

最新市場調査資料

2024年版

先進運転支援システムの現状と将来性

総合技研株式会社

I. 乗用車編 先進運転支援システムの市場概要

1. 乗用車に搭載されている先進運転支援システム	(1)
2. 先進運転支援システム別採用カーメーカー一覧	(2)
3. 先進運転支援システム別参入メーカー（部品メーカー）一覧	(4)
4. 部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス一覧	(6)
5. 先進運転支援システム搭載にともない創出される部品（ハード）市場の動向	(8)
1) 先進運転支援システムのシステム別搭載部品一覧	(8)
2) システム分野（カメラ・レーダー・レーザー, ナビ協調, 車両運動制御, その他） 別市場規模推移 2018～2023年実績, 2024～2028年予測	(10)
6. 安全システム市場における先進運転支援システムの成長性と市場的位置付け	(12)
7. 先進運転支援システムのシステム別市場規模推移	(13)
2018～2023年実績, 2024～2028年予測	
1) カメラ・レーダー・レーザー応用システム（12システム）	(13)
2) 車両運動制御システム（4システム）	(15)
3) ナビ協調システム（3システム）	(16)
4) その他システム（5システム）	(17)
8. 先進運転支援システム別搭載率動向	(18)
9. プリクラッシュセーフティシステムの市場動向	(20)
1) クルーズコントロールから先進運転視線システムへの進化の流れ	(20)
2) プリクラッシュセーフティシステムにおける全方位化, システム連携	(24)
3) 先進運転支援システムのパッケージ化の動き	(29)
4) プリクラッシュセーフティシステム別市場規模推移と自動ブレーキの義務化 2018～2023年実績, 2024～2028年予測	(31)
10. 駐車支援システムの市場動向	(33)
1) 駐車支援システムの実用化状況	(33)
2) 先進駐車支援システム別市場規模推移 2018～2023年実績, 2024～2028年予測	(35)
11. ナビ協調システムの市場動向	(36)
1) ナビ協調システムの実用化状況	(36)
2) ナビ協調システム別市場規模推移 2018～2023年実績, 2024～2028年予測	(37)
12. 車内カメラシステム・子供置き去り防止システムの実用化の動き	(38)
13. 先進運転支援システムのキー部品（カメラ・レーダー・レーザー）の動向	(40)
1) カメラ・レーダー・レーザーの種類と特徴	(40)
2) カメラ・レーダー・レーザーの制御（介入）領域	(42)
3) 各システムに採用されるカメラ・レーダー・レーザーの種類	(44)
14. 先進運転支援キー部品のシステム別市場規模推移（24システム対象） センサ・アクチュエータ・ECU 2018～2023年実績, 2024～2028年予測	(45)

II. 乗用車編 先進運転支援システム別市場分析

調査項目（全24システム／各システム共）

①システム概要と構成部品

システム実現にあたって新たに装備される部品（ハード）

②システム搭載車

カーメーカー別システム搭載車種一覧

③部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス

④市場規模・搭載率の推移と予測

2018～2023年実績，2024～2028年予測（数量／金額）

⑤メーカーシェア（2023年）

⑥技術開発動向

1. カメラ・レーダー・レーザー応用システム	(5 1)
1) 自動ブレーキシステム	(5 1)
2) インテリジェントヘッドレストシステム	(6 2)
3) ドライバーモニターシステム	(6 4)
4) 車線維持支援システム	(6 8)
5) 車線変更支援システム	(7 2)
6) 側前方衝突回避支援システム	(7 6)
7) 駐車支援システム（俯瞰映像カメラ）	(7 9)
8) 駐車支援システム（IPA：バックカメラ+超音波センサ）	(8 3)
9) 暗視カメラシステム	(8 9)
10) ビューモニターカメラシステム（バック・サイド・フロント）	(9 4)
11) 電子インナー（ルーム）ミラー	(9 8)
12) 電子アウター（ドア）ミラー	(10 3)
2. 車両運動制御システム	(10 9)
1) ESC（車両安定性制御装置）	(10 9)
2) VGRS（可変ギヤ比ステアリング）	(11 4)
3) ステアバイワイヤ（電子ハンドル）	(11 8)
4) 車両運動統合制御システム	(12 1)
3. ナビ協調システム	(13 0)
1) ナビ協調シフト	(13 0)
2) ナビ協調ブレーキ・インテリジェントペダル	(13 3)
3) ナビ協調サスペンション	(13 6)
4. その他システム	(13 8)
1) AFS（ヘッドライト自動光軸調整システム）	(13 8)
2) TPMS（タイヤ空気圧警報システム）	(14 2)
3) ポップアップエンジンフードシステム	(14 6)
4) ブレーキ踏み間違い防止システム	(15 0)
5) ドライバー異常時停車支援システム	(15 5)

Ⅲ. 商用車編 先進運転支援システムの市場概要とシステム別市場分析

1. 商用車に搭載されている先進運転支援システム	(159)
2. 先進運転支援システム別採用カーメーカー一覧	(160)
3. 先進運転支援システム別参入メーカー（部品メーカー）一覧	(163)
4. 部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス一覧	(164)
5. 安全システム市場における先進安全システムの成長性と市場的位置付け	(165)
6. システム分野（レーダー・カメラ，車両運動制御，その他）別市場規模推移 2018～2023年実績，2024～2028年予測	(166)
7. 先進運転支援システム別市場規模推移 2018～2023年実績，2024～2028年予測	(167)
8. 先進運転支援システム別搭載率動向	(170)
9. 新技術の開発・実用化動向（左右折支援システム，ドライバー異常時対応システムなど）	(171)
10. 既販車への後付け品市場の動向	(175)
11. 先進運転支援キー部品のシステム別市場規模推移 センサ・アクチュエータ・ECU 2018～2023年実績，2024～2028年予測	(177)
12. 先進運転支援システム別市場分析	(179)

調査項目（全5システム／各システム共通）

- ①システム概要と構成部品
システム実現にあたって新たに装備される部品（ハード）
- ②システム搭載車と搭載義務化時期
カーメーカー別システム搭載車種一覧
- ③部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス
- ④市場規模・搭載率の推移と予測
2018～2022年実績，2024～2028年予測（数量／金額）
- ⑤メーカーシェア（2023年）
- ⑥技術開発動向

1) AEB S（衝突被害軽減ブレーキ）	(179)
2) ESC（車両安定性制御装置）	(185)
3) LDWS（車線逸脱警報装置）	(190)
4) DMS（ドライバーモニターシステム）	(194)
5) AILS（アルコール・インターロック・システム）	(198)

Ⅳ. 先進運転支援システムと自動運転の実用化

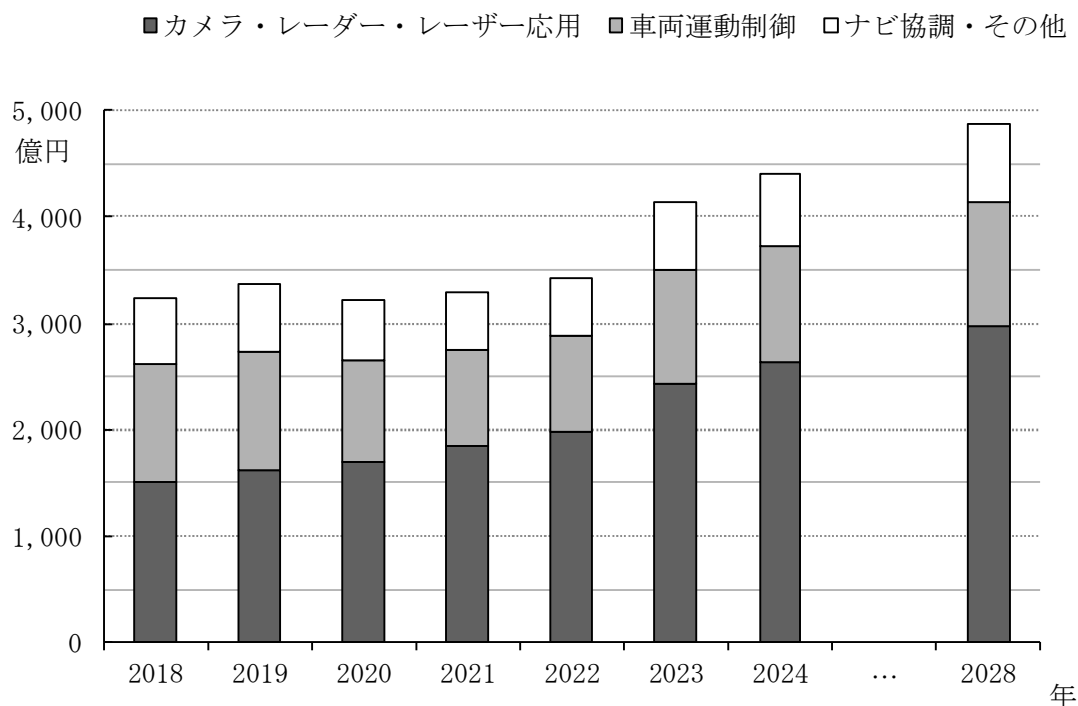
1. 先進運転支援システムから自動運転への発展，自動化レベルと自動運転システムの概要	(203)
2. 自動運転化の狙いはどこにあるか	(206)
3. 自動運転システム実用化ロードマップ	(208)
4. 自動運転レベル別市場規模と搭載率推移 2018～2023年実績，2024～2028年予測	(211)
5. ハンズオフ機能搭載車市場規模推移 2018～2023年実績，2024～2028年予測	(212)
6. 自動運転サービスに利用される車両の動向	(213)
7. 自動運転サービス用専用車両開発例	(214)
8. ロボットタクシー業界の動向	(215)

Ⅴ. 参考情報・データ編 交通事故分析と先進安全システムに対する社会的ニーズ

1. 交通事故の発生状況と死傷者の状況，交通安全基本計画の推移	(216)
2. 高齢化社会の実態，高齢者ドライバーの運転の特徴と先進運転支援システム	(218)
3. プロドライバーの体調急変による事故状況統計データ	(224)

【乗用車編 I-5-2） システム分野別市場規模推移】

2) システム分野（カメラ・レーダー・レーザー, ナビ協調, 車両運動制御, その他）別市場規模推移
2018～2023実績, 2024～2028年予測



- ・先進運転支援システムの装備にともなって新たに創出される部品（ハード）市場は2018年が3,228.6億円、2023年が3,432.2億円で、途中、部品不足による車の減産はあっても大きく成長している。今後も2024年が4,396.2億円、2028年予測が4,877.4億円、この先5カ年も1.1倍と今後も成長が続く。領域別にみると、特にカメラ・レーダー応用システムの成長性が高い。
- ・カメラ・レーダー応用システムは自動運転を実現していく上では必須のシステムとなることから、今後も1台あたりの搭載システム数は増加していくとみられ、市場は引き続き拡大していく。
- ・ナビ協調システムについては、ソフト主体となるため、新たな部品（ハード）市場は創出は小さい。また、車両運動制御システムについても、統合制御では既存のハード（システム）をベースにソフト対応で協調システムを構築する手法がとられることから、期待するほど部品市場の創出にはつながらない。

【乗用車編 I-14 先進運転支援キ一 부품のシステム別市場規模推移】

■カメラ・レーダー・レーザー応用システム

センサ（カメラ）

単位：千個

年		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	・・・	2028	
自動ブレーキ	可視光カメラ	2,800	3,350	3,900	4,650	5,100	6,950	7,550	・・・	7,950	
インテリジェントヘッドレスト	—								・・・		
ドライバモニター	近赤外光カメラ	10	20	30	50	70	100	150	・・・	400	
車線維持支援	可視光カメラ	15	15	10	10	10	10	10	・・・	10	
車線変更支援	—								・・・		
側前方衝突回避支援	—								・・・		
駐車支援システム	俯瞰映像	可視光カメラ	700	850	850	920	1,150	1,540	1,900	・・・	2,300
	I P A	—							・・・		
暗視カメラ	近赤外光カメラ								・・・		
ビューモニターカメラ	可視光カメラ	6,000	6,000	5,400	5,000	5,000	5,800	6,000	・・・	6,200	
電子インナーミラー	可視光カメラ	90	120	160	180	200	260	300	・・・	500	
電子アウターミラー	可視光カメラ	2	10	20	20	20	20	10	・・・	100	
計		9,617	10,365	10,370	10,830	11,550	14,680	15,920	・・・	17,460	

センサ（レーダー）

単位：千個

年		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	・・・	2028
自動ブレーキ	ミリ波レーダー	2,750	3,150	3,500	4,150	4,600	6,300	6,900	・・・	7,050
インテリジェントヘッドレスト	ミリ波レーダー	10							・・・	
ドライバモニター									・・・	
車線維持支援									・・・	
車線変更支援	準ミリ波レーダー	1,000	1,200	1,400	1,400	1,600	2,000	2,400	・・・	4,800
側前方衝突回避支援	準ミリ波レーダー	20	40	60	100	160	300	600	・・・	1,600
駐車支援システム	俯瞰映像								・・・	
	I P A								・・・	
暗視カメラ									・・・	
ビューモニターカメラ									・・・	
電子インナーミラー									・・・	
電子アウターミラー									・・・	
計		3,780	4,390	4,960	5,650	6,360	8,600	9,900	・・・	13,450

③部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス／センサ

ミリ波レーダー

カーメーカー 部品メーカー	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱	スズキ	ダイハツ
デンソー	○			○			○
デンソーテン	○		○				
ヴァレオ			○				
コンティネンタル	○		○		○	○	
ボッシュ						○	
ニデックエレシス		○					

カメラ

カーメーカー 部品メーカー	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱	ダイハツ	スズキ	SUBARU
デンソー	○					○		
日立Astemo							○	○
ニデックエレシス			○					
コンティネンタル	○			○	○	○	○	
ZF TRW		○			○			
ボッシュ			○					
マグナ				○				
ヴァレオ			○※1					
ヴィオニア								○※2

※1 フィット新型より

※2 アイサイトVer.4(X)より

赤外線レーザー

カーメーカー 部品メーカー	トヨタ	ホンダ	マツダ	ダイハツ
デンソー				○
コンティネンタル	○	○	○	

【乗用車編 II-1-5） 車線変更支援システム】

②システム搭載車

カーメーカー		搭載車種
トヨタ	ブラインドスポットモニター	カムリ、C-HR、プリウス、RAV4、クラウン、アルファード、ヴェルファイア、カローラ、カローラツーリング、カローラスポーツ、ミライ、ランドクルーザー、グランエース、ヤリス、ヤリスクロス、GRヤリス、bZ4X、レクサスLS・ES・LC・IS・LX・RX
日産	ブラインドスポットインターベンション	フーガ、スカイライン、エクストレイル
ホンダ	ブラインドスポットインフォメーション	レジェンド、オデッセイ、インサイト、CR-V、ホンダe、フィット、ステップワゴン、ヴェゼル、シビック、ZR-V
マツダ	リアビークルモニタリングシステム	デミオ、マツダ3、マツダ6、CX-3、CX-5、CX-8、ロードスター、CX-30、CX-60
SUBARU	スバルリヤビークルディテクション	レヴォーグ、レガシィ、インプレッサ、WRX、XV、フォレスター
三菱	BSW/LCA	アウトランダー、デリカD5、エクリプスクロス
スズキ	ブラインドスポットモニター	エスクード、スイフト
ダイハツ	ブラインドスポットモニター	ロッキー、アルティス、タント

③部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス/センサ

カーメーカー		担当部品メーカー (レーダー)
トヨタ、ダイハツ	ブラインドスポットモニター	コンチネンタル、デンソー
ホンダ	ブラインドスポットインフォメーション	オートリブ (加)
マツダ	リアビークルモニタリングシステム	古河AS、ヘラ
SUBARU	スバルリヤビークルディテクション	コンチネンタル
三菱	BSW/LCA	コンチネンタル
スズキ	ブラインドスポットモニター	ヘラ

④市場規模・搭載率の推移と予測（2018～2023年実績，2024～2028年予測）

単位：千システム・千台，百万円，%

年		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...	2028
市場規模 数量	実数	500	600	700	700	800	1,000	1,200	...	2,400
	対前年比	—	120.0	116.7	100.0	114.3	125.0	120.0		—
市場規模 金額※	実数	6,500	7,500	8,400	8,400	9,200	11,000	12,600	...	22,700
	対前年比	—	115.4	112.0	100.0	109.5	119.6	114.5		—
乗用車 生産台数	搭載率	6.0	7.2	10.0	10.6	12.1	13.0	15.0	...	29.6
		8,400	8,300	7,000	6,600	6,600	7,700	8,000	...	8,100
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

※レーダー・ECU+警告ランプ・ブザー

⑤カーメーカーシェア（2023年）

単位：千システム，%

メーカー	数量	シェア
パナソニック	100	38.5
市光工業	80	30.8
アルプスアルパイン	80	30.8
合計	260	100.0

⑥技術開発動向

- ・電子インナーミラーメーカーとしてはパナソニック、市光工業、アルパイン、クラリオン、三菱電機、ケンウッドがあり、乗用車用純正品では市光工業、トラック・バス用純正品では市光工業、クラリオン、三菱電機が実績をもつ。この他、アイシン精機や村上開明堂でも開発を進めており、ルームミラーの高機能化が進みつつある。
- ・パナソニックはフィコサと共同で電子インナーミラーを開発、従来のインナーミラーよりも水平方向の視野角を広げリアウインドの内側に配置したカメラの映像を表示するため、後席の乗員や荷物の映り込みが防げる他、夜間モードを設定し後続車ヘッドライトのまぶしさをやわらげ視認性向上を実現している。
- ・パナソニックは日産と共同でインテリジェントルームミラーとして開発、2020年より展開、夜間画質向上と外形を小型化した次世代版となる。従来品の解像度は1.3メガピクセル、画素密度は100ppi、ダイナミックレンジは100dpiだが、次世代版は2.6メガピクセル、162ppi、120dpiまで高性能化、アフター品とは一線を画している。パナソニックがECUからミラーまで一貫で開発する体制となる。
- ・市光工業はヴァレオと共同でデジタル式インサイドカメラモニターシステムとして電子インナーミラーを開発、画像処理技術により逆光・後続車ヘッドライトからのまぶしさを低減する機能を盛り込んでおり、高機能化・安全性向上が図られており、単に写れば良いという安価なアフター品と差別化している。デジタル式インサイドカメラモニターはCMOSイメージセンサは130万画素、1/4インチ、モニターはa-SiTFT液晶・9.7V型で、日産のスマートルームミラーとして採用されている。

③部品メーカーとカーメーカーの納入マトリクス

カーメーカー			担当部品メーカー
日産	アクチュエータ	転舵モータ	K Y B
		反力モータ	K Y B
	電磁クラッチ		N T N
	E C U		K Y B
トヨタ			ジェイテクト

④市場規模・搭載率の推移と予測（2018～2023年実績，2024～2028年予測）

単位：千システム・千台，百万円，%

年		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	…	2028
市場規模 数量	実数	10	10	10	5	5	10	15	…	80
	対前年比	—	100.0	100.0	50.0	100.0	200.0	150.0		—
市場規模 金額※	実数	1,000	1,000	1,000	500	500	1,000	1,500	…	6,000
	対前年比	—	100.0	100.0	50.0	100.0	200.0	150.0		—
乗用車 生産台数	搭載率	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	…	1.0
		8,400	8,300	7,000	6,600	6,600	7,700	8,000	…	8,100
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

※E C U+アクチュエータ

- ・ステアバイワイヤ（電子ハンドル）は日産が業界に先駆けて実用化、今もスカイラインに搭載している。日産は自動運転プロパイロット2.0で電子ハンドルのもつ自動操舵機能を盛り込んでいる。市場的には市場の中での評価の行方にもよるが、日産では搭載車を拡げていく方向にある。電子ハンドルは自動運転との絡みから市場拡大が期待されており、日産車以外でも複数の案件が進行している。2024年以後、高度な自動運転車の投入により新規搭載車が出てくる。ただシステムコストが高いため、当面（2028年）、市場規模は大きくは拡大しない。将来（2035年以後）的には電子ハンドルは自動運転を高度化していく上で重要なシステムとなることから市場としての有望性は高い。
- ・トヨタも電子ハンドルを中国仕様のb Z 4 Xより採用を開始すると発表した。実際には2024年以後となる。レクサスブランドの電気自動車レクサスR Zに電子ハンドル仕様車が追加設定される見込みで、電子ハンドルは今後、タイプⅢへと移行していく可能性が高い。

【乗用車編 II-3-2） ナビ協調ブレーキ】

インテリジェントペダル（アクセルペダルモジュール）

単位：千ユニット・千台，百万円，%

年		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	…	2028
市場規模 数量	実数	7	10	10	8	8	10	10	…	20
	対前年比	—	142.9	100.0	80.0	100.0	125.0	100.0		—
市場規模 金額※	実数	130	200	200	160	160	200	200	…	400
	対前年比	—	—	—	—	—	—	—		—
乗用車 生産台数	搭載率	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	…	0.2
		8,400	8,300	7,000	6,600	6,600	7,700	8,000	…	8,100
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		100.0

⑤メーカーシェア（2023年）

単位：千システム，%

メーカー	数量	シェア
アイシン・エイ・ダブリュ	130	92.9
クラリオン・日立Astemo	10	7.1
合計	140	100.0

⑥技術開発動向

- ・日産ではインテリジェントペダルとナビ協調制御を組み合わせたナビ協調機能付インテリジェントペダルを実用化している。ディスタンスコントロールアシストとしてアクセルペダル応力が変化するインテリジェントペダルを開発、ミリ波レーダーで先行車との車間距離を検知、近づきすぎるとシステムがなめらかにブレーキをかけ、アクセルペダルをアクチュエータにより押し戻す方向に動くことで運転を支援する。ドライバーがアクセルペダルを踏んだままの状態ではアクチュエータにより反力を発生させ、ペダルの踏み変えを促す。
- ・ナビ協調機能付インテリジェントペダルはインテリジェントペダル（ディスタンスコントロールアシスト）とカーナビ、パワートレイン、ブレーキを統合制御させたもので、カーブにさしかかった際にカーナビの地図データから取得したデータを元にアクセルペダルに反力を発生させ、戻す動作を支援するもので、さらにドライバーの足がアクセルペダルから離れるとなめらかに減速制御を行う。

【商用車編 Ⅲ-7 商用車先進運転支援システム別市場規模推移】

7. 先進運転支援システム別市場規模推移 2018~2023年実績, 2024~2028年予測

■商用車全体（小中大トラック・バス, 軽トラック）

数量ベース

単位：千システム, %

システム	実績				対前年比		
	2018	2019	2020	2021	2019	2020	2021
A E B S	185	350	485	660	189.2	138.6	136.1
E S C	295	400	610	810	135.6	152.5	132.8
L D W S	20	30	30	35	150.0	100.0	116.7
D M S	15	25	25	30	166.7	100.0	120.0
A I L S	※	※	※	※			

単位：千システム, %

システム	実績		予測			対前年比		
	2022	2023	2024	…	2028	2022	2023	2024
A E B S	890	920	1,080	…	1,360	134.8	103.4	117.4
E S C	910	920	1,000	…	1,160	112.3	101.1	108.7
L D W S	35	35	40	…	50	100.0	100.0	114.3
D M S	35	50	65	…	200	116.7	142.9	130.0
A I L S	※	※	※	…	※			

金額ベース

単位：百万円, %

システム	実績				対前年比		
	2018	2019	2020	2021	2019	2020	2021
A E B S	13,700	22,300	28,800	39,400	162.8	129.1	136.8
E S C	13,300	16,200	23,700	30,900	121.8	146.3	130.4
L D W S	2,000	3,000	3,000	3,500	150.0	100.0	116.7
D M S	1,500	2,500	2,500	2,900	166.7	100.0	116.0
A I L S	※	※	※	※			
計	30,500	44,000	58,000	76,700	144.3	131.8	132.2

単位：百万円, %

システム	実績		予測			対前年比		
	2022	2023	2024	…	2028	2022	2023	2024
A E B S	51,000	51,600	57,200	…	64,000	129.4	101.2	110.9
E S C	33,200	33,300	35,500	…	39,200	107.4	100.3	106.6
L D W S	3,500	3,400	3,800	…	4,500	100.0	97.1	111.8
D M S	3,300	4,600	5,800	…	16,000	113.8	139.4	126.1
A I L S	※	※	※	…	※			
計	91,000	92,900	102,300	…	123,700	118.6	102.1	110.1

※アフター市場のみ

■ ドライバー異常時対応システム（EDSS）

EDSS搭載車

カーメーカー	システム名	システム搭載車		搭載開始年月
日野	EDSS	高速	セレガ	2018.7
		路線	ブルーリボン・レインボー	2019.6
いすゞ	EDSS	高速	ガーラ	2018.7
		路線	セルガ	2019.6
三菱ふそう	EDSS	高速	エアロクイーン	2019.2
		路線	エアロスター	2019.8

- ・近年、バスドライバーの人手不足・高齢化そして運転中の急病による事故が社会問題となっており、ドライバー異常時に停止させるEDSSに対し注目が集まっている。
- ・EDSSは急病などによりドライバーが運転操作を継続することが困難となった場合、ドライバーや添乗員がナビ画面左に設置された運転席スイッチを押すか、乗客が客席最前列上部に設置された客席スイッチを押すことで自動的にブレーキがかかり、 2.45m/S^2 でスムーズに速度を落とし停止させることができる。
- ・システム作動時には乗客に緊急停止を知らせるために非常ブザーが鳴るとともにスイッチ内蔵ランプとフラッシャーが点灯する。周囲に対してはホーンを鳴らしストップランプとハザードランプが点滅することで非常ブレーキ作動を知らせる。
- ・日野は2018年7月より高速バスのセレガにEDSSを標準装備、いすゞも2018年7月にモデルチェンジした高速バスのガーラにEDSSを標準装備しており、両社ともに名称はEDSS（ドライバー異常時対応システム）は共通、システムの中味、非常ブレーキスイッチ操作部の配置・デザインも共通化、搭載開始時期も同じくすることで「あそこに非常ブレーキスイッチがある」と周知を図ろうとしている。新車の高速バスではEDSSが標準装備となる方向にある。
- ・また、いすゞと日野は2019年6月より自動検知式EDSSを投入している。このシステムは人工知能を用いたドライバーモニターとLDWSをEDSSに組み入れてシステム化することでドライバーの異常を自動で検知できる。ドライバーモニターと連携するEDSSはトラックで導入が進んでおり、いすゞが大型トラックに2021年5月より搭載、いすゞやUDでは大型・中型・小型の各クラスのトラックにEDSSを搭載している。

【IV-4 自動運転レベル別市場規模と搭載率動向】

4. 自動運転レベル別市場規模と搭載率推移 2018～2023年実績, 2024～2028年予測

■自動化レベル別生産台数（日本）

単位：千台

運転自動化レベル		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...	2028
自動化なし	0	4,455	3,770	2,600	2,000	1,100	500	200		
運転支援	1	3,700	4,100	3,600	3,600	4,250	5,580	5,880	...	5,900
高度運転支援	2	245	430	800	1,000	1,250	1,620	1,920	...	2,200
部分自動運転	3				わずか※					
	4									
完全自動運転	5									
全体		8,400	8,300	7,000	6,600	6,600	7,700	8,000	...	8,100

※限定100台 ホンダ・レジェンド

■自動化レベル別搭載率（日本）

単位：%

運転自動化レベル		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...	2028
自動化なし	0	53.0	45.4	37.1	30.3	16.7	6.5	2.5		
運転支援	1	44.0	49.4	51.4	54.5	64.4	72.5	73.5	...	72.8
高度運転支援	2	2.9	5.2	11.4	15.2	18.9	21.0	24.0	...	27.2
部分自動運転	3									
	4									
完全自動運転	5									
全体		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	...	100.0

■自動化レベル別対前年比（日本）

単位：%

運転自動化レベル		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...	2028
自動化なし	0	—	84.6	69.0	76.9	55.0	45.5	40.0		
運転支援	1	—	110.8	87.8	100.0	118.1	131.3	105.4		
高度運転支援	2	—	175.5	186.0	125.0	125.0	129.6	118.5		
部分自動運転	3	—								
	4	—								
完全自動運転	5	—								

禁 無 断 転 載

2024年版
先進運転支援システムの
現状と将来性

価 格：101,200円（税込）

発刊日：2024年3月9日

発刊者：総合技研株式会社

自動車技術研究グループ

本 社：〒450-0003

名古屋市中村区名駅南1-28-19

名南クリヤマビル

TEL (052) 565-0935(代)

E-MAIL aam53300@nyc.odn.ne.jp

URL <http://www1.odn.ne.jp/sogogiken/>