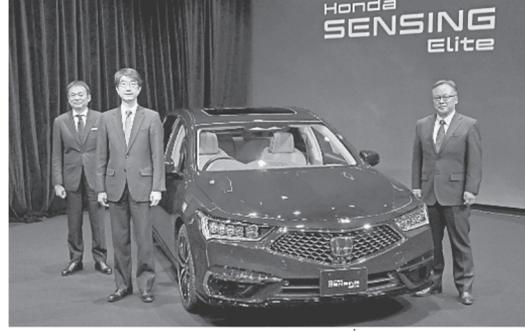


自動運転搭載車 ホンダ、きょう世界初市販

レベル3 普及に難路



販売が発表されたホンダの自動運転「レベル3」搭載の新型「レジェンド」。左から2人は本田技術研究所の杉本洋一エグゼクティブチーフエンジニア、梅村直承撮影

「当初、自動運転技術はより進歩した。市販できるまでにはかなりの感無量だ」。本田技術研究所の杉本洋一エグゼクティブチーフエンジニアは記者向けの説明会で喜びを語った。

自動運転のレベルは5段階に分けられる。レベル1は速度やハンドル操作の自動制御。日産自動車の「ニスカイライン」などで実用化されているレベル2は、高速道路などで手放し運転が可能だが、あくまで運転主体は人で、ドライバーが周囲を監視しなければならず、正確には自動運転ではなく「運転支援」に分類される。これに対し、レベル3の運転主体はシステムだ。よ



新型レジェンドのメーターパネルにホンダ搭載

自動運転のレベルは5段階に分かれる

レベル	運転主体
レベル1	ドライバー
レベル2	ドライバー
レベル3 (新型レジェンド)	システム (緊急時などはドライバー)
レベル4	システム
レベル5	システム

前見ずに走行...でも高速渋滞時のみ

高度なシステムが周囲を監視して状況を判断し、自動運転を行う。ドライバーは前方注意義務がなくなり、スマートフォンやカーナビの操作も可能になる。新型レジェンドは高速道路での手放し運転といったレベル3の機能に加え、高速道路の渋滞時に時速30キロ未満になるとレベル3が作動し、時速50キロに達するまでは自動で前方の車に追従する。レベル3作動中はドライバーは周囲を監視する必要がなく、システムに運転を任せられる。時速50キロを超えるなどすると、警報音が鳴ったりシートベルトが振動したりしてドライバーに交代を知らせる。

杉本氏は「高速道路の事故は低速時で発生する。自動運転に任せると、快適さとともに安全にもつながる」と胸を張る。

ただ、レベル3が使えるのは高速道路の渋滞時に限られ、価格もレベル2相当のスカイラインの約5.7万円に対し、1100万円と高額だ。システムの進歩の割に、受ける恩恵が少ない印象は否めない。

背景には、レベル3特有の課題がある。レベル3の量産車は、周囲を監視するセンサーもレベル2より精密だが、悪天候などの条件下では正しく認識できないケースがある。そうした場合でも安全を確保できるよう、ドライバーに運転交代を促す警報などが義務づけられているが、前方を見て

東証反落 628円安

米長期金利上昇を警戒

2万8930円

4日の東京株式市場は日経平均株価は大幅に反落し、前日比628円99銭安の2万8930円11銭で取引を終えた。米長期金利上昇への警戒感から、一時前日終値比800円超安となる場面もあった。東京外国為替市場の円相場は、日米の金利差拡大を警戒したドル買いが進み、昨年7月下旬以来、約7カ月半ぶりの円安水準となる1ドル107円台で推移した。

米債券市場では3日、米長期金利の指標となる10年物国債の利回りが一時1.49%まで上昇（債券価格は逆）



4日の東京市場でも寄り付きから売りが先行。午後に入り、米シカゴ市場の時間外取引で、ダウ工業株30種平均の先物価格の下落幅が拡大したことで下げ幅をさらに広げた。上海や香港など、アジア市場でも軒並み株価が値下がりした。

米長期金利の上昇を受けて先週末には一日で1200円超下落するなど、このところ荒い値動きが続いて

米長期金利の上昇を受けて先週末には一日で1200円超下落するなど、このところ荒い値動きが続いて