

経済透視図

113

自動運転技術が大きく進展している。現在、運転手不足や交通渋滞の増加、環境汚染などが社会課題になっていくほか、減少傾向ではあるが毎年世界で100万人以上の交通事故死者が発生している。自動運転技術の普及に伴い、エコドライブやルート選択の最適化、安全運転が実現されることは、これらの課題

解決に有効だと考えられる。さらに、マーケット規模が大きく、商機も多いため多くの企業が積極的に取り組んでいる。自動運転は米非営利団体SAEインターナショナルが、システムに任せる程度に応じて、レベル(L)0から5の6段階に分けており、現在はL3(条件付自動運転)の普及

自動運転市場の動向①

を目標していることも、L4(特定条件下)における完全自動運転に対する取り組みを進めている。

L3とL4の違いはL3がドライバーの存在が不可欠であることに対して、L4はシステム側で運転が完結す

る点だ。無人で走行可能なL4以上の自動運転こそが、長年我々が思い描いてきたものと合致する。

日本では2023年4月に道路交通法が改正され、公道における

また、現状では国を問わずオーナーカー(人間と機械の情報交換インターフェース)が自由に自動運転を利用できるようにするためには、リテイル技術⑤システムがアクセルやブレーキ、ステアリングなどを操作する技術である。

完全なL4自動運転が普及するのは5-10年後とみられている。

自動運転の実現に必要な技術は大別して5つ存在する。①車両の位置や周辺状況を認識する技術②データを解析して正しく判断する技術③(L3までは)ドライバーのモニタリ

レベル4実用化は5年後



窪田正吾

SMBBC日興証券
プライベート・
キャピタル・
ソリューション室長

L4の自動運転が可能になった。海外では世界初となったドイツや米国(ただし州ごとに可否を決定)、中国、韓国などがL4の自動運転を解禁しており、

ではあるものの、道路に敷設した電磁誘導線に沿って進む誘導型であり、Waymoが提供するような非誘導型を実現するには至っていない。

これらの技術を高度化するとともに、法的

無断転載・複写禁止