

自動運転「レベル4」の公道走行に向けて前進

◆道路交通法の改正が閣議決定、レベル4の自動運転車の公道走行が可能に

自動運転車の実用化に伴い、これまでドライバーが運転することを前提に定められていた道路交通法の改正が必要になる。日本では、レベル3の自動運転車に対応するため、2020年4月に改正道路交通法が施行された。さらに、22年3月4日、レベル4の自動運転車の公道走行を許可する道路交通法の改正案が閣議決定され、早ければ22年度内にも施行される見通しとなった。

レベル3の自動運転車では、基本的にはシステムが全ての運転操作を実施するが、システムから要求された場合には、ドライバーが運転操作を行う必要がある。一方レベル4では、「高速道路上」や「特定の地域内」などの条件は付くものの、システムが完全に自動運転を行い、ドライバーの搭乗が不要となる。このため、過疎地での無人自動運転サービスなどでの活用が期待されている。

運転主体	自動運転の段階	概要
ドライバー	レベル1	運転支援 (例) 自動ブレーキ
	レベル2	特定条件下での自動運転機能 (例) 高速道路での自動運転モード
システム	レベル3	条件付自動運転 システムが全ての運転操作を実施するが、システムの要求に応じてドライバーの対応が必要
	レベル4	特定条件下での完全自動運転 特定条件下においてシステムが全ての運転操作を実施
	レベル5	完全自動運転 常にシステムが全ての運転操作を実施

(出所) 国土交通省資料などを元にARC作成

日本以外では、ドイツは21年5月に法律を改正し、特定地域内であればレベル4の自動運転車の公道走行が可能となった。米国では道路交通に関する法律の制定は州政府に権限があるが、自動運転の規制緩和に積極的なカリフォルニア州やアリゾナ州などではレベル4の公道走行が許可されている。

◆レベル4の自動運転車の開発には他業種からの参入も

現在、レベル3の技術はホンダの「レジェンド」に実装されている。レベル4については、各社ともに開発・実証実験段階にあるが、既存の自動車メーカーだけでなく、ZMPやDeNAなど他業種からの参入がみられるのが特徴である。限定された条件の下ではあるが、ドライバーが不在となるレベル4が実用化すれば、高齢者の送迎や宅配便の配送などの分野で、自動運転車を活用した新たなサービスが生まれてくるかも知れない。

【今村弘史】