

■シャオミ車が高速で悲惨な事故

2025年3月29日深夜、安徽省の高速道路で、シャオミのセダン BEV「SU7」が中央分離帯に衝突し、爆発・炎上するという痛ましい事故が発生した。報道によると、乗車していた若い女性3人が命を落とした。実態はADAS(先進運転支援システム)であって、運転手責任であるのに、「ほぼ自動運転でしょ」という過信が招いた事故の可能性がある。話題になり続けるシャオミ車であることも相まって、中国でも注目されている。

今回の事故については、シャオミ公式が積極的な情報公開を行っている。シャオミトップの雷軍 CEO 自身も追悼コメントを発表している。それによれば、事故車両はSU7のスタンダードモデルで、事故発生直前にはNOAモード(自動支援走行)で時速116kmで走行中だった。システムは「ハンドルをしっかり握るように」警告を発してもいた(つまりハンズフリー状態だった可能性がある)。

走行ルートは工事のため、本来の走行車線が封鎖され、反対車線へ誘導される特殊な状況だった。中国の複雑な工事標識がセンサーの判断を難しくさせた可能性もある。ただ実際にはシステムはこれを障害物として検知し、警告と減速を開始した。が、間に合わず。遺族の証言によれば、今回の運転手は、その前に同じように高速道路(その時は昼間だと思われる)で、「SU7の自動運転、すごく良かった」と感想を漏らす体験をしていたことも、今回の油断につながったようだ。

■ADASなのに自動運転と過信

しかし問題も多い。まず、シャオミは新興の中の新興であり、同じく新興とはいえ、ファーウェイ、理想(Lixiang)、小鹏(Xpeng)、蔚来(NIO)等と比べ、この分野の技術的な蓄積が乏しい。それを前提に、SU7はグレードによりLiDARの有無に違いがある。今回、エントリーということでLiDARはなかったはず。LiDARの有無で、シャオミのADASは二つに分かれ、LiDAR無しがPro、有りがMaxとなる。

Proの場合、基本的にはルールベースのモジュラー型となり、AIはかましていない。それでもオプションで高速道路でのNOAは対応可能であり、今回実際にエントリーモデルで高速NOAを行っていたので、オプションで購入したのだろう。

しかし、ルールベースのモジュラー型ADASは、日本人にもお馴染みのトヨタセーフティセンス、ホンダセンシングと理論上、変わらない。それらを自動運転と過信して、時速100kmで走行中にハンズフリーで大丈夫など考える日本人はいないだろう。

ちなみにシャオミADASのMaxの場合、Proのモジュラー型をベースに、中国で今主流のエンド to エンド(E2E)というAI手法が導入されており、より人間らしい滑らかな、それこそ自動運転と呼んでもいい自動走行性能を備えている。ユーザー側にこの違いを完璧に理解しろ、というのは無理があり、シャオミのマーケティングは確かに問題があったかもしれない。なお、Maxでも中国の法令上はあくまでもADASだ。