

第 25 期第 8 回 自動運転と共創する未来社会検討小委員会 議事要旨

日時：令和 4 年 6 月 9 日 10 時～12 時

場所：オンライン開催

出席者（名簿順，敬称略）：大倉典子，鎌田実，永井正夫，今井猛嘉，加藤晋，佐倉統，田中和哉，谷口綾子，中野公彦，中村彰宏，中村弘毅，藤井秀樹，ボンサトーン・ラクシン
チャラーンサク

オブザーバ（名簿順，敬称略）：有本建男，野口和彦，松宮孝明

参考人：神崎宣次先生（南山大学）

配布資料

後日配布

議題

0. 第 7 回議事要旨確認

前回議事要旨が承認された。

1. 話題提供 自動運転技術をどのような共通価値に照らして検討するか（神崎宣次氏）

はじめに議論に必要な諸概念の検討として，いくつかの概念について紹介された．1) 社会受容性の概念について，環境イノベーションにおける 4 要素（技術，制度，市場，地域）が紹介され，そのうち自動運転システム（以下 AVs）が関連するリスクや不確実性については技術的受容性の関連が強いことが挙げられた．2) 持続可能性の考え方について人，環境，経済の 3 要素があり，それらの重なり合う部分を考える手法と，環境の下位概念として，人びと，経済を包含する考え方が示された．また，持続可能性を評価する指標として QOL やウェルビーイングといった考え方が用いられることが紹介された．

次いで自動運転に限らず日本における様々な技術に関する ELSI の議論において「基本理念」が内包する問題点が指摘された．人間中心の AI 社会原則などを例に，根拠となるドキュメント等への参照が不十分な場合，社会的価値を議論する上で恣意的かつ不安定な議論になってしまう懸念が示され，AVs の社会受容の議論を統制すべき規範や価値を定義することが重要であることが述べられた．

これらに基づいて，AVs に関する問題をどのように議論するべきかの論点が提示された．

1 つは AVs を含む交通に関する議論を都市や地域の議論の下位部分として検討すること，2 つ目はこの都市に関する議論を統制する価値として持続可能性を置くことである．ここで，持続可能性を上位概念とした場合，AVs を含めた自動車を減らすべきという主張が出てくる．一方で，AVs を推進し、かつ車の台数を減らさないことが望ましいとする主張も存在するが，持続可能性に対する代替的理念を特定し，それが倫理的受容可能性に反しないと説得

的に論証することで適切な議論が可能になることが説明された。

この話題提供に対して後述の議論がなされた。

①都市計画について、日本においては都市計画が十分に考慮されずに道路敷設が実施されてきたことが指摘された。また、都市計画の視点では自動車を減らさない選択肢は不可能である指摘や、公共交通と自家用車を区別するべきといった意見が述べられた。さらに、都市と地域の考え方についてその区分や境界について必ずしも行政区分などで分類されるとは限らないといった点が指摘された。

②社会的受容性と倫理的受容可能性の違いについて、社会的受容性には経済学的な視点が考慮されるが、ステークホルダーによってその価値は変わることが示された。また、**X friendly cities** について、多様性や持続可能性をどの程度上位の概念とするのかで導かれる解が異なる可能性が議論された。

③経済学の視点から、環境、人びと、経済の包含関係について、階層構造で並べる概念ではなく、経済を原資として環境の維持（向上）が目的となり、人びとの **QOL** を向上させるという考え方が示された一方で、環境を上位概念とする環境経済学の視点が紹介された。といった議論がなされた。

2. その他

2.1 成果発信について

自動運転の社会実装と次世代モビリティによる社会デザイン検討委員会（親委員会）と連携して日本学術協力財団が発行する「学術の動向」7月に記事を掲載予定。内容は2021年12月に開催された学術フォーラム「**ELSI** を踏まえた自動運転の社会実装ー自動運転の社会実装と次世代モビリティによる社会デザイナー」での発表に基づく。

また、同委員会からは最終的に提言を行うこと、その提言に向けた前段階として、見解を提出する旨が中野委員長より報告された。なお見解は前述の **ELSI** を踏まえた自動運転に関する内容と、都市設計に関する内容の2つを予定している。

2.2 スケジュール

日程調整をしていた次々回は8月5日10時～12時に開催予定で、大阪大学 **ELSI** センターの標葉隆馬准教授に話題提供をしていただく。