

## 東京モーターショーで注目集めた新車と近未来技術

2014.1.7 発行

### 明るさ出てきた東京モーターショー

11月の下旬から12月1日にかけて、第43回東京モーターショーが開催されました。前々回の開催はリーマンショック後、前回の開催は東日本大震災後でかつタイの洪水後であったこともあり、出展社数の減少や経済の不透明感等から暗い雰囲気も感じられたのですが、今回は円安やアベノミクス効果で、各社一様に明るさを感じられたモーターショーでした。顧客ニーズの変化に対応した、各社の新車が揃い始めたことも要因でしょう。

### 注目の新車

日本メーカーの中では、富士重工業(スバル)の新車「レヴォーグ」が注目を集めていました。現行レガシィは車両を米国人のニーズに合うよう大型にしましたが、道幅の狭い日本には合わなくなりました。解決策として、国内には、米国より小型の専用車「レヴォーグ」を、米国に大型のレガシィを投入して、住み分けを図ることにしました。

「レヴォーグ」は、2014年4月以降の市場投入ですが、年初から予約を受け付けます。4月からの消費税引き上げ後のショックを少しでも緩和しようと、工夫した販売政策がとられる模様です。

ホンダの「ヴェゼル」も期待の新車です。同車は9月にフルモデルチェンジされた「フィット」と同一車台ですが、外観はSUVで、「フィット」とは全く違う

味付けとなっています。同一車台とすることでコストダウンを図り、グローバルで人気のあるSUVとすることで、販売面での貢献は大きそうです。日本では2013年12月中の発売直後から、数カ月の納車待ちのようです。

(図表1) 上スバル・レヴォーグ、下ホンダ・ヴェゼル



出所: 東京MS公式サイトフォトギャラリーより

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

明治安田アセットマネジメント株式会社

## アナリスト・コラム

新車「ヴェゼル」も含めた同一車台のフィットシリーズの販売台数は、従来の年間 60 万台規模から 150 万台規模に拡大し、ホンダの中期経営計画の根幹をなします。生産拠点の新設、増設もあって、その成否はホンダの浮沈を占える車種となりそうです。

### 自動運転見据える自動ブレーキ

東京モーターショー開催前から、トヨタ、日産、ホンダによる自動運転のデモンストレーションが活発でした。安倍首相も実際に同乗し、日本メーカーの技術力をアピールしていました。現在の技術水準であれば、高速道路など限定された条件での自動運転は可能でしょう。しかし、一般公道も含めた自動運転となりますと、車、人、自転車の認知などが複雑化し、課題は多いのが現状です。

自動運転につながる自動ブレーキ技術は、現在普及期にあり、各新車で採用が相次ぎ、搭載率も上昇しています。自動ブレーキは、前方の自動車や人を検知して減速し、一定速度以下ならば衝突せずに止まります。カメラやレーザーセンサー、ミリ波レーダーを使って、車や人を検知しますが、各部品は検知距離などの性能や価格面で、一長一短があります。先行した富士重工(スバル)の「アイサイト」はカメラを使用していますし、Volvo の「ヒューマン・セーフティ」はカメラ、ミリ波レーダー、レーザーを組み合わせて検知しています。

東京モーターショーに先行して行われた、富士重工の「次世代アイサイト」のプレス発表では、現在使用しているカメラを白黒認識からカラー認識とすることで、ブレーキランプの点灯や赤信号の認識を可能として、衝突回避できる速度差を 20km/h 引き上げたり、機能の追加をしています。個々の機器の性能アップもありますが、危険をどのように

認知するか、ソフト面の性能も向上しています。

### 燃費向上につながるAT、CVT、DCT

エンジン動力をタイヤに伝えるミッションも、それぞれが進化して燃費向上に貢献していて、現状ではどれが最適なミッションか判断できない状況です。

CVTは、ギヤを使わないので、変速ショックがなく、燃費向上にも有効ですが、動力伝達をベルトに頼り、滑りが出ないようにするためには、高い油圧圧力をかける必要があります。日産は副変速機を備えたCVTとすることで、小型化を果たしています。

DCT(デュアル・クラッチ・トランスミッション)はVWが多く採用しているミッションで、ホンダのフィットのハイブリッド車でも採用されました。AT同様にクラッチ操作が不要で、マニュアルトランスミッション並みの燃費を得られることから、欧州メーカーを中心として採用されているのですが、許容トルク上の制約や変速ショックがあって、大型車や高級車には不向きなようです。

ATは、多段化によって、さらに燃費向上を図っています。5、6 速ATが普通に使われるようになり、高級車では7、8 速化され、最新では、9 速モデルが 2014 年には登場しそうです。燃費効果も大きく、5 速ATから 8 速ATになると燃費は 11%改善するようですので、9 速化でさらに2~3%の燃費向上が見込まれます。多段化によって、エンジン動力はスムーズに伝達され、変速ショックは軽減されますので、高級車には、ATが好まれるようです。

上記のような新車、新技術で市場の活性化が期待されます。

国内株式運用部調査担当 シニア・リサーチ・アナリスト  
(自動車、自動車部品、機械、ゴム担当)  
北山 信次

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。