

第 10 回 SIP 自動運転 推進委員会 議事概要

1. 日 時 令和 2 年 6 月 3 日 (水) 10:00~11:30

2. 場 所 ウェブ会議

3. 出席者 (敬称略)

(議長) 葛巻 清吾	プログラムディレクター
(SPD) 有本 建男	政策研究大学院大学 客員教授 科学技術振興機構 研究開発戦略センター 上席フェロー
(SPD) 白土 良太	日産自動車株式会社 法規・認証部 アライアンス技術渉外グループ シニアエンジニア
(SPD) 杉本 洋一	先進技術研究所 イグゼクティブチーフエンジニア
朝倉 康夫	東京工業大学 大学院 土木・環境工学系 教授
天野 肇	ITS Japan 専務理事
石井 昌道	モータージャーナリスト
岩貞 るみこ	自動車ジャーナリスト
大口 敬	東京大学 生産技術研究所 人間・社会系部門 教授
加藤 晋	産業技術総合研究所 首席研究員
河合 英直	自動運転基準化研究所 所長 (自動車技術総合機構 交通安全環境研究所 自動車安全研究部長)
教野 秀樹	日本自動車部品工業会 (住友電気工業(株) 主幹)
小出 啓介	電子情報技術産業協会 ソリューションズ株式会社 車載事業部 オートティブ戦略部 国際標準化戦略室室長
高柴 久則	スズキ株式会社 常務役員 四輪電気・電子技術エリア長
永井 正夫	日本自動車研究所 代表理事・研究所長
松井 房樹	電波産業会 専務理事
横山 利夫	本田技研工業株式会社 四輪事業本部 電子制御開発統括部 イグゼクティブチーフエンジニア
平井 淳生	内閣官房 情報通信技術総合戦略室参事官
高水 紀美彦	警察庁 長官官房参事官 (代理: 藤本補佐)
五十嵐 大和	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
植木 健司	経済産業省 製造産業局 自動車課 ITS・自動走行推進室 室長

西川 昌宏 国土交通省 道路局 道路交通管理課 I T S 推進室室長
平澤 崇裕 国土交通省 自動車局 技術政策課 国際業務室 室長

オブザーバー

渡邊 淳 文部科学省 科学技術・学術政策局 研究開発基盤課長
(代理：内藤係長)
高野 豪 東京都 都民安全推進本部 治安対策担当部長 (代理：吉田課長)
岡 紳一郎 日本自動車工業会 技術統括部長

管理法人

弓取 修二 新エネルギー・産業技術総合開発機構 ロボット・AI部長
(代理：林統括研究員)

説明者

梅田 学 東京大学 モビリティ・イノベーション連携研究機構
(国際連携WG 副主査)
小川 博文 マツダ株式会社 R & D 技術管理本部 開発調査部 主幹
(協調型自動運転通信方式検討TF 主査)

事務局等

十時 憲司 内閣府 大臣官房審議官(科学技術・イノベーション担当)
垣見 直彦 内閣府 政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付 参事官
古賀 康之 内閣府 政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付 参事官
田中 俊和 内閣府 政策統括官(科学技術・イノベーション担当)付
上席政策調査員

4 . 議題

- 4 . 1 . 研究開発計画 2020 改定
ガバニングボード承認報告
- 4 . 2 . 研究開発活動概況
 - (1) I C T 業界等との協調 (通信)
 - (2) 知財戦略の再構築
 - (3) 日独連携、日 E U 連携
- 4 . 3 . 新型コロナウイルス感染症対応による影響概況
アンケートによる各施策の取組み概況
- 4 . 4 . 実証実験・イベント等の見直し

- (1) 東京臨海部実証実験
- (2) 社会的受容性の醸成
- (3) SIP-adus WS の開催
- 4 . 5 . 官民 ITS 構想・ロードマップ 2020 (案) の概要
- 4 . 6 . 規制改革・制度整備 動向
 - 「自動運行装置の安全基準等の策定等」について
- 4 . 7 . SIP 自動運転 今後のスケジュール等

5 . 配布資料

推委 10- 1	研究開発計画 2020 改定	【非公開資料】
推委 10- 2 - 1	協調型自動運転通信方式 TF の状況	【非公開資料】
推委 10- 2 - 2	知財戦略の再構築の推進状況進状況	【非公開資料】
推委 10- 2 - 3	日独連携、日 E U 連携の推進状況	【非公開資料】
推委 10- 3	新型コロナウイルス感染防止対策に関する対応状況	【非公開資料】
推委 10- 4 - 1	東京臨海部実証実験の見直し	【非公開資料】
推委 10- 4 - 2	社会的受容性の醸成の取組	【非公開資料】
推委 10- 4 - 3	SIP-adus WS の開催に向けた取組	【非公開資料】
推委 10- 5	報道資料「自動運転車に関する安全基準を策定しました！」	【公開資料】
推委 10- 6	SIP 自動運転 今後のスケジュール等	【非公開資料】
参考資料 1	2020 年度施策一覧	【公開資料】
参考資料 2	推進委員会等名簿	【公開資料】
参考資料 3	開催スケジュール	【非公開資料】
(別添)	研究開発計画 2020 改定版	【公開資料】

6 . 議事概要【非公開部】

- 1) 研究開発計画2020改定
 - 資料【推委10- 1】に基づき、内閣府から改訂された研究開発計画の概要が報告された。
- 2) 研究開発活動概況
 - 資料【推委10- 2 - 1】に基づき、ICT業界等との協調として、協調型自動運転通信方式TFの取組の紹介が小川主査からなされ、関係機関との連携について議論がなされた。また、資料【推委10- 2 - 2】に基づき、内閣府から知財戦略の取組について紹介がなされた。更に、資料【推委10- 2 - 3】に基づき、梅田国際連携コーディネーターから、日独、日EU連携の進捗について報告がなされ、進展の周知に関し議論がなされた。
- 3) 新型コロナウイルス感染症対応による影響概況
 - 資料【推委10- 3】に基づき、NEDOよりアンケートによる各施策への影響の概況について報告がなされた。

4) 実証実験・イベント等の見直し

○3) の報告を受けて、資料【推委10-4-1】に基づき、南方リーダーから東京臨海部実証実験の見直しについて報告がなされ、実験環境の変化や、実施計画につき議論がなされた。また、資料【推委10-4-2】に基づき、内閣府から社会的受用性醸成の取組における、イベントの実施時期や、発信の方法の見直しについて報告がなされ、議論がなされた。更に、資料【推委10-4-3】に基づき、NEDOからSIP-adus Workshopの開催方法の見直しについて報告がなされ、他の国際会議の動向の情報含め議論がなされた。

5) 官民ITS構想・ロードマップ2020(案)の概要

○表示された資料に基づき、内閣官房から、首記ロードマップの策定の進捗と現状での内容につき説明がなされた。

6) 規制改革・制度整備 動向

○資料【推委10-5】に基づき、国土交通省から、自動運行装置等の安全基準等の策定につき紹介がなされ、外部表示方法等につき議論がなされた。

7) SIP自動運転 今後のスケジュール等

○資料【推委10-6】に基づき、内閣府から今後のスケジュールにつき説明がなされた。

7. その他

次回(第11回)は、9月2日(水) 10:00~11:30 @中央合同庁舎8号館6階 623会議室もしくはWeb会議を予定

6 . 議事録

午前 1 0 時 0 0 分 開会

事務局 おはようございます。事務局でございます。

本日は S I P 自動運転推進委員会に御参加いただきありがとうございます。

開会に先立ちまして、会議の注意点を幾つか御説明させていただきます。まず、カメラについては常時オフということをお願いいたします。マイクにつきましては、発言時以外についてはオフにさせていただくようお願いいたします。会議の途中、質疑等ございます場合は、チャットで若しくは発言にて意思表示をしていただければ、こちらの方で御指名という形でさせていただくこととなりますので、よろしくをお願いいたします。

では、開会に先立ちまして、内閣府十時審議官より御挨拶の方をさせていただきます。十時審議官、よろしくをお願いいたします。

十時審議官 内閣府担当審議官の十時でございます。皆さん聞こえていますでしょうか。ちょうど今 Team S の方に入ってまいりましたので状況がつかめていないんですけれども、日頃より S I P 自動運転の推進に御協力を賜りましてありがとうございます。推進委員会の開会に当たりまして一言御挨拶申し上げます。

本日はウェブ会議でありますけれども、皆様に御参加いただきましてありがとうございます。

前回 3 月 4 日の会合では、道路交通ワーキングとの合同開催で、ガバニングボードからの指摘を踏まえた研究開発計画の見直しについての方針など、重要な御議論を頂いたところです。その後、新型コロナの影響を受けまして 3 月下旬に東京オリ・パラ大会の延期が決まりまして、4 月 7 日には緊急事態宣言が発出されるに至りました。S I P 自動運転におきましても、緊急事態宣言の発出を受けまして東京臨海部の実証実験を一時中断し、自工会と連携して 7 月に計画していた試乗会、展示イベントについても延期をし、ワーキンググループ等も全てウェブ開催に変更するなど、様々な影響を受けているところでございます。また、自動運転に関する国際会議やイベントの中止・延期が相次いでおりまして、国際的な連携活動も難しくなっている状況です。

こうした状況ではございますけれども、研究開発計画の改定につきましては、ワーキンググループにおいても議論を進めて、関係の皆様から頂いた御意見を踏まえ、5 月 1 4 日付けでガバニングボードの承認を得たところでございます。皆様方からも様々な御助言等を頂きましてありがとうございました。引き続き葛巻 P D のリーダーシップの下で、研究開発計画に沿ってプロジェクトを進めていただきたいと思いますと考えております。

5 月 2 5 日に緊急事態宣言が全国で解除となりましたけれども、新型コロナは収束したわけではなく、引き続き感染症対策が必要であります。私どもとしては、ウィズコロナあるいは新たな日常の構築に向けて科学技術の重要性が指摘される中、総理からも、デジタル化・リモート化、A I、ロボット等の社会課題解決に資する研究開発投資の重要性が再認識されており、これらを強力に推進していただきたいとの発言があったことを踏まえま

して、自動運転についてもこうしたテーマの一つとしてしっかりと前に進めてまいりたいと考えております。既に東京臨海部実証実験は5月26日から再開をいたしまして、そのほかの活動も徐々に再始動をしております。日独連携、日EU連携の活動も、国際連携コーディネーターが中心となって着実に進めているところであります。

本日の推進委員会では、東京臨海部実証実験を始めSIP自動運転に関する今後の取組の見直し、施行された自動運転の制度改正、官民ITS構想ロードマップ2020の案などが議事となっております。皆様も大分ウェブ会議という新たな日常に慣れてこられたと思いますので、是非活発な御議論を頂きますようお願い申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

事務局 十時審議官、ありがとうございました。

では、ここからはプログラムディレクターの葛巻様の方に進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

葛巻PD 葛巻です。

皆さんお忙しい中出席いただきましてありがとうございます。また、十時審議官から御挨拶を頂きましてありがとうございます。

今、話がありましたように、新型コロナは緊急事態宣言が解除されましたけれども、また東京アラートが発出されるなど、まだまだ収束には至りません。今回、推進委員会としては初めてのウェブ会議になりますけれども、皆様から積極的に御意見いただくとともに、皆さんの表情は分かりませんので、こちらからも御指名させていただこうかなというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけれども、一つ目の議題、研究開発計画2020改定につきまして、内閣府の古賀リーダーより御説明よろしくお願いいたします。

古賀リーダー 内閣府の古賀でございます。本日はよろしくお願いいたします。

本日、まずは研究開発計画の改定ということで御説明をさせていただければと思います。資料につきましては推進委員会の10-1ということでございまして、「SIP自動運転大日程&到達目標」と書いてあるところから御説明をさせていただきたいと思います。

今、冒頭でもございましたけれども、前回の推進委員会での方針を踏まえまして、研究開発計画の具体的な中身の改定といったものを進めてまいりました。1ページ目でございますけれども、こちら昨年12月の推進委員会でお示したものにつきまして、最終化いたしましていただいております。基本的な方向性というのは同じということでございますので、説明は次のページに行きたいと思っております。

改定のポイントということでございますけれども、基本的な考え方につきましても、前回の推進委員会といったところで御議論いただいたものを踏まえてやっているものでございます。まずは推進委員会の中身といたしましては、国内外の状況として、アメリカあるいはヨーロッパにおける状況についての説明及び制度改正といったところで改正道路運送

車両法、改正道路交通法が4月に施行したりとか、道路法の改正案といったものも本年2月に閣議決定して審議がされているという状況についてでございます。

めくっていただきまして次のページでございますけれども、研究開発計画の内容の改定ということでございますが、まず自動運転システムの開発・検証ということで、実証実験につきましては東京臨海部実証実験といったものでございまして、東京臨海部における交通インフラの整備及び運用を継続するというようにしてございます。オリ・パラの方も延期になりましたので、こちらに伴います日程の見直しという形で今日議論いただきますけれども、東京臨海部実証実験の今後の進め方についても検討すると、進めてまいりたいというふうに考えております。

2番でございますが、地方部等における移動・物流サービスの実証実験ということでございますけれども、自動運転サービスの地方に向けた横展開、あるいは社会実装に向けた取組の強化といったことでございます。

めくっていただきましてでございます。基盤技術開発でございますけれども、自動運転分野における地理系データに係るアーキテクチャの構築というところでございますが、ガバニングボードの指摘事項ではございますけれども、ICT業界との協調といったものにつきまして推進すべく、アーキテクチャに基づくデータマッチング・ポータルサイトの充実というものを継続するという形にしてございます。このほか、車両プローブ情報を活用した物流効率化に関する検討といったものも開始をするということにしてございます。

(2)でございます。交通環境情報の利活用技術ということでございますけれども、信号情報の関係でございますが、これまではV2Iを中心とした信号情報提供の検討をしてございましたけれども、さらにクラウド等を活用した信号情報提供といったものも、これまでも基礎検討をしてございましたけれども、更に実証に向けた検討を続けてまいりたいというふうに考えております。このほか車線レベルの交通環境情報の生成・提供の実証といったものを進めてまいりたいということにしてございます。

(3)でございます。仮想空間における安全性評価技術につきましては、これまでの経過を踏まえまして継続して進めまして、評価試験のシミュレーションでの再現可能性といったものの実証といったものを、3年度に向けて今年度いっぱい進めてまいりたいというふうにしてございます。

(4)でございますけれども、サイバーセキュリティといったものにつきましても、侵入探知/防止というイントルージョン・デテクション・システム、IDSというものの性能評価手法の開発に着手するとしてございます。また、協調型自動運転に関する通信方式の検討といったものも、昨年9月からタスクフォースを設置して進めておりまして、こちらICT業界との連携といったものを進めていくというふうにしてございます。こちらの方もガバニングボード指摘事項の対応といったものでございます。

めくっていただきまして5ページ目でございますけれども、自動運転に関する社会的受容性の醸成ということでございます。(1)での社会的受容性の醸成につきましてもガバ

ニングボードからの御指摘がございましたので、そちらに向けた対応した情報発信と理解増進ということで長期戦略の策定、あるいは効果測定、評価方法の構築といったものを進めてまいりたいと考えております。さらに、内容といたしましては自動運転の社会的な効果、あるいはモビリティに関するニーズの可視化等を柱とした戦略を策定しているという形にしております。さらに、そのほか戦略に基づきまして、マスメディア、ネット、実証実験等と連動した双方向性を確保したイベントの継続・強化といったものも考えてございます。

(2)でございますけれども、社会的課題の解決に向けた調査研究ということでございますけれども、こちらの方は社会経済インパクトの評価ですとか、交通流シミュレーションを活用した交通事故削減効果の推計等を、進めてまいりたいというふうに考えてございます。

)でございます。国際連携の強化でございます。こちらもS I P - a d u s W o r k s h o pにつきましては開催を継続しておりますけれども、この後また御議論いただきましても、こういったコロナの環境の中でどういうふうにしていくかというようなことも含めて進めてまいり、あるいは海外研究機関との共同研究といったものについての推進も進めてまいりとしてございます。さらにガバニングボード指摘事項の対応といたしまして、知財戦略の構築に向けた取組といったものも後ほど御説明いたしますけれども、対応を進めてまいりたいというふうにしてございます。

3番、出口戦略でございますけれども、東京オリンピック・パラリンピック競技大会につきましては延期ということでございますので、そういった延期を踏まえて計画を見直していくということで、これも議論を頂くということでございます。具体的な御議論を頂く。あと、データ連携を中心としたS I Pの他課題、ビッグデータA Iを活用したサイバー空間I T基盤技術のプロジェクトですとか、あとは国家レジリエンスの強化等との連携を強化という、ちょっと「I T」、これ間違っていたので削除いただければと思いますけれども、連携を強化するという形になってございます。

その他、新型コロナウイルスの感染拡大状況を踏まえた柔軟な見直しというものを進めていくという形で、内容的には進めてございます。簡単に具体的な中身については、以降を参考資料として付けておりますけれども、ロードマップにつきましては一昨年より進めておりますし、次のページで安全性評価環境の構築というところでは、産学官の連携をしながら、インターフェースの標準化といったものも進めてまいりというふうにしてございます。

次のページはガバニングボード指摘事項の参考でございますし、9ページにつきましてはアーキテクチャの構築といった形で進めているものでございます。最終ページは社会的受容性の醸成活動ということで、こちら具体的なスケジュール感については、また別途御議論いただきたいと思いますと思っておりますけれども、そういったことを進めてまいりという形でもって5月14日付けで研究開発計画自体は改定されておまして、別途お送りしてお

りますけれども、本文も別添してございますので、内容についてはそこを見ていただければと思っております。

説明は以上でございます。

葛巻PD 古賀参事官、どうもありがとうございました。

今の全体の進め方を通して、特にガバニングボードからの指摘事項を踏まえて、具体的にこれから進め方というところをこの後説明いただきまして、そして皆さんに議論いただくという形に進めていきたいというふうに思います。

それでは、研究開発活動概況ということで1番目、ICT業界との協調というところを、協調型自動運転通信方式タスクフォースのリーダーであります小川主査からよろしく願います。

小川オブザーバー マツダ株式会社の小川でございます。

これはICT業界等との協調ということで、この協調型自動運転通信方式検討タスクフォースの御紹介をするわけですが、推進委員会には1年ほど前に御紹介をしていますが、もう1年もたちましたので、どんなことをやっているかというのを簡単に御説明をまずしたいと思います。

このタスクフォースの目的は、協調型自動運転のあるべき姿と、それから実現までのロードマップを描いて、国際標準も考慮しながら、オールジャパンとして最適な通信方式の方針を固めていくというのを目的としております。具体的なアウトプットとしては、協調型の自動運転に最適な通信方式というのを提案すると、それからもう一つは、その通信方式をいつ導入すればいいのかというのがおおよそ分かるような将来にわたる通信方式のロードマップを策定する、こういった目的あるいはゴールを設定して活動を開始しております。

昨年度やったことを少し御説明したいと思います。昨年度は、まず協調型自動運転の定義というのをを行いました。ちょっと1ページ戻ってもらえますか。協調型自動運転とは、いろいろな人がいろいろなことを考えながらいろいろな活動をされていると思うんですが、このタスクフォースの中でまず一つ、タスクフォース構成員の方々の方向を一致させるという意味で、まず協調型自動運転の定義というのをやりました。この中身は、自律型の自動運転をベースにして、車載センサー検知外の情報の入手や自車が保有する情報の提供、それから車車間、路車間の意思疎通を通信で行うことで、より安全でスムーズな自動運転制御を可能とするというのを、定義としてまず立てました。対象範囲は、オーナー・カーとそれから物流・移動サービス・カー、要は道路を走っている車というのを対象にしたということでございます。この定義を明確にした上で次のステップに進んだということです。

次のページをお願いします。この定義を基にSIPのユースケースというのを選定しました。2018年度にSIPの施策の中で追従方式のユースケース調査というのをやっております、その中から本当に将来実用化に結び付くようなユースケースというのを選定してきました。その選定の基準としては先ほどの協調型自動運転定義、この定義に基づい

たクライテリアというのを設けましてユースケースを選定したということです。そのクライテリアというのが三つありまして、車載センサー検知外の情報の入手というのが必要なもの、これに関するユースケースというのが16ほどあります。それから自車が保有する情報の提供が必要なもの、これが四つほどありました。それから車車間、路車間の意思疎通が必要なもの、これが七つあります。合計27のユースケースを、このタスクフォースで将来の通信を検討する上でのベースとなる基礎となるユースケースというふうに定義をしたところでございます。

次のページをお願いします。これから20年度の活動計画でございます。先ほどのICT業界との協調ということなんですが、これからユースケースを実現するための技術要件、それから通信要件というのをまとめていくことになります。それをやる上で必要な専門家の方々に、このタスクフォースに参画していただきたいというふうに考えています。下の点線の四角を見ていただきたいんですけども、タスクフォースの体制を今から拡充していくということです。一つ目は、通信技術関係団体の方々に入っていただきたいというふうに考えています。具体的には電波産業会あるいはITS情報通信システム推進会議の専門家の方、それから電子情報技術産業協会、いわゆるJETAさんですね。そちらの方から通信の専門家の方に入っていただきたいというふうに考えています。それからもう一つは交通インフラ技術関係団体の方々、国交省関係の国総研の研究をされている方、それから警察庁の関係で、UTMS協会で交差点の信号はセンシングのデータの通知を作っている専門家の方々に参加していただきたいと、それからもう一つアカデミア、標準化ということで、自技会でISOのTC204WG14で、主に通信を使ったシステムのアプリケーションのところを標準化をされている専門家の方に参加を頂きたいというふうに考えています。

その右下、このページの右下が全体の検討体制ということになっています。これを進めて、左上の四角を見ていただきたいんですが、今年度はユースケースに対する技術要件、それから通信要件の調査・検討をすると、それを現状のITSの無線通信のシステムに当てはめたときの課題の抽出というのをやっていくと、対策の立案というところまでいきたいというふうに考えています。それから21年度にロードマップの策定をやるわけですが、そのロードマップを作る上で、どういった考え方でどういった観点でロードマップを作ればいいのかというのを、今年度から少し議論を始めたいというふうに考えています。

それから右上を見ていただきまして21年度の活動は、今年度出てきた課題それから対策案というのを、実際にシミュレーションとか実証実験によってその対策案というのが妥当なのかどうかというのを検証すると、それから、あとはロードマップの策定に必要な動向調査というのをやりながら最終的にはロードマップ、通信方式の提案とそれからロードマップの策定というところに、来年度結び付けていきたいというふうに考えています。

以上です。

葛巻PD 説明どうもありがとうございました。

では、このICT業界との協調のところにつきまして、少し質問あるいは御意見等を伺いたいと思いますけれども、どなたかいかがでしょうか。特に今回J E I T Aさんとか参加いただいていますけれども、何か御意見等ありましたらよろしく申し上げます。小出さん、何かコメントありますでしょうか。

小出構成員 ありがとうございます。

今、内容を伺っていて是非。かねてからこのタスクフォースどうなるんだろうというのを気にしていて、J E I T Aの方でも非常に高い関心を持っていたところでございます。今回タスクフォースの体制案の変更ということで加わらせていただくので、我々の知見も生かしていただけるようにやっていこうと思っております。すみません、ちょっとコメントというよりも頑張りますという意味表明になるんですけれども、どうぞよろしく願いいたします。

葛巻PD どうもありがとうございます。

あと小川さんのところで今ユースケースを作ってもらっているんですけれども、自工会のユースケースも網羅していただいています、現時点では自工会のユースケースとは一致していないというか、少しこちらの方が広く捉えているようなところがあります。今後、自工会との関係について小川さんの方から何か進め方ありますでしょうか。

小川オブザーバー 自工会の方からは、自工会としてユースケースというのを定義していただいて出してきたいただいています。基本的には自工会で出してきたユースケースは、全て今回S I Pとして定義したユースケースの中に含まれておりまして、自工会の方からも賛同いただいているという状況でございます。

葛巻PD どうもありがとうございます。

横山さん、何か御意見とかありますか。

横山構成員 自工会、横山ですけれども、おはようございます。

質問が1点と要望が1点あるんですけれども、まず質問に関してなんです、今回取り扱うスコープの中にM a a Sが含まれている資料になっているようにちょっと見受けられましたが、M a a Sの場合は車両とオペレーションセンターの間の通信というのがあるわけで、リモートコントロール含めてそういった領域もこのスコープの中に入っているんですか、入っていないんですかというのが質問です。

要望については、ICTの業界の皆さんと連携してタスクフォースを組んで検討するというのは賛成なんですけれども、その検討内容に是非、国際動向も横にらみしていただいて、日本ベストかつ国際協調観点でもベターみたいな、そういったソリューションを是非検討していただければと思います。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

じゃ、小川さんからよろしく申し上げます。

小川オブザーバー 一つ目のM a a S関係と申しますか、これは恐らく無人の自動運転に遠隔操作を加えると、そういうことだというふうに今理解したんですが、そういったユースケースについては、今回設定したユースケースの中に含まれております。

それから、二つ目の国際動向もにらみながらということですが、今回検討したユースケースは、日本だけではなくて海外のユースケースというのも全部含めて入れております。それから、通信方式の海外の動向がかなり今ドラスチックに動いておりますので、その辺はちょっと注意をしながら、新たな通信方式が必要な場合はそこを考慮に入れて提案を作っていくたいというふうに考えています。

以上で答えになっていましたでしょうか。

葛巻P D よろしいでしょうか。

横山構成員 はい、ありがとうございます。十分です。引き続きよろしく申し上げます。

葛巻P D よろしく申し上げます。

ほかよろしいでしょうか。

じゃ、続きまして二つ目、知財戦略の再構築についてということで、内閣府古賀リーダーの方から御説明をお願いします。

古賀リーダー 内閣府の古賀でございます。

ページにつきましては赤いページの14ページでございます「知財戦略の再構築」というタイトルの資料になります。こちらの方もガバニングボードの対応ということで知財戦略の再構築に向けた取組をしてございますので、そちらの御紹介という形、御報告という形になります。

まず、自動運転に係る特許動向、標準化動向といったものを整理いたしまして、知財あるいは技術、イノベーションのマネジメント戦略の専門家の分析や提案といったものに基づきまして、S I P - a d u s の施策受託者と共に知財戦略を再構築して今後のアクションプランに結び付けるという形にしてございます。スケジュール的には先日ちょうど事業採択になりまして、知財戦略の構築に向けた立案ということで、受託者の横浜国立大学を中心としたメンバーによる調査研究という形で進めようとしてございます。

具体的にはS I P - a d u s において重点的に取り組みます、多分事業化等を目指しております仮想空間での安全性評価の構築ですとか、地理系データに係る自動運転分野のアーキテクチャの構築等に関する研究というのを中心に、検討を具体化していくという形にしてございます。この秋頃に知財戦略の立案という形で、ガバニングボードに対しても御説明できるような形を作りたいというふうに考えてございます。具体的な知財戦略につきまして、具体的な対応方法につきましては、個別のまた施策にフィードバックして、そういったものについて進めていくようなことを図ってございます。

めくっていただきまして15ページでございますけれども、検討体制、まだスケジュールも案でございます。こちらはまだ案でございますけれども、まずは研究代表者の方、横浜国立大学の安本教授という形で進めてまいるという形で考えてございます。体制といた

しましては、仮称ではございますが、S I P - a d u s 知財戦略検討委員会といったものを、関係の有識者の方々あるいは産業界、実務家の方々を含め検討会を設置いたしまして、S I P - a d u s の施策受託者ですとか国際連携テーマリーダーの関係者からのヒアリング、あるいは個別トピックに係る技術要素、標準化、データ利活用及び知財の分析といったものについては外部有識者の方々からヒアリング等をしながら、具体的な知財戦略の構築を進めてまいるという形で進めてまいりたいと思っております。

御説明は以上でございます。

葛巻PD どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明につきまして何か御意見とか御質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようでしたら、進捗があったところでまたこの推進委員会でも報告していきたいというふうに思います。

では三つ目、これは直接のガバニングボードからの御指摘ではありませんけれども、日独連携、日EU連携の進捗につきまして、梅田先生の方から説明をお願いします。

梅田オブザーバー 東京大学の梅田です。

私の方から、国際連携の進捗状況ということで日独と日EU連携の進捗状況について説明させていただきます。

最初に、ページの方は資料、赤ページの16ページを御覧ください。日独連携についてです。一番、新規分野における連携の開始ということで、これはS a f e t y A s s u r a n c e、それからC y b e r s e c u r i t y、この二つについて日独連携提案書の提出を受けて先週の金曜日、5月29日に、日独連携ステアリング会議の方を開催しました。詳細の方は参考ということで赤ページの21ページに記載しておりますので、内容を御確認いただければと思いますけれども、この連携提案の内容について審議を行った結果、両分野とも非常に重要な分野であり緊急性のある内容ということで、すぐに日独連携の方を進めましょうということで、日独連携の開始を正式に承認いたしました。こちらの新規連携項目の開始については、日独共同のプレスリリースの方を実施しておりまして、詳細の方をこちら後ろに付けてございますので、赤ページの22ページの方を後で御覧いただければと思いますけれども、日本の方は竹本大臣、それからドイツ側は連邦教育研究省のカルリチェック大臣の方からステートメントを頂きまして、昨日付けで共同のプレスリリースの方を発行しております。

続いて一番の方ですけれども、既に連携を開始している分野ということで、昨年度からH u m a n F a c t o r s とI m p a c t A s s e s s m e n t、この2分野については連携の方を開始しているんですけれども、こちらの進捗状況についても、先週のステアリング委員会の場で専門家から状況説明を行っていただいて、進捗状況の方を確認しました。御存じのとおり、一部コロナの影響で面直会議ができないというところで影響が出て

いるものの、ウェブ会議等に順次切り替えて活動を進捗していることを確認してございます。

続いて 番、今後の予定ですけれども、今回新規に承認した Safety Assurance、それから Cybersecurity の開始を受けて、次、秋頃、ちょっとこの後議論になると思いますけれども、SIP - adus WS 2020 の開催時期をめどに、この新規分野のキックオフを兼ねた専門家ワークショップの開催を検討していきたいというふうに考えております。あと、先ほど来話が出ておりますけれども、新型コロナの影響については、今のところそれほど影響なく進めていますけれども、今後の状況によってはやはり影響が出てくる可能性もありますので、この辺については今後も注意深くモニターして、対応についてはドイツ側の事務局とも随時論議していきながら対応していきたいというふうに考えてございます。

ページをめくっていただきまして 17 ページの方を御覧ください。続いて日EU連携の方の状況でございます。まず最初に、欧州委員会の方と進め方の合意ということで、5月8日に欧州委員会の方とウェブ会議を実施いたしました。日EU連携については現状のプロジェクトベースのところでは連携の可能性を模索していこうということで、右側に書いてある字がちょっと小さくて見にくいんですけども、日EUの連携スキームとして、基本的には欧州側は Horizon 2020、それから日本側は SIP - adus のプロジェクトをベースに、連携の可能性を各プロジェクト間の方で、この緑枠のところになるんですけども、ジョイントワークの可能性を検討していただいて、その内容を各事務局、青枠のところではバイラテラルミーティングを開始してモニターしていくという形のスキームでございます。この日EU連携のスキーム案の方を欧州委員会の方に提示いたしまして、おおむねこんな形でいいんじゃないかというところの感触を得てございます。今後の進め方としては、今後もやはりこういった事務局レベルの青枠のところのミーティングを定期的にやっていくことがいいんじゃないかということで、四半期毎に実施をしていくということで合意をしてございます。

そして 番、EUプロジェクトとの連携状況ですけれども、欧州側の Horizon 2020 のプロジェクトで TransAID、それから HADRIAN、それから HEAD START、これらのプロジェクトについてそれぞれジョイントのワークショップを行ったり、連携についての活動を進めているという状況でございます。

最後、 番、今後の予定ですけれども、先ほど述べたとおり欧州委員会との事務局レベルの会合を四半期毎にやっていこうということで、次回は7月17日にウェブ会議で実施をする予定となっております。

続いて 18 ページの方をお願いいたします。次は、新型コロナウイルスの影響を受けた世界会議の状況ということで、こちらの方は ITS Japan の天野さんにも情報を頂きながら簡単にまとめたものでございます。まず 番、Transport Research

h A r e n a、これは4月にヨーロッパで開催する予定だったものですが、こちらについてはコロナウイルスの影響で中止ということになってございます。

それから 番、5月に行われる予定だった I T S E u r o p e ですが、こちらについてもコロナウイルスの影響で、こちらは一応延期という形になってはいますが、来年 I T S 世界会議がヨーロッパであるというのと、2022年は同じリスボンで T R A があるということで、2023年への延期という形でアナウンスが出ております。

それから 番、A V S、これは今年の7月アメリカで行われるやつですが、こちらについてはまだ正式なアナウンスは出ていないんですが、今現在はウェブ会議を併用した開催という形で検討しているというふうに聞いてございます。

それから最後、 番、I T S の世界会議ですが、こちらについてはつい先日、新型コロナウイルスの影響を受けて中止ということが正式にアナウンスをされたというような状況でございます。

ページをめくっていただきまして最後、19ページをお願いいたします。小さくて非常に見にくくて申し訳ないんですが、全体の国際連携の状況をスケジュールにまとめたものでございます。一番上に先ほど説明した国際会議の状況、それから2番目に S I P - a d u s W S の状況の記載がございますが、S I P - a d u s W S の方は、この後また別途御審議いただくという形になると思います。その次に、日独連携、日EU連携の状況と、下半分は国際連携関係の各連携テーマ別に活動状況の方を簡単に記載してございます。内容の説明の方は割愛させていただきますが、前回3月にお示したマップからの変更点を赤字で示しておりますので、随時御確認いただければと思います。

簡単ですが、私からの説明は以上となります。

葛巻 P D どうもありがとうございます。

では、ただいまの御説明に関しまして御意見とか御質問ということで、天野さん、何かプラスでインプットとか含めてありますでしょうか。

天野構成員 I T S 世界会議のロサンゼルスの中止は昨日リリースされておまして、私ども I T S J a p a n から関係の方に御連絡申し上げているところです。ただ、1点御注意いただきたいところがございますが、アメリカの I T S 世界会議のホームページに出ているメッセージが少し分かりにくくなっておまして、アメリカの国内向けを強く意識しているものですから、そのバーチャルイベントの位置付けが少し曖昧になっておりますので、確認をさせていただきたいと思います。I T S 世界会議という形で毎年開催している内容は全て中止でございます。一方、アメリカ国内のいろいろな関係者、スポンサー等もございまして何らかの行事をやりたいということで、アメリカ独自のイベントとしてバーチャルイベントを、これから具体化をしていきたいということです。これに関してヨーロッパ、アジアも、彼らが主体的に計画をするわけですが、部分的に連携を図る、おおむね参加するというのも考えてみたいというような内容でございます。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

それでは、皆さんから何か御意見とか御質問ありますでしょうか。よろしいですかね。どなたか質問、KKさん、すみません、よろしくお願いします。

小出構成員 すみません、J E I T Aの小出でございます。質問をさせていただきます。恐れ入ります。

日独共同プレスリリース、大変重要な取組の発表だと思うんですけども、こちらは内閣府のホームページだとか、あるいは何か特別な報道発表のリリースというのは、どこかで見えることはできるんでしょうか。あるいは広くどこかで案内を発信されているんでしょうか。案内というか内容をですね。

葛巻PD 内閣府、お願いします。

古賀リーダー ウェブの方でもリリースされてございます。ちょっと分かりにくいんですけども、内閣府の科学技術・イノベーションのウェブを見ていただくと内容があると思います。それと具体的な話は昨日、大臣の閣議後会見でございましたので、そこでこういった日独の連携を開始したということの発表を頂いたりはしています。

以上でございます。

小出構成員 分かりました。大変大事な取組なので、広く発信していくことでより関心も高まるものと思われましたのでコメントさせていただきました。ありがとうございます。

葛巻PD どうもありがとうございます。

たしか今日、日刊自動車かどこかにもう載ってましたね。自動車新聞の方ね。

ほかはいかがでしょうか。よろしいですかね。

では、引き続きまして、昨今の新型コロナウイルス感染症の対応によるS I P - a d u sの影響概況ということで、アンケートによる各施策の取組概況についてN E D Oの林さんからお願いします。

N E D O 林から御説明申し上げます。

赤ページの資料24ページをお開きください。アンケートを今回行いましたのは、対象は私どもの研究開発を進めていらっしゃる受託者という方々になります。今回この新型コロナウイルスの感染拡大を受けて緊急事態宣言が出た直後、これが第1回でございます。第2回、これは緊急事態宣言の解除の、最中では最中ではありますが、解除をされた直後に行ったものでございます。この間の実際にそれぞれ事業に与えている影響及びその変化につきまして、今回御報告をしたいと思っております。

アンケートの内容、下のQ1からQ6までございますが、同じ様式で同じ内容で聞き、その変化が分かるようにしてございます。実際今行われている感染防止策、それによる影響から始まりまして、それぞれお困り事があれば御相談くださいというQ6まで、選択式、自由記入式で御回答いただいたものでございます。

次の25ページをお開きいただきまして、アンケートの内容のQの一つ目からでございます。それぞれの御所属機関で行われている対策について聞きましたところ、最初の第1

回の回答では「通常どおり」というものがゼロでありまして、(c)という「テレワークが推奨されているが、必要に応じ出勤できる」というテレワーク中心、さらにその下(d)という紫色が非常に大きな割合を占めております。テレワークが原則であり、よほどの理由がないと出勤できないというのが現状でございました。これが第2回に行きますと紫色がぎゅっと減りまして緑色、「必要に応じ出勤できる」というのが大幅に増えてきています。また、影響がないと、通常どおりというような御回答も増えてきておりまして、今この措置の緩和という方向が見えてきているというふうに思っております。一方で、まだ(e)という回答の中に、事業所の閉鎖が続いているというようなコメントがあった方もいらっしゃいます。

それからQ2、次の26ページでございます。今までQ1で伺った措置によって自動運転の研究開発にどのような影響があるかという問いをしたものでございます。これにつきましては、こちらから真ん中のブルーの四角でございますが、(a)から(e)までで、その中には例えばテレビ会議が行えないというインフラの不足の話ですとか、規制により実際の実験を行うことができなくなっている、あるいは海外の機関との打合せができない等、幾つか事例を挙げましてイエス・ノーで回答を聞いております。円グラフにいたしましたのはイエスと回答した者の割合ということで、若干まとめ方が余り良くないんじゃないかと、すみません、若干反省しておりますが、このイエスの内容をまず見てみますと、(b)規制等により調査・実験が行えないという回答が最多でございます。それに続きまして(c)という、例えば関連の海外の機関との打合せができない。それから(d)になりますけれども、研究時間がなかなか取りにくいという、非常に現場の生の声が伺えたところでございます。一方で、上のコメント欄の方に書いてございますが、すみません、グラフの中には表れない、全ての項目にノーと御回答された方が、(b)というえんじ色の枠とほぼ同数、これが第1回、第2回ともございました。ということは、そういう意味では少なくともこの事例に挙げたような、あるいは(e)という何かその他自由記入もできるような様式で伺っても何も無いということであれば、影響というのは実はそんなに大きく出ていないとも見ることもできるかと思ひまして、「影響は半々か」と書いてございます。

次のページ、27ページでございます。Q3、調査時点ということで、緊急事態宣言の発出直後、それから解除直後ということでございますが、第1回では6割の方々が(a)から(b)という1か月程度の遅れということで御回答いただいておりますが、第2回、右側に行きますとその割合が半数以下に減りまして、逆に左側の(b)、(c)、(d)というような割合が増えてきています。この(b)、(c)、(d)というのは、要は真ん中のブルーのところを見ていただきますと、遅れの程度が2か月程度あるいは3か月程度というような、より長期にわたる回答になります。これが増えてきているということは、遅れという影響が少し深刻化しているということかと理解をしております。

それから28ページ、Q4についてでございます。今年度の目標の達成見込みということで、遅れがこのような発生しているものを取り返しができるかどうかということも含めて、見込みを伺ったものでございます。それにつきましては、まず予定どおりから影響は少ないという報告が第1回も半数ぐらいありました。これが第2回にはいささか、少し増えているという状況でございます。「一方」というふうに書いてございますが、回答のバリエーションが非常に実は増えてきておりまして、一つの課題内でもそれぞれ分担をされる事業の内容によりまして評価が分かれてきている。あるいは見通しというのが、やはりそれぞれの事業者の方々の見通しがそれぞれ感触が違うというのか心象が違うというのか、という傾向が強まっているかなというふうには見ております。

それから最後のページになりますが、29ページ、すみません、文字が潰れておりますが、この自由記入欄に書かれた内容で少しピックアップすべきものを取り上げてございます。やはり今回のコロナウイルスの感染拡大によって一番大きな影響が出ているものが、多くの被験者に集まっていたかまして技術の検証などをする実験でございます。今伺っておりますところ、第1回もこれが今中止されているということで、第2回の状況も変わらずということでございます。それ以下、一個一個は御説明申し上げませんが、少しピックアップして御説明申し上げます。他者要因によるものの中でございます、他社で、例えば実験研究機関で試験が受けられないとか、あるいは、他の課題からデータの授受が必要なものにつきましては、この第2回の調査時点ではまだ現状変わらないというふうな御回答でございましたが、一般的には今、事業者の方々が事業を再開されていらっしゃるの、今後改善できるのではないかなと、これは推定でございます。それからその二つ下、今後懸念されるものの中でございますが、今後被験者実験などにおきましては生命倫理委員会とか第三者要因というのが、またいよいよ強くなる可能性もあるという御提起を頂いております、これも引き続き御提起を頂いている段階ということでございます。

全体の説明は以上でございます。

葛巻PD どうもありがとうございました。

では、今の御説明に関して御質問とかありますでしょうか。よろしいですか。

また何かあったら、この後でも結構です。

では、今のアンケートを含め状況を踏まえて、今後の実証実験あるいはイベント等の見直しにつきまして案を作っておりますので、それぞれについて説明していただいて、この後審議していただきたいなと思います。

一つ目が東京臨海部実証実験について、南方リーダーの方からよろしく申し上げます。

トヨタ自動車 トヨタ自動車、南方でございます。よろしくお願ひいたします。

本日、今後の東京臨海部実証実験の進め方につきまして案がございますので、御説明させていただきます。

資料の方、右上10-4-1でございますけれども、ここに書いてありますように、新型コロナによりまして実験参加者及び実験準備側、インフラの開発に遅れが発生しており

ます。また、イベント等の延期等も踏まえまして20年度の実証実験を見直すとともに、この時点から21年度の計画立案にも着手したいというふうに現在考えているところでございます。

冒頭、十時審議官からもございましたが、4月7日から5月26日の間は、東京の実証実験の方も中断していたという事情もございます。そんな中で現在二つそれに対する対応策の方を持っております。一つは、実験参加車両の開発及び一部の情報配信の準備の遅れが発生しておりますので、実験計画を2か月延長して進めさせていただきたいと思っております。

もう一点、今年の7月、オリンピック直前でございますけれども、我々の実証実験の成果も使いつつ自工会とSIPが共同で試乗会のイベントを予定しておりましたけれども、こちらの方もこのコロナの影響及びオリンピックの延期を受けまして延期しております。

そういうことで、まだ延期先のイベントがいつ開催されるかということは決定したわけではございませんけれども、この実施を実験路側のインフラを設置を延長しまして、実際にこのイベント、まだ時期が確定しておりませんが、その21年度内の開催を支援していきたいと、この2点を案として持っております。

下の方のスケジュールを御覧ください。全体としまして、この22年度の日程の中で12月のところに「当初終了予定」と書いておりますけれども、基本的にSIPの実証実験は、12月末までの走行計画で課題を完了させる予定でございました。そこで、ただ、その状況におきまして現在、実験参加車の方がやはりコロナ禍前からの出張制限や個別の2か月の実験停止という中で、実験車両の開発の方が遅れているという状況がございます。また、下にグリーンで帯が書いてある中の真ん中辺りに、高速道の実証実験の中に「プローブ情報活用実験」という項目が左の方にございますけれども、この民間のプローブ情報をSIPで購入しまして車線レベルの情報を生成して配信するというところの、各民間とのプローブ情報購入の契約関係が、このコロナの影響で遅れておりますと、そのような状況がございますので、この表の中の2月のところに赤い三角を付けさせていただいておりますけれども、2か月程度実証実験で走行できる期間を延長しまして、その遅れに対して救済していきたいというふうな案を現在持っているところでございます。

ちなみにこの左側の欄でいきますと一番下にあります羽田空港の実証実験につきまして、参加者が3社と少ないところもあるんでございますけれども、参加者と進捗状況を確認しましたところ、10月までの当初予定の中で完了できそうだということなんで、こちらの方はそのままの当初予定どおりで終了するという予定でございます。

また、先ほど申しましたイベントの延期に伴うインフラの延長でございますけれども、この表の中の一番上、実験の路側インフラでございますけれども、基本的に実験終了と同時に撤去するというものもございましたが、先ほど申しましたように、最低限21年度末まで設置を延長しまして、今回の20年度の実証実験で出た課題の対応策も織り込んで、

基本的にはこのインフラを維持してイベント開催ができる状況にすると、こういうことを現在考えているところでございます。

また、20年度の実証実験につきましては、先ほどのように2月までの実走行及び成果まとめで年度内に終わらせる予定でございますけれども、それでもって今回の東京臨海部実証実験の自動運転に必要な最低限の情報をインフラから提供するという課題については、全て終了させる予定でございます。

改めまして21年度につきましては、先ほど残しますインフラの方には今年度の実験成果が出ました課題等を織り込んで、最終的には実用化、レガシー化につなげるということをやっていきますが、こちらの方は確認作業だけですので、21年度につきましてはまた新たなテーマというのを探索しまして、計画というのを今後実施していきたいと思えます。日程的には、予算概算要求しなければいけない8月末までに、皆様からもアイデアを募集しながら新しいテーマを模索し、予算を確定しなければいけない年内には実証実験計画を完了しまして、来年度新たなテーマに対して実証実験を進めていきたいと、このような進め方を現在考えております。

以上です。御質疑お願いします。

葛巻PD どうも説明ありがとうございました。

それでは、これにつきまして少し審議の時間を取りたいと思えますけれども、何か質問とか御意見とかがありましたらよろしくをお願いします。

じゃ、ちょっと自工会の横山さん、何かコメント等ありますでしょうか。

横山構成員 自工会の横山です。

東京臨海部の実証実験の今後の進め方について、今、南方さんの方から御説明がありましたが、自工会としまして、オリ・パラが延期になったということと、コロナの影響で実験が遅延しているということと、コロナの影響による事業環境の変化みたいなことを踏まえ、実証実験の時期を2020年度から2021年度に変更するという方向で検討を行っております。まだ具体的な時期とか、どういった内容にするのかというのは、ほとんどゼロスタートに近い形になりますので、これから詳細を詰めていくというような状況でございます。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございました。

21年度のイベントが、今年やろうとしていた20年度のものと同じになるということではないということだと思えますけれども、その辺り含めて、これからも自工会と協力しながら21年度のイベントを盛り上げていくというような形でいきたいと思えます。

大口先生、何か御意見よろしくをお願いします。

大口構成員 東京大学の大口です。

交通工学をやっている専門の立場から、この緊急事態宣言が発令されたことによって、例えば首都高の交通状況が劇的に変わっていることは皆さん御存じだと思うんですけども、併せて、事故はおかげで、基本的に事故の件数というのは台キロ、たくさんどれだけ交通が走っているかによって決まるので、台キロが減った分で事故件数は非常に減っているんですけども、その割に死亡の事故は減らないというのが報道でもされていると思うんですが、こういった実証実験というか、公道を使った現象でいろいろなことを実証して把握していくというときにおいて一番困るのが、知りたいいろいろな交通の条件というものがなかなか発現してくれないということだと思うんです。そういう意味では、今回特殊な状況下にあるということで、通常ではなかなか取れないようなデータが取れるというようにも、言葉は悪いんですが、チャンスという側面もあるので、是非こういう交通状況下においてじゃないとできないデータというのを、うまく企画できる範囲内においてはさせていただくとよろしいんじゃないかなと思いましたので、ちょっと発言させていただきました。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

大変貴重な御意見ですし、また、通常のものデータも取れていないということですから、それをちゃんと取らなきゃいけないということでもあり、両方あると思うんです。

何か御意見いかがでしょうか、ほかの方。

垣見参事官 内閣府の垣見ですけども、よろしいですか。

葛巻PD どうぞ。

垣見参事官 すみません、皆さんおはようございます。お疲れさまでございます。本日はありがとうございます。

予算の概算要求の話がございましたけれども、概算要求自体は今年は9月末までということでございますので、そういうことはいいんですけども、逆に、この企画が終わるのが12月末だとすると、恐らく3月には始められないということになると思いますので、いつ頃から次のやつを始めるのかというのを踏まえて、もうちょっと前倒して企画は作っていただかないとまずいのではないかなというのが1点と、もう一つは、延長の幅が今2か月ということで、これは緊急事態宣言の期間と合わせておられるんだと思いますけれども、事業環境の変化はさておき、実際問題として車の改造がどうなのかとか、そういうことを考えると本当にこの2か月でいいのかというのは、早急に委託者の方には調査していただいているんですけども、参加者の方にも調査していただいて、実態を把握して検討の方がよいのではないかと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

じゃ、南方リーダーの方からよろしく願いします。

トヨタ自動車 ありがとうございます。

まず1点目の21年度企画の方でございますけれども、新たなテーマというところになりますと再公募等々も必要かなというところで、現在このような日程を引いておりますけれども、先ほど垣見さんがおっしゃるのは、基本的にレガシー化の部分も含めてどうするのかという御質問もあるかと思しますので、その辺はしっかり日程の方を、全く新で公募からやり直すものと、継続してこのインフラを残したままでやるものと、この辺はしっかり層別して企画の方を立てていきたいというふうに思っております。

あと2点目でございますけれども、まずは本日2か月延長で提案させていただいて、これをもって明日、実は実験参加者との実験ワーキングというのがございまして、まず上位としてはこのような形でやりますがということに対して、各社個別の状況というのは個社ベースでヒアリングをさせていただいて、本当にこの中でやり切るかどうかというところは個々にお話を聞きながら、もしどうしてもというお話であれば、またもう一度御相談させていただくということをしたいと思っております。

以上でございます。

葛巻PD どうもありがとうございます。

来年度新たに行っていくテーマ、これはおっしゃるとおり早出しをどんどんしていかなきゃいけないというのは御指摘のとおりです。一方で、これまで20年度の実証実験のためにやってきた準備というのは、1年どころじゃなく2年か3年越しくらいでやってきているというのもあって、きっと21年度にやれることというのは、そんなに大きなインフラの建設とかそういうものを伴ったものは難しいことになるだろうなと思しますので、その辺りも含めて今後企画を早めに案を出してまとめていきたいというふうに思っています。

ほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

じゃ、今日のこの提案をベースに参加者の動向も聞きながら、基本的にこの方向でまとめていくというふうに進めていきたいと思しますので、よろしくお願いします。

では二つ目、社会的受容性の醸成につきまして、オリ・パライベントあるいはオリ・パラそのものの延期を踏まえた今後のイベントの企画につきまして、内閣府の古賀リーダーからお願いします。

古賀リーダー 内閣府の古賀でございます。

資料につきましては赤ページの31ページでございまして、タイトルといたしまして「SIP自動運転社会的受容性の醸成に向けたスケジュール概要(案)」ということでございます。

コロナ余波に備えまして3密回避ですとか柔軟なスケジュール、あるいは予算管理といったものをしながら、これまで同様、様々な対象の方々に対して、自動運転のある生活といったものについて正しい理解を得るといような方向性で、社会的受容性の醸成といったこと取組を企画・推進していくということを考えてございます。

三つほど大きなポイントとして御説明いたしますけれども、まず先ほどまでの御説明にもありましたけれども、自工会との連携についての試乗会デモイベントにつきましては、

今後、自工会とも連携を継続しながら、新たな取組をしっかりと企画・立案していくという形で考えてございます。

2番目でございますけれども、こちら下の表の真ん中辺でございますけれども、まずは今年度末をめどに目標といたしまして、これまでの3年度間の成果といったものの発信等を企画してまいりたいというふうに考えてございます。

3番目でございますけれども、やはり3密回避あるいはコロナの発生といったことも踏まえまして、できるだけ対面以外のバーチャルメディアの活用といったものを検討してまいりたいというふうに考えてございます。具体的には、ウェブのアクセスを向上させるといった観点から、動画のコンテンツですとか、より一般の方にも分かりやすい内容のウェブの情報発信といったものについて、取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

スケジュールといたしましては下でございますけれども、今年の6月から2022年の1月から3月という大日程で書いてございますが、大きな外部環境といたしましては自工会のデモイベント、あるいはSociety5.0に連動したものが延期になってございます。あと東京オリンピック・パラリンピックも延期になってございますので、そういったことを踏まえて進めていくという形になるかと思えます。11月のSIPシンポジウムといったものも、これはSIP全体の取組でございますけれども、こういったものも、これは現状予定どおり開催するという形で進めているところでございます。

2番目のSIP自動運転の部分でございますけれども、東京臨海部実証実験につきましては一定程度延長するという形で進めてまいりまして、その後インフラは継続しながら進めていくということで、こちらについても状況を踏まえて社会的受容性の検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

下のSIP自動運転の社会受容性ということで五つの項目を挙げてございます。ウェブにつきましては、コンテンツとか法制度の解説ですとか実証参加者の紹介ビデオといったものも、これまで若干緊急事態で遅れておりましたけれども、再開しておりますので、速やかにキャッチアップして順次ウェブサイトで公開していくというような形で進めるとともに、ホームページに加えまして、ユーチューブですとかフェイスブックといったSNSを活用した動画コンテンツの拡充といったものを、進めてまいろうと考えてございます。その後、継続的に拡大していくという形で、21年度以降進めてまいりたいと考えてございます。

次、イベントでございますけれども、こちらの方は、先ほど御説明した3年度目までの成果の発表ということで、年度末の成果発表会に向けて場所や企画といったものも検討してまいりたいというふうに考えてございます。その後、更に自工会との連携イベントに向けた企画といったものも進めてまいりたいというふうに考えてございます。

3番目の市民ダイアログでございますけれども、こちらの方でございますが、一般的には地方部等の実証実験でやってございます部分との連携をしながら進めてまいりたいというよ

うなことが一つございますし、あるいは都市部においては、先ほどの成果発表会と連携をしながら進めていくといったようなことを考えてございます。

下、4番目でございます。メディアリレーションということでございますけれども、こちらはジャーナリストの清水様を中心に各メディアに個別にアプローチをしながら、記者の懇談会とかを随時考えていくというふうに考えてございます。

最後でございますが、効果測定手法ということでございますけれども、こちらの方も、社会的受容性の効果測定の手法の検討あるいはその評価といったことについて検討することにしてございますので、コロナの影響といったもの、アンケートの結果とかにも影響があるというふうには伺っておりますけれども、そういったことを踏まえて今後調査を進めていくというふうに考えてございます。こちらの調査につきましては、経済産業省の社会的受容性の調査といったものと連携しながら進めてまいろうと考えてございます。

説明は以上でございます。

葛巻PD どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に対しての御意見よろしく申し上げます。

ジャーナリストの岩貞さん、何か御意見とかコメントありますでしょうか。

岩貞構成員 ありがとうございます。岩貞です。

すみません、少しだけ補足をさせてください。まずウェブの方なんですけど、もう古賀さんにおっしゃっていただいたとおりなんですけれども、特にやはりユーチューブも、今ステイホーム、テレワークということでユーチューブの視聴回数が上がっているということで、動画を特に活用していきたいと思っています。それに関しまして関係の方に御出演のお願いをさせていただくことも出てくると思いますので、そのときは是非よろしく願いいたします。

もう一つは市民ダイヤログなんですけど、本来であれば現地にお伺いをして、やはり熱というか、そういう呼吸感が分かる状態でするのが一番なんですけど、ただ、今のこのコロナの状況を考えると、感染者数の多い東京から地方に乗り出していった方がいいのかという、そういった不安が払拭し切れないことも想定しまして、サイバーシンポジウム、ウェブのものも今、積極的に活用されていますので、最終的にはそういったものも視野に入れながら検討しているところです。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございました。

石井さんも何かコメントありますか。

石井構成員 石井昌道です。聞こえていますでしょうか。

葛巻PD 聞こえています。

石井構成員 実証参加者紹介ビデオについては、私も一つ参加というかインタビュアーとして参加しましたけれども、多少その参加者の方々でなかなか日程が取りづらいというのがコロナウイルス前からちょっとあったようなので、その理由が、自動車メーカーなど

はいいんですけれども、大学とかですと予算がもう決まっちゃっているんで、わざわざその取材のために東京に行くのが結構難しいというような話がありました。そういうのは少し検討した方がいいのかなという課題です。

あと試乗会については、せっかく少し延長になるわけですから、何かアップデートというか、見せ方とかを考えたいなと僕自身も思っていて、試乗会といっても隣に乗るだけでどれだけ分かるかなと、一般の方に説明しながら乗ったとしても、何がどう働いていてというのがどれだけ分かるかなというのを、事前にある程度説明してあげたり、バーチャルで見せてあげるというような手法もあるのかなというふうに思っております。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

予算の件は、またNEDOさんとちょっと相談含めて必要があれば講じていきたいと思えます。来年度の企画については、是非積極的に参加いただきたいと思えます。よろしくをお願いします。

ほか皆さんから何かありますか。よろしいでしょうか。

じゃ、三つ目の案件でSIP - a d u s W Sの開催につきまして、NEDOの林さんから御説明よろしくをお願いします。

NEDO それでは赤ページ32ページへまいります。

これまで既に御説明、御議論がありましたように、コロナウイルスの感染拡大に伴いましていろいろなイベント等を中止にせざるを得なくなってきたところ、SIP - a d u s W Sも従来どおりの方向で開くというのは、もう既に招聘活動を始めていなければいけない時期を含めても現実的ではないという状況でございます。そのような先も読めない中で、リスクの最小化と効果の最大化を図るために新しいスタイルでということ、この各テーマのリーダーですとか国際連携のワーキングの構成員の皆様と議論を重ねさせていただきました。本日それをまとめまして御提案申し上げまして、御審議を頂きたいと思っております。

次のページへまいります。33ページでございます。このリスクの最小化と効果の最大化を狙うために一つ考えましたが、ワークショップの目的、これは少しグラデーションが入っている四角の中にございます五つでございますが、これが果たせるように、一つのイベントで全ての目的を果たすのではなくユニット化を、右側の箱のようにユニット化をしまして分散しようと、それぞれ上から右側の箱ですけれども、ウェブ上での情報発信、それからグリーンの実際の会議、それから黄色の枠でございますが、コロナが収束した場合にはいよいよ開催をしたいという海外との直接の会議等、このように分散をいたしまして、これをまたうまく、例えばプレゼンテーションの共用ですとかコンテンツの共用を図ることにより、より効果的に効率的にしていきたいといったことを考えました。

今回、ウェブの会議はまた次のページで申し上げますが、今回必須のものとしたしまして、日米欧のVIPによるキーノートスピーチから始まりまして、日本語のプレゼンを英

訳したものを掲載をするといったことも含めまして、内部を今企画しているところがございます。

また、グリーンのリアル会議につきましては、まず先ほどの社会的受容性の御議論の中にもありましたような、この春に中止をいたしました成果報告会というのがございます。この中身は成果等の情報共有を受託者の間でもしていただくというものですけれども、それを兼ねまして、主に日本人中心の会議といたしまして集まってもいただき、日本のVIPによるキーノートスピーチと加えて日本語の報告をしていただくというようなことも考えてございます。

また、下の黄色いそれぞれの専門家のワークショップ等については、先ほど申しましたように、コロナウイルスが収束して開催できる限りということと、それから従前議論の場として貴重な場ではございましたが、ブレイクアウトワークショップにつきましては中止と考えているところがございます。

次のページにまいりまして、34ページでございます。今度はリアルの場合からウェブの場に移すということで、今、岩貞様からも御指摘がありましたように、今、様々なウェブのコンテンツが充実してきております。なので、ある意味競争にもなっているかというふうに思います。今回SIP cafeという私ども国民一般向けの情報の発信ツールを整備してきているところがございますので、その連携によりましてお互いに視聴者の確保等に有効活用してまいりたいというふうに考えてございます。

それから次の35ページ、この進め方でございますが、本日方向性、方針につきまして御承認がいただければ、下のブルーの枠にありますように、それぞれのVIPの方々、御出演いただく方々に出演の招聘をしたいと思っております。それからまた、その内容で御報告を頂く内容の企画、それから各テーマごとの企画等を進めていながら、それぞれの資料の作成等を進めていくと、9月にはリアル会議につきましても恐らく見通しがつくだろうということで、このタイミングにはそれを決定したいと考えてございます。また、この後、更に日VIPの調整などをしながら実際の先ほどのウェブのワークショップ、それからリアル会議のワークショップというのを並行して実施してまいりたいというふうに、スケジュール感としては考えているものでございます。

説明は以上でございます。

葛巻PD どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのワークショップの進め方につきまして、皆様から御意見いただきたいと思っております。どなたかいかがでしょうか。

じゃ、発言をまた頂いていない産業技術総合研究所の加藤さん、何か御意見ありますでしょうか。

加藤構成員 産総研の加藤です。ありがとうございます。

ワークショップの進め方に関しては、特にこの今頂いた方針でいいと思うんですが、この進め方に関しての情報がどういうふうに今後告知がちゃんと出てくるのかというのが、

影響が今出ている中で8月に告知というふうになっていますが、そこら辺がちょっと心配かなというのと、11月に間に合ってくるのかなというところがちょっと心配かなと思っております。そこら辺の広め方というところは、いろいろと工夫が必要なのかなというふうに感じました。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

実はそこは天野さんから御指摘いただいています、まず第一報を早めに告知した方がいいだろうということで、6月にこの開催告知というのがありますけれども、そこで概略も示すような形で今発信したいというふうに思っています。

天野さん、何かありますか、御意見。

天野構成員 先ほど報告もありましたように、中止ないしは年をまたいで延期になっている国際会議がたくさんございます。そういったものを今年度何もなしということは避けたいということで、10月、11月頃にウェブ開催するという案があちらでもこちらでも出てきていますので、とにかく早いタイミングで、ウェブ開催しますので日程、いつという、企画内容は固まっていなくても、それだけは先手必勝で早く出した方がいいのではないかと思います。

それからもう一つ、ほかの事例で言いますと、やっぱり世界をまたぐと時差が大きいものですから、例えばアメリカで企画している幾つかのものについては、米欧の時間帯で欧州を中心にターゲットにしたもの、それから米、アジアを中心にターゲットにしたものは別の時間帯、別の日というふうに組み合わせたりしているようですので、その辺りもどうするかというのは、これはまだ先でいいと思いますけれども、検討が必要だと思います。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうかね。

じゃ、皆さんの顔色がうかがえませんが、承認いただいたということで、このような形で今後計画して、かつ外に対しての告知もしていくという方向で進めたいと思います。よろしいでしょうかね。

はい、どうもすみません。じゃ、よろしく願います。

続きまして、5番目の議題の官民ITS構想・ロードマップ2020、今、内閣官房さんの方で着々と進めていただいていますので、現在の進捗状況を含めて御説明いただきます。平井参事官、よろしく願います。

平井構成員 かしこまりました。内閣官房IT室、平井でございます。どうぞよろしく願います。

まず資料の方でございまして、お手元に配付できておりませんで投影のみになってしまっております。何か持って回った形になってしまっていて本当に恐縮でございます。

これは毎年でございましたらこの時期、大体これが確定していく時期でございますけれども、今年はコロナの影響なんですけれども、承認手続きが遅れております。先ほど来話題に出でございますとおり概算要求が9月末にずれたということでございまして、政府の中におけるこういった戦略物、大体5月、6月に例年であれば集中期を迎えるわけですけれども、それが大体1月ほどずれてございまして、このITSロードマップに関しましても、恐らく7月頃に開催されるIT本部に向けてということで、今はまだ調整中ということでございます。大変申し訳ございません。ただ、内容につきましては、実はこのメンバーの方々、委員の方々、多くの方々が、このロードマップを策定するための道路交通ワーキンググループのメンバーも兼ねていただいておりますし、また、オブザーバーの形で情報はお持ちだと思いますので、今日は非常にかいつまんで御説明していきたいと思っております。

ページをめくっていただけますでしょうか。こういったロードマップフォームでございますから、「目指すべき姿」ということで整理させていただいております。2030年にもどのようなモビリティ社会を目指していくのかという整理でございます。地方におけるやや過疎的な問題、それから地域の中核都市であって自動車が移動の中心になっているような都市、これは非常に渋滞問題とかがございまして分散をどのように図るのが、そういったものを課題にしているところ、それから一番右でございますけれども、公共交通が普及しているような都市部、この辺のところは様々な交通モードを最適に組み合わせるような、そういった課題がございます。ただ、これを見ていただいておりますとおり、昨今のコロナの問題に関しましてはこの中には取り上げてございません。これは議論がございまして、コロナの中で例えば今日の会もそうですけれども、テレワークやテレビ会議など行動変容が言われている、新しい生活様式が求められている。人が移動するのではなくて物やサービスの方が移動すると、そういったパラダイムシフトというのは当然起こっていくわけでございますけれども、まだ今の状況の下で10年先、20年先にそれを求めるというのは、なかなか見通しが難しいところもございまして。また、移動そのもの、自由に移動できるという価値そのものを考えていかなければいけないという考え方もございまして、今回本文中には今の問題意識は取り上げておりますけれども、このビジョンの中ではコロナの状況については、今回は明確な形では取り上げないという形で進めさせていただいております。

次のページをお願いいたします。全体のロードマップは非常に大部、詳細なものでございますけれども、特に重要な普及シナリオ、市場化の部分だけ抜き出したものが、この左でございます。昨年も御説明いたしましたとおり一番上の青い帯が世の中、真ん中のところが物流サービス、一番下の緑の帯が移動サービスでございまして、ちょっと文字が潰れておりますけれども、御承知のとおり2020年、今年度オーナー・カーにおきましては高速道路でのレベル3の自動運転を、そして移動サービス、緑の帯に関しましては今年度、限定地域における無人自動運転移動サービス、レベル4を実現するというところを一つの

マイルストーンといたしまして、そこからまた将来に向けて発展していくと、こういったロードマップが書かれたものでございます。

このITSロードマップの2020の中では、これの将来の絵姿として一つ追加で取り上げようと思っております、それは2022年頃のところの緑の帯でございます。移動サービスにおいてその時期に、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスというものを、一つ取り上げさせていただこうと思っております。これは基となりましたのは経済産業省、国交省さんのモビリティサービス検討会の報告書に基づく目標ということでございます。ただ、この点に関しましては、ちょっと文字が濃くて恐縮でございますけれども、下に「1」の注釈が付いてございまして、実際の走行環境におきましては、天候でありますとか交通量の多寡など様々な条件が異なっておりますので、実現に向けた環境整備という意味におきましては、もちろん技術開発の結果というのは非常に重要なものでございまして、それを踏まえるんですけれども、各省庁において実現の時期やその方向については検討していくという注釈を付けさせていただいております。

右の方でございますけれども、それを表に落としたものでございますが、ここでレベルのところでございます。昨年度ITSロードマップ2019では、例えば条件付きでありますとか完全自動運転というような形で、分かりやすい用語で並べようと思っておったのでございますけれども、若干その言葉が、整合が取れていない言葉をここだけで定義してしまいますとむしろ混乱を招くということがございますので、ロードマップ2020では、レベルはSAEの定義をそのまま使わせていただくということで整理してございます。それに伴いまして電子牽引の技術、隊列に関しましては、レベル表記を省略させていただいております。

次のページをお願いいたします。これまでの取組と今後の課題を整理したものでございます。真ん中の法律・法令、制度整備のところでございますけれども、昨年の国会で道路運送車両法、道路交通法が改正されまして、それに伴う様々な諸規定が設置されて今年の4月から施行されているところでございます。詳細は多分この後、国交省さんの方から御説明があらうかと思えます。また、インフラ整備のところ、2020から明確な形で取り入れたいと思っておりますけれども、こちらの方に関しましては一番上のところ、磁気マーカ等、自己位置特定のためのインフラ開発支援、それからその行の一番下でございます合流支援のための施設の整備、こういったものは、道路法における道路附属物という整理をさせていただくということで、今年の国会において道路法の改正がなっているということ聞いてございます。

次のページでございます。Maas等モビリティサービスというものも、昨年の2019以降重点的に取り上げさせていただいたところでございます。特にMaasに関しましては各省庁でいろいろ検討が進んでおりますけれども、ITSロードマップの中では、矢印から下のよう自動運転との相乗効果というものを狙っていきたいということでござい

まして、これを将来像の実現に向けての車の両輪としていく、自動運転とMaaSとをその両輪としていくというような考え方で整理させていただいてございます。

具体的な方策は次のページでございます。特にプローブ情報でありますとかインフラからの支援あるいは衛星管理情報等、様々なデータを左の方、自動車をいかに安全に効率的に走らせるかというところで使う、これはこれまでも自動運転を始め使ってきたわけでございますけれども、一方でMaaSという意味では、これらの情報を例えば防災であるとかインフラ計画やインフラの維持・補修等にどのように生かしていくのか、そういった考え方が必要であろうというのが、この考え方でございます。

そのための方法論が最後のページでございます。システムアーキテクチャでございます。御承知のとおりSociety 5.0を実現するために、思い付きのようにこれが重要、これが面白いとやっていっても全体システムとして統合が取れたものになりません。これを統合的にするために、Society 5.0リファレンスアーキテクチャというものが提示されているところでございます。これのゴシックを拾う形で、モビリティ分野におけるリファレンスアーキテクチャを策定していこうということを提案させていただいております。これの実現に向けましては、一番最初に葛巻PDからもございましたとおり、今後のこちらのSIPの第2期の大きなテーマとして取り上げていただくということも聞いてございますので、是非、内閣官房のIT室、それからIT室の方でふだん付き合わせていただいているような情報関係や様々なサービス事業者との間も、是非連携を取らせていただきたいと、このように考えているところでございます。

雑駁でございますけれども、私からの御説明は以上でございます。

葛巻PD どうも御説明ありがとうございます。

情報共有ということですので、今回は、引き続きまた最終的に決まりましたら御説明いただくというような形で進めたいと思います。

もう一つ情報共有ということで、今説明がありましたように自動運行装置の安全基準等の策定につきまして、国土交通省の平澤室長の方から御説明いただこうと思います。よろしく願います。

平澤構成員 国交省自動車局の平澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料の37ページのポンチ絵を活用しながら御説明させていただければと思います。

次のページです。一つ前です。昨年の通常国会でレベル3、レベル4の自動運行装置、自動運転車を対象とした自動運行装置という装置を保安基準上位置付けまして、この法律改正の方を行っていただきました。同法律が本年の4月に施行したというものでございます。その施行に合わせまして保安基準を策定いたしました。

まず基本的な考え方なんでございますけれども、自動車の基準、自動車は国際的に流通する商品でございますので、国際基準との整合化を図っていこうということでございます。現時点においてまだ国際基準が成立しておりませんので、現時点で国際的に合意されてい

るもの、こういうものを国内に導入いたしました。引き続き国際基準成立に努力してまい
るつもりでございます。基準が成立した場合には速やかに国内法に導入しようというふ
うに考えています。

具体の基準でございますけれども、自動運行装置の保安基準といたしまして、乗車人員
ですとか他の交通の安全を妨げるおそれがないですとか、若しくは走行環境条件を外れる
前に運転操作引継ぎの警報をドライバーに発していただきたいですとか、また、ドライバ
ーモニタリングを搭載していただきたい、こうした基準を定めさせていただきました。

また、今後実用化が見込まれております例えば高速道路での渋滞時に追従するような自
動運転の機能、こうした装置につきましては、別途詳細な技術要件を定めました技術基準
というのを定めております。

また、サイバーセキュリティ、こちらにつきましても現在、国際的に議論されておしま
す基準案、これを参考に基準の方を策定いたしました。

また、作動状態を記録する装置、これは法律に基づいて自動運行装置には備えないとい
けないということにされておりますけれども、こちらで定めるべき項目、例えば自動運行
装置がオン・オフになった時刻ですとか、引継ぎを開始した時期といったようなものを記
録していただくとともに、今後6か月、若しくは2,500回分記録できるようにという
ことを求めさせていただいております。

また、外向け表示ということでございまして、こちらについては基準というものではな
いんでございますけれども、2019年1月に取りまとめられた交通政策課の審議会にお
きましても、周囲の交通参加者の安全・安心確保のため、自動運転中であることの車外表
示は必要との提言がされてございまして、現在、国際基準の制定に向けて議論しておるこ
ろでございますけれども、この国際基準が制定されるまでの当分の間、自動運転車の普及
を促進するということも目的といたしまして、一般に販売される自動運転車、いわゆるオ
ーナー・カーになりますけれども、自動運転車であることを示すステッカーを車体後部の
見やすい位置に貼付するということを、メーカーさんをお願いをさせていただいていると
いうことです。

あと二、三点でございますけれども、このタイミングで走行環境条件の付与手続につ
きましても定めさせていただきました。走行環境条件、これは道路条件ですとか地理条件で
すとか気象条件といったような条件になりますけれども、これは車両法に基づきまして大
臣が付与できるようなスキームとなっております。この付与するに必要な手続を定めさせ
ていただきます。

具体的には型式指定車につきましては大臣が付与することにしておりますし、無人移動
サービスに使うような車両につきましては地方運輸局長に権限を委任させていただきま
して、地方運輸局において手続を進めるという手続を定めさせていただいております。

また、その他になりますが、1点目、まず現在、全国各地で無人移動サービスの実用化
に向けた実証実験が実施されてございますけれども、その実用化に際しまして基準緩和の

認定制度を活用いただいております。実用化に際しましても基準緩和認定制度が活用できるように、今般、基準緩和の適用対象の範囲というのを拡大いたしました。また、本資料に記載はございませんけれども、自動運行装置を備えた自動車には、ユーザーへの周知徹底等を図るために、車検証の備考欄にその旨記載するようにしております。

以上、簡単ではございますけれども、今般整備した法令の内容でございます。

葛巻PD 平澤室長、どうもありがとうございました。

何か御質問とかありますでしょうか。

岩貞構成員 すみません、岩貞です。いいでしょうか。

葛巻PD はい、どうぞ。

岩貞構成員 すみません、今のステッカーなんですけれども、保安基準の中の3番というところで記載がされているんですが、赤の37ページ。ただ、文言のところには「メーカーに要請」と書いてあるんですが、これは義務ではないということですか。ユーザーが嫌だと言ったら貼らないでもいいんでしょうか。

以上です。

葛巻PD 平澤さん、お願いします。

平澤構成員 ありがとうございます。

保安基準の、すみません、ちょっと資料上あれですが、保安基準としては位置付けてございまして、別途通達でメーカーさんをお願いをさせていただいております。メーカーさんにはこういう趣旨を御説明して、その貼付に御協力いただきたいというふうに思っています。

以上でございます。

岩貞構成員 ということは、貼らなくても違法ということにはならないということですね。

平澤構成員 車両法上はそうでございますけれども、大臣の会見でもこのステッカー、公表させていただきましたけれども、趣旨をお伝えした上で貼付に御協力いただきたいというふうに考えています。

以上でございます。

岩貞構成員 ありがとうございます。

葛巻PD よろしいでしょうか。

ほかよろしいですかね。どうもありがとうございます。

本日の議題、これで全て終了になりましたけれども、最後に、JARIの永井先生が今回で最後で退任されるということですので、6年間非常にお世話になりました永井先生に一言御挨拶を頂こうかなと思うんですけれども、永井先生、よろしいでしょうか。

永井構成員 そうですか。永井です。

実は6月でJARIの所長としての任務を終えます。ただ、引き続き自動運転とか、それが社会にどのように実装していくのか、そういうことに関して日本学術会議ではいろいろ

る社会的課題について議論し続けておりまして、その中では技術開発とその技術を普及させるという観点だけではなくて、情報発信を受け取った側の受け手側の受容性とか、交通弱者が1,000万人ぐらいいるんじゃないかということで、高齢者だけではなくて移動に不自由を感じているような方、そういった方の声をいかに反映させていくような仕組みを、今後やっていかなきゃいけないのかなと思っています。

セカンドフェーズのSIPはサービスの拡張と普及ということなんですけども、普及はそんなに簡単にはできるとは思っておりませんで、10年、20年は混在交通がかなりの期間続くだろうと、そういうときの安全性評価とかセーフティアシユアランスという、メーカー、シーズ側のセーフティだけではなくて、ヒューマンファクターを含めた行動変容を考慮したセーフティに関しては、長い期間の検討が必要かなと思っています。

途中ちょっといろいろ言いたかったこともあるんですけども、日独連携、国際連携にしても、枠組みはできてきたけれども、実を付けていくというのはこれからのフェーズになるかなと思っています。

標準化に関してはウェブ会議で日々JARIとしてもやっているわけですが、この辺、地道な検討は、SIPと自工会とを含めたトータルな議論をやっていただければと思っています。

そういうことで6年間いろいろ長い期間携わってきましたが、SIPだけではなくて、その周りの状況と連携しながらやっていただければ有り難いなと思っています。ちょっと長くなりましたけれども、終わりにします。

以上です。

葛巻PD どうもありがとうございました。本当にいろいろお世話になりました。今後とも立場は変わりますけれども、引き続き御指導、御鞭撻よろしくお願いします。

永井構成員 はい、ありがとう。

葛巻PD どうもありがとうございます。

それでは、事務局の方に返したいと思います。最後にスケジュール等、御説明をよろしくお願いします。事務局の方。

事務局 ありがとうございます。

事務局から簡単にですけども、今後のスケジュールです。

一つ、SIP全体の予定としましては大幅には変わらないということでして、一つ11月17日にSIPのシンポジウムというものが、渋谷のベルサールというところで予定されております。基調講演は旭化成の吉野先生の方に頂くということで話を伺っておりますので、またこちらについては情報について後報したいと思います。

次回は9月2日を予定しておりまして、来年度の要望等の紹介等々を、若干今年度の感じからすると早いかもしれませんけれども、予定をしております。

以上でございます。

葛巻PD それでは、これで第10回の推進委員会を閉じたいと思います。

どうも皆さん、ありがとうございました。失礼します。

午前 11 時 38 分 閉会