

Connected Car 社会の実現に向けた研究会（第4回） 議事要旨

1 日時

平成29年4月19日（金）16:30～18:00

2 場所

中央合同庁舎第2号館（総務省） 8階 第一特別会議室

3 出席者（敬称略）

構成員：

谷川座長、相田構成員、天野構成員、谷島代理（飯塚構成員代理）、島田代理（浦辺構成員代理）、中村代理（尾上構成員代理）、片桐構成員、加藤構成員、熊谷構成員、佐々木構成員、戸川構成員、上村代理（徳永構成員代理）、中村構成員、西原構成員、三木代理（西本構成員代理）、藤井構成員、三徳構成員、森構成員、山本構成員、村松代理（吉澤構成員代理）

発表者：

SBドライブ株式会社 CEO 佐治 友基

総務省：

太田総務大臣補佐官、福岡総務審議官、富永総合通信基盤局長、渡辺電波部長、秋本総合通信基盤局総務課長、田原電波政策課長、杉野移動通信課長、中村新世代移動通信システム推進室長

オブザーバー：

市川内閣官房参事官、森下内閣府政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付企画官代理、海野代理（佐野警察庁長官官房参事官代理）、小谷代理（奥田経済産業省電池・次世代ITS推進室長代理）、山口代理（猪股国土交通省技術企画室長代理）

4 配付資料

資料4-1 事務局提出資料

資料4-2 SBドライブ佐治CEO発表資料

資料4-3 熊谷構成員発表資料

資料4-4 山本構成員発表資料

5 議事要旨

(1) 開会

(2) 議事

① 構成員等からの発表

資料4-1～4-4に基づき、事務局、SBドライブ佐治 CEO、熊谷構成員、山本構成員から説明があった。

② 質疑応答・意見交換等

構成員等からの発表後、質疑応答・意見交換が行われた。内容は以下のとおり。

(上村代理 (徳永構成員代理))

資料4-1の7ページ以降に、類型化・モデル化の考え方が整理されてある。これらの類型化されたサービスごとに、どのような技術やインフラを利するのかを具体的・現実的にすることで、サービスの実現性・具体性がより明らかになってくるものと考えており、ここで示している部分は非常に重要である。

(西原構成員)

携帯電話に関する事業においては、そのネットワークや端末の進化が速く、スマートフォンなど新しいものが次々に出るので、ユーザーが買い替える頻度も高いと思う。他方で、車そのものの時間軸は全く異なり、非常に長い時間軸の中で新しい Connected の世界が構築されていくため、このような時間軸の差をどのように取り込むかが今後の検討としてあると思う。

(太田総務大臣補佐官)

プレゼンテーションの中で周波数の話題も挙がっていたが、例えば、700MHz帯によるITS無線通信等の展開についての見解をお聞きしたい。

(山本構成員)

車がネットワークにつながる手段として、携帯電話のネットワークやWi-Fiのネットワークや、それから700MHz帯を用いたITS無線通信があるが、これらはつながり方がそれぞれ違う。確実につながないといけないもの、つながないと車の安全性を損ねるものについては700MHz帯による無線技術であるITSコネクットの利用が一番確実である。海外においても、車の安全に関わる通信であれば、たとえ周波数の差はあるにしても、ITS専用周波数によるITS無線通信という考え方は変わらないはずである。

例えばビッグデータを集める、もしくはコンシューマーも含めたサービスを提供すると

いうことに関しては、カバーエリアの大きさが重要になるので、これは携帯電話網に勝るものはないと思う。他方で、車が道路を走っているときに、例えばぶつからない車とか、そういう安全性に係るところの確実性というものに関してはITS無線通信を使うというすみ分けをしている。

将来、例えば5Gの世界になったら5Gを使って車車間通信や路車間通信を行ったらどうかというような案もあるが、その点に関してはまだ自動車メーカーとしては結論を出し切れておらず、トラフィックの安定性みたいなものを考えると、ITS無線通信に勝るものはないと思っている。

(上村代理 (徳永構成員代理))

用途に応じた使い方はいろいろなケースがあり得て、エンタテインメントであったり、ビッグデータであったり、自動走行であったりということによって用途に応じていろいろなネットワーク、インフラを使っていくということについては、そのとおりだと考えている。したがって、例えば700MHz帯のITS無線通信に限るとか、携帯電話のネットワークに限るとか、そういった1つの技術だけを使うということではない。

(山本構成員)

少し見方を変えて補足すると、車の制御に使うためのつながる技術と、それから、車とセンターや自動車メーカー、ディーラーの接点を増やすためのつながる技術と、それから、ビッグデータを集めるためのつながる技術は区別して考えたほうがいいと思う。たとえば、自動運転の車が今から行こうとしている道の信号がこれから赤になると分かったら、非常にスムーズに減速できて止まることができる。しかし、信号に差しかかる直前に赤だと知ったら急ブレーキを踏まざるを得ない。

人間は感覚的に何となく赤になりそうだというのが経験で分かるが、自動運転だと自動運転の車と一般の車が混在したり、もしくは自律走行だとカメラ等のセンサーだけで信号の色を判別しないといけない。これは天候の依存性があり非常に不確実なため、自動運転にはITS無線通信の利用が必要不可欠かと思う。

③その他

太田総務大臣補佐官から会合の全体を通しての感想及びコメントがあった。

谷川座長より、本研究会の取りまとめに向けて、Connected Carの類型化や推進方策、課題の方向性等を、実務レベルのメンバーによって整理を行い、次回の会合までに集約して報告を行うよう指示があった。

(3) 閉会

以上