

## カリフォルニアでの自動運転走行の動向

### ◆自動運転の精度を高める中国企業、Waymo・Cruiseの二強に変化

2020年2月、米カリフォルニア州は、州内で行われている自動運転走行に関する年次レポートを公開した。レポートには、36社が18年12月から19年11月までの期間に州内の公道で実施した、自動運転モードでの走行距離や、走行中に自動運転を解除した回数、状況、理由などのデータが記載されており、自動運転車の開発に取り組む各企業の動向・進捗を窺うことができる。ただし、自動運転のテスト環境や、自動運転モードを解除する判定基準などは各企業で異なるため、このデータのみで各社の技術レベルすべてを比較することは難しい。

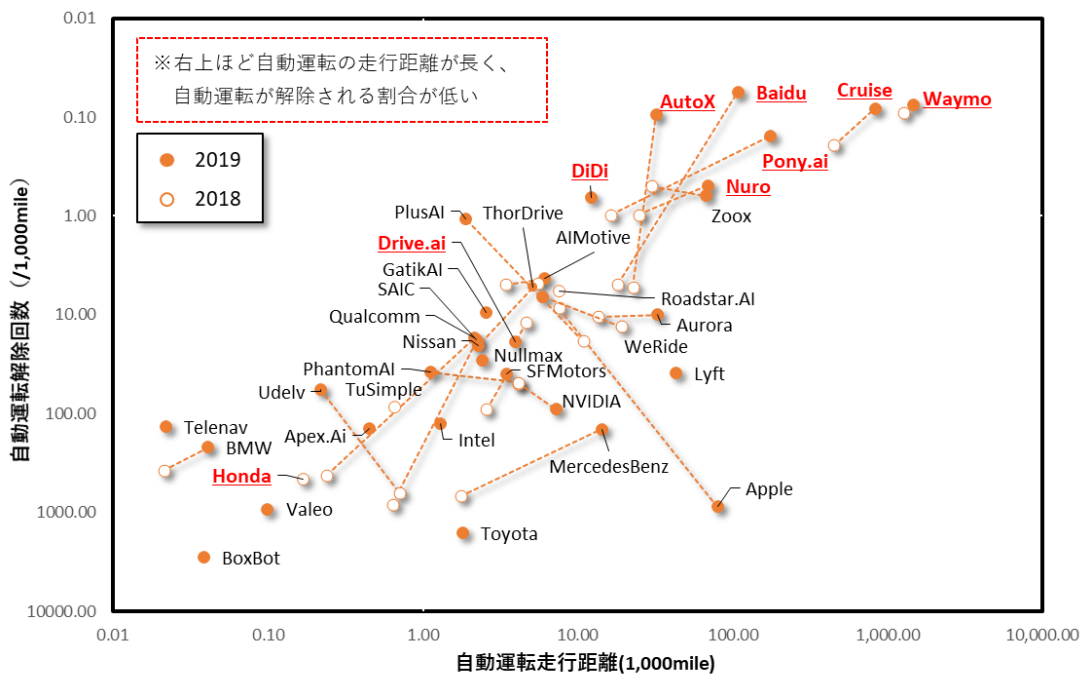


図 カリフォルニア州における自動運転車の走行距離と自動運転解除回数 ※赤字は記事にて引用した企業  
(出所) カリフォルニア州陸運局データをもとにARC作成

Alphabet傘下のWaymoは、自動運転技術に関する米国特許件数が最多の、業界トップ企業であり、19年からアリゾナ州にてドライバーが乗車しない無人タクシーサービスのテスト走行を開始している。18年のデータでは、参加企業の中で自動運転走行距離が最も長く、自動運転1,000マイルあたりの自動運転モードを解除した回数（以下、自動運解除回数）は最も小さかった。19年もWaymoの自動運転走行距離は140万マイルと最長だったが、自動運解除回数は0.08回/1,000マ

イルと若干の低下に留まった。GM傘下のCruiseは、18年に自動運転走行距離、自動運転解除回数ともに2番手だったが、19年も走行距離80万マイルと全体で2番目に長く、自動運転解除回数は0.08回/1,000マイルと18年から半減した。

中国系企業のBaidu、AutoX、Pony.AIの3社は、走行距離ではWaymo、Cruiseに及ばないが、自動運転解除回数が0.1回/1,000マイル程度まで減少し、特にBaiduは0.06回/1,000マイルと、全体で最も小さな値となった。これら企業の自動運転は、タクシーの平均年間走行距離7万kmで単純に換算した場合、自動運転モードを2~3ヵ月運用して1度、自動運転の解除が生じるレベルとなっている。

#### ◆州内の走行テストへ新規参入が進むも、事業撤退や買収統合も発生

カリフォルニア州の走行テストには、19年より新たに7社が参加した。中国系DiDiは最初の1年ですでに1.2万マイルの走行実績を積み、自動走行解除回数は0.6回/1,000マイルとなった。一方でホンダやDrive.aiなど7社が州内のテストを中止・撤退した。ホンダは18年に200マイル程度のテストを実施していたが、すでに共同開発を進めていたCruiseへの追加出資を決定し、19年は州内での自社車両のテストを行わなかった。自動運転ベンチャーのDrive.aiは、一時は企業価値が2億ドルと見積もられていたが、資金難から廃業しAppleに買収された。

#### ◆物流用無人走行が許可されるも、自動運転サービスの普及には時間を要する

20年2月、NHTSA（米道路交通安全局）は、Nuroの無人車両、「R2」の公道でのテスト走行を許可した。「R2」は日用品などの運搬を目的とした無人車両で、ハンドルやアクセルペダル、ミラーなどが不要になる。同種の車両では全米で初めて公道走行の許可が下りた。一方でNHTSAは、EasyMileが複数の州で実証を行っている自動運転シャトルバスの移動サービスを中止させた。2月に発生した車両の緊急停止による乗客の転倒事故から、安全性に問題があると判断したためだ。

Cruiseは19年に予定していたロボタクシーサービスを、安全面の課題などから延期した。中国は自動運転の普及時期を、計画当初より5年ほど遅らせた25年にすると発表した。多数の企業の取り組みにより着実に開発が進む自動運転だが、本格的な普及にはまだ時間がかかる見込みだ。

【塚原祐介】