

レベル	定義	政府目標など
1	ハンドル操作かアクセル・ブレーキを自動化	
2	ハンドル操作とアクセル・ブレーキを自動化	既に市販
3	条件付きで全ての運転を自動化。緊急時は人が関与	20年×ロード完全策 に実用安全基準
4	特定の場所で全ての運転を自動化	
5	人が関与しない完全な自動運転	

自動運転 装備に基準

搭乗者の状態監視

手動切り替えに条件

「レベル3、4」対応義務

国交省

国土交通省は自動運転車に搭載する安全システムの基準を作る。乗っている人の目の動きや体の状態を監視する装置の搭載を自動メーカに義務付ける方針だ。条件付きで自動運転が可能なし「レベル3」と「レベル4」の実用化に向け、安全基準を明確にする。国内メーカは装置の開発が進めやすくなる。利用者の自動運転車への信頼を高め、普及につなげる。

基準をつくる対象は政 国交省はドライバーのスマートフォンでの操作や一方、メーカは基準が20年の実用化 目の動きや体の状態を撮 車載テレビを見ることが 準が決まる前から安全シ ぞめざすレベル3と4の 影するカメラの搭載をメ できる。居眠りや飲酒運 ステムの開発を進めてい 自動運転だ。市販されて 1カーに求める。脈拍な 転はできない。

どのよつな装置を開 いるレベル1と2は自動 どを計測するセンサー 利用者が向けル1歩を踏 発して搭載すればよいの まで、自動運転技術を か戸惑っている面があっ て異常時に警告を発す 開発するメーカに向けの た。国交省は基準をつく ことで、国内メーカ なる装置の搭載も検討す 基準づくりを急ぐ。新た な基準は道路運送車両 の開発を後押しすること

なく、運転席にはドライ 人が運転できなくなっ 法に基づき、メーカに した。

バリーが乗る。障害物など 場合具備、車を自動 対応する義務を負わせ 20年までに国交省の 道路の端に寄せて停止 する。20年までに国交省の しい場合は、人に代わる するよつなシステムの搭 有識者会議で詳細を詰め る。

必要がある。国交省は人 載も想定している。自動 への運転交代を確実にで 運転から手動に切り替え 自動運転の装備を認 る

きるよつにする安全シス テムについて基準を作 何秒前からアラートを鳴 が進んでいる。一部の仕 用者の技術への信 頼を高める。

人の状態を監視するシ 政府は3月に道路交通 基準づくりはこれから 国際的な安全システ ムの整備を義務付け 法の改正案を閣議決定 だ。国交省は海外の当局 する。人が居眠りしてい たり、失神していたりす を定めた。自動運転中は 主導する考えだ。

と、自動運転からの切り 替えに対応できず、事故 につながる。

