

ジュネーブ・モーターショーとMaaS先進国フィンランド出張レポート



「胎動する次世代ビークルの世界」では、100年に一度の大変革を迎えているといわれている自動車産業において、何が起きているのか、どこに課題があるのか、日本企業はどうすれば良いのかななどを様々な有識者からインタビュー形式で伺ってきました。第7回ではインタビューを小休止して、第1回にご登壇いただいた自動車ジャーナリストの桃田健史氏とともに3月に訪問したジュネーブ・モーターショーとMaaS先進国フィンランドの出張レポートとさせていただきます。

ヨーロッパを代表するモーターショーであるジュネーブ・モーターショーでしたが、最も印象に残ったことは高級電気自動車を欧州メーカーが続々と発表してきたことです。また、自動運転に関する様々なコンセプト提案もありました。そこから透けて見える欧州企業と米国企業、欧州企業と中国企業の関係についてレポートしたいと思います。

MaaS Global 社(マース・グローバル社)というモビリティ・アズ・ア・サービス(MaaS)を代表する企業があると聞いていたことから訪問することにしたフィンランドですが、同社の存在以上に驚いたのは、運輸・通信省という日本でいう国土交通省に相当する役所がこれまでの規制を抜本的に改革し、ユーザー目線での様々な交通サービスを創出しやすい環境づくりを運輸・交通大臣の強い政治的リーダーシップで進めていることでした。なぜフィンランドがそれほどまで本気で規制改革を進めているのか、その背景についてもレポートしたいと思います。



湖と山に囲まれたジュネーブ



ジュネーブ・モーターショーの入り口

プレスデーに潜入した ジュネーブ・モーターショー

第88回ジュネーブ国際モーターショーは3月8日から18日までの11日間が一般公開となっており、3月6日、7日はプレス関係者のみが入場できるプレスデーとなっていました。日新の横路社長のご配慮により私はThe Truckの記者として入場し、自動車ジャーナリストの桃田健史氏の導きに従って会場を巡ることとなりました。

私にとって初の海外のモーターショーへの参加でしたが、最初に感じたのは国内の様々な展

示会とは全く異なる「サロン」のような雰囲気です。通路には赤いカーペットが敷き詰められており、床のコンクリートが見えているような場所は一つもなく、天井からはまばゆいほどの沢山の照明がたかれています。また、会場の一部が中二階のようになっていることからエスカレーターを上がると会場全体を俯瞰してみることができることも会場の雰囲気の良いことに貢献していました。



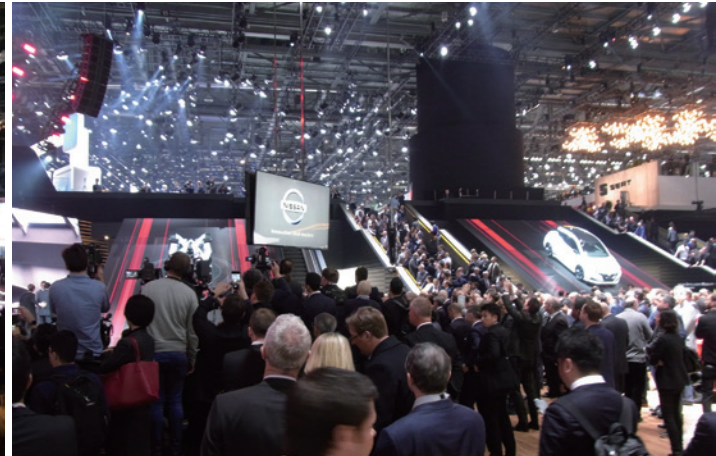
プレスパス



ジュネーブ空港に隣接した Palexpo という会場で実施



日本の展示会とは雰囲気の異なるジュネーブ・モーターショー



サロンであることの印象を更に強くしたのが、大手自動車メーカーのブースに設置されているカフェコーナーです。ダイムラー、アウディ、ボルボ、プジョー、トヨタ、現代などの大手自動車メーカーはカフェコーナーでカプチーノ、ジュース、お菓子などを無料でふるまっ

ていました。また、プレスや重要顧客向けに料理をふるまうためのレストランブースを設けている自動車メーカーもあり、中には毎年三ツ星シェフに料理させているメーカーもいるとのこと。



大手自動車メーカーはカプチーノやお菓子をブースにて無償提供(日系ではトヨタのみ) ※ダイムラー、Audi、Volvo、プジョー、現代など



AUDI では映画館のような雰囲気でポップコーンとコーヒーを提供

欧州の自動車メーカーはジュネーブ・モーターショーで初披露目することを非常に重要視すると桃田氏が出ていましたが、自動車産業をゼロから育ててきたヨーロッパの人たちには文化を守りたいという強い思いがあり、それが“サロン”としてのジュネーブ・モーターショーの雰囲気につながっているのだと思います。

“テスラ殺し”の高級電気自動車が次々と発表

ここからは2018年ジュネーブ・モーターショーの目玉をご紹介します。最大の目玉はポルシェ、ジャガーなどの高級メーカーが次々と電気自動車のモデルを発表してきたことです。

その象徴的存在が、VW グループの最高級ブランドであるポルシェが高級電気自動車ミッションEの派生モデルとして発表したミッションEクロスツーリスモでしょう。ポルシェはスポーツカータイプのEVであるミッショ

ンEを2019年4月に市販することを既に発表していますが、スポーツカータイプがテスラModel Sの対抗車種だとすると、クロスツーリスモはModel Xの対抗車種になります。これによってポルシェは完全に“テスラ殺し”のラインナップをそろえていくことになります。更にポルシェは1月に800V、350kWの超急速充電方式を発表しており、これにより航続距離500kmの80%充電を15分で行えるといっています。テスラの急速充電では400V、120kWで約300kmの航続距離の充電に30分かかりますので、ポルシェの方式では充電時間が半分に以下に短縮されることになります。



ポルシェが初披露した Mission E Cross Turismo



現在はインドのタタ・モーターズの傘下にあるイギリスのジャガーはI-PaceというSUVタイプの電気自動車の市販モデルを発表しました。こちらも航続距離480kmとなっていますが、充電方式については既存のインフラを使う

ことを想定しているようです。2019年に市販される予定とのことですが、現在は詳細な発売時期と販売価格は提示されていません。ただ、このモデルもテスラModel Xの対抗車種となります。



ジャガー初の電気自動車であるI-Pace



スウェーデンのボルボ・カーズは高級車ブランド Polestar を展開しようとしており、その最初のモデルであるプラグインハイブリッド自動車の Polestar 1 が初めて欧州で披露されました。このモデルは既に 2017 年秋に上海に手発表されたものですが、2010 年から中国の浙江吉利控股集团の傘下となったボ



ボルボ・カーズの高級電動車ブランドの初代モデルである Polestar 1

ルボ・カーズが高級化、電動化、中国での現地生産化を進める象徴的なブランドとなっています。また、同社ではテスラ Model 3 の対抗車種となる Polestar 2 の生産を 2019 年後半に始め、Model X の対抗車種になるであろう SUV タイプの Polestar 3 も市販化するとしています。



テスラ社は廉価版の Model 3 の量産が計画通りに進んでおらず、資金的に相当厳しい状況にあるという噂が絶えませんが、既に電気自動車を展開している BMW に加えて、ポルシェ、ジャガー、ボルボ Polestar などの大手高級車メーカーが次々と対抗車種を投入していくようになると、熾烈な市場競争にさらされ、更に経営的に追い込まれていくものと想定されます。

また、電気自動車ベンチャーの世界では、テスラの後を追うように数多くの企業が生まれています。2014 年に上海で創業し、中国版 Twitter であるテンセントや中国版 Amazon である Baidu などから支援を受けている NIO、2015 年に上海で創業し、中国自動車メーカー吉利汽車から支援を受けている Weltmeister、マツダやテスラ出身者が 2007 年にカリフォルニア州で創業した Lucid、2016 年に大学発ベンチャーとしてスウェーデンで創業した Uniti、BMW・テスラ・日産

などの出身者が 2016 年に香港で創業した Byton、Faraday Future という電気自動車ベンチャーからスピンオフし 2017 年末にロサンゼルスで創業した EVELOZcity など、数えればきりが無いほど数多くの電気自動車ベンチャーが誕生しており、彼らの活躍次第では更にテスラにとって厳しい競争環境となっていく可能性があります。

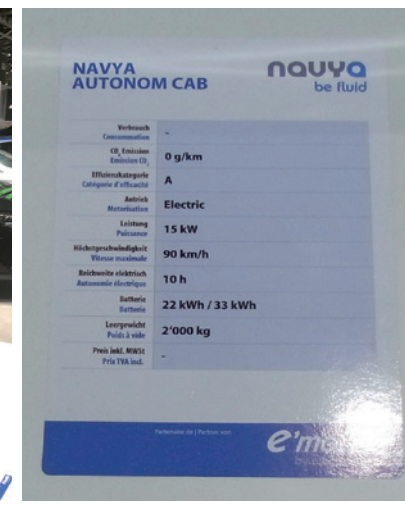
自動運転では無人運転中のユーザー体験の提案競争が始まっている

EZmile、Local Motors と並ぶ自動運転バスの 3 大メーカーの一つである NAVYA のブースを訪問したところ、1 月にラスベガスの CES で発表されたロボットタクシーが展示されていました。初代の完全自動運転バスは全世界で 65 台を既に販売したとのことで、第二弾となるロボットタクシーでは 6 カメラ、

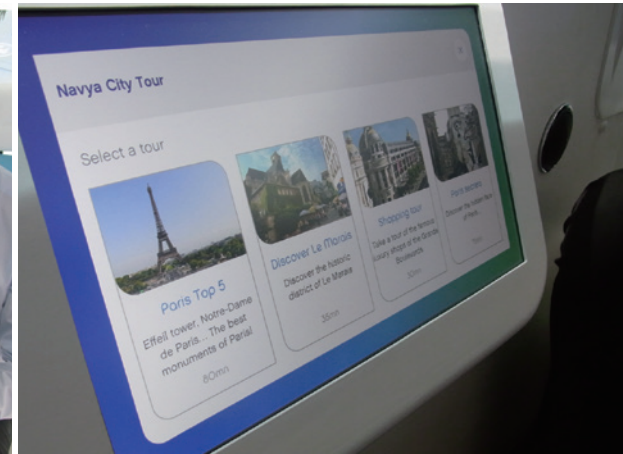
2GPS を搭載し、最高 90km/h・平均 50km/h での走行性能を実現しているとのことでした。今年の 9 月からフランス、アメリカ、オーストラリアで実証実験を開始することで、モビリティサービスを提供する事業者に対して様々なソリューションを提供する会社を目指してい



るそうです。NAVYA が提供する車両は全て無人運転を前提としていますので、彼らがこだわっているのは無人運転中における車内でのユーザー体験であり、他社と差別化すべく様々な機能を開発中とのことでした。



NAVYA の無人運転車の第二弾であるロボットタクシー



更に 2017 年 3 月にサムソンに買収された自動車部品大手の Harman のブースを訪れたところ、Rinspeed というデザイン会社が提案する上下分離型の無人走行車のモックアップが展示されていました。車内には座席ごとに個人用ディスプレイが設置され、ディスプレイ及びシート横の操作パネルで音楽や動画コンテンツなどを再生できる仕組みとなっていました。この車内でのユーザー体験の提案は Harman が担当しているとのことでした。

Harman のブースにはサムソンのディスプレイや半導体を搭載したシステムの提案や車内でのスマートフォンとの連携を想定した HMI (車内ディスプレイ+操作システム) も展示されていました。また、Harman は音響分野では有名ブランドであるスピーカーの JBL、アンプの Mark Levinson など抱えていることから、ディスプレイ+操作+音響を組み合わせた総合的な車内体験を提案できる存在と言えます。桃田氏によると、ヨーロッパメーカーの高



未来の無人走行車内の体験を提案する Harman 社



デザイン会社の Rinspeed が提案する上下分離型の無人走行車



サムソン傘下になったことのシナジーを感じさせる Harman のブース



級車の大半には Harman の HMI が搭載されているとのことですので、Harman がサムソン傘下になったことで電機業界と自動車業界の最強の組み合わせが実現したという印象を持ちました。

日本にもパナソニック、ソニー、三菱電機、日立など音響や自動車に強い電機メーカーがありますが、サムソン×Harman を越えられるだろうか少し心配になりました。

無人走行車でもう一つ気になったのは ICONA というデザイン会社のブースです。こちらはあくまでデザインモックアップに過ぎないものですが、偶然我々の対応に応じてくれた CEO の Gaudio 氏との会話が大変印象に残りました。

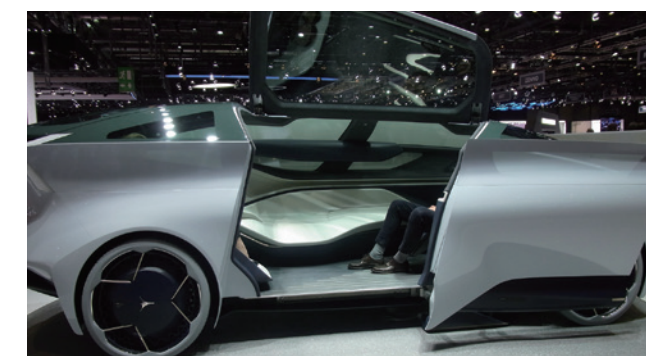
かつてイタリアには“カロッツェリア”という自動車デザイン会社が多数存在し、自動車メーカーから注文を受けて高級車のデザインを行っていました。例えば、日本で有名なデザイナーの奥山清行氏は代表的なカロッツェリアであるピニンファリーナの出身であり、そこではフェラーリなどのデザインを手掛けていたことで知られています。

Gaudio 氏はピニンファリーナと並ぶ代表的なカロッツェリアであるベルトーネの出身だそうですが、2010 年のリーマンショック後に自動車メーカーがデザインを内製化したことなどが原因でベルトーネは倒産に追い込まれてしまったため、一念発起して市場が急拡大する中国市場を狙って ICONA を創業したとのことでした。当初は 5 人のデザイナーでスタートした

ICONA は現在 85 人のデザイナーを抱え、中国の主要な自動車メーカーとは全て取引を行っているとのことでした。今回展示されていた無人走行車は若い中国系女性デザイナーが手掛けたとのこと、これも中国メーカーを意識して製作したのかもしれませんが、Gaudio 氏の話聞き、中国メーカーが技術的に成熟し、そこにイタリアンデザインが取り込まれるようになっていくのではないかと、そうすると自前主義が強い日本車にどこまで競争力が残るのだろうかという気になりました。



偶然対応してくれた ICONA 社 CEO の Dr. Teresio Gigi Gaudio 氏



ICONA 社が提案する無人走行車のデザインモックアップ

VWが今年10月に3輪型の パーソナルモビリティを市販予定

自動車そのものではないですが、少々驚いたのが Cityskater という3輪型の電動スケーターをフォルクスワーゲンが今年10月に発売すると発表したことです。同社はモーターショー前日の関係者ディナーの席において、都市部のモビリティ問題の解決のために2022年までに関連技術に340億ユーロの投資をすると表明したようですが、その一部に Cityskater も含まれると考えられます。担当者に聞いたところ、ヨーロッパでは最高速20km/h以下のパーソナルモビリティであれば公道走行が認められているとのことで、販売

価格としては1500ユーロ(約20万円)以下を予定しているとのことでした。Cityskater と近いイメージのパーソナルモビリティはトヨタ自動車でも提案しており、i-walk というコンセプトモデルがブースに展示されていました。しかし、日本ではこのようなパーソナルモビリティの公道走行は禁止されていることから i-walk については現時点で販売する計画があるとは聞いていません。ロボット技術、エレクトロニクス技術、自動車技術の三拍子がそろっていることからパーソナルモビリティを開発・製造する上では優位な状況にある日本の産業界ですが、厳しい規制によって市場開拓の機会を失っているのではないかと残念に思いました。



VW が今年10月に発売予定の3輪型電動スケーター Cityskater



トヨタブースに展示されていた
i-walk
(日本では公道走行禁止)

次にご紹介したいのが超小型モビリティの世界です。rimOnO で開発している超小型モビリティは二人乗りの車両を市販できる制度がなかなか整備されないことからメーカーとしての本格量産化に踏み切れずに今に至りますが、ヨーロッパでは L6e、L7e という超小型モビリティの車両制度が整備されていることから商品を市販するメーカーも存在しています。モーターショーでは名車 Isetta を現代的に復刻させた microlino が展示されていました。こち

らの車両は L7e カテゴリーに相当し、価格は12,000ユーロ、最高速90km/h、航続距離は120kmと215kmの2つのバージョンがあ

り、イタリアの自動車メーカー Tazzari との合弁で開発・生産を行っているようです。



名車 Isetta の復刻版の超小型モビリティ microlino



ジープのような超小型モビリティ E-Moke

また、ジープのような見栄えの超小型モビリティは E-Moke という車両で、鉛バッテリーを搭載し L6e カテゴリーで二人乗りの Moky と、L7e カテゴリーでリチウムイオンバッテリーを搭載した四人乗りの BeachMoke/JumMoke があるとのこと。

です。流石にダッシュボードには様々な計器や情報が表示されていたのが印象的でした。

空飛ぶクルマの展示もありました。以前から話題になっているオランダの Pal-V です。税別49万9000ユーロという価格で限定90台の予約受付が始まっており、初号機の納入は2019年の予定とのこと。飛行機になるクルマ



予約受付が始まった空飛ぶクルマの Pal-V



予約受付が始まった空飛ぶクルマの Pal-V

同じ空飛ぶクルマでもユニークだったのがデザイン会社の Italdesign のコンセプト展示です。Airbus と Audi が協力し、非常に出来の良いプロモーションビデオも放映されていました。(https://youtu.be/2LggHhR2kFk) 回転翼とボディとシャシがそれぞれ分離できる構造となっており、空を飛ぶときは回転翼とボディ、地上を走行するときはボディとシャシが一体化します。コンセプトとしては面白いと思いましたが、あれだけの大きい回転翼を回すには相当な大きさのバッテリーが必要なのですがそのスペースが確保されているように思えない、回転翼とボディの連結パーツが貧弱そうでとても強度が十分と思えない、など実用化には相当課題があると感じた展示でした。ただ、これだけのコンセプト展示にリソースをかけられること自体がうらやましいと思います。



Italdesignが提案し、AirbusとAudiが協力した空飛ぶクルマのコンセプト展示



Italdesign が提案し、Airbus と Audi が協力した空飛ぶクルマのコンセプト展示

フランス側からジュネーブに 通勤して感じたグーグルマップの威力

フィンランドの話に移る前に今回のジュネーブ訪問で感じた現地の交通事情やカーナビの現状について感想を述べたいと思います。

年が明けてからジュネーブ・モーターショー訪問を決めた我々は、天文学的に高騰したホテルしか選択肢がないジュネーブに宿泊することができなかったため、国境超えたフランス側のホテルを取らざるを得ませんでした。ありがたいことに桃田氏がレンタカーを運転してくださ

るというので、毎日ホテルから会場までをレンタカーで通勤することとなったのですが、約15kmの距離を移動するのに毎回1時間以上かかってしまうのです。その理由はジュネーブやフランス側の旧市街の道が複雑に入り込んでいるうえに、roundabout というロータリー方式の交差点となっていることで、慢性的に渋滞が発生するからです。更に渋滞を悪化させるのがスイス・フランス国境でして、高速や国道のような道路を走っていても国境のゲートを通る際には大幅に速度を下げた通過しなければならず、そのことで大渋滞が発生していました。



初日に使用していた純正ナビと渋滞を引き起こす要因の一つである roundabout

初日は有料で申し込んだ純正ナビを積極的に活用していた我々でしたが、使っているうちに、プローブ情報も道路情報も取得しないナビであるため推定到着時刻が実際の到着時刻と全く異なることが分かってきました。そこで、出張の後半ではグーグルマップのナビを活用することにしたら、推定到着時間がかなり正確になりました。加えて、大渋滞の原因となる国境のゲートを避けるべく、グーグルマップのルート案内では国境ゲートが全くない生活道路のルートが提示されました。実際に案内された

ルート通りに移動してみると、純正ナビを使っていた時と比較して10分以上も移動時間が短縮され、改めてグーグルマップの威力に脱帽する経験をしました。

日本で運転していると、純正ナビの性能の方が高いことからグーグルマップで移動しているドライバーは少ないかもしれませんが、海外でこういう体験をすると、グーグルマップがナビのデファクトとなる日がどんどん近づいていると感じざるを得ませんでした。

政治・行政主導で交通規制改革を進める フィンランド

フィンランドにはトヨタ・ファイナンスとデンソーが出資した MaaS Global 社(マース・グローバル社)があり、公共交通機関・タクシー・カーシェアリングなどの複数の交通手段を組み合わせることで自家用車を持たずに移動することができる“マルチモーダル・サービス”を提供しています。同社がこのようなサービスを提供することになった背景に、自家用車を持たずに移動できる街づくりを進めているヘルシンキ市のイニシアティブがあったと聞いていたことから、より詳しい背景を知るためにフィンランドを訪問することにしました。



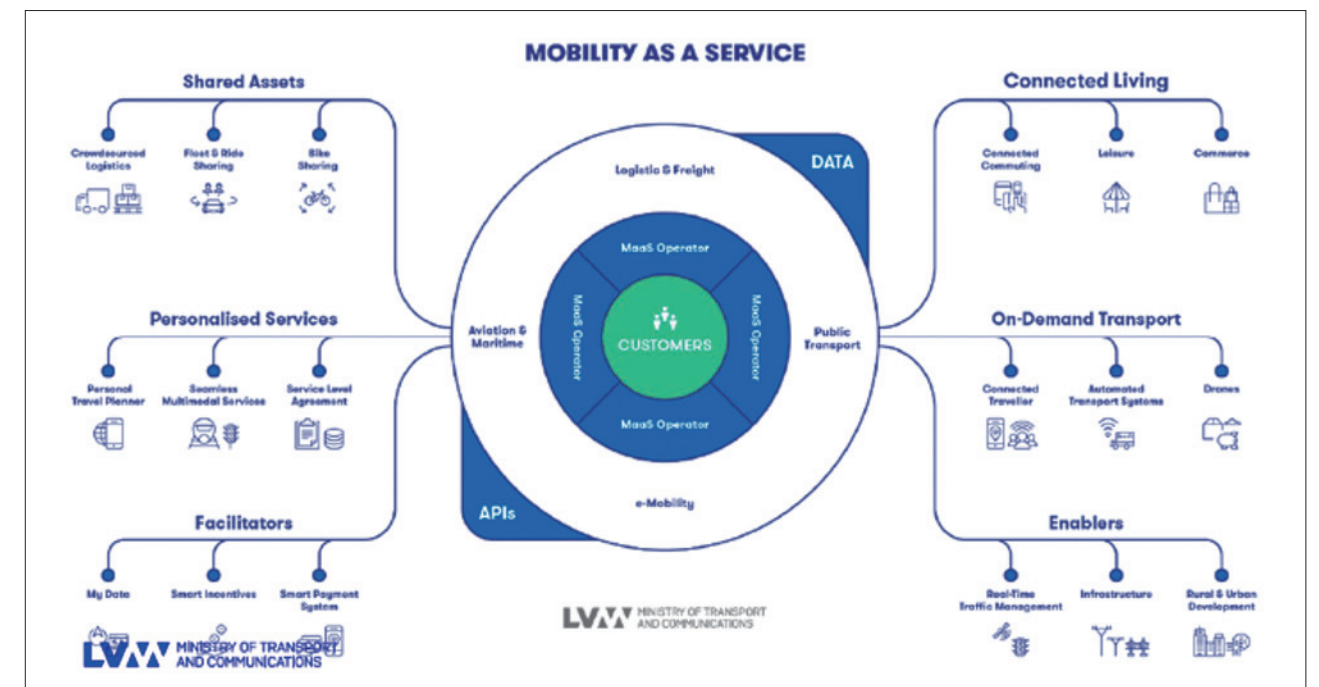
運輸・通信省

ところが実際に現地を訪ねてみると、ヘルシンキ市は自家用車を持たずに移動できる街づくりは進め

ておらず、MaaS やマルチモーダル・サービ

スの旗振り役はヘルシンキ市ではなく、交通規制を担う運輸・通信省であることが判明しました。同省では2010年ごろから縦割りであった自動車、航空、鉄道、船舶などの運輸各局を統合し、2016年には通信当局とも統合したといいます。そして、これまでの交通サービスごとの規制体系を抜本的に見直し、ユーザー主権での交通規制へと規制改革を推進しています。今年から施行された交通サービス法では、交通に関するあらゆる情報のオープン化とAPI化(ソフトウェアに容易に取り込めるデータにすること)を今年1月より交通事業者に義務付けており、今年7月からはライドシェアが全面解禁されてタクシーと同等の扱いとなるそうです。

担当者に伺うと、ライドシェアの解禁はタクシー業界による相当な抵抗がある中で進められたようです。規制改革の提案に対してタクシー業界は猛反発し、ヘルシンキ市の中心部で「タクシー業の葬儀」と称するデモが行われたとのことですが、女性の運輸・通信大臣がリスクをとって政府主導で規制改革を推進し、交通サービス法が制定されたとのことでした。



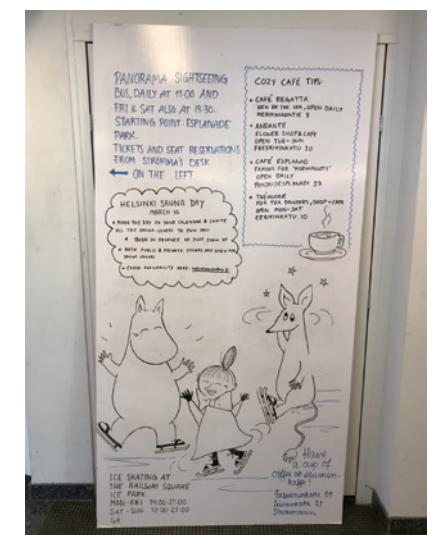
ユーザー主権へと改革されたフィンランドの交通政策



市内を走るフィンランドらしいデザインのバスとトラム



港が凍っているヘルシンキ市内



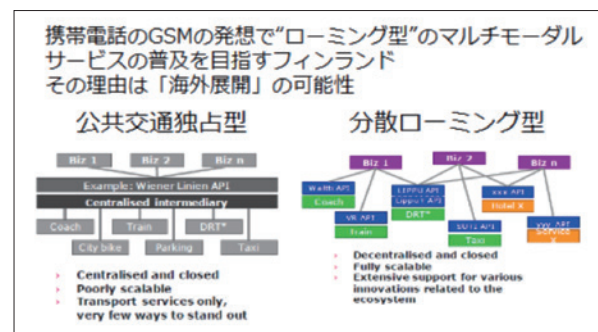
観光案内所に描かれたムーミンの絵

日本政府における国土交通省の運輸部門と、総務省の通信部門が統合したような組織である運輸・通信省ですが、規制当局である同省がこれほどまでの抜本的改革に踏み切った背景には3つの理由があるようです。

1つ目は自動運転やライドシェアなどに代表される自動車・モビリティ分野において世界全体でイノベーションの動きが顕著になる中で、フィンランド政府としてもその流れに対応する必要があるからとのことでした。2つ目は低賃金・低収益性・補助金依存体質などの構造的な課題を抱えているバス、タクシー、トラック輸送の業界に対して若者が魅力を感じなくなりつつあり、社会に必要となるこれらの業界を維持するためには、若者にとって魅力のあるビジネスモデルを創出しやすい環境へと構造改革していく必要があるからとのことでした。そして、明言はされなかったものの、3つ目の理由としてはフィンランドを代表する世界的企業である携帯電話会社のノキアの衰退があるようでした。ノキアに代わる新興企業を運輸×通信の組み合わせで生み出したいという強い思いを感じ取りました。

世界を代表する企業となったノキアは、携帯電話の通信規格である GSM で世界を席巻し、1台の携帯電話で異なる通信キャリアの電波に対応できる“ローミング”によって成功を収めました。そこで、運輸・通信省ではその経験を交通サービスに適用できないかとの発想で“ローミング型”のマルチモーダル・サービスを普及させようとしています。具体的には、サービス事業者から提供される情報のフォーマットが多少異なっていたとしてもその違いを吸収することで、どの事業者であってもマルチモーダル・サービスを提供できるようにしていくことを目指しているようです。

また、運輸・通信省に所属する交通安全庁では、運転免許のアプリ化、車両の登録情報のオープン化と API 化、全国のバス停のオープン化、



交通情報の API 化などを実施しています。運転免許のアプリ化はお隣のエストニアに続く世界第2位の速さだそうです。これらのオープン化によってフィンランドでは車両のナンバープレートが分かれば、①車種、②所有者、③加盟している保険会社などが分かる仕組みになったそうで、事故の際の手続きなどが大幅に効率化したとのことでした。

Data case examples ヘルシンキ市周辺のリアルタイム渋滞情報 Case real time traffic in Helsinki area via Digitraffic API



交通情報のオープン化・API 化を積極的に進める交通安全庁

今回の運輸・通信省との面談を含めて、フィンランドでのアポイントの大半をアレンジくださったのがフィンランド版の JETRO（日本貿易振興機構）のような組織である Business

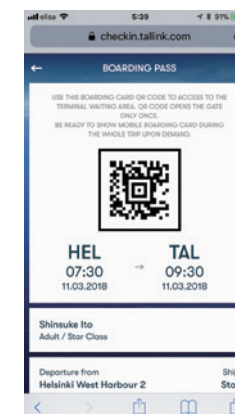
Finland です。Business Finland は民間出身者によって構成されている組織で、フィンランド企業と海外企業の橋渡し役やフィンランド国内の官民の橋渡し役を担っており、同時にスタートアップに対する融資や補助なども行っているとのことでした。帰国後にフィンランド事情に詳しい日本企業の方に伺ったところ、実は Business Finland の入居している建物はかつてノキアのオフィスビルだったそうで、ノキアが経営的に厳しくなり建物を手放さなくなった際にフィンランド政府がその



週末に訪れたエストニア行きのフェリーで感じたIT先進国の風

Business Finland の方のお勧めで週末はフィンランド・ヘルシンキを離れてエストニアの首都であるタリンに行くことにしました。バルト三国の1つであるエストニアと聞くとロシアに近いイメージは持っていましたが、北欧にも近いとは全く思いもしませんでした。実際はフェリーでたった2時間の距離にあり、その地理的な関係からヘルシンキにはかなり多くのエストニア人が出稼ぎ労働者として働きに来ているとのことでした。

ヘルシンキとタリンを結んでいるフェリーは Tallink というエストニアのフェリー会社が運航しているのですが、IT 先進国であるエストニアらしく、完全にペーパーレス、キャッシュレスの乗船体験をすることができました。フェリーの予約は全て



建物を買い取るとともに、ノキアに勤務していた優秀な従業員の多くを Business Finland で受け入れたとのことでした。

国の雇用を支え、外貨を稼いできた大企業や産業が窮地に陥った際、次の新しいビジネスや産業を創出すべく優秀な人材を再雇用し、政治・行政が主導して痛みの伴う規制改革を断行してきたのがフィンランド政府です。一方、電機産業や通信産業が窮地に陥った際に、その企業を延命することは行っても、次の新しいビジネスや産業を生み出すためにチャンスを作り出すようなことはほとんどやってこなかったのが日本政府です。それぞれの役割をわきまえながら、しかるべきリスクを取って官民それぞれが挑戦しているフィンランドから日本が学ぶべきことは数多くあるのではないかと感じた出張でした。

インターネットで行うことができ、予約後に送られてくる QR コードをかざすことでフェリーターミナルから乗船する仕組みとなっています。更に、フェリー内は無料 Wifi が完備され



完全にペーパーレス・キャッシュレスで乗船できるエストニアのフェリー

ており、チケットに記載された ID を入れることで自由に使うことができます。また、船内のスーパーには電子決済の端末が用意され、すべての商品をキャッシュレスで購入できるという徹底ぶりです。

この時期のヘルシンキの周辺の海は氷で覆



凍った海を砕氷しながら進むフェリー



われているのですが、フェリーがゴリゴリと音を立てて砕氷しながら海を進む姿はバルト海ならではの光景でして、寒い3月にヘルシンキを訪れて良かったと思った貴重な体験となりました。

ジュネーブ・ヘルシンキ出張を通して感じた周回遅れの日本

今回のジュネーブ・ヘルシンキ出張を通して、自動車及びモビリティを取り巻く大変革の要素といわれている CASE (IT 化、自動運転、シェアリング、電動化) の全てにおいて日本が周回遅れの状態に陥っているのではないかとこの焦りを感じました。

電気自動車の世界では、テスラ vs 日産 vs 中国メーカーという構図がしばらく続いていましたが、ジュネーブ・モーターショーで発表された欧州メーカーの高級電気自動車投入によって、高級車＝電気自動車という相場観が作られようとしており、同じカテゴリーの対抗車種を持たない日本メーカーは存在感が薄まっていくのではないかと思います。また、中国やアメリカではテスラに対抗する新興の電気自動車ベンチャーが次々と登場し始めていますが、残念ながらそういう企業も日本からは登場していません。10 年前にはリチウムイオン電池を自動

車用に展開できたのは日本メーカーだけでしたので電気自動車が日系企業の専売特許のようになっていますが、韓国や中国の電池メーカーが次々と自動車用リチウムイオン電池を大量生産するようになり、それを全世界に供給するようになったことで、もはや専売特許は失われつつあるといえます。

また、自動運転の世界では、ウーバーやテスラの死亡事故の影響により、圧倒的な技術力と蓄積データを保有するグーグルの Waymo の存在感が増していますが、ジュネーブ・モーターショーで展示されていた様々な無人走行車の提案を見ると、アメリカだけではなくヨーロッパでも自動運転に関するデザイン・ユーザー体験・車両開発などが進んでいることを体感できました。

そして、ライドシェア、カーシェアリング、マルチモーダル・サービスなどのモビリティサービスの世界では、規制当局が自ら規制改革を主導することで次のビジネス、次の産業を生み出そうとするフィンランド政府の“本気度”

に圧倒されました。帰国後にモビリティサービスの世界動向を調べてみると、実は 2010 年～2015 年頃に世界中のあらゆる地域でモビリティサービス企業が数多く誕生していたことが分かりました。その多くは、スマホ×タクシー（タクシー配車）、スマホ×バイク（東南アジアのGrab など）、スマホ×自家用車（ライドシェア）、スマホ×レンタカー（カーシェアリング）、スマホ×バス（オンデマンドバス）、スマホ×駐車場（スマートパーキング）など、既存の交通関連サービスにスマートフォンを連携させることで、①簡単に予約ができる、②事前に決済ができる、③ドライバーや配達員に騙されないといったこれまでのサービスにはなかったメリットを提供しています。そして、スマホ型エコノミーとも呼ぶべきこれらの新しいモビリティサービスは、バス、タクシー、運送業界といった古い業界をじわじわと撤退に追い込み、新しい世代への世代交代・新陳代謝を急速に進めています。

今年の 3 月 28 日には様々なモビリティサービスを傘下に収めてきたダイムラーと BMW が手を組み、両社でモビリティサービスの合併会社を設立してすべてのモビリティサービス事業を統合していくと発表しました。その背景には、大きな市場支配力を持っているアメリカのウーバーや中国の滴滴出行 (DiDi) への対抗意識があると推測しています。

こういうダイナミックな動きがある世界に対し、ライドシェアは認められておらず、カーシェアリングにおける乗り捨てサービスは事実上提供できず、マルチモーダル・サービスは未だに登場していないというのが日本の現状です。世界のモビリティサービスは成熟期に入っていま

モビリティサービス事業の統合を発表したダイムラーと BMW		
	ダイムラーグループ	BMW グループ
マルチモーダル・サービス	moovel	ReachNow
カーシェアリング	Car2Go	DriveNow
ライドシェア・配車サービス	mytaxi Chauffeur Privé Clever Taxi	
スマートパーキング		ParkNow Parkmobile
スマートチャージング		ChargeNow Digital Charging Solutions

すが、日本は未だに黎明期という非常に立ち遅れた状況にあるといえます。

現在は、米国市場など海外の自動車販売が好調であることから好調である自動車産業ですが、急拡大するモビリティサービスの影響が顕著になり、自動運転や電気自動車などの技術革新が社会全体に浸透するようになっていくと安泰であり続けることは難しくなっていくと思われます。周回遅れの差が開きつつある中で、どんどん巻き返しの余裕がなくなりつつありますが、危機感が共有されているのであれば一刻も早く巻き返しに向けたアクションが求められるのではないのでしょうか。

著者紹介：伊藤慎介

株式会社 rimOnO 代表取締役社長
(兼)有限責任 あずさ監査法人 総合研究所 顧問
(兼)ミズショー株式会社 顧問
(兼)亜細亜大学都市創造学部都市創造学科 講師
1999 年に旧通商産業省(経済産業省)に入省し、自動車、IT、エレクトロニクス、航空機などの分野で複数の国家プロジェクトに携わる。2014 年に退官し、同年 9 月、有限会社 znug design (ツナグデザイン) 代表の根津孝太氏とともに、株式会社 rimOnO を設立。

