



今日のキーワード 世界初となるレベル3の『自動運転』車発売、開発競争は激化

「CASE」（コネクテッド、『自動運転』、シェアリング、電動化）は自動車業界に100年に1度の大変革をもたらすといわれています。この内『自動運転』では国内外で熾烈な技術開発競争が繰り広げられています。国内では『自動運転』の法整備が進み、『自動運転』レベル3機能を搭載した新型車が発売されました。その上のレベル4の実現には解決すべき技術的課題が多く、提携強化も含めて、各企業の取り組みが注目されます。

ポイント1 『自動運転』の法整備が進む

- 国内では運転の主体がシステムとなるレベル3の『自動運転』車が公道を走行するときのルールを決めた改正道路交通法と、『自動運転』車の整備内容を定めた改正道路運送車両法が、2020年4月に施行されました。これにより『自動運転』のレベル3が国内で解禁され、法規定に従えば公道でも走れるようになりました。
- 『自動運転』は5段階に分かれます。既に実用化されている自動ブレーキなどは、レベル1や2にあたり、運転の主体は運転手となります。一方、レベル3は、特定の条件下でシステムが主体、運転継続が難しい時は人間が運転、レベル4は特定の条件下で全てシステムが運転、レベル5は全てシステムが運転します。

ポイント2 世界初となるレベル3の『自動運転』車発売

- 3月4日、本田は世界初の『自動運転』レベル3機能を搭載した高級車「レジェンド」の新型車を5日に発売すると発表しました。約1,000万通りのシミュレーションを重ね、同時にテスト車両を用いて高速道路で約130万kmを走行する実証実験を繰り返してきました。価格は税込みで1,100万円、リース専用車両として100台限定で生産・販売します。
- 同車は一定の条件で自動操作となります。時速30キロ以下で高速道路を走行した時に、『自動運転』機能が作動しシステムが作動すると同50キロまで『自動運転』となります。車両制御においては3次元の高精度地図などの情報を用いて、自車の位置や道路状況を把握し、多数の外界認識用センサーで検知しながら、運転手の状態を見守ります。



今後の展開 『自動運転』の開発競争は激化、提携などに注目

- 国内企業に加えてゼネラル・モーターズ（GM）子会社のGMクルーズや米アルファベット傘下のウェイモなど国内外で熾烈な技術開発競争が繰り広げられています。ただ、レベル4より上の『自動運転』の実用化は当初言われていたほど簡単ではなく、様々な状況において事故の発生を未然に防ぐ必要性などから、AIの活用など自動車業界の垣根を超えて取り組むべき課題も多く残ります。このため技術開発競争に加えて、グーグルなどテクノロジー関連企業などとのさらに踏み込んだ提携も不可避とみられ、各企業の取り組みが注目されます。

※個別銘柄に言及していますが、当該銘柄を推奨するものではありません。

ここも
チェック!

2021年2月10日 『自動運転』の普及に向け法整備が進む

2021年1月 7日 自動車の成長は『EV』にあり

■当資料は、情報提供を目的として、三井住友DSアセットマネジメントが作成したものです。特定の投資信託、生命保険、株式、債券等の売買を推奨・勧誘するものではありません。■当資料に基づいて取られた投資行動の結果については、当社は責任を負いません。■当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。■当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。■当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。■当資料にインデックス・統計資料等が記載される場合、それらの知的所有権その他の一切の権利は、その発行者および許諾者に帰属します。■当資料に掲載されている写真がある場合、写真はイメージであり、本文とは関係ない場合があります。