

## 第4回自動運転インフラ検討会 議事要旨

1. 日時: 令和8年3月23日(月) 14:00~16:00

2. 場所: 2号館1階 共用会議室 3A・3B

### 3. 出席委員

羽藤英二座長、井料美帆委員(WEB)、大口敬委員(WEB)、小花貞夫委員、高橋信行委員(WEB)、福田大輔委員、和田健太郎委員、白土良太委員、重野寛委員(WEB)、江口進委員、橋本亮委員、河井真人委員、佐藤浩至委員、寺崎信夫委員、岡本安志委員

### 4. 議事

- (1) 自動運転車とのインフラ連携の取組について
- (2) 自動運転を支える情報通信インフラに関する取組について
- (3) 自動運転システムへの情報提供に関する対応の方向性について
- (4) 今後の進め方について

### 【委員からの主な意見】

- ・ サービスモデルや費用負担について、今後具体化が必要。
- ・ 高速道路、一般道で実証実験は引き続き進められるが、その後の運用方法についても具体的な検討が必要。
- ・ 路車協調システムのセンシングが対応可能な範囲と自動運転車両が路側に求める性能のギャップをなくすことが重要。路車協調システムに必要な性能を検討する際には、車両側の要求性能と対になる形で議論する必要がある。
- ・ 走行空間対策は自動運転車両と一般車両の錯綜軽減のために有用。自動運転車両にとって有用な情報は一般車にとっても有用で、自動運転車両にとってわかりにくい対策は一般車にとってもわかりにくいという意味で、インフラ側の対策を進めるとよい。
- ・ 一般のドライバーが認知可能な信号機であっても、自動運転車両の場合は認知出来ない信号機もあることから、適切な対応を検討する必要がある。
- ・ 高速道路での自動運転実験の成果を踏まえ、次年度以降の会議体の活動も含めたスケジュールを共有していただきたい。

- ・ 公道を走行する自動運転では、特定自動運行を実施している場合（SAE レベル4）と運転支援システムの場合（SAE レベル2）において、法的な位置づけが異なり、道路インフラ側の責任にも差異があるため、車両のレベルに合わせて、道路インフラ側に要求されている支援を整理することが必要である。
- ・ レベル4 自動運転において、路車協調システムによる支援情報が誤っていた際の責任の考え方について、今後議論が必要である。
- ・ 今後の事業化を見据え、V2IとV2N 通信についてコスト負担のあり方を整理することが必要である。
- ・ 一般道における路車間通信については、現在、通信規格が複数存在している状況にある。将来的に、政府として通信規格を一本化するのか、あるいは複数の規格が併存する形を認めるのか判断する必要がある。
- ・ 社会実装の段階において、公的負担により維持管理まで実施することとなった場合、当委員会の検討範囲を超え、より大きな判断が求められるのではないか。
- ・ 自律走行技術が主流となった場合、路側設備への投資が結果的に無駄となる可能性がある。この点について、撤退のタイミングや撤退の判断基準等も考えておく必要があるのではないか。
- ・ 実証実験が続いており区切りがないとの声が聞かれる。ある程度のタイミングで実証実験を区切り、この先は規格の統一を目指すなど検討していただきたい。
- ・ 千葉県柏市におけるゼブラゾーンの縮小・消去と停止線のセットバック等の交差点改良対策の有無が自動走行時の手動介入発生回数に大きな影響を与えている。走行空間整備に必要な対策を事前に予測できると、自動運転の普及促進に繋がるのではないか。
- ・ 自動運転社会における道路空間の最適活用について、情報をアップロードするタイミングや、許容されるタイムラグ等、目的に応じた情報配信の設計も重要な要素であり、総務省が検討している領域にも関係すると考えられる。情報配信の形式も含め、様々な条件を想定したシミュレーションをしていただきたい。
- ・ 次世代の ITS も現状の ETC2.0 と同じ狭域通信方式が良いのかどうかについて、より深く検討・分析を進める必要があると考える。
- ・ 費用負担の議論について、警察庁の説明の中で、受益者負担ということを明確に提示していただいたため、他の項目に関しても同様の費用負担の線引きを設定することが望ましい。

- ・ AI 自動運転タクシー等 WG のうち、全体最適のシミュレーションについて、中央集権的な方法やインセンティブを付与する方法などが考えられるため、今後も議論を進めていただきたい。
- ・ 実証実験により、各種取組の有効性が検証されている中、今後は社会実装に繋げていくために、不可欠なポイントを検討することが重要である。
- ・ 新東名高速道路において、合流支援情報提供の有効性が検証できたことは大きなポイントである一方、実証実験が一定期間のみで終了してしまうことが懸念される。実証期間終了後においても、実験用施設等を継続利用することが望ましい。
- ・ さいたま市において、第三者に対する信号情報の提供に関する実証実験を予定されているが、一般車両への情報提供も想定して検討することが望ましい。
- ・ E2E の SAE レベル 4 自動運転を目指す場合であっても、路車協調に期待される点は道路交通の安全性の向上だと考える。ただし、インフラ側が提供する情報の信頼性や責任問題もあり、今後議論が必要。
- ・ 警察庁の信号情報提供について、信号情報と灯火情報にずれが生じない仕組みが重要であると思う。引き続き、技術課題について議論をしてほしい。
- ・ 5.9GHz の周波帯の活用方法について、車は国際商品のため、国際的な議論を踏まえた運用が重要である。
- ・ 今後、新東名よりも厳しい道路環境で実証実験を続けていくにあたり、交通量や気象等、どのような条件で実証を行うかという観点が必要になる。社会実装までの道筋を検討し、それに沿った実証実験を実施いただきたい。
- ・ 先読み情報については、情報の精度・鮮度が重要な観点であり、これらのあり方や情報の収集方法等について検討を進めることが重要である。
- ・ 技術基準が策定されることにより、自動運転の社会実装が進むことを期待している。
- ・ 車の安全性は、自律だけでは難しい側面も多いため、一般車も含めたインフラからの情報提供について検討が必要である。
- ・ E2E の開発は改善スピードが早いですが、インフラ整備には時間とコストを要するため、2030 年以降の普及を見据えた場合、両者の進展の時間軸が合わないのではないかという懸念がある。
- ・ E2E においても、積雪路での物標情報の取得や、関連法規を遵守するために困難な領域がある。

- ・ 自動運転車両の停止は渋滞の要因となるため、道路の拡幅や路上駐車を排除する等の空間整備が自動運転車両の走行に有効と考えている。2030年代の自動運転技術の進展を見据え、確実に受益者が見込める領域に重点を置いてインフラ整備を検討していくべきであり、改めて考え直すタイミングであると考えます。
- ・ 一般ユーザーや民間事業者の信号情報に対する理解が深まることが信号情報提供の社会実装において重要である。
- ・ 信号情報を提供することで、信号無視による交通事故を削減できると考えており、例えば中国では、カーナビ上に信号情報を表示する取組が実装されている。
- ・ 760MHz 帯の普及には、公的な支援が必要ではないか。