

## 第5回 協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討会 議事概要

### 1 開催日時等

- (1) 開催日時：令和5年3月3日（金）10：00～12：00
- (2) 開催方法：警察庁会議室での対面参加又はWeb参加
- (3) 出席者

#### （構成員）

東京大学 生産技術研究所 人間・社会系部門 教授 大口敬（座長）  
中央大学 法務研究科 教授 安念潤司  
東京大学 生産技術研究所 機械・生体系部門 教授 中野公彦  
東京都立大学 法学部 教授 星周一郎  
筑波大学 システム情報系 准教授 和田健太郎  
一般社団法人 UTMS 協会 専務理事 川邊俊一  
一般社団法人 日本自動車工業会 安全技術・政策委員会 自動運転部会長 波多野邦道  
警察庁交通局交通企画課長  
警察庁長官官房参事官（高度道路交通政策担当）  
警察庁交通局交通規制課長

#### （オブザーバ）

内閣府 科学技術・イノベーション推進事務局  
総務省 総合通信基盤局 電波部 移動通信課 新世代移動通信システム推進室  
国土交通省 道路局 道路交通管理課 高度道路交通システム（ITS）推進室  
国土交通省 自動車局 技術・環境政策課

### 2 議事進行

- (1) 開会
  - ・事務局より開会を宣言し、交通企画課長より挨拶。
- (2) 討議

事務局から、協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討報告書（案）について説明した後、その内容について討議した。各構成員からの主な意見等については次のとおり。

- ・ 地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現という政府目標のうち、いくつかはインフラ協調を必要とすると思うが、時間的余裕がないことを考えると、関係事業者が受益者負担で信号情報及び交通規制情報を提供していく必要がある。よって、ITS用電波の民間事業者への利用拡大についても、可能な限り早急に取り組んでいかなければならないだろう。また、将来的な話かもしれないが、レベル4又は5のオーナーカーが普及する時代の交通規制の在り方についても今後検討してみたい。
- ・ 将来的に不特定多数の自動運転車両に対して信号情報を提供する民間事業者が出てきた場合の責任分界や費用負担の考え方は重要であり、これらを踏まえて今後の展開を考えていく必要がある。

- ・ 情報を提供するインフラ機器の整備に関する費用負担と、提供された情報の利用に関する費用負担の考え方があり、それぞれ分けて表現することも一考。
- ・ 官民の費用負担については、その情報に対する責任分界の問題にも議論が及ぶため緻密な検討が必要である。民間事業者では、既存の信号機から信号情報を取り出して、配信用に加工して提供する方法も実験している。本来の信号情報と配信用に加工した信号情報が一致しているかどうかを官民のどちらが担保するかについては今後議論が必要となるであろう。
- ・ 交通情報では、民間事業者が提供する情報であっても信頼性という観点では法的な意味合いを持っている。将来的には、信号情報についても社会的なルールとして信頼性を確保することが必要になるかもしれない。
- ・ V2N方式では信号情報を東京に集約してそこから全国に配信するというスキームとなっているが、当面提供のニーズがあるのは主に地方部になると予想されるため、このスキームをそのまま適用できるかは疑問であり、小規模のシステムを個別に検討していくことも可能性としてあるのではないかと思う。
- ・ 信号に関しては、車載カメラを用いて信号灯色を認識することが原則であるため、自律型のシステムが備わっていることが必要であるが、逆光等の事情で車載カメラによる認識のみに頼れず、自律型のシステムだけでは信号灯色を判断できない場合も存在するため、信号情報を活用することが不可欠という考え方は将来にわたっても残ると思う。
- ・ 現状の信号機の更新が課題であることを踏まえると、長期的には信号機の更新のタイミングと合わせて信号情報提供の機能や設備を普及させていくのがよいのではないか。
- ・ 10年～20年先、レベル4又は5のオーナーカーが普及する時代を想定すると、一般道の高精度デジタル地図が整備され、交通規制情報もそこに埋め込まれることになると思うが、そういった時代には交通規制情報を一元的に管理するような体制でなければ対応できないのではないかと思う。
- ・ 交通規制をデジタルに管理するというDXの観点からも、公安委員会の意思決定によって新設又は変更される交通規制については、その過程の中で交通規制情報を生成することで、自動的な反映が可能となるのではないか。
- ・ 今後も100%安全な自動運転というものはあり得ず、リスクを一定程度許容できる局面と、そうではない局面が出てくる。都市計画のようなものと重ね合わせながら経済的な合理性を満たしつつ、可能な限り人命への影響がないような方式を探っていくことになるのではないか。

(3) 閉会

以 上