

1 日時：令和4年6月7日（火）10:00～12:00

2 場所：オンライン・TKP ガーデンシティ PREMIUM 秋葉原

3 出席者

構成員 対面参加：

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、鈴木(彰)准教授・霜野特任助教・梅田特任研究員、内村特任研究員、広島大学大学院 藤原教授、東京都市大学 杉町准教授

WEB参加：

金沢大学 山脇特任教授（代理）、群馬大学 小木津准教授、慶應義塾大学 重野教授、筑波大学 伊藤教授、電気通信大学 藤井教授、東北大学 鈴木(高)教授、同志社大学 三好教授 山本教授・佐藤教授、名古屋大学 森川教授、日本大学 栗谷川教授、横浜国立大学 有吉特任准教授、香川大学 紀伊教授、名古屋大学大学院 倉地特任准教授、東京大学大学院 佐倉教授、中央大学 中村教授、大阪大学 山崎教授、産業技術総合研究所デジタルアーキテクチャ研究センター 加藤首席研究員、産業技術総合研究所ヒューマンモビリティ研究センター 北崎センター長、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 革新知能統合研究センター 中川チームリーダー、東京大学 モビリティ・イノベーション連携研究機構 中野教授・長谷川特任研究員・天野シニア協力員

オブザーバー 対面参加：新エネルギー・産業技術総合開発機構 田中氏・舟橋氏・宇木氏

WEB参加：内閣府 杉山氏・保坂氏・平岡氏

事務局支援 対面参加：社会システム株式会社（金子、市原）

4 議事概要

(1) 須田機構長挨拶

(2) 連絡会議委員の追加について

・連絡会議委員の追加メンバーとして、東京都市大学 杉町准教授、モビリティ・イノベーション連携研究機構 天野シニア協力員が紹介された。また、今後神奈川工科大学 井上先生にも声掛け予定である旨、紹介があった。

(3) 前回議事概要の確認

・資料1について説明し、承認された。

(4) RoAD to the L4 テーマ4 進捗報告

(主な議事)

- ・自動運転は公共交通で先行していこう。運転手不在で介助者のみで運行する場合には、協調的なシステムが重視されることとなり、現実的な自動運転の公共交通には、必須の機能となるだろう。
- ・運転などの動的運転タスク以外にも、運送事業を考えた場合に事故時の対応なども必要となってくるため、今後のルール作りの検討を踏まえて、RoAD to the L4 の検討を進めていく予定である。

(5) SIP-adus 国際連携状況報告

- ・資料 2 について説明。

(主な議事)

- ・SIP 第 2 期は終了することとなるが、日独連携含めた国際連携の継続に向けて、日本がどのように対応していくべきか内閣府に相談していきたい。

(6) SIP-adus 社会インパクト評価取組状況報告

- ・資料 3 について説明

(主な議事)

- ・安全運転支援については議論の余地はないが、Lv2 の運転支援は必ずしも事故削減に寄与せず、一方で事故の原因となることもある。安全運転支援と運転支援を分けて予測シミュレーションを行うのか。
- ・運転支援については、運転支援に係る新たな技術による事故などのメカニズムについては十分なデータが揃わないこともあり、予測シミュレーション上では考慮しない予定である。
- ・運転支援の正の効果だけを計算に入れて、負の面を含めないのであれば、バイアスが生じることとなるため、過程や注釈を入れるなど、結果がミスリードを起こさないよう注意すべきである。
- ・システムがあることによる事故低減のデータから変化率も含めた評価も可能と考えられるが、どのように対応するのか。
- ・機能による事故削減に関するデータを収集中であり、収集されたデータを基に計算を予定することを予定している。
- ・既存データからこれまでの変化率は把握できるが、今後新たなシステムの導入による事故も予測可能か。
- ・新たなシステムについては、全国規模の事故件数の推計に使用できる信頼できるデータが取得できない。定性的に整理する機能もあると考えている。
- ・デバイスの普及と事故率低減の関係分析を踏まえ、今後の事故の減少について推計する予定である。ACC などの独自の事故や防げる事故の推計は困難であり、最終的には AEB の寄与が大きいものとして、推計する予定である。

(7) モビリティを活用したビジネスイノベーションコンテスト

- 資料 4 について説明

(主な質疑)

- ・現在どのくらいの応募が集まっているのか。
- ・問い合わせはあるが、正式な応募は現時点でない。
- ・コンテストの形ではあるが、勉強会を通して他大学の学生や専門家とも交流ができ、学生たちの知識や経験を増やせる場として活用してもらいたい。学生のための場を設け、継続していくことに価値があると考えている。

(8) 2023 年度以降の活動継続に向けて

- 資料 5 について説明

(主な質疑)

- ・内閣府や各省庁、PD や SPD などの SIP-adus の関係者と協議して、まずはスモールスタートとして組織を立ち上げるが、各省庁に組織が認められ、継続して認められることを担保してもらえるかが大きな課題である。また、国や産業界から有意義であると認められることで、良い形で活動が継続できると考えており、そのための意見を伺いたい。
- ・研究開発計画策定や来年度以降の取り組み内容については、今後次期 SIP の PD 候補のもと決定されるため、スマートモビリティプラットフォーム構築と新たな組織との連携についてはまだ不明であるが、内閣府から次期 SIP の取り組み内容などの情報共有を適宜しつつ、体制構築に向けて相談したい。

- ・産学が一体となった欧州との連携などを考慮すると、産業界と学术界が一体となる仕組みや工夫が必要ではないか。
- ・産業界の各業界には多くの企業があり、特定企業だけとの連携や業界団体との連携は、それぞれ課題があり難しい。中立な立場の大学と産業界や省庁が連携した組織とするために、模索していくこととなるであろう。
- ・倫理や哲学、教育などの学会でモビリティ・イノベーションについて、議論を行っているグループから参画も考えられるのではないか。
- ・科学技術に全般に対する議論は多いが、自動運転に対する議論を行うグループは少ない。自動運転に興味がある哲学者と倫理学者と議論をする場や日本学術会議の自動運転に関する課題別委員会の小委員会などからメンバーの参画を求めることは可能ではないか。
- ・個別の学会を拡張する動きもあると思うので、うまく連携していけるとよい。

(9) 研究者データベースについて

資料 6-2 (※追加資料) について説明

(主な質疑)

- ・質疑なし

(10) メンバーからの情報提供

資料 7 について説明

その他、各イベント開催等について情報提供があった。

(11) その他

- ・次回モビリティ・イノベーション連絡会議は 9 月または 10 月を予定。

以上