

運転中にTVもOK 「レベル3」自動運転車、記者が試乗 ホンダ「レジェンド」発売、市販車で世界初

2021/3/24 16:45 | 日本経済新聞 電子版

ホンダが5日、世界初となる「レベル3」の自動運転機能を備える新型車「レジェンド」を発売した。高速道路での時速30キロメートル以下の渋滞時に、人に代わってシステムが運転する。道路交通法上は運転手はスマートフォン操作やテレビ視聴などが可能になる。安全性や乗り心地はどうか。記者が乗って試してみた。

5段階に分かれる自動運転機能のうち、普及している自動ブレーキや前方車追従などはレベル1や2にあたる。ホンダの新型車は一定の条件下でシステムがアクセルやブレーキなどを操作するレベル3の機能を載せた世界初の市販車だ。時速30キロメートル以下で高速道路を走行したときに自動運転機能が作動し、時速50キロメートルまで自動運転する。



世界初のレベル3の自動運転車「レジェンド」

自動運転システムの不具合による事故がシステム側の責任となる可能性があるのがこれまでとの大きな違いだ。23日、都内でメディア向けに開かれた試乗会でホンダの技術者同乗のもと記者は1時間程度試乗した。

走行コースは渋滞が予想される首都高が中心。高速道路でまず試したのが、レベル2にあたるハンズオフ機能だ。手を離れた状態でも自動でアクセルやブレーキ、ハンドルを操作してくれる。スイッチを押し、しばらく走行して車が自車位置を確認するとハンドルのランプが青く点灯し、ハンドルから手を離してもいいと知らせてくれた。

ホンダは今回、ハンズオフ機能にも世界初という自動車線変更機能を採用した。設定速度よりも遅い車が前方にいと、システムが自動でウインカーを出して車線を変え、追い抜いてくれる。

この状態では運転の責任は運転手側にあるため、常に周囲を監視する必要があるが、実際の操作は全てシステムがやるためレベル2でも自動運転車に乗っているということを強く実感した。



レベル3のシステム作動中は運転操作から解放されテレビの視聴などができる

前方に渋滞が発生し時速30キロメートルを切ってしばらくすると、「ピコン」という電子音とともに運転席のディスプレイに「渋滞運転機能」と表示され、自動的にレベル3の自動運転状態に入った。既にシステムに任せている状態なので特に変化は感じなかったが、運転の責任がシステムに移行。前方から目線を外してもいい状態でテレビも視聴できる。

早速スマホを使おうとすると助手席の技術者に「やめてください」と制止された。20年4月の改正道路交通法の施行によりレベル3の作動中はスマホの使用も可能になったが、本田は「安全上、スマホの使用は推奨していない」。スマホを見ていた場合、レベル3終了時の運転交代への反応が遅れかねないからだという。

高速道路上で前方を見ていなくても本当に大丈夫かと不安がよぎったが、急な加減速などもなく前方車に追従してくれた。渋滞が緩和されはじめ時速50キロメートルに近づくと、ピピピピとレベル3が終了することを知らせる警告音が響き、ハンズオフ状態に戻るため運転の責任がドライバーに戻ってくる。

試乗を終えて振り返ると、レベル3での走行時にはカーブなどで少し隣の車線に寄ることがあったものの、前方車とは適度に間隔を空けていたので安全性に不安をおぼえることはなかった。一方、乗り心地としては、発進時や停止時に多少の揺れがあり、今後改善の余地があるように感じた。

もう一つ、課題に感じたのはこまめにシステムが切り替わったことだ。「安全性を重視し（レベル3が使える条件を）狭めに設定した」（本田の杉本洋一エグゼクティブチーフエン

ジニア) ため、細かいカーブやトンネル内などでは機能が制限され運転を引き継ぐ場面も多い。あまり混雑していなかったこともあったが、実際にレベル3が使える状況は少なかった印象を受けた。

自動運転中は譲り合いなど運転手同士のコミュニケーションが難しくなる。今後自動運転車が広がるにつれ、周りのドライバーに自動運転中であることをランプの点灯で知らせるといった意思表示方法が必要になりそうだ。

日本政府が国際ルールを先取りする内容の法改正などを実施してきたこともあり、ホンダは世界初のレベル3走行開始にこぎ着けた。ただ特定の場所での完全自動運転を実現するレベル4以上の開発では、独アウディなどに加え、米アルファベット傘下のウェイモなど人工知能(AI)に強いIT(情報技術)企業などとの競争が激しくなっている。

ホンダは今後、市販車でレベル3の普及やレベル2の技術向上を探りながらも、レベル4以上の自動運転については限定された地域でのモビリティサービスでの導入が先になると見られる。

21年内にも米ゼネラル・モーターズ(GM)傘下のクルーズとレベル4に相当する無人ライドシェアサービスの実証実験に取り組む予定だ。レベル3の実用化で世界を一步リードしたホンダだが、今後の自動運転競争の行方はGMとの協業もカギとなる。(為広剛)

本サービスに関する知的財産権その他一切の権利は、日本経済新聞社またはその情報提供者に帰属します。また、本サービスに掲載の記事・写真等の無断複製・転載を禁じます。

Nikkei Inc. No reproduction without permission.