

第 25 期第 11 回 自動運転と共創する未来社会検討小委員会 議事録

日時：令和 4 年 10 月 5 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，小野悠，鎌田実，永井正夫，今井猛嘉，加藤晋，栗谷川幸代，佐倉統，田中和哉，中野公彦，中村彰宏，中村弘毅，藤井秀樹，ポンサトーン・ラクシンチャラーンサク

オブザーバー（敬称略）：浅間一

参考人：菅沼賢治様（株式会社デンソー）

配布資料

- ・第25期自動運転と共創する未来社会検討小委員会第10回議事録（案）
- ・自動運転の安全性論証の方策と法制化・標準化

議題

0. 第 10 回議事録確認

前回議事録を承認した。

1. 話題提供 「自動運転の安全性論証の方策と法制化・標準化」（菅沼参考人）

菅沼参考人の話題提供（配布資料を参照）を受け，以下の意見交換がなされた。

欧州が考える safety goal (ア) と日本が考える safety goal (イ) の差の具体例に関する議論が行われた。ソフトウェアのアーキテクチャが異なり，モニタリング技術やデータをデータセンタに送るインフラも異なるという見解が述べられた。

現行法の緊急避難と過失責任は別に理解すべきとの指摘がなされた。それらを踏まえた上で，問題は従前の発想で対応しようとしている点であるという議論がなされた。

ソフトウェアはアメリカの競争力が高いと思われるが欧独を競争相手とする場合と比較してどうかという質問が出された。これに対し，日本はハードウェアの実装力（ものづくり）で競争力を発揮しつつ，他国の強みと連携があるべきとの見解が述べられた。

日本ではお互いの企業がタッグを組むのではなくお互い戦っている印象であるという意見に対し，日本の取組みは個々の要素がすごく優秀だが，優秀であるがゆえにそれを連動させて大きな目標を達成する活動は皆無との見解が述べられた。

工学の人間からすれば 100%安全などあり得ず，住民は 100%安全を考えてしまうということを変えないといけないが，産業側として，市民の考え方が不変であるという前提なのかという質問が出された。産業側としてはあえて社会を変えるというスタンスはとらないと思われるが，それが社会的によいのかというのは別問題という見解が述べられた。

欧州ではテクノロジーアセスメントのための機関があるが，日本にはなく，今後の取組み

はどうかという質問に対し、ヨーロッパの動向を見守りつつ、並行して日本では課題づくりが必要との見解が述べられた。

EU 内の国の関係に関する質問に対し、前提として欧州の自動車産業に予算が付くため、ドイツの発言力がもっとも強いのではないかとの見解が述べられた。

ドイツで盛んな人の交流を日本で根付かせるにはどうしたらよいかという質問が出された。人材交流をどうするのかは難しいが、プラットフォームの仕組み作りによって役割分担が明確になれば流動性が高まるかもしれないという見解が述べられた。

2. その他

特になし

以上