。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

3つほど。1つは、繰り返し言われましたけれども、SIPのほうもずっと積み上げてきて、今までサプライサイドだったけれども、いよいよサービスのことをしっかり考えようというステージに

入ったと思います。この間、典型的なのは東京モーターショーの中でやったものです。学生にも主としてオーガナイズしてもらって、400人の市民との対話集会です。あそこで若い人たちはそういうサービス、いろいろなサービスを、先ほど出ている中で、ほかの国でもありましたけれども、ピザのサービスをどうする、図書館のサービスをどうするのだとか、多くの結構おもしろいアイデアがいっぱい出て、これは終わった後、東京でやるだけではなくて、地域でいろいろやってみるということが非常に大事なのではないかと、若いオーガナイザーやスピーカーから話が出ていました。それは非常に大事なのではないかと思いますので、ぜひそういう観点も。

2番目は、大きな話で、たまたま私は昨年から外務省に頼まれて国連の持続可能性社会2030アジェンダというものを日本がどうするか、あるいは日本の科学技術でどう対応するかという作業に関与していて、先週も韓国での準備会合に出ました。自動走行関係では17ゴールズの中にはっきり自動車事故の半減と書いてあるのです。これは国際的にも非常に大事なメッセージになっていて、日本はコミットできるのではないかと思います。もちろん伝統的な貧困をどうするとか、あるいは新しいものとしてはスマートシティをどうするとか、水をどうするとか。これらは先進国も一緒になってやろうということ。そういう大きなスコープの中でも、自動走行とかモビリティ社会を考えてはどうか。2019年に首脳レベルでSDGsの各国の進捗状況のレビューがある。G20とかアフリカ会議という大きな外交案件が安倍総理の主催である。そういうものに、国の中でのナショナルインタレストに加えて、国境の外に出てマーケットを将来どうするかという視点も入れていただければと思うのです。

3番目、SIPをずっと関与させていただいて、こういうたてつけ、内閣府で直接各省、規制官庁の課長あるいは室長が来られて、あるいは関係企業や団体や大学の先生も来られて、1カ月に数回、必ず議論をしながらここまで来た。規制緩和等について各省に持ち帰ってから議論しやすくなるのですね。各省の中で硬い部局に対して、こういう構造をよく知っておかないといけない。大規模実証実験はこれでここまでやってきた。それから、ダイナミックマップについても技術開発、技術実証、事業会社もそういう形でつくられた。SIPによってこういう政府部内の構造が、ファシリテーションとかホリゾンタルなコーディネーションができるような構造になっているのだと、それを実証しているのだという認識も大事なのではないかと思います。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。非常に多様な御意見をいただいて、ただ、御意見は結構共通しているところがありまして、1つは、自動運転がもたらすベネフィットとリスクについてどう考えるかというその考え方、あるいはその対応についても言及する必要があるということ。それから、それに関連してなのですが、自動運転に関連する非常に多様なステークホルダーがいらっしゃるのです。とりわけ一般国民にとっての自動運転は一体どのようなようにあるべきで、どのようにそれを社会が受け入れていくのかという視点でまとめていくことの重要性。これはサービスということとも大いに関係すると思います。

そのことに関連して、きちんと科学的なデータを示して議論を進めていくことの重要性を指摘するということです。それから、物事は急には進まないで、ステップ・バイ・ステップで進めていく。その中であらわれてくるいろいろな問題を整理して、それに対してどう対応するかということの方針もきちんと書いていくことが重要だろうと思います。とりわけロードマップに関しましては、

これまでロードマップを使う人というのが基本的にはサプライサイドの方がこれをごらんになって使っていくということなのだけれども、これから自動運転をお使いになる方、事業者の方も含めてですが、それから国民の方がこれをごらんになって、どのように自分の生活の中で自動運転が使われていくようになるのかということも、お読みになって御理解いただき、先ほどミスユースということがありましたけれども、そういったことがないように注意しないといけないねというふうにも使っていただく。基本はサプライサイドの方がリファレンスとして使っていただくことでオーケーなわけですが、もっと多くの関係者がこのロードマップを見ていただいて、御意見もいただきつつ、自動運転をより広めていくようにこれを使っていただくというスタンスで書いてもらう。誰がこのロードマップを読んで参考にする人なのかということも考えてつくっていただくというスタンスが重要なかなと、今、構成員の方々の御発言を聞いて感じた次第です。ありがとうございました。

そういったことも踏まえて、今後の進め方もちょっとここで議論しておく必要があるかと思うので、事務局から今後の進め方を御紹介いただけますか。

○事務局

それでは、資料5をごらんください。本道路交通ワーキングチームの今後の進め方ということで案を示しております。まず、本日が第7回、12月に開催しまして、本日はロードマップ2018の改定に向けた論点ということで御議論していただきました。

この後、第8回、9回を年明けの2月から3月ぐらいを想定しておりますが、このときに本日皆様から御議論があった各論点について、もう少し突っ込んだ議論をして論点整理をしたいと考えてございます。その中で、今、皆様から御議論があり、朝倉主査からも取りまとめていただいた点などをもとに御議論をと考えております。

その後、来年の4月ごろに第10回ということでロードマップの骨子をお示しできればなと思っております。最後、来年5月ぐらいを想定しておりますけれども、ロードマップ2018の案を作成し、皆様に最終的な御議論をいただくということで考えております。

そのほか、各府省庁の取り組みについても適宜御報告いただければと思っております。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。今、御紹介いただいたように、本日いろいろな論点のバラエティーを出していただいたので、それを踏まえて、次回は具体的な論点の絞り込み、ロードマップに整理しないといけないので、きょういただいた御意見も幾つかのカテゴリーに分けて整理してロードマップに反映していくということを次回行いたいと思っております。

お尻が切られていまして、5月ごろにはつukらないといけないということが決まっているので、それに合わせてまとめていきたいと思いますが、せっかくきょうこの機会なので、さらに一言言い忘れたとか、こういった論点も重要であるということがございましたら、お願いします。どうぞ。

○構成員

論点の一つとして御検討いただきたいのですが、社会受容性の部分で、ユーザーは自動運転への不安を当然抱いていて、一番の不安は事故を起こしたときの責任が誰にあるかということです。これまで議論されていたものは新車の状態で、車の状態が完璧な状態において議論が進められていたかと思えます。経年劣化については、ある程度メーカーのほうで推測できると思うのですけ

れども、厳しいのは、事故を起こした後でどうなるかという部分だと思っています。誰が整備をするのか。メーカーの方に伺うと、ディーラーに持ってきてもらうという返事が来るのですけれども、ディーラーでは板金とか分解整備とか全てやるわけではなく、下請に出すことがあります。もしくはディーラーが非常に遠い場所にあるような郊外にお住まいの方の場合は、近所の整備工場に持っていきます。日本全国で9万を超える整備工場があるのですが、自動運転、もしくはレベル2もそうなのですが、その車を整備したときに誰がどう整備して、それがきちんと整備されたものかどうかというのは誰がどう確認するのか、保証するのかという部分については制度がありません。そこをクリアしてもらわないと、直したはずの車がもう一度事故を起こしたときに、では誰の責任なのだということが問題になると思いますので、そこをぜひ考えていただければと思います。

○朝倉主査

ありがとうございました。非常に重要な視点かと思っています。ほかにももしありましたら、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、もしさらに御意見がございましたら、事務局宛てにメール等で連絡をいただければと考えてございます。今日は、まず皆様からロードマップ2018の改定に向けて幾つかの方向性、論点を出していただいたということにさせていただきたいと思います。

道路交通ワーキングチームに関しての議論は、以上で終了とさせていただきます。

最後に、事務局から連絡事項がありましたら、お願いします。

○事務局

本日は大変貴重な御意見をいただきまして、どうもありがとうございました。ただいま朝倉主査からありましたとおり、今後の進め方について御意見がありましたら、事務局のほうまでメールでお送りいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

なお、次回の道路交通ワーキングチームの日程については、別途調整の上で後日お知らせいたします。また、本日の資料につきましては、今、最後に御議論いただきました資料4「官民ITS構想・ロードマップ2018（仮称）に向けた論点について」を除いては、速やかに公開させていただきます。資料4のみ、非公開とさせていただきます。

また、会議の議事録については、皆様の御確認をいただいた上で公開させていただきますので、よろしく願いいたします。以上です。

○内閣府

なお、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の会合として引き続き開催させていただきますので、推進委員会構成員の方々には、引き続きよろしく願いいたします。その際、座席のレイアウトの変更をさせていただきますので、御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

○事務局

それでは、どうもありがとうございました。