

2017年5月30日

カーナビゲーションについて <Ⅱ>

～カーナビゲーションの「現在」と「近未来」～

【目次】

| | |
|----------------------------------|-----|
| ニュースレター発行にあたり | P2 |
| 1 「現在」のカーナビゲーションについて | P3 |
| (1) 進むカーナビゲーションの大画面化 | |
| (2) 安全運転支援機器としてのカーナビゲーション | |
| (3) 安全運転を支援する関連機器 | |
| 2 「近未来」のカーナビゲーションについて | P7 |
| (1) “スマホカーナビ”の登場でカーナビ市場に“新たな選択肢” | |
| (2) CarPlay と Android Auto | |
| (3) ナビを搭載しないカーナビ “ディスプレイオーディオ” | |
| (4) ハイレゾはAVナビの救世主になるか？ | |
| 3 おわりに | P10 |

株式会社オートバックスセブン
I R・広報部

ニュースレター発行にあたり

～カーナビゲーションの「現在」と「近未来」～

今回のニュースレターは、2016年8月に発行した「カーナビゲーションについて<Ⅰ>」の続編、「カーナビゲーションについて<Ⅱ>」です。

カーナビゲーションについて<Ⅱ>は、市販カーナビの「現在」と「近未来」をテーマとしました。

まず「現在」については、成熟期にある市販カーナビのトレンドやニーズにスポットを当てて紹介します。

市販初のカーナビが発売されて27年。その間、カーナビはさまざまなモデルチェンジを繰り返し、進化を遂げてきました。しかし国内出荷台数はグラフ1の通り、成熟期に入っています。

成熟期に入った要因は新車販売の低迷と、カーナビのコモディティ化です。コモディティ化の先にあるのは価格競争ですので、業界としては看過できない問題です。ただ、こうした危機感が新たな商品開発の動機

づけとなり、個性的なモデルの創出に結び付きはじめています。グラフ1にある2016年度の市販AVナビの復調と2017年度の業界予測は、そうした理由によるものと見られています。

グラフ1 市販 AV ナビ出荷台数推移

パイオニア調べ



・「大画面化」「安全運転支援」へのニーズの高まりと「近未来のカーナビ事情」

オートバックスでは、現在販売されているオーディオ一体型カーナビゲーション（以下、AVナビ）のトレンドを「大画面化」と「安全運転支援」と見ています。前者は家庭用テレビと同様、大きくきれいなディスプレイで地図を見たい、クルマの中でも大画面で地デジ放送などを楽しみたいというニーズです。後者は車載カメラや各種センサーの普及により、自動ブレーキなどのいわゆる「ぶつからないクルマ」という安全運転支援技術が注目され、アフターマーケットでも安全運転支援関連商品の開発が始まりました。自動ブレーキが作動する前に、車載カメラの画像をAVナビのディスプレイに表示してドライバーに警告、運転中のリスクを先進技術によって未然に回避しようというものです。

一方、「近未来」のカーナビについては、スマートフォンの存在が大きなカギを握ります。スマートフォンの進化・普及に伴い、ユーザーには従来のAVナビ、ポータブルナビに加え、「スマホナビ」という新たな選択肢が加わりました。またアップルの基本ソフトiOSをベースとした車載機器用ソフト「CarPlay（カープレイ）」、グーグルのAndroidをベースとした同「Android Auto（アンドロイドオート）」は、“スマホは車内でも安全に使えます”と提案しています。これらが現在のカーナビ市場にどのような影響を与えるのか。ここがポイントとなります。従来のカーナビメーカーは今後どのような方向性を打ち出し、すみ分けを図っていくのか。業界をけん引してきた有力カーAVメーカーへの取材をもとに検証していきます。

1 「現在」のカーナビゲーションについて

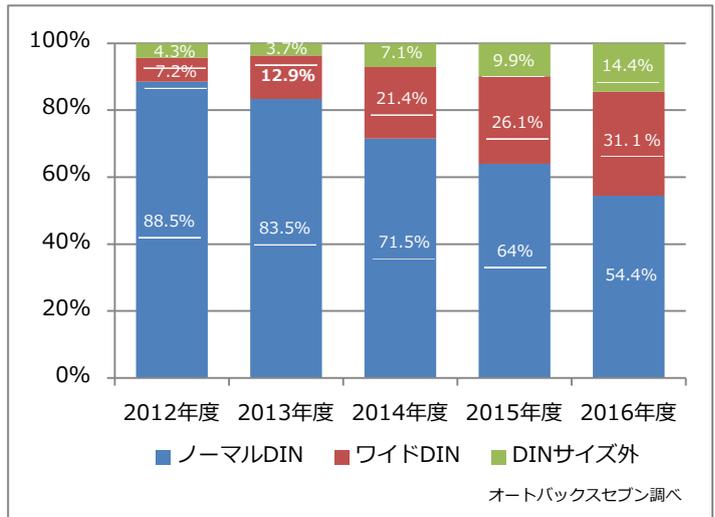
(1) 進むカーナビゲーションの大画面化

現在発売中の AV ナビで、消費者の支持を集めているのが「大画面ナビ」（ディスプレイ画面 7V 型を超える）です。7V 型を超えるナビにはワイド 7V 型、スーパーワイド 7.7 型、8、9、10、11V 型があり、オートボックスにおける販売台数比率も年々上昇傾向にあります。

グラフ 2 はオートボックス店舗における AV ナビ画面サイズ別販売台数比率の推移です。凡例の「ノーマル DIN」は 7V 型タイプ、「ワイド DIN」はワイド 7V 型とスーパーワイド 7.7 型タイプ、「DIN サイズ外」は 8V 型以上の大画面ナビを指しています。

2012 年度に販売構成比で 88.5% だった「ノーマル DIN」は、4 年後の 2016 年度に 34.1 ポイント減の 54.4% となり、同期間、逆に比率が増えたのは「ワイド DIN」の 23.9 ポイント増、「DIN サイズ外」の 10.1 ポイント増でした。「ノーマル DIN」は今年度中に 50% を割り込む見通しです。

グラフ 2 AV ナビ画面サイズ別販売台数比率 2012～2016 年度



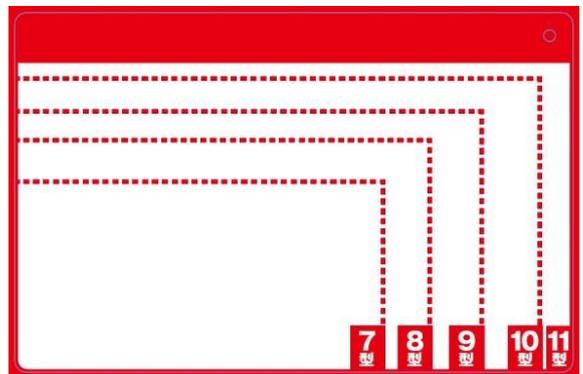
プリウス(30系)に装着されたアルパインの初代 BIG X 「VIE-X008」 (8V 型)

AV ナビの大画面化は、2010 年 6 月に発売したアルパインの BIG X ナビ「VIE-X008」(8V 型) から始まりました。当時、プリウス(30 系) や人気のミニバンの車種専用品として発売された BIG X シリーズは、大きな反響を呼びました。その理由は、車両側のコンソールが 2DIN 規格(ドイツの工業規格 1DIN を縦に 2 つ重ねた外寸サイズ=幅 180mm×高さ 100mm) が当たり前だった時代に、規格外の大画面ナビという新たな発想を提案したからです。BIG X シリーズが登場する前は、新車の段階から規格外のナビを付けるという発想はなかったと思います。

大画面の AV ナビを搭載するにはコンソールまわりのパネルを外し、専用パネルに付け替えなければなりません。つまり大画面の AV ナビを取り付けられるクルマは、専用キットが用意されている一部の車種のみに限られていました。

現在は新車の段階で大画面ナビの設定が増え、純正大画面ナビのラインナップも充実してきましたが、大画面化が市販市場に限られたものだったのはそうした事情がありました。

現在は新車の段階で大画面ナビの設定が増え、純正大画面ナビのラインナップも充実してきましたが、大画面化が市販市場に限られたものだったのはそうした事情がありました。



車載ディスプレイのサイズ比較。長らく基本サイズであった 2DIN サイズは 7 型で、現在は 11 型までの大画面化が進んでいます

・既販車にも対応する汎用性のある大画面ナビが登場

2016年6月、大画面化の流れを加速する商品が発売されました。パナソニックストラダの9V型ナビ「CN-F1D」です。同製品はディスプレイ部をコンソールスペースに入れずに、手前に突き出させて取り付けることで、多くの車種に取り付けることを可能にしました。車に大画面ナビの設定がなく、市販の専用キットもないことから大画面ナビをあきらめていたユーザーにとっては待望の商品の登場となりました。



トヨタ シエンタに装着したパナソニックストラダの9V型ナビ「CN-F1D」(左)と、ワイド7V型ナビ「CN-RX03WD」(右)。画面の大きさは一目瞭然

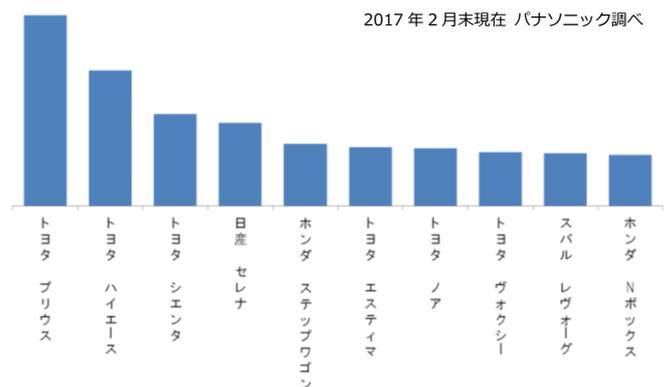
2017年5月25日現在、「CN-F1D」の装着可能車種数は「262」です。適合については、ドライバーがシートに座った位置から見てハザードランプ(非常点滅表示灯)のスイッチが見え、かつハンドル左側に付いているウインカーレバーなど、車両側の機能に干渉しない(右ハンドル車の場合)ものを原則として装着可能車種としています。

パナソニックでは「適合調査は新型車であればディーラーやレンタカーなどで比較的調査しやすいですが、既販車は調査車両の調達が困難な場合があります。現在の適合結果は実際の車両で調査できたものを適合としているので、今後も更に調査を進め、適合車種を増やしていく見通しです」としています。

大画面ナビは現在、各メーカーより人気車種を中心に車種専用品として発売されていますが、これらは主に新車を対象としたものです。一方、CN-F1Dは汎用性があるため、新車のほか、多くの既販車にも取り付けられます。現行モデルよりも旧モデルのデザインが好きで乗り続けているというユーザーからは、「こういう商品を待っていた」「もっと大きなサイズのナビも作って欲しい」という声が寄せられているそうです。

家庭用TV同様、一度、大画面に慣れてしまうと、小さい画面では満足できなくなるものです。こうしたことからカーナビの大画面化は今後も進んでいくものと見られています。

グラフ3 CN-F1D 取り付け上位10車種



2017年2月末現在 パナソニック調べ

(2) 安全運転支援機器としてのカーナビゲーション

現在のカーナビの二つ目のトレンドは「安全運転支援機能」を持つカーナビです。世界各国の自動車メーカーが将来を見据えて開発しているのが自動運転機能を持つ車両です。自動運転を実現するためには、事故などの可能性を事前に検知し、回避するシステムが必要です。このシステムは先進運転支援システム(アドバンスド・ドライバー・アシスタンス・システム/略称・ADAS エーダス)と呼ばれ、スバルの衝突被害軽減ブレーキ「アイサイト」(EyeSight)が代表的なシステムです。

ADAS は自動車メーカーや自動車部品メーカーが中心となって開発が進められていますが、本格的な自動運転社会の到来にはもうしばらく時間がかかりそうです。「自動運転車が普通に街を走るまでには少なくとも 10 年以上はかかる」（カーエレクトロニクスメーカー）との予想で、あと十数年は今まで通りドライバー自身がハンドルを握り続けることとなります。

自動運転社会が到来するまでの期間、国内約 8 千万台の自動車の安全運転をサポートしていくのは、ADAS と運転中のドライバーに降りかかる様々なリスクを画像や音声を通じて警告する情報伝達機能です。「衝突被害軽減ブレーキ」を搭載した車であっても安全は 100% 確保されるものではありません。情報伝達機能は、自動ブレーキが作動する前に、ドライバーに注意や気付きを与えることによって、安全運転をサポートしていくこととなります。どのような情報伝達機能があるのか、市販 AV ナビメーカーの安全運転支援機能からいくつかご紹介いたします。

パイオニアが現在発売している AV ナビは、高性能カメラでとらえた映像を専用ユニットで解析、周囲の状況変化を検知してドライバーに知らせます。前を走るクルマとの距離や誤発進、信号の変化や車線逸脱も見逃さず、AR（拡張現実）表示や効果音でドライバーに安全運転のための情報を提供します。

パナソニックの安全運転支援機能は、道路標識情報を音声と地図上にポップアップしてドライバーの安全運転をサポートします。制限速度案内や一時停止案内、踏切案内など、ドライバーの“うっかり見落とし”を軽減させます。

その他、複数の車載カメラからの画像を俯瞰画像として、ドライバーの死角となる部分を映し出したり、新交通規制「ゾーン 30」（住宅街などで車の最高速度を時速 30 キロに制限するエリア）や事故が起きやすい危険区域を地図上に表記するもの、交差点で赤信号待ちの状態から青信号に変わるまでの残り時間を地図画面に表示するもの、さらにドライバーの運転技術を診断して安全運転を促す機能を持つものもあります。そのほか、ドライバーの視線を最小限にとどめ、ナビの情報を目視できるヘッドアップディスプレイも各社で開発が進んでいます。

市販 AV ナビは今まで高性能やエンターテインメント性を純正ナビとの差別化として打ち出してきましたが、今後は大画面化、安全運転支援機能が付加されていく見通しです。

「現在のカーナビは既にカーナビを卒業して、安全運転支援機器となった」、そう説明するメーカー担当者もいます。



ターゲットスコープで警告前方車両の接近を警告。パイオニアサイバーナビの安全運転支援機能（マルチドライバアシストユニット ND-MA1 との接続が必要）

（3）安全運転を支援する関連機器

安全運転支援機能は、カーナビ以外の機器にも広がりを見せています。ここではカーナビの「モニター」機能を活用、連動することで使い勝手が高まる関連機器をいくつかご紹介いたします。

・車載カメラ

AV ナビと連動して購入されるケースが高いのが車載カメラです。最も普及しているバックカメラは、バック操作時に目視では確認しにくい後方の様子を車載ディスプレイに映し出します。フロントカメラは前方駐車の際に、サイドカメラは助手席側の死角を車載ディスプレイで確認しながら幅寄せなどを行うことができます。また小さいお子様を後部座席に乗せて運転されるドライバーは、ルームカメラを搭載すれば、車載ディスプレイで振り返らずにお子様の様子を確認することができます。運転に不慣れなドライバーの中には、バックカメ

ラが使いたくて車載ディスプレイとなるAVナビを購入する、という方もいらっしゃいます。昨年、カメラと車載ディスプレイを用いた「電子ミラー」が解禁され、2018年より量販車に採用される見通しです。車載ディスプレイの利用度は今後ますます高まっていくと見られています。

・ドライブレコーダー

近年発売されているドライブレコーダーは、単に映像を残すだけでなく、安全運転支援機能が付加されているモデルもあります。走っている道の標識を認識し、走行道路の制限速度を超えると警告する「速度警告」、信号待ちの時など前の車が進んだことをドライバーに知らせる「出発遅延警告」、居眠り運転などで車線をはみ出して走行していることを知らせる「車線逸脱警告」、前の車との車間距離を計測し、近すぎるとアラームなどで警告する「前方衝突警報」などが代表的機能です。

AVナビと同一メーカーのドライブレコーダーによっては、ドラレコの各種設定をナビ画面で行えたり、撮影した映像を大きなディスプレイで再生することができるモデルもあります。こうしたカーナビ連動型のドラレコは、カメラの小型化を可能にします。また最新トレンドとしてはAVナビにドラレコを内蔵した「録ナビ」（富士通テン）というモデルも発売されました。別売りのバックアイカメラを装着すれば、後方の状況も録画することができます。

・ETC2.0

安全運転支援の情報は、車載カメラやセンサーだけでは捉えきれないものがあり、インフラとクルマ（路車間）やクルマとクルマ（車車間）の双方向通信など、高度道路交通システム（ITS）による無線通信による情報伝達がドライバーの安全運転をサポートします。

「路車間通信」を使って安全運転支援情報を配信しているのが、ETC2.0です。ETC2.0は、従来のETC（ノンストップ自動料金収受）機能に加え、高速道路上を中心に安全運転をサポートする交通情報サービス機能を備えています。インフラからの情報を無線通信で車両に情報提供し、渋滞情報や落下物、合流注意地点、先の見えない急カーブなどを車載ディスプレイを介して画像や図形、音声で注意喚起し、ドライバーの“ヒヤリ・ハット”を軽減させます。現在はETC2.0に対応するAVナビも増えてきました。ETC2.0とAVナビとの連動で、ドライバーは安全運転に関する情報をリアルタイムで受け取ることができるわけです。

一方、「車車間通信」は、車両同士の無線通信により周囲の車両の情報（位置、速度、車両制御情報など）を入手し、必要に応じて運転者に安全運転支援を行うシステムです。メリットはインフラ設備（路側機など）が整備されていない不特定の場所でもサービスが受けられるという点です。ただ「車車間通信」は通信機能を持つカーナビやスマートフォンをテザリング（スマートフォンの通信回線経由で、パソコンやナビをインターネットに接続すること）しなければ情報を受発信できないので、情報のやり取りは、通信機能を持つ車同士に限られます。

安全運転支援機能はこのようにAVナビ単体でも、付帯する機器でも搭載が始まっています。ところが同じ内容の警告をする際でも、メーカーによっては表示方法や警告音はまちまちです。商品選びや安全運転支援機能を受け取る際、消費者が混乱しないよう、公的な基準や性能表示に関する取り決めなどが今後求められてくると思います。



車載モニターに表示される ETC2.0 の安全運転支援情報

2 「近未来」のカーナビゲーションについて

(1) “スマホカーナビ”の登場でカーナビ市場に“新たな選択肢”

ここからはカーナビの近未来について考えてみます。カーナビの近未来は、スマートフォンを抜きに語ることはできません。なぜならここ数年、スマートフォンをカーナビ代わりに使う“スマホカーナビ”のユーザーが増えているからです。

実際にどのぐらいのユーザーが使用しているのかは分かりませんが、スマートフォンやカーナビアプリの普及状況を見れば、今後、カーナビを選ぶ際の選択肢に入ってくるのは間違いなさそうです。

多くのスマートフォンユーザーが最初に「スマホナビ」を経験するのは「徒歩」のナビではないでしょうか。最寄りの駅から歩いて目的地に向かう場合や旅先で、自分のいる場所、目的地までの道順、要する時間がスマートフォンに表示されます。一度でも使えば、その利便性を体感できます。

この「スマホナビ」のカーナビ版が、「スマホカーナビ」です。iPhoneのAppストアで「カーナビ」と検索すると、ざっと40種類のカーナビアプリが出てきます。

無料アプリで人気があるのが「Google Map」や「TCスマホナビ」「Yahoo!カーナビ」「NAVIRO（ナビロー）」などです。

「Google Map」は車、電車、徒歩の3パターンに対応したオールマイティナビ、トヨタの「TCスマホナビ」やヤフーの「Yahoo!カーナビ」はカーナビに特化したアプリで、DeNAの「NAVIRO」は、車、電車、徒歩のナビ機能以外に、ドライブレコーダー・AR表示・オービス案内などの機能も搭載しています。

「Google Map」は一般ユーザーのスマートフォンや携帯電話などから得た位置情報を解析して渋滞情報も独自に提供しており、「TCスマホナビ」はトヨタの純正カーナビなどで収集している「Tプローブ交通情報」に基づく渋滞情報を、さらに「Yahoo!カーナビ」「NAVIRO」はVICS（渋滞や交通規制などの道路交通情報をFM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステム）の渋滞情報を反映しています。

スマートフォンでカーナビが利用できれば「従来の専用カーナビはもう必要ないのでは？」という声をよく耳にします。スマートフォンの通信機能を使えば地図はいつも最新で、しかもその多くは無料で使用できるわけですから、そう思われるのも当然です。ただ、実際にスマホカーナビを使ったユーザーは、専用カーナビに比べて満足度はあまり高くないと聞きます。「ディスプレイの画面が小さく、車ででの使用には適していない。地図も専用カーナビに比べ見劣りする」というのがその理由のようです。

前段でも紹介しましたが、カーナビに対するユーザーのトレンドは「大画面」です。大画面ナビの見やすさや迫力は、手のひらサイズのスマートフォンでは体験することができません。加えて専用カーナビにはGPSが受信できないところでも自車位置を測位する「ハイブリッド測位」（GPS情報に車速情報・ジャイロセンサからの情報を付加）という機能も搭載されています。

カーナビは専用機、スマートフォンそれぞれに魅力があると思います。カーエレクトロニクスメーカーの担当者は「日本のユーザーは“専用機”を好む傾向があるので、AVナビは今後も生き残り、ユーザーは使用目的に応じて、専用機、スマートフォンを使い分けていくのでは」としています。



VICSの渋滞情報にも対応するYahoo!カーナビ

(2) CarPlay と Android Auto

2014年3月、米アップルはドライブ中でも iPhone を安全に活用できる「CarPlay」を発表しました。CarPlay は iPhone を車のテレマティクス装置と連動させるシステムのことで、CarPlay を搭載した車に iPhone を接続すると、車載ディスプレイに iPhone のアイコンが現れ、直接操作できるようになります。対応 OS は iOS7.1 以降。

現在 CarPlay で使えるアプリは「マップ」(行き方を調べる)、「電話」(電話をかける)、「メッセージ」(メールを送受信する)、「ミュージック」(音楽を聴く)などです。これらはタッチパネルもしくは、iPhone の音声認識機能「Siri」(シリ)を使って操作します。ハンズフリーによる電話はもちろん、留守電やニュース、インターネットラジオ、受信したメールなどはすべて音声で聞くことができ、メールを返信する際は、声を文字にして相手に送ってくれます。つまり車の中では手や目で操作、確認する必要がないハンズフリー、アイズフリーという環境で iPhone を操作できるわけです。電子地図は iPhone の地図アプリ「マップ」がカーナビ用の地図になります。

一方、米グーグルは Android OS を搭載したスマートフォンと車のテレマティクス装置を連動させるシステム「Android Auto」を 2014年6月に立ち上げました。Android Auto のアプリをインストールしたスマートフォンを対応車両と接続することで利用できます。操作方法や内容は CarPlay とほぼ同じで、対応 OS は Android 5.0 (Lollipop) 以降となります。

CarPlay および Android Auto に対応するカーメーカーは Apple、Android のウェブサイトに掲載されています。純正 AV システムを中心に順次、対応車種を設定していく見通しです。

なお CarPlay および Android Auto に対応した国内市販モデルについては、5月25日現在、JVC ケンウッド、パナソニックの2社が上級モデルに設定しています。



JVCケンウッドのAVナビのCarPlay(上)とAndroid Auto(下)のディスプレイ

(3) ナビを搭載しないカーナビ “ディスプレイオーディオ”

今後も市販 AV ナビに、CarPlay、Android Auto に対応する機能が追加されるかどうかは不明ですが、ひとつの方向性としてはディスプレイオーディオへの搭載が考えられます。

パイオニアは5月19日、CarPlay および Android Auto に対応したディスプレイオーディオ「FH-9300DVS」を6月より発売すると発表しました。

ディスプレイオーディオとは何か。聞き慣れないという方もいると思いますので簡単に説明します。一言でいうならば、モニター付き CD/DVD プレーヤー型のメインユニットのことです。「ナビは必要ないが、音と映像はちゃんと車内で楽しみたい」そんなニーズに応えたメインユニットになります。



パイオニアのディスプレイオーディオ「FH-9300DVS」

ディスプレイオーディオはナビの機能は搭載していませんが、iPhone や Android の OS を搭載したスマートフォンを USB 接続することで、カーナビの機能が加わります。実勢価格はカーナビを搭載していない分、値頃感のあるモデルになる見込みです。

CarPlay、Android Auto の市販市場での展開については、既存の AV ナビの付帯機能として追加されるのか、ディスプレイオーディオに追加されるのかは分かりません。ですが、スマホユーザーが年々増えている現状を見れば、カーエレクトロニクスメーカーも無視はできないと考えられます。

CarPlay、Android Auto もスタートしたばかりで、今後の需要動向はまだ分かりませんが、カーエレクトロニクスメーカーの声をまとめると、「グローバル市場では普及していくが、日本市場では大きな普及は難しい」と見ているようです。実際、海外では CarPlay、Android Auto の対応モデルを販売している日本のカーエレクトロニクスメーカーも、日本では未発売というところもあります。

CarPlay、Android Auto を生んだ国アメリカは、アメリカ人のライフスタイルに見合ったサービスとしてスタートしました。スマートフォンを車の中でも同じように使いたい。車が生活の一部になっているアメリカでは、その思いは日本より強いと思います。米国ジェトロのレポートによれば、アメリカ人一人あたりの年間走行距離は 2 万 1,600 km と日本の倍以上、全車両の年間走行距離は日本の 8 倍というレポートもあります。

一方、日本の移動手段は、都市部においては公共交通機関がメインになります。カーナビはシンプルな地図で廉価なオンダッシュの PND（ポータブルナビ）が基本、というアメリカのドライバーニーズに対し、日本では車の内装との一体感や、詳細地図、頻繁な地図更新、日本独自のカーエンターテインメント性がドライバーのニーズを支えてきました。こうしたライフスタイル、カーナビに対するニーズの違いは、CarPlay、Android Auto を利用するか否かの意識に大きな影響を与えていくと思います。

（４）ハイレゾは AV ナビの救世主になるか？

AV ナビは、文字通り「オーディオ」「ビジュアル」「ナビ」の 3 つの機能を併せ持つカーエレクトロニクスシステムです。言い換えるならば、この 3 拍子そろった製品が生き残ってきました。しかし、成熟市場に突入した現在は、3 拍子揃った製品は「標準」となり、どの AV ナビを選んでも大差ない、いわゆるコモディティ化が進んでいます。そこから抜け出すためには新たな機能、新たな付加価値が必要になります。

「ナビ」では大画面化、安全運転支援機能が、新たなトレンドであると紹介しました。「ビジュアル」では車載カメラの映像や各種情報を表示する「モニター」としての用途の広がりをご紹介しました。そして「オーディオ」にも注目されるトレンドがあります。最後にそれらを紹介したいと思います。

「オーディオ」では「ハイレゾ音源」への対応が注目されています。

ハイレゾとはハイレゾリューションの略で「高解像度」を意味します。ハイレゾ音源は音の情報量が CD の約 6.5 倍もあります。CD では入りきらなかった音の太さ・繊細さ・奥行き・圧力・表現力など、豊富な音声情報も再生します（詳しくは囲み記事「ハイレゾ音源とは？」を参照）。

ホームオーディオではさまざまなハイレゾ音源対応品が登場していますが、AV ナビでは一部のモデルが対応しているだけで、一般的な認知はこれからというところ です。



オーディオ展示会「OTOTEM」のカーオーディオコーナー（東京国際フォーラム）には、ハイレゾが視聴できるデモカーがずらりと並んだ

2017年5月13、14日に都内で開催された日本最大級のオーディオ展示会「OTOTEN（音展）」の主役はまさにハイレゾで、カーオーディオの展示エリアには、ハイレゾ音源を視聴できるデモカーがずらりと並び、ハイレゾ対応スピーカーなどが注目を集めました。

ハイレゾ音源とは？——「ハイレゾ」は高解像度を意味する high-resolution の略で、「ハイレゾ音源」とは一般的には音楽用 CD よりも品質の高い音源の総称として用いられています。一般的には、48 キロヘルツ/24 ビット、96 キロヘルツ/24 ビットや 192 キロヘルツ/24 ビットの音楽データを指します。CD の高音部分は、ヒトの可聴上限を目安として 20 キロヘルツに設定されていますが、ハイレゾ音源では、CD では切り捨てられていた領域の高音部分も再生できます。音質の細部の表現が緻密で、音の輪郭が鮮明に再生され、音色や臨場感が高められます。

ハイレゾ音源を鑑賞するには、ハイレゾ音源を配信するインターネット音楽配信サイトを通して音楽データを購入し、ダウンロードします。一般的なパソコンとソフトウェア、ハイレゾ音源に対応したデジタルオーディオプレーヤーで再生できます。入手できるデータは、CD と比較して高価ではありますが、ジャンル、アーティスト、楽曲数とも急速に拡大を続けています。日本大百科全書（ニッポニカ）「ハイレゾ音源」より一部引用

「オーディオ」「ビジュアル」「ナビ」と3拍子揃った AV ナビは、今後も日々進化しながら、安全で快適なドライバーのカーライフをサポートしていくことでしょう。

3 おわりに

日本は諸外国とは異なる独自のカーライフ文化を持ちます。カーナビに対するこだわりも日本市場ならではのものだと思います。あるカーエレクトロニクスメーカーの担当者は語ります。「電気自動車の時代が来れば、エンジンの雑音がなくなり、車室内はより良い音楽が聞ける環境になります。自動運転の時代になれば、移動の間にエンターテインメントを楽しもうというニーズが出てくるはずです」。こうしたメーカーのあくなき発想が、今日のカーナビ市場を作ってきました。

マイボイスコムが2016年12月に実施した調査によれば、日本におけるカーナビ機器の所有率は全体の6割弱、自動車所有者では75%にのぼるそうです。つまりカーナビはドライバーにおいては必需品といってもいいと思います。これだけ普及したのは、カーナビを製造してきたメーカーがその時代、その時代のお客様のニーズを的確に捉えた商品を世に送り出してきたからです。

オートバックスは、市販ナビが登場した1990年からカー用品総合専門店としてカーナビの販売、取り付けを行っています。車が一台ごとに個性があるように、カーナビにも一台ごとの個性があります。そしてそれを使われるお客様も一人ひとり異なるニーズを持っています。メーカーがこだわりを持って作った商品と、お客様との大切な出会いを演出する、これが私たちオートバックスに課せられた仕事だと思っています。

この件に関するお問い合わせ先

【お客様からのお問い合わせ】

オートバックスお客様相談センターフリーコール：0120-454-771

受付時間：平日 9:00～12:00 13:00～17:30

【報道関係者からのお問い合わせ】

株式会社 オートバックスセブン IR・広報部 鈴木（すずき）、貴堂（きどう）

〒135-8717 東京都江東区豊洲 5-6-52 NBF 豊洲チャンネルフロント

TEL. 03-6219-8787 FAX. 03-6219-8762

※画像等につきましては、ホームページよりダウンロードできます。 URL: <http://www.autobacs.co.jp/ja/news/newsletter.php>