

# 日本学術会議中部地区会議ニュース

No. 159

2026. 3

## I. 令和7年度第2回日本学術会議中部地区会議運営協議会

名古屋大学 NIC3 階大会議室及びオンライン会議

## II. 令和7年度日本学術会議中部地区会議

### 学術講演会「これからのモビリティと社会受容性

#### -自動運転実用化への課題と挑戦-

東海国立大学機構 CommonNexus (名古屋大学) LOAM HALL 及びオンライン開催

#### 「自動運転の社会実装と ELSI」

中野 公彦 (東京大学生産技術研究所 教授)

#### 「ロボットタクシーの社会導入に向けて

#### ～自動運転技術の課題と安全性評価に向けた取り組み～

菅沼 直樹 (金沢大学高度モビリティ研究所 教授)

#### 「自動運転の社会実装のあり方

#### ～日米の法制度比較から考える」

中川 由賀 (中京大学法学部 教授、名古屋大学未来社会創造機構 客員教授、  
弁護士)

#### 「モビリティイノベーションがもたらす街と

#### 社会へのインパクト」

森川 高行 (名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所 特任教授・  
名誉教授、名古屋大学 COI-NEXT マイモビリティ共創拠点長・PL)

## III. 日本学術会議会員・連携会員コーナー

### 「新型出生前診断の時代に：その本質を見抜き、

### 全ての人たちが生き生きと暮らせる社会を作る！」

古庄 知己 (日本学術会議連携会員・信州大学医学部遺伝医学教室 教授)

## IV. 日本学術会議中部地区科学者懇談会コーナー

### 「日本学術会議第195回総会傍聴記」

和田 肇 (科学者懇談会愛知県幹事・名古屋大学 名誉教授)

## I. 令和7年度第2回日本学術会議 中部地区会議運営協議会

議事録は以下のとおりです。

開催日時 令和7年12月12日(金) 10:30～  
11:55

開催場所 名古屋大学東山キャンパス  
National Innovation Complex (NIC) 3  
階大会議室及びZoomによるオンライン  
会議 (ハイブリッド開催)

出席者 ※ オンライン参加

### 【日本学術会議中部地区会議運営協議会委員】

- 高田 広 章 (中部地区会議代表幹事  
名古屋大学  
未来社会創造機構教授)
- ※護 山 真 也 (信州大学人文学部教授)
- ※久 木 田 直 江 (静岡大学名誉教授)
- ※野 口 晃 弘 (南山大学経営学部経営学科教授)
- ※大 藪 千 穂 (岐阜大学教育学部教授  
副学長/機構長補佐)
- 高 山 弘 太 郎 (豊橋技術科学大学大学院工学  
研究科教授・愛媛大学大学院  
農学研究科教授)
- ※後 藤 英 仁 (三重大学医学部医学科教授)
- ※張 勁 (富山大学副学長/学術研究部  
理学系教授)
- 永 井 由 佳 里 (北陸先端科学技術大学院大学  
理事/副学長)
- ※西 弘 嗣 (福井県立大学恐竜学部学部長/  
教授)
- 石 原 一 彰 (名古屋大学大学院工学研究科  
有機・高分子化学専攻教授)

### 【日本学術会議中部地区科学者懇談会各県幹事】

- 松 田 正 久 (科学者懇談会幹事長  
愛知教育大学名誉教授・元学長)
- 竹 内 章 (富山大学名誉教授)
- ※森 寿 (富山大学学術研究部医学系  
教授)
- 福 森 義 宏 (金沢大学名誉教授)
- ※松 井 三 枝 (金沢大学国際基幹教育院  
教授)
- ※山 川 修 (福井県立大学名誉教授)
- ※永 井 二 郎 (福井大学学術研究院工学系部門  
教授)
- ※保 柳 康 一 (信州大学名誉教授)

- ※仲 澤 和 馬 (岐阜大学名誉教授)
- ※山 本 公 徳 (岐阜大学地域科学部教授)
- 鈴 木 滋 彦 (静岡県立農林環境専門職  
大学長)
- 和 田 肇 (名古屋大学名誉教授)
- 東 村 博 子 (名古屋大学名誉教授)
- 吉 岡 基 (三重大学名誉教授)
- 瀬 戸 美 奈 子 (三重大学教育学部教授)

### 【日本学術会議】

- 三 枝 信 子 (日本学術会議副会長)
- ※田 中 駒 子 (日本学術会議事務局次長)
- 大 根 英 樹 (日本学術会議事務局企画課  
課長補佐 (広報担当))
- 中 島 和 (日本学術会議事務局企画課  
広報係長)

### 【陪 席】

- 犬 浦 恭 子 (信州大学総務部総務課副課長)
- 清 水 大 貴 (信州大学総務部総務課主査)
- 神 澤 優 花 (信州大学総務部総務課主任)
- 楠 卓 (信州大学総務部総務課主任)
- 浅 田 進 矢 (名古屋大学研究協力部次長)
- 水 野 克 彦 (名古屋大学研究協力部研究企  
画課課長補佐)
- 佐 藤 孝 政 (名古屋大学研究協力部研究企  
画課研究総務係長)

### 議 事

- 1 中部地区会議運営協議会について  
高田代表幹事から開会の挨拶の後、資料1に基づき、出席者から所属している部や専門分野等について自己紹介があった。次いで、本日の中部地区会議運営協議会は、科学者懇談会と同時開催したいとの提案があり、これを了承した。  
続けて、資料2-1～2-3に基づき、運営協議会委員名簿、日本学術会議地区会議運営要綱等を確認した。
- 2 地区会議代表幹事の報告  
高田代表幹事から、10月27日～28日に開催された第195回総会について報告があり、詳細は後刻の「各県幹事との打合せ会」で、科学者懇談会愛知県幹事の和田先生から、総会傍聴記について報告いただくこととしている旨説明があった。  
次いで、高田代表幹事から、資料3-1～3-3に基づき、中部地区会議の会員、連携会員数の状況について報告があった。

## 3 学術講演会について

高田代表幹事から、後刻の「各県幹事との打合せ会」で、学術講演会の進め方等について審議願いたい旨説明があった。

## 4 地区会議ニュースについて

高田代表幹事から、資料 4-1~4-3 に基づき、次号 (No.159) 発行のための原稿執筆者について、前回までの運営協議会で承認いただいたルールに基づいて、以下のとおり依頼したい旨提案があり、意見交換及び審議の結果、運営協議会としてこれを了承した。

## ○会員・連携会員コーナー：

長野県連携会員の護山真也先生（信州大学人文学部教授）から同会員の古庄知己先生（信州大学医学部遺伝医学教室教授）へ依頼等調整し、人選については長野県連携会員の両名で検討いただくこととした。

## ○科学者懇談会コーナー

（日本学術会議総会傍聴記）：

長野県幹事の保柳康一先生（信州大学名誉教授）又は奥村幸久先生（信州大学学術研究院工学系教授）にご執筆いただき、人選については長野県幹事の両名で検討いただくこととした。

なお、次々号 (No.160) で、総会傍聴記を執筆いただくため、長野県幹事の保柳康一先生又は奥村幸久先生に、令和 8 年 4 月 9~10 日に開催予定の第 196 回日本学術会議総会にご出席いただきたい旨説明があった。

また、現地出席の場合、旅費は科学者懇談会から支出する旨の説明があった。

## 5 次回地区会議の開催について

高田代表幹事から、資料 5 に基づき、次回地区会議の開催について、持ち回り順により長野県に依頼したい旨説明があった。なお、開催時期については、当番校で調整した結果、令和 8 年 7 月 10 日（金）を予定している旨案内があった。また、令和 8 年度の地区会議開催持ち回り順として、春は長野県、秋は三重県が担当することを決定した。

## 6 令和 8 年度中部地区会議事業実施計画について

高田代表幹事から、来年度の中部地区会議事業実施計画について説明いただきたい旨発言があり、浅田名古屋大学研究協力部次長から、資料 6 に基づき、中部地区会議の令和 8 年度の事業実施計画について説明があった。

## 7 科学者懇談会各県幹事との打合せ会

松田幹事長から挨拶の後、資料 7-1~7-3 に基づき、幹事一覧、規約及び会員名簿についての報告があった。次いで、松田幹事長から、以下の事項について説明があった。

## ○科学者懇談会の県幹事の交代について

資料 8-1~8-2 に基づき、幹事の交代について提案があり、富山県幹事の交代について審議の結果、これを了承した。

## ○科学者懇談会の新会員の加入案内について

資料 9-1~9-2 に基づき、連携会員に対して科学者懇談会新会員加入の案内を送付していることについて説明があり、次回は地区会議ニュース 159 号送付時（2026 年 3 月頃）に、メールでのお知らせとなることについて案内があった。

## ○学術講演会の進め方について

資料 10-1~10-2 に基づき、この後の学術講演会は、先刻の運営協議会でも発言のあったとおり、対面とオンラインのハイブリッド形式で高田広章先生（中部地区会議代表幹事）の司会により開催する旨説明があった。

## ○日本学術会議の第 195 回総会の報告について

和田愛知県幹事からは、資料 11 に基づき、10 月 27 日~28 日に開催された第 195 回総会について、この後の学術講演会で詳細を報告いただく予定である旨、説明があった。

また、令和 8 年春に開催される日本学術会議総会には、長野県幹事の先生に傍聴を依頼することとした。

## ○その他

松田幹事長から、その他検討事項があれば提起いただきたい旨発言があり、特に日本学術会議の法人化に向けた状況について、情報交換したい旨の提言があった。

これを受けて、三枝副会長から、法人化後の会員予定者の候補者選考に係る審議のための候補者選考委員会の状況や、法人化後の組織体制やガバナンス等の法人化に伴い検討が必要な事項を審議する委員会である法人化準備委員会の状況、さらに、法人化準備委員会を基に立ち上がっている会員選任制度検討分科会、日本学術会議憲章検討分科会、自己資金検討WGについて、説明があった。次いで、田中事務局次長から補足説明があり、出席各位による活発な意見交換が行われた。

また、仲澤幹事から、ポストクの雇用期間について懸念がある旨の提起があり、各大学で、可能な限り雇用継続に努力している例もある諸

般の事情から、そうではない例もあり、研究者養成の点からも大きな問題であるため、今後継続的に議論していくことが確認された。

- 令和7年度第2回日本学術会議中部地区会議学術講演会  
「これからのモビリティと社会受容性 ～自動運転実用化への課題と挑戦」

開催日時 令和7年12月12日(金) 13:00～16:40

開催方法 対面(東海国立大学機構(名古屋大学)CommonNexus LOAM HALL)及びオンライン(Zoom)(ハイブリッド開催)

講演講師

- ・自動運転の社会実装と ELSI  
中野 公彦(東京大学生産技術研究所教授)
- ・ロボットタクシーの社会導入に向けて～自動運転技術の課題と安全性評価に向けた取り組み～  
菅沼 直樹(金沢大学高度モビリティ研究所教授)
- ・自動運転の社会実装のあり方～日米の法制度比較から考える  
中川 由賀(中京大学法学部教授、名古屋大学未来社会創造機構客員教授、弁護士)
- ・モビリティイノベーションがもたらす街と社会へのインパクト  
森川 高行(名古屋大学未来社会創造機構特任教授・名誉教授、名古屋大学 COI-NEXT マイモビリティ共創拠点長・PL)

学術講演会参加者 274名(対面63名、  
オンライン211名)

以上

## II. 令和7年度

### 日本学術会議中部地区会議

#### 学術講演会

#### 「これからのモビリティと社会受容性 -自動運転実用化への課題と挑戦-

開催日時 令和7年12月12日(金)  
13:00~16:40

開催場所 東海国立大学機構(名古屋大学)  
CommonNexus LOAM HALL 及びオンライン  
(Zoom)(ハイブリッド開催)

講師

- 中野 公彦(東京大学生産技術研究所教授)  
「自動運転の社会実装と ELSI」
- 菅沼 直樹(金沢大学高度モビリティ研究所  
教授)  
「ロボットタクシーの社会導入に向けて~自動  
運転技術の課題と安全性評価に向けた取り組  
み~」
- 中川 由賀(中京大学法学部教授、名古屋大学  
未来社会創造機構客員教授、弁護士)  
「自動運転の社会実装のあり方~日米の法制度  
比較から考える」
- 森川 高行(名古屋大学未来社会創造機構特任  
教授・名誉教授、名古屋大学 COI-  
NEXT マイモビリティ共創拠点長・  
PL)  
「モビリティイノベーションがもたらす街と社  
会へのインパクト」

参加者 274名  
(※現地参加・オンライン参加の合計数)

#### 《学術講演会要旨》

いま、私たちの「移動(モビリティ)」のあり方が大きく変わろうとしています。高齢化の進展や人手不足の深刻化により、地方では公共交通の維持が難しく、都市部でも交通の安全確保や効率化が課題となっています。誰もが安心して自由に移動できる社会をどう実現するかが問われています。

その解決の鍵として期待されているのが「自動運転」です。高齢者や交通弱者の移動を支えるだけでなく、物流や都市インフラの効率化を進め、エネルギーの無駄を減らし、環境負荷の少ない社会づくりにも貢献できる可能性を秘めています。

一方で、安全性や法律、倫理、そして「社会がどう受け入れるか」といった課題も残されています。技術の進歩だけでは、安心して任せられる未来はつくれません。

この講演会では、工学・法学・社会科学など多様な視点から自動運転の現状と展望をわかりやすく紹介し、持続可能で豊かなモビリティ社会の実現に向けて考えます。技術に詳しくない方も大歓迎です。私たちの暮らしの未来を、ぜひ一緒に見つめてみませんか。

## 自動運転の社会実装と ELSI

中野 公彦

(東京大学生産技術研究所教授)

千葉県柏市柏の葉地区における自動運転バスの長期実証走行とレベル4自動運転の社会実装に向けた取り組みを紹介し、技術・制度・社会的観点(ELSI: Ethical, Legal and Social Issues)を踏まえた自動運転の社会実装モデルについて考察した。東京大学生産技術研究所を中心とする研究グループは、2017年以降、先進モビリティ株式会社およびBOLDLY株式会社(当時:SBドライブ株式会社)等と連携し、自動運転バスを開発し(図1)、公道における自動運転バスの実証実験を継続的に実施してきた。

2017年当時、運転者を必要としない自動運転車の公道走行(レベル4自動運転)は制度上認められていなかったため、自動運行装置を運転支援装置として用いたレベル2運用で実証を行っていた。2017年には沖縄県南城市および石垣市において公道実証を実施し、公道での定時運行、正着制御、信号協調制御などの性能を検証した。その後、北海道大樹町における雪道走行など、多様な環境条件下での自動運転性能を確認している。



図1 先進モビリティによって開発された最初の自動運転バス

実装時の課題を抽出することを目的として、2019年11月より柏の葉地区において長期営業運行実証が開始された。本実証は柏ITS推進協議会を実施主体とし、東京大学柏キャンパスと柏の葉キャンパス駅間(片道2.6km)のシャトルバスルートにおいて、平日は毎日3~4往復の運行を6年以上にわたり継続している。ここでは、車両単体の自動走行機能に加え、路側機・路側センサ・通信を活用した協調型システムが構築されている。信号情報(青信号残時

間)の受信や、車載センサの死角に存在する歩行者・自転車を路側センサで検知することにより、交差点での急減速回避や通過時間短縮を行い、交通の円滑性向上を目指している(図2)。

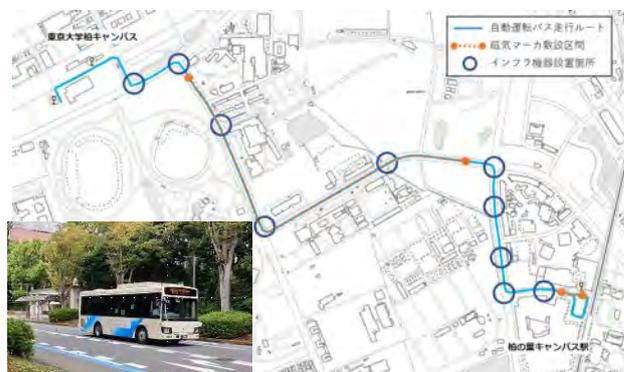


図2 柏の葉地区自動運転バス(レベル2運用)長期営業運行実証実験ルート(国土地理院の地理院地図に自動運転実証実験のルートおよび関連情報を加筆)

制度面では、2019年の道路運送車両法改正(2020年施行)により自動運行装置が保安基準対象装置に追加され、さらに2022年の道路交通法改正(2023年施行)により特定自動運行許可制度が創設された。特定自動運行とは、運転者を必要としない自動運転車を用いて、特定の条件下で自動運転を行うものであり、レベル4自動運転に相当する。都道府県公安委員会からの許可を得ることで、レベル4自動運転の運行が可能となった。これにより、永平寺町や羽田イノベーションシティなど、複数地域でレベル4自動運転サービスが実現している。

2021年度より、経済産業省・国土交通省による「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト(通称:RoAD to the L4)」が開始され、柏の葉地域での自動運転社会実装事業がテーマ4として採択された。混在空間における協調型レベル4自動運転の実現を目指し、東京大学を幹事機関として、名古屋大学、産業技術総合研究所、三菱総合研究所、日本自動車研究所、先進モビリティ株式会社からなるコンソーシアムにより研究開発が進められてきた。その成果として、2025年8月に関東運輸局より自動運転車(レベル4)としての認可(図3)、同年11月に千葉県公安委員会より特定自動運行許可、さらに同年12月には関東運輸局より特定自動運行旅客運送の認可を取得し、2026年1月13日よりレベル4自動運転によるシャトルバスサービスが開始された。

自動運転の実装にあたり直面した技術課題として、安全性を確保しつつ交通の円滑性を確保すること、

ならびに数値で明確に規定されていない道路交通法を遵守することが挙げられる。特に、ルールベースで判断を行う現在の自動運転システムにおいては、横断歩道通過時や交差点右折時に、人間に近い発進判断を行うことが難しい。判断までを人工知能(AI)が担う End-to-End AI 自動運転による解決も期待されているが、事前に安全性を示すことが困難である点や、AI が法的責任主体になれない点が課題として残されている。



図3 関東運輸局より自動運転車(レベル4)としての認可を受けた自動運転バス

自動運転の社会実装には、技術課題の解決に加えてELSIへの対応が不可欠である。ELSIとは、Ethical, Legal, and Social Issuesを指し、新規技術を社会に実装する前に検討・解決すべき非技術的課題を意味する。科学技術のELSIへの包括的実践研究開発プログラム(RInCA)の助成を受け、明治大学および筑波大学と共同で実施した「ELSIを踏まえた自動運転技術の現場に即した社会実装手法の構築」の取り組みについても紹介した。

「機械の犯すミスを社会は受け入れられるのか」という根源的な問いを出発点に、事故責任の所在、被害者救済、データ・プライバシー、社会受容性といった課題を整理してきた。本事業の下で、市民フォーラム、哲学対話、ワークショップなどを通じた対話型アプローチを実践し、自動運転技術を社会とともに考える枠組みを構築してきた。また、技術の透明性向上を目的として、自動運転(レベル2運用)中における運転手の運転介入状況(ブレーキ・アクセル・ハンドル操作)を公開した。自動運転においては、リスクと便益のバランスを社会がどのように受け止めるかが重要な論点となる。

上記のELSI事業の活動内容も含め、日本学術会議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により、見解「自動運転における倫理・法律・社会的課題」が2023年5月26日に発出された。見解の内容も含めて、次世代モビリ

ティによる社会デザインについて、同年9月15日に提言「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」が日本学術会議より発出された。

結論として、本発表は、自動運転を単なる技術課題としてではなく、法制度、社会設計、倫理を含む総合的な社会システムとして捉える必要性を強調している。特に、生成AIを含むEnd-to-End AI自動運転の実装が現実味を帯びる中で、法的責任主体になれないAIをどのように人間の判断と共存させるのか、そしてそれを前提としたモビリティ社会をどのようにデザインするのが、今後の重要な課題である。

## ロボットタクシーの社会導入に向けて ～自動運転技術の課題と安全性評価に向 けた取り組み～

菅 沼 直 樹

(金沢大学高度モビリティ研究所教授)

現在米国、中国などにおいてロボットタクシーの社会導入が進んでいる。本講演では、金沢大学におけるこれまでの自動運転技術の取り組み状況について紹介を行った。また金沢大学の自動運転技術をコア技術として導入した(株)ムービーズのロボットタクシーの社会導入に向けた取り組み状況について報告した。

### 1. 自動運転の歴史

自動運転に関する研究は大変長い歴史があり、日本では1960年代頃からその研究が行われてきた。過去の開発では、高速道路などの専用道路を中心とした限定された空間における自動運転技術が中心であった。一方、現在ではコンピュータ、センサといったハードウェアの進化に加え、AI技術の発展によって自由度の高い自動運転が可能となっている。また高精度地図を活用することで、一般道も含めた自動運転が可能となっている。

このような歴史の中で、金沢大学では1998年ごろから自動運転技術の開発を開始し、2015年からは国内の大学として初となる一般道における公道走行実証を開始している。本講演ではこれまでの約28年間の取り組みの概要について報告した。

### 2. 自動運転に必要な技術と課題

悪天候を含む様々な道路環境においてロボスタに自動運転を行うためには、LiDAR、カメラ、イメージングレーダなどといった様々なセンサを用いる必要がある。一方、多数のセンサを用いたとしても多様な道路環境に対応して自動運転を行うためには様々な課題をクリアする必要がある。

金沢大学では、これまでの28年間の研究開発の歴史において、一般道における自動運転を実現するために必要となる、地図生成、自己位置推定、周辺環境認識、走行軌道生成技術を独自に開発してきた。また、石川県、東京都、千葉県、北海道といった様々な地域において公道での走行実証を実施することで、過疎地から都心部まで、また晴天時から悪天候といった様々な道路環境で自動運転を行うための技術開発を行ってきた。

### 3. 自動運転技術の安全性評価に向けた取り組み

自動運転技術を実際の社会の中で活用するためには、その安全性を如何に立証していくかが重要なポイントとなる。一方、様々な道路環境を実際に走行させ、その安全性を評価することは、時間・コストの観点から現実的ではなく、効率的に評価する手法の確立が必要となる。このため、現在では仮想空間を用いた自動運転技術の安全性評価に向けた取り組みも行っている。

この取り組みでは、あらかじめ用意した交通環境のシナリオをもとに、LiDAR、カメラなどのセンサデータを仮想環境で再現し、天候や日照条件といった様々な環境条件における認識技術の性能評価を実施するとともに、イレギュラーな交通シナリオの下での判断技術の性能評価を行うことで、実道で存在しなかったような環境における安全性評価を実施してきている。また近年では、実際の自動運転車両に搭載している認識技術を用いて交通環境のシナリオを実道で収集してきたデータをもとに自動的に作成し、そのシナリオにさまざまなバリエーションを振った上で安全性評価を行うための手法を検討している。

金沢大学では、これまで10年以上にわたる公道走行で収集してきた多種多様な交通環境におけるセンサデータを保有しており、これら大量のデータを用いて大量の交通シナリオを用いて安全性評価を効率的に実施することを可能としている。

### 4. ロボットタクシーの社会導入に向けて

これまで金沢大学では、自動運転に関する技術開発を行うとともに、その社会導入に向けて自動運転技術の安全性を評価するための技術開発を行ってきた。一方、自動運転技術の実社会での活用に向けては、大学の公的な研究開発のみでは限界がある。このため、2024年5月に金沢大学発のスタートアップである株式会社ムービーズを設立させ、現在ロボットタクシーの社会実装に向けた取り組みを行っている。

例えば、2025年2月に行った千葉県の幕張新都心における取り組みでは、スマートフォンアプリを用いてロボットタクシーを用いた乗客の送迎を自動的に行うシステムの開発を進め、スマートフォンを用いてロボットタクシー使用者のもとに自動運転車両を自動的に対応に行き、目的地まで自動的を送り届ける実証実験を実施した。また、2025年10月に実施した北海道上士幌町における取り組みでは、自動運転車両の遠隔監視・支援システムの開発を行い、将来の運転席無人でのロボットタクシーの実用化に向けた技術的な実証実験を行うとともに、実際の地域住民の方々にロボットタクシーを活用していただ

き、将来の「足」としての活用に向けた取り組みも実施してきている。

## 5. まとめ

本講演では、金沢大学のこれまでの自動運転技術に関する取り組みについて紹介を行うとともに、その社会実装に向けた取り組みについて紹介を行った。

現在日本をはじめ世界各国では、少子高齢化によるドライバ不足や高齢化といった課題が顕在している。このような状況の中で自動運転技術を用いた移動手段の維持・確保は重要な社会的な要請であると考えている。一方でその安全性を如何に担保していくのかといった観点も社会的に大きな関心事項であり、自動運転技術の高度化に加え、効率的な安全性評価手法の確立も重要な研究開発項目であると考えられる。

現在、米国、中国等において運転席に人が乗務しない形の自動運転技術が既に社会に浸透しつつある状況を踏まえると、日本においてもそう遠くない未来においてロボットタクシーなどの新しいモビリティが一般的となる日常が訪れるものと考えられる。金沢大学および株式会社ムービーズでは、顕在化した様々な交通に関する社会課題の解決に向けて、今後もロボットタクシーの社会導入に向けた歩みを進めていく予定としている。

## 自動運転の社会実装のあり方～日米の法制度比較から考える

中川 由賀

(中京大学法学部教授、名古屋大学未来社会創造機構客員教授、弁護士)

### はじめに

アメリカは、自動運転の研究開発や社会実装が世界でも特に進んでいる。そのため、日本とアメリカの法制度を比較し、両国の制度設計の違いを手掛かりとして、自動運転の社会実装に向けた法的課題を整理する。

自動運転に関する法律問題は多岐にわたるが、①技術基準、②安全性評価、③事故・不具合調査の3点に絞って検討する。

### 日本の法制度

まず、日本の法制度を概観すると、2014年以降、政府は、自動運転の推進を掲げ、毎年「官民 ITS 構想・ロードマップ」を公表してきた。2015年から2017年頃には、実証実験や民事責任に関する検討が進められ、2017年には基準緩和制度や道路使用許可制度を活用することで、ハンドルやペダルのない自動運転車であっても公道走行が認められるようになった。

2018年には、議論の中心が「実験」から「実装」へと移り、「自動運転に係る制度整備大綱」が取りまとめられた。これを受けて、社会実装に向けた法整備が一気に加速し、2018年には、自動運転車の安全技術ガイドラインが策定された。そして、2019年の道路運送車両法及び道路交通法の改正により、自動運転システムが「自動運行装置」として法的に位置付けられ、レベル3の自動運転が制度上明確に許容された。さらに、2022年の道路交通法改正により、レベル4の自動運転サービスである特定自動運行の許可制度が創設された。

このように、日本は、基準緩和制度や道路使用許可制度を活用するとともに、二度の法改正により、レベル3・レベル4の社会実装に必要な法的枠組みを整備し、特定自動運行の許可制度を新設し、自動運転車の社会実装に対応しようとしていると整理できる。

### アメリカの法制度

次に、アメリカの法制度を概観すると、2016年、連邦政府は、Enforcement Guidance Bulletin 2016-02により、自動運転技術についても既存の安全関連

欠陥・リコール制度の枠組みで対応する方針を明確にした。また、連邦政府は、2016年から2021年にかけて、自動運転車に関する複数の方針文書を公表し、社会実装の方向性を段階的に示してきた。さらに、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)は、2021年、Standing General Orderを発出し、自動運転車等の一定条件を満たす事故についてメーカー等に報告を義務付け、事故情報の収集・公開を開始した。

さらに、2022年には、連邦自動車安全基準(FMVSS)の一部改正が行われ、「運転者席」等の人間の運転を前提とした用語が見直され、自動運転車にも従来と同等の乗員保護性能が求められることが明確化された。ただし、これは事故時の安全性能に関する改正にとどまり、自動運転システムの性能そのものを規定するものではない。

2025年4月には、米国運輸省がAutomated Vehicle Frameworkを公表し、自動運転車の社会実装に向けた今後の方向性を示した。この枠組みの下、NHTSAは、FMVSSの免除制度の活用を促進する方針を示している。

このように、アメリカは、自動運転システムに関する新法制定や包括的な法改正を行うのではなく、既存の技術基準及び安全性評価の枠組みを前提に、FMVSSの部分改正、事故報告制度の整備、免除制度の活用といった手法によって、自動運転車の社会実装に対応していると整理できる。

### 日米比較で見える論点

以上を踏まえて、①技術基準、②安全性評価、③事故・不具合調査の三つの観点から、両国の制度を比較する。

まず、①技術基準の観点で比較する。日本では、車両の技術基準は、道路運送車両法の下で保安基準及び細目告示として定められている。2018年の自動運転車安全技術ガイドライン策定、2019年の道路運送車両法・道路交通法改正を経て、2020年には自動運行装置に関する保安基準及び細目告示が整備され、2022年の道路交通法改正を経て、2023年にはレベル4自動運転に対応する保安基準細目告示の改正が行われた。もっとも、これらの技術基準は、包括的ではあるものの、内容はなお抽象的・定性的である。そのため、国土交通省は、2024年に「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を策定し、最大減速度等について一定の具体化を図った。しかし、依然として具体化・定量化は限定的であり、今後の課題とされている。一方、アメリカでは、車両の技術基準は、FMVSSとして連邦レベルで規定されている。2022年にはFMVSSの改正が行われたが、これは事故時の安全性能に関する改正にとどまり、自動運転シ

システムの性能そのものに関する包括的基準は設けられていない。

次に、②安全性評価の観点で比較する。安全性評価の制度は、政府認証制度と自己認証制度に大別される。日本は、政府認証制度を採用し、車両の市場投入前に国が基準適合性を審査する。一方、アメリカは、自己認証制度を採用し、メーカーが自ら基準適合を宣言した上で市場投入し、政府は事後的に調査・是正を行う。この違いは自動運転車の導入にも表れている。日本では、レベル3・レベル4の導入に際し、保安基準等を整備した上で事前審査を行っている。他方、アメリカでは自動運転システムに関する包括的基準が存在せず、かつ、事前審査も不要であるため、企業は法的リスクを負いながら新技術の実装を進めてきた。ただし、日本の政府認証制度も近年は抽象的基準の下で柔軟に運用されており、制度自体が社会実装の阻害要因となっているとは必ずしもいえない。

次に、③事故・不具合調査の観点で比較する。日本では、現在は、警察庁・国土交通省の下に設置された自動運転車事故調査委員会が事故原因の分析を行っており、将来的には運輸安全委員会への調査対象拡大も検討されている。一方、アメリカでは、自己認証制度を補完する手段として事後調査が重視されている。NHTSAは、欠陥調査及びFMVSS適合性調査を通じて是正措置を行い、重大事故については、国家運輸安全委員会(NTSB)が独立した立場から調査と安全勧告を行う。さらに、州レベルでも、例えば、カリフォルニア州においては、運行許可権限を持つDMVと旅客サービス許可権限を持つCPUCが積極的に調査・処分を行っている。このように、アメリカは、事後調査・監督を中核とする安全確保の仕組みを構築し、それを自動運転にも適用している。

### 今後の日本への示唆

日本はこれまで政府認証制度の下、主に事前認証によって安全を確保してきた。しかし、自動運転の導入期では、技術基準が抽象的・定性的にならざるを得ない状況が生じている。早い段階で具体的・定量的な技術基準を設けることには技術革新を阻害する懸念が指摘されており、また、現実問題として非常に難しいという側面もある。実際、日本では自動運転推進からすでに10年以上が経っているが、具体的・定量的な技術基準が整備されるに至っておらず、自動運転の先進国であるアメリカでも具体的・定量的な技術基準を設定していないことは、そうした難しさの現れであろう。こうした現状を踏まえると、過渡期の安全性確保の在り方としては、事前認証を

前提としつつ、事後調査をこれまで以上に充実させることが重要になる。

### おわりに

アメリカは、自己認証制度の下、事後調査を中核として安全性を確保してきた。日本が制度全体をアメリカに合わせる必要はないが、事後調査の在り方については学ぶべき点が多い。本講演では連邦レベルを中心に検討したが、カリフォルニアやテキサスなど州レベルの制度にも重要な示唆がある。今後も海外動向を踏まえ、日本の実情に即した制度設計を検討していく必要がある。

なお、本講演は、現在進行中の研究の一部を報告するものであり、今後、内容を精査した上で論文化する予定である。

## モビリティイノベーションがもたらす 街と社会へのインパクト

森川 高行

(名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会  
研究所特任教授・名誉教授、名古屋大学 COI-  
NEXT マイモビリティ共創拠点長・PL)

### 百年に一度のモビリティイノベーション

モビリティ(移動)におけるCASE技術、すなわち、C: Connected(無線通信でつながる)、A: Autonomous(自動運転)、S: Shared(保有からシェア)、E: Electric(電動化)の利用による革新が始まってから10年程度たつ。究極には、通信でつながり、自動運転化された電気自動車を移動サービスとして利用するという移動の姿が普通になってくるであろう。

CASE技術の中でも最もインパクトの大きいものが自動運転化である。自動運転技術は、交通事故、公共交通やトラックの運転手不足、マイカーを運転している無駄な時間といった問題を解決していく可能性がある。自動運転化はこのように大きな交通課題の解決策になる一方、自動車があまりに便利になりすぎ、道路上が車であふれ、渋滞や温暖化ガスの増加、そして都市には不可欠な中大量輸送機関のますますの利用者離れを引き起こす可能性もある。これを解決することは容易ではないが、その方法については後に述べる。

### 世界・日本・名古屋大学での自動運転開発の取り組み

米国と中国では、乗用車を自動運転化して無人タクシーとする「ロボタクシー」の開発と実装が進んでいる。とくに米国Google系のWaymoは米国の10程度の都市でロボタクシーを大規模に営業運転させている。欧州や日本では乗合公共交通であるバスの自動運転の実証実験を中心に進められている。しかし、地域限定の無人運転であるレベル4化された走行環境はごく限られており、運転手不足を解消する自動運転レベルに達するにはまだ少々時間がかかりそうである。

名古屋大学では、2013年に始まったCOI(Center of Innovation)プロジェクトの中で自動運転開発が始まり、2015年には加藤真平准教授(当時、現ティアフォー社CEO)が開発したレベル2自動運転車の公道走行実験が行われた。加藤准教授が名古屋大学から異動したあとは、赤木康宏特任准教授(当時、現特任教授)が着任して、それ以来COI及びCOI-

NEXTという大型の研究プロジェクトの中で開発を進めている。COI時代は時速20km未満の「ゆっくり自動運転<sup>®</sup>」を開発していたが、2022年に始まったCOI-NEXTでは時速30kmを超えるミニバンやワンボックスカーの自動運転化に成功している。完全に社会実装された例としては、春日井市高蔵寺ニュータウンの一地区において、自動運転化された7人乗り電動ゴルフカートを住民NPOが運行管理する形で2023年2月からサービス提供がなされている。

### 都市交通において自動運転を活かすには

そもそも乗用車で人を運ぶ輸送密度は極めて低い。都市部で一番多く人が運んでいる状態(渋滞し過ぎず空き過ぎず)でも1車線あたり千人/時程度である。これは地下鉄や通勤鉄道でラッシュ時に運んでいる輸送密度の数十分の一に過ぎない。つまり、都市内の大量の人の輸送を担うためには中大量輸送機関が不可欠ということである。さらに近年は世界中で都心部の快適歩行空間化が進められており、都市において車が自由に走り回れる空間は今後少なくなっていくべきであろう。

このような背景の中、基本的に車(マイカー及び公共交通)を便利に使いやすくする自動運転が入り込んでくるため、都市における車を適正にマネジメントする政策がますます重要になると考えている。

「けしからん」自動運転車の使い方の例として、自動運転マイカーで都心部を訪れたとき、自分が用を足している間にマイカーを路上駐車させておき駐禁の取り締まりが始まりそうになったら少し移動するというプログラムにしておくということがある。または、駐車する代わりに都心部をゆっくりと流しておくというプログラムもありえる。こんな使い方をされれば都心部の道路も路肩も大変なことになることは目に見えているが、これを現在の道路交通法で取り締まることはできない。

このような不適切利用も含めて、道路上にあふれる車をコントロールする最も合理的な方法は、「道路利用料金制度」を確立することである。つまり、車で道路を使った分の料金を車利用者が支払う制度である。この制度の嚆矢は、シンガポールやロンドンのロードプライシング制にみられる。道路の場所、種類、距離、時間帯、車種などによって料率(円/距離または円/時間)を変化させることで都心部の混雑緩和や環状道路への迂回促進、高速道路への誘導などの道路交通マネジメントが可能になる。もちろん中大量輸送機関利用への誘導にも効果的である。

またこの制度は、道路の建設及び維持管理のための財源確保の決め手にもなる。これまでは、ガソリン税及び軽油引取税によって間接的に道路利用者か

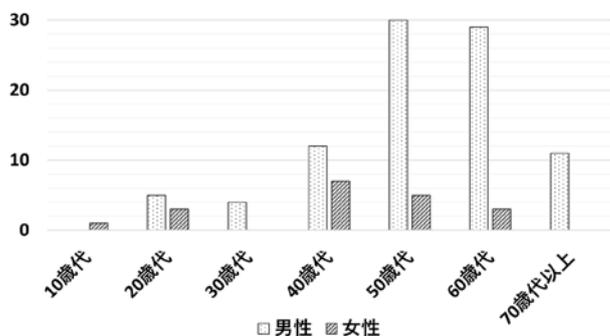
ら道路整備の財源を確保していたが、車の電動化によってこの仕組みは崩れる。道路を公共財と位置付けて、原則無料開放していたのは利用料金徴収の方法が(アクセスコントロールされた有料道路以外は)現実的になかったからである。現在のICTを使えば、場所・時間・距離に従った料金を徴収することは可能である。あとはいかに制度化するかであろう。

もう一つの懸念は、ロボタクシーの出現によって逆に衰退する可能性のある郊外や地方における公共交通の問題である。現在の公共交通事業者はもうかっている路線や地域の黒字をもうからない郊外・地方へ内部補助することで事業範囲を維持していることが多い。ここにロボタクシーを運営する TNC (Transport Network Company、代表例としてUber) が、ロボタクシー開発のための莫大な先行投資を回収していくビジネスが横行すると、需要の多い大都市部ではロボタクシーと既存交通事業者が激しい競争を繰り広げ、内部補助の余裕がなくなった既存交通事業者がもうからない路線・地域からどんどん撤退していく可能性がある。このため、TNC にも郊外部を含む営業範囲を課すなどの何らかの公的なマネジメント施策が必要になると考える。

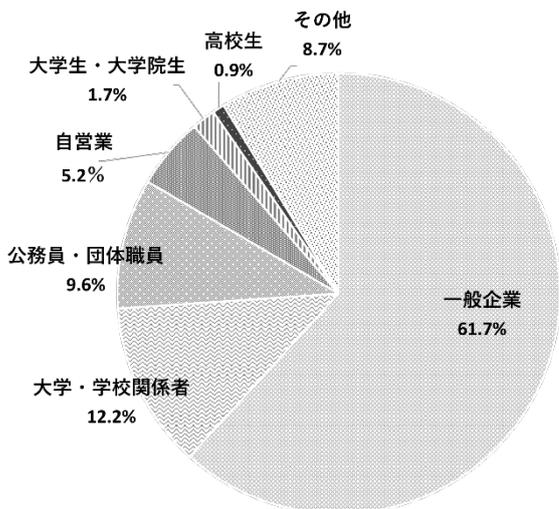
このように、自動運転技術は大きなモビリティ課題を解決していく可能性を持っている一方、そのすさまじい破壊力によって街や社会を混乱に陥れる可能性も持つ諸刃の剣であり、公的なマネジメントの仕組みを周到に準備しておくべきと考えている。

## アンケート結果 (抜粋)

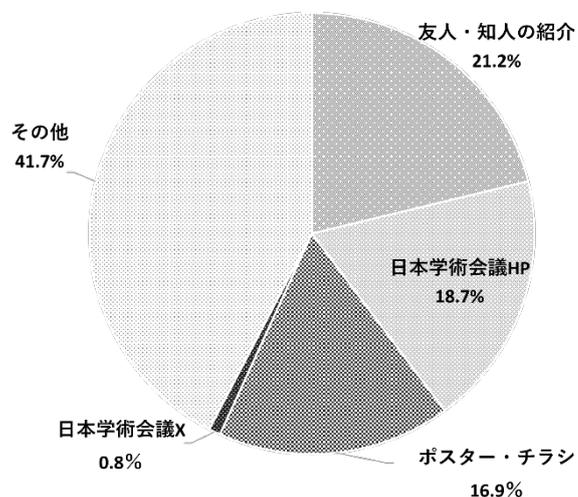
### ① 年齢・性別



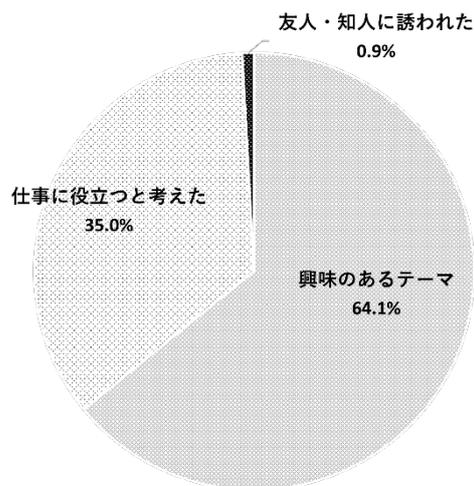
### ② 職業



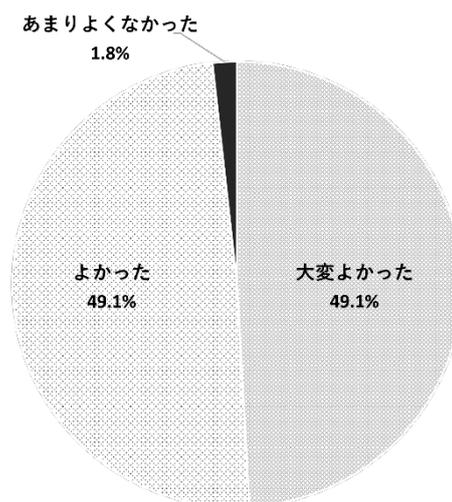
### ③ どのような方法で知ったか(複数回答可)



### ④ 参加の動機(複数回答可)



### ⑤ 講演会の内容について



### ⑥ 意見・感想(抜粋)

自由記述欄には、次のような意見が寄せられました。  
(※いただいたご意見を一部編集しています。)

#### ■講演内容について

- ・内容に難しい部分もあったが、興味深い講演だった。
- ・国内の自動運転の取り組みの具体例を知ることができ、とても有益だった。

#### ■今後開催を希望するテーマ、分野について

- ・AIに関連したテーマ
- ・環境とエネルギーのあり方

### Ⅲ. 日本学術会議会員・連携会員コーナー

#### 新型出生前診断の時代に： その本質を見抜き、全ての人たちが生き 生きと暮らせる社会を作る！

古庄 知己  
日本学術会議連携会員  
信州大学医学部遺伝医学教室教授

私は、2003年、信州大学医学部附属病院遺伝子診療部（現在、遺伝子医療研究センター）に着任して以来、遺伝性・先天性疾患のある患者・家族に対して、世代をこえて縦断的また診療科横断的な遺伝医療・ゲノム医療に取り組んできました。外勤先の長野県立こども病院遺伝科で小児遺伝医療に、2つの療育センターで障害児・者医療に携わる中で、多くのダウン症（候群）のある子どもたちとその家族にふれあってきました。予後不良であるため制限的治療が定説であった13トリソミー（症候群）、18トリソミー（症候群）に関しては、臨床研究を通じて標準的新生児集中治療・小児医療の有用性を発信してきました。2018年度から長野県小児保健協会（<https://nagano-child-health.org>）会長として、広く子どもを取り巻く社会問題にも関心を寄せるとともに、2024年度からは日本小児遺伝学会

（<https://plaza.umin.ac.jp/p-genet/>）理事長として、小児遺伝学・医療全般の向上につとめました。出生前検査に関しては、信州大学医学部附属病院産科と協力し、羊水検査のほぼ全例の遺伝カウンセリングに対応してきました。今回、こうした背景を持つ小児科医・臨床遺伝専門医として、新型出生前診断すなわち非侵襲性出生前遺伝学的検査（Non-invasive Prenatal Genetic Testing ; NIPT）について、信州の取り組み、および、その本質的な課題について概観する。

NIPTは、妊婦の血漿中に胎児のDNAがわずかに存在すること（cell-free DNA）をふまえて、妊婦の血漿から抽出したDNAを次世代シーケンス法による網羅的遺伝子解析技術を用いて分析することで、胎児が遺伝性疾患を有するかを高精度に予測する検査です。2013年の国内導入以来、分析の正確さと、対象疾患に関する自然歴がおおむねわかっていることから、代表的な染色体異常症（ダウン症、13トリソミー、18トリソミー）のみを対象とし、ハイリスク妊婦（高年妊娠、前子が染色体異常症、胎児エコー異常など）に限り、審査を

経た認証施設において慎重に実施されてきました。他方、採血で提出できること、外注で分析できることから、産科以外の診療科を含む医療機関が数多く参入していました（無認証施設問題）。

信州大学医学部附属病院では、2013年の国内導入時は、採血という簡便な検体採取、次世代シーケンス法という網羅的遺伝子解析技術が基盤となっていることから、いずれ検査がハイリスク妊婦に限られなくなる、そして、解析可能なあらゆる遺伝性・先天性疾患が対象になる近未来を予想しました。それにより、優生思想的な社会に傾く心配、全ての子どもたちが大切に育てられ、できるだけの医療・教育・福祉を受けられるという子育て・小児医療・小児保健・教育文化への影響が懸念されたため、導入をしないことを決め、羊水染色体検査による確定診断を軸に慎重な遺伝カウンセリングを経て、一人も断ることなく対応する道を選びました。

2022年、無認証施設問題が生じたことを受け、県内妊婦の窓口を作ってほしいとの長野県（健康福祉部 保健・疾病対策課 母子保健係）の要請を受け、信州大学医学部附属病院は基幹施設として申請し（責任者：古庄）、産科にNIPTに特化せず妊婦の心配に包括的に対応する「YS (Yorisoi Sasaeru) 外来」を開設しました。以来、連携施設（県立こども病院「いちご外来」、飯田市立病院「いぶき（息吹枝）外来」、信州上田医療センター「NIPT カウンセリング外来」、長野赤十字病院「なないろ外来」、北信総合病院「さくらんぼ外来」、伊那中央病院「ひだまり外来」）とともに、妊婦に寄り添い支える姿勢で取り組んでまいりました。各連携施設では、申請に先立って「勉強会」を開催してきました。テーマは「出生前診断の本質と、染色体疾患のある子どもとの暮らしの豊かさとかげがえのなさを知ろう」です。その勉強会では、各施設の病院長、看護部長、小児科部長の参加のもと、外来責任者の産科医が司会進行を務め、古庄（信州YSプロジェクトのコンセプト）、医学科学生（SNS時代に妊婦に正しい情報を届けるにはどうしたらよいか）、YS外来の現場責任者である産科臨床遺伝専門医（YS外来の運用の実際）、ダウン症長野ひまわりの会からお二人の会員様（ダウン症のある子どもを育てて～ひまわりの会の紹介、診断後幼少期から成人期のことも含めて）、18っこのわ（県内18トリソミーの親の会）からお一人の会員様（18トリソミーのある子どもを育てて～最善の医療を届けることの大切さを含めて）がリレープレゼンをします。外来を運営する各施設の産科医、助産師・看護師に、染色体異常症のあ

る子どもたちとともにある暮らしが普通の幸せなものであることを知ってもらい、そのかけがえのなさを感じてもらうことは、妊婦に寄り添う外来作りに役立っています。

こうした「信州YSプロジェクト」において大事にしていることは、(1) 健全な産科医療の線上にあることを意識すること、(2) NIPTで儲けようとしないこと(明朗会計)、(3) 無認証施設で受検した妊婦(ネットで誘導されて行き着くことが予想されています)も大切な地域の仲間であり、生まれてくる子どもたちは地域の宝、決して見捨てないこと、です。

2026年1月31日の信濃毎日新聞朝刊で、「無認証施設での検査横行に対処 全染色体で新生前診断 2月にも 慈恵医大など11施設で」との記事が掲載されました。今回の「臨床研究」は、無認証施設で実施していることを理由に、対象疾患を拡大するものです。2024年3月に発信された「NIPTの臨床研究における課題と対応(見解)」(子ども家庭審議会科学技術部会 NIPT等の出生前検査に関する専門委員会)の延長上にあります

([https://www.cfa.go.jp/assets/contents/node/basic\\_page/field\\_ref\\_resources/e59d5f1e-49c2-454e-8fcb-9f03bb505ca0/f92b73a4/20241204\\_councils\\_shingikai\\_kagaku\\_gijutsu\\_nipt\\_01.pdf](https://www.cfa.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/e59d5f1e-49c2-454e-8fcb-9f03bb505ca0/f92b73a4/20241204_councils_shingikai_kagaku_gijutsu_nipt_01.pdf))。全染色体のコピー数異常をスクリーニングする「臨床研究」からスタートすると報道されています。胎児エコー異常や染色体異常症のある子どもを出産したことがある妊婦を対象とするようですが、多くの微細欠失・重複はどの妊婦にも生じうるので、ハイリスクという概念が早晚取り払われることでしょう。なお、日本小児科学会では、「病や障害の有無に関わらず、生まれてくる、そして生まれてきたすべての子どもたちを守り、慈しみ、共に歩む立場から」、2024年11月に「母体血を用いた非侵襲性出生前遺伝学的検査(NIPT)の臨床研究に関する日本小児科学会の基本姿勢2024」

([https://www.jpeds.or.jp/modules/guidelines/index.php?content\\_id=156](https://www.jpeds.or.jp/modules/guidelines/index.php?content_id=156))を発信しています。最初はある程度確立した染色体微細欠失・重複症候群を対象とすると予想しますが、検査精度に関する「臨床研究」、自然歴がはっきりしないのでそれを調べる「臨床研究」であれば、その結果を妊娠継続の判断に用いるタイミングで妊婦に説明することは「あってはならないこと」であると考えます。結果、病的意義がある/可能性が高い変化が見つかった場合にも、胎児期に得られる臨床情報はきわめて限られており予測される自然歴に

は大きな幅があります。まして、病的意義不明の変化、病的意義はない可能性が高い変化、病的意義はない変化に対する開示が一人歩きすることも危惧されます。

対象疾患を数十のある程度確立した染色体微細欠失・重複症候群に限定したとして、検査前の遺伝カウンセリングで、それら数十の検出される可能性がある疾患を全て丁寧に説明することはほぼ不可能で、現実的には「何か異常が見つかったら説明します、疾患の詳細は資料やHPを読んでください」といった遺伝カウンセリングとなり、質の劣化は避けられないと思われます。

「信州YSプロジェクト」の勉強会で、私は「全妊婦を対象に、解析しうるあらゆる遺伝子・染色体疾患を対象としていくのか・・・関わる一人一人の医療者また同時代を生きる全ての人の倫理観が問われる時代・・・」と関わる者の覚悟を問うています。医療には「こえてはいけない一線」というものがあるはずで、私は、これに限りなく近づいている現状を憂い、本「臨床研究」に明確に反対する立場です。

勉強会で毎回示しているメッセージを紹介します。このメッセージは現行のNIPTにおいても、今後「臨床研究」の形で次々に出てくるであろうより網羅的な検査においても通用する普遍的なものです。

- ・出生前検査は妊婦さんの不安に対する選択肢である一方、お腹の赤ちゃんの命に関わる医療行為です。

- ・世の中の流れに乗った安易に見える導入は、どのような患者さんでも最善の医療を行なうことで築きあげられてきた地域における病院の信用を失うリスクがあります。

- ・この“勉強会”をきっかけに、地域で妊婦さんやお子さんによりそい支える医療、保健、福祉、療育、教育の体制がいつそう充実することを期待しています。

- ・(果たせるかはわかりませんが、そしてNIPT導入とは逆に聞こえるかもしれませんが) 本当のゴールは、出生前検査を受けなくても安心してお子さんを産み育てられる社会を後世に残すことであると信じています。

新しい医療の開発と普及には人々、とりわけ弱者(疾患や障害を持つ人)の健康や福祉の向上に役立つことを基本軸とする「理念」が必要です。NIPTをめぐる「臨床研究」において根本的に欠落しているのはこうした「理念」です。無認証施設で実施しているから、といった表面的なことでは

く、誰のために、何のために行うのか本質的な意味を本音で議論することが求められています。

## IV. 日本学術会議中部地区科学者 懇談会コーナー

### 日本学術会議第 195 回総会傍聴記

和田 肇

科学者懇談会愛知県幹事  
名古屋大学名誉教授

#### 1 総会概略

10月27日(月)と28日(火)に第195回総会が開催された。最初に、日本学術会議担当の小野田紀美大臣の挨拶があり、その後、会長・副会長・各部長・若手アカデミーの活動報告、2本の提言に関する講演、法人化対応の報告と議論が行われた。内容の概略と簡単な感想を記してみたい。なお、資料はすべて日本学術会議のホームページ(委員会の活動/総会)に掲載されているので、ご覧頂きたい。

#### 2 会長らの活動報告

会長報告の中では、当中部地区会議との関係で、「地方学術会議等を活用した地方活性化に関する取組の検討」として、8月2日(土)に金沢で開催された地方学術会議について、動画も用いた丁寧な説明があった。

副会長の諸報告の中では、特に主要4カ国(英・独・仏・米)との交流において意見表出の影響力強化が議論された折りに、アカデミーの独立性確保へのたゆまぬ努力と、積極的な意見表明、十分な科学的知見に基づいた多様な選択肢の提示が必要との意見が出されたことが印象的であった。この点については、その意義について会場からも質問が出された。

その他、多くの意見表明に向けた準備が着実に進捗していること、国際活動が旺盛に展開されていること、とりわけ若手アカデミーの積極的な活動が報告された。

#### 3 2本の提言と講演

1本は、黒橋禎夫・国立情報学研究所所長の「提言:生成AIを受容・活用する社会の実現に向けて」である。このテーマの背景(AIの急速な進展、大きな社会的波及効果、その反面の脅威や課題)、現状(技術・法規制など)、課題(研究・運用・教育体制の整備、サーバー攻撃対策、人間社会や環境との調和など)、そして4つの提言(リスク対策に対する十分な工夫、生成AIの研究開発や社会での積極的な活用、リスクと活用の調和、人類とAIの共存社会のデザイ

ンにおいて世界をリード)について説明があった。その後の質疑応答では、驚くような疑問の発見はAIで可能か、人間の創造性が失われていくのではないか、DATAの格差にどう取り組むのか、Fact Checkが課題では、社会への影響(例えば書籍が売れなくなるのではないかなど)、多様な質問が出された。提言を作成した委員会は、第三部の情報系委員が中心であるが、報告者からはこれを契機に全分野での取り組みが必要であることが強調された。

他の1本は、森口祐一・東京大学名誉教授の「提言:気候危機に対処するための産官学民の総力の結集—循環経済を活かし自然再興と調和する炭素中立社会への転換」である。

ここでも、提言の背景(パリ協定、炭素中立実現という長期目標、そのための社会変革の必要性、道筋を示す緊急性)、現状(施策の立ち後れなど)、7つの提言(気候変動へ危機意識の共有、2050年目標達成に向けた社会実装計画、社会実装の支援策、社会実装における学術の役割、炭素中立と循環経済等の同時達成に向けた戦略、複合的課題群の俯瞰的整理と課題解決策の決定、持続可能性に向けた総力の結集)について説明があり、その後質疑応答がなされた。質疑応答では、人材育成の重要性、国民への実り多い情報提供の必要性、各ステークホルダーの貢献方法、ロードマップ(どの分野でどのような対策を採るべきなのか)提示の必要性と困難さについて議論が展開された。

2報告とも焦眉の、すべてのステークホルダー、すべての分野の研究者に関わる問題であり、日本での取り組みの遅さに対する警告を発するものであった。提言は、日本学術会議のホームページに既に掲載されている。

#### 4 法人化とその後への対策

①最初に会長から、改正日本学術会議法施行(2026年10月)以降の制度概要、衆参両院の附帯決議、6月12日の会長談話、法人化対応の準備状況について説明があった。この中では法律の施行に当たって重要な事項を定めている附帯決議の重要性が指摘された。それに対して、附帯決議や任命拒否問題での政府の対応・反応について質問があり、政府からの反応はないが、今後も政府との密なコミュニケーションを作っていく、任命拒否問題には時ある毎に主張していくとの回答がなされた。

また、今後の検討事項が示され、法人化に対応するための準備委員会とその下に各種分科会・WGが設置され、検討を進めているとの説明がされた。その後以下のような提案説明と議論がされた。

②旧学術会議法にあった前文が改正法ではなくなったことで「学術会議憲章」が重要となり、2008年に制定された現在の憲章を見直しながら、検討分科会で理念、基本方針（ミッション、ビジョン、コアとなる価値）の検討を進めているとの説明がされた。会場からは、1980年制定の日本学術会議の「科学者憲章」（総学庶第652号昭和55年5月22日）が科学者の基本的なあり方を示しており、是非、尊重して欲しいとの意見が出された。

③法人化直後の会員選考については、最初の手続である候補者選考委員会の委員を選任中であることが明らかにされた。なお、この委員会では、会員の選考基準や部会のあり方も検討することになっている。

選考については、来年の夏に総会を開催し、そこで承認を得るべく手続を進めていくこと、法令上は「会員、大学、研究機関、学会、経済団体その他の民間の団体等の多様な関係者から推薦を求める」（法30条）との定めがあるが、基本的にコオペレーション方式を踏襲する方針であること、この手続は法人化直後の選考手続であるが、法人化後もこれと同じになると予想されることとの説明があった。この推薦方式は、現在の第26期会員の選考で行われた手続の踏襲という印象を持った。

次に述べる連携会員と共通するが、定年（70歳か75歳か）、任期、更新のあり方、最上限の任期等について、様々な意見が出された。

④連携会員の役割や推薦方針について活発な議論があった。連携会員の必要性・重要性については共通の認識があるが、若手（45歳以下）の連携会員については、その意見を大切にしたいとの意見とともに、研究時間を奪ってしまうのではないかという疑問が、シニア連携会員については、特別名称を与えたらどうかという意見の反面で、権威主義になることは避けるべきとの意見が出された。また、分科会に属していない者がいることへの対応などが議論された。

旧法には連携会員の位置づけがあったが、改正法にはその規定がなくなったために、学術会議内での議論にすべて任されることになる。約2000人弱が活動しており、この方々の協力なしには学術会議の多様な活動は不可能である。また、この中から会員の多くが選任されている。

⑤法人化後には外部資金を獲得していくことが重要となるが、そのために分科会が設置され、そこで獲得方針、運用ルールが検討される。大学で行っているように **fund raiser** も必要なのではといった意見も出された。国立大学等で先行事例があるが、いずれにしても学門の独立性や多様性が保障される必要

があるとの意見が会場から出された。重要な指摘である。

⑥全体を通じて、大学や学協会との連携の強化、国民との意見交換、ガバナンスのあり方などを俯瞰的に検討できる場の必要性などの意見が出された。

傍聴した感想であるが、そもそも新制学術会議の産みの苦しみが、かつそれを短期間に仕上げないといけないが、会員の積極的な関与で納得性の高い、よりよい学術会議を構想していけるのではないかと感じた。しかし他方では、学術の主権者である国民がどのくらい関心を持ってその行方を見守っていけるかも重要であると考えさせられた。

## 第26期 日本学術会議中部地区会議

## 運営協議会委員名簿

(令和5年10月1日～令和8年9月30日)

(令和7年12月12日現在)

関係部	氏名	勤務先
第1部	護山 真也	信州大学
	久木田 直江	(静岡大学名誉教授)
	野口 晃弘	南山大学
第2部	大藪 千穂	岐阜大学
	高山 弘太郎	豊橋技術科学大学
	後藤 英仁	三重大学
第3部	張 勁	富山大学
	永井 由佳里	北陸先端科学技術大学院大学
	西 弘嗣	福井県立大学
	高田 広章	名古屋大学
	石原 一彰	名古屋大学

## 科学者懇談会幹事一覧

(令和7年12月12日現在)

富山県	竹内 章	(富山大学名誉教授)
	高橋 満彦	富山大学
石川県	福森 義宏	(金沢大学名誉教授)
	松井 三枝	金沢大学
福井県	山川 修	(福井県立大学名誉教授)
	永井 二郎	福井大学
長野県	奥村 幸久	信州大学
	保柳 康一	(信州大学名誉教授)
岐阜県	仲澤 和馬	(岐阜大学名誉教授)
	山本 公德	岐阜大学
静岡県	鈴木 滋彦	静岡県立農林環境専門職大学
	塩尻 信義	静岡大学
愛知県	松田 正久	(愛知教育大学名誉教授、元学長)
	和田 肇	(名古屋大学名誉教授)
	束村 博子	(名古屋大学名誉教授)
三重県	吉岡 基	(三重大学名誉教授)
	瀬戸 美奈子	三重大学

## 日本学術会議中部地区会議学術講演会のお知らせ

令和8年度日本学術会議中部地区会議学術講演会を  
下記のとおり開催いたしますので、お知らせいたします。

記

日時：令和8年7月10日(金) 13時00分～16時40分(予定)  
場所：信州大学

## 日本学術会議中部地区会議事務局

中部地区会議に関すること  
科学者懇談会に関すること

は右記へ

〒464-8601 名古屋市千種区不老町  
名古屋大学研究協力部研究企画課内  
TEL (052) 789-2039  
FAX (052) 789-2041  
E-mail ken-ken@t.mail.nagoya-u.ac.jp

※日本学術会議の活動についてはホームページ URL:<https://www.scj.go.jp> をご覧ください。