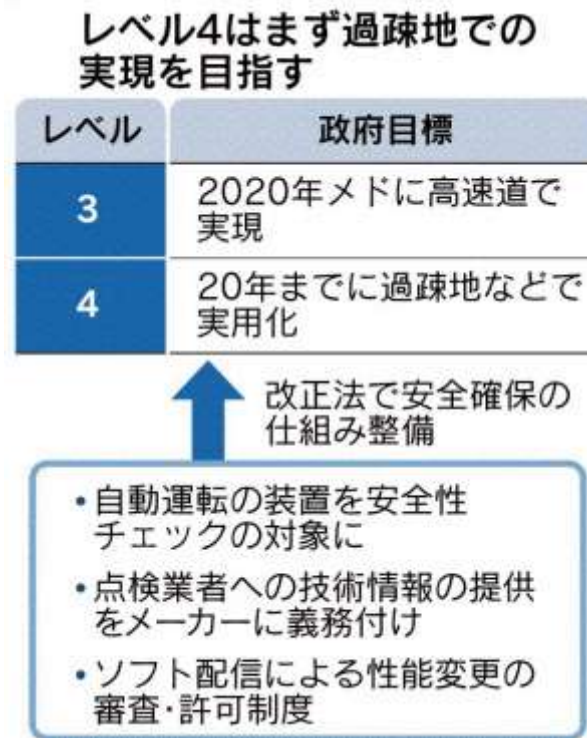


## 高速道自動運転、来年実現へ前進

### 「レベル3、4」想定の改正法成立 過疎地の移動手段補う

2019/5/18付 | 日本経済新聞 朝刊

自動運転の安全基準を定める改正道路運送車両法が17日、成立したことを受け、自動運転の普及に向けた環境が整ってきた。交通事故の減少や地域の足の確保など期待される役割は大きい。自動車メーカー各社も技術開発を急いでおり、2020年にはまず高速道路や過疎地から実用化が始まる見込みだ。



政府は20年をめどに自動運転を実用化する目標を掲げている。高速道路では緊急時に人が操作する「レベル3」、過疎地など限定された地域では無人で移動サービスを提供する「レベル4」の実用化を目指している。

現在の自動車の車検や完成検査などは人が運転することを前提としており、自動運転は想定していない。改正法では自動運転を担う装置の安全基準や整備に関する規定を盛り込んだ。

具体的には整備する際の検査の項目に、自動運転車に搭載するカメラやレーダーといった装置を追加する規定を入れた。自動車メーカーには販売前に車載カメラや生体センサーなどの装置を検査することが義務付けられる見通しだ。



三菱電機が開発した自動運転技術を搭載した実験車の試験走行（兵庫県赤穂市）

コンピューターで動く自動運転はネットワーク経由でソフトウェアが随時、更新される。安全性を確保し続けるため、ソフト配信による性能の変更には国による審査や許可制度を設ける。

今回の法改正で、設計・製造から販売後の使用まで自動運転車の安全に関する制度が整う。メーカーにとっては満たすべき安全水準が定まり開発を進めやすくなる。

実際に自動運転の車がどこの道路で走行できるかといった条件は、国が車種ごとに認定する。まずメーカーが車の装置の性能に応じて「夜間は除く」「高速道路の渋滞時に限る」など、自動運転にする際の条件を設定し、国が審査した上で認定する。条件に合わない場合は手動の運転に切り替える仕様にして販売する。

## レベル3からが本格的な自動運転だ

### レベル2

ハンドル操作やブレーキをサポート。基本は人が運転



### レベル3

スマホ利用やカーナビの注視が可能



交通手段が減っている過疎地などでは、無人走行が可能なレベル4の自動運転が期待される。公共交通やシェアリング（共有）サービスと組み合わせれば、バスや鉄道を補う新たな住民の足になる。まずは交通量が少なく道路が複雑でないなど限られた場所から導入が始まる見込みだ。具体的な地域は事業者の提案に基づいて国が審査する。

自動運転を巡っては道路交通法改正案も国会で審議が進んでいる。レベル3の自動運転で、緊急時に手動運転に代わられることを前提に運転手がスマートフォン（スマホ）を使えるようにすることなど、具体的な自動運転の使い方なども決まる。

自動車メーカーの開発は20年に間に合う見通しだ。ホンダは20年に高速道路でレベル3相当の車を実用化する。20年代初めには独フォルクスワーゲン（VW）やBMWがレベル3対応車を計画しており、日本でも発売される可能性がある。

レベル4についても4月、VWがドイツの公道で実証実験を始めた。トヨタ自動車は20年代前半にレベル4を視野に入れた車の導入を予定している。

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.