

運輸交通部会長報告

1. 会議名 第1回部会総会
2. 日時 2025年9月19日（金）
13:45～15:40
3. 場所 秋田商工会議所 7階ホール80
4. 出席者 部会員等16名
5. 懇談



テーマ 「自動運転レベル4におけるELSI（倫理的・法的・社会的課題）-社会的受容性と社会実装の関係-」

ゲスト 多摩大学経営情報学部 准教授 樋笠 堯士 氏

※法学者で事業構想学科（経営系）であるが、AIや自動運転に取り組んでおり、新興科学技術（AI、自動運転、量子）の専門家として世界ベスト11に選ばれている。

6. 協議 2号議員選任のための選考委員選任について

- 先日の東京都交通局が実施していた自動運転バス（レベル2）の事故は現在調査中だが、恐らく自車の位置を誤認識し交差点でない直線で左折してしまい運転手の介入も間に合わなかったケースだと推測される。
- 事故が起きた際に「次も頑張ろう」と前向きになれる国と、日本のように事故を起こした主体が叩かれ次のチャレンジができなくなる国がある。
- 自動運転に限らず、生成AIやゲノムなど新興技術が関わればELSI（倫理的・法的・社会的課題）が発生する。技術の進展にブレーキになるものと考えられがちだが、叶えることでアクセルにもなる。
- ドイツでは8年前に既に倫理指針が制定されているが、日本は検討が遅れている。何か事故が起こった際に指針がなければ、事業者の責任にされ事業が止まってしまう。
- R5年度まで行われた秋田港でのトラック自動運転実証実験（追従走行）は、国交省事業で実施したが、自動運転車両が走行する際、恐らく一般車の大半は第三者である非受益者であり、その非受益者ドライバーの社会的受容性向上（協力度合いの向上）が重要となる。

- ただ協力を要請するだけでなく、自動運転に「公共性」がどの程度あるのか、走行目的を明確に示すことにより、地域住民が受益者として協力するという認識に変えることが重要。

※ただ協力を要請するだけの駄目な掲示例 ⇒

- アメリカのコロラド州、ミネソタ州、ウィスコンシン州、オクラホマ州で自動運転の追従走行が進展しており、先行車両と自動運転の後続車両の間に一般車両が入ったりしても追従走行が実現できているなど技術が進展している。V2Vの通信技術が高く、先行車両のGPSデータを常に自動運転車両に送っていた。
- ただし、日本に置き換えた場合は交通量が多く道幅も狭いため、前後で追従する方が向いていると思う。



議員改選に伴う2号議員選任のための選考委員6名を選任し、選考委員会を開催した結果、次の5社を当部会からの2号議員に内定した。

- ・ **秋印(株)**
- ・ **秋田海陸(株)**
- ・ **秋田中央交通(株)**
- ・ **全日本空輸(株)秋田支店**
- ・ **日本郵船(株)秋田支店**