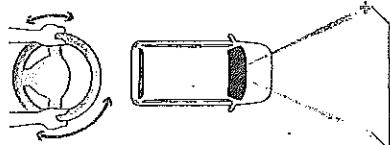


自動ハンドルに性能基準

高速道路などを走行中、車のハンドルを自動で制御する機能について、国土交通省は新たに性能基準を設け、メーカーに達成を義務づける方針を決めた。近年、様々な自動運転の技術開発が進むが、公的な基準がなく性能にはばらつきがあり、安全性の担保が課題となっていた。

15秒放置で警告表示など 達成義務づけへ

自動ハンドルのイメージ



運転手の操作が優先
白線をカメラが検知して、ハンドルを自動制御

化の対象となる。自動ハンドルは車載カメラで車道の白線を把握し、車

車線内の中央を走るようハンドルを自動で制御する仕組み。高速道路や自動車専用道路での使用が想定される。お盆の帰省時など、長距離走行中の運転手の疲労を軽減し、事故を防ぐ効果が期待されている。ふらつく運転を無くすことで、渋滞を緩和する効果も期待できるといふ。

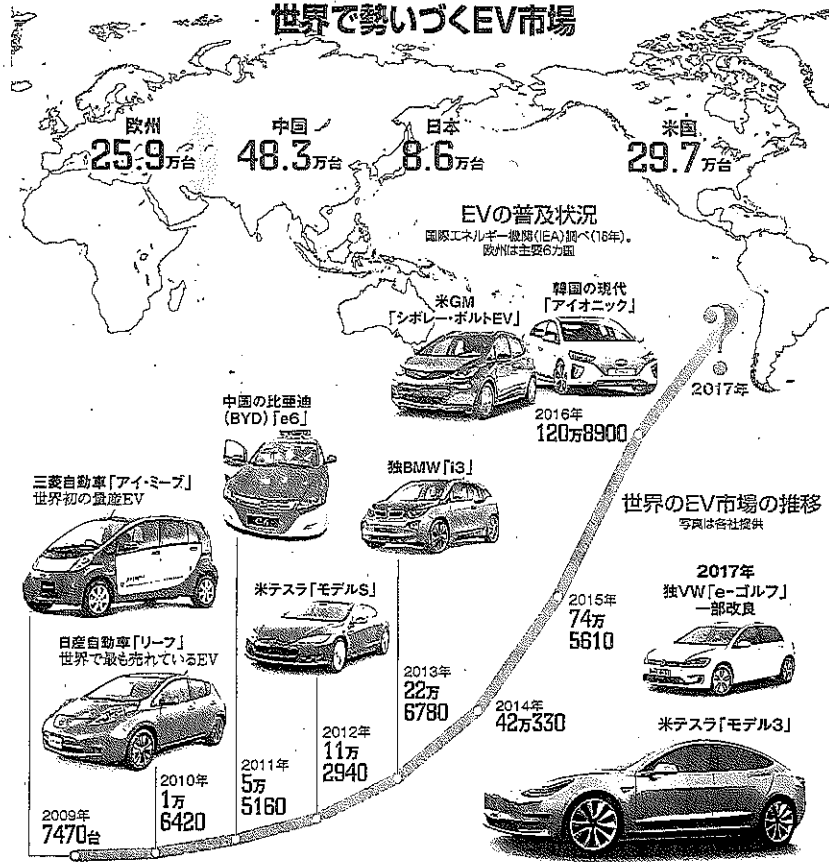
2015年製造の新車の4・2%(約18万6千台)に装備され普及が進むが、性能基準がないため、メーカーや車種ごとに性能差が生じていた。今回のルール改正では、カメラによる車線認識の精度や、強い横風に対応する能力などの基準を設ける。一方で、自動制御よりも、運転者との

「ながら運転」で起きる事故などを防ぐため、運転者が15秒以上ハンドルを握っていない場合に警告表示を出し、30秒を超えれば警報音を鳴らすことも義務化する。音が30秒以上続く場合は、自動ハンドル機能を自動停止されるようにする。米フロリダ州では昨年5月、電気自動車が「自動走行モード」で走行中に大型車と衝突し、運転者が亡くなった。機能を過信し、運転手はハンドルから手を離しつづけたという。

国土省によると、自動運転の技術は、完全な自動化レベルを5とすると、現在はレベル1と2。あくまで「運転支援」の段階にとどまる。同省は新技術の安全性を確保するため、自動ブレーキについても、性能を認定する制度の導入を目指している。担当者は「新技術については、高い性能を国として担保すると同時に、運転者に過信させない仕組みを設けることが重要」と話している。(伊藤嘉孝)

電気自動車へ 駆ける世界

約190年前、ドイツ人ベンツとダイムラーが生み出したエンジン車。不動と罵られたその地位がいま、電気自動車(EV)の本格的な挑戦を受けている。自動車産業の勢力圏を塗りかえようとする国やメーカーの動きが次第にある。



ハイブリッド車は「トヨタが強すぎた」 「敗者」日産・三菱 世界一を狙う

「トヨタは強すぎた」。ハイブリッド車(HV)の覇者トヨタは、EV市場への参入が遅れた。17年1月、日産は世界初のEV「リーフ」を発売した。三菱はEV「i-MiEV」を発売し、世界初の量産EVとなった。日産は「リーフ」を世界で最も売れているEVと称している。三菱は「i-MiEV」を世界初の量産EVと称している。トヨタは「プリウス」を世界で最も売れているHVと称している。

トヨタは「プリウス」を世界で最も売れているHVと称している。日産は「リーフ」を世界で最も売れているEVと称している。三菱は「i-MiEV」を世界初の量産EVと称している。

自動車販売台数(EVを含む)	EV販売台数	EV販売割合
VW	100,000	1.5%
GM	100,000	1.5%
トヨタ	100,000	1.5%
日産三菱ルノー	36,000	0.5%
現代	60,000	0.8%

EV戦略

- VW: 2025年までに30車種以上のEVを投入し、世界販売の20〜25%にあたる年間200万〜300万台の販売をめざす。
- GM: 16年に発売した「シボレー・ボルトEV」は航続距離約400km。米国では減税で実質300万円台前半で購入可能。
- トヨタ: 16年末、EV開発に向けた新組織を設け、資本業務提携したマツダと共同で開発。
- 日産三菱ルノー: 今年9月にリーフを初めて全面改良。中国でも量産版EVを開発。
- 現代: エコカー専用ブランド「アイオニック」のEVを16年発売。20年までにエコカー車種を28に増やす。

充電スタンド・費用対効果… 残る壁

トヨタの内山田竹志会長は「エコカーは普及してこそ環境に貢献できる」と言い切る。EVの普及を疑う見方も根強い。

過去にも米国の規制強化でEVブームが起きたが、すぐにしぼんだ。コストの高さや走行距離など弱点が多い上、消費者の利点は見えにくい。EVは16年に世界で走る車の0.2%に満たない。ハードルは多い。

EVでは量産車の日産リーフで、補助金を受けても、購入時に300万円はする。一方、日産の小型車「ノート」のガソリン車は上級グレードでも200万円ほど。月1千km走る場合、リーフの電気代は急速充電時の使い放題プランが月2千円、家賃で夜間電力を使うと月約8千円。ノートの燃料代は月約8千円で、この点だけを見ればEVに分があるものの、購入時の価格差を埋めるのは難しい。しかも、北米の「シェール革命」で石油生産が安定し、ガソリン価格は低水準で推移する見通しだ。

販売はどの国も補助金頼みだが、無理にエンジン車を減らせばガソリン関連税収も減り、補助金財源が問題になる。充電スタンドも必要だが、電気代はガソリン代に比べて安く、事業として成り立ちにくい。

電池が劣化するため中古車価格も安い。自動車評論家の国沢光宏氏は「EVに理解があ

世界最大の自動車市場、中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。

中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。

中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。中国は、2016年にもEVの普及を加速させている。

巨大市場 米中の動きは

米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。

米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。

米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。米中のEV市場の動きは、今後の世界市場を左右する。

規制で恩恵 普及に追い風

規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。

規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。

規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。規制で恩恵 普及に追い風。