

自動運転へ交差点に「目」

センサーで車・人を把握し送信

25年度めど技術基準

国交省

国土交通省は完全自動運転に近い「レベル4」の普及を見据え、道路システムの機能を高める。交差点に設置したセンサーで車や人の動きを把握する仕組みの技術基準を2025年度をめどにつくる。国際的なルール整備を主導し、開発企業の競争力向上につなげる。

国際ルール整備主導

レベル4以上の自動運転を正確に分析する仕組みが安全に走行するに「目が欠かせない。道路の目」となるのは、道路に設置するセンサーが街灯などに設置するセンサーや歩行者などの状況が把握できることだ。



前橋市は、道路と自動運転車が協調するシステムを取り入れた

センサーで、自動運転車はセンサーから送られたデータを元に停車や加速などを制御する。ただレベル4の車両はまだ普及しておらず、システム技術基準も定まってい

ない。国交省はカメラなどセンサーの解像度を高め、とした性能基準や機器の設置方法、車両に送信するデータ形式などを定める。集めた車両や歩行者データをプライバシーの観点でどう扱うかといった考え方も示す。

交差点は歩行者や自動車が混在し、車に搭載したセンサーだけでは道路状況を詳細につかむことが難しい。自動運転と道

路側がそれぞれ持つ情報で補完しあうことで高度な運転を実現する。国交省は23年度から北海道苫小牧市や東京都大田区などで新システムの実証実験を始めた。24年度も20〜30自治体で実験結果を分析し、必要な技術を整理する。

25年度めどに基準をまとめ、道路法に基づいて通達として道路管理者である自治体に示す。道路にセンサーなどの機器を設置する際に守る必要がある。技術基準は国際標準規格機構（ISO）の標準規格として位置付けることをめざす。次世代型航空機や車両を巡って国がル

ルづくりに関与する。国内開発メーカーの国際競争力を左右する。道路と自動運転車が協調するシステムの開発では中国が先行しており、日本も対抗する。国内勢はNECや京セラなどが強みを持つ。

自動運転の移動サービスは一部の自治体が提供している。前橋市は、JR前橋駅とローカル線の中央前橋駅を結ぶ路線で自動運転バスを導入した。市街地の走行は高い安全性が求められるため、協調システムを取り入れた。国交省は3月ごろに有識者検討会を立ち上げ、自動運転車が走行し

自動運転普及へ実験を進める

- ① 道路と車両の協調システム
- ② 道路整備

対象	20〜30自治体	10自治体
内容	交差点にセンサーを設置し自動運転車への情報提供	自動運転バスの走行実験
狙い	センサー性能、データ形式など技術基準を策定	駐車場の整備方法、安全対策の指針策定

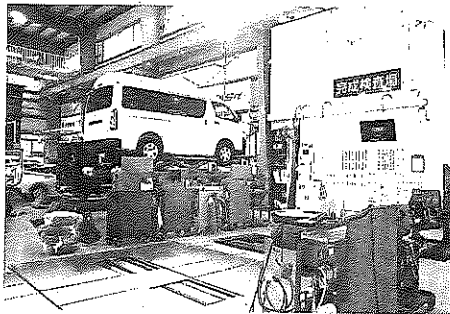
やすい道路のレーンや駐車場などの整備方法、安全対策についても指針を講じる。

自動運転を本格的に広げるには通信技術の向上も前提となる。総務省は26年度にも自動運転に対応した専用電波を割り当てる。通信環境を安全にさせることで運転精度を引き上げる。これまでの電波では用途が限られていた。

政府は24年度から新東名高速道路の一部区間に自動運転レーンを設置する方針だ。専ら専用レーンで専用電波を使った実験をする。車両士が通信する運転システムの効果を検証する。

2024年は、自動車整備業界にとって乗り越えなければいけない課題が多い1年になりそうだ。整備事業者の事業の柱である車検制度が変わる。また、電子制御装置整備の認証取得の経過措置の終了により、4月以降は対象となる作業は認証を得た工場で行わなければならない。原材料価格の高騰などで設備機器の投資にも、従来以上にコストを要する。新車販売、自動車保険、リサイクルなども先行きが見通しにくい課題が生じており、整備以外の動向にも目が離せない。

変革求められる整備業界



OBD、電子制御装置認証なお課題

準に達する一方、検査で使用
する「特定DTC照会アプリ」の初回使用率は3%（23年12月時点）にとどまる。

6割弱の取得率 どうまで伸びるか

特定整備における電子制御装置整備の経過措置は、残り2カ月ほど。ただ、認証取得率は同11月の時点で55・7%と6割弱。残りの期間でこの

割合がどこまで上昇するか見通せない。さらに、24年4月からは、電子制御装置整備の認証を持たない事業者が該当する整備の作業を行うと未認証行為になる。このため、各地でこうした行為を「通報する動きが著しく増えるのではないか」と懸念する声もある。

加えて、「ビッグモーター問題」によって、事故車の修理に対する消費者の目が厳しくなった。国土交通省は車体整備業界の信頼回復に向けて消費者保護と事業者の法令順守を進める具体策を发出する方針。整備業界のイメージアップを後押しする考えだ。

こうした中、将来の整備需要の母体となる新車販売が復
24年の整備業界は乗り越えなければいけない課題が多い

調している。23年の軽自動車
を含まない新車販売台数は、前年
比13・8%増の477万9000台
86台と5年ぶりに増加し
た。特に、SUV人気がけん
引しており、日本自動車販売
協会連合会（金子直幹会長）
によると、乗用車に占める割合が32・9%を3分の1近くに達した。輸入車は電気自動車（EV）の発売が相次ぎ、
暦年の販売台数が初めて2万台を越えた。23年の中古車の登録・届け出台数も前年比2・1%増の643万4916台と、4年ぶりに前年超えした。こうした流れは24年も続くとみられるが、ダイハツ工業で拡大した認証不正の問題による新車の出荷停止が長引けば、市場の盛り上がり水を差しかねない。