

4-3 レベル 3 の自動運転

レベル 3 の自動運転では、基本的にシステムが車両運動制御のみならず周辺監視も行いますが、機能不全等のために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、システムはドライバーに運転を交代してほしい旨の要請を発します。このことについては、J3016 の 2014 年版と 2016 年版とで違いはありません。ただし、J3016 の 2014 年版ではシステムが発する運転交代要請を take-over request (TOR) と呼んでいましたが、2016 年版では request to intervene (RTI) との呼称に変更されています。

さて、システムが RTI を発するとき、システムは、「ドライバーが RTI を遅滞なく知覚し、的確に状況を理解したうえで車両制御を引継いでくれる」ことを仮定しています。そのため基本的には、「システムは、RTI を発してから一定の時間が経過した時点で作動を停止する」こととなります (J3016 の 2016 年版、p. 20)。しかし、システムが発した RTI にドライバーが気づかなかったり、RTI には気づいたものの、どのように対処すればよいのか分からず戸惑っているうちに制限時間が経過してしまったりしたら、何が起こるでしょうか。システムは「一定時間が経過した」という理由で作動を停止してしまうでしょう。そうすれば、車両はシステムにもドライバーにも制御されない「無制御状態」になってしまいます。

そのような事態に至らないようにしようと思えば、システムからドライバーに向けた運転交代要請のメッセージ (RTI) のデザインに工夫が必要になります。この問題については、第 5 章で議論することにいたしましょう。

ところで、システムによって RTI が発せられたら、その「RTI を遅滞なく知覚し、的確に状況を理解したうえで迅速かつ円滑に車両制御を引継がなければならない」となると、ドライバーには大きな心的負荷がかかるでしょう。「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」とシステムから言われても、ドライバーは好きなことに没頭できるわけではないとすると、レベル 3 の自動運転は、いったい何を目的としたものなのでしょうか。この点についても、初心に立ち返ってじっくり考えなおしてみることがあるように思われます。