

# RETAILER ACADEMY NEWS

Oct 2021 | Bentley Motors Japan

## 競合ブランドの2021年 気になる売れ筋モデルは？



日本自動車輸入組合（JAIA）の9月度月報（速報値）によると、輸入車（乗用車）販売の2021年1～9月累計は、前年同期比20.9%増の249,562台でした。コロナ禍にありながらも輸入車市場は全般的に好調で、ベントレーも42.9%増の480台となっています。

そこで今回は、競合ブランド・競合モデルの状況という視点から、JAIAの9月度速報についてご紹介します。

### ポルシェ

前年同期比1.0%減  
5,385台



前年実績をわずかに下回っていますが、ベントレーと直接競合しそうなモデルとしては、911が1,215台、カイエンが721台、パナメーラが505台と堅調に推移しています。完全EVのタイカンも664台と、軽視できない台数が販売されました。

### フェラーリ

前年同期比15.9%増  
889台



1～9月で最も販売台数が多かったのがF8 Tributo（スパイダーを含む）の358台でした。このほか、ローマが188台、812が134台（GTSおよびSuperfast）、SF90が94台となっています。ポルトフィーノやGTC4ルッソはやや苦戦しています。

### ランボルギーニ

前年同期比26.4%減  
381台



前年実績を下回っていますが、ウルスが145台、ウラカンが127台、アヴェンタドールが86台でした。ランボルギーニの2021年は、ここまでウルスがけん引する形となっており、SUVにおいてもスーパーカーの人気の高いといえます。

### ランドローバー

前年同期比60.0%増  
4,041台



全体の販売台数は大幅増を記録しましたが、これはディフェンダー110やディフェンダー90、レンジローバーイヴォークといった、ベントレーとは直接競合しないモデルが牽引した結果です。ペンティガのライバルとされるレンジローバーは227台でした。

### アストン・マーティン

前年同期比124.6%増  
319台



前年実績を大幅に上回っています。車種別ではDBXが183台と半数以上を占め、ラグジュアリーセグメントにおいてもSUVの人気の高さを示しました。なお、DB11は57台（ヴォランテ含む）、ヴァンテージは42台（ロードスター含む）でした。

### マセラティ

前年同期比24.7%増  
768台



前年実績を上回る好調を維持しています。牽引しているのがレヴァンテの392台で、全体の半数以上を占めました。レヴァンテは、上位モデルよりもスタンダードモデルの人気の高いという特徴が見られます。クアトロポルテやグランツーリスモは苦戦しています。

### ロールス・ロイス

前年同期比18.9%増  
176台



ラインアップすべてがラグジュアリーセグメントですが、全般的に好調です。好調を牽引しているのはゴーストで67台。これにカリナンが54台で続き、ラグジュアリーSUVの人気の高さをうかがわせています。

### メルセデス・ベンツ

前年同期比0.1%増  
40,735台



前年並みの実績ですが、販売台数は現時点で輸入車トップです。全販売台数に占めるコンパクトモデルの割合が多いものの、ベントレーと直接競合するGクラスやSクラスの販売も好調です。Gクラスは価格帯でペンティガと競合しないG400dが2,063台と最多ですが、メルセデスAMG G63も998台と存在感を示しています。SクラスはS500が2,851台でモデル最多。さらにメルセデスマイバッハGLS600が47台と、ラグジュアリーSUVの販売も好調です。また、ベントレーと競合はしませんが、EQC400（284台）やEQA250（612台）の販売台数を見ても、完全EVの存在感が増していることがわかります。

### BMW

前年同期比11.6%増  
27,928台



好調を維持していますが、ベントレーとは競合しない1～5シリーズが牽引した結果と見られます。ベントレーと競合する可能性のあるモデルでは、7シリーズが258台、8シリーズが497台、X7が429台（M50i含む）、M760Liが9台、M8が85台、M850iが173台となっています。

### アウディ

前年同期比19.9%増  
18,621台



前年実績を大きく上回っていますが、これを牽引しているのはA1～A4、Q3、Q5といったベントレーと競合しないモデルです。ただし、ベントレーと競合する可能性があるA7（379台）、A8（244台）、Q7（339台）、Q8（276台）の販売台数も注視するに値します。





# BEVに対する各社の本気が見られた IAA MOBILITY 2021

2021年9月7日から12日まで、ドイツ・ミュンヘンで「IAA MOBILITY 2021」が開催されました。2019年まで「IAA」（フランクフルト・モーターショー）として開催されていた国際モーターショーが、今回、対象をモビリティ全般に広げた形でリニューアル。出展したメーカーは地元ドイツのメーカーが中心で、プレミアムブランドは、ダイムラー、BMW、アウディ、ポルシェなど一部に限られました。いずれも100%電気自動車とプラグインハイブリッド車が主役で、電動化への流れを一気に加速させようという各社の姿勢が感じられました。今回はレーシングモデルを出品したポルシェを除く、各ブランドのニューモデルおよびコンセプトモデルをご紹介します。

## メルセデス・ベンツ EQE



- メルセデスEQブランドでは、高級サルーンのEQSに続くモデルの4ドアサルーン。現在のEクラスに相当する100%電気自動車
- テールゲートを備えたEQSとは違い、EQEは独立したトランクルームを備えたセダンボディを採用
- ボディサイズは全長4946mm、全幅1961mm、全高1512mmで、現在のCLSに近い。ホイールベースは3120mmで、CLSより180mmも長い
- 長いホイールベースと前後のオーバーハングを切り詰めたキャブフォワードデザインにより、現在のEクラスに比べて室内空間を大幅に拡大
- 3つのディスプレイがインパネ全体に統合されるデザインが特徴のMBUXハイパースクリーンを採用
- EQE 350は、最高出力215kW、最大トルク530Nmを発揮するモーターを搭載し、後輪を駆動
- 消費電力は、19.3 ～ 15.7kWh/100km。660kmの走行が可能（WLTP）

## メルセデスAMG EQS 53 4MATIC+



- メルセデスAMGブランドとしては初となる100%電気自動車の量産モデル
- 2つのモーターを前後アクスルに備えた強力な電動パワートレインと、可変トルク配分を備えるAMG Performance 4MATIC+を装備
- 基本モデルのスペックは、最高出力484kW（658ps）、最大トルク950Nm。0-100km/h加速は3.8秒、最高速度は220km/h
- オプションのAMG DYNAMIC PLUS パッケージでは、ブースト時に最大で560kW（761ps）、1020Nmを発揮。0-100km/h加速3.4秒、最高速度250km/h（リミッターにより制限）
- サウンドジェネレーターなどによりスポーティなサウンドをもたらすAMG SOUND EXPERIENCEを装備
- 107.8kWhの高電圧バッテリーを搭載。消費電力は、23.9 ～ 21.5kWh/100km。526-580kmの走行が可能（WLTP）

## メルセデスAMG GT 63 S E Performance



- メルセデスAMGブランドとしては初となるプラグインハイブリッドモデル
- フロントアクスルにエンジン、リアアクスルに電気モーターを備え、重量配分を最適化したドライブレイアウト
- 4.0L V8 ツインターボエンジンに電気モーターを組み合わせ、システム合計出力620kW（843ps）、システムトルク1,010-1,470Nmを発揮
- AMG GT 4ドアクーペのトップレンジモデルにふさわしい、0-100km/h加速2.9秒、最高速度316km/hの動力性能
- バッテリーと電気モーターだけを使用して約12kmのゼロエミッション走行が可能
- 電気モーターの出力とトルク、ドライブシステム全体のエネルギーフローなどが表示可能なハイブリッド専用のMBUXマルチメディアシステムを装備

## コンセプト メルセデス・マイバツハ EQS



- メルセデス・マイバツハブランド初の100%電気自動車をコンセプトモデルとして発表
- メルセデス・ベンツEQSの電動プラットフォームを使用したSUVモデル
- エクステリアは、特徴的なツートーンカラーと格子型グリル、Dピラーのエンブレムなどにより、マイバツハらしさを主張
- インテリアは、前席はインパネのMBUXハイパースクリーン、クローム仕上げのローズゴールドカラーのアクセントなどで新世代のラグジュアリーを演出
- 後席は左右独立シートとフローティング構造のセンターコンソール、繊細なディテールの花瓶などにより、快適でエレガントな室内空間を提案

## メルセデス・ベンツ コンセプト EQG



- e-モビリティの時代に対応するメルセデス・ベンツ Gクラスの100%電気自動車をコンセプトモデルとして発表
- 特徴的なGクラスのスタイリングに100%電気自動車のデザイン要素を組み合わせたエクステリアデザイン
- 伝統的なラジエターグリルの代わりに、スターマークなどがイルミネーションで表現されるブラックパネルグリルを採用
- 通常のスペアタイヤカバーの代わりに、ロック可能なウォールボックス型の小物入れを装着。内部には充電ケーブルを収納可能
- 中央に「G」の文字が入るルーフラックは、フロントにLEDのサーチライト、リアにはハイマウントストップランプを装備

## アウディ グランドスフィア コンセプト



- 最高レベルの快適性と次世代のモビリティを具現化したEVラグジュアリーセダン
- 全長5,350mm、全幅2,000mm、全高1,390mmの堂々としたボディサイズ。ホイールベースは3190mmで、アウディ A8 ロングホイールベース仕様よりも60mm長い
- ポルシェと共同開発した次世代EVプラットフォームに、2基の電気モーターと120kWhのバッテリーモジュールを搭載。システム全体で最高出力530kW、最大トルク960Nmを発揮
- レベル4の自動運転モードでは、ステアリングとペダル類が格納され、室内空間が広々としたラウンジへと変化
- 乗員の位置情報を取得して自動で迎えに行ったり、駐車や充電を無人で行ったりすることが可能



## COMPETITOR INFORMATION

**ニューモデル** 発売：2021年9月3日 / デリバリー：2021年9月末以降

### BMW M3 セダン/M4 クーペ/ M4 カブリオレ Competition M xDrive



- ・4シリーズ カブリオレに、最高出力510ps、最大トルク650Nmの3.0L 直列6気筒ターボエンジンを搭載したM4 カブリオレ Competition M xDriveを新設定
- ・M3 セダンとM4 クーペには、4輪駆動モデルを追加
- ・M3 セダンとM4 クーペには、運動性を高めるトラック・パッケージ・モデルも設定

車両価格 (税込)	BMW M3 Sedan Competition M xDrive:	13,540,000円/14,660,000円 (Track Package)
	BMW M4 Coupe Competition M xDrive:	13,780,000円/14,900,000円 (Track Package)
	BMW M4 Cabriolet Competition M xDrive:	14,330,000円

**一部改良** 発表：2021年9月30日 / デリバリー：未定

### レクサスLC



- ・クーペでは、サスペンションセッティングの最適化、可変ギアレシオステアリングのハンドリング制御の最適化により、操縦性を向上
- ・ボディカラーに新色を設定
- ・コンパチブルではブルーを基調としたインテリアカラーとルーフカラーを新規設定

車両価格 (税込)	LC500h:	13,770,000円～15,000,000円
	LC500:	13,270,000円～14,500,000円
	LC500 Convertible:	14,770,000円

**特別仕様車** 発売：2021年9月22日 / デリバリー：2021年末以降

### BMW X7 西陣エディション



- ・BMW X7 xDrive40d Pure Excellenceをベースに、BMW Individualによる内外装と西陣織の装飾を施したモデル
- ・西陣の色彩芸術をインテリアトリムおよびフロントセンターアームレストに採用
- ・BMWオンライン・ストアにて限定3台を販売

車両価格 (税込)	BMW X7 西陣エディション:	16,800,000円
--------------	------------------	-------------

**ニューモデル** 発売：2021年9月3日 / デリバリー：未定

### メルセデス・ベンツ S 580 4MATIC/ S 580 4MATIC ロング



- ・SクラスにV8エンジンを搭載したトップレンジモデルを追加
- ・4.0L V8ツインターボエンジンに48V電気システムとISG (インテグレートッド・スターター・ジェネレーター) を組み合わせ、最高出力503ps、最大トルク700Nmを発揮
- ・フルアクティブサスペンションのE-ACTIVE BODY CONTROLをオプション設定

車両価格 (税込)	S 580 4MATIC:	16,110,000円
	S 580 4MATIC ロング:	19,530,000円

**ニューモデル** 発売：2021年9月29日 発売 / デリバリー：未定

### BMW アルピナ B8 グランクーペ



- ・BMW 8シリーズ グランクーペをベースにした4ドアクーペのトップレンジモデル
- ・アルピナが改良した4.4L V8エンジンは最高出力621ps、最大トルク800Nmを発揮。トランスミッションはZF製8AT。駆動方式は4WD
- ・0-100km/h加速は3.4秒。最高速度は324km/h

車両価格 (税込)	BMW ALPINA B8 Gran Coupé:	25,570,000円
--------------	---------------------------	-------------

**ニューモデル** 受注開始：2021年9月10日 / デリバリー：2024年以降

### ブガッティ ボリード



- ・2021年8月に発表された世界限定40台のサーキット専用モデル
- ・8.0L W16気筒クワッドターボエンジンは、最高出力1850ps、最大トルク1850Nmを発揮。0-100km/h加速2.7秒、最高速度500km/h以上
- ・駆動方式は4WD、トランスミッションは7速DCT。車両重量は1240kg

車両価格 (税込)	ブガッティ ボリード:	400万ユーロ (約5億3000万円)
--------------	-------------	---------------------

## COMPANY

## ベントレー史上最多の 研修生を受け入れ

ベントレー モーターズはこのほど、過去最多となる112人の研修生を迎え入れたと発表しました。アプレntィス（見習い）、学部生、大学院生で構成される研修生たちは、独自性と有効性が認められたことで受賞歴のある早期キャリアプログラムを経た後、幅広い部門で活躍することになります。

プログラムは段階的に導入され、39人のアプレntィスと39人の学部生は、9月上旬からベントレーでのキャリアをスタートさせました。14人の卒業生については、10月からベントレーの一員となります。研修生たちは、エンジニアリング、生産、マーケティング・コミュニケーション、プロジェクトマネジメント、人事、デジタル・ITといった、さ



まざまな部門で活躍します。今年すでに入社している20人のアプレntィスと合わせ、2021年の研修プログラムは過去最大規模となり、ベントレーが研修プログラムを通じて将来に向けた人材育成に取り組んでいることを示しています。

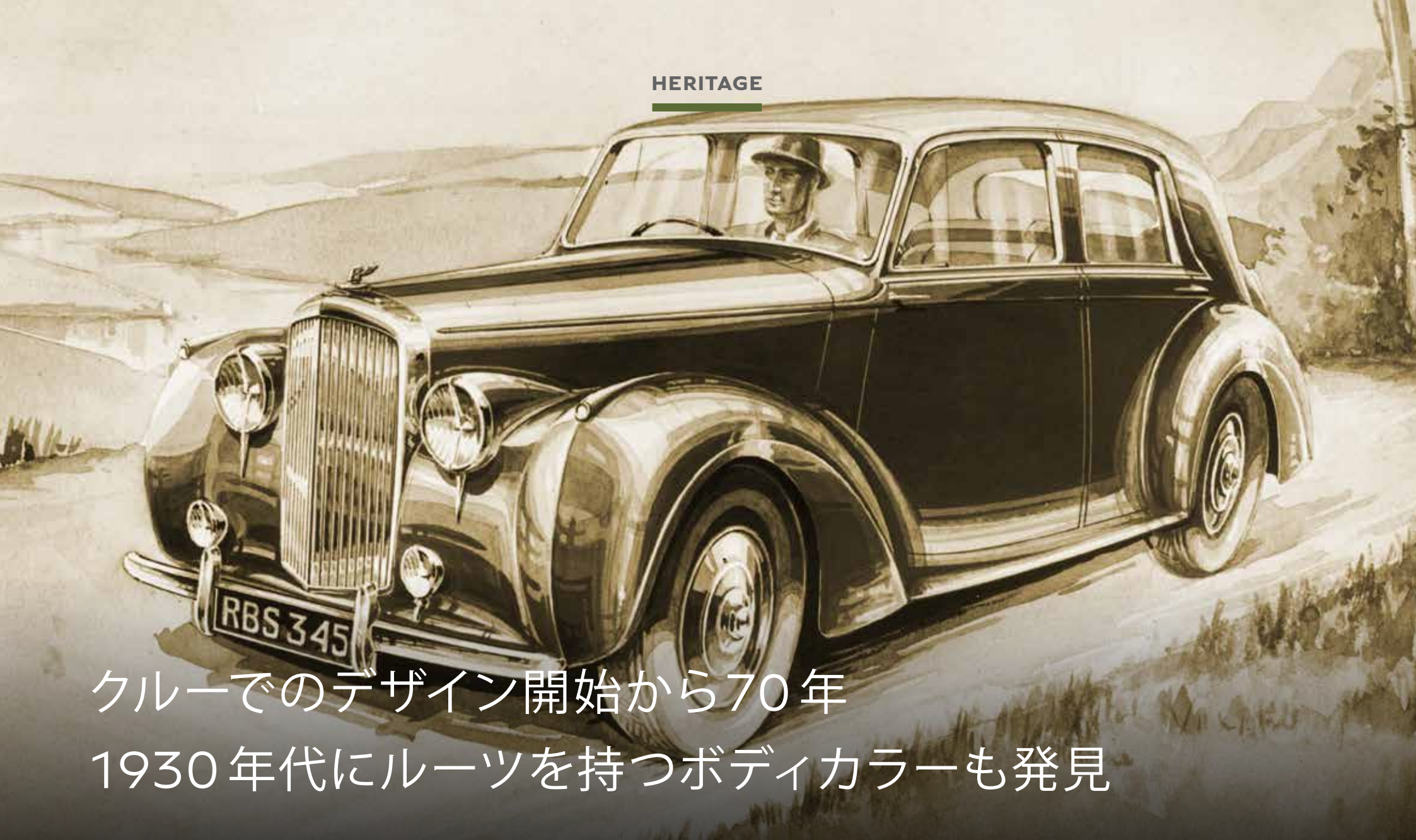
また、この研修生のうち約3分の1には、将来の会社形成を担うべく、最先端のデジタル技術に特化したプログラムが用意されています。この背景には、Beyond 100戦略に基づき、ベントレーの新たな時代を築くという目的があります。さらに、多様性を重視する経営戦略から、さまざまなバックグラウンドを持つ研修生が大幅に増加したことも大きな特徴です。

人事・エンゲージメント・変革担当の責任者であるニコラ・ジョンソンは、ベントレーが早期キャリア形成と将来を担う才能の発掘に注力していることについて、「ベントレーはもちろん、自動車業界全体がかつてな

いスピードで変化しています。サステイナブルなラグジュアリー モビリティにとって、デジタルのマインドセットを持つ将来のリーダーを採用することは、非常に重要です。私たちの未来を形成できる最高の人材にフォーカスし、新しいベントレーのビジョンを実現するため、共に仕事ができることを大変嬉しく思います」などとコメントしています。







# クルーでのデザイン開始から70年 1930年代にルーツを持つボディカラーも発見

ベントレー モーターズはこのほど、クルー本社に自社のデザイン部門を設立してから70周年を迎えました。クルーで最初にデザインされたモデルは、1951年製のR-Typeコンチネンタルで、スタイリング担当のジョン・ブラッチリーが手掛けました。ブラッチリーはベントレー草創期を象徴するモデルの“ブルートレイン”ことSpeed Sixのコーチビルダーであるガーニー&ナッティングでチーフデザイナーを務めていた人物で、プロポーションとフォルムに対する研ぎ澄まされた感性を持っていました。

1951年に設立されたデザイン部門の主な役割は、アイデアやデザイ

ン案を他部門と共有するためのコミュニケーションでした。これを実現するために用いられたのが、美しく仕上げられた水彩画のような手描き（描き損じて“元に戻す”ボタンをクリックするわけにはいきません）のデザイン スケッチでした。この水彩画スケッチを元に、フロント、サイド、リアや平面図、断面図など、メーカーに新型車の形状を伝えるための縮尺図面や原寸の図面が起こされました。

この次のプロセスは、近年の自動車メーカーも採用しています。それが、図面を立体的に表現するため、金属製のフレームに柔軟性のある素材（かつてはワックス、近年ではクレイ）で覆い、新型車の形状

を正確に再現していくプロセスです。近年はスキャンなどの技術を使用することで、1/100ミリ単位の精度で3Dモデルを作成することが可能になりました。さらにデジタル化が進んだ結果、今ではデータを数値として出力したりクラウド上にアップロードしたりすることで、デザインスタジオですぐにバーチャルでの確認作業を行うことができるようになりました。このようにデジタルを活用してデザイン部門を進化させてきた結果が、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大という状況でも、デザイン関連の業務を滞りなく進めることができた大きな要因の1つとなりました。



70年以上前のデザイナーは、すべて手描きでスケッチしていました。



立体の模型を製作するプロセスは現在の自動車メーカーも採用しています。



デジタルで表現された3代目のフライングスパーのインテリア。



現在はデジタル端末を駆使して各部門が情報を共有。

## 1930年代にルーツを持つカラーとは？

クルーでのデザイン開始70周年を記念し、ビスポーク部門のマリナーがアーカイブを調査し、4色（ダブグレー、クラレット、オールドイングリッシュホワイト、オックスフォードブルー）のエクステリアカラーが、特に古い時代にルーツを持つことを発見しました。さらに、調査チームは50年以上も提供され続けているカラーが15色あることも突き止めました。

最も古い1930年代にルーツを持つカラーはダブグレーです。オプションカラーとして採用されたのは、1930年代のダービー ベントレー時代であることがわかりました。また、エリザベス女王陛下下の在位50周年を記念して製造されたステート リムジンに採用されたクラレットは、1940年代以降の王室用ベントレーに使用されているロイヤルクラレットからインスピレーションを得ています。現在マリナー ペイントとしてカラーパレットに並ぶオールドイングリッシュホワイトは、1950年代までさかのぼります。ソリッドなホワイトで、どのモデルにも時代を超越した雰囲気を与えます。ブルー系パレットで最も濃く深いブルーのオックスフォードブルーは、1960年代に初めて作られたソリッドカラーで、1998年のダイヤモンドシリーズで再度ローンチされました。



ダブグレー



クラレット



オールドイングリッシュホワイト



オックスフォードブルー



## ベンティガ SpeedがWardsAutoの 10 ベスト インテリアに選出



ベントレー モーターズはこのほど、WardsAutoの2021年10 ベスト インテリアに選出されたと発表しました。ベントレーは3年連続でこのリストに選出されており、ベントレーのインテリアにおけるクラフトマンシップとディテールへのこだわりがあらためて認知されることになりました。

WardsAutoの審査員たちは、米国で販売されている新型車もしくは今年になってインテリアが改良された33車種について評価。11年目を迎えるWards 10 ベスト インテリアは、車のインテリアの美しさ、快適性、人間工学、素材の使用、フィット感と仕上げ、ユーザーが使いやすいディスプレイとスイッチ類など、卓越したインテリアを表彰するものです。

WardsAuto編集者のトム・マーフィー氏は、「自動車のインテリアデザインを押し上げようと努力するチームが新たに手掛けたベントレーがこのコンペティションに参加することは、いつもエキサイティングです。ベンティガ Speedの場合、最新のコネクティビティを備えたインフォテインメント テクノロジーを採用しつつ、ブランドのアイデンティティを維持するような劇的かつスポーティで魅力的なインテリアが提供されています。このインテリアの多くが手作業で作られ、そして縫い付けられているという事実が、魅力をさらに際立たせています」などと絶賛しています。

ベンティガ Speedのインテリアは、キャビン全体に配された並外れたディテールを誇り、ベンティガの特徴的なエクステリアデザインを一層高めています。キャビンではデザインのユニークなアプローチにより、比類のないラグジュアリーさと快適性をもたらし、肌触りの良いアルカンタラ素材と独自のアクセントカラーを含む専用カラーズプリットが、真にユニークなキャビンを作り出しています。

## 「#GOTOZERO」計画に基づきサステイナブルなラグジュアリーへの取り組みを加速



フォルクスワーゲン グループは現在、世界中の生産拠点において持続可能性に焦点を当てた「#GoToZero」プロジェクトに取り組んでおり、9月中旬にはベントレーのクルー工場で4,000人の従業員がBeyond 100戦略に明記されているサステナビリティ・イニシアティブに再びフォーカスしました。

4月の「#Project1Hour」に続き、#GoToZeroでは、従業員の行動と意識に重点を置き、2030年までにエンド・ツー・エンドでのカーボンニュートラルを実現するという目標をあらためて確認しました。知識を共有しベストプラクティスを学ぶ1週間のプログラムは、従業員が自身のCO2排出量の理解を深め、個人的にも業務上でも取り入れられる行動を特定することで、長期的な変化を促すように設計されています。

プログラムのアクティビティでは、脱炭素化チームが知識を共有する「エクストラオーディナリー トーク」を実施したり、車内の主要なサステナビリティ関連のリーダーへのインタビューを行ったりしました。実践的な活動としては、プラスチック精査の開始や、4月に開始したペーパーレス化と電源オフの取り組みの進捗状況の確認も行われました。

日本でも可能な限り、カーボンニュートラルへの動きを強めてまいります。リテーラーの皆様にも、さまざまな面でフォルクスワーゲン グループの取り組みにご協力くださいますよう、あらためてお願いいたします。

## ライフスタイル・メディアの エディターから見たベントレー

[📍ベントレーへの誘い](#)

ベントレー モーターズ ジャパンのウェブサイトでは、さまざまな分野の方の目にベントレーがどのように映っているのかをお聞きした記事を掲載しています。今回は、ライフスタイル・メディアのエディターの方々を対象とした試乗会で、彼らがどのようにベントレーの世界を見ているのかを聞いた記事をご紹介します。

富裕層向けの雑誌『PAVONE』編集長の小柳幸子さんは、ベントレーに乗った第一印象を「気品、クラシックとモダンの融合、圧倒的な存在感を感じました。同乗した感想は、パワーがあるのに、とても静かでロングドライブをラグジュアリーに過ごせる空間が魅力です」などと語っています。

エレガントな女性のための最新ファッションやブランドアイテム、美容情報などを誌面とウェブサイトで開催する『25ans (ヴァンサンカン)』シニア・エディターの蒲生佳子さんは、「色味が一般的な自動車のものよりも、品が良く美しいと思いました。同乗させていただいて、乗り心地のよさを特にライティングスパーで実感。音が静かで振動が少なく、シートの肌触りもうっとり。空飛ぶカーペットかと思いました」と絶賛してくださいました。

他にも、ヨットとモーターボートの専門誌『Kazi』、海をテーマにした環境、哲学、文化、ライフスタイルを紹介するムック『Sea Dream』編集事業部の金川佳之さんと、ベントレー モーターズとほぼ同じ歴史を誇る1922年創業の小学館企画制作室の神山敦行さんの感想も掲載されています。メディアとはいえ、自動車の専門家であるモータージャーナリストではない、よりお客様に近い方々が見たベントレーの世界観を、全文をご覧くださいただうえで知っていただくと、お客様とのコミュニケーションにも役立つかもしれません。

## ホールマークCEOのお気に入りの木が 英国の著名な写真家の写真集に掲載

英国の著名な写真家であるエイドリアン・ヒューストン氏が英国中で撮影した木々を収録した写真集『木のポートレート (A Portrait of the Tree)』で、ベントレー モーターズのエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOのお気に入りの木が紹介されました。ヒューストン氏は幼少期から木と深い関わりを持っており、5年前に多くの在来種の木々が病気や地球温暖化の影響を受けていることに危機感を覚え、木々の声を届けるというプロジェクトに着手。その成果が、今回出版された写真集に収められています。

ホールマークCEOのお気に入りの木は、クルー本社から数マイルの場所にある、チェシャー地方のベントレーのイベントスペース「ザ・ミュー」にあるオークの木です。ザ・ミューはチェシャー地方のルーカリ・ホール（現在は美しいホテルになっています）の敷地内にあり、ベントレーの従業員やメディア、お客様向けのさまざまなイベント会場として使用されています。ルーカリ・ホールの園芸長によると、このオークの木は約150年前に植えられたとのこと。詳しい由来は不明ですが、それゆえにホールマークCEOは強い愛着を抱いているそうです。

この写真集は日本でもAmazonで購入可能です。英国の風景写真集としても美しく仕上がっています。興味がある方は、ぜひベントレーが生まれた国の風景をご覧ください。





# 衝突被害軽減自動ブレーキ（AEBS）の限界

この冬、11月より日本の新型乗用車に「衝突被害軽減自動ブレーキ」の装着が義務化されました。  
すでに発売されている輸入車も2026年7月からは同装置の装備が求められるようになります。  
そこで今回は衝突被害軽減自動ブレーキのできること、できないことをまとめてみました。



## センサーごとの得意なものと苦手なもの

衝突被害軽減自動ブレーキは、カメラやレーダー、ソナーなどのセンサーを使って、他のクルマや歩行者を認識します。ただし、センサーによって得意なものと苦手なものがあります。カメラは、対象物が人なのかモノなのかを識別するために必須ですが、雨や霧などを苦手とします。レーダーは遠い物体を認識するのは得意ですが、それが人なのかモノなのかを識別することができません。ソナーは近い距離を得意としますが、レーダーと同様に細かな識別ができません。また、金網や茂みなどはレーダー波や超音波を反射しないため、レーダーやソナーでは識別できません。そのため、多くのシステムでは、複数のセンサーを併用しています。

	得意なもの	苦手なもの
カメラ	<ul style="list-style-type: none"><li>人や自転車などを見分けることができる</li><li>路面上の白線を認識できる</li><li>ステレオカメラは対象物までの距離がわかる</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>逆光（西日など）では作動しなくなる</li><li>大雨や霧、雪などでは作動しなくなる</li><li>黒い路面にある黒い物体など見分けるのが苦手</li></ul>
レーダー	<ul style="list-style-type: none"><li>遠い場所の物体を認識するのが得意</li><li>雨、霧、雪などに強い</li><li>クルマなど金属の探知が得意</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>人とモノとの区別ができない</li><li>路面上の白線は見分けられない</li><li>手前に何かあると、その先が探知できない</li></ul>
ソナー	<ul style="list-style-type: none"><li>低コストなので数多く使える</li><li>近距離の物体を検知するのが得意</li><li>ガラス面を認識することができる</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>棒や柱、金網など立体物の認識が苦手</li><li>金網、街路樹なども苦手</li><li>遠い場所を認知するのが苦手</li></ul>

## ソフトウェアが性能を左右する

衝突被害軽減自動ブレーキは、必要なときに確実に作動することが重要です。危険のないところで誤作動しては困りますし、逆に必要なときに作動しなくては、存在する意味がありません。そこで重要になるのがソフトウェアです。そのためトヨタでは、最近になって、販売済みの車両に対して、衝突被害軽減自動ブレーキを含む先進運転支援システムのソフトウェアのアップデートを実施するようになりました。また、テスラは通信機能を使つてのアップデートも実施しています。そうした通信機能を使ったアップデートは「OTA（Over The Air）」と呼ばれており、今後は他の自動車メーカーへの採用拡大が予想されています。

## “ぶつからない装置”ではない

衝突被害軽減自動ブレーキは、クルマがぶつかりそうとき、警告があってもドライバーがブレーキ操作を行わないという状況になって、ようやく自動でブレーキが作動するというもの。システムはブレーキを作動させますが、状況によっては衝突を回避できないこともあります。つまり、「絶対にぶつからない」装置ではありません。また、もともと定められている対象物（歩行者や車両）だけに働くため、それ以外の衝突には作動しません。万能でもないし、絶対でもないのです。



雪道など路面状況が悪いと、ブレーキが作動しても止まりきれないことがある

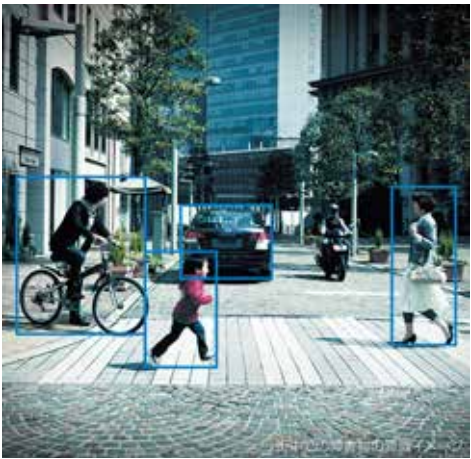
NGの例	<ul style="list-style-type: none"><li>定められていない対象物には作動しない</li><li>濡れた路面や雪道などでは、止まりきれないこともある</li><li>逆光や雨、霧などで環境条件が悪いと作動しない</li><li>速度などの前提条件が規定外だと作動しない</li></ul>
------	--

## 衝突被害軽減自動ブレーキの義務化

11月から登場する日本製の新型車に対して新しい保安基準が適用されることになりました。それが「衝突被害軽減自動ブレーキ」の義務化です。衝突被害軽減自動ブレーキは、「プリクラッシュセーフティブレーキ」や「AEBS」などと呼ばれます。車両や歩行者などと衝突しそうなときに自動でブレーキを作動させる装置のことです。今回の規制は、日本車の新型車に限りますが、輸入車の新型車に関しては2024年7月から、そして、すでに発売されている輸入車継続生産車に関しては2026年7月からの適用となります。ちなみに、欧州での義務化は2024年7月とアナウンスされています。

## 衝突被害軽減自動ブレーキが見ているもの

衝突被害軽減自動ブレーキは人間ほど賢いものではありません。自車の周りをセンサーですべて認識しているわけではないのです。あくまでも、システムが作動する対象（歩行者や自転車、前方にある車両など）をピンポイントで見えています。逆に言えば、それ以外は無視しています。たとえば、柱や壁、ガードレールはクルマのすぐ前にあっても無視しています。また、システムによって「歩行者」は見られるけれど、「自転車」や「オートバイ」は見えない。逆に、どちらも見るなど、見ているものが異なります。ちなみにブレーキのつもりでアクセルを踏んだときに急発進を抑制する「急発進抑制機能」は、「衝突被害軽減自動ブレーキ」とは違う仕組みで作動します。衝突被害軽減自動ブレーキは「クルマの前に何か障害物があれば無条件で作動する」というものではありません。



カメラを使うシステムは、対象物の形から対象物が何かを識別しています。

見ているもの	見ていないもの
前走車の後ろ姿 歩行者 自転車（システムによる） 走行車線の両脇の白線	ガードレール 壁 信号などの柱 隣の車線の他のクルマ