

「CASE」

世界初の自動車は1769年にフランスで発明された、蒸気を動力としたものであったそうです。それから250年後の現代において、自動車産業界では「CASE」が、100年に1度といわれる大きな構造転換のキーワードとして注目されています。

1. 「CASE」とは？

「CASE」とは、「C

「CASE」という言葉を最初に使ったのは、今年5月に退任予定のドイツ自動車メーカー・ダイムラー社 CEO のディーター・ツェッチェ氏ですが、CASE が本格的になれば便利になるだけではなく、個人が保有する自動車やガソリンスタンドが減少するなど、大きな社会的変化を及ぼすかもしれません。

2. 「自動運転」は6段階のレベル

現在、自動運転は米国自動車技術会 (SAE) が策定した6段階の基準 (レベル) が、日本を含めた世界のデファクトスタンダード (事実上の標準) となっています (図表参照)。すでにレベル2までが実用化され、レベル3以降については各国メーカーが開発競争にしのぎを削っており、欧州連合 (EU) が2030年代のレベル5標準化を目指すなど、各国で自動運転推進の動きが大きくなっています。技術開発だけではなく、事故発生時の責任所在の明確化をはじめとした法整備など、ルール作りも必要ですが、去る3月、政府は「レベル3」実現に向けて、道路交通法など関連法の改正案を閣議決定しました。現在開催中の国会で成立すれば、条件付きながら2020年には自動運転が認められる見通しとなっています。

図表：自動運転・6つのレベル

レ ベ ル	定 義	主たる対応者
レベル0 (運転自動化なし)	運転者がすべての運転タスクを実施	運転者
レベル1 (運転支援)	システムが前後 (アクセル・ブレーキ)、左右 (ハンドル) のいずれかの車両制御にかかる運転タスクのサブタスクを実施	運転者
レベル2 (部分的運転自動化)	システムが前後 (アクセル・ブレーキ)、左右 (ハンドル) の両方の車両制御にかかる運転タスクのサブタスクを実施	運転者
レベル3 (条件付運転自動化)	システムがすべての運転タスクを実施 (ただし限定領域内) システム作動困難時は運転者が適切に応答することを期待する	システム (システム作動困難時は運転者)
レベル4 (高度運転自動化)	システムがすべての運転タスクを実施 (ただし限定領域内) システム作動困難時の運転者応答は期待せず	システム
レベル5 (完全運転自動化)	システムがすべての運転タスクを実施 (限定領域なし) システム作動困難時の運転者応答は期待せず	システム

公益社団法人自動車技術会「自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」などにより当研究所作成

閑話ひとつ

▶今年も暖冬で、こんなに雪が少なかった年は記憶にありません。県内の桜の開花も例年より早まりそうです。▶先日上京する機会があり、帰りに上野によって「奇想の系譜展 江戸絵画ミラクルワールド (東京都美術館)」を鑑賞してきました。岩佐又兵衛、狩野山雪、伊藤若冲、曾我蕭白、長沢芦雪、歌川国芳、白隠慧鶴、鈴木其一の細密でまさに奇想天外な絵に圧倒されました。▶福島にも県立美術館に再び奇想の天才絵師がやってきました。東日本大震災復興記念「伊藤若冲展 (3月26日～5月6日)」は見逃せません。▶そしてもう一つ、とうほう・みんなの文化センターで「斎正機の世界展～ふくしまものがたり～ (3月27日～4月14日)」が始まりました。▶花に酔いながら祇川沿いを県立美術館から文化センターへと歩き、新旧二人の日本画家に会いに行くのは如何でしょうか。 (TA)