

3-3 レベル 3 の自動運転

SAE によるレベル 3 の自動運転では、基本的に自動走行システムが車両制御のみならず周辺監視も行います。そのときのドライバーの様子は、つぎのようなものでしょう。



図2 レベル 3 の自動運転におけるドライバー（写真：Volvo）

ただし、ドライバーはまったく何もしなくてよいかというと、そうではありません。機能限界等のために自動走行システムでは対応できない場面の出現が予想されるとき、自動走行システムはドライバーに「運転を交代してほしい」と要請してきます。そのようなとき、ドライバーは、的確に状況を理解したうえで車両制御を引継がなければなりません。このことは、ドライバーの位置づけをむずかしいものにしています。実際、自動走行システムから、「原則として私が車両制御も周辺監視も担当しますので、お任せください」といわれても、ドライバーとしては、好きなことに没頭できるわけではありませんので、レベル 3 の自動運転のありがたみを心の底から感じることに躊躇を覚えるかもしれません。

さらに、「システムの要請に基づいての運転交代」とは、「機械の判断による、機械から人への権限委譲」（基礎編第 8 章）です。ドライバーにとっては予期せぬタイミングで運転交代が要請されるわけですので、突然の要請に動揺し、今どのような状況のなかで何が起きているのか、冷静な判断ができなかったり、不適切あるいは不安定な操作

を行ったりすることがないとは言えません。

航空機の例になりますが、突然のオートパイロットの機能停止によって自動操縦モードから手動操縦モードに切替わったとき、動揺のあまりパイロットが不安定な操作を反復したため、5分も経たないうちに海上に墜落した例があります（コラム『機械の判断による、機械から人への権限委譲』は成功するとは限らない」参照）。

厳しい教育・訓練を受けたパイロットですら突然の操縦交代に失敗することがあることは、レベル3の自動運転におけるRTIのデザインは、慎重の上にも慎重に検討する必要があることを示唆しています。この点については、第5章で考察します。

また、自動走行システムが車両制御と周辺監視を担当しているなかで事故が発生したなら、その事故の責任は誰が負うのでしょうか。レベル3の自動運転では、ドライバーは、自動走行システムによる制御の様子だけでなく走行環境も監視しなくてよいことになっています。監視義務を負わないドライバーに「結果予見や結果回避の義務違反」を指摘して、過失責任を問うことはできるのか、もしドライバーに過失責任を問うのが妥当でないのなら、誰に責任を問うことになるのか、などの論点が出てきます。これらについては、ヒューマンファクター的視点を加味しながら法的視点から早急に検討されるべき課題ですが、その検討状況については、別途に項目を設けてご紹介します。