

自動運転技術に必要な情報収集についてももう少し教えてください。

停車している事故車両や近づいてくる緊急車両の早めの感知は自動運転にとって重要になります。現段階でのクルマ側のセンサーは、せいぜい200〜300mが検知の限界です。それが、1〜2ヶ月前で情報を得られることで、対応のしやすさが全然違ってきます。緊急車両サイドからの情報、「車間通信」が整えば理想ですが、緊急車両といっても複数機関の管轄でもあり、すぐの対応は難しいと考えています。役所のシステム、既存ルールの変更をお願いすることはとても大変です。時間が掛かります。早期の実用化を目指す場合は、車載の技術開発で対応せざるを得ないと思います。残念ながら(笑)きていますが。

道路の走路環境情報、前述の白線、緑石、舗装の状態、信号や標識の情報をはじめ、さまざまな施設情報が整備され、一般に利用できるようになることは大変望ましいことだと思いま



(おやま・としお) ROAD to the L4プロジェクトコーディネーター。本田技術研究所上席研究員、日本自動車工業会 自動運転検討会主査等を歴任。岡山県出身。

## インフラの新しい価値・役割を建設産業と共に創造したい

す。ただし、自動運転時の制御に利用する場合は、データの鮮度、精度、信頼度を適切なレベルで維持管理していくことが必要となります。いくつかの情報でも適切なレベルで頂けるとありがたいです。ちなみに、これらの情報は、ドライバーへの何らかの「お知らせ情報」として利用することも可能です。

地方の自動運転Maas(モビリティ・アズ・ア・サービス)のお話はありませんが、都市部についてはどうでしょうか。

都市内の街路に混在する、車両、歩行者、自転車、二輪車全てに対して安全を確保することは相当大変です。交差点では多岐にわたる種類の信号に対応が必要です。開発に時間がかかりますし実用化もすぐには難しいと思います。最初からそのような配慮がされたスマートシティや道路の設計ができていればいいのですが。

道路に対する思いをお聞かせください。

昨年公表された国交省の『道路ビジョン2040』を拝見しました。そして「道路とは何だろうか?モビリティって何だろうか?」ということを再考させられました。目的地に早く、安全に、定刻に到着する移動がある一方で、今後は、移動そのものが目的になる発想も重要になるのではないのでしょうか。移動中に風や香りを感じる、あるいは会話や風景を楽しんだりするなど、移動する時間の過ごし方にも対応できる空間/道路があれば最高ですね。さらには、移動手段—クルマ、自動運転、自転車、歩き—



沖縄県北谷町海浜リゾートの観光地モデルによる無人自動運転移動サービス。レベル3(条件付き自動運転)の機能を有する

それが地方なのかマガシティーなのか、平時か災害時かなど、さまざまな利用の組み合わせの中で、道路インフラのパターンが考えられると思います。そういう意味でも、道路を利用するクルマサイドと道路インフラサイドがより一層連携していく、あるいはビジョンを語っていくことが必要なのかと思います。

最後に、建設業界の方へのエールをお願いします。

人間が生きていく上で、人の移動、モノの移動は絶対になくならない、必要不可欠なものであることがコロナ禍の生活を通して、より一層明確になったと思います。その移動を支える道路は、ベーシックでエッセンシャルなインフラです。これまでの基本的な役割を果たしつつ、新しい価値・役割をこれからのニーズに応じてバリエーションを増やすこと、オリンピックでいえば、「規定演技」に加え「自由演技」も頑張っていたいただきたいです。自動運転もそのお手伝いが少しでもできればと思います。それを現場で担当していただくのが建設業界です。ぜひ、技術の進化、社会の変化をうまくキャッチアップし、成熟した日本の社会にマッチするよう、基本のインフラや新たなインフラをどんどん提供していただきたいと思えます。



聞き手・青山万吉氏  
(あおやま・まんきち) 日本みち研究所調査部主任研究員。福岡県出身。