

자율주행과 전기자동차 및 플라잉카 동향 보고서

제 1 부 플라잉카, 2025 년 일본에서 발진

Part1. 총론

- 자동차 메이커도 플라잉카에 속속 참가해서 25 년 엑스포로 시동, 2050 년에 100 조엔 이상의 시장으로

Part2. 해외 동향

- 유럽과 미국 '플라잉카' 사회 구현 최전선, 24 년 상용서비스 개시가 타깃

Part3. 요소 기술

- 덴소의 고효율 모터에 업계가 소란, 혼다도 뛰어들어 가스 터빈에서 개발 경쟁

제 2 부 테슬라의 EV 제조 쇄신

Part1. 차세대 EV 의 히트카드(전편)

- 테슬라가 제조 쇄신, EV 코스트 반감으로

Part2. 차세대 EV 의 히트카드(후편)

- 테슬라 독주로, 전동 액슬 1000 달러 이하

제 3 부 신규제 「유로 7」의 심층

- EV 도 끌어들이는 유럽의 의도는?

Part1. 「유로 7」10 가지의 의문

- 유럽 신규제, 목적은 중국 배제?

Part2. EV 에 역풍인가

- 타이어/브레이크 분진도 대상

Part3. 엔진 전문가의 관점

- HEV 전용 엔진이 중요하게

제 4 부 신형 프리우스는 여기가 다르다.

Part1. 대담한 변모

- 양각이 20 도를 밀도는 프론트 필터

Part2. 진화한 주행

- 여유로운 파워트레인과 제어·차체가 중심

Part3. 주행을 실감할 수 있는 소리로

- 차실에 전해지는 고음을 저감

제 5 부 기타 자동차 관련 동향

Part1. 도요타가 기가캐스트 도입을 검토,
차세대 EV 에서 공정과 비용의 반감(半減)을 노린다.

Part2. 도요타, 2027~2028 년을 목표로 EV 용 전고체 전지를 실용화

Part3. BYD 의 ADAS 에서 비오니아가 존재감, 배후에 퀄컴의 그림자

Part4. 엔비디아(NVIDIA)가 GPU 를 칩렛(Chiplet) 제공,
우선 MediaTek 가 차재 SoC 에서 채용

Part5. 일본 국내 최초 '레벨 4' 자율주행으로 운행 개시

Part6. 디스플레이가 회전하는 BYD 의 새로운 HMI,
사용의 용이성과 선진성을 융합

Part7. 전고체 전지로 「EV 를 엔진 차보다 싸게」, 닛산 히라이 전무

Part8. 도요타가 발표한 신기술, 전고체 전지나 기가캐스트보다 주목한 것

Part9. 테슬라의 차세대 EV 가 채택한 놀라운 기술

Part10. 혼다의 신형 SUV 「ZR-V」, 코스트 억제와 충돌 안전 성능을 양립

Part11. BMW 가 미국에 대규모 전지공장, 셀은 AESC 제

Part12. 미쓰비시 에스테이트(三菱地所, MITSUBISHI ESTATE CO., LTD.)가
일본 최초의 자율주행 트럭 대응 물류 시설 개발, 스타트업 T2 에 출자

Part13. “테슬라화”에 위기감을 느끼는 도카이리카(東海理化),
서비스 개발을 서두르는 이유

Part14. 도요타의 신형 고급 미니밴, 게스탬프의 핫스탬프재를 채용

Part15. 215 만 명의 차량 정보가 공개 상태로 반복되는 클라우드 설정 실수

제 6 부 생성 AI 의 현재 위치

Part1. 생성 AI 로 진을 치고 싸우는 격전지는 여기도.

Part2. 부조종사인가? 이중주인가? 생성 AI 는 인간의 파트너

Part3. ChatGPT 사내 도입. 일본 국내 세력도 변혁에 확신

Part4. AI 고객 서비스에 주의해야 할 리스크란?