

令和 2 年度 第 7 回 モビリティ・イノベーション連絡会議 議事概要

1 日時：令和 2 年 8 月 6 日（木）16:00～17:50

2 場所：WEB 開催形式

3 出席者

構成員 群馬大学 小木津准教授、東北大学 鈴木教授、日本大学 栗谷川准教授、明治大学 中山教授、法政大学 今井教授、名古屋大学 倉地特任准教授、中央大学 中村教授、一般財団法人 日本自動車研究所 内田副部長、理化学研究所 中川グループリーダー・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・大口教授・中野教授・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 古賀氏

事務局 社会システム株式会社（東野氏、金子氏）

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）

- ・MI 連絡会議メンバーでの共有だけ理解であったが、データベースの提供方法や公開範囲はどのように想定しているか。
- ・共有は MI 連絡会議メンバーの内部のみで、一般公開は想定していない。ただし、研究者を紹介してほしいなどの問い合わせに対して、関係者の同意が得られた情報のみ加工して提供することを想定している。
- ・各省庁で様々な委員会が開かれており、その公表資料を横断的に見られるとよいと思うが、どのように考えられているか
- ・研究者に情報提供を依頼しているが、今後は公開情報を収集し、取り込んでアップデートしていければと思っている。
- ・省庁により観点も異なり、公開情報の所在を知らないということもあるので、公開情報を収集することは意義がある。
- ・他省庁の関連事業を把握していない担当者も見受けられるので、整理すると有用ではないか。また、特に地方自治体や行政機関では人材リソースの知見が少ないため、早急に利用できるか、どのぐらいの時期から利用できるのか。
- ・必ずしも研究分野ではないが、検討会のメンバーになっている例もみられる。直接関連しない研究者も範囲に入ることがあるかもしれない。
- ・今年は、データベースの仕組みについて同意いただくことを考えている。研究者、省庁、産業界、関連団体にとって価値があるものと考えており、問題が発生しないよう手続きを踏んで進めていきたい。一方で早く利用したいという要望があれば、個人情報の取扱いについて配慮しつつ、MI 連絡会議内での個別相談は対応することも考えられる。

(4) モビリティ・イノベーション連絡会議のホームページについて

- ・資料 3 について説明。

(主な議事)

- ・連絡会議には有識者として個人の方もいるが、個人の研究者情報の取扱いはどのようにすべきか。
- ・専門領域として参加しており、利益相反がない限りは事前の同意を得た上で、公開することはよいのではないか。
- ・連絡会議に参加いただいている個人、組織の広報機能を担いたいと考えており、原案を考え、相談させて頂きたい。
- ・個人として参加している場合、所属組織のシンボルマークの利用は手続きが大変であるので配慮して頂ければと思う。
- ・個人の方にどのようにお願いするか検討し、情報掲載などについて事務局からお願いするので協力をお願いしたい。

(5) 国際連携について

- ・資料 4 について説明。

(6) Level4 モビリティサービス実現に向けた検討

- ・資料 5 について説明。

(主な議事)

- ・実験の取り組みとして、複数台ではセンターを経由した通信と見えるが、車対車の通信は実験に含まれないのか。
- ・車両はV2Xを使うため Connect 機能、環境対応として電動化が必要の意味である。V2X という意味合いとして、車対車も含めた様々な物に接続するイメージであり、信号機や路上カメラ、遠隔操作センターとの接続も含まれる。
- ・自動運転はオンラインロードマップとのコミュニケーションがキーとなるが、オンラインロードマップが実際の環境に即時適応できないと思われる。車両のカメラから見た環境とのすり合わせを車上コンピューターが行うという実験は含まれるのか。
- ・今後検討を進める部分であり、様々な機関や同様の技術を保有している方と共同して取り組むことを考えている。
- ・現状は机上の空論の域を出ない部分もあるが、実地の場の知見をもとにリアリティのある実際の運用に関する法律的な制約、あるべき姿が見えてくると思うので、情報交換しつつ、検討をしていきたいと考えている。
- ・通信遅延や切断があるためリアルタイムではない情報を取得する仕組みであるが、ルート限定であればやりやすい。
- ・オンラインロードマップは様々なやり方があり、協調領域をうまく協同して組み合わせるようになっていくことになるのではないかと。
- ・街中で自動運転の実現を考えると、自動運転のバス等が現状変化を伝え、更新するスキームを構築することで一般的に活用されるダイナミックマップの更新にも寄与できるのではないかと提案ができると思われる。
- ・そのような枠組みを産学協調して作っているが、学術の分野にどう紐づけて発展させていくかが課題である。
- ・法律の議論が机上の空論、法学の議論のみであったため、実験場面での事例を踏まえてより安全を高めるより細かい法的な規制の検討が必要と思われる、緻密な技術開発とつながった議論に入っていけると良いと感じている。
- ・柏での実証実験は、海外との連携はされているのか。
- ・Safety Assurance の Head Start(乗用車系の安全性能検討)の担当者にモビリティサービスの切り口で連携の話をしている。SHOW プロジェクトの参画が多く、SHOW と NDA を交わして様々な形で連携を取れるように進めている。
- ・どのような切り分けで乗用車とモビリティサービスを区別しているのか。想定されるアクシデントの対処方法が異なるのか。
- ・事故発生時の位置付けはあくまでも道路交通法上の車両と同じであろう。Lv4 の課題の洗い出し中で、モビリティサービスの実現のためという議論になりがちだが、緑ナンバーのサービスだけではない貢献も世論にあるという発言であった。
- ・既存の法律では道路交通法が該当するが、道路交通法だけでよいのかまだ解決されていない問題だと思う。実験されている方々と話して、今の法律で行けるところ、行けないところを切り出す、良い機会に来たのではないかと。
- ・モビリティサービスは決められたルートであるのに対し、どこでも走れる車と大きく条件が異なっている。どこでも走れる汎用的な検討も必要だが、難題に取り組むにあたり、できることから進めていく形でよいのではないかと考えている。

(7) 今後の予定

- ・今後、2回の開催を予定。対面開催を原則とするが、状況を見てWEB開催または併用の可能性もある。

以上