



## 東京五輪までに16兆円の市場?



アベノミクスの成長戦略にも含まれる自動運転車。交通事故や渋滞の減少につながり、自動車産業が儲かるのであれば、それに越したことはない。だが、皮算用する前に、安全性など解決しなければならない課題が山積している現実がある。

客がスマートフォンから配車予約をすると、自動運転車のタクシーが迎えに来て、自宅とスーパーのイオングン藤沢店まで送迎してくれ。近未来映画のワンシークのような実証実験が、神奈川県藤沢市で2月末から2週間行われる。

神奈川県が、国家戦略特区などの取り組みとして実施するものだ。

「2020年の東京には、自動運転車が走り回っているでしょう」



安倍晋三首相は昨秋の国際会議でこう述べ、東京五輪までに自動車の自動走行技術を普及させる方針を明らかにした。

# 本当にバラ色なのか

で合意形成する必要があるはずだ。

さらにやっかいなのは、交通事故が起きた際の責任の所在と賠償の内容。

高山氏が指摘するのは、人を助けるためにはかの人を犠牲にせざるを得ない状況など、事故のプロセスはどう判断するのかという、いわば倫理的な問題だ。

「例えば、猛スピードで大型車が突っ込んできたら、人工知能はどんな判断をするのか。その場に停止してドライバーを生命の危険にさらすのか。ハンドルを切って避けるにしても、左右に人がいたらどちら側に切りたしてそんなことが許容されるのかも含めて、社会

工知能のプログラムを作った会社、ドライバーの誰にあらかじめ責任を定めた道路交通事故に則り、事故の際にドライバーが責任を持つ枠組みで開発を進める」(トヨタ)

というように自動車メーカーは責任を取らないことが予想されている。だが、ロボットの安全性問題に詳しい小林正啓弁護士は、ことはそう単純ではないと見る。

「例えばドライバーが危険に気づいて左にハンドルを切ろうとしたが、人工知能は右と判断し、結局直進して事故が起きた場合は誰がどの程度の責任を負うのか。自動運転車の事故の原因が走行プログラムのバグなどに起因するときはP.L.S.法(製造物責任法)で対応しそうと考えています。それ

事故が起きた際の責任の所在が、自動車メーカー、人

## 11件に上る事故業界ではタブー

日本自動車工業会による青写真を描く。景気浮揚に向かうたびフランチャансにも実現すれば年間4千人の交通事故死者が救われ、16兆円の経済損失がなくなると書かれている。だが、自動運転車の普及にはクリアすべき技術的・法的な問題が山積するのも事実。それから目をそらすように、5年で東京を走り回るなどとぶち上げる政府の姿勢には、あちこちから疑問の声も上がっている。自動運転車に詳しいジャーナリストの川喜田研氏が言う。

「例えば、自動走行ではカメラ、ミリ波レーダー、スマキヤナーなどで周辺状況を判断します。この精度に問題があるとはどこのメーカーも言いませんが、開発者に率直なところ尋ねると、現状では悪天候下で正しく道路状況を把握して自動走行半以降と言われる。

それでも20年をメドに、日産はハンドル操作をせず一般道の交差点を走行できる技術を実用化。トヨタやホンダは、同じころに高速道路を自動走行できるクルマを発売する計画。つまり、それまでにあらゆる天候や道路状況に即し

なるレベル4の実現は20年かかる。ただし、車が突っ込んでしまうと、自動運転車でも避ける技術でドライバーが不要になるレベル4の実現は20年かかる。たとえ技術が確立したとしても、事故ゼロは現実的ではない。交通裁判を手掛けた高山俊吉弁護士は、「自動運転車とそうでないクルマが混在する時期が相当長くあり、その間に事故がななることはあり得ない」

実際、自動運転車に試乗した人に取材すると、こんな不安を漏らした。

「首都高を走行中、急に削り込むよう車線変更をし、危ないと思った」

自動運転車の開発段階は、ドライバーが不要に

行するのは困難ということでした。しかし、1トンを超える鉄の塊が動くことを考へたときに、自動運転車にもなりかねないわけだ。

セントサムの性能が人間の判断力に追いつくまで、自動運転車は専用レーンを走行する計画もあるが、どうなるかは未定だ。

たとえ技術が確立したとしても、事故ゼロは現実的ではない。交通裁判を手掛けた高山俊吉弁護士は、「自動運転車とそうでないクルマが混在する時期が相当長くあり、その間に事故がななることはあり得ない」と断言する。

「突然セントサムラインをオーバーして車が突っ込んでしまうと、自動運転車でも避けられない。大切なのは、安全を守るためにどうしたらよいかの議論を社会のなかで深めること。それが現状では十分に行われていない」という。

「突然セントサムラインをオーバーして車が突っ込んでしまうと、自動運転車でも避けられない。大切なのは、安全を守るためにどうしたらよいかの議論を社会のなかで深めること。それが現状では十分に行われていない」という。

警察庁は自動運転車で事故が起きた場合の責任の所

在や課題を整理するための検討委員会を昨年10月に設置。3月中に議論をまとめ、16年度以降、法改正を含めた法整備を目指すという。

前出の川喜田氏は、こう

いふべきことだ。

「国内新車販売の落ち込みが続く中、自動運転車は業界浮揚のカギ。研究予算もつきやすいから技術者もあってネガティブなことには触れません。なにより政府が、東京五輪までの普及という政治的な締め切りをつけたことが大きいのです」

安全に関わることだけに、確実に進めてほしい。

上はハンドルが自動的に回る自動運転の様子。  
下はグーグルの自動運転車