

令和6年2月9日(金)

日刊自動車新聞 1面

自動運転のレベル分け		運転操作の主体
自動運転レベルごとの定義		
レベル5	完全自動運転	システム
レベル4	特定条件下的完全自動運転	
レベル3	特定条件下的自動運転	
レベル2	高度な運転支援	
レベル1	運転支援	
レベル0	自動運転化技術なし	運転者

自動運転 「レベル3」の高止壁

定の制約をできるだけ取

米アップルが開発を目指す
EV（電気自動車）。当初の
「レベル4」（特定条件下に
おける完全自動運転）から
「レベル2」（高度な運転支
援）プラス」に改め、28年に
発売する予定だと米ブルーム
パーク通信が1月下旬に報じ
た。自動車用道路のところか
く、混合交通下の一般道では
工事や路上障害物、飛び出し
（ヘルムエーアイ）の人工知
能（AI）の本格的市場拡大を
し、まずはその技術をレベル
2の拡張に役立てる。20年代
後半から一般道での「条件付
きハンドオフ運転」を目指す
考え方だ。ADAS（先進運転
支援システム）搭載車を増や
すことにより「市街地の運転」
一
台題の「リード（回収・無償
修理）に発展した。
実現と普及に向け
た。しかし、開発の難易度
や社会的要容性の不透明さな
どで「以降」の具体的な期間
は見通せない。運動転技術だが、表現への
富士キメラ総研（田中一志
代表、東京都田中区）は、「しかも、運転技術が、前提
となる特定条件が、時間がかかる（メガサプライヤー開
発責任者）レベル3以上の目
標で、特定条件が前提
としている。レベル3を目指してくる。
セシング情報を米クアル
コム、米高速道路交通安全委
員会（NHTSA）が安全性向
上策を同社に求め、200万

ドライバーを運転から解放（条件付き自動運転）の実装が公言しているレベル3

「レベル2プラス」 拡大の動き

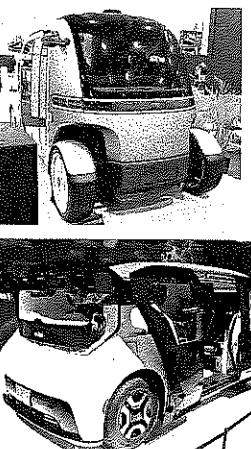
インベーチョングループ

1

運転責任背負うリスクは重く

など、予期せぬ状況が次々と起
る。人に頼らず、スマート
にこうした状況を切り抜ける
能力(AI)技術を使う。
昨年10月、米サンフランシ
スで起きたゼネラル・モー

ティアフォードは車両の開発製造も手がけ、レベル4の社会実装を進める



歩道環境があり、突如として災害も起る。しかもメーターはカーブがレベル3にして製造物責任を負えるかはセンサなどの技術進化による。それがただでに当局の審査や社会的認容性を含め、手探りが続く。とくに乗用車(オーナー=カーナー)では、従来より運転者子が責任を負う「レベル2」の特高度度が進むが、レベル3の間隔は深い。

るが、この実現に向け、議論をけん引する1社がティアフター（加藤真平社長、名古屋市中村区）だ。プログラムを無償公開するオープンソースでの開発が特徴で、ソフトウェア「オートウェア」の国際標準化活動も進む。同社は両者の開発・販売も手がけており、パートナーを増やすながら、黒字としてレベル4の社会実装を後押ししていく。

弘