

北海道自家用新聞

発行所

北海道自家用自動車協会連合会
編集兼発行人 辻 澤 英 隆
札幌市東区北三ノ条一丁目(郵便番号005-0003)
電話 (011)721-4578

中古車

「支払総額」表示制度スタート

消費者からの信頼回復なるか 諸費用で利益上乗せの手法払しょくへ

自動車公正取引協議会(自動車公取協)倉石誠司会長による中古車の「支払総額」表示制度が10月からスタートした。これにより、ウェブ上や各社の店頭で中古車購入に関するさまざまな諸費用の表示が義務化された。自動車公取協に加盟する販売店全てで透明性が高い価格体系を採用することで、中古車購入に付きまといがちな分かりにくさを払しょくし、ユーザーに安心感を付与するのが狙いだ。折しも、今夏に大手中古車販売店あまたの不適切事案や前時代的なパワーハラスメントが表面化し、中古車業界全体のイメージダウンが著しい。その中で総額表示制度がどこまで信頼回復に役立つのか。

中古車検査の主流が紙媒体からネット経由に移行し、パソコンやスマートフォン(スマホ)を使って目当ての車を探し出す消費者が増えて久しい。半面、販売店サイドは少しでも金額を割安に見せるため、小売価格を引き下げると同時に、納車準備費用やオークション陸送費、土日祝納車費用などあの手の費用を別途請求する。

これが中古車業界関係者から不公平との指摘があったうえ、ユーザーからの不信感を招いていた。このため自動車公取協が対応に乗り出し、2021年から消費者や事業者からのアンケートなどの手続きを経て、今秋からの規約改正を決めた。

実際にその金額で購入できないに悩むユーザーも少なくない。誤認する恐れのある不当表示は警告、嚴重警告を通達する。悪質な場合は違約金で初回が最大100万円、2回目以降は50万円が徴収される。

今後は諸費用が適正化されると同時に、納車時には定期点検整備の「あり」か「なし」を明確に表示することが必要になる。京都府の中古車業者は「実際に当社でも『本当にこの金額で買えますか』との声を聞く。ユーザーの立場に寄り添った規約になることはありがたく、中古車業界の信頼度向上に結び付けてほしい」と歓迎する。

国土交通省は、10月3日から電子化された自動車検査証(車検証)用の「車検証閲覧アプリ」で、自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)の申請を省力化できる「OSSポータルサイト」の申請項目に自動転記できる新機能をアプリ

「車検証閲覧アプリ」で新サービス

OSSポータルサイトの申請項目に自動転記

国交省

国土交通省は、10月3日から電子化された自動車検査証(車検証)用の「車検証閲覧アプリ」で、自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)の申請を省力化できる「OSSポータルサイト」の申請項目に自動転記できる新機能をアプリ

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和4年度コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

あなたの帰りを待っている人がいる。
加害者にも被害者にも。
知ってほしい、心のブレーキが大切な人の笑顔を守ることを。
考えてほしい、飲酒運転が大切な人の笑顔を奪うことを。

<道教育長賞：真狩高校(当時3年) 佐藤ひなたさん>

京塚啓司委員長は中古車販売店の不正に関する報道が過熱していることを指摘し、「この逆風をチャンスと前向きにとらえていくも重要」と強調。中古車市場の健全化につながる期待される総額表示に会員店が円滑に対応していきたい考えだ。

政府

「物流革新緊急パッケージ」まとめ

「置き配」にポイント付与 モーダルシフトも推進

政府は10月6日、「物流革新緊急パッケージ」を関係閣僚会議でまとめた。再配達削減に向けて「置き配」の利用者にポイントを付与したり、鉄道や内航海運への「モーダルシフト」を促す。荷役作業の効率化を促す機器の導入支援も盛り込んでおり、商用車に装着する「テールゲートリフター」などの補助制度も拡充されそうだ。

6月に公表した「物流革新に向けた政策パッケージ」の中から、迅速に取り組みべき施策を緊急対策として抽出した。▽商習慣の見直し▽物流の効率化▽荷主・消費者の行動変容を3本柱とする構成に変更はない。

まず、物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化を推進する。中・大型コンテナの利用拡大で鉄道、内航海運の輸送量・分担率を伸ばしてモーダルシフトを進める。物流拠点の機能強化やトラックドライバーの労働負担軽減などに対する支援策も盛り込む。

「トラックGメン」による荷主・元請事業者の監視体制を強化する狙いから、毎年11、12月を「集中監視月間」とする。宅配の再配達率12%を半減する緊急的な取り組みとして、ポイント還元を通じて置き配などを促すサービスの実証を行う。開始時期や仕組みなどは今後詰める。

物価動向の反映や、荷待ち・荷役の対価などを加算した「標準的な運賃」の年内にも引き上げる。適正な運賃の收受や賃上げについては、次期通常国会で法制化を目指す。大手荷主・物流事業者を対象に、荷待ちや荷役時間の短縮するための計画作成を義務付けるなど、商習慣の見直しに関する一部の政策には強制力も持たせる。

19年6月改正の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」(働き方改革関連法)に基づき、来年4月からトラックドライバーなど自動車運搬者に対する「年間960時間(休日労働含まず)」の時間外労働規制が適用される。昨年末に改正された「自動車運搬者の労働時間などの改善のための基準」(改善基準告示)も同時に適用され、1日の拘束時間(労働時間+休憩時間)などの基準も強化される。政府はこうした措置に伴う輸送力不足を補うため、政策を総動員して物流インフラを維持したい考えだ。

車検証閲覧アプリは一般ユーザーも利用できる。電子車検証のICタグに記録された車検証情報を確認できるほか、車検証情報ファイル(PDF)の出力やリコール(回収・無償修理)情報の閲覧なども可能だ。車検満了の60日前などに通知を行うサービスも提供している。

国交省は、今後も車検証閲覧アプリの機能を拡充する方針だ。電子車検証上のICタグに確保した空き容量の活用方法も検討していく。

アンテナ

最近、愛車の調子が悪い。駐車場の徐行時などに、身体がつんのめるような衝撃が感じられるようになった。思い返せばここ数カ月、ちょい乗りばかりで遠乗りをあまりしなかった。もしかすると、煤(すす)がたまったのかもしれない。以前、自動車ディーラーで働く知人に言われた「クルマも人と同じ」という言葉の意味を考えさせられた。クルマもある程度、運動が必要なのだ。

ちょい乗りのデメリットは、エンジン本体へのダメージやオイルの劣化、バッテリーの負担増加などが挙げられる。短期間では影響がなくても、長期的にはクルマの寿命を縮めることにつながる。定期的に一定の距離を走行することが重要だ。

ただ、ガソリンスタンドの電光掲示板を見ると、どうにもためらってしまう。筆者は軽油を入れるのだが、去年は1リットルあたり130円代だった。今では150円が当たり前。これではレギュラーガソリンと変わらない、とため息がでる。政府補助金の拡充により値下げ傾向にあるものの、財布にはまだ厳しいのが実情だ。

今後は、行業やインタースポーツの需要期を迎える。コロナ禍による外出制限もないため、遠出する人も多いだろう。業界に関わるものとしては、やはりクルマを使ってほしい。そのために自動車ユーザーにとって、少しでも負担がない環境になることを願うばかりだ。

自動車点検整備推進運動

あなたと社会の未来が変わる

点検整備の大事なコト

安全と環境保全には、点検・整備が必要です

「自動車点検整備推進運動」に関する情報や各種チラシのデザイン等はこちら
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t3-1/

クルマの愛用者チェックガイド
www.tenken-seibi.com

自動車保険金請求手続き 効率化と不正防止両立が急務

「簡易調査」主流の「画像伝送」にも欠点 廃止の動きも

ビッグモーター(東京都多摩市)の自動車保険金の不正請求問題で、損害保険ジャパンとの間で進められていた請求手続きを簡易化する「簡易調査」の導入や取り扱いが焦点の一つになっている。専門職による査定がないなどの類似する方法は損害保険ジャパン以外にも取り入れていたが、JAGグループの共栄火災海上保険が9月末で廃止した。損害保険ジャパンやあいおいニッセイ同和損害保険も運用を見直している。ただ、通常の請求手続きでも専門職の立ち会いがない「画像伝送」による事故調査が8割にも上る。調査に必要な人手も不足する中、効率化と不正防止を両立させる調査手法が求められそうだ。

この技術アジャスターについて、損害保険ジャパンと同様に、一定の条件下で関与しない方法を採用していたの

「簡易調査」や類似するものの概要

社名	事故調査件数	画像伝送調査の割合	アジャスター人数
損害保険ジャパン	※156万	8割半ば	約1200
東京海上日動火災	約100万	8割	約870
三井住友海上火災	約58万	75%	約700
あいおいニッセイ同和	約59万	7割	約450
共栄火災	約6.5万	8割	162

「簡易調査」(2013年度から本格運用(1500)★アジャスターはBMの場合ほとんど関与せず、それ以外(一般)はほとんど関与している。現在はBMは対象から外し、23年9月から全てアジャスターが関与する運用に変更した)

なし(通常の画像伝送調査、立ち合い調査のみ)

「特品工場」(14)一部工程を省略、18年度から、18~21年度までBMの工場(2~5)も対象になっていた。★アジャスターが全件最後に点検、運用に問題なく、現在も継続中

簡易調査(正式名称なし)(22)★アジャスターが全件最後に点検、21年10月導入したが、23年9月1日から一時中止。不正防止強化策を検討中

「車両損害簡易調査」(43)★社員が判断した場合はアジャスターは関与せず、19年8月導入、22年9月からBMを外し、23年9月28日で制度廃止

データは22年度、画像伝送には写真郵送なども含む。※は事故受付件数、カッコ内は対象工場数、BMはビッグモーター

特別対談

「車の安全技術」と「人の安全意識」の両輪で事故のない社会、北海道を築く

(一社)日本自動車販売協会連合会 北海道ブロック協議会会長 沖田俊弥氏
(公社)北海道交通安全推進委員会 勝木紀昭氏



沖田俊弥氏(写真左)と勝木紀昭氏(写真右)

「交通事故ゼロ」を目指して技術開発を進める自動車業界。一方で、に甘えてはいないだろうか?今年

は重大な事故が相次ぎ、自転車や高齢者の事故も増加する中、今こそ、私たちがどのように安全意識を高めていくべきなのか、一層の連携について話し合いました。

対談の内容は、こちらからご覧いただけます。

「頭で理解できても腑に落ちていない自分を見透かされたのかな」。一社員から出世し、子会社社長となったベテランディーラーマンの一言。当初予定よりも早く、想定外の時期に経営の一線から退き、後進にかじ取りを譲った。

氏いわく、グループ全体が将来に向けて企業風土の変革に挑む中、その動きを腹落ちできずにいたという。子会社とはいえ、その状態で経営することをオーナーは危ぶんだ。時代が終わるのだと実感するのに十分な哀愁と達成感が漂っていた。

バードビュー

国土交通省は、自動運転の実現を道路インフラで支援するため、全国28の自治体が交差点などに路車協調システムを構築すると発表した。地方公共団体が地域づくりの一環として提供する自動運転バスサービスの実現を目指す。

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転事業関係)」と連携して路車協調システムを構築する自治体として苫小牧市(北海道)や磐梯町(福島県)、境町(茨城県)、東京都大田区、豊田市(愛知県)、東広島市(広島県)など、28自治体の採択を決めた。

路車協調システムは、一般の車両や歩行者、自転車などが混在する一般の公道の交差点などで、道路インフラがセンサーやAI(人工知能)



茨城県境町の自動運転バス

交差点の路車協調システムを構築 全国28自治体 自動運転バス実現へ

国土交通省は、自動運転の実現を道路インフラで支援するため、全国28の自治体が交差点などに路車協調システムを構築すると発表した。地方公共団体が地域づくりの一環として提供する自動運転バスサービスの実現を目指す。

画像伝送による調査が普及した背景には、複合的な事情がある。調査の効率化は常時求められているが、20年前ごろから広がってきたという。損害保険各社が出資したコグニビジョン(東京都新宿区)が先駆けとなり、現在は数社がシステムを開発・販売している。特に、最近では少子高齢化で技術アジャスターを確保することが難しくなってきた。

さらに、コロナ禍で立ち会いを避け

ざるを得なくなった要因もあったようだ。しかし、画像伝送では技術アジャスターが関与しても、不正を見抜けなかったケースもあるなど課題も残る。

損害保険の新納会長はビッグモーター問題についても、「画像チェックの隙間をついたと思う」と、制度や仕組みに不備があった可能性を指摘する。その上で「われわれも(資料やデータ収集が)十分に対応できていなかった」と肩を落とす。しかし、「全部立ち合いでやるのは物理的に不可能」ともみており、「画像伝送調査を進化させる必要がある」との見方を示す。

実際に、あいおいニッセイ同和損保ではスマートフォンを活用したツールを提供し、顧客自身が損傷部分の撮影をしたり、整備工場内へのカメラ設置の提案をしたりすることなどを考えているという。今後は画像伝送による調査を前提とし、どれだけ不正防止ができるか、各社ごとに工夫が求められることになるとみられる。

「しんらい」と「あんしん」をお届けします。

北自共の総合自動車共済・自賠責共済

全道に安心のサービス拠点

1事故1担当者制

1つの事故に対して1人の専任担当者が担当

充実のロードサービス

24時間365日対応・等級に影響なし

安心の事故対応力

事故解決の専門家が素早く対応



あんしん・ゆとり・たすけあい みなさまのカーライフをサポートします!!
北海道自動車共済協同組合
〒065-0030 札幌市東区北30条東1丁目3-2



☎011-721-5233
電話の受付時間 平日9:00~17:15

FAX:011-721-0801
https://www.hokujikyo.jp

新しい技術と信用のトップメーカー

自動車ナンバープレート

小松自動車工業株式会社

札幌営業所
及工場

札幌市東区北30条東1丁目1-1
〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

本社
及工場

東京都品川区東品川4丁目8番12号
〒140-0002 電話 03-3474-0211(大代表)

11月13〜22日は冬の交通安全運動 高齢者事故の歯止めへ 鍵はサポカー普及

高齢運転者による交通事故が各地で相次いでいる。運転免許証を自主的に返納する高齢者は2019年をピークに減少を続けており、安全運転サポーター車(サポカー)のさらなる普及が事故防止の鍵となる。交通事故が減少している一方、高齢者による事故は未だ増加傾向にある。国民一体となった取り組みが、安全で安心なクルマ社会構築の早道になるはずだ。



北海道警察によると、2022年の道内における自主返納者数は1万7150人で、前年と比較すると564人減となった。このうち、75歳以上が301人減の9654人と同様に減少した。2019年の2万1646人をピークに減少の一途を辿っており、新型コロナウイルスの影響で密になりにくい自動車を手放せなくなったことや重症化しやすい高齢者が外出しづらくなった可能性が背景にあるとみられる。

こうした中、自動車の安全技術が進歩し、交通事故は年々減少している。しかし、依然として高齢運転者による事故の割合は決して低くない。加齢による心身機能の衰えをカバーする意味でも、先進安全技術を搭載したサポカーは事故防止に有効な手段といえるだろう。

一方、北海道特有の事故として、エンジンに関係する交通事故も増加傾向だ。22年度中の物件および人身事故発生件数は4480件と6年連続で最多記録を更新。昼夜別の発生状況では夜間が82.9%と圧倒的に多い。月別発生件数では、10月(全体比23.2%)が最も多く、次いで11月(同18.0%)が多い。死亡事故も2件発生している。今時期は1層の注意が必要だ。

10月17日時点での交通事故発生件数は6856件(前年比33.9%増)、死者数は96人(同8人増)に上る。また、都道府県別死者数では北海道は全国3位となっており、道警は各種取り締まりの強化や交通安全抑止活動を積極的に行い、事故発生に歯止めをかける狙いだ。

冬の初めの時期は、路面状況の変化やドライバークラスの運転に慣れず、事故を起こしやすい。徐々に普及している衝突被害軽減ブレーキなどの安全装置も路面凍結や悪天候といった環境下では正常に作動しない恐れもある。安全機能を過信せず、急な操作をしない余裕のある運転が求められる。

交通事故をEDRなどデジタルデータで解析 模擬裁判で信用性の検証へ

車載データ解析協会
解析協会

車載データ解析協会(CDRA)、本郷卓也代表理事)は今夏、国内初のデジタルデータ解析による交通事故の検証に乗り出した。衝突実験で得た事故情報計測・記録装置(EDR)などのデジタルデータからリポートを作成し、その信用性を争点とした模擬裁判を行い弾劾(だんが)に耐えうるかを検証する。また、EDRデータによる事故車の修理見積もりへの活用も模索するなど、認知が低い「車載データ」の活用を推進する考えだ。

「宝(データ)の持ち腐れになっている」。現状の交通事故の紛争解決は、当事者の記憶によるものが大きい。EDR搭載車は20年以上前から存在するものの、認知の低さが要因の一つになっているようだ。こうした状況の中で、CDRAは一般消費者のEDRに対する認知向上や、ドライブレコーダーを加えたデジタルデータの活用を目的として4月に立ち上がった。本郷代表理事は「透明性と公平性の根幹となる客観的データの活用を進めたい」と設立の意義を説明する。

この第一歩として、衝突実験を8月に岡山県で行った。実験には先進運転支援システム(ADAS)を搭載したゼネラルモーターズ(GM)の「キャデラックATS」(2013年式)とトヨタ自動車の「クラウンクロスオーバー」(22年式)、同「クラウンRS」(18年式)、ダイハツ工業の「タフト」(23年式)の4台を使用。今回の実験は、国内で初めて人による運転でADASを作動状態にして実施している。

衝突実験から得られたEDRデータやドライブレコーダー映像は解析し、高精度3次元地図(HDマップ)上に反映した「再現報告書」の作成に活用する。車載データは後付けのセンサーなど各種計測装置で収集したデータを比較するなどし、精度を学術的に検証。法実務への車載データの活用へとつなげていく。

また、模擬裁判は、交通事故による損害の賠償を請求する民事裁判を想定。衝突実験で得られたデータの鑑定結果の信用性を争点とした、交通事故鑑定人に対する証人尋問の実演を予定している。これらは23年内に実施する予定で、その後に検証その後に検証結果をまとめたリポートを題材に、シンポジウムの開催も計画している。

同検証では実車の衝突と裁判の実演に加えて、衝突実験に使用した事故車の修理も実施する。EDRデータを基に車両の損傷診断と修理見積もりを行うとともに、データ活用も有無による診断・見積もりの違いも検証する。検証を担う日本自動車車体修繕協会(JARWA、吉野一代代表理事)は、ボッシュ(東京都渋谷区)などが参加している「EDR利活用WG(ワーキンググループ)」で、事故車のEDRデータから損傷度合いを推測する手法の構築を目指している。CDRAでは、こうしたアフターマーケット領域の効率化にも貢献したい考えだ。

本郷代表理事は「EDRの認知向上や利活用の促進を個々で行うには限界がある」とみている。このため、「CDRAがEDRデータを幅広く活用してもらうために、事業者や消費者などをつなぐハブとして役割を担っていく」との見解を示した。

最近よくAI(人工知能)が話題にのぼる。考え、創作能力を持った生成AIを本格的に活用しようという検討を始めている企業も増えているようだ。人がAIに取って代わられる日も近いのではないかと感じる。「AI超え」と評される藤井聡太棋士が、王座戦を制し八冠を達成した。Z世代が成し遂げた史上初の偉業は、伝統文化に将棋AIという科学的な進化を掛け合わせた面白さがある。藤井八冠の強さの一つに「最善を指し続けられる精度の高さ」が挙げられる。ミスをしないのはAIの得意領域だが、AIを超える能力は別にあるようだ。将棋ソフトの開発者が、人と対局ならでは精神的な駆け引きが、劣勢からの大逆転につながったと分析していた。◆50年前にノーベル物理学賞を受賞した江崎玲於奈氏は、NHKのインタビュで「情報を吸収して理解して活用する能力『分別力』だけでは発展しない。『創造力』を働かせて社会を活性化していく必要がある」と述べていた。AIの領域ともいえる分別力を上回る人の能力。藤井八冠の勝利にも通じる。◆江崎氏は、創造力を発揮するには、それによる間違いやネガティブな結果もある程度、社会が認めることも必要だと指摘する。AIを使いこなすこれからの時代こそ、創造力を育てる環境を重視すべきかもしれない。

盛り上がる国内ラリー競技 歴史語るため欠かせぬ「ラリー北海道」

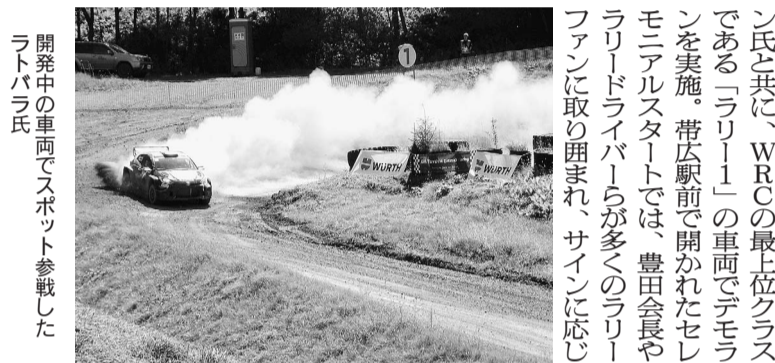
国内モータースポーツでラリー競技への関心が高まっている。世界ラリー選手権(WRC)に参戦し、国内での入門者向け競技を主催したり、競技車両を提供するなど、ラリー競技を強力に後押ししているのがトヨタ自動車だ。このほど開かれた「ラリー北海道2023」では、トヨタラリーチーム代表のヤリマテイ・ラトバラ氏がスポット参戦し、豊田章男会長もデモ走行を披露して観客を盛り上げた。観戦者数は前年の2倍近い4万5千人超となった。WRC2023年シーズン最終戦は日本開催の「ラリージャパン」(愛知、岐阜県)だ。

ラリーは、公道を封鎖した複数の「スペシャルステージ(SS)」を走り、合計タイムを競う競技だ。SSの間は「リエゾン」と呼ばれ、一般道を走って競技車両が移動する。沿道で競技車両やドライバーを間近に見ることができるとラリーの魅力だ。

国内最高峰の全日本ラリー選手権(JRC)は1980年にスタートし、現在は北海道から九州まで全8戦が開催されている。

国内ラリーの歴史を語る上で欠かせないのが北海道十勝地区で開かれるラリー北海道だ。もともと国内オフロードレースのメッカとして知られた十勝で国際ラリー誘致の機運が高まり、04年に日本初のWRC、ラリージャパン開催が実現する。

全日本ラリーでトップクラスの集客力を誇る北海道ラリーをさらに盛り上げようとトヨタが動いた。旗振り役を買って出たのが豊田章男会長



だ。今年は2日間、WRCで4度のタイトルを獲得したユハ・カンクネン氏と共に、WRCの最上位クラスである「ラリー」の車両でデモラッシュを実施。帯広駅前で開かれたセレモニアルスタートでは、豊田会長やラリードライバーらが多くのラリーファンに取り囲まれ、サインに応じたりもしている。

今年2日間、WRCで4度のタイトルを獲得したユハ・カンクネン氏と共に、WRCの最上位クラスである「ラリー」の車両でデモラッシュを実施。帯広駅前で開かれたセレモニアルスタートでは、豊田会長やラリードライバーらが多くのラリーファンに取り囲まれ、サインに応じたりもしている。

今回のラリー北海道では、WRCに出場するトヨタガズレーシング(TGR)ワールドラリーチーム代表で、WRC通算18勝の記録を持つラトバラ氏が全日本戦の最上位クラス「JN1」にスポット参戦した。ラトバラ選手は06、07年のWRCで十勝を走った経験を持つ。実に17年ぶりの出場となったが、2位に2分以上の差をつける圧倒的な走りでも優勝を果たした。

ラトバラ氏が今回、乗り込んだ車両はWRC「ラリー2」カテゴリ向けに開発中の「GRヤリスJPF4ラリー2」だ。カーボンニュートラ



デモランでラリーを盛り上げた豊田会長(右)とカンクネン氏

を強調した。

1990年代、トヨタやスバル、三菱自動車といった国内自動車メーカーがWRCを席巻していた時代がある。しかし、2000年前後に各社が相次ぎ撤退し、日本勢にとって「冬の時代」が続いた。17年にトヨタがWRCへ復活を果たし、22年シーズンに2年連続のマニファクチャラーズタイトルを獲得している。

ただ、現在のトップカテゴリの参戦はトヨタ、ヒョンデ、フォードの3メーカーだけだ。豊田会長は、ラリー競技をさらに盛り上げるために「トップクラスのシートを増やす必要がある」と話し、トヨタと資本関係にあるスバルをはじめ「どこでも手を挙げてもらえば協力する」と付け加えた。海外メーカーも含め、トップカテゴリへの参加が増えれば国内のラリー人気はさらに熱を帯びそうだ。

最近よくAI(人工知能)が話題にのぼる。考え、創作能力を持った生成AIを本格的に活用しようという検討を始めている企業も増えているようだ。人がAIに取って代わられる日も近いのではないかと感じる。「AI超え」と評される藤井聡太棋士が、王座戦を制し八冠を達成した。Z世代が成し遂げた史上初の偉業は、伝統文化に将棋AIという科学的な進化を掛け合わせた面白さがある。藤井八冠の強さの一つに「最善を指し続けられる精度の高さ」が挙げられる。ミスをしないのはAIの得意領域だが、AIを超える能力は別にあるようだ。将棋ソフトの開発者が、人と対局ならでは精神的な駆け引きが、劣勢からの大逆転につながったと分析していた。◆50年前にノーベル物理学賞を受賞した江崎玲於奈氏は、NHKのインタビュで「情報を吸収して理解して活用する能力『分別力』だけでは発展しない。『創造力』を働かせて社会を活性化していく必要がある」と述べていた。AIの領域ともいえる分別力を上回る人の能力。藤井八冠の勝利にも通じる。◆江崎氏は、創造力を発揮するには、それによる間違いやネガティブな結果もある程度、社会が認めることも必要だと指摘する。AIを使いこなすこれからの時代こそ、創造力を育てる環境を重視すべきかもしれない。