

第 25 期第 10 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 8 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，佐倉統，加藤晋，栗谷川幸代，谷口綾子，中野公彦，藤井秀樹，中村彰宏，中村弘毅，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）：尾崎紀夫，浅間一，宮崎恵子，家田仁，遠藤薫，太田喜久子，柴山悦哉，澁澤栄，松宮孝明，有本建男

参考人：標葉隆馬先生（大阪大学），筒井晴香先生（東京大学）

配布資料

資料10-1_第25期自動運転と共創する未来社会検討小委員会第9回議事録(案)

資料10-2_見解の目次案_分科会資料

資料 10-2-1_第 23 期提言

資料 10-2-2_24 期提言

議題

0. 第 9 回議事録確認

前回議事録が承認された。

1. 話題提供 自動運転技術のガバナンスと規範（標葉隆馬氏，筒井晴香氏）

1.1 ガバナンスと規範に関する議論の現状と研究事例の紹介（標葉隆馬氏）

はじめに，新規科学技術の社会実装をめぐる議論の現状として，責任ある研究・イノベーション（RRI）は，「現在における科学とイノベーションの集合的な管理を通じた未来に対するケアを意味する」という Stilgoe の考え方が紹介された。これは，包摂性・先見性・省察性等の視点に立脚しながら、研究者自らが規範に基づいて指針を提案することの重要性を表している（科学技術の進展速度に立法が間に合わないケースも生じるため、時に立法に先んじた積極的な議論が必要になる）。

次いで，実際の ELSI 対応やガバナンス対応を進めるための研究事例が紹介された。再生医療が受容されるために重要だと思われることの調査事例では，専門家と一般のモニターではガバナンスへの関心の度合いが異なる結果となっており，1990 年代・2000 年代の原子力をめぐる大規模意識調査でも同じ傾向がみられたことが紹介された。

自動運転を含めた一般的な新規科学技術に共通して考えるべきガバナンス・規範の問題として，より良い知識生産・イノベーション・エコシステムとは何か？責任ある科学技術ガバナンスの在り方とは何か？あるいはガバナンスの国際標準化をめぐる議論や、実現する

べき価値の議論の重要性が示された。

1.2 自動運転技術のガバナンスにおいて準拠すべき規範・価値とは？（筒井晴香氏）

はじめに、2022年1月の小委員会での報告を振り返りつつ、欧州で発行された自動運転倫理報告書の主な論点として、倫理的ジレンマ状況、事故に関する責任帰属、データ収集・活用とプライバシー保護、個人の権利と公正性の担保、責任あるイノベーションやRRIへの言及が見られることが紹介された。

続いて、欧州で提唱されている「信頼できる自動運転車」という理念が紹介された。これは「信頼できるAIのための倫理ガイドライン」を自動運転車に適用したものであり、元のガイドラインでは信頼できるAIが満たすべき3つの要素として、法を順守し、倫理的であり、技術的にも社会的にも頑強であることが挙げられている。従来の自動車と自動運転車の機能を比較した時、自動運転機能の大部分をAIが担っているという点から導かれた考え方である。一方で、都市の一部としての自動車や、従来の道路交通に関するELSIの議論が完全ではないことから、自動運転技術のELSI領域は従来の自動車のELSI領域に、AIのELSIを補完したものであるとあってよいのか、という問題が提起された。

さらに、自動運転車の道徳性を考慮する上で、技術の道徳性という概念が紹介された。これは、技術的人工物は人間の道徳的行為や判断に影響を与えるという点で、人工物そのものが道徳性を持つという考え方であり、自動車や道路インフラの持つ道徳性もガバナンスやアセスメントにおいて参照されるべきものであるとの意見が述べられた。

1.3 全体討論

再生医療の調査に関連して、国ごとの意見の違いや共通点や、多様な意見がある中で、一般からの代表をどのように選定もしくはケアするのか、といった点が議論された。また、専門家と一般市民の意見の歩み寄りに関する事例として、情報周知の重要性をどの程度専門家が意識しているかや、技術の社会実装への近さなどで専門家と一般市民の意見の違いは埋まってくる可能性があることが述べられた。

信頼できるAVsのガイドラインについて、ルールを作っている人間の不完全性に関しての議論が交わされた。人間の信頼の問題は常にあるが、信頼を構築するための長期的な戦略が重要である点、実態の伴わない政策については国際的な競争力を持たないため脱落していくといった意見が述べられた。

また、既存の道路交通・自動車のELSIを見直す際の障害として、ルールを逸脱することがかえって交通の利便性を向上させている事例が挙げられた。これに対して、現在の道路網は場当たりに作られてきた中で、AVsが（ルールを逸脱できないことなどで）考え直すきっかけになる可能性や、ときにルールは逸脱しているように見えて、明文化されていないガバナンスが構築される状態の事例研究は進められているので今後それらの知見がルール改正等に生かされる可能性があることが述べられた（一方で、そのような場合でも「逸脱の常態化」の問題・懸念も併存することも指摘された）。

自動車を都市の下位概念とする考え方について、都市内の自動車だけではなく、物流等広域ネットワークの媒介としての自動車としての役割も重要であることが述べられた。また、AVs が普及した際に、センサ機能が監視システムとして使われる可能性等、一般の市民が自動運転とプライバシーの関係についてどの程度イメージができるのか？社会受容性を醸成していく過程で、専門家と一般市民の間でのガバナンスへの関心の差が表れる可能性等も議論された。

2. その他

2.1 見解の発出に関して

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）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、親委員会では12月頃に見解を発出する予定であり、見解目次案が中野委員長より報告された。

目次案についての意見として、価値観や規範についての記述をどのように組み込むか、学問分野による縦割りの目次になってしまっていないか？といった点が挙げられた。

2.2 スケジュール

次回未定