

自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム(第4回) 議事概要

1. 開催日時等

- ・日時：平成30年3月9日(金) 10:00～12:00
- ・場所：中央合同庁舎第4号館12階 全省庁共用1208特別会議室
- ・出席委員等
 - 朝倉 康夫 東京工業大学 環境・社会理工学院 教授 (主査)
 - 天野 肇 ITS Japan 専務理事【欠席】
 - 今井 猛嘉 法政大学大学院法務研究科教授
 - 小川 博 日本自動車工業会 大型車技術企画検討会主査
 - 落合 誠一 東京大学名誉教授【欠席】
 - 鎌田 実 東京大学大学院新領域創成科学研究人間環境学専攻 教授
 - 川端 由美 ジャーナリスト(自動車評論家、環境ジャーナリスト)【欠席】
 - 葛巻 清吾 戦略的イノベーション創造プログラム(SIP) 自動走行システムPD
 - 須田 義大 東京大学生産技術研究所 次世代モビリティ研究センター長・教授【欠席】
 - 中島 宏 株式会社ディー・エヌ・エー 執行役員 オートモーティブ事業部長
 - 藤原 静雄 中央大学大学院 法務研究科教授
 - 宮木 由貴子 第一生命経済研究所 ライフデザイン研究本部 主席研究員
 - 横山 利夫 日本自動車工業会 自動運転検討会主査【欠席】
 - 近藤 晴彦 日産自動車【横山構成員代理】
 - 内村 孝彦 ITS Japan 常務理事【天野構成員代理】

(関係府省庁)

内閣官房 日本経済再生総合事務局
内閣府 政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付
内閣府 地方創生推進事務局
警察庁 交通局 交通企画課
消費者庁 消費者安全課
総務省 総合通信基盤局 移動通信課 新世代移動通信システム推進室
法務省 刑事局 刑事課
経済産業省 製造産業局 自動車課 電池・次世代技術 ITS 推進室
国土交通省 道路局 道路交通管理課 高度道路交通システム(ITS)推進室
国土交通省 自動車局 保障制度参事官室
国土交通省 自動車局 技術政策課 国際業務室
(事務局)
内閣官房 情報通信技術(IT)総合戦略室

2. 議事進行

2. 1. 開会

事務局より開会を宣言

2. 2. 自動運転に係る制度整備大綱（概要）（案）について

事務局より資料1に沿って説明。

2. 3. 自由討議

意見等については以下の通り。

○朝倉主査

それでは、今の資料1に基づきまして意見交換をしたいと思います。

この概要は、これまでこのサブワーキングでいろいろ御意見を頂戴したものを踏まえて事務局で作成されておりました、内容が非常に幅広になっておりますので、順番に頭からというわけでもなくて、どこからでも結構ですので、御意見をいただきたいと思います。

まずは構成員の方々それぞれに一通り御意見をいただいた後、構成員の中での意見交換というか、議論というか、もしそれがありましたら、その後、やっていくということにしていきたいと思うので、どのポイントでも結構ですので、御質問、御意見等を頂戴したいと思います。どなたでも結構ですので、御発言いただければと思います。お願いできますでしょうか。

○構成員代理

いつも●●が口火を切っているようなので、恒例に従いまして私のほうから。きょうは、●●の代理で来ております●●と申します。資料は、御指摘のとおり、何度か見直していただいたので、わかりやすくなってきたと思います。

私のほうから御質問かたがた少しコメントをさせていただきますと、2ページの一番下に、自動運転のレベル定義ということでJ3016ということが書かれているのですが、最近の我々SIPの国際連携ワーキングで、自動車技術会から日本語をJASO化したと御発表いただいたのですけれども、J3016に直接行くと、英語になってしまって、とても解釈しにくい英語が書かれているので、せっかくここで日本語のものを発行されるとしたら、日本語が書かれたものにたどり着けるようにしていただくといいのかなと思いました。これがまず1点です。

6ページにある絵なのですが、これもとてもわかりやすい絵が描かれているのですけれども、交通環境（道路インフラ等）の緑の部分が、5ページのところで定義したものを限定的に扱うのかによるかと思いますが、将来にわたってずっと平行線のまま行くというのが、何かちょっと進化があるのだろうなと考えると、もう少しうまくあらわすといいのかなと感じました。以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。御質問等に関する事務局等からの御返事は、後でまとめていただくということよろしいですか。では、そのようにさせていただきます。ほかにいか

がでしょうか。

○構成員

先ほどの6ページの絵に「交通環境」を加えていただきまして、大変ありがとうございます。今、●●さんが言われたようなところがもう少し改善されると、さらによいのかもかもしれませんけれども、道路交通はやはり人、車、交通環境で守るとというのが原則だと思いますので、いいと思います。

全体は非常にわかりやすくなったのですが、ちょっと気になるのが、レベル4のときとか、この絵もそうなのですが、走行環境を決めて本当にそこで走っているのかどうか見ていかなければいけませんよね。それを誰かが監視していなければいけないとか、本当にそういう環境の中で走っているのかどうかというのも見なければいけないと思いますし、あるいはハッキングなどを考えると、車が本当にちゃんと走っているのかどうかというのを見なければ危ないのではないかなという気がするのです。

そうすると、いわゆる遠隔操作という形ではなくても、どこか遠隔からモニタリングをしているというような何かがないと、テロなどにいろいろ使われたりしていくとか、将来、何かが起こるのではないかなという気がします。

特に無人になっていけば、そのような形になっていくのではないかなと思うので、現在はそういう法律もないのかもしれませんが、全体として交通環境も本当に最初に思ったような状態であるということであったり、その中で自動運転の車が走っているのを監視するようなものも必要になってくるのではないかなという気がします。

○朝倉主査

ありがとうございました。イメージ的には、例えば、現在、トラフィックカウンターで、これは単に数を数えているだけですが、あれがもう少しアドバンスドなものになって、全体をパブリックセクターが見ているようなイメージですか。

○構成員

それがパブリックセクターなのか、サービスしている事業者なのか、それはいろいろこれからの決め事になるのかなとは思っているのですが、そういうものが必要になってくるのではないかなという気がします。

○朝倉主査

わかりました。ありがとうございました。それでは、ほかにはいかがでしょうか。

○構成員

ありがとうございました。いろいろ細かにまとめていただいて、大変わかりやすくなっ

ております。すごく細かい点ばかりになってしまって恐縮なのですが、私から4点御要望させていただければと思います。

1点目が、6ページ目の一番下、2.の「(1)安全性の一体的な確保」のページの一番下の例の中に、無人自動運転移動サービスの導入については、これこれというところで検討するのがよいのではないかと書いてあって、地域協議会というところが詳しく書いてあるかと思うのですが、これは非常に安全の確保は重要ですので、実態として、今、我々も実証実験を進めていくに当たっては、自治体や地域の交通事業者の皆さんときちんと議論しながら導入しています。

現実的にそうなっているのですが、一方で、この協議会という形が最適なのかについては1個あるかなと思っていて、各地域で結構事情が異なって、一律にこれを義務化したり、求めたりするという形になると、適切な形にならないかなと思っています。

現実に自治体さんの中では、既にワンストップ窓口みたいなものを設けて、こういった合意形成を一元的に自治体で段取りしているというケースも出てきていますので、必ずしも協議会という形式がベストであるとは思えない。例えば、ここの例の中に、地域協議会に加えて、自治体でのワンストップ窓口の設置をするなどを記載してはどうかと思っています。これは文章の修正案として御検討いただければと思っています。これが1点目です。

2点目は、これもすごく細かいのですが、11ページの「②刑事責任」のところもいろいろ細かにこれまでの議論が反映されていて、大変感謝しております。この一番下のところで「交通ルール等により、運転者や遠隔監視者、車内安全要員、サービス事業者といった様々な関係主体に期待される役割や義務を明確化していくことが重要である」とあります。

これは刑事責任においては、きっちりこのように書いていただいていると思うのですが、民事においてもこういった検討が必要なのではないかと考えていて、そこも御検討いただければと思っています。

実態としては、恐らく皆さん保険に入りますので、保険で解決されていくという形になるのかなと思っています。当社はちゃんと保険に全部入りますけれども、事業者によっては保険に入りませんみたいな無保険車みたいなものが出てきたときに、実態としていきなり運転者みたいな人に責任がばんと行くというような形は本当に適切なのか。遠隔監視者、車内安全要員、サービス事業者というのがいますので、民事においてもこの部分はきちんと検討がなされたほうがよいのかなと思っています。その点は意見としてここで発言させていただきます。これが2点目です。

3点目は、9ページの遠隔型のところとか、12ページの刑事責任のところに書いてあるのですが、これはもうこの場で何度もお伝えしていて、また言うのかという話になるかもしれませんが、仮に遠隔型で事業が可能になったとしても、遠隔地にいる人が10台分の運転責任を負うような体系になっている場合には、やはり事業化する際に遠隔者のなり手が見つからない。よってもって事業が成り立たないと考えています。

刑事責任とは直接関係ないとは考えているのですが、例えば、特に道路交通法上の運転免許に関する点数、ちょっと路駐したりすると点数が減らされていくというあれですけれども、遠隔で座っている人が業務で行っている運転においても、ぼこぼこ点数が引かれていくような形になると、すぐに点数がなくなってしまうので、免停ですみたいな話になるので、そんな仕事はなり手が見つからない可能性が高いので、この点数問題というところに関しても、同時に解決する検討を政府部内で行っていただくように、この大綱で記載していただけるといいのかなと思っています。

最後は、9ページ目にちょっと戻るのでありますが、これも細かくて恐縮ですが「(3) 交通ルールの在り方」の第2段落目の「道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）に係る国際的な議論に当たっては」のところ、文末に「国際的な議論及び自動運転に関する技術開発等が進展した場合は、速やかに国内法制度整備を行う」となっているのですが、既に国際的な議論は進展しています。

これに加えて「自動運転に関する技術開発等が進展した場合は」という条件がつくと、しない場合は速やかに国内法制度整備を行わないのですかみたいな話になるのかなという気がしていて、これは鶏と卵ですので「技術発展した場合は」という記載は要らないのではないかなと思います。

速やかに国内法制度の整備を行うようにしないと、技術開発も進展していかないと思いますので、これを前提としないと。「自動運転に関する技術開発が進展した場合は」という記載は要らないのではないかと考えておりますので、ここで発言させていただきます。

加えて、このページで同じように書いてある「②限定地域の無人自動運転移動サービス（レベル4）における検討の方向性」というところで、ちょっとこれは私も余り詳しくないのであれなのですが、最初に「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」と書いてあって、次のポツで「現在の実証実験の枠組みを利用した事業化を可能とする」と書いてあるので、大丈夫かなという気もするのですが、遠隔監視者とか、運転者なしというものを前提とした検討もきちんと継続して行っていた方がいいのですよねというところが、ちょっと書き方が法的な専門用語になってきているので、わからないので、はっきりわかりやすく書いていただけるといいのかなと思っています。以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。今、幾つか御質問とか御意見が出たので、今のことに関しては、ここで事務局から御返事いただけるものは御返事いただいて、次の議論に移ったほうがいいですね。お願いします。

○事務局

ありがとうございました。今の御質問について御回答します。あと、実際の担当の省庁

も来ていますので、もし何かあれば補足していただければと思います。

最初に、●●さんからのSAEの定義の話は、これを書くときにも少し議論してしまして、どういものが一番いいのかまた検討したいと思います。今までSAEの話で書いていますので、とりあえず今回はそれに準じて記載しています。

6ページの段階の図の緑のところ、ここは確かにおっしゃるように、緑は一律ということはないかもしれませんが、こちら青みたいドラスティックに上がることはないのではないかと思えますけれども、多少上がってくるのではないかと思うので、もし特に皆さんが何も異存がなければ、そのようにしたいと思います。

それから、●●さんの御指摘で、確かに走行環境を守っているかどうかをどう監視していくのかというのは、きのうの警察庁での検討会でもそういう話があったかと思えますので、そこをどのようにしていくのかというのは今後の課題の一つかなという気もするのですが、制度整備上それをどのように落としていくのかというのは、今の時点ではまだ検討がなされていなくて、今回は書いていませんが、御指摘はよくわかります。

それから、●●さんの御指摘の中で、最初の6ページの一番下の地域協議会の話は、一応、ここは「地域協議会を設置することなどを検討する」と書いてあるものの、おっしゃるように、確かに自治体のワンストップというのは相当いろいろなところでやっているで、そこも考えたいと思います。

言われた順番でいきますと、11ページの「②刑事責任」で一番下に書いてあることは民事でもということ、おっしゃることはわかりますが、民事責任については、今の時点でも保険に入っていて、入っていない人も当然いるわけで、そういう意味では、状況からすると現在と何が違うかということ、恐らく自動運転になるということ、今までに比べてかなり多くの人がかかわるので、より関係が複雑になるのかなと思うのですが、ここは基本的には今の民事の考え方でいけるのではないかなという気はしますが、もし何かあれば補足していただければと思います。

○朝倉主査

よろしいですか。私が口を挟むのも変なのですけれども、もし民事と刑事の両方に関係することを何か書くのであれば、10ページの(4)の下に刑事と民事が書かれてあるので、もし共通することで書けるのであれば、この頭書きのところに書いておいてもいいのではないかなと思います。もしそれが適切でないのだったら、どこかほかにも持っていけばいいのですけれども、同じことをあちこちに書くよりは頭書きに書いておいたほうがいいと思うので、そういう表現の仕方はあるのではないのでしょうか。

○事務局

ありがとうございます。今のお話でいくと、責任関係を明確化していくというのは、下の4行の「今後、高度な」というところの話ですよね。もし民事もということであれば、

その話をまとめてこちらに移すということも一つなのかなと思います。

それから、9ページの運転免許、行政処分みたいな話ですね。そこは私からは何とも言えないので、何かあれば、後で警察庁の方からちょっと言っていただければと思います。

あとは書きぶりですね。9ページの上から2段落目に「国際的な議論と並行して国内法制度見直しの検討を進め、国際的な議論及び自動運転に関する技術開発等が進展した場合は、速やかに国内法制度整備を行う」と書いています。

言っている御趣旨はよくわかるのですが、国際的な議論はかなり進んでおります。技術も進んでおりますので、そういう意味では、実態上、進展した場合はどうか、進展するのだと思います。なので、書きぶりとしては何となくネガティブに見えるのかもしれませんが、実態的には、今、警察庁のほうでも国際的な議論の場において相当頑張っていて、関係国と協調しながら、さまざまな発言などをしながら主体的に取り組んでいただいていますので、そういう意味では今、こういう書きぶりをさせていただいています。

○朝倉主査

あえて言えば、「進展した場合は」と書かなくても、「進展することを踏まえ」とか「進展する状況のもとで」と書けば、これは日本語だけの問題なので、決して進展しない場合はしないとは読まないということだと思うのですけれども、その趣旨が伝わるように文章表現を修正していただければいいのではないですか。

○事務局

ありがとうございます。ちなみに、国際的な議論だけが進展すれば、もう全てオーケーというわけでもなく、そこはやはり技術の進展だとか、そういうものも含めて全体的な進展が必要だと思うので、そこはあえて「等」をつけて国際的な議論と技術開発の両方を書いております。表現ぶりはまた検討したいと思います。

9ページの②の最初のポツ「自動運転システムが道路交通法令の規範を遵守する」というのは、今はふわっとした書き方になっていますけれども、ここも、今後、国際的な議論の進展を見ながらということになるのだと思います。世界的な動向で見れば、必ずしも遠隔監視を前提としたような議論だけではなくて、むしろ遠隔監視でやろうというのは割と日本で多いのではないかという気もしますので、そういう意味では広く検討範囲になるのではないかと思います。私からは以上ですが、もし何か補足があればお願いします。

○朝倉主査

お願いできますか。どうぞ。

○国土交通省 道路局

国交省道路局でございます。先ほど●●さんから話がありました6ページ目の絵についてなのですが、私もちょっとこの整理はどうしたものかなと悩んでいるところですが、例えば、国交省道路局でやっております自動運转向けの路車協調で合流部を支援しましょうみたいな施策は黄色いところかなと思っていて、●●さんが言われているのは多分そんなイメージではないかと思ったのですが、そういった意味で、緑色の部分は何なのかというのをよく考えてみますと、一般論でいえば、信号がついているとか、高速道路の方が安全性が高いとか、交通環境がこのようになっていきますよという一般車・普通車も含めた安全性がとりあえずこの緑色の部分ではないか。

上のところが自動運転車用の安全確保の仕方だとすると、緑色のところは、「交通環境」と書くからちょっとわかりにくいのですけれども、一般車の安全性の確保みたいな感じにするのが雰囲気としては合うのかなと思ったので、そうやって整理をしてもらえると分かりやすいのではと思いました。

○朝倉主査

ありがとうございます。私の理解も全くそのとおりで、緑のところは「交通環境」という文言はともかくとして、自動運転車も含む一般車に対して適用される交通ということであって、それ自体、必ずしも実態を指しているわけではないけれども、一般車の走行環境についても徐々にインフラが整備されてよくなりますよというのだったら、少しずつ上がるほうが自然かなということかと思うので、この緑のことをきちんと文言で表現しておかないと、誤解を招いてはいけないので、一般車に対しても適用される場所ということだと思います。ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○警察庁

警察庁でございます。国際的な動向、国際的な議論ということで、警察庁のほうからお答えします。ジュネーブ条約、ウィーン条約と自動運転の関係で、今、議論が非常に加速化しているところでもございまして、国内法について、ヨーロッパを中心として関係国もどういうビジネスモデルを念頭に置いて、どのように整備していくかということ、非常に高い関心を持って考え始めている国が幾つかあることも確かでございます。

その中で、各国のニーズによって、どのような枠組みで法制度整備をしていくのかというのは、本当はかなり差異がございまして、条約上で何らかの形で整理がついて、レベル3以上のものについて、例えば、何らかのゴーサインが出るというような状況があった場合でも、それに応じて必ずビジネスモデルが全体として決まってくるというものでもなく、各国の技術レベル、または実現したいビジネスモデルに従って、かなりフレキシブルな形で各国の実情に応じて決めていくというような大きな方向性がございます。

「技術開発が進展した場合には」というところはなくてもいいのではないかという御意見もあったのですが、国際的な議論では恐らくそこも含めて決めていくと。どのような技

術のものを前提として、または、例えば、混在交通なのか、専用空間に近いところなのか、どのような形で実現していくのかという議論がどんどん高まっていく中で、どういう形で法整備していこうということが決まってくるのかなと思っておりまして、ここについての言及の仕方は、ワーディングは工夫の余地があるのかもしれませんが、やはりそこは必要なところに触れておくということが必要なのかなと、今の国際的な議論の動向を見ながら思うところでございます。

例えば、免許とか、行政処分とか、考えなければいけないことはいろいろあるのですが、それもどのような状況の中で自動運転を実用化していくのかということ、運転者がテークオーバーすることを前提としたものがまず来るのか、それよりも同時並行で、専用空間の中でラストワンマイルみたいな形で走るものができるのか、まさに条約との関係の議論が進展する中で、そして、技術も踏まえながら検討していくことが必要となってきますので、今の時点ではなかなか方向性がここできちんと決められないけれども、検討対象として触れておくということでは、それはそれであるのかなと思います。以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。言及はする。ただし、文章表現については、検討すべきところは検討するという理解でよろしいですね。ありがとうございました。

免許制度については、現行の免許制度のもとでやっていくということだと思います。多分、免許制度そのものをさわり始めると、ちょっと対応できないケースも発生するかもしれないので、そういうことなのだろうなどは想像しております。

また、今の実証実験の枠組みでできているものは、基本的には今後も継続してできるということが表現されていると思うのです。今の実証実験以上に何かのことをやりたいよということであれば、そのときにどういう問題が発生するのかということは、今後、その様子を見ながらさらに制度を検討していくと。当たり前のことを言っていますけれども、きっとそういうことなのだろうと思われる。ありがとうございました。

○内閣官房 日本経済再生総合事務局

再生事務局でございますが、先ほどの議論をちょっとまぜ返すようでございますが、自動運転に関する技術開発が終了するのを待ってから対応するという観点から見ると、イノベーションが促進されるという点から見ると、少し待ちの姿勢に見えているのかなと思っ
ていまして、何々が進展した場合となっているからそうなっているので、我々としても、そこも含めてワーディングを見直して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。表現の見直しの検討については、事務局等も含めて少し議論することにしましょう。ありがとうございました。それでは、次の構成員の方から何か御

意見をいただきたいと思います。●●先生、●●先生の順で。

○構成員

ありがとうございます。これは事務局というより御担当の消費者庁の方なのでしょうか。11ページのところでちょっと質問させてください。

11ページの上の2つの矢印のところで製造物責任と民法の話が出ております。これを一般の方が読んだときに誤解がないようにということなのですけれども、上のほうでは、現行法の解釈に基づいて、ソフトウェアが入った自動車も動産とみなして製造物責任を適用するということだと思えます。

その後に「ソフトウェア開発者は不法行為責任を負う可能性がある」と書いてあるのですが、これはPL法で損害が補填できない場合に、残った部分を求償するという意味なのだろうと思えますけれども、要は、製造物責任法の適用範囲と民法との関係ですね。これだけ読むと民法が補充法として使われるように思えるのですが、そういう理解でよいのかということ。

2つ目の矢印に行きますと、今度はソフトウェアが入った自動車は動産であって、現在では引き渡し時点なので、アップデートをした場合、PL法が適用できないという理解の前提でお書きになっていると思うのですが、ここに書いてあることは、アップデートしていてもPL法を適用するかもしれない可能性があることを検討されるというのは、製造物責任法だけの話で、こちらには今度は民法は関係しない、出てこないのかなという気もするのです。ですから、この上の2つの矢印のあたりは、事務局というよりは、専門である部署においてもう少し整理されてもいいのかなと思ったところでございます。ありがとうございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。●●先生。

○構成員

12ページの「(6) その他」のところなのですが、②の高速道路で自動運転を行うことで運転者の負担の軽減が期待されて、健康面の影響という、これは負担が軽減されるから従来の基準にどういう影響を与えるかという議論かもしれませんが、逆に労働法制全体等も考えると、下げていいのか、上げていいのかも含めて検討しなければいけないのだろうなと思えます。これは感想です。

②と③について、②は、要するに、物流サービスにおける隊列走行を念頭に置いて書かれているのですが、自動運転が健康や心理面に影響するというのは、長い目で見れば、一般車についてもどこかで誰かが研究しておいたほうがいいのかと思うので、②の問題は一つの論点として重要ですが、それ以外に一般的に広く影響は一度検証しておくべ

きではないかというのが1つ目です。

2つ目は「自動運転の安全を補完するインフラについて、運行形態、技術視点、事業者側」と書いてあるのですけれども、消費者、利用側のニーズもあるだろうと。それはどこかに含まれているのかもしれませんが、社会受容性を考えるならば、使う人のニーズも非常に重要であろうと思います。この2点でございます。

○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。●●先生。

○構成員

●●の●●でございます。全体の構成とか中身については、非常によく書けているなと思いました。ただ、これが外に出ていくとなると、言葉の定義とか、そういったところをもう少しきっちりやらないといけないのかなと感じています。最初のレベル分けのところ、先ほど●●さんからもありましたけれども、SAEは自動運転の分類というよりは自動化のレベルなのです。JASOのものをどのように日本語で訳したかというのは、私、ちょっとよく見ていないのですけれども、その辺をもう少し確認して書いてほしいなというのがあります。

特にレベル3がどういうものを定義としているのかというのは、レベル3でもしょっちゅうテークオーバーするものから、限りなく4に近くて本当にある異常状態だけでテークオーバーするようなものまで、いろいろなものが想定されていて、しょっちゅう人に返ってくるものだと、監視義務というのをどのように考えるかという議論もかなりしていけないといけないと思うので、そういう検討をするというのをこれからの課題として書いていただくのもいいのですけれども、その辺が読んだ人によくわかるようにしてほしいというのが1つです。

それから、レベル4について、限定地域と書かれていて、何となく遠隔型というのを前提にしているような書きぶりでも、2020年を想定するとそうなのかもしれませんが、遠隔で人がいるのを「4」と言ってしまっただけで本当にいいのか。海外から見ると、これはすごく違和感を覚えられないかというのを危惧してしまっていて、人が介在するのであれば「4」と言わないほうが本当はいいように思っています。

実証実験などでは4相当ということで「4」という言葉を使っているのですけれども、これから事業化していくときには、法律等との関係で、その辺の定義をもう少し厳密にされたほうがいいのかなと思いました。

もう一つ悩ましいのは、トラックの隊列走行のCACCなどでやっているものをどのように位置づけるのかというのが、なかなかレベルでは言いあらわしにくいような部分もある中で、これから国交省で、電子牽引も含めて保安基準等の議論が進んでいくのだと思うのですが、今ここで文書にして結論を出せない部分は、先送りではないのですけれども、そうい

ったことも含めてこれから検討していく、議論を深めていくというような書きぶりがいいのかなと思いました。

2つの図については、以前のものよりはわかりやすくなったかなと思うのですが、グリーンの部分、これを最初に見た人はなかなか理解しがたいと思いますので、例といいますか、こういうものを指しているというのがわかりやすくなるような注記など、もう少し工夫していただければと思います。

最後は、細かいところですが、12ページの「(5) 事業法との関係」の中で「事業許可は従来通りとする」と書いてある意味がちょっとよくわからなくて、事業許可のある種のプロセスみたいなものは従来どおりかもしれませんけれども、許可の条件等が変わってくることも想定されるので、「従来通り」と言い切ってしまうといいのかなというのがちょっと心配です。大体そんなところです。

○朝倉主査

ありがとうございました。きょう御出席の方は9人いらっしゃって、先ほどから3人で区切っていますので、ここで事務局のほうから御回答があれば、お願いします。

○事務局

まず、私のほうからですが、●●先生の御質問は、もしよろしければ消費者庁のほうからお願いできればと思います。●●先生の御指摘は、12ページの「(6) その他」の②ですかね。確かにここはいろいろ検討するところがあると思いますので、今はこれを一つの例として書いていますけれども、おっしゃるように、これは労働環境とか、そういうところに関係する大きな話にもつながってくると思いますし、今後の大きな検討課題かなと思いますので、いただいた意見は御参考にしたいと思います。あと、何かもう一個ありましたか。

○朝倉主査

その下の③のところ、消費者ニーズというのがあるだろうから、これを入れたらどうかという御指摘でした。

○事務局

わかりました。そこは確かにおっしゃるとおりかもしれません。●●先生からの御指摘の定義のところは、我々もやや議論が生煮えのところもありまして、今後、法制度の見直し等、法律の話になってくると、きちんとやっていかなければいけないところなので、そこは我々の中でももう少し議論をしっかりとっておきたいと思います。

あと、トラックのCACCや車車間通信は、どのようにして書いていくのかというのは検討したいと思います。

○構成員

すみません。今のところで●●先生がCACCと言われているのは、現行あるCACCのことをおっしゃっているのですか。

○構成員

CACCを使って今やっている隊列の話です。

○構成員

基本的に我々の理解は、CACCは別に自動運転でも何でもなくて、人が介在しているわけで、あれは単なる安全運転支援装置の一部だという考え方なのです。大体、隊列走行そのものが自動運転なのかという議論もあるぐらいですので、どちらかというところ、CACCプラス、例えば、車線維持支援システムというのは、既にもうトヨタさんの車にもついているし、現行法上で全てクリアできるので、あえて制度整備大綱に書く必要はないのではないかと我々は理解しているということです。

○構成員

CACCというか、隊列で後ろが無人というものをどのように捉えるかと。

○構成員

無人というのは、人が乗っているか、乗っていないかの話であって、技術の状況に応じては、当然、それをセンシングする状態というのは高度になっていくことは事実だと思っておりますが、それはこの中に書かれているように、レベル3、私が答えるのも変ですけども、一番整理されているのは10ページの③のところだと思っています。

これは見直さなければいけない部分の関係法について書いていますけれども、電子牽引をしているのか、それとも自律走行が車車間通信についていくのか。そのときに人が乗っているのか、人が乗っていないのかという分類だと思っていますので、この中に有人、無人も含めて全て網羅されているという理解でいるのですが、こういう理解でいいのではないかなと思っていますけれども、どうなのでしょう。

○事務局

今、●●さんが言ったことなのですが、私がちょっと勘違いしているのかもしれませんが、もしかして●●先生がおっしゃったのは、後続も無人でCACCでつながっている。だから、レベル4になるのですかね。そのときの話を指摘されたのかなと思ったのです。

それが電子牽引でつながっている場合はいいのですけれども、そうでない場合はどう読むのかなということかなと今思ったのですが、そういうことですか。

○構成員

ええ。

○朝倉主査

このところは、少し関係者で整理して概要に反映させることにしましょう。これは個別の話というところもあるし、よりきちんと定義しておいたほうがいいかと思うので、また後で議論があれば再度御意見をいただくことにします。

先ほど●●先生がおっしゃったPL法と民法との関係性について、もし消費者庁から何かあれば。

○消費者庁 消費者安全課

消費者庁消費者安全課でございます。説明させていただきます。11ページの上の方は現行法の解釈の話でございます。「車に組み込まれたソフトウェアの不具合が原因で」という箇所は、今の解釈ですと、組み込まれた自動車の欠陥と評価されて、自動車製造業者は製造物責任を負い、「同時に」というのは、責任が併存ということでございます。

PL法の場合、御承知のように、被害者と製造業者の求償関係でございますけれども、不法行為責任は必ずしもそのような関係には限定されていないので、同時に可能性がありますということであると思えます。

2つ目ですが、自動運転車という製品の欠陥というところの判断は、引き渡しの時点にあります。引き渡し時にソフトウェアはこうでしたと。それをアップデートした後で何か問題があった場合、これは引き渡し後だから、欠陥であるのか、ないのか、アップデートというのは具体的な製品ではどういう意味を持つのか、どのようなものなのかというような技術的な動向を踏まえないと、何とも結論が出ませんねということを書いているところだと思います。そこにつきましては、恐らく民法についても同様の問題があるのではないのかということでございます。

○構成員

どうもありがとうございました。そうしますと、1の上のほうの「同時に、ソフトウェア開発者は不法行為責任を負う可能性がある」というところは、今の御趣旨だと「不法行為責任も請求し得る」としておいたほうがいいのではないのでしょうか。負う可能性があるということになると、損害は1個なのですけれども、PL法で損害が落ちていって残りを求償するのことも読めてしまうので、今の課長の御説明だと、請求権は両方立っていて、どちらをとってもいいという御説明だと思えました。そうお書きになると、2番のほうで、その枠組みの中でどう考えるかはつながるだろうと思えます。

○朝倉主査

私もその辺の文章表現に詳しくないものですから、先生の御指摘に従って表現は修正したいと思います。ありがとうございました。

○事務局

先ほどの●●先生の御質問について1個だけ補足すると、定義について、この概要の3ページの「(2) 物流サービスにおける検討対象」では「①高速道路でのトラックの隊列走行」と、「②高速道路での自動運転」で「レベル3 (条件付運転自動化)」と書いていて、高速道路でレベル4で走ることに 대해서는 どうするかというのは、余り明確になっていなかったの、そこも含めて先ほどの件はもう一回整理したいと思います。

もう一つ●●先生の質問で、12ページの(5)の①の自動運転で業を行う場合の事業許可についてですが、今も人や貨物を輸送する場合には事業許可をもらうのですが、人が運転する場合であっても、自動運転でやる場合であっても、同等の条件で許可されるということを書いていますが、もし何か国交省からあれば、お願いします。

○国国土交通省 自動車局 技術政策課

国土交通省でございます。「事業許可は従来通りとする」というのは、基本的に事業を行うときの制度は従来どおりだということでありまして、先生がおっしゃいましたように、事業を許可するときの条件については、②の安全を確保するための措置などを検討することに入ってくると理解しております。

○朝倉主査

●●先生、よろしいでしょうか。

○構成員

はい。

○朝倉主査

ありがとうございました。それでは、さらに構成員から御意見をいただきたいと思えます。お待たせしました。●●さん。

○●●様 (●●構成員代理)

●●構成員の代理で出席しております●●でございます。何点かございます。まず、6ページの図の件です。既に何度も意見が出ておりますけれども、●●先生もおっしゃったように、特に交通関係のインフラの部分では、そういう具体例を入れていただいたほうが誤解がないかなと思えました。ちょっと細かい例ですと、例えば、高精度地図みたいなも

のはどこら辺にはまるのかというようなことは、よくわからないかなと思いました。

それから、コメントでございます。7ページ目の「(イ) 自動運転車両における保安基準の策定」のところで「技術開発の動向や国際的な議論を踏まえつつ、技術の多様性を阻害しないことに留意し」と書いていただいておりますので、ぜひこの形で進めていただければと思っております。

特に2020年あたりを考えますと、既に車の開発のほうに入り始めている状況でございますので、やはり柔軟に御対応いただけないと、なかなか商品化できない可能性がございます。ぜひ御留意いただければと思っております。

次に、9ページ目「(3) 交通ルールの在り方」のところです。ジュネーブ条約等で活発に議論されていることは私どもも認識をしていますし、最初に「2020年の実用化等を見据えて」と書いていただいておりますので、時間軸的にも恐らく早い段階で改訂していただけるものだと認識はしておりますけれども、これも先ほどの話で、2020年、あるいは2023年、2025年を考えても、既に車側の企画はもう進行しているようなタイムフレームの話になります。

ですので、もし可能であれば、この時間軸みたいなのところをもう少し明確にいただけると、我々事業を企画していく中では大変ありがたいかなと思っております。難しいかとは思いますが、ぜひ御検討いただければと思います。

次に、若干飛びますが、ここは御質問です。先ほどもお話がありましたが、11ページの「ソフトウェア開発者は不法行為責任を負う可能性がある」というところは、どういうケースでソフトウェアの開発者が責任を負う形になるのかというのを、私、勉強不足でよくわからないものですから、御教授いただければと思います。

特にここに関しては、検討ということではなくて、可能性があるかと断言されていらっしゃると思いますので、そうであれば、大綱の中で書くのはどういう心なのかを含めてお教えいただければと思います。

次に、12ページ目「③自動運転車の走行中のデータ保存に係る検討」のところです。この中で幾つか目的が書かれてはありますが「車両の安全性の確保を実現するために」という一文がございます。ここはあくまで記録装置でございますので、ここと車両の安全性の確保というのがよくわかりませんでした。

当然、我々事業者としては、車の改善のためにデータをとるようなことは、必要であればやることは当然考えますけれども、ここはそういう目的のものではなかろうと思っておりますので、できれば、どういうことなのか御説明いただけるとありがたいと思っております。

いろいろ申し上げましたが、以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございました。それでは、まだ御意見をいただけていない方。●●さん、お願いします。

○構成員

●●でございます。3点ございまして、まず、軽微なもので、大綱は非常に読みやすくなったのですが、最初の2ページの冒頭で、交通事故と地方における移動手段不足と物流ということで、自家用自動車、ラストマイル、隊列走行という順だと思っておりますけれども、中身は順番が結構いろいろなところがございまして、例えば、3ページは自家用、隊列、ラストマイルの順で、7ページもそうなのですが、その次の9ページになると順番が変わるといった形なので、読みやすさの点でいうと、統一されたほうがよろしいかなと思えました。

それから、5ページと6ページの先ほど来議論になっている図表なのですが、5ページのほうでは「自動運转向け走行環境条件の設定による安全性の担保の例」とありますが、担保の構成要素の変化ということなのかなと思っておりまして、5ページの図表では担保すべき安全レベルのラインが変わってなくて、どうもトータル100という感じに見えるのですが、隣の6ページになると、担保すべき安全レベルを超えて、さらに安全性が高くなっているよということを見せていきたいのだろうと思うので、そうであれば、5ページの図では「担保すべき安全レベル」というところをとって、単に構成要素が変化しているよという見せ方をしたほうがよろしいのかなと考えました。この図表の2つの違いがわかりにくいと感じています。

消費者関係については、もう既に出てしまったところについては言及しないのですが、1点、11ページのところで、以前にいただいた大綱の案ですと、消費者教育・説明販売責任に関して、2020年までにガイドラインを策定するということがあったと思うのですが、今回いただいたものではなくなっているのですが、そちらについて、いきさつ等をお知らせいただければと思います。以上です。

○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

皆さんからいろいろと出たので、重複するところは省きますが、1点だけ。隊列に関係にないのですが、3ページの「(3) 移動サービスにおける検討対象」の①で「レベル4。例えば、限定地域において、遠隔型自動運転システム」と書かれていますけれども、先ほどもどなたか言っていらっしゃいましたし、きのうも警察庁の話で出ましたが、遠隔型というのは遠隔操作型と遠隔監視型があると思うのです。ここを明確に書いてはだめなのでしょうか。これはレベル4なので、どう考えても遠隔監視型自動運転システムになりますよね。遠隔操作型になってしまうとレベル4ではないので。ここは誤解を招かないように、明確に書いたほうがいいのではないかなと思えましたので、御検討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。それでは、事務局のほうからお願いできますか。

○事務局

ありがとうございました。では、またちょっと順番に行きますと、まず、●●さんの御質問ですが、何人かがおっしゃっている6ページの絵については、きょういろいろ御意見も出ましたので、それも踏まえて、いろいろな例示なども入れながら考えていきたいと思っています。

7ページのここはコメントありがとうございます。「技術の多様性を阻害しないことに留意し」ということでやらせていただきたいと思います。

9ページ「(3) 交通ルールの在り方」は、我々のほうでも、時間軸をできるだけ明確にしたいなとももちろん思っておりますが、改めてまた中で検討させていただきたいと思いますが、どこまで書けるかというところかと思っています。

ソフトウェアについては、もしよろしければ消費者庁のほうからお願いします。

○消費者庁 消費者安全課

不法行為責任のところと、●●先生の消費者教育のところもあわせて、両方ともよろしいですか。

○事務局

お願いします。

○消費者庁 消費者安全課

消費者庁でございます。まず、●●先生から、ソフトウェア開発者は不法行為責任を負うというのはどういうことだという質問でございました。ここは、可能性の話で大変申しわけないのですが、法律の条文では、故意または過失により損害を与えた場合は、不法行為責任を負うというふうなものです。

ですから、不法行為責任は、個別の具体的なケースに関して訴訟で争われまして、その場合に故意・過失があったか、なかったか、あったとしたら、どういうことかという判断が個別の訴訟でされていくということでございます。先ほど●●先生が言われたような請求をされる可能性は確かにあるだろうし、残るだろうということかと思っています。

続きまして、●●先生の消費者教育についてのお話でございます。これは我々も事務局とも御相談させていただいたのですが、この大綱の構成の10ページの「(4) 責任関係」の柱書きの「自動運転が社会に受け入れられるために、事故時の責任関係の明確化および

事故原因の究明に取り組む」というところでございます。

ユーザーが自動運転について理解するという事は、事故予防・防止の観点では確かに非常に意義のあることだと思っておりますけれども、事故時の責任関係の明確化というところには必ずしも関連しないです。例えば、このような周知などをやっていたから、それでも事故を起こしたユーザーの責任が重いとか、そういうことには簡単にはならない。やはり個別の判断とか責任関係には直接は関係しないだろうという話が1点です。

あと、消費者教育として我々が取り組んでいるときは、消費者の合理的かつ自主的な選択に資するようにいろいろな取り組みをやっているわけですが、例えば、非自動運転車につきましても、自動車に限らなくても、あるカテゴリーの製品についての消費者教育みたいなものは基本的に余り想定していません。自動運転は全く出てこなかった新しい話ですので、今後、どのようにユーザーなりに御理解いただくかというところは大事なテーマかもしれませんが、責任関係の明確化というところでは直接かかわってはこないだろうと、私どもは意見を出させていただきまして、それが反映された結果だと思っております。

○朝倉主査

例えば、もし消費者教育に言及するならば、12ページに「(6) その他」というのがありまして、ここは結構幅広に書けるところなので、ここで消費者教育の重要性についてという文言を何か入れていただくという案ではどうですか。

○消費者庁 消費者安全課

そこは、先ほど少し言いましたが、消費者教育という場合、先ず、消費者の自主的かつ合理的な選択に資するようという考え方でやっておりまして、自動運転車というカテゴリーの製品に特化して、いろいろな御理解を得るよう努めるべきだという発想とか、お考え自体、我々は特に否定もしませんし、意見もございませんが、それは消費者教育でできることかと言われると、違うということだと思っております。

○構成員

消費者教育というだけではなくて、もとの文言には販売時の正しい製品説明とか、そういう責任を事業者が果たすというところも入っていたと思うのですが。

○消費者庁 消費者安全課

これは制度整備大綱ということで、国の持つ制度でどう取り組むかということだと我々は理解しておりますし、事業者の取り組みが制度整備大綱にどう反映されるかということとは、事務局にお尋ねいただければと思っております。

○事務局

また後で中で相談したいと思いますが、確かに（６）は、先ほど●●先生からも御指摘があった②のように、必ずしも制度と直結しないようなことも含めて書いているというのと、③のインフラなども本当は制度と直接関係しないのですが、制度整備大綱の範疇をやや超える感もあるかもしれませんが、言ってみれば、これ自身が、自動運転をこれから日本で進めるために、こういうことをやっていきたいと思いますという一つのメッセージにもなるような気もするので、こういう点にも考慮しながらやっていきたいと思いますとか、さまざまな点について、今、必ずしもすぐ法律にかかわらないようなことであっても、今後、もし大きな要素となるようなものであれば「その他」に入れるというのは一つの考えかなと思いますので、また後で御相談させてください。

○朝倉主査

検討してください。説明責任については、11ページの上のほうの（ウ）のところで言及されていて、これとは別に消費者教育みたいなことがあるのだったら、それは「その他」ということになると思うし、制度ですから、制度的にカバーすべきことは（ウ）でカバーし、それ以外の話ということだったら「その他」と切り分けないといけないかもしれないと思うのですが、●●さんはそういう趣旨ですか。

○構成員

基本的に質問したかっただけです。2020年までにガイドラインと具体的に書いてあったものが消えたので、どうしてかなと思っただけです。ありがとうございます。

○朝倉主査

わかりました。ありがとうございました。

○事務局

では、幾つかまだ残っているので。

○朝倉主査

お願いします。

○事務局

あと、質問で残っていたのは12ページの「車両の安全性の確保を実現」というところですが、ここは国交省ですかね。

○国土交通省 自動車局 技術政策課

事故を起こしたときに、最近の自動運転に限らず、先進技術等を修理せずに車に乗ると

というような場合があって、例えば、その車が中古車で販売されるときに、買い手はそういった技術が壊れているということを知らずに買ってしまうという問題なども生じています。中古車の安全性などを考えると、イベントデータレコーダーみたいなものが備わっておれば、使用過程中の安全にも資するのではないかと考えています。

○朝倉主査

今、動いているものに対して、それがあれば安全というわけではなくて、その次にさらに使うときに対してそのデータが役に立つという意味では、安全の確保に役に立つと、そのように読めばいいということですかね。●●さん、お願いします。

○●●様（●●構成員代理）

もし車が故障していれば、一般的には故障の診断システムがあって何らかの警告等を出したりもしますので、故障しているかどうかをどう診断するかという話と、事故時に何が起きているかというのは、必ずしもリンクしない部分があるのではないかと思います。

例えば、毎回、購入時にその記録を確認するとか、そのようになればまた話が変わるかもしれないけれども、事故履歴を購入時に確認できるようにするというのは、ちょっとまたここで意図されているようなものとは違う趣旨かなと思いました。

いずれにしましても、御懸念の点に関しては、故障等があったときにお客様にどのようにお伝えするのかという中で考えるべき課題かなと思いました。

○朝倉主査

ありがとうございました。誤解がないように表現し、かつ、きちんとカバーしたいと思います。ありがとうございました。

○事務局

あと、●●さんから、項目立てとして自家用車、物流サービス、移動サービスと書いてあって、その辺の統一性がないところもあって、読みやすさとしてどうかという点ですが、9ページの交通ルールのところだけ変わっていますのは、結局、道路交通法というのは、自家用車であろうと、トラックであろうと、移動サービスの車であろうと、車であれば全てに適用される。むしろ逆にレベル3だとか、レベル4だとか、そちらのほうで切り分けられるものであって、その観点でいくと、レベル3で一般道で走ろうが、高速で走ろうが、レベル3で道交法で認められれば、それは別に実際にはどこでも同じであって、例えば、どこで走るだとかが限定されるのは、最初にあった走行環境条件とか、そちらのほうで限定されるという話になるというマトリックスになっているので、そういう意味でこのように書いています。

○構成員

意図がおありになるのであれば、そちらを尊重していただければと思います。ロードマップで最初の順番で出てきたなと思ったので、ちょっと気になったのです。

○事務局

わかりました。そういうことです。あと、●●さんから最後に言われた遠隔については、警察庁のガイドラインでも「遠隔操作・遠隔監視」と両方書いてあるのです。ここは一まとめで「遠隔型」と書いてありますが、厳密に言うと、遠隔操作とは何かと。操作とは何をすることなのだ、監視とは何をすることだと、きちぎち詰めていく話になってしまうのです。

どちらかという、ジュネーブ条約の関係でも、今は割とふわっとした感じで整理をして、実際には実証実験などもそういうふわっとした概念で何となく進めているという面はあるのです。なので、あえてここは今「遠隔型」という書き方をしています。

○構成員

だから、そこは今後明確にしていくというか、関係省庁で論議するときに、この用語の定義も含めてということでもいいですか。

○事務局

そういうことになります。

○朝倉主査

もし何かあったときに、誰かが操作しないと動かなくなってしまうので、そのときには必ず操作というのはいり得るので、監視だけではなくて、実際のところは「監視・操作」だと思うのです。ただ、その割合がどちらに寄っているかによって随分違う設計になるので、ここではそれをまとめて「遠隔型」という表現をされているのだと思います。それはレベル2なのか、レベル4なのかということも含めて議論しないといけないところではあるのですが。ありがとうございました。

それでは、今、一通り御意見をいただいたのですが、さらに構成員の皆さん方から御意見ございますか。●●さん、お願いします。

○構成員

11ページの上から2つ目のところに「自動運転車には今後、販売後の継続的な更新（アップデート）がなされることが想定される」とあるのですけれども、この「継続的」というのは消したらいかがですかという提案です。

ソフトウェアの更新がなされる可能性があるというのは、OTA (Over The Air) みたいなところを想定されて書かれているような気がするのですが、今後、車を出した後に、もしかすると、それを改造してというか、On-board diagnosticsのところになんかサービスされる方もいるかもしれない。

そのときに、どこまでが責任なのだと。そこでハッキングされたときに、セキュリティーが悪かったという責任のような問題も出てくる可能性がある。そこは結構深いと思うのです。かつ、継続的にやるのだと言われてしまうと、出した車を30年、40年ずっと面倒を見なさいよと言われていたような気もして、そこも本当なのかということもありますので、いろいろこれはパターンがあると思うのです。だから、ソフトの更新がなされる可能性がある。そこは今後も継続的に検討しなければいけないと、ちょっと幅広にいろいろ考えていただいたほうがいいのではないかなという気がします。

○朝倉主査

わかりました。それはある意味、今、販売されている車でも、適用されているルールが適用されればいいのであって、それ以上のことを言うと厳しくなりますよね。

○構成員

ただ、今あるものはソフトのところを情報を入れて制御するようになっていないので、現実問題、そんな大きな問題になっていない。ハッキングされて窓ガラスがおりるとか、そういう問題も既に起こっていますが、それと同じですけれども、それが何らかもって厳しいというか、クリティカルな問題が発生するということはあると思います。

○朝倉主査

わかりました。いずれにしても、今の御意見は「継続的な」というのはなくてもいいのではないかなということなのですから、どうですか。●●先生、お願いします。

○構成員

私も●●さんと同じ意見を持っているのですが、ここで主語を明確にしたほうがいいかもしれませんね。自動車製造業者、販売会社の方が引き渡した後、それは物体としての車を売っているのですけれども、ここで含意されているのは、ソフトウェアを製造業者か第三者がアップデートしていくことであって、第三者がアップデートしていくようなときには、ここに書かれているように民法の話も出てくるわけですね。

ですから、被害者にとってはどこに行けばいいのかというのは難しい問題ですけれども、物を売った製造業者なのか、ソフトウェア自体に特化してアップデートした人なのかというところが今後は問題となってくるので、そこはふわっとお書きになれるともっといいのかなと思いました。

○朝倉主査

わかりました。非常によい御助言だったと思います。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、御意見は出尽くしたようですが、何かお気づきのことがありましたら、事務局までお寄せいただいで、実はもう一回このサブワーキングは今月予定されておりますので、それに向けて議論の収束を進めてまいりたいと思います。

確かに現時点ではなかなか明確に書きづらいところもあって、ただ、大綱ということなので、余り細かなところまで厳密には書けないという一方、逆にふわっと書いてわかりにくいという面もあるし、非常に難しいのですけれども、全体の方向性についてはきちんと書きつつ、また、文章表現についても、いろいろな方がお読みになるので、誤解が生じないように、とりわけ用語の定義であるとか、これだけを見てわからないところについては、きちんとどこかでそれがわかるような形にしておくことに努めてまいりたいと思います。それでは、少し早いのですが。

○経済産業省

先生、済みません、よろしいでしょうか。経済産業省でございます。今回、いろいろとお取りまとめいただきまして、ありがとうございます。

●●のほうからもお話がございましたが、交通ルールのところに関しましては、私ども、協議を受けている段階では累次にわたってお願いしてきたところでございますが、今回も有識者の方からもいろいろと御意見をいただいたところでございますが、9ページの「国際的な議論」の後の「進展した場合は」というところでございますが、いろいろな先生からもお話がございましたけれども、「進展を踏まえ」というような形で書いていただけると、産業界の方々も含めて、引き続き前向きに取り組んでいけるのではないかなと考えておりますので、ぜひ御協力というか、御配慮をいただければ幸いです。

あと、自動運転に関する技術開発等を経済産業省としても進めておりますが、私も次期SIPの取りまとめを内閣府の職員としてやらせていただいておりますけれども、次期SIPでも自動運転分野に関するテーマが実施される見込みとなりまして、本日から公募のほうが始まったということでございまして、政府としては自動運転に関する技術開発もますます進めていく方針でございますので、この点もぜひ御考慮いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○朝倉主査

ありがとうございました。ほかに何かこちらの各省庁から御意見はございますか。よろしいですか。恐らくこういった法律を整備していくということなので、各省庁で意見の交換をやっていただいで、最終的に合意できるところで大綱という形に収れんするというこ

とになるだろうと思いますので、引き続きよろしく検討をお願いしたいと思います。

それでは、そろそろ時間も来ておりますので、本日は以上で第4回の「自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム」を終了したいと思います。最後に、連絡事項をお願いします。

2. 4. その他（事務連絡）

今後の日程について事務局より説明。

2. 5. 閉会

以上