

急速に変化する競争要因

(2025年6月からのアップデート)

September 11, 2025
名古屋大学 客員教授
野辺 継男

Agenda

1. 2025年6月-8月の重要ポイント
2. EV販売台数の動き（全世界）
3. 海外各社の変化（Zonal Architecture）

重要ポイント

- **2025年1－7月で世界PEV販売台数1,070万台で前年比27%増**
 - 特に欧州が30%増。(独43%増、伊40%増、英32%増に対して仏11%減)
- **米国とEUは互いの自動車安全・排出ガス基準を受け入れる可能性がある**
 - 欧米間の貿易枠組みは自動車の規制基準に混乱をもたらし得る。(議論の段階で収拾がつかない可能性?)
 - EU首脳は米国との合意を擁護しているが、欧州産業界から猛烈な批判がある。
- **米自動車関税:EU、日韓ともに15%で合意したはずが、実施されていない**
 - 米国は、EUが関税撤廃法案を提出した後に、EUに対する自動車関税を引き下げる計画か?
- **米国でBEV競争領域が\$30,000に下がってきた**
 - Chevy Equinox EV、日産LEAF 2026、今後Kia (EV3)、Ford、Slate、Chevy (Bolt)
 - 欧州で廉価EVの競争領域は\$20,000、中国では\$10,000以下。
- **米国で、Ford、GMともにCATLに基づくLFPバッテリー採用**
 - Hyundai/KiaはLFPバッテリーを主眼に韓国バッテリー大手3社と戦略的提携。(Ford、GM伴に、何れ韓国系LFPに切替)
- **欧州で中国製EV、去年の関税導入直前の市場シェア(11%)に回復**
- **中国新興EV企業の数社、損益分岐点(35～60万台)越えて早々黒字化**
 - Xiaomi、Leapmotor、Xpeng
- **EVのゾーン・アーキテクチャ化(基本的にSDV化)が急速に進んでいる**
 - 中国では当然。欧米ではVW、BMW、Fordが今年・来年から出荷開始。インテリジェント化と廉価化が進む。

[補足] 中国3社のZonal Architectureに関するChat GPT 5のまとめです。

- **XPeng（小鹏）**：ゾーン型。自社発信で「中央コンピューティング+ゾーン制御」のX-EEA 3.0を明記。さらにVWと共同の中国向けCEAでも「zonal E/E」と説明があります。xpeng.comやフューファイナンス
cariad.technology
- **Leapmotor（零跑）**：概ねゾーン型（中央統合+ゾーン）。公式は「中央統合E/E（LPEE/LEAP 3.0）」と表現し、研究レポートでもcentral/quasi-central+zonalの代表例として言及。コントローラ削減やハーネス短縮の数値も公表。StellantisGasgooやフューファイナンス
- **Xiaomi（小米汽車）**：部分的なゾーン化（準ゾーン/交差域+四つの“区域コントローラ”）。SU7のE/Eは中央（整車・座舱・智駕）+前/左/右/後の区域コントローラ構成とされ、**完全なフル集中型ゾーナルというより“準ゾーン化”**との技術解説が複数出ています。ednchina.comEE Times China

要するに、XPengは明確にゾーン型、Leapmotorは中央統合にゾーン要素を組み合わせ、Xiaomiは四区域コントローラを持つ準ゾーン型——という整理が最も実情に近いです。各社とも今後の世代更新で中央演算の強化とイーサネット主幹化を進め、より“フルゾーナル”に近づく流れにあります。

■ 中国新興EV企業の数社、損益分岐点（35～60万台）越えて早々黒字化

➤ Xiaomi、Leapmotor、Xpeng

■ EVのゾーン・アーキテクチャ化（基本的にSDV化）が急速に進んでいる

➤ 中国では当然。欧米ではVW、BMW、Fordが今年・来年から出荷開始。インテリジェント化と廉価化が進む。

Agenda

1. 2025年3月-6月の重要ポイント
2. EV販売台数の動き(全世界)
3. 海外各社の変化 (Zonal Architecture)

EVの動向 (全世界販売台数)

■ 世界のEV販売台数 (1-7月)、1070万台に到達 - 欧州急増、米国停滞

➤ Rho Motionによると、世界のEV販売台数は依然好調で2025年7月には160万台 (前年同月比で21%増)。

➤ 1-7月の間で、EV販売台数は1,070万台となり、2024年の同時期と比較して27%増加。

➤ 中国: 650万台。

✓ 最大の選択肢は依然としてBEVであり、今年の販売台数は40%増。

✓ PHEVは振るわず、国内販売台数は前月比15%減、前年比10%減。

➤ 欧州: 230万台。30%増。

✓ 独43%増、伊40%増、英32%増。

▪ EV市場シェアは、ドイツ27%、英国30%超に対して、イタリアはの現在11%

▪ 仏7月前年比9%増だが1-7月で11%減

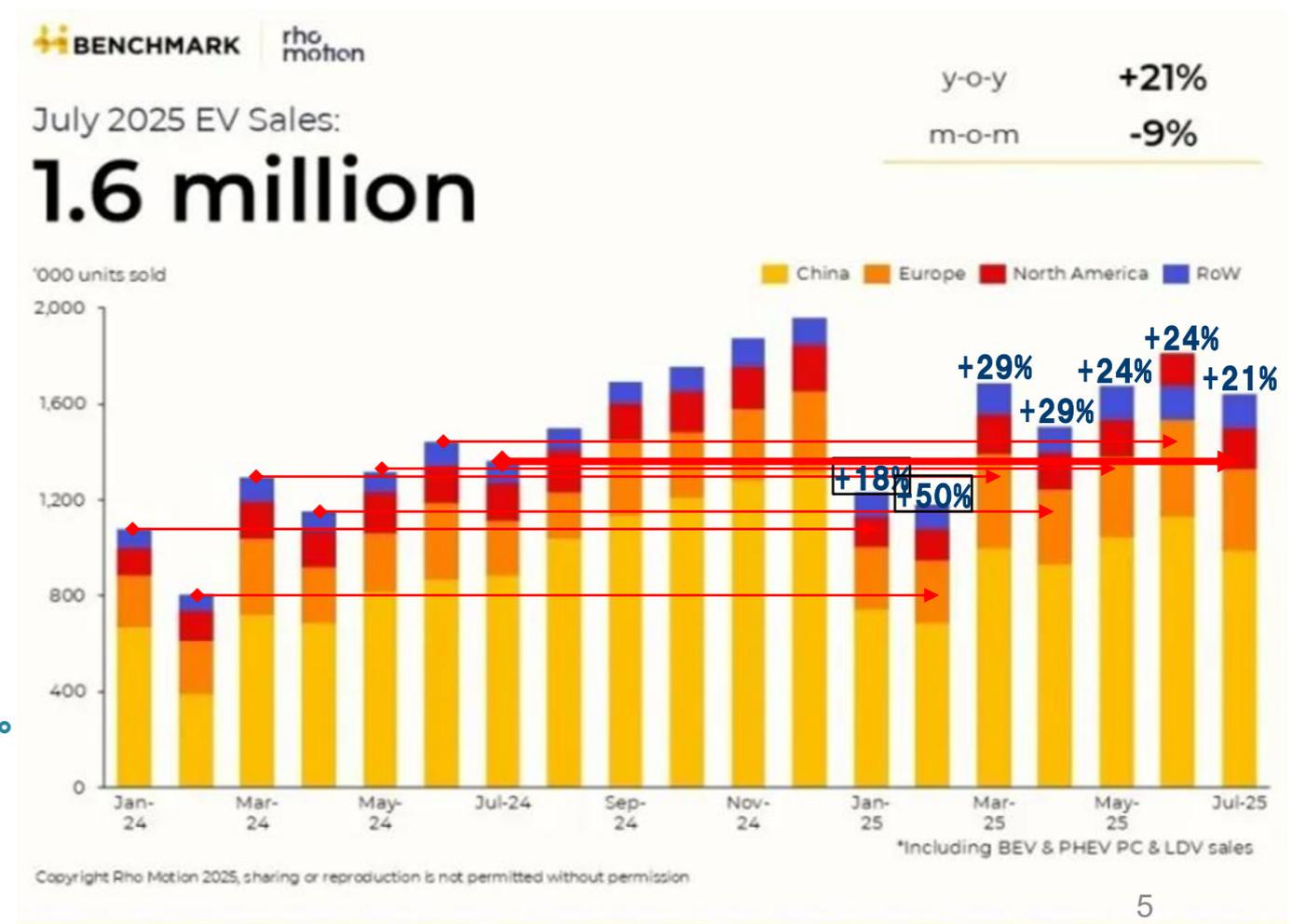
➤ 北米: 2%増。

➤ 過去12ヶ月の累計販売台数は1,940万台。

✓ 過去3ヶ月間販売台数は年率2,000万台。

▪ IEAは2020年、2025年末の世界のEVの普及台数を5,000万台と予測した。

▪ 今年7月までに、世界のEVの普及台数は6,900万台に達する。



EVの動向 (米国)

■ 6月EV登録台数は緩やかに増加したが、米国市場シェアは8.6%に低下

➤ S&P global Mobilityの最新データによると、6月のEV登録台数113,460台は、米国の自動車市場シェアの8.6%を占め、前年同期の8.8%から低下した。

- ✓ 2025年上半期のEV登録台数は7%増の620,642台となり、市場シェアは0.1ポイント上昇して7.5%となった。
 - 米国のEV新規登録台数は6月に前年同月比4.6%増加 (S&P Global Mobility)

➤ 「新型車は発売当初は好調だが、市場拡大というよりは、他のEVの売上が奪っているに過ぎない」。

- ✓ 「購入者は、GM、日産、トヨタ、Slate Autoなどのメーカーから今後2年間でより手頃な価格のEVが発売されるのを待つ可能性が高い」。
- ✓ 「来年には消費者が税額控除のことを忘れ、新型EVモデルが市場を活性化させるだろう」。(Paren)

Tesla slips in June EV registrations, GM surges

	June 2025 U.S. EV registrations	Change from June 2024
Tesla	57,260	▼ -6%
Chevrolet	9,517	▲ 152%
Ford	5,759	▼ -10%
Hyundai	5,227	▲ 7%
Rivian	4,613	▼ -7%
Cadillac	4,121	▲ 87%
Honda	2,826	▲ 254%
BMW	2,740	▼ -21%
Nissan	2,345	▼ -2%
Mercedes-Benz	2,224	▲ 16%
Kia	2,065	▼ -61%
Audi	1,870	▲ 50%
GMC	1,797	▲ 111%
Acura	1,385	▲ 530%
Toyota	1,384	▲ 2%
Subaru	1,191	▲ 2%

EVの動向 (中国)

■ 中国第33週のEV登録台数

- **BYD**は前週比19%増となった。
 - ✓ しかし、第26週以降、7週連続で前年同期比で減少が続いている。
 - ✓ **Tesla**は4週連続で販売台数を伸ばしている。
- **Leapmotor**は10,400台を登録し、過去2番目に好調な週を記録した。
 - ✓ これは、第26週の10,620台という記録に近づいている。
- かつてはリーダーボードのトップに君臨していた**Li Auto**は苦戦を続け、3週連続で6,000台を下回った。
- その他注目すべきは：
 - ✓ **Xpeng**は、新型でスタイリッシュなP7セダンクーペを8月27日に広州で発売する。会社によると、8月6日に先行販売を開始し、6分で1万件の予約注文を受けたという。
 - ✓ **HuaweiのAito**は7,700台を販売し、前週の7,000台から10.0%増、前年同期の5,600台から37.5%増となった。8月最初の2週間で、Aitoは14,700台を販売した。
 - ✓ **GAC Aion**は5,000台を登録し、前週の4,700台から6.4%増加したが、前年同週の6,900台からは27.54%減少した。



EVの動向 (欧州)

■ 中国製EV、欧州で関税導入前の市場シェア水準に回復

➤ BYDを筆頭とするメーカーは、欧州におけるEV登録台数の10.6%を占めた。(Dataforce)

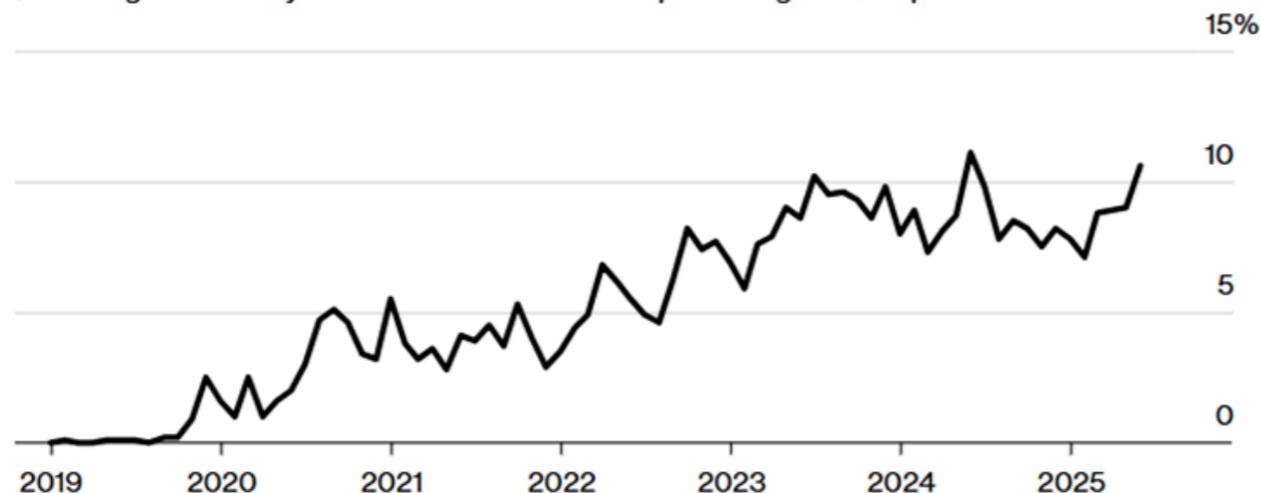
✓ これは、昨年6月に記録的な11.1%を記録して以来の高水準。

- 当時、自動車メーカーはEUの国家補助金に対抗するために課された関税を回避するため、中国製EVをEU域内に急いで投入していた。

➤ 6月、BYDはEUと英国における中国製EV販売で再びトップに立った。同社のEV販売台数は上半期に143%増加し、XpengとLeapmotorはさらに大きな伸びを見せた。(Jato Dynamics)

Best Performance for Chinese EVs in a Year

✓ EV registrations by Chinese manufacturers as percentage of European market



Source: Dataforce

Note: Based on battery-electric unit sales in EU, EFTA countries + UK. Excludes Sweden for June 2025. Chinese brands include Polestar, DR and Evo, exclude Smart.

BYD Leads Robust Performance for Chinese EV Makers

Chinese brands' EV registrations across Europe

Brand	June registrations	YoY change
BYD	9,153	+132%
MG	6,615	-51
Xpeng	1,719	+328
Leapmotor	1,593	NA*
Great Wall	818	+49
Omoda	773	NA*
All Chinese brands	21,916	+14%

Source: Jato Dynamics

Note: *Leapmotor, Omoda had minimal sales in year-ago period. Excludes Chinese-owned Volvo (9,649), Polestar (6,927), Smart (1,210), Lotus (118). Figures include EU countries and UK.

Agenda

1. 2025年3月-6月の重要ポイント
2. EV販売台数の動き(全世界)
3. 海外各社の変化 (Zonal Architectureへの切り替え)

[※ご参考] SDV:ゾーン・アーキテクチャはキーワード

■ ゾーン・アーキテクチャ(Zonal Architecture)とは

➤従来の「機能ごとに分散配置されたECU構成」から脱却し、車体の空間的なゾーン単位で電子制御を集約・再構成するアーキテクチャ。

➤構造の概要

✓ 従来型(ドメインアーキテクチャ):

- 機能ごとにECUを持つ(例:ADAS、パワートレイン、ボディ制御など)、各ECUは車両内に分散して配置される、通信はCANやLINなど複数のバスで結ばれる

✓ ゾーンアーキテクチャ:

- 車体を前後左右・中央などゾーン単位で分割(例:Front Left Zone, Rear Right Zone)、各ゾーンにゾーンコントローラー(Zone Controller)を配置、センサーやアクチュエータを物理的に近いゾーン内でローカル接続、複数の機能(例:照明、ドア制御、ブレーキ検出)を1つのゾーンECUでまとめる、各ゾーンから中央のコンピュータ(Vehicle Computer)へデータ統合(≒サーバー構成)

課題(従来のドメイン型)	解決策(ゾーン型)	項目	ドメイン型	ゾーン型
ECUが100個以上に分散 → 複雑・高コスト	物理的に統合 → 配線削減・管理簡素化	配線距離	配線距離	配線距離
ハーネス(配線)が重く、複雑化	短距離通信でローカル制御に	機能ECU	機能ごと	物理的位置ごと
ソフトウェア更新が困難	アプリ層を中央でOSが一元制御	保守性	低い	障害切り分け容易
熱・振動に弱い設置構成	ロバスト性の高い配置設計が可能	配線重量	重い(100kg超も)	最大30~50%削減
		SDV対応性	難	高(中央制御が前提)

VWの動向(商品)

■ これまでで最も手頃な価格のEV「ID.1」の製造に\$35Mを確保した

- VWは19日、ポルトガルのAutoeuropa工場にID.1を生産するため€30M(\$35M)の契約を行った。
 - ✓ ID.1は、VWのラインナップの中で最も小型で手頃な価格のEVとして約€20,000(\$22,000)から販売される。
 - ✓ ID.2と来年発売予定のSUVバージョンに続き、ID.1は2027年半ばに予定生産開始、2027年中に発売する予定。
 - 全長3,880mmのID.1は、Polo(4,074mm)よりもわずかに小さいサイズ
 - 3車種はすべて、VWの新たなエントリーレベルシリーズであるElectric Urban Car Familyの一部
- Rivianとの提携により初のソフトウェア定義車両(SDV)モデルとなる。



VW ID.EVERY1 インテリア(出典:VW)

VWの動向 (SDV化/Xpeng)

■ VWグループとXpengは、戦略的E/Eアーキテクチャパートナーシップをガソリン車およびPHEVプラットフォームにも拡大する

- VWグループ(中国)とXpengは15日、共同開発している電子・電気アーキテクチャ(CEA)の拡張を発表した。
 - ✓ CEAは2027年以降中国で開発されるBEVだけでなく、中国で生産されるガソリン車とPHEVにも適用される予定。
 - 2024年、VWブランドは中国で納入した200万台以上の車両のうち約9割がガソリンモデルだった
- VWグループ(中国)は、2026年からインテリジェント・コネクテッド・ビークル (ICV) の展開を加速させる計画だ。
 - ✓ 2027年までに中国で約30の電動化モデルを発売し、30年までに全ブランドで約30のBEVを市場投入する予定。
 - 高性能なセントラル・コンピューティング・プラットフォームを中核とし、インテリジェントな車載AIアシスタントを統合し、個々の電子制御ユニット(ECU)の数を削減することで、システムの複雑さを簡素化し、車両の持続可能性を高め、統一されたソフトウェア定義アプローチを通じて長期的な価値を維持する。
 - ✓ CEAを全モデルで標準化することで、デジタルサービスの展開を加速し、顧客ニーズにより適したターゲットを絞ったOTAアップグレードを可能にするという二重のメリットが生まれる。(VW中国CEO)
 - ✓ また、規模の活用によるコスト削減と市場競争力の強化も実現する。
 - 次世代インテリジェントアーキテクチャを採用したAudiとVWの新型モデルは、グループの移行に伴い、セグメントカバレッジを拡大し、より多くの顧客にリーチすることが期待される



VWの動向

■ VWのエントリーEV「ID.1」は、Rivianのおかげで予想よりも早く登場する

➤ VWは、新たなエントリーレベルのEV、ID.1の発売に向けて準備を進めている。

✓ この新型EVは、VW史上最も安価なモデルとなり、価格は\$22,000(€20,000)未満からとなる。

▪ ID.2allの量産モデルに続いて発売される予定で、2027年までに9車種の新型エントリーレベルVW EVが発売される一環。

➤ VWブランドのDavid Powels CFOは、ID.1がVW初のSDVとして2027年に発売されることを確認した。

✓ ID.1は「アップデート可能とする高性能な電気/電子ソフトウェアアーキテクチャ」を搭載しているため、同社初のソフトウェア定義車(SDV)となり、ソフトウェア(OTA)アップデートを通じて、そのライフ全体を通じて新しい機能を備えることができる。

▪ Powels氏によると、VWはRivianとの提携により、初のSDVであるID.1を予定より早く発売する事ができた。

▪ 昨年3月、VWブランドのCEOであるSchäfer氏は、SDVのVWの最初のモデルは2028年まで登場しないと述べていた。



VWの動向 (Caraid Software)

■ VWグループのCariad Software Divisionは、またもや悪い年だった

- 「VWグループのソフトウェア・パワーハウス」と同社のウェブサイトに記載されているCariadは、5年も経たないうちに、輝く星から財務上の頭痛の種へと変貌を遂げた
- Porsche Macan ElectricとAudi Q6 E-TRONの市場投入が1年遅れたのは、Cariadに起因するソフトウェアのトラブルが原因だった。
 - ✓ フリーズや不具合で悪名高いVW ID.4やID.5のようなEVに搭載された初期バージョンのソフトウェアも、Cariadが作ったものだった。
- 2020年にCar.Software Organizationとして設立されたCariadは、世界中で約6,000人を雇用している。
 - ✓ その主な目的は、VWグループが今後発売する自動車のために、統一されたOS (Operating System) と統一された電氣的アーキテクチャを開発することだ。
- 今回、VWはRivianへの\$5.8Bの投資を有効活用する予定で、刷新されるフラッグシップ・アーキテクチャはRivianのソフトウェア・ノウハウを利用し、レベル4の運転支援システムなどを統合する。



Fordの動向 (商品)

■ Fordの\$30,000のEVピックアップ・トラックがすべてを変える

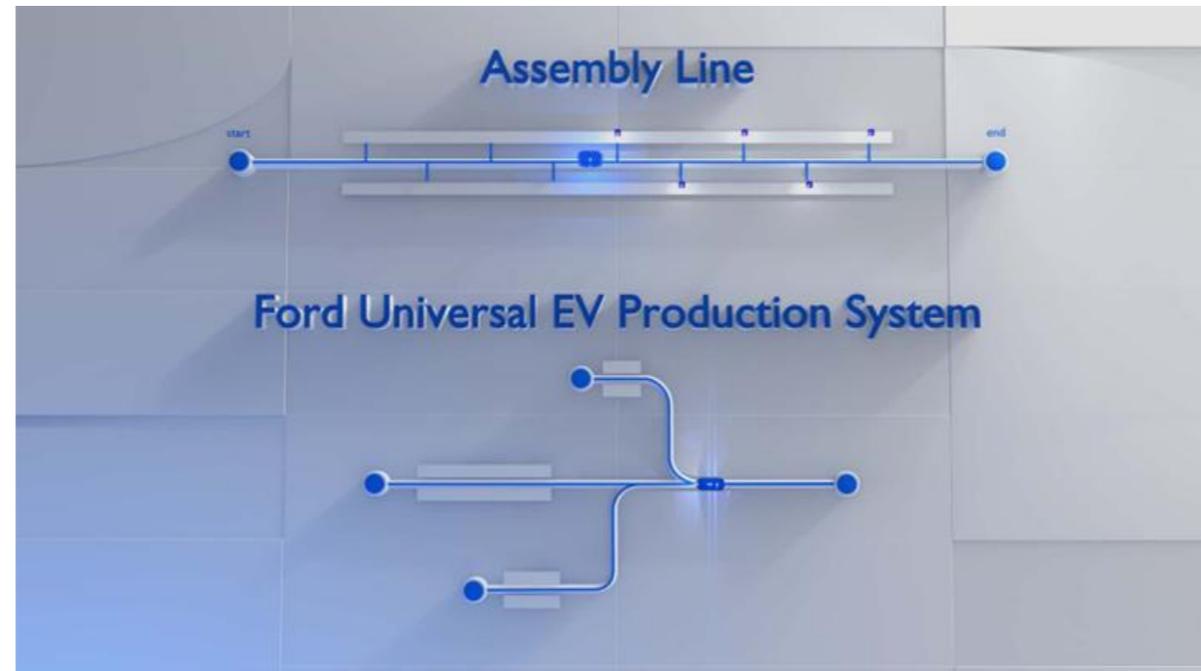
- 計画通りに進めば、米国自動車業界に革命を起こす可能性がある。
 - ✓ 米国ではトラックが人気だが、手頃な価格のEVトラックは米国のEV市場では未だ実現していない。
- Fordは**新型EVプラットフォームにゾーンアーキテクチャを導入し、コストを大幅に削減し、製造を簡素化し、Teslaが10年以上前に行ったように、EVに白紙の状態から取り組むこと**を目指している。
- **このアーキテクチャで、車両機能を実行するECUは、より強力になり数も少なくなる。**
 - ✓ これは自動車メーカーが苦戦してきた分野で、TeslaやRivianのような純粋なEVメーカーは得意としている**ソフトウェア戦争**を引き起こした。



Fordの動向 (生産)

■ FordのUniversal EV Production Systemが組立ラインを刷新

- 今回Fordは、「Universal EV Production System」と呼ばれるシステムで、自動車の製造方法を再び革新する。
 - ✓ FordがT型 Fordをできるだけ早く安く顧客に届けるために開発した従来の自動車工場の組立ラインは1世紀以上もほとんど変わっていない。
- Fordの新型3万ドルの電気ピックアップトラックの生産は、この新システムを最初に導入したルイビル組立工場で製造される他の車と比較して、**最大40%高速化される可能性**がある。
 - ✓ ルイビル工場への\$2Bの投資は、ミシガン州のBlueOval Battery Parkへの\$3Bの投資に加えて行われるもので、Fordは、今後発売される中型電気ピックアップトラックに動力を供給する**角柱型LFPバッテリー**をここで製造する予定。



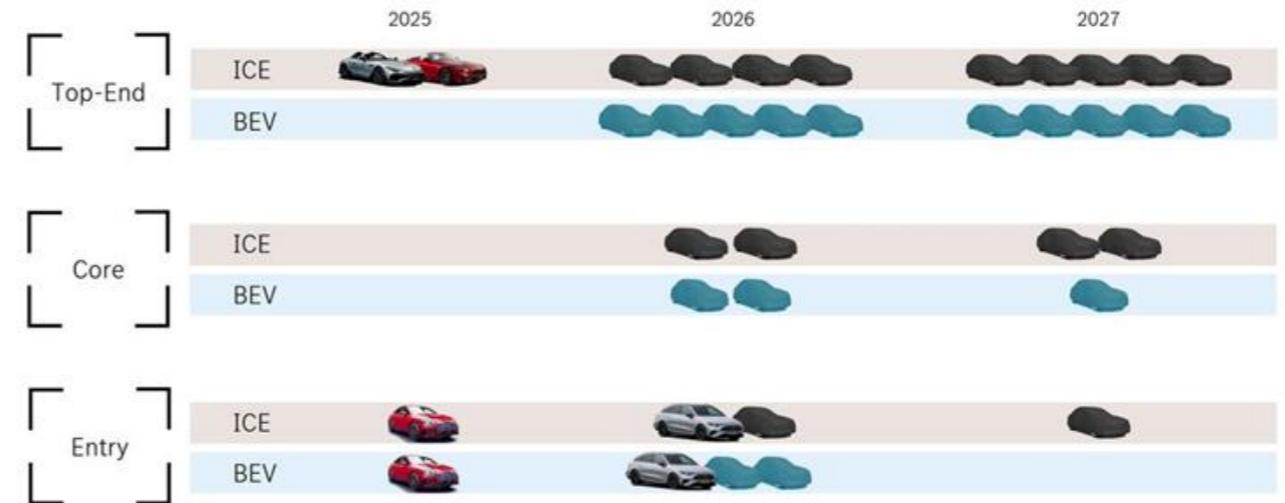
Mercedes-Benzの動向 (EVとICE)

■ 今後2年でEVとICEの新型車を15車種ずつ市場に投入する

- Mercedes-Benzは、欧州で既に販売されている新型CLAセダンとシューティングブレークに加え、2026年と27年の2年間に新型または改良型を含め15種類のバッテリー駆動モデルを発表する準備を進めている。
 - ✓ 同時期に、同じく15種類の内燃機関モデルも発売される計画で、Mercedes-Benz史上「最大規模の製品投入プログラム」と評している。
- カテゴリーが「Top-end」、「Core」、「Entry」と3クラスに分かれており、「Top-end」が19車種、「Core」が7車種、「Entry」が4車種で、**上級車種が強化される。**



THE NEW CLA WILL KICK OFF THE BIGGEST PRODUCT LAUNCH PROGRAM IN THE HISTORY OF MERCEDES-BENZ



BYDの急成長

■ 2025年に入り月間販売台数を更新

- 年間目標550万台納車を達成する可能性大。
- BYDの乗用車用BEVの販売台数が先月、2024年初頭以来初めてPHEVを上回った。
- BEV向け新技術を圧倒的な速度で搭載。
 - ✓ スマート・ドライビング機能 (God's Eye)
 - ✓ 1000kWの超高速充電技術を搭載した新型車群。
 - PHEVは昨年2000km走行の大幅なアップデート。

BYD's New Smart Driving Solution Explained

God's Eye A The DiPilot 600 solution seen mainly for ultra-premium cars, equipped with 3 LiDARs supporting city navigation on autopilot function. Expected to be adopted by Yangwang models.

God's Eye B The DiPilot 300 solution, equipped with single LiDAR, will support light city NOA function. Expected to be adopted by Denza models and premium BYD models under 200,000 yuan. One comparative model would be Huawei's AITO M5, which is 3R11V12U with one LiDAR.

God's Eye C The DiPilot 100 camera-based solution does not have LiDAR and supports highway NOA and valet parking functions. Expected to be in models under the BYD Dynasty and Ocean brands that are priced under 100,000 yuan. The cheapest car is the Seagull at 69,800 yuan. One comparative model would be Xpeng's Mona03, which is 2R7V12U.

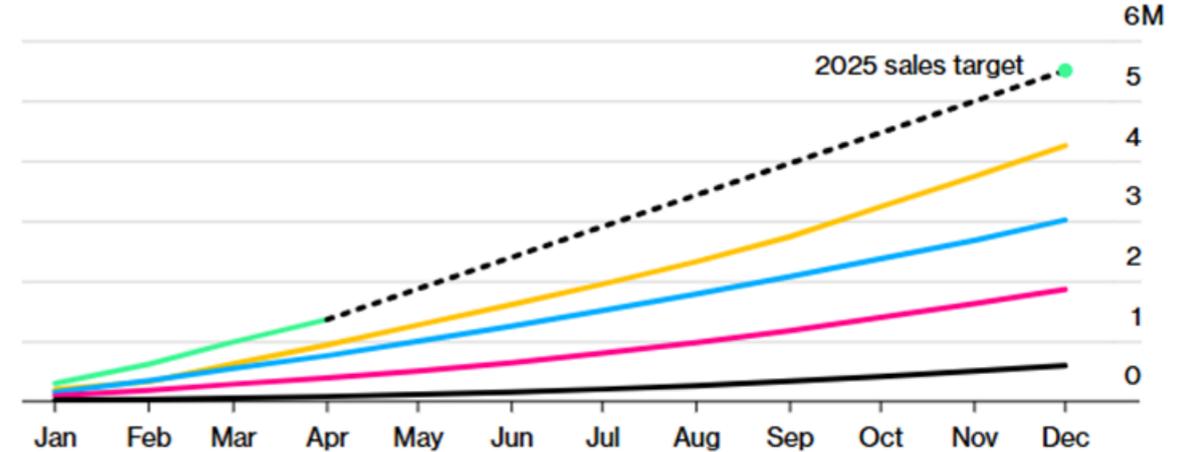
Source: Jefferies

Note: NOA is navigation on autopilot. All solutions adopt 5R12V12U (5 millimeter-wave radars, 12 cameras, 12 ultrasonic radars) in hardware.

BYD Maintains Robust Start to 2025

Sales rise ahead of new model launches, tech upgrades

／ 2021 2022 2023 2024 2025



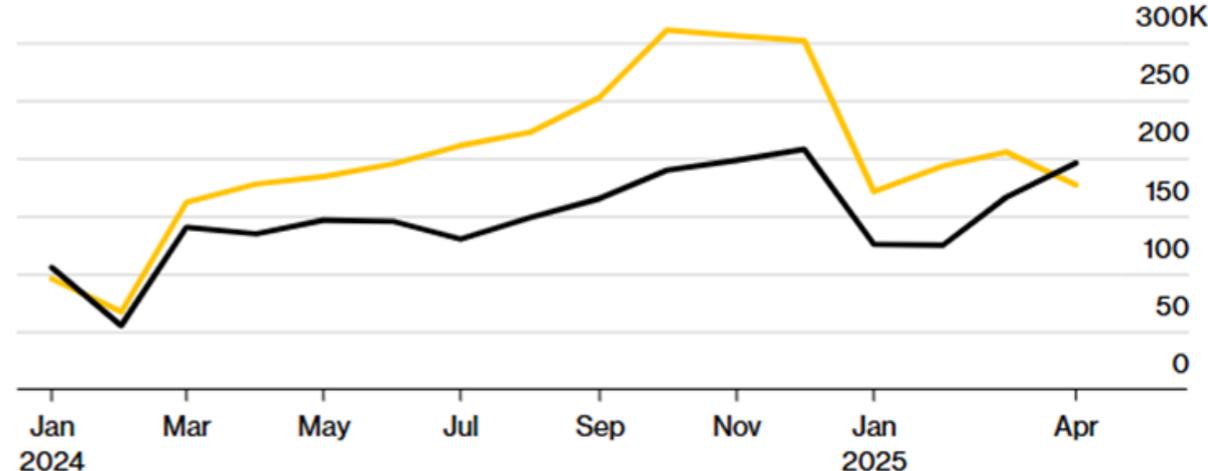
Source: Bloomberg, BYD

Note: Cumulative month-on-month sales.

BYD's pure-EV sales surpass hybrids again

Battery EV sales stronger for first time since January 2024

／ BYD pure electric sales BYD plug-in hybrid sales



Source: Bloomberg, BYD

BYDの動向 (商品)

■ 4モーターで3,019馬力のYangwang U9が規制当局への提出書類で公開

- 中国工業情報化部(MIT)は、Yangwang U9 Truck Edition EVスーパーカーの詳細を発表した。
 - ✓ 各ホイールに1基ずつ、合計555kWの電気モーターを搭載。総合出力は2,220kW(3,019馬力)、最高速度は350km/h。
- U9は、BYDのYangwangブランドのフラッグシップモデル。
 - ✓ 2024年には、中国の量産車速度記録を樹立した最高速度391.94km/hを記録し、ドイツのニュルブルクリンク北コースで7分17秒900のラップタイムを達成した。
- 3,000馬力以上という出力は、Lotus Evija (1,972馬力)やRimac Nevera (1,914馬力)といったEVハイパーカーの定格出力を上回る。
 - ✓ 市場投入の詳細は現在は未発表。



标配碳纤维车顶



(选装增强型碳纤维大前铲)



(选装碳纤维标准前铲)

选装前铲



(收回状态)



(展开状态)

选装电动尾翼



BMWの動向 (BEV)

- BMWの新型iX3は、今年から「前例のない」EVの増産を開始する



■ BMWの新型iX3は、今年から「前例のない」EVの増産を開始する



VISION | STRATEGY | FINANCIALS

WE MAKE A STEP CHANGE WITH EACH BATTERY GENERATION AND THE NEXT WILL BE AT MUCH LOWER COST, RESOURCE-EFFICIENT, AND CO₂-REDUCED.

We took the strategic decision to introduce a **cylindrical battery cell** design and **pack-to-open-body** integration for our 6th generation coming in 2025.

- +30% range
- +20% overall vehicle efficiency
- +30% charging speed
- 40 to 50% cost on battery pack level¹

With the sixth generation of battery cells, the BMW Group **reduces CO₂ emissions across the entire supply chain by at least 50%** compared to the previous generation.

Long term in-house competence from molecules to cell and from basic research to application.

- More energy density.
- Less weight.
- Cost Reduction.
- Better driving dynamics.

¹Estimate based on comparable e-range and scope of components compared to the current Gen5 eDrive System comprising of the high-voltage battery pack.

All numbers refer to base year 2019.

■ わずか2年でゾーンアーキテクチャを開発した (1/2)

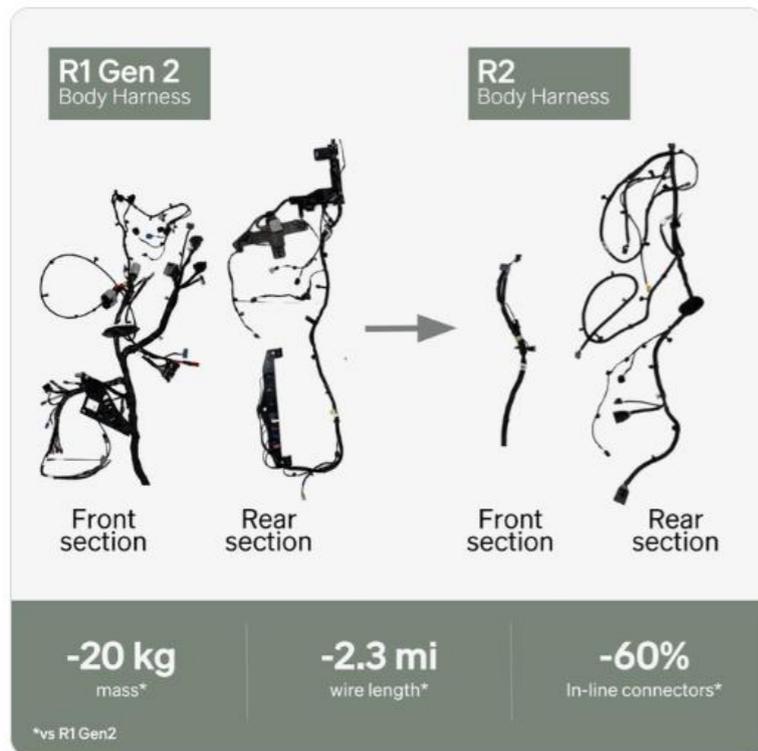
- Rivianは、車内配線や車載コンピューターの数的大幅に削減することで、車両の修理性も向上させた。
 - ✓ 現在、自動車メーカーはコスト削減、そして経年劣化による修理やアップデートを容易にする方法を模索している。
 - この効率化へのこだわりはTeslaが始めたもので、Rivianのようなスタートアップ企業もその点で非常に優れている。
- Rivianは電子制御ユニット(ECU)の数を17個から7個に削減しSDV化。
 - ✓ ECUの数が減れば、配線も減り、組立工程がさらに効率化される。
 - 約2.6kmの配線撤去は、体積も重さも膨大で、約20kgの軽量化インラインコネクタも60%削減されている。
 - コンピューターの数を減らすことで、同社は車両1台あたり数千ドルのコストを削減した。
 - R2の電動モーターインバーターは、R1SとR1Tに搭載されているEnduroドライブユニットに比べて部品点数が41%少ない
- R2のボディ構造に関しては、Rivianは大型の高圧ダイカストを採用。
 - ✓ R1は約50個のスタンピングと300個以上のジョイント部を持つのに対して、R2のリアには鋳造部品がわずか3つ。



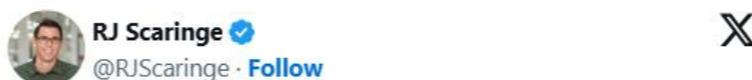
■ わずか2年でゾーンアーキテクチャを開発した (2/2)



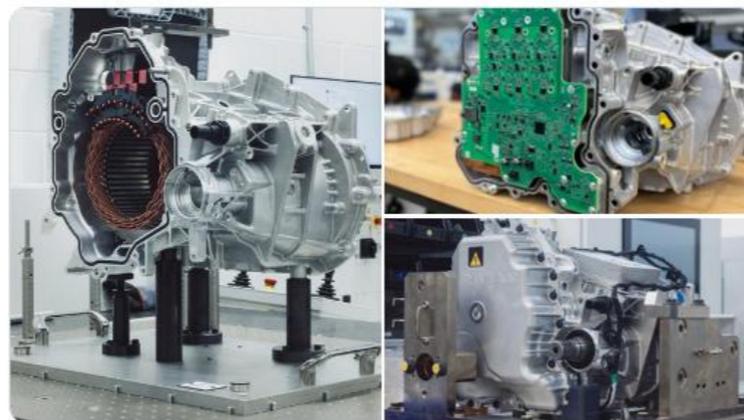
The R2 harness improves massively over the R1 Gen 2 harness. Building on the backbone of our network architecture and zonal ECUs, we focused on ease of install in the plant and overall simplification through integrated design — less wires, less clips and far fewer splices!



12:29 AM · May 20, 2025



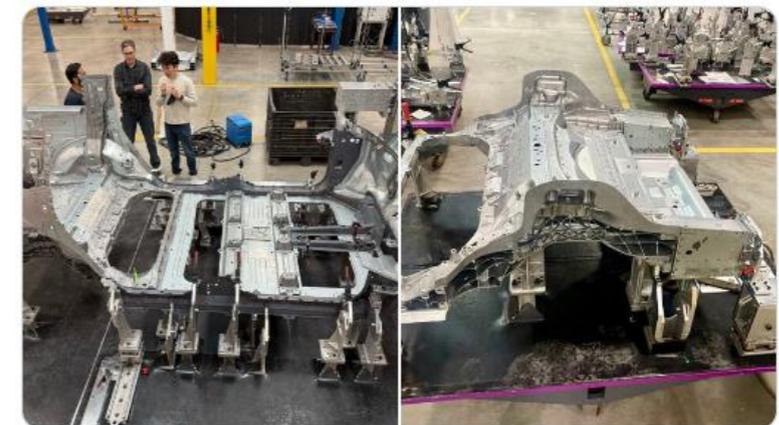
I love the packaging on Maximus — the drive unit for R2. It has a side mounted inverter that utilizes flat area at the end of the motor to minimize the length of bus bars, keeping them light and efficient. The large planar shape also allows all processing and power electronics to [Show more](#)



8:17 AM · May 15, 2025



We are using large high pressure die castings throughout the R2 body structure — relative to R1, three castings in the rear eliminate approximately 50 stampings and over 300 joints from the body assembly!



3:59 AM · Mar 14, 2025



Rivianの動向

■ ハンズフリー運転と新しい「ラリーモード」を導入したが、それだけではない

- 定期的な OTA アップデートを通じて、Rivian EVはよりスマートで、より効率的で、運転がさらに楽しくなる。
 - ✓ 最新のソフトウェア アップデート (2025.06) で、新しい先進運転支援システム (ADAS) である Enhanced Highway Assist を導入した。
 - この新機能により、Gen 2 R1S および R1T 所有者もハンズフリー運転が可能になる。
 - ✓ 今年後半には、ハンズフリー、アイズオン運転システムをより多くの高速道路と特定の道路に拡大する予定。
 - Rivian の Enhanced Highway Assist は、定期的にハンドルを操作するのではなく、バックミラーの赤外線カメラを使用して注意を払っているかどうかを検出する。
 - ✓ **ソフトウェア アップデートで、高性能デュアル モーター車両用の新しい「ラリー」運転モードも追加される。**
 - オフロードモードがアクティブな場合、ラリーモードを選択できるようになった。このモードでは、氷、泥、土、アスファルトなどの路面での運転時にステアリングとスロットルの応答が強化される。

- **200TOPS以上の演算が可能なオンボード コンピューティング モジュールは、顧客が所有する最も強力なコンピューターである可能性が高いと、Rivian は述べている。**

- ✓ Rivian は、Autonomy Platform を完全に自社で開発した。
 - 11台のカメラと 5 台のレーダーが完全に統合されており、完全な 360 度の視界が得られる。
 - 同社は、自社開発のカメラは「北米のどの車両よりも解像度が高い」と主張している。レーダーはさらに優れた視認性を提供し、より遠くにある物体を検知する。

