

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

2025年度の税制改正要望

「改革3本柱」を重点に

日本自動車会議所

日本自動車会議所(内山田竹志会長)は、2025年度の税制改正要望を発表した。自動車の取得時と保有時の課税標準一本化などを求める。日本自動車工業会(片山正則会長)の「改革3本柱」を重点要望とした。電動化や自動運転技術の進展などクルマ社会を取り巻く環境が変わる中、旧態依然とした自動車税制と課税根拠の見直しを政府・与党に求めたい。

取得時の課税は(軽)自動車税の「環境性能割」廃止と消費税への一本化を求める。地方では生活に欠かせない自動車の購入負担を軽くすることで需要喚起にもつなげる。保有時の課税については、自動車(排気量ベース)と自動車重量税

流、公共交通などへの十分な配慮が必要」と強くけん制し、電動車の普及と合わせて「公平な税負担の観点から一定の結論を得るよう議論を進めるべき」とした。

このほかにも「早急に対応すべき見直し」として6つの要望項目を挙げた。例えば、燃料課税について、ガソリン税(揮発油税)と軽油引取税に上乗せされている当分の間税率の廃止と、これらの税額を含めた金額に消費税がかかる「タックス・オン・タックス」の解消を求める。

衆院選で与党敗北 自動車税制議論の 風向き変わる可能性も

最新の与党税制改正大綱には、自動車関連税制の見直しについて「次のエコカー減税の期限到来時(25年度末)までに検討を進める」とある。日本自動車会議所は、経済産業

省、国土交通省、環境省に要望書を提出した。今後も業界を挙げて政府・与党へ見直しを働きかけていく。自民党と公明党は衆院選で議席を大幅に減らし、過半数割れとなった。今後、政権運営の枠組みをめぐって与野党の駆け引きが本格化する。自民執行部が模索する連携候補の国民民主党は連立入りし慎重だが、政策本位で与野党を問わず協力することまでは否定していない。同党はガソリン税(揮発油税)の暫定税率廃止、走行距離課税の導入反対などを打ち出しており、場合によっては自動車関連税制の議論にも影響を与えそうだ。

連携を模索する野党には、議席を約4倍に増やした国民や、議席を減らした日本維新の会などが候補に浮上している。国民とは岸田文雄前政権時、ガソリン価格が3カ月連続で1円当たり160円を超えた場合、上乗せされている特別税率を停止させる「トリガー条項」の凍結解除交渉を、公明を含む3党で行ってきた経緯がある。

国民の玉木雄一郎代表は連立参加を否定している。「(議席増を受けて)議論する国会を求める国民の声があることの確認になった。これまでもこれからも政策本位の路線で押しやっていく」と語った。

今回の衆院選の公約で、国民は与野党の中で唯一、自動車関係諸税の負担軽減を盛り込んでいる。具体的には、自動車重量税廃止を前提とした「当分の間税率」や「環境性能割」の廃止をはじめ、自動車税は新車・既取車に関係なく、現在の営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準

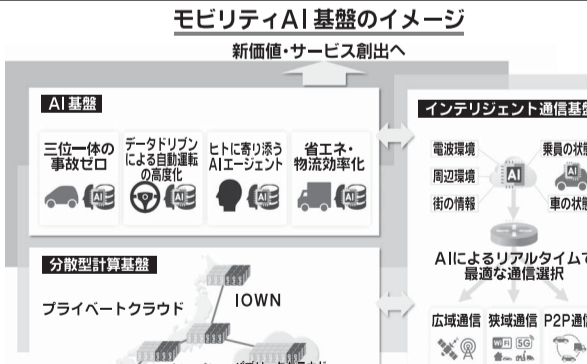
「交通事故ゼロ」へ協業強化

トヨタ「モビリティAI基盤」開発

トヨタ自動車とNTTが「交通事故ゼロ」に向けて協業を強化する。今後5年間、2社で約5千億円を投じ、通信や計算、人工知能(AI)技術で構成する「モビリティAI基盤」を開発し、他社も巻き込んで普及を目指す。ソフトウェア・デファインド・ビークル(SDV)時代をにらんだ車載OS(基本ソフト)

「アリン」と、光通信技術「IOWN(アイオン)」にそれぞれ力を入れる両社。「安全・安心な車社会」に向けた取り組みを本格化する。両社の協業関係が始まったのは2017年。NTTの情報通信技術とトヨタの車載技術を組み合わせ、多数の車両から送られてくる膨大なデータを収集・分析する技術を開発してきた。20年には2千億円を相互出資し、資本・業務提携を締結。クルマから都市へと技術開発のフィールドを広げた。

今回の協議について議論を始めたのは約半年前という。NTTの島田明社長は「もう少し提携を前進させよう」と話を進めてきた。互いに(安全な社会づくりに向けた)心意気があった」と話す。先進運転支援システム(ADAS)の普及で交通事故



も出始めた。「ここから先はモビリティAIだけでは限界がある」「トヨタの佐藤恒治社長」とし、インフラ協調技術を活用して、限界の突破を目指す。ただ、モビリティAI基盤を普及させるには課題もある。その一つが仲間づくりだ。いかに機能が優れていても、トヨタ車だけでは効果が限られる。同社が実用化で先行した路車・車間通信「ITSコネク」が思うように普及していない現状と重なる。また、バイタル(生体)を含め、プライバシー保護や情報漏えいの心配を乗り越え、乗員や車両の細かいデータを集める必要がある。さまざまなパートナー企業を巻き込み、モビリティAI基盤構想を軌道に乗せるためには、提供するデータやコストに見合う「キラーコンテンツ」をいかに見いだすかも力ギを握りそうだ。

2023年版「全国交通事故多発交差点マップ」公表

日本損害保険協会

日本損害保険協会(損保協、城田宏明会長)は東京海上日動火災保険社長)が公表した2023年の「全国交通事故多発交差点マップ」によると、東京都豊島区の池袋六ツ又交差点と大阪府住吉区の長居交差点がともに19件で最多となった。損保協では、交通事故の発生件数が多い交差点は、交通量の多さや見通しの悪さなどが共通しているとしており、注意を呼び掛けている。

損保協によると、同年の交差点での交通事故発生件数は前年比3.4%増の17万6562件。都道府県別では、長居交差点がある大阪府が1万6175件で最多。東京都は1万5746件で続いた。北海道の事故多発交差点は、ワイスト1が江別市大麻464番地付近

北海道交通安全推進委員会からのお知らせ

年末年始に向けて飲酒の機会が多くなると思いますが、「お酒を飲んだら、絶対に運転しない」。飲酒運転は、自分の人生だけでなく、多くの方々の人生を崩壊させます。飲酒運転を「しない、させない、許さない、そして見逃さない」を合言葉に、飲酒運転ゼロ北海道を目指しましょう。

▽お問い合わせ
北海道交通安全推進委員会
電話 (011) 221-6666
(https://www.slowly.or.jp)

飲酒運転、発見したら警察に通報！
飲酒運転情報提供サイト「飲酒運転ゼロボックス」を活用してください。

飲酒運転情報提供サイト「飲酒運転ゼロボックス」を活用してください。

飲酒運転情報提供サイト「飲酒運転ゼロボックス」を活用してください。



災害時、広がる電動車の活躍

自治体はオーナー登録制度 自動車メーカーはアプリで配車支援

災害時に電動車を活用する仕組みが進化している。自動車メーカー・販売会社と自治体が結ぶ災害協力協定に、人工呼吸器や信号機への給電といった用途を追加する動きや、停電を想定して電動車オーナーの登録制度を設ける自治体が出始めた。自動車メーカー側は専用アプリなどで配車を側面支援する一方「給電機能を認識している人は全体の3〜4割の印象」(日産自動車)として、給電機能のPRを入れる。

2018年から電気自動車(EV)を活用した地域課題解決プロジェクト「ブルー・スイッチ」を始め、日産の場合、台風15号(19年)による大規模停電に見舞われた千葉県に「リーフ」53台を提供したことが注目され、協定が広がった。三菱自動車も熊本地震(16年)や西日本豪雨(18年)の被災地に「アウトランダーPHEV」を派遣。自治体から

の要望を踏まえ、19年から災害協力協定を本格的に結び始めた。今年10月末時点で日産は267件、三菱自動車は257件の協定を締結済み。トヨタ自動車の場合は販売が主体で、正確な協定数は把握していないという。

一般に避難所へと配車された電動車は、スマートフォンの充電や冷蔵庫などの電源として用いる事例が多かった。しかし、最近用途を拡げる自治体が増えている。三菱自と9月に協定を結んだ大阪市では、難病や小児慢性特定疾病患者の人工呼吸器などの電源に活用することを協定で明記した。プラグインハイブリッド車(PHV)1台当たり1千台分の人工呼吸器用バッテリーを充電できる。三菱自は、すでに協定を結ぶ川崎市とも人工呼吸器用バッテリー充電の検証を終えた。

また、協定ではないが、三菱自製

バイオ燃料10%混合ガソリン 2030年度までに供給開始

経済産業省は、2030年度までにバイオ燃料の混合比率が10%のガソリン(E10)の供給を国内で始める方針を関係会議で示した。バイオ燃料を20%混合した「E20」対応車の国内新車販売比率も、30年代早期に100%に引き上げたい考え。エンジン車の脱炭素化が図れるバイオ燃料は既存の供給インフラを活用できるメリットもある。電気自動車(EV)の普及と並行してバイオ燃料の導入を進め、運輸部門のカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)化を目指す。

エンジン車の脱炭素化に向け、政府は二酸化炭素(CO₂)と水素か

ら生成する合成燃料(eフューエル)を30年前半に商用化する目標を掲げている。ただ、製造コストが高く、普及には時間がかかる見通し。このため、eフューエルが普及するまでの移行期対策として、バイオ燃料を活用する。

バイオ燃料は植物などの生物資源(バイオマス)を原料とする燃料。燃焼時にCO₂を出すのが、原料となる植物が成長過程でCO₂を吸収するため、実質的にCO₂の排出量を大幅に削減すると見なされる。国内ではユーグレナなどが実証を進めている。

経産省としては、30年度までにバ



避難所の電源として活躍する電動車(日産リーフ)

災害を想定し、地域にある電動車の活用策を練る自治体も出始めた。千葉県や栃木県、東京都練馬区などでは、電動車を購入した住民に対し、災害時に車両を提供してもらう登録制度を設けた。名古屋市は、電動車の購入補助金を支給する条件にこうした規定を盛り込んだ。

ただ、災害時の混乱の中で、協定に基づく配車がスムーズにいくとは

登録制度を設けた。名古屋市は、電動車の購入補助金を支給する条件にこうした規定を盛り込んだ。ただ、災害時の混乱の中で、協定に基づく配車がスムーズにいくとは

イオ燃料を最大10%、40年度からは最大20%混合したガソリンを供給できる体制を整えたい考えだ。

ただ日本の場合、原料であるバイオエタノールをブラジルなどから調達しており、安定調達やコスト削減が課題になる。

現在、バイオ燃料の混合比率が3%程度(E3)の濃度であれば、ほとんどのレギュラーガソリン車で使用可能となっている。自動車メーカーに対しては、30年代のなるべく早期の段階で、乗用車の新車販売におけるE20対応車の比率を100%とすることを求めていく考え。

限らない。今も発災時に自動車メーカーや販売店側から電動車が配車可能なことを自治体に「プッシュ」通知しているが、さらに「歩踏み込み、協定を結ぶ自治体向けのアプリも提供し始めた。トヨタの電動車マツチングシステムは、自治体の担当者が電動車を必要とする「場所」「時間」「台数」を入力すると、販売店に支援依頼が届く仕組み。現在、豊田市などでの実証を終え、展開を検討中だ。日産の配車支援アプリは、自治体の災害対策本部が立ち上がる時、事前登録されたEVの所有者や自治体の公用車担当に派遣要請が届く。EVの電池残量や位置などを踏まえ、避難所に派遣可能な車両も迅速に把握できる。

日産の高橋雄一郎(日本事業広報渉外部長)は「いろいろなところにEVが使えるということが浸透していないのは課題だ」と話す。各社は販売会社とも連携し、給電のデモンストラクションを実施したり、商談時に機能を丁寧に説明するなど、給電機能をPRしていく。

「土足禁止」。これは日本家屋の話ではなく、クルマの話である。1980年代に見かけた。「土足厳禁」ステッカーが貼られ、乗車の際に履物を脱ぐ。主に、ちゃんちゃ

の派手なクルマやトラック野郎の大型トラックが多かった。流行ではなく、趣向が高じたものだ。先月、大学生相手に「クルマの絶滅危惧種」のテーマで、土禁車(愛称を取り上げたところ後日、「土禁車を見た」という連絡がきた。私の周辺からも、絶滅はしていないかわが世代が知る土禁車と同じ装備かは分からないが、フカフカのシートマットで覆われ、素足で乗れる。ドライバーは車内用シューズで運転

今、若者は「クルマ離れ」と言われている。「土足厳禁はキャンピングカーに向いている」という現実派だ。ここにギャップがある。土禁車はクルマが「愛車」と呼ばれ、多様化した時代に誕生。愛車精神と、家で履物を脱ぐという日本独自の文化が融合。「クルマは道具」とは割り切れない。

絶滅は私の早とちり。数件の生存説を聞き、生息は間違いはないようだ。そうなる今度は、無性に会いたい。

車輪脱落事故が後を絶たない。国土交通省や業界団体が事故防止に向けて対策に乗り出す中、足回りの安全点検を担う整備事業者の対応はどうか。大型車分野で高い実績を持つ機械工具メーカーによると、事業者の事故防止への意識はまだ十分ではないという。

ホイールナットの締め作業において、勘と経験に頼る整備士は多いようだ。今までの習慣に加え、トルク制御などの機能を備える最新の機械工具は、使い方の習得に手間がかかるため、使用することを避けているという。しかし、人命を守るために、習慣を変えることや知識を身に付けることは必要不可欠だ。

「アンテナ」



「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・自賠償共済

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

旭川 北見
札幌 帯広
室蘭 函館

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 FAX:011-721-0801
電話の受付時間 平日9:00~17:15 <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 札幌市東区北30条東1丁目1-1
及工場 〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

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



北海道警察など4者

合同での脱輪事故防止啓発を実施



北海道警察高速隊と北海道運輸局、東日本高速道路(ネクスコ)東日本北海道支社、日本自動車タイヤ協会は11月12日、道央自動車道輪厚パーキングエリアで合同のタイヤ脱輪防止啓発イベントを実施した。写真。タイヤ交換の時期に脱輪事故が多発する事を受け開催した。パーキングエリアの利用者に対して、脱輪事故防止を呼び掛けるパンフレットやノベルティを配布した。さらに希望者には、日本自動車タイヤ協会の職員がタイヤの取り付け状態や空気圧、タイヤ溝の深さなどを点検。大型車もハンマーを使ったナットの締め付け点検を実施した。道警高速隊の佐々木昭紀警部は「タイヤ交換の際には締め付けの確認だけでなく、残り溝などの外観確認も同時に行う必要がある。走行中に異音などを感じた場合は、すぐに停車してほしい」と呼びかけた。

広がるアルムナイ採用の制度づくり

再入社人材は貴重な即戦力

自動車メーカーで「アルムナイ(卒業生)採用」の制度を設計する動きが広がっている。ホンダは、企業情報を入力できる専用サイトを立ち上げるとともに、一次面接をスキップできるアルムナイ専用の採用プロセスを構築し、運用を開始した。トヨタも現役社員と退職者が交流するオンラインコミュニティを立ち上げたほか、マツダも制度導入を検討中だ。人材の流動性が高まる中、退職者の受け入れ体制を整備し、企業文化や業務に精通しながら別企業

米大統領選でトランプ氏勝利

関税や規制見直しも

共和党のドナルド・トランプ氏が米大統領に返り咲く。トヨタ自動車やホンダをはじめ、多くの自動車各社やサプライヤーにとって巨大な米国市場は収益の柱だ。自動車の環境規制や優遇策、完成車や部品の関税、ミネベアミツミの貝沼由久会長CEO(最高経営責任者)は「とにかくトランプ氏はアンブレレイクタブ(予測困難)で、先が見通せないことが一番の課題だ」と指摘する。日本製鉄によるUSスチール買収のハードルも一層高くなる見込みだ。「かつて見たことのない勝利だ。米国のすべてを直していくつもりだ」。過半数の選挙人を獲得したトランプ氏はこう宣言した。下馬評では「歴史的な接戦」とされたが、ノースカロライナ州など激戦州で勝利し、選挙戦を有利に進めた。トランプ氏は石油や天然ガスの生産を拡大し、エネルギー価格の引き下げを目指す方針を掲げている。選挙戦の最中には追加関税についても言及し、輸入品に一律の追加関税を導入するとぶち上げた。特に移民問題を抱えるメキシコには「200%の関税をかける」と豪語し、中国にもあったが、仕組みとして整備することで退職者の再入社を促す。具体的には、退職者が登録できる専用サイトを立ち上げ、ホンダ社員との接点を提供するイベントの情報やホンダ社員のインタビュー記事などを発信する。また、事前の面談を行えば、1次面接をスキップし、最終面接に進める専用の選考プロセスもつくった。退職後の職歴や年齢の制限は設けない。

自動車業界ではトヨタ自動車も2023年7月に退職者と現役社員の交流を目的としたサイトを開設した。オンラインコミュニティに加

(IRA)で電気自動車(EV)の購入補助金や電池など関連産業への投資を呼び込んだ。これもトランプ氏は「緑の新たな詐欺」と批判し、廃止する構えを見せる。トヨタ自動車やパナソニックエナジーなどは米国に電池工場の建設を進めている。今後の投資判断に影響を及ぼす可能性もある。トヨタの宮崎洋一社長は「電動車は実需の変化に合わせてプロジェクトの見直しと生産の構えの変更を一層柔軟にし、よりギリギリに投資判断する」と話す。

トランプ氏は「反EVの立場ながら、テスラのイーロン・マスクCEO(最高経営責任者)と親密な関係を築くなど、予測不能な動きを見せる。メキシコへの関税強化も「移民流入に対するブラフ(脅し)」との見方がある。前回の就任期間中は、中国への追加関税によりサプライチェーン(調達網)の複雑化や関税負担の協議など、対応に追われた日本の自動車業界。政策の行方が見えにくくなる中、経営判断の難しさが増している。

視線

広域での取材も多く、車での移動は日常茶飯事となっている。もっぱら自動車専用道路を使用するルートなのだが、最近では工事が長期にわたって行われており、渋滞を嫌って通る道の一部を下道に変更することもある。しかし工事渋滞を見ていると、合流方法も一因ではなからうかと思

水素小型モビリティでダカールラリー2025に参戦
国内一輪車メーカー連合のHyse



国内一輪車メーカー4社などで構成する水素小型モビリティ・エンジン研究組合(Hyse、ハイス)は、2025年にサウジアラビアで開かれる「ダカールラリー2025」に「Hyse EX-1」の写真で参戦すると発表した。前回の参戦車「Hyse EX-1」からフレームやエンジンを進化させ、水素タンクの容量を増やした。ダカールラリーへの参戦を通じて、水素小型モビリティ実現への仲間づくりを目指していく。

排気量998ccの水冷4ストローク直列4気筒エンジンにスーパーチャージャーを組み合わせて、車体のレイアウトを改良し、水素

日米開戦(昭和16年12月8日)の6カ月前に、ある米国人エンジニアが日本に帰化した。その名は合波武克人(ごうはむ・かつんど)。日本名を聞いても知る人は少ない。本名はウィリアム・ゴーム(1888〜1949)で、日本の自動車史に生産技術の貢献で名を刻んでいる。日米関係に戦雲がたれこめ、米国籍のゴームは決断を迫られる。米国人は母国送還。とどまれば収容所行きになるからだ。彼は日本好きで、日本の工業化に貢献したいという一心で妻とともに帰化を選択した。だが、彼の息子2人は米国籍で、米国籍を選ばせる。家族は太平洋を挟み、

録

三五 水野昭智社長 「4S(整理、整頓、清掃、清潔)プラス1S」のプラス1Sは、スマイルだとあんな人が言っていた。皆が笑って話ができる場所に、人は集まる。優先事項として、働く環境をしっかりと整え、意見の言い合える風土にしていこう。 「多くの情報がもすこい速さで行き交う中、情報をどうキャッチし、どのように課題を見つけて解決していくか。こうした意見を出し合うことが重要だ。人事などの制度面は変更した。今後は風土改革を含めて実践していく。(風通しの良い職場づくりについて)」 敵味方に引き裂かれ、今生の別れを覚悟したはずだ。それでも、それだけの立場で日米親善の架け橋を試みる。漢字の名前には願いを込めた。「合」は合わせる。「波」は太平洋。「武」は日本を表す。さらに「克人」は克服である。来日は大正7年、実用自動車製造の技師長や日産コンツェルン総帥の鮎川義介に招聘され、日本で自動車の量産体制づくりに取り組んだ。幾多の困難を克服して戦後、親子は日本で再会する。日本には、さまざまな分野で外国人の足跡がある。米国で生まれ、日本の土になった人も多い。さて米国では次期大統領が誕生した。彼はゴームという偉人を知っているだろうか。

「ADAS(先進運転システム)の現在地」 事故ゼロ社会に向けて 進化は道半ば 正しい理解を

ADAS(Advanced Driver Assistance Systems)と呼ばれる先進運転支援システムの普及が進む。法律で装着が義務付けられた衝突被害軽減ブレーキ(AEB)から定速走行・車間距離制御装置(ACC)、車線維持支援制御装置(LKAS)など機能は多彩で、複数の装置をパッケージ化してPRする自動車メーカーも多い。ただ、ドライバーの慢心や過信を招いては逆効果になりかねない。装置の進化は道半ばだ。

こうした装置は自動運転「レベル2(高度な運転支援)」に定義される。支援とはいえ技術進化は著しく、顕著な例が高速道路などでのハンズオフ(手放し)運転機能。日本では日産自動車やトヨタ自動車、ホンダ、スバルが相次いで実用化した。車線変更を滑らかにこなす車種も登場している。車載センサーやレーダー、カメラなどのセンシング技術と、高精度3次元地図データを組み合わせ、運転に必要な「認知」「判断」「操作」の3要件を車両側がサポートする。



日産の「プロパイロット2.0」はドライバーに対し、カーブや合流でハンドルを持つよう指示を出す

とは言え、レベル2はあくまで人間が運転主体だ。技術がどんなに高度化しても、事故などを起こした場合はドライバーに責任がある。実際、記者が首都高速道路で日産のハンズオフ機能「プロパイロット2.0」を使って走行していたところ、合流地点手前で機能が突然、オフになった。また、スバルの「アイサイトX」の「渋滞時ハンズオフアシスト」機能も前提条件がそろわないと作動しない。いずれも、あくまで作動環境の範囲内でドライバーの運転操作を支援する装置に過ぎず、決して万能ではない。

にも関わらず、人はこの手の装置に依存したり、時にはわざと作動限界を試そうとしたりする。ハンズオフ機能を米国で大々的に宣伝した米テスラ車では死亡事故が問題になった。このため、各社はADAS動作中にドライバーが注意深く運転しているかを確認するシステムを導入している。多くは車内カメラやステアリングに組み込んだセンサーを用い、前方注視やステアリング操作を促すものだ。

レベル2の高度化と、遠隔監視や低速ならドライバーが要らない「レベル4(特定条件下における完全自動運転)」の普及を横目に「レベル3(条件付き自動運転)」の開発は足踏みしている。

レベル3は、システム作動限界までシステムが運転責任を負う点がレベル2と本質的に異なる。センサーや人工知能(AI)などの進化は進むが、相手は千変万化する道路環境と無数の車両たちだ。周辺車両や歩行者などの理解(社会的受容性)を含め、レベル3の進化は一気呵成とはいかない。

操作を委ねてしまいがちだが、現時点では人ほど精緻(せいち)に機械が状況を認知し、判断から操作につなげることは難しい。自動車メーカーはADASの進化を競いつつ、一方で機能の特性や作動限界を正しくドライバーに理解してもらう難しさに直面する。

法的リスク 作動中の事故 責任は
何処に

先進運転支援システム(ADAS)は、ドライバーが運転主体である「レベル2(高度な運転支援)」に分類される。事故責任は今まで通りドライバーが負うが、自動車メーカーが法的責任を負うリスクがゼロになるわけではない。米国ほどではないが、日本でもADASが争点になった交通事故の裁判がある。

この事故は2018年4月、東名高速道路の神奈川県綾瀬市付近で起きた。テスラ「モデルX」のADAS作動中、ドライバーは約1分間わたって「睡眠」。この間、別の事故で路上に止まっていた二輪車に衝突し、1人が死亡した。裁判では、最終的に「前方障害物を検知できなかったのは故障によるものか、機能限界によるものか判断できない」と、システムの瑕疵(かし)判断は示されず、ドライバーに有罪判決(過失運転致死傷罪)が出たが、業界関係者から注目を集めた。

この裁判を踏まえ、自動車技術会(自技会)では22年、レベル2搭載車が関わる事故について模擬裁判を開いている。高速道路で「先行車追従走行機能」の動作中に先行車が急な車線変更で避けた路上障害物にシステムが気づかず、運転者の急ハンドルや急ブレーキから横転につながったと仮定。原告は自動車メーカーと販売店を相手取り「設計上の欠陥」「指示・警告上の欠陥」「取り扱いに関する説明義務」などを論点に提訴した。

機械による認知や判断は人の理解を超える領域も多く、機械から人への「丁寧な説明」はドライバーの安心感を左右する要素になりそうだ。テスラ「モデルY」のcockpit(中央に配置された大型ディスプレイ)には、歩行者や信号、道路標識などのさまざまなオブジェクトがリアルタイムに表示される。ディスプレイを眺めていると、乗用車とトラック、ウインカーと黄色信号などの「見間違え」があることが分かるが、センシングの実力値を誠実に伝えてくれることによる安心感もある。ドライバーによっては運転操作の参考になる。

ただ、テスラ車はこのモニターに多くの情報を集約しているため、視線を車体前方からモニターに向ける時間が多くなる。大型ディスプレイはテスラのほか、欧米や日本メーカー車にも広がるが、日本メーカーはディスプレイに加え、視線移動が少なく済むヘッドアップディスプレイ(HUD)を併用するケースが多い。前方注視と両立する視覚デバイスの進化や普及が待たれる。

ADAS機能が作動しない理由もドライバーが知りたい情報の一つだ。レベル2でも技術的にハンズオフや車線の自動変更は可能だが、今のところ作動環境は限定的だ。最新のADAS搭載車で首都高を中心とした15キロメートルのコースを走ったところ、1度もハンズオフ機能が作動しないケースもあった。日産「アリア」のように「車速作動範囲外」という理由でディスプレイに表示するモデルもあるが、多くの装置はドライバー側が理由を推測するしかない。

また、今のADAS搭載車でHMI上の課題と言えるのは、スイッチ類の多さ。特にステアリングにはグリップ左右部にスイッチ類が密集する。ACC、LKASなどのアイコンは共通だが、配置やサイズなどはさまざまだ。慣れの問題とも言えるが、ドライバー側に慣れを求めること

と自体、HMIの本質から外れている。部品メーカー幹部は「自動車メーカーからは『ステアリングスイッチを減らせないか』という声が数年前からある」と明かすが、現実はいかなるうまいかないようだ。

HMIでも国際標準化の取り組みが進んでいるものの、今は「十車十色」の個性があるのが現状だ。ドライバーの感情を読み取るほか、車内で立体的に映像を映す、シートベルトを振動させるなど、新技術の開発も進むが、基本的な操作性や視認性を高め、ADASの進化とともにHMIの重要性がよりますます高まっていくことは間違いない。

総務省や経済産業省の統計によると、国内の新車価格は20年前に比べ、小型乗用車で3割、軽乗用車で6割上がった。ADASの増加も理由のひとつだ。ADASがもたらす安心感や運転操作の負担軽減はクルマ選びに欠かせない要素になりつつあるが、故障原因を突き止める手間や修理費用は逆にかさみ、ソフトウエア・デファインド・ビークル(SDV)化に伴う機能更新費の相場観も形成されていない。

「もうあきらめている」。首都圏に住む50歳代男性は、スマートフォン(スマホ)を経由した国産車のコネクテッド機能を利用しなくなった。手持ちのスマホから燃費などのドライブレコーダーを閲覧できるものが、車両側に常駐させるアプリケーションソフトが何らかの理由で頻繁に停止し、履歴が表示されなくなると。ディーラーに尋ねても「メーカーに問い合わせ下さい」と繰り返すだけだ。「将来、クルマがスマホのようになるのは良いが、どこが不具合の責任を持ってくれるのか明確にしてほしい」と注文を付ける。

別の男性は、飛び石でヒビが入ったフロントガラスの交換費用が25万円と聞いて驚いた。「今はセンサーやカメラが付いているため高価になり、調整費用もかかる」と業者から説明されたという。

高度なADASの場合、維持費もかかる。日産自動車の「プロパイロット2.0」、スバルの「アイサイトX」はどちらも3次元の高精度地図情報を用いて車両位置を把握している。日産の場合、定額利用型のサブスクリプションに加入する必要がある。地図データの利用料などが年間2万5000円(消費税込)。スバルは普段の利用料こそ取らないがデータ更新時は工賃が必要だ。

ADASが自動車の新たな価値になっていることは確かだ。スバルの調査によると、スバル車のユーザーは衝突被害軽減ブレーキなどの予防安全を重視する。昔ながらのスバルファンが、予防安全機能に助けられたことで、より安全装備を意識して車を選ぶといった事例もみられたという。ただ、高度化するADAS装置にユーザーがどこまで対価を支払うかは未知数だ。

自動車各社はADASの進化を視野に、自社製車両がからむ死亡事故の根絶を目指す。進化したADASも普及しなければ画餅に終わる。「クルマ」「人」「インフラ」という三位一体への回帰を含め、ADASの費用対効果を高め続ける努力が欠かせない。



メーカー側もスイッチを減らしたいと考えているようだが...