

# 報告書の骨子(案)及び論点について

# ■ 報告書の骨子(案)

## 構成

### 1 はじめに

- (1) 自動運転に関連する政府計画等
- (2) 協調型自動運転システムへの情報提供に関する研究開発の状況
  - 信号情報
  - 交通規制情報
- (3) 交通安全施設整備の現状

### 2 ヒアリング結果のまとめ及びそれを踏まえ予想される自動運転をめぐる状況

- (1) ヒアリング結果のまとめ
  - 信号情報関係
  - 交通規制情報関係
- (2) ヒアリング結果を踏まえ予想される自動運転をめぐる状況
  - 現在から2025年～2030年頃までの予想
  - 2030年頃以降の予想

### 3 信号情報の提供等の在り方

- (1) 信号情報の利用に関する適当性
  - 信号機の信号等に従う義務
  - 信号情報の活用方法
- (2) 信号情報の提供方法、費用負担等の在り方
  - 情報提供の基本的な考え方
  - V2I方式による提供
  - V2N方式による提供
  - オフラインでの提供
  - 民間事業者による提供等
- (3) その他
  - 様々な交通主体による信号情報の活用に向けた取組
  - 自律走行技術の動向把握等

### 4 交通規制情報の提供等の在り方

- (1) 交通規制情報の利用に関する適当性
  - 道路標識等が示す交通規制に従う義務
  - 交通規制情報の活用方法
- (2) 交通規制情報の提供方法、費用負担等の在り方
  - 情報提供の基本的な考え方
  - 警察の役割
  - サービス提供事業者の役割
- (3) その他
  - 道路標識等が客観的に認知できない状態にある場合の問題
  - 動的な交通規制情報

### 5 おわりに

## ■ 論点

### 信号情報

- 信号情報のみに従って信号交差点を通行することは適当か。
- 信号情報による車載カメラの「補完」とは何か。

(これまでの検討会における意見)

- 「補完としての情報提供」の法的意味は整理すべきだろう。 道路交通法に定められた規制方法で全国一律に規制が行われ、それを補完する情報の提供は、各都道府県警察が必要性を判断して補完サービスとして実施しているのだろう。これまで、情報の受け手の人間が高度な判断をするので良かったが、自動運転では、車両がインフラとある程度協調するために必要な補完情報を法的にどう位置づけるか議論すべきだと思う。
- 信号情報を車載カメラの補完とするところの「補完」の具体的な意味はどう捉えるべきなのか。 例えば、ダブルチェックとして車載カメラでの認識と信号情報を利用する場合、どちらかが合わなければ止まるという使い方になると思われる。他方、車載カメラで認識できない場合に信号情報で代替し、それを信じて走行するのであれば、もはや補完にならないという気がしている。 言葉の定義をはっきりとさせるべきで、議論は必要であると思う。
- 現行の道交法に特別なルールが付与されない以上は、信号灯火が唯一のもので、他のものは参考情報にしかならないと思う。信号情報に従って走行するには、特定の場所及び条件下で、二重三重の対策を入れながら、新たなルールを付与することが必要になる。
- 現状では、自動走行車両にとって、自律的に信号を認識することに加え、情報提供があればより確実な運行が可能になるという意味での補完と理解している。

## ■ 論点

### 信号情報

- 現在及び将来における自動運転の状況を見据えた場合に信号情報の提供方法、費用負担等はどうあるべきか。

(これまでの検討会における意見)

- 赤字の都道府県もあるなど、交通安全施設等の維持管理は厳しく、何とかその機能を維持しているという側面がある。投資と経済成長はどちらが先かという議論があるが、両立できるようにしないといけない。
- 公的に責任を持つ部分は最小限にすべき。補完としての情報の全てを保証する予算はいくらあっても足りない。情報の信頼性等に係る社会的な合意が重要で、ある程度のところで折り合いをつけざるを得ない。
- 警察は自ら様々なインフラ整備を行ってきた歴史があるが、警察が行える部分に関しては行い、そうでない部分については一定の公共性を保ちながら民間が行えるようにしていくことで、実現できるようにしていくことが重要と思っている。
- 現在の発展段階で信号情報を提供しても、その情報の精度を考慮すれば、車両を自動で制御するための情報としては使えないと思う。一方で、精度が高くない段階から実運用に供していかなければ開発を進められない。信号見落とし等人為的ミスへの対策には寄与することはできるので、発展的に進めるのが良い。
- 初期は、全国的に自動運転が行われるわけではないので、まずはインフラ協調の価値を感じられる地域で合意を得ながら技術開発されていくものと考えられる。

## ■ 論点

### 交通規制情報

- 交通規制情報のみに従って走行することは適切か。

(これまでの検討会における意見)

- 自律で自由にどこでも走ることは車両だけでは難しい条件があり、他の車両やインフラから受ける情報で何とかしたい。

## ■ 論点

### 交通規制情報

- 現在及び将来における自動運転の状況を見据えた場合に交通規制情報の提供方法、費用負担等はどうあるべきか。

(これまでの検討会における意見)

- 公的に責任を持つ部分は最小限にすべき。補完としての情報の全てを保証する予算はいくらあっても足りない。情報の信頼性等に係る社会的な合意が重要で、ある程度のところで折り合いをつけざるを得ない。
- 初期は、全国的に自動運転が行われるわけではないので、まずはインフラ協調の価値を感じられる地域で合意を得ながら技術開発されていくものと考えられる。