

第2回SWGの各論点 等に対する 自工会意見

● 事故調査の仕組みの検討に関して

原因解析と再発防止に向けた事故調査の体制や事故時データの取扱いの仕組みを検討する事自体には賛同。
ただし、自工会としては以下の点に関して議論・整理されることが前提と考える。

- ・事故時データの取扱い、および 再発防止に向けた事故以外のデータの共有と利用には、各データの利用目的と取得すべきデータの範囲と仕様 並びに共有・保存の技術的手段が、誰のデータを、誰が取得し、誰に共有するか、という点を含めた議論にもとづき予め明確になる事。※データ種類は後述
- ・技術的に見通しのない過度な情報取得の要件化や、データオーナーの権利保護を越えた開示要請とならないルール of 徹底が必要。
※日本の現在の法律から考えると、捜査機関への情報提供が直接的に証拠として採用され訴追に繋がる場合は、権利保護とならず事故分析や再発防止にも阻害要因と成り得る。
※製造側に対し、無限のデータ収集や制限のないデータ開示を求められると、必要以上のコスト負担や許容困難な事業リスクとなり普及拡大の妨げとなる。

● データの連携に関して

自動運転に係わるデータは様々な形態があるため、単に共有・利用だけを論じても社会実装には近づかないと考える。
認知・判断・行動の各ステップで原因解析に必要なデータの種別や仕様は異なる。設計・製造側との継続的な協議が必要と考える。

- ・認知の確からしさの確認のためには、基準や比較となるデータと合わせた取得が必要 ※冗長性や多重性の確保など
- ・判断の確からしさの見極めの為には、外界認知情報だけでなく、内部の演算データの記録も必要な場合があり 機密情報などの開示可否判断が必要
- ・行動 = 車両挙動の中には衝突波形の様に精緻なデータもあるが、必ずしも全てが必要と言う訳でなく、記録範囲の明確化が不可欠

○ デジタル全総、自動運転支援道などの 各種施策との関係性について

- 1) 自動運転として人・クルマ・交通環境の三位一体の安全対策は必要。夫々が担う機能と責任分界を明確化し、達成手段の選択を含め判断基準を設定した上で公共投資などを推進すべき。 ※達成手段はITSありきでなく、右折信号の設置や歩車分離タイミングの設定などハード対応も視野に入る。
- 2) デジタルライフラインの全体像の中で、交通環境が担うべき機能と責任を明確化した上で、それに合致した交通環境データ定義があることが望ましい。

◆ 本SWGの進め方全体に関して

⇒ 各論点を1回のSWGで結論付けすることは困難。各論点を並行で議論し、十分な時間を掛けた検討が必要