

第2回メディアミーティングの結果

資料9-6-1

【非公開資料】

平成 27 年 2 月 4 日
国際連携 WG

開催概要

日時：2015 年 1 月 29 日(木)13:30-15:00

場所：中央合同庁舎8号館623会議室

出席：(メディア) 一般紙、業界紙、日本自動車ジャーナリスト協会、などから 29 名
(説明者) 渡邊 PD、田沼内閣府企画官、
天野国際連携 WG 主査、白土構成員、
難波 SIP-adus Breakout Workshop リーダー
(質疑応答) 説明者に加えて、有本サブ PD、葛巻サブ PD、加藤構成員、山田構成員、
斎藤構成員、岩貞構成員、内閣官房内藤氏(市川構成員代理)、
経済産業省山家氏(吉田構成員代理)

次第:

1. プロジェクトの説明

- 1) 戦略的インベーション創造プログラムの概要(田沼企画官)
- 2) 研究開発計画と国際会議の5テーマの位置付け(渡邊 PD)
- 3) 自動運転に関する国際動向と SIP-adus Workshop 概要(天野主査)
- 4) 自動走行システム実用化のための主要テーマ
 - ・ 走行環境のモデル化(白土構成員)
 - ・ データ通信を利用した環境認識(難波リーダー)

2. 質疑応答(渡邊 PD 進行)

質疑応答の概要:

- 1) 自動運転のレベルの定義が国際的に統一されていないようだが、その違いはどこにあるのか。これを擦り合わせる場はどこになるのか。
→ まだ議論の途中であり、違いは公表された資料が作成された時期の違いだと考えて欲しい。まだ標準化の議論はきちんと出来てはいない。国連や ISO の場に日本も出て行って議論に参画している。国連は WP29 でイギリスと日本(国交省)が共同議長となっている。ISO のこの分野での国内議論の取り纏めは自動車技術会である。
- 2) ダイナミックマップのデータは大容量になると思われるが、クラウドを活用することになるのではないのか。
→ クラウドは前提と考えている。現在、そのデータがどれだけの容量になるのか検討しているところである。
→ 出来上がったダイナミックマップのデータは、自動運転ばかりでなく他の行政施策など

でも活用できるように IT 総合戦略本部で総務省の GIS の議論の中で検討している。

- 3) 半自動運転や自動ブレーキなどの言葉が一部の消費者に誤解を与えているのではないのか。こういうプロジェクトがコントロールして間違いの無いようにするべきではないのか。
→ 自動ブレーキの性能要件が統一されていないのは課題である。国交省のアセスメントの取り組みでお客様に分かり易くなっていくと考えている。自動運転についての理解は、今回のようなメディアミーティングを活用することや、一般の方も直接対話する場を持つことを考えている。
- 4) 自動運転の実験場所として米ミシガン州に実験施設が出来ており、米国では公道走行も行っている。日本は、運転支援の位置付けでお台場のデモが行われた程度である。米国の動きに遅れを取ってしまうのではないのか。
→ 様々な危険な状態を設定しての実験をいきなり公道で行うことは安全確保の観点から難しい。そういった意味で、国際的にも開かれた試験環境を作ることが研究開発計画書でも謳っている。各国とも一般車両が進入しない閉鎖空間で行う実験と、公道上で遭遇する多様な環境下で行う実験、それぞれをどのように安全確保しながら行うのか重要なテーマになっている。
→ 日本国内でも、人が監視し緊急時に対応できる状態であれば、現行法規の下で自動走行に特段の規制はない。日本のどこで実験しても構わないことになっている。自動車各社の協調部分の実験が、お台場で行われているということである。
- 5) 高速道路会社から高齢者の逆走事故が多発しているとの発表があったところだが、防止策について SIP の取り組みでやっているのか。
→ 自動走行の技術を活用した高齢者の安全なモビリティの確保は SIP の研究開発でも重要なテーマと捉えて取り組んでいる。しかし、逆走には様々な要因があり、逆走対策に特化したテーマを扱うのは、SIP とは別に適切な場を設定した方が良いと思われる。
- 6) 自動運転のレベル3の説明にある「緊急時のみドライバーが対応する状態」とはどういった状態を指すのか。緊急時にドライバーにはどの位の時間的余裕が与えられるのか。ドライバーはどのような対応をすれば良いのか。
→ 「緊急時」という言葉が誤解を招く恐れがあるので、皆様のご意見も頂きながら適切なものにしていきたい。ここで言っているのは、機械に任せておけない状態のこと。機械は、定められた条件の中で決められた動作をするものであり、現状技術の延長の範囲で見れば、様々な環境変化のすべてに機械が対応することは難しい。そのようなときに、人がオーバーライドする必要もあるということの意味している。
- 7) 実用化に向けては様々な法整備や損害保険との調整などがあると思うが、どの省庁がどのように進めているのか。
→ 警察庁、国交省、経産省それぞれの立場でおこなっている。SIP の場でお互いのミッションを持ち寄って議論する。ITS 分野の20年の歴史の中で省庁間の連携の基盤が出来ている。
- 8) 2020年まではレベル4の無人運転は想定していないのか。米国では公道上での無人運

転が認められている。日本でできないのであれば、特区を作っても実験するといった方法でも、無人運転の技術開発を早く進める必要があるのではないか。

→完全自動運転の実現時期については世界中で議論が行われている。現時点で決まった見方があるわけではない。例えば工場など閉じた所では既に無人運転は使われている。公道上でもそういう管理された環境を確保できれば無人運転も可能である。ただ、それは場所が限られる。もっと一般的な環境での自動運転技術の活用に取り組みたい。本日最初に話したように、安全や円滑な交通というグローバルな社会的ニーズに応じていきたい。

→米国で自動車メーカーによる公道走行の制度が整ったのはカリフォルニア州である。しかし、無人運転は認められていない。試験に際しては、運転技能ばかりでなく制御技術についても習得し、システムの挙動を把握しているテストドライバーが運転席に着くことが要求されている。

→グーグル社が技術的に突出して優れている訳ではない。大事なのは、完全自動運転がどういう目的で使われていくのか、社会はどう受け入れていくのか、など国際的な動向と社会の受容性を注視することである。

9) 日本の自動車メーカーも自動運転の最先端の開発が米国カリフォルニア州のシリコンバレーに集中している。競争優位性を維持するための開発拠点としての日本の位置付けをどう考えているのか。

→(自動車メーカー出身の構成員から回答) シリコンバレーは、最先端の現場で活躍しているエンジニア同士が自由なコミュニケーションを図る場として優れているので研究拠点を設けている。しかし、全体としては日米欧の三極にそれぞれ拠点を設けて開発を進めて、優れた技術を効率良く分担するようにしている。

→地域による交通環境や制度の違いなどの事情をよく理解して対応する必要がある。一極集中で進めることはできない。たとえば、軽自動車では、日本主体で開発を行ない、自動ブレーキのオプションは60%-70%の客様に装備していただいている。

10) (構成員から参加者に対して)

一般ユーザーの理解がないといくら良い技術があっても普及しない。是非メディアのみなさんのお力をお借りして、一般ユーザーに伝えて頂くと共に、一般ユーザーの方が何に疑問を持っているのか、皆さんに聞こえている部分をこちらに伝えて頂きたい。

以上