

1 日時：令和元年 12月10日（火）14:00～15:30

2 場所：フクラシア東京ステーション A 会議室

3 出席者

構成員 慶應義塾大学 川嶋名誉教授、東北大学 鈴木教授、同志社大学 三好教授、名古屋大学 片貝特任准教授・倉地特任准教授（Skype）、日本大学 景山教授・栗谷川准教授、明治大学 中山教授、早稲田大学 森本教授、法政大学 糸久教授（Skype）、
国立研究開発法人産業技術総合研究所 加藤首席研究員、一般財団法人 日本自動車研究所 安全研究部内田副部長、理化学研究所 中川グループディレクター・小出研究員、
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／東京大学モビリティ・イノベーション連携研究機構 須田教授・鹿野島准教授・岩崎特任研究員・霜野特任研究員・内村特任研究員・梅田特任研究員

オブザーバー 内閣府 村田氏、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 渡辺氏、田中氏、古賀氏
事務局 一般財団法人計量計画研究所（馬場氏、関本氏）社会システム株式会社（坂下氏、大山氏）
支援

4 議事概要

（1）須田機構長 挨拶

（2）前回議事概要の確認

（3）自動運転関連研究のデータベースの拡充

・資料 2 について説明。

（主な議事）

・医療界でも同じようなことはよくやるが、使い方をガイドしてくれる伴走してくれる人がいないと、おそらくマッチングは機能しないのではないかと。

・今回は連絡会議構成員限りということとし、将来的にはもっと広げる話もあるのかもしれない。管理責任者については、意見を参考に検討していければと思う。

・今回は現時点のもののデータを、キックオフとさせていただきたい

（5）自動運転関連研究のデータベースの拡充

・資料 3 について説明。

（主な議事）

・障がい者の方を対象とした自動運転や支援システムの海外の動向について、障がい者をかなり真剣に扱っているのはアメリカで、障がい者が乗り込むことができ、さらに障がい者が乗った車椅子が車に固定されるというところまで、自動化でやるようなことを取り組んでいる。

・Lv4 モビリティサービス実用化検討会議の位置付け・メンバーについて、まだボランティアベースの会議体となっている。メンバーは基本的にはオープンにしており締め切っていない。最初はとにかく一緒に汗かいていただきながら進めていき、その先は一緒にリソースをとりに頑張ろうといったことで進めようとしている。

・Lv4 の実用化に対し、無人、有人でだいぶそのサービスが変わっていくと思う。また、技術的なものも変わっていくと思うが、その辺を目指してまとめていく等、どこの国がどのようなことを本気で考えていくのか、というのが見えてくると面白いのではないかな。

・目指すところは、ステアリングやブレーキ、アクセルそのものの、いま自動車として要求されているものが無い車というのも実現しようというのが我々の一つの狙いとして考えている。ドライバーではなく、キャビンアテンダントというのか、オペレーターというのか、そういう人がどういう形で介入するのかというのを含め、国際的なコンセンサスが取れるような形で実現することからスタートし、さらに進化していくというようなプロセスが妥当なのではないか。海外がどういうやり方をしているかというのは今後の活動を含めてまとめていきたい。

・Lv4 を無人運転という中に乗っている人間のことをあまり考えなくて良いという先入観が先に立っている方が多いと思うが、実際には中での人の動きであったりとか、その辺りの例えばどういうことを考えているのか行動予測であったりとか、場合によってはたとえばドライバー自身が、監視するないし乗員の方の健康状態とかそういったものについても、もう少しセンシティブにならなければいけないと思っている。

・Lv4 の無人運転について、実際には中での人の動きであったり、その辺りの例えばどういうことを考えているのか行動予測であったり、場合によってはたとえばドライバー自身が、監視するないし乗員の方の健康状態とかそういったものについても、もう少しセンシティブにならなければいけないと思っている。

・従来のメカニカルで固定された運転席のアクセル、ブレーキのような機能を取り外したより廉価で、活用しやすいビークルというのを含めて開発するというのであれば、間口としてはかなり広いと思うし、その運用形態によって全く無人で上手に走れるところもあるだろうし、少し支援してあげるとより安定して安全に走れるというようなシーンもあると思う。そういったものも加えると、やはり完璧な Lv4 じゃない、ということでもあり、そういう切り口で考えると、いろいろ幅広くやることもあるのではないかと考えているので、皆様のご意見を伺いながら、いろんなことをやってみれば良い。

・いわゆる車に搭載したセンサー等で見えない範囲は当然のようにインフラ協調等で情報をとり、信号情報等も含めて取得する。さらにモビリティサービスについては交通需要だけでは採算が取れないといったことはよく聞かれる話なので、基本的に運転をしない人が乗るので、そういった人たちにコネクテッドを使って何かしらの付加価値を提供する等、そういったことも考えていければと考えている

(5) 国際連携について

・資料 4 について説明。

(主な議事)

・新しいモビリティサービスや自動運転が 2020 年から始まると言われているが、実際本当に運用されるのは 2025 年、2030 年の話になる。いまの若い人たちがこれから免許を取るかどうか、どういう行動をとるのか、そういうことが非常に重要になってくるのではないかな。

・一定の量を自動運転車が入れば追従走行をせざるをえないような状態になったときに追い越しなんか出来ないとなると、皆さんが否応なしに道路交通法を守るような状態になり、最後は 7 割、8 割までいくと、手動運転の方がかなり劣勢になってくるような状態のなか、それがこの 20 年間ぐらいの間にどのような社会情勢の中で進んでいくのかというのは、われわれも勉強していかなければならない。

・国際連携のアウトプットであるが、標準化というところがやはり最後のゴールであると思っており、標準化に対し、やはりドイツだったりヨーロッパ等、きちんと国際協調をしていかないとならない。具体的なその分野ごとに、どういったところで連携していけるかというところは、おそらく専門家間の話し合いで変わってくると思っており、連携の在り方も実際にはいろいろあると思っている。

・セキュリティーについてお互い真実を出し合う、手を取り合ってやり合うというのが、少し想像がつかないところがあり、そういうテーマを設定できるのであれば非常に良いのではと思うが、一方で、大学や企業と連携した時に、良いように日本の状況だけ伝えて終わったりすることはないか、少し心配するところ。国際標準のようなものができればもちろん良いが、何か何となく吸い取られてしまうような気がしなくもないなということが気にはなる。

(6) 今後のスケジュール

・資料 5 参照

以 上