

自動走行システム推進委員会（第1回）議事要旨

1. 日 時 平成26年6月4日（水）10:00～11:15
2. 場 所 中央合同庁舎4号館12階共用第1214特別会議室
3. 出席者：（敬称略）
（議長）渡邊 浩之 プログラムディレクター

有本 建男	政策研究大学院大学 教授
葛巻 清吾	CSTO (Chief Safety Technology Officer) 補佐
天野 肇	ITS-Japan 専務理事
稲垣 敏之	筑波大学 大学院 システム情報工学研究科 教授
岩貞 るみこ	自動車ジャーナリスト
小花 貞夫	電気通信大学 大学院 情報理工学研究科 教授
加藤 晋	産業技術総合研究所 知能システム研究部門 研究グループ長
川本 雅之	トヨタ自動車株式会社 技術統括部 主査
清水 和夫	自動車ジャーナリスト
関口 守	富士重工業株式会社 技術本部電子商品設計部 主幹
福島 正夫	日産自動車株式会社 環境・安全技術渉外部 技術顧問
横山 利夫	株式会社本田技術研究所 四輪R&Dセンター 上席研究員
永井 正夫	日本自動車研究所 所長（代理：小野 古志郎）
栃岡 孝宏	マツダ株式会社 技術研究所 部門統括研究長（代理：山本 康典）
市川 類	内閣官房 IT総合戦略室 参事官
山本 和毅	警察庁 長官官房 参事官
森下 信	総務省 総合通信基盤局 新世代移動通信システム推進室 室長
吉田 健一郎	経済産業省 製造産業局 電池・次世代技術ITS推進室 室長
山本 巧	国土交通省 道路局 道路交通管理課ITS推進室 室長
久保田 秀暢	国土交通省 自動車局 技術企画室 室長

オブザーバー

五十嵐 誠 東京都 青少年・治安対策本部 治安対策担当部長

事務局

山岸 秀之	内閣府 科学技術・イノベーション担当 審議官
渡邊 昇治	内閣府 科学技術・イノベーション担当 参事官
田沼 知行	内閣府 科学技術・イノベーション担当 企画官
兵藤 守	内閣府 科学技術・イノベーション担当

4. 議題

1. SIPの概要及び各種規程について
2. 推進委員会の設置、運営要領および構成員について
3. 研究開発計画について
4. ワーキンググループの体制、運営要領および構成員について
5. 研究者公募の方法、審査基準等について

6. 今後のスケジュール

7. その他

5. 配付資料

- 資料1-1-1 S I P（戦略的イノベーション創造プログラム）の概要
- 資料1-1-2 科学技術イノベーション創造推進費の基本方針
- 資料1-1-3 平成26年度S I P（戦略的イノベーション創造プログラム）の実施方針
- 資料1-1-4 戦略的イノベーション創造プログラム運用指針
- 資料1-2-1 S I P（戦略的イノベーション創造プログラム）推進委員会の設置について
- 資料1-2-2 自動走行システム推進委員会運営要領
- 資料1-2-3 利益相反の考え方について
- 資料1-3-1 自動走行システム研究開発計画
- 資料1-3-2 S I P（戦略的イノベーション創造プログラム）の事前評価結果（抜粋）
- 資料1-4-1 自動走行システム推進委員会・ワーキンググループの設置について
- 資料1-5-1 関係各省庁における公募の検討状況について
- 資料1-5-2 「自動走行システムの実現に向けた諸課題とその解決の方向性に関する調査・検討」の進め方について
- 資料1-6-1 今後のスケジュールについて

別紙1 自動走行システム推進委員会構成員名簿（案）

別紙2 自動走行システム推進委員会・システム実用化WG構成員名簿（案）

別紙3 自動走行システム推進委員会・国際連携WG構成員名簿（案）

別紙4 自動走行システム推進委員会・次世代都市交通WG構成員名簿（案）

6. 議事要旨

1. S I Pの概要及び各種規程について

- 資料1-1-1, 2, 3, 4に基づき、総合科学技術・イノベーション会議等での決定事項を事務局より説明
- 資料1-1-4 「7.（1）知財委員会」における記載内容の解釈について、本テーマは、各省庁の直執行による事業を進めるため、それぞれの省庁における知財管理方法を基本とするが、共有すべき事項等が発生した場合は、推進委員会にて取り扱う

2. 推進委員会の設置、運営要領および構成員について

- 資料1-2-1, 2, 3に基づき、推進委員会の設置、運営要領を事務局より説明
- 資料1-2-3では、利益相反抑止のために考慮すべき事項を事務局にて整理したこと、さらに、議事内容により会議を非公開とする場合もあること（資料1-2-2）を説明
- 本件について、以下の通り質疑があった
 - ◇ 利益相反は悩ましいが大切な問題。施策を進めながらうまくまわしていきたい
 - ◇ 具体的な例で議論する必要があるだろう。たとえば、構成員が受託者になった場合はどうなるのか、受託後に構成員として加わって、外から“内輪でやっている”と指摘されるようなことにならないか
 - 現時点で構成員を見送って頂いているなど、受託後に加わって頂く方が生じる可能性は実際にあり得るが、不透明にならないよう配慮して進めたい

3. 研究開発計画について

- 資料1-3-1, 2について、事務局より簡単に説明

4. ワーキンググループの体制、運営要領および構成員について

- 資料1-2-1に基づき、各WGの設置、推進委員会構成員が事前の申し出により各WGに

出席できること等を説明

5. 研究者公募の方法、審査基準等について

- 関係各省庁より、資料1-5-1に基づき公募検討状況を説明したのち、葛巻構成員より資料1-5-2に基づき、詳細検討がこれからとなっている施策をどのWGでどう進めるか等、検討内容の提案がなされた
- これらについて、以下の通り質疑があった
 - ◇ 研究開発計画（資料1-3-1）8ページにも書かれた社会受容性、一般ユーザの理解を得る体制をいつどのように作ろうとしているのか。厳しく言うと、モーターショーなど主催者側が一般の人の参加を期待しているイベントは、実態はクルマ好きの人のためという色合いが強い。こういった場で機会をもつことだけで自己満足にならないようにしてほしい
 - WGにて具体的にどう取り組むか考えていきたい
 - ◇ 研究開発計画10, 11ページに書かれた各省庁施策との関係性を明確にすることを期待。内閣府は本来、インテグレーションを行うべきだが、計画を見ると小粒で雑多なテーマに取り組もうとしている印象。関係者には全体のシステム統合という意識をもってしっかり取り組んでいただきたい。このプロジェクトは今後のR&Dマネジメントのモデルになると期待。
 - 各WGでは全体の統合化をしっかり考えるようお願いしたい
 - ◇ 本テーマでは、東京オリンピック・パラリンピックを一里塚に都市のあり方を議論しようとしている。交通弱者への対応を進めることはすばらしいことである。一方、メガシティ東京を考えたときに、一般の人が街全体としての豊かさをイメージできるような絵が必要ではないか。自動走行はその手段の一つ。東京が先陣を切って課題を解決していくためには全体像が必要
 - 東京の将来、そのイメージを示すことは重要。我々はオリンピック・パラリンピックをひとつのきっかけとはとらえているが、それには必ずしも関係なく常にそういった問題意識は有している。
 - ◇ 自動走行だけに目が行っているのではないか？エアバッグの高度化等、その他の手段でも事故被害をおさえることができる、ということも考えるべきではないか。現行のACCのポテンシャルも相当高い。人間を支援する観点での取組も必要
 - 行政として最低限考えることは、規制が民間等の取組を阻害しないこと。今時点で阻害要因となる事項はないと認識しているが、そういう環境をしっかり作っていきたい
 - SIPの目標は国家目標を達成すること。自動車だけで実現できるものではないと承知している。自動走行システムだけではなく、衝突安全やVSCなどのクルマの対策、さらには人や交通環境の対策がどのくらい効果があるのかを定量的に語れるようになることは重要と考えており、それに取り組んでいきたい

6. 今後のスケジュール

- 資料1-6-1に基づき、推進委員会を毎月開催する予定であること、各WGを主査の判断により適宜開催することを事務局より説明

以上