

令和6年度 第2回 鳥取市次世代モビリティ推進会議
議 事 要 旨

1. 日 時	令和6年11月20日（水） 9：30～11：00		
2. 場 所	鳥取市役所市民交流棟 多目的室1		
3. 出席者	（敬称略）		
○会 長	[公共交通事業者]	日ノ丸自動車株式会社 常務取締役	田 中 賢 治
○委 員	[公共交通事業者]	日本交通株式会社 バス営業課長	山 本 高 広
	[公共交通事業者]	有限会社サービスタクシー 代表取締役	松 浦 秀 一 郎
	[公共交通関係団体]	一般社団法人鳥取県ハイヤータクシー協会 東部支部長	岡 周 一
	[学識経験者]	鳥取大学工学部社会システム土木系学科 教授	谷 本 圭 志
	[国]	鳥取運輸支局 首席運輸企画専門官	大 林 正 明
	[鳥取県]	輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局 交通政策課 課長	野 坂 明 正
		【欠席】3名	
○事務局	鳥取市都市整備部交通政策課（宮谷、森本、坂本）		
○オブザーバー	国土交通省中国運輸局	（代理出席）技術課 専門官	山 根 弘 嗣
	国土交通省中国地方整備局鳥取河川国道事務所	計画課長	足 立 正 樹
	経済産業省中国経済産業局 地域経済部デジタル経済課	課長	平 山 智 康
	鳥取県警察本部交通部交通企画課	課長補佐	仲 倉 太 一
○運行管理	WILLER株式会社		
4. 次 第	1 開会		
	2 会長挨拶		
	3 報告事項		
	（1）令和6年度自動運転バス実証実験について		
	（2）リスクアセスメントの概要報告について		
	（3）無人走行（レベル4）に向けた課題について		
	4 意見交換		
	5 その他		
	6 閉 会		

5. 議 事 概 要

【報告事項1】令和6年度自動運転バス実証実験について

- ・事務局が資料1「令和6年度鳥取市自動運転バス実証運行計画」に基づき報告

【報告事項2】リスクアセスメントの概要報告について

- ・WILLER(株)が資料2「リスクアセスメントの概要報告」に基づき報告

【報告事項3】無人走行（レベル4）に向けた課題について

- ・WILLER(株)が資料3「事業化までの法的ステップ」に基づき報告

(質問・意見)

【田中会長】資料1の1ページについて、市民のお客様の試乗コースと路車協調のコースについて、もう一度詳しく説明して欲しい。

【事務局】運行ダイヤは第1便から第7便の各時間を設けている。平日については、第3便から第7便で、第1便と第2便の一般試乗は行わない。土日については、第1便から第7便すべて一般試乗を行う。平日の1便と2便については、路車協調システムの実証を行うため、お堀端ルートを通るような形で、試乗無しで、路車協調のみの走行となる。

【事務局】路車協調コースの補足で、路車協調システムのサンプル数を増やしたいということがあり、バスターミナルまで戻らず、お堀端周辺を回るであったり、システム有無の比較であったりを行うと聞いている。

【田中会長】そうすると、市民の方が配られるチラシを見て、申し込みをされてない方が楽しみにちょっと平日の1便を見ようかと街中に出られた方が、結果的にお堀端をグルグル走行しているがために、若桜街道で見れなかったということはあるということになるのか。

【事務局】そのとおりである。

【田中会長】親子教室の申し込み状況はどうか。

【事務局】今朝確認したところ、1組ということで聞いている。これから学校の方にもご案内をしたいと思っている。22日に試乗受け付けが開始するので、それに合わせて再度アナウンスをできたらと思っている。

【田中会長】受付開始から5日ほど経ったが、車外広告の申し込み状況はどうか。

【事務局】まだ0件である。関係の方々をはじめ、別の会議でもご案内したいと思っている。

【松浦委員】資料1ページの5便だけ運行所要時間が異なるがなぜか。

【事務局】55分発の間違いである。訂正をお願いしたい。

【大林委員】2点質問で、まず1点目が資料1の1ページ目で、予約で降り場を5ヶ所から選択ということだが、仮に予約がなかったとしても、そのバス停に正着できるかどうかという検証も必要だと思う。予約がない場所でも停まるのか。2点目が資料1の4ページ目6の技術的な事項で、遠隔監視システムやアプリで技術的なことを検証されるということと思うが、仮に将来的に無人運行を見越して検証をするということであれば、車内事故や怪我、体調不良などのケースがあった場合に、現状であれば乗務員の方がケアをすとか、そういったことが必要になる。もし無人運行になった場合は、すぐ対応する人が誰もいないということで、旅客の方に協力を求めるということに運送約款を変更することが検討されている状況。その場合に、遠隔監視でお客さんに対してこういうことをやってくださいとお願いをされたり、アプリで応急処置の方法を見ることができるようになり、そういったことも将来的には必要になってくるのではないかと思っている。もしWILLERさんの方で、例えば他の地域でこういうことやっている等の情報があれば教えていただきたい。

【事務局】1点目の降り場については、予約がなくてもその都度停まるようになっている。その都度、停留所にも停まって、路上に復帰できるかというところも見ていく。

【WILLER】やはりレベル4においては、いわゆるドライバーがいない環境になるというところで、資料4ページの緊急通報機能で対応することが想定される。前年度の取り組みではあるが、例えばその通報アプリの中でボタンを押していただくと、電話で警察であったり、友人知人であったりとか、関係者と連絡をとれるような機能を導入することによって、実際に乗っていただいているお客様が直接外とコミュニケーションする方法というところも、対応としてある。また、他の地域の事例として、例えばサービスマンを置くのはどうかというような話がある。これは具体的にレベル2のドライバーではなくて、例えばシルバー人材センターの方々がバスに乗車して、車内で乗客と、乗られている方をケア、そういったことによって、実際はもうレベル4運行のドライバー、いわゆる運転席の人はいないが、それをサポートする人は置くことがやはり必要ではないかといったご意見をいただいている。そういった観点で、今年度、検証の中のご意見をいただきたい。また、遠隔監視の部分においては、資料の遠隔監視の右側の写真のとおりカメラがまだ一方だけの状態である。こちらについても、もう少しきめ細かに、乗客の方の様子を見ていく必要があると思っている。例えば、カメラの

数を増やす等、カメラ位置も含めて、改善が必要になってくるかと思う。そういった観点では今年度は、交通事業者様に遠隔監視で実際に見ていただきながら、ご意見をいただいて、その中で対策を講じていくことを含めて、レベル4の取り組みのいわゆる遠隔時の対応を講じることを進めていきたいと思っている。

【経済産業局】 リスクアセスメントのところに関連して、自動運転率80%という数字があり、今回の市街地ルートでは、1点目は、自動化アクセスを上げていこうという方針でよいかと、2点目は、アセスメントの資料でリスクがあった場合の手動への切り換えの項目がかなりあるようで、資料どおりに手動切替をすると、この80%達成は厳しくなると想定しているのかを確認したい。併せて、手動切替の判断はどう行われるのかも確認したい点で、機械のセンサーにまず判断根拠があってサポートをしている運転手が次に判断するのか、その運転手が独自で判断していくのか、それによって、手動化のタイミングが変わり自動化率が変わってくるのではないかと、自動化をどこまでやろうとこのルートで考えているのか、手動化の考え方をもう少し説明いただければと思っている。

【事務局】 基本的に自動運転率としては、去年が80%だったものを90%にしていきたいと考えており、距離ベースで算出している。手動介入の入った数は結構多かったと思っているが距離換算として、9割以上を目指すということになる。ドライバーの判断で、危ないと思ってハンドルを触ったり、アクセルやブレーキを踏む状況で、自動から手動に切り替えると聞いている。

【WILLER】 昨年度80%で、内容を見ると、荷さばきの車両を回避する場合、歩行者や自転車の横断歩道の周辺にいる方を検知してしまい再発進できない場合、或いは信号連携が去年はできていなかったのが、道路形状的に信号認識カメラでは認識不可能なところが何ヶ所かあったり、信号の変わり目でどうしても介入したりする場合、この3つが大きく介入要因としてあった。今年度については信号連携ができていますので、大幅にまず改善されるだろうという見立てがある。手動介入の判断自体は、まずは車両から運転手に知らせ、それを見て運転手が判断するようなレベル3に近い形までは到達できていないので、あくまでも運転手が判断をして介入することになっているが、昨年度もバス会社さんに多大なご協力いただき、安全面を最優先でという考えにはなるが、できるだけ手動介入を本当にしないといけなくなるタイミングまで待つ判断していただくことや、できるだけその車両が本当に止まってしまうのかということを確認してから介入することをご協力いただき、今年度もそこは引き続き、対応としてはお願いしたい部分になっている。繰り返しになるが信号連携ができていない部分については大幅に改善できる余地があるため、90%以上を目指して今年度は実施したいと

思っている。

【経済産業局】 他の地域でも同様の検討がかなり行われていて、「安全性最優先なので止まります」というところはやむを得ないのかなと思っている。それが最終的なレベル4を目指しているので、レベル2だけでそのデータを終わらせないためには、どういう状況だとやはり手動介入が必要かという境界線のところは、分析が必要だと思う。ぜひその辺の、こういう状況ではどうしても手動介入が必要だったというところを突き詰めて、レベル4導入の際の課題解決の検討に役立てるようにしてほしいと思っている。もう1点、他方で止まってしまうのはやむを得ないという状況を、乗客の方に周知をしておくとか、安全のために止まっているという状況を乗っている人にも理解してもらわないと満足度が上がらないというアンケート結果になってしまうので、他の車両よりも少しスピードが遅いかもかもしれないとか、また、安全のために若干止まるようなこともあるかもしれないということを、住民の方、利用された方に、理解されるような取り組みを入れておくと思い思っている。

【田中会長】 乗務員の判断で手動介入するという部分は、余裕があるときには、そんなに焦ることもないと思うが、緊急性があって、手動介入せざるをえないときに手動介入する回数が、一定数あるというところは否めないと思う。例えば、信号交差点の中で立ち往生したり、なかなか車両が切れない中で信号が変わってしまったときには、みなし運転が必要になってくると思う。機械的な作業によって完全に止まったら完全に交差点にバスだけが取り残されるといったことも起こりうる。それを回避するために運転手が手動介入していくような事実があったことも聞いているので、そこはおっしゃる通り、まず利用者の方側の理解と、協調性の部分も全体で、図りながら進めていく。そのための今回このような実証実験も含めて、進めていくことと思っているので、ぜひお願いしたいと思う。

【田中会長】 今80%といったような自動運転技術の話が出てきたが、おそらく実証実験中に雪が降れば運行に影響してしまうと思うが、この辺についての対策、若しくは考えはどうか。

【事務局】 雪は多少降るには構わないというのは伺っている。ただ、前が見えないようなセンサーに着雪、山陰ならではの牡丹雪みたいなものであったり、積雪が多くて普通のバスも走っていない状況では運行が無理であったり、路肩に寄せられた雪を障害物として検知することもあるが、他方で雪であればどこまで走行できるのかという検証も必要ではないかと思っている。

【WILLER】 雪だとセンサー類が、ある程度はこれが雨か雪なのかといった物体の認識ができて自動走行ができた事例もあるが、積雪で景色がガラッと変わってしまうと事前に設

定している3Dマップとの齟齬が大きくなり、運行が難しくなるため、試乗体験会としては、運休の判断が入ってくる可能性が高いと思っている。ただやはり、実装を目指すにあたっては、自動運転の技術の向上が必要になってくると思っている。それは、今年度ティアフォーサイドとしても、鳥取市だけでなく、他のエリアでも雪の状況の計測等の検証を進めて、技術向上を図っていく部分かと思うので、引き続き雪の対応については、時間がかかるものとは思っている。

【意見交換】

- ・事務局が資料「鳥取市自動運転移動サービスロードマップ」について説明

(質問・意見)

【経済産業局】 ロードマップのオレンジ色を見比べると、後退しているように見えるがいかがか。

砂丘のレベル2とか3とか、空欄になっているし、市街地のところも、レベル2で実施するという資料になっている。中山間地も不明という形になっていると、進捗が見えなくなっているような資料になってしまうので、実績と、今後やらなくてはならないことが見えるような形にしないと、ロードマップ的には後退しているように見えてしまうので、その辺を配慮したほうがいいと思った。

【事務局】 令和3年度の、初めて砂丘で実走したときには、レベル4に向けて何をすればいいのかわかってない中でのロードマップを作成していたのが実態。実証実験を繰り返しながら、実際WILLERさんやティアフォーさんが他の自治体でされている情報を受けて、スピード感が少し見えてきたのではと思う。実際当初の案は今となっては現実味がないようなスピード感に見えてしまうが、現実の状況を落とし込まないといけないと思っており、当初のロードマップにこだわってもいけないというのが、現場の考えである。砂丘については、令和3年度の結果として、非常に渋滞が起きてしまうというところで、まず車体を変えないといけないという課題がある。また、国立公園の付近のため、道路幅は難しいだろうという課題も出てきている中で、自動運転を導入する際に、やはりバス路線、生活交通維持、が優先されるのではないかという中で、観光地よりも、市街地中山間地を考えようとなった際に、まずは市街地において、駅前再整備も考えており、鳥取駅を発着するバスが非常に多いので、まずは駅から出る路線、そのところを、特に循環バスの代替ができないかと思っている。その中でもどうしてもロータリー（六差路）をくる梨が通る。ここにこだわると、技術的に5年6年は止まってしまう可能性があることをティアフォーさんからも伺ったことがあり、ロータリーを外すような周回コースの考え方をしている。併せて中山間地もできたらと思っているが、まずは市街地について、一

定の成果を出して、次のステップ中山間地も考えていくように事務局として考えている。あくまで事務局の思いなのでまた皆さまから、特にこの場でというのは難しいということであれば、個別でも構わないため、ご意見いただけたらと思う。それをもとに、事務局としても見直しを図りたいと思っている。

【田中会長】中山間地は今回は国からの補助採択から外れてしまったことも大きく影響している。日ノ丸自動車の立場で申し上げると、市街地はお客が多く収益性が高く、先に延びていく中山間地はお客が少なく収益性が低いことがバス路線の基本になっている。鳥取駅を出て、鳥取市街地をめぐりながら鹿野へ行くであるとか、岩美であるとか、若桜に行く智頭に行くということがあって、鳥取市街地を通る中でお客に乗っていただき、その部分で何とか収益黒字になっていればよいが、そうであってもまだ黒字化にならない状況にある。このような中で実際に中山間地を自動運転バスが走ることによって収入が削られるようなことになると、経営に影響を及ぼすというようなことも考えられることを、様々今回も話をさせていただいたというところもある。またお話の通り、私も7月31日に第1回会議の話の中で、その時にも私が見た資料にはレベル2と記載されていたので、レベル2だと変わらないのではないかと事務局の方に伝えたところがある。自動運転技術導入に向けた今後の進め方であるとか、この社会実装に向けた路線区間についてといったテーマも案として出ているがいかかがか。

【山本委員】バス事業者として心配しているところでは、4ページ目の技術的な事項として、遠隔監視の問題について、まずは遠隔監視をバス事業者が管理していくことになるのかと思うが、運行中それを常に見ているわけにはいかないし、レベル4の無人といっても1人ぐらいサポートする人はいると思う。何かあったときにサポートする人が、警察に連絡したり説明をすると思うが、バス事業者として、これはすぐに、事故の内容やカメラをすぐに巻き戻してどういうことが起きたのかがすぐに見えるような状態にはしておかないといけないと思う。また、この監視システムは、日ノ丸さんとか日交が走るとして、事業者がそれぞれするのか、それともどこか鳥取市が一括で管理していくのか詰めていかないといけないと思う。

またこの車両が何かトラブルがあったときには、左に寄って止まるというようなことができるようだが、実際この自動運転でドライバーの人件費がその分浮いてくるというような計算した場合、故障や何かあったときにはすぐに代車を出さないといけないといったこともあり、その時にはドライバーが必要になるので、そういったときのためにドライバーを確保しておかないといけないとか、いろいろ問題が出て

くと思っている。このような部分を詰めながらやっていかないといけないと思っている。

大林委員が言われたように、運送約款とかも事業者で変えていって、このような場合の対応も必要になってくるので、しっかりと検討していきながら、考えていきたいと思っている。

【松浦委員】 話題が1つ前に戻ってしまうが、自動運転移動サービスロードマップの、後退してた箇所があるのではというお話があったかと思うが、見方にもよるところはもちろんあり、この推進会議は、そもそも次世代モビリティの推進会議というもので、必ずしも運転者不足の不足であるとか、あとは車両の課題とか、そういうところとどまらないということも含めて考えていいのではないかなと思っている。

と言うのは、確かにこの砂丘は渋滞が発生し公道走行は困難というような、今はそのような見解にはなっているが、例えば来年であれば、鳥取市の観光ジオパーク推進課が進める、鳥取砂丘の東西を走らせるバスの実証実験、タクシー会社がジャンボタクシーを走らせる形での実証実験をすることを、この自動運転の代替案として捉えるか分からないが、することになっているし、この移動の課題っていうのは別のところで答えを見いだすといったところに置き換える形で進んでいると考えると、この自動運転移動サービスロードマップに補足する形で、他のところでこういった動きがあることを付け加えることで、もう少しこの見方というものに対して、具体性が出てくる。単に課題が置き去りにになっているものではないと解釈することができるのではないかなと思う。

市街地にしてもそうで、今皆さんお手元にとりモビのチラシがあると思うが、これもまた、バス路線の持っている課題、あとはもっと細やかなモビリティが鳥取の駅南地域に必要なだという中で始まったもので、これがあることによって、市街地の移動は、自動運転はもしかしたら現実的でないかもしれないけれども、とりモビの方で解決できることもあるかもしれないとか、他にタクシーの動き、バス会社さんの動きというものがあるかもしれないという含みを持たせる形にした方が、的確なのではというふうに感じた。ロードマップの中に、こういった話題を付け加えていただければ、よりイメージが膨らむかなと思う。

【田中会長】 路車協調システムの管理の方法のあり方の問題提起。市役所の中で交通政策課が進めるこの事業等を観光ジオパーク推進課が進める事業とか、ある種こう見える形で出てきてれば、もう少し見やすくなるのではということも含めての意見だった。途切れているというわけではなく、実は関連した事業で別本面でも継続をしていることが踏まえてあれば捉えやすいのではないかなと思う。

【事務局】このロードマップはあくまで自動運転の事だけ抜き出しているが、15ページのオレンジの最近のところに、事務局コメント自体左側に付けており、東西を結ぶ移動手段の実証実験を予定（自動運転以外）と書いてあるのが今の話題で、観光とも連携をとって進めているので、何も連携を取っていないということではないことは補足しておく。

【岡委員】松浦委員の意見は確かに、そういう連携取るといのは大切だなと思うが、ここは次世代モビリティの推進会議ということで、やはり先ほど平山委員が言われた何をどこまで目指すのかという、この部分は本当全自動を目指そうということで今たまたまその動きが少しずつ、できたりできなかつたりしている中で、例えば砂丘についても、いろんな形でちょっと渋滞をしたら駄目だったということはそれレベル2の段階で駄目だったので、例えば、レベル4のマシンで例えば最高70キロ走行可能で実証では35キロ走行ではあるが、それが例えばとりあえず観光の段階ではここまで、或いは、砂丘としてはもうこれは無理だからやめるとか、市街地についてはここまでをやって次の段階でここまでするという、ある程度そのメルクマークというか、そういったものを設定しながらここまでできたからできなかった、先ほど山本委員からも出たが、結局その遠隔操作をバス会社がやるのかということ等はこれから例えば進めていく上でどんどん出てくる話だと思う。そういったことは、段階的に、課題もその段階によってはおそらく違う課題が出てくると思う。そういったことを検証しながら次に進んでいくことで先ほど宮谷課長からもあったが今、駅前再開発でバスターミナル自体を変えようとしている。例えばそれに合わせて、5年後とか7年後に合わせるように向けて、今この段階でこういう形でしていくといった進め方を作っていければどうかと思う。先ほどの連携も当然必要なことであるし、全部全自動ができるとは思っていない中で、先ほどの連携は必要だなと思うけれども、このモビリティの推進会議ということであれば、全自動に向けた取り組みを検討しようということなので、そういった節目、節目というか、まだ鳥取の場合ちょうどいい機会で、そこに向けた取り組みに、いつまでに何をしていくのかというのを逆算して取り組む。時期を見ながら、それを皆さんと協議していただけたらなと私は思う。

【田中会長】この会議の目指す着地点というのは、まずは、きちっと一度設けて、再度設けて、そこから逆算的にそのスケジュールを作っていくって、現状に来て、ただ、その間にも、やはり今回のように、そぐわないようなことが出てくるかもしれないが、その辺はまた皆さんの現状と、委員の皆さんのご意見等々、現状含めて、推し測ってま

た変えていけばいいのかなという部分は思っている。その中では、宮谷課長もこのギャップを感じておられるように、上にあるこのマップっていうのはもう少し前の案で、無効的なものになってきているのかなと。次に新しいものをどう作るのかというところは、今いろいろ各委員さんの方側からのご意見もあったので、一度たたき台的なものを作った上で、事務局の方側から提示いただいて、お示しをしながら、また委員さんの方に諮るということで、次回以降、決めていくような形でできればと思うがいかがか。

【谷本委員】 今までの話聞いて、ロードマップで思うことが1つあり、これまでは技術面のレベルアップを図っていけばよかったけれども、今後多分それだけでは進まないのではないかなと思う。ただ皆様もうわかってはいるけども発言されないだけで、導入しようと思えばやはりビジネスモデルを作らないといけないと思う。誰が何をするか。最終的にこれは、市役所だけが頑張っていて、事務局が進めてということではなくてビジネスモデルだと事業者となってくる。

ひょっとしたらバス事業者だけではないプレーヤーもいるのかもしれないし、そこをどういう形にするかがないと、おそらく、技術面ばかり上げて導入できないという状況が容易に想定されると思う。だから少しそこまで皆さん議論がしんどいのでそういう意味では後退すべきだと思う。その議論なくして、前にはいかないと思うので、技術面ではもちろん前進したらいいと思う。どういうとこに使えるのかも、可能性を広げるのは前進したいと思うけども、導入のビジネスモデルを作るところは、皆さんちょっと腹を割って話さないといけないと思うので、それを表に出すかどうかは別になるけども。ただそういう課題があることはちょっと共有していただいた上で、この会議を進めないと、あまりいい成果が出ないのではないかなと思ひ、それを含めて、水面下でも調整していただければありがたいと思う。

【中国運輸局】 15ページのロードマップで、令和3年度のもう少し前に、決められたと思ひているが、年数が少し足りないのではないかなと思ひた。令和8年とか令和9年のコマは今のところないものか。

【事務局】 この令和3年に作ったものはこれだけしかなく本当にこのイメージだったのかなと思ひ。

【中国運輸局】 例えば、令和8年、9年も作った方が良いのではというところで、最終的なレベル4の取得までがとりあえず技術面ではレベル4の取得は何年にやるといった見直しはどうか。その前には申請を何年にやるといったところを入れていただければなと。WILLERさんに聞きたい点として、塩尻でレベル4というか、走行条件申請を

取得されたと思うので、割と技術面でやるべきことは、ほぼほぼ見えてきていると思う。その辺も踏まえて、鳥取市とお話をしていただければいいなと思った。あと、路車協調の実証実験をした後の、この道路インフラは残すことになるか。カメラとかその他の装備品は、わざわざ撤去しなくてもよいのではないかと、撤去するものかどうか。さらに増やしていくのであれば、ますますインフラ整備が充実してくるのではないかなと思ったがどうか。

【河川国道事務所】今回路車協調システムの実証実験になるので、今年度設置して、自動運転バス実証後は撤去するという流れになる。また次実証実験があればまたその都度設置するということになる。

【中国運輸局】撤去されてしまうことはわかった。

先ほど、谷本委員が言われたように、個々の検討で、例えば冒頭に話があった、既存バス路線との競合というのは、本来目的からするとおかしいと感じる。バス路線と置き換えしたいというのが目的だったと思う。なので、その辺の調整というか、その辺の方針決めはこの会議以外で個別にやっていただきたいと思う。

【田中会長】今まさにお話があった部分でもあるが個別にこの会議以外でやってもらいたいといった言葉があった。谷本委員の方側からも「ビジネスモデル」と言った言葉の中から、腹を割って話す機会を作るといったようなお言葉もあり、まさにおっしゃる通りビジネスモデルの構築という部分から含めて考えれば、なかなか痛みもあるし、不安もあるだろうし、というところがあると思う。全体的な流れの中で、私も一番初めのご挨拶のときに少しお話させていただいたのが、そろそろ分科会であるとか専門部会などを設けて、もっとより機動的に活動できる体制づくりっていうのが必要ではないかとお話をさせてもらったところではあるが、ある種のコアメンバーの中で、しっかりと見込んで話しながら、そういう中にあっては着地点というのが、おそらくきちっとしていかないと出てこないのかなということもあるし、技術面の問題というよりもやはりそういった管理面の問題という部分が重要。こういった誰が責任を持ってどこでというような部分も含めて、コアな中で話を進めていかないと、着地点も出てこないし、当然逆算もできないような状況になる中で、ロードマップができるのかな、できるわけがないというところがあると思う。当然そこから出てくる内容というものは、こちらの今回の各委員さんにも情報共有をするという形は当然必要だと思っている。会長提案として、今まで水面下の部分で進んできたものそれをきっちり、コアメンバーで話したことを表に向けて、この会がこのように話してきた、この会はこのようにしたとわかるようにできればと思うがいかがか。特に異論がないようであれば事務局にぜひそういった部分も含めてご提案させていただきたいと思うが事務局長いかがか。

【事務局】 その方向へ進めたいと思う。

【谷本委員】 ここで言うようではないけども、スピードは上げなきゃいけないというものでもないと思うので、やはり何となく自動運転の100%にならないとほとんど意味がないのではないか、みたいな感じも少しあったりもするので、そういった意味で、焦ってやる必要はないと思う。基本的な方向性は会長がおっしゃる通りで結構だと思う。個別にいろいろあるようであれば、また、スピードとかいろいろ調整していただければよいと思う。

【田中会長】 ありがとうございます。おのずとコアメンバーが集まって話をしたら、スピードは落ちていくのかなと。実装に向けた本当の話というのが進んでくると、そういったこともあると思うので、そういった部分もご理解いただきながら進めていければと思う。事務局の方で分科会というのがコアなメンバーの集まりというのは、事務局の側でこの話は事業者、もしくは行政の方々とといった案を出していただくということはお願いできるか。

【事務局】 この案については会長に相談させていただく。

【田中会長】 その途中経過等々はメールその他の部分で委員の皆様とは情報共有を尽くしたいと思うので、ご理解のほどよろしくお願いできればと思う。