

自動運転揺れる規制指針

【ワシントン清水憲司】自動運転車の実用化に向けた規制をめぐる、米グーグルや世界の自動車大手、交通安全団体などが米連邦議会や規制当局が集まるワシントンで攻防を繰り返している。米当局は近く規制指針（ガイドライン）を示す方針で、内容次第では開発の動向を大きく左右しかねないためだ。

米当局近く結論

「次世代技術の工程表を示す最初の一步になる。米国内、そして国際的にも統一した規制の手法につながる」と期待する。米運輸省道路交通安全局（NHTSA）のロースカインド局長は20日の講演で、月内に示す指針をテコに、米

「完全に車任せ」か「段階的に実現」か

国が自動運転技術の国際基準を先導する意欲を表明した。「事故を大幅に減らせる可能性がある」と「技術が完璧になるのを待っている」と、その間に多くの人命が失われる」とも語り、実用化に積極的な姿勢をにじませた。

指針は自動運転車の走行実験や実用化に向け、安全面でも

自動運転車

カメラやセンサーで周囲の状況を把握し、人工知能（AI）を駆使してアクセル、ハンドル、ブレーキの操作を行う。本政府の定義では、自動化の合いに応じ、三つの操作のうちどれかを自動化した「レベル1」▽複数を行う「レベル2」三つの操作を自動で行いながら必要な時は運転手が関与する「レベル3」▽乗る人が運転全く関与しない「レベル4」ある。日本政府は2020年代に「レベル3」の実用化、20年代半以降に「レベル4」の試用を目指す。一方、米グーグルは既に開発計画を公表し、米国の公道で試験走行を重ねている。人が運転に関与しない完全自動運転を目指し、20年まで市場投入を狙っている。

術では、緊急時に自動運転から運転手の運転に切り替える必要があるが、技術的に容易でなく、かえって危険との主張だ。ハンドルやブレーキの設置を義務づけられれば、「完全自動」が遠のくため、指針を厳格化しないことも求めている模様だ。米相乗りサーピスのウーバーのほか、スウェーデンの自動車大手ボルボも陣営に合流した。

一方、南部フロリダ州で5月には、緊急時に自動運転から運転手の運転に切り替える必要があるが、技術的に容易でなく、かえって危険との主張だ。ハンドルやブレーキの設置を義務づけられれば、「完全自動」が遠のくため、指針を厳格化しないことも求めている模様だ。米相乗りサーピスのウーバーのほか、スウェーデンの自動車大手ボルボも陣営に合流した。

グーグル 政界働きかけ強化

自動運転で主導権を握ろうとするグーグルは近年、自動運転の政策や規制に自らの主張を反映させるロビー活動を急速に増やし、米政府や連邦議会への影響力を強めている模様だ。

政治資金を監視する民間団体「責任ある政治センター」（CRP）によると、グーグルの親会社アルファベットが2015年に投じたロビー活動費は1666万ドル（約18億円）にのぼり、5年前の約3倍に急増。業界団体を除くと、航空機大手ボーイング、複合企業

ゼネラル・エレクトロニクス（GE）に次ぐ3位に位置する。米国のロビー活動は政策に詳しい弁護士や人脈のある元議員、元政府幹部を雇って陳情するほか、シンクタンクと連携して自らの主張を展開するなど、直接・間接に世論や政策に影響を与えるのが一般的だ。規制に主張が反映されるかどうかで、グーグルの競争力は大きく左右される。

米シエパード・マリン法律事務所のアロン・キム氏は「ロビー活動は企業間士の闘い。IT企業は止めようという企業は出てこない」とみるからだ。