

自動運転に係る制度整備大綱サブワーキングチーム(第5回)
道路交通ワーキングチーム(第9回)合同会議 議事概要

1. 開催日時等

- ・日時：平成30年3月23日（金）13：00～16：00
 - ・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
 - 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）
 - 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
 - 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【欠席】
 - 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
 - 見並 一明 ITS Japan 【天野構成員代理】
 - 山本 彰祐 株式会社ディー・エヌ・エー 事業開発部 シニアマネージャー【中島構成員代理】
 - 時津 直樹 インターネット ITS 協議会 事務局長
 - 山足 公也 日立オートモティブシステムズ株式会社 執行役員 CTO 兼 技術開発本部長
- （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

ありがとうございました。

今、説明のあった資料につきましては、これまで何回かやってきましたサブワーキングチームでの議論あるいは構成員の皆様方の個別の御意見を踏まえ、関係省庁と調整をさせていただいて、事務局で大綱の文案を取りまとめたものであります。

先ほど申し上げたように、本日は最終回ですので、構成員の皆様から、本当に一言ずつになるのですけれども、頂戴したいと思えます。おおむねいいということなども含めておっしゃっていただいて結構ですし、わかりにくいところがあれば、ここはわかりにくいから検討してくださいとおっしゃっていただいても結構です。

○構成員

どうもありがとうございました。大変勉強させていただきました会合でした。

私の理解ですと、ここで議論したのは事故が起こらないようにするための制度を十分考えるということに重点があったように思います。万が一、一昨日のような事故が起きてしまった場合の検討は、ここでも挙がっておりますけれども、最終的には民法、刑法の話になりまして、個別の事案によりますが、それ以前として、レベルに対してかなりニュートラルな、あるいはインディペンデントな保険制度の活用とか、車両の整備条件などが主にここでの議論であったと思いますし、それは現状では大変いいお話だったと思います。しかし、今後は具体的なケースに応じて事前に考えられないようなものが出てくると思いますので、そこは実体法の話としてやっていきたいと思っております。

あと1点、資料2の5ページで、これは質問ですのでもしもおわかりになれば結構なのですけれども、最後のところでレベル4になっておりまして、これはさっきも御説明があったように、将来、法令等、条約等が変わっていった場合にはということですよ。

○事務局

はい。

○構成員

そういうことですね。ありがとうございます。

○構成員

長い間ありがとうございました。私もいろいろと勝手なことを言わせていただきましたけれども、お聞き入れていただいて、ありがとうございました。

大型車業界も隊列走行が非常にクローズアップされていますが、実際には、例えば地方

のバス事業者で過疎地の路線バスの無人運用みたいな要望も非常に強いですし、高速道路でのバスの隊列走行みたいなものも非常に要望が強いということで、貨物のトラックの隊列走行はソリューションとしては小さいものだと思っております。

我々は、今後、各関係省庁との連携のもとに、制度整備、インフラ等の支援も必要になりますけれども、さらに大型車の技術を進めていって、先ほど言っていた自動運転の世界を目指していきたいなと思っております。

今後とも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。

○構成員

自動運転の技術を実用化するために必要となる制度整備の全体像、総論をよくまとめていただいたと思います。今後は、個別具体的な項目について自工会、または各社として、整合とかすり合わせがタイムリーになってきますので、引き続きよろしく願います。

以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

私も、この案を拝見いたしまして、おおむね適正なものであると判断いたしております。

責任の関係のところなのですが、ソフトウェアに欠陥があった場合の責任については製造物責任法が問題になるわけですが、製造物責任法ができた当時を考えると、現在の自動運転のようなものが想定されていない時代にでき上がったものであるがゆえに、製造物によって被害を受けた者がその損害を賠償してもらおうと思ったときに、現行の製造物責任法だといろいろな困難が予想されるということです。

したがって、製造物責任法の枠組みそのものも新たな視点から検討する必要性が生じているのではないかなという感想を持っております。

ありがとうございました。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

全般的には非常によくできているなという感想なのですが、よくできているがゆえに、細かいところをもうちょっと厳密に書いてほしいなというのがちょっとありました。レベルの表のところ、SAEとかJASOを引用しているのですが、表の一部を引用して、本当はこの表の右側にもっと細かいことが書いてあるのですが、わかりやすさを重点的ということで、ここまでにとどめたと同っています。今回はこれでいいですが、この後の議論でその辺のところをしっかりと深めていただければと思っています。

レベル4の一番右のところに「システム」と書いてしまうと、遠隔型自動運転とそごが出てきて、遠隔型のところで、人のどういう介在が必要なのかというのが、実証実験をやっているものと、2020年ごろの事業化で警察庁とか国連の議論がどこまで進むかにもよりますけれども、今、実証実験でやっているのはレベル4といっても、レベル4相当で実質はレベル2なのです。そういうところがちょっと気にはなっているところです。

それ以外は非常によく書けていると思いますので、これが外に出ていったときに、一般の人が読んでちゃんと理解できるというところを目指してほしいなと思いました。

以上でございます。

○朝倉主査

ありがとうございます。

お読みになった方々の誤解を招かないように、注意深く表現をしていきたいと思います。ありがとうございました。

○構成員

過渡期における非常に難しい時期の条件にもかかわらず、議論を尽くしたとは言いきれないと思うのですが、全体的によく議論ができたと思っています。資料にもそれを反映していただいて、ありがとうございます。

幾つか修正してほしいというよりは、検討中にもいろいろな事故が起きて、これは過渡期の議論なので、最終的に2025年の段階でどれだけ社会に受容されるかというのもこのガイドラインが導いていく方向だと思うのです。そういった場合に、人間とアルゴリズムの違いがあると、人間がアルゴリズムを責めるみたいなことになって、自動運転の技術を受容できていかなかったり、例えば実験をとめるみたいなことが発生すると思います。

これ自体はとてもよくできているのですが、こういう検討の中で、人とアルゴリズムの違いが社会受容性につながるということで、例えば完全自動運転になったときに、人間が当然すべきことをアルゴリズムがしないということが発生したときにすごくもめるのだと思います。乗っている人は安全に乗っていたけれども、例えば心臓発作で倒れたときにアルゴリズムは助けないので、そういったときに人間が補助的に何ができるかということを考えて、補助乗員が乗るとか、人間に求められる行為を人間ができるようにしておくというのが補助的に必要な議論かなと思いました。

例えば20ページのところだと、人間が当然行うであろう行為を何かの形で担保する。運転だけではなくて、誰かが倒れたら運転手が救急救命をしたとか、何か起きた場合にそういったところが議論されてしまうと思うのです。ここに何かを加えるというよりは、そういうところを別の形で議論ができるといいのかなと思いました。

レベル3は非常に難しく、ここで議論をしたとしても尽くせないと思うのですが、何か起きるとして私たちは対応しなければならないのですが、レベル4の場合、刑事責任が一番課題になるかなと思っています。

刑事責任は抑止力として、人による故意の防止であったり、システムの欠損ができるだ

け起こらないように、開発中に何重にも考えるという抑止力になるような形で、これもまた別の議論になると思うのですけれども、刑事責任のあり方を議論できていくといいかなと思いました。

これそのものというより、ここから発展した議論を今後していくに当たって、その2点は別の会議になると思うのですけれども、できていったらいいなと思います。

ありがとうございました。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

これまで言ったいろいろな意見を反映していただきまして、内容的には全く異存はないのですけれども、特に車の構造の話になるとリードタイムが必要になってくるので、最低でも3年、下手をすると5年レベルで、サイバーセキュリティーの話であったり、おととの事故のときに、既に記録装置の映像とかが出てきてしまうと、日本で事故が起きたときにも出さなければいけないのではないかという議論が出てくるのではないかと思います。議論は、どんどん前倒しが要るのではないかという気がしております。

以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

今、いろいろと自動運転に関わっていると、地方自治体から大きな期待があるということを実感しております。あわせてトラックドライバーと同様にバスのドライバーも非常に不足して困っているというお話を伺っており、そういう背景から自動運転を用いた新しいビジネスが実現できるのではないかということ、今回うまくまとめていただいたと思います。こういう期待に添える結果になっている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。

○構成員

目的と手法は随分はっきりしてきて、いいものに仕上がってきたと思います。意見を反映していただいて、お礼を申し上げます。

この間、あるところで話をする機会があって、技術と法、過渡期の法、グローバルと法というお話をしたのですけれども、その中で一つだけ、社会的受容性、国民に受け入れられるという意味ですが、先ほどソリューションとしては隊列走行の占めるところは貨物等に限ればそれほど多くないのだという御指摘がありましたけれども、そのあたりは国民が何を望んでいるのかをきちんと詰めて議論したほうがいいなと思いました。

2つ目ですけれども、技術ですので、これは情報通信（ICT）の過程に結構似ているなど

思うのです。消費者・利用者、生産者を含めて、いろいろな人からの情報が集約されて、政省令でも規格でも議論できるような、場の設定というより、情報が集約できるような仕組みが必要かなという感じがします。それを注意したいなと思っております。

○主査

ありがとうございました。

○構成員代理

一つ質問と、あとコメントがあるのですが、責任関係のところ、データ取得・保存・活用の中には、例えば今回のウーバーの事故は警察がすぐにビデオを公開されたと思うのですが、そういった公開のところも活用の中に入っているという理解でよろしいのでしょうか。

○事務局

そうです。

○構成員代理

わかりました。ありがとうございます。

あと、自動運転というのはどんどん進歩している技術で、この中に、車もさることながら、インフラも進化するというのをに入れていただいて、なおかつすごく進化する技術ということで、半年ごとにフォローアップするというのをに入れていただいて、今の自動運転の状況を見た上でうまくまとめていただいた内容だと思います。

以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

非常に勉強させていただいたと思っております。

私は、社会受容性の向上というところでお声がけいただいたのかなと思っていましたので、消費者の意識を中心に考えてまいりました。今回も、大綱を見た人がそれをどのように捉えるのかという視点で全体を見させていただいたと考えております。

私は、人生100年とかライフデザインについて考えていますけれども、自動運転が、ライフデザイン上、見逃せないモビリティ弱者の救済とか、人材不足解消という社会課題に一石を投じるものであるという認識を新たにしましたので、いかにしてテクノロジーと消費者が円滑に新たな関係を築いていけるのかという点を中心に、正しく伝わるように情報発信をしていきたいと考えています。

今回の大綱に関しても、マスコミがどういう部分をどういうように書くのかというところに注目しております、それによって消費者の受け取り方はかなり変わってくるのではないかと考えていますので、できればきちんと伝えてほしいところを強調して、伝わるように情報発信をされるのが適切かなと考えています。

以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

非常に重要なポイントかと思います。

○構成員代理

このようなすばらしい大綱をまとめていただいて、事務局の皆様及び構成員の皆様、ありがとうございます。大変勉強になりました。

全体として非常にいいものになっているなどは思っているのですが、3点ほどコメントをさせていただきます。

我々事業者の立場で申し上げると、19ページ目の刑事責任のところなのですが、責任関係を明確化することはすごく大切だと思っていまして、そこが不明確になっていると、誰が責任を負うのかというのがわからないと、事業者としてはこの領域になかなか参入しにくいというところがありますので、明確化ということも重要ですし、できればガイドラインとか指針のようなものを政府のほうでおまとめいただくと大変助かりますというのが1点目でございます。

2点目でございますが、15～16ページ目にかけて「(3) 交通ルール の 在り方」、特に16ページ目の②の限定地域のレベル4の検討の方向性のところで、(ア)とか(エ)で書かれている中身は、恐らく免許についてのことも議論の論点としてあるのではなかろうかと思っておりますが、ここも事業者にとってはとても重要でございまして、遠隔型の遠隔監視者が10台分の点数を取られてしまうことになると、なかなか事業として進められませんが、その論点についても、きちんと政府内で御議論いただくと大変助かれます。

3点目で、また19ページに戻ってしまうのですが、データの保存に関する検討のところでございますが、これは官民協議会でも我々はお伝えをしているかと思っております、

データの記録そのものの義務化については、我々は非常に賛成しております。まさにユーザーのような事件についても、ああいうものが出たというのは非常に有効ではなかったかと思っております。一方で、現在のデータ記録装置自体、デジタルタコグラフについても、割とガチガチのハードウェアの基準が設けられておまして、このようなハードウェアの基準を設けられてしまいますと、事業者が、例えばスマホでデータをとる、そのデータの保全性については、当然きちんとやる必要があると思うのですが、ハードウェアでこうしなければいけないみたいなことを書かれてしまうと、またコストが上がってしまいますので、そのあたりはハードウェアでガチガチに固めることは避けていただきたいなと思っております。

以上です。ありがとうございました。

○朝倉主査

ありがとうございました。

○構成員

私はこの議論には参加していなかったのですが、ワーキングチームのほうでいろいろと

課題と考えていたことが非常にたくさん盛り込まれていまして安心したところです。

例えば20ページの③にあるインフラのところは、自動運転のいろいろなパターンがあるのですけれども、そこでみんなが共通で使えるものはインフラと考えて検討していただくといいなという意見を前のときに言ったつもりなのですが、きちんとここに入っているので安心したところです。

それに絡みますけれども、どのシステムも通信を使うと思いますので、実証をすると通信の課題がいろいろ出てくると思います。ですから、自動運転で使うICTの技術を、ここには検討するとなっていますので、具体的に今後の検討として進めていただければ非常にありがたいなと思います。

中身としては、非常にわかりやすいのでありがたいなと思っています。

以上です。

○構成員

多方面からちゃんと検討されていて、非常にいい大綱ができたかなと思っています。

我々、物をつくる立場から見ましても、こういったものがちゃんとできて、しかも、2018年の夏にガイドラインも出るということが明記されているのは非常にありがたいことだなと思います。

1点だけ、9ページですけれども、走行速度30キロメートル以下とか、例がいろいろ書いてあるのですが、例としてお書きになっているのは理解いたします。ただ、後ろで高速道路とかそんな話がまた出てきますので、例示をしてしまうと、これはもう入るものだとし強く見えてしまうような誤解を生まないかなという不安があります。例えば晴れた日の昼間のみと言われると、事業的にいろいろと困ることもあるだろうということも考えて、ぜひこの表現を考えていただいて、誤解のない大綱になるようにしていただきたいと思います。

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。

それでは、一通り御意見を頂戴いたしまして、この段階で事務局から何かあればと思いますが、全体としてはサブワーキングチームの意見を踏まえて、大綱としておおむね適正にまとめられているのではないかという御意見だったと思いますが、とりわけ誤解のない表現にしないといけないということ。それから、こういったものを外に出すときに、受け取ったほうが勝手に解釈して、勝手に使われることがないように、きちんと説明していかないといけないということにつきましては全く同意するところでございます。

事務局から何かあれば、お願いします。

○事務局

皆様、ありがとうございました。改めまして事務局から、皆様の今までの御協力に感謝いたします。また、各省の皆様にも大変御協力いただきまして、この場をおかりして御礼

申し上げたいと思います。

最後に皆様方から意見を伺いましたけれども、我々もこの大綱を仕上げるに当たって同じようなことを思っておりまして、ここに書いてありますのは、言ってみればこれからの検討の方向性であって、具体的に考えていくというのはまさにこれからになります。

そういう意味で、最後に半年に1回フォローアップ会合をとということでしたけれども、むしろこれからが本番かと思っています。フォローアップ会合をどういう体制でやるかということはこれから考えて、さらに細かい点についても議論していきたいと思っていますので、また構成員の皆様方にお声がけすることがあるかもしれませんが、その際にはぜひ御協力をお願いしたいと思います。

今回は制度整備大綱ということで、制度の話に大分フォーカスしておりましたが、今、何人かの方からも御指摘ありましたけれども、実際には自動運転を走らせるには制度だけでは全然足りなくて、もちろん技術もありますし、さらには技術だけではなく、人とこれからどうかかわっていくのかというような大きな点もあると思いますので、そういう点はこの後にやるロードマップのほうなのかもしれませんけれども、検討をしたいと思います。

外への受けとめ方も、我々がこれから自動運転をどのように実現していくのかというあたりは、自動運転が我々の暮らしにどうかかわっていくのかがもっとわかっていくようなことに努めていきたいと思っています。

ちょうどこのタイミングで、御存じのようにアメリカでウーバーの事故がありました。ちょっとだけ御紹介しますと、けさのIT政策担当の松山大臣の閣議後記者会見においても、早速マスコミから、ウーバーの事故があったけれども、今やっている制度整備大綱にどのような影響があるのかという質問もあったようで、大臣からは、こういった事故を未然に防いで、安全・安心の自動運転を実現するために必要となる安全基準とか、交通法規だとか、それを補完する走行環境条件、このような大枠を総合的にまとめた大綱として考えていきたいというお話と、今、内閣府のほうでSIPの実験などをやっていますけれども、さまざまな実証実験に何か影響がないのかという質問もあったようなのです。ちなみに、SIPのほうでは実際に実験をやっている実施者に対しても安全確保の徹底を既に周知しておりますが、そういう意味では、いろいろな社会的な動きにも注意をしながら進めていく必要があるのではないかと思います。

私からは以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

各省庁の方々の御意見を伺うのを忘れていましたが、もし御発言があればお願いします。よろしいですか。ありがとうございました。

今、構成員の方々から御意見をいただいたのですが、言い忘れたということがあれば御発言いただくこともできますが、よろしいですか。

もちろんこの中身につきましては、今後もフォローアップ会合を開催して、制度を見直

しますし、実は年度末に向けて最終的な取りまとめをすることになっていきますので、もし何かお気づきのことがありましたらおっしゃっていただいて、さらによいものにブラッシュアップしたいと思いますのでおっしゃってください。

最初の1時間のほうがおおむね時間になりましたので、今後の進め方につきまして、事務局より説明をお願いします。

○事務局

今後のスケジュールについて御説明させていただきます。

今、皆様に一通りお話しいたきましたけれども、お時間の都合もありますし、最終的なものをお見せしたのが直前でしたので、もう少しごらんになってという方もいらっしゃると思います。そういうことも鑑みまして、この大綱自身も今月中には取りまとめたいと思っておりますので、何かあれば、恐れ入りますが来週3月26日月曜日までに事務局宛てにメールにて御連絡をいただきたいと思っております。

きょうの議論で、幾つか表現ぶりとか、そういうものもありましたので、その辺なども少し見直したいと思っておりますし、さらに追加で何か御意見等をいただきましたら、それらの内容も踏まえまして、来週中に、そのような御指摘事項を反映して制度整備大綱サブワーキングチームとして、自動運転に係る制度整備大綱をセットさせていただきたいと考えております。

その後、この親会議であります道路交通ワーキングチームなどで御了承をいただいた後に、4月中を目途にIT総合戦略本部で決定するという運びにしたいと思っております。

なお、本日の資料につきましては、まだ最終的な微修正もあると思っておりますので、全て非公開として、会議の議事概要については、皆様の御確認をとった上で後ほど公開させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○朝倉主査

ありがとうございました。

今、事務局から説明いただいたとおり、きょうの構成員の皆様の御意見と、3月26日月曜日までの間に皆様方から幾つか御意見が出てくる可能性もありますので、それを踏まえた上で、今月中に自動運転に係る制度整備大綱のサブワーキングチームとしての案を取りまとめたいと思っております。

取りまとめに関しましては、私と事務局のほうで原案をまとめたいと思っておりますので、私、主査のほうに御一任いただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○朝倉主査

ありがとうございました。

サブワーキングチームとしての了承を得るためのプロセスにつきましては、主査一任とさせていただきます。

最後に、遠藤政府CIOから一言頂戴いたします。よろしく願い申し上げます。

○遠藤政府CIO

年度末の大変お忙しい時期だと思いますけれども、お集まりいただきましてありがとうございます。

思い起こしますと、私が自動運転のことにかかわったのは5年前。そのころは、関係省庁もそれぞれ独自路線を走られていましたし、民のほうも一緒にやっっていこうというよりは、それぞれ自分の道を進んでおられたのですが、この5年の間に、いろいろな方が、いろいろな努力をされて、制度整備大綱は、これからまだ掘り下げていかなければいけないこととか、広げていかなければいけないことも随分あるように思いますが、いずれにせよ実証実験をしたり、公道でいろいろなことをやるというようなことまで含めて、隔世の感があるということなのですが、とはいえ、まだスタート時点についたか、つかないかということでないかと思います。

今後もしろいろなことがあれば、できるだけ速やかによい方法をインプルメントして、よりレベルの高い形にしていかなければいけない。そういう意味で、半年に一度見直すとか言っていましたけれども、そういうこととは関係なく、もっと早くやらなければいけないのではないかと。オフィシャルにいろいろなことを取り込んでまとめるという形にするのは半年かもしれないかもしれませんが、場合によっては即日ということもあると思います。そういうときには、皆様のお知恵を拝借するということが必要なことの一つになるのではないかと思います。

いずれにしろ、自動運転が世の中に導入されてくれば、今まで運転とは余り関係なかった社会の問題がこれによってかなり改善をされていく。少子高齢化と自動運転とどういう関係があるのだと質問をする人は今さらいないと思うのですが、5年前はそんな話が全然出ていませんでした。そういうことからいって、日本の課題先進国としてのポジションが大変生かしやすいテーマであると思います。法制度の面と技術の面、それから、社会を構成している個人とか、企業とか、そういう人たちの受容力も非常にきいてくるのではないかと思います。

今後、いろいろな実証実験、あるいは公道でのさらに拡大された形での経験を我々は踏んでいくわけですが、その知見を生かして、いかによりよい自動運転社会にしていくかということと一緒にやっっていかななくてはいけないのだと思います。

従来の車がまだまだ残っていくわけですので、その辺の過渡期の問題も相当大切なのだなど。それから、自動運転になれ親しんだ世代が出てきたときに、昔の運転技術を持った人たちがどういう反応をするのか。これもまた非常に難しい課題を我々に投げかけてくるのではないかと考えると堂々めぐりで、いつまでたってもこれだというのは出ないと思うのですが、そこはお互いにいろいろなことに配慮しながらやっていくしかないのだろうなと。

そういう意味で、日本人の考え方は、自動運転を社会に取り込んでいくのに大変よい素

地を持った社会なのではないかという気がします。自分の権利ばかり主張するような人が多いと、なかなかうまくいかないのではないかと。訴訟ばかり起こってしまって、とんでもないことになってしまう。その辺が、少し我慢しながら、少し主張しながらという日本のメンタリティーが大変生かされる課題ではないかと私は思っていますので、今後も、皆様は遠慮する必要はなくてどんどん言っていただいて、それをどういように取り入れていくかというのは、また皆様の知恵をお借りしながら進めていくことではないかと思えます。

各省庁は1～2年たつとメンバーがみんなかわってしまいます。皆さんはかわらないので、そういうことを説き起こしながら、我々にいろいろなお知恵を授けていただきたいと思えます。

とりあえず、一つの区切りになりましたので、御礼を申し上げまして私の挨拶にしたいと思います。どうもありがとうございました。

○朝倉主査

遠藤政府CIO、どうもありがとうございました。

それでは、自動運転に係る制度整備大綱のサブワーキングチームの会合を終了します。

私は、こちら側に座っているのは非常に精神衛生上よくなくて、そちら側に座りたいのですけれども、立場上、進行をしてまいりまして、構成員の皆様方から非常に適切かつ前向きな意見を頂戴しましたので、本日、おおむね制度整備大綱の素案を取りまとめることができました。このことにつきましては、私からも心から御礼を申し上げます。ありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項をお願いいたします。

2. 4. その他（事務連絡）

引き続き行われる道路交通ワーキングチームについて事務局より説明。

2. 5. 閉会

以上