

未来をつかむ自動車ビジネス誌

NEXT MOBILITY

ネクスト モビリティ 2019/2 vol.08 隔月発行 ¥870 税込



成長への 試練

Continental



マツダ 代表取締役社長兼CEO
お客様と強い絆で
結ばれたブランドになりたい

東京オートサロンから
隠された消費層の実態を解き明かす

米デトロイトショーで
覚醒する自動車産業の未来

2019年度税制改正
自動車税に初めて恒久減税実現

LEADERS VOICE

丸本 明

マツダ代表取締役社長兼
CEO

04 MOBILITY INSIGHT

踊り場を迎えた自動車大国・中国に世界はどう対応していくのか
伊義夫/NEXT MOBILITY主宰

平成時代を総括 ニッポンを元気にした経営者、停滞させた経営者
福田俊之/経済ジャーナリスト

AIコミュニケーションテクノロジーという新潮流
熊澤啓三/アーサメジャープロ代表取締役

認知症、不測の事態に備えて市民が負担する「神戸モデル」に注目
間宮潔/信モビリティ総研・編集委員

08 LEADERS VOICE

丸本 明 マツダ 代表取締役社長兼CEO

お客様と強い絆で結ばれたブランドになりたい

聞き手：伊義夫

原点から未来へ『飽くなき挑戦。』がマツダプランディングの推進力

16 NM NEWS CHECK 最新ニュースから辿る次なるNEXT

32 特集

成長への試練

第1章 世界経済と自動車ビジネスの分水点

第2章 東京オートサロンから隠された消費層の実態を解き明かす

第3章 米デトロイトショーで覚醒する自動車産業の未来

第4章 2019年度税制改正、自動車税に初めて恒久減税実現

第5章 国交省、MaaSで新たな価値創造へ

第6章 自動車流通大変革、モビリティ社会を生き抜く方策とは

第7章 国家の枠を超える新たなものづくりの幕開け

66 次世代テクノロジー「群盲評象」

AIの深化を進めるオグメンテーションという選択

68 自動車公正取引協議会、運転支援機能の誤認や過信を排除へ

70 NEXT ONE

スタンレー電気 見えないものを見るようにすることで安全を提供する光の技術

72 WORLD TREND 次世代自動車技術を巡る世界の動きを追う

75 EDITOR'S TALK

世界最大規模の自動車市場・中国が28年ぶりの前年割れ。踊り場を迎えた「自動車大国」に世界はどう対応していくのか

今や、世界で断トツのトップ自動車市場となつた中国。しかし、この世界最大の自動車大国は、昨年2018年に1990年以来28年ぶりの前年割れで2808万台にとどまつた。中国市场は、米中貿易戦争の影響を受けて景気の不透明感が強まり、昨年7月から新車販売の前年割れが続いて通年で2.8%のマイナスに。2009年から米国市場を抜いて世界最大の自動車市場となつた中国だが、3000万台を目前にして足踏みとなり、中国内の自動車生産供給過剰を指摘する向きもある。

世界1位の自動車大国にのし上がつた中国が28年ぶりの減少で「踊り場現象」となり、自動車大国が「異変」を示しているのだ。

米中貿易戦争の影響大で、 その成り行きに注目

トヨタ、ホンダ、日産の日本車大手メーカーにとって中国は、グローバル戦略の要であり収益源でもある。特に日産とホンダはこのところ中国を「稼ぎ頭」として注力してきた中で、日産が中国現地主力工場での減産で在庫の適性化に踏み切り、ホンダは中国でのリコール問

題がこじれるなどで足踏みとなつた。これに対してトヨタは、中国で出遅れていたが、中国政府の関税引き下げによって「レクサス」の値下げ効果で押し上げたが、さらに中国で6%程度のシェアを引き上げる方策を探る。

今後はトランプ政権と習政権による米中貿易戦争の行方次第ではあるが、共に世界に並ぶ自動車大国としての基盤は揺るぎないものがある。それだけに、CASE(つながるクルマ、自動運転、シェアリング、電動化)への普及対応を含めて中国と米国の両自動車大国での国策対応と収益力の底上げへ戦略の練り直しが迫られている。

中国は、2000年代前半から右肩上がりの市場拡大を続け、2009年に米国を抜いて世界最大の自動車市場となり、その後も順調に市場を広げて2017年に2888万台となつた。これにより、昨年は3000万台ラインに乗るかと見られていたが、通年で2.8%の減少で28年ぶりの前年割れとなつた。これは、米中貿易戦争の影響もあり景気の不透明感が強まつたこと、2017年に小型車減税が打ち切られる前の駆け込み需要の反動があつたことによる。一方で、中国政府の輸入車関税引き下げで、レクサスや独高級車にとつては追い風になつた。

また、中国現地メーカーとの間で販売競争も激化しており、生産供給過剰を指摘する声も出ている。現に米フォードや韓国・現代自の現地工場での減産に続き、日本車も日産、マツダが減産に踏み切つた。一方で中国現地合弁先との問題もあつてスズキは中国から撤退している。

今年からNEV規制始動の 一方で外資規制緩和も

中国は、習政権による「中国製造2025」で新エネルギー車を重点領域に指定し、2025年に新車販売の2割を新エネ車にする目標を掲げている。その背景には、中国を新世代技術の自動車リーダー国へとする国策を強く意識した姿勢がある。

そしていよいよ中国政府による「新エネルギー車(NEV)規制」が今年2019年から始動させる「NEV規制」や「外資規制緩和」などに対応して、中国戦略の動きが注目されることになる。

PROFILE

1970年日刊自動車新聞社入社、編集局記者として自動車全分野を網羅して担当。2000年出版局長として「Mobi21」誌を創刊。取締役、常務、専務主筆・編集局長、代表取締役社長を歴任。2014年独立し、佃モビリティ総研を開設。自動車関連著書に「トヨタの野望、日産の決断」(ダイヤモンド社)など。執筆活動に加え、講演活動も。

未達成の企業はクレジット不足分を他社から購入する必要がある。来る2020年には12%に増える見通しだ。

ただ、米国のトランプ政権との軋轍による米中貿易戦争もあって「新エネ政策」も揺れている。先に中国政府は今年2019年から施行する「自動車産業投資管理規定」でプラグインハイブリッド車(PHV)の能力増強を厳しく制限する規制案を見送ると発表した。また、中国政府がEVに対する販売補助金を2019年は前年比の総額で約3割減らすことも報じられている。

中国政府は2020年を最後にEVへの補助金を撤廃する方針であり、これが中国自動車市場全体にどう影響するか、ということになる。

いずれにしても、中国政府がこの2019年から始動させる「NEV規制」や「外資規制緩和」などに対応して、中国戦略の動きが注目されることになる。



mazda



LEADERS VOICE 8

マツダの“走る歓び”
への飽くなき挑戦。
お客様と強い絆で結ばれた
ブランドになりたい

マツダ代表取締役社長兼CEO
丸本 明

マツダの独創的な商品強化策が世界から注目されている。そんなマツダの姿を思い描くと「走る歓び」とデザインにこだわる。また実際に、他の自動車メーカーが相次いで電気自動車へと開発技術を傾倒させていくなか、その波に逆らうかのように内燃機関の進化（深化）に力を入れてきた。

その努力の成果であり、自他共に究極のエンジンとの呼び声が高いスカイアクティブエックスを搭載した新型車・Mazda3。がいよいよ、今年19年に商品化される。昨年6月に就任した丸本明社長は「この新型Mazda3からマツダの新世代商品群の幕開けとなる。深化した魂動デザインにストレスのない走りは、マツダの強みや独自性を強く主張しており、お客様からの評価が待ち遠しい」と自信を込める。

一方で、マツダは中堅自動車メーカーとして生きるため、かつて米フォード・モーターとの資本提携関係を続けるなど長くフォードグループの位置づけにあつたが、リーマンショック後にフォードとの資本提携を解消。2017年にトヨタ自動車と業務・資本提携に踏み切った。今後はCASEに代表される新技術対応で、トヨタとの協業活用を進めていくことになる。

ただパワー・ユニットの電動化策では、マツダ独自のロータリーエンジンを活用したレンジエクステンダーユニットを取り組むなど、やはりEV開発でもマツダらしさを滲ませている。

そんな丸本マツダ新体制にとって、この厳しい自動車大転換時代を乗り越えていくには世界を舞台にしたマルチソリューションに対する取組みと、持てる資源を背景としたビジネス効率をいかに高め両立させていくかに懸かっている。そこで業績に係る当面の課題とマツダの将来ビジョン、トヨタとの提携の考え方について丸本明社長に聞いた。

（主筆・佃義夫）

マツダの新世代商品群投入の幕開け、マツダの独自性を一極める。

——まずは、スカイアクティブの現行

いますか？

丸本▼どのような時代に於いてもマツダの「走る歓び」を追求していくことに変わりはありません。すでに19年から21年以降への新世代商品群の導入プランも発表しており、「飽くなき追求」で「極めろ」と言っています。

またそれは、この新世代商品群の投入を機会にマツダのビジネスの質を上げることでもあると提えていました。ものづくり革新とモデルベース開発によって「走る歓び」を追求することがマツダの提供価値であり、これにより顧客体験も広げることでお客様と強い絆で結ばれたブランドになりたいと考えています。

——昨年11月に、ロサンゼルス（LA）自動車ショーで新世代商品の第一弾であるMazda3を世界初公開しました。さらに今年1月の幕張メッセでの東京オートサロン2019で日本初披露しました。LAショーでは、丸本社長によるプレゼンテーションでしたが、手応えはいかがでしたか。

丸本▼LAショーでは、皆さんがスマホをかざしたりしているなか、アンペールした瞬間に若干の間の開きがあつてドキドキしましたよ（笑）。しかし各部のデザインや設計指針について辛口の海外メディアも賞賛してくれ

ました。また最近は、新モデルの情報がSNSを介して一夜にして世界に広がりますが、マツダファンもMazda3についてボジティブな考え方をしてくれてほっとしました。

——米国の自動車需要が大型化へのトレンドが進む中で、マツダは新世代商品のMazda3を世界に先駆けて投入するわけですが、勝算は。

丸本▼マツダとしては、このMazda3を2003年に初代モデルとして投入して以来、600万人のお客様にお乗り頂いています。今回の新型車は4代目ですが、北米、オーストラリア、中国、欧州に於けるこのCセグメントは、初めてクルマを買うユーザーであり、エントリーカーとしてマツダとの絆を深めていくために極めて重要なクルマです。北米でのセダン需要が減る中で、マツダの存在感を高める良い機会だと提えてています。

小さくてもキラリと光る、マツダブランドに醸成していく

——丸本社長就任から半年経過する中で、西日本豪雨などの試練も味わうなどのスタートを経て、いよいよ年明けの2019年から丸本マツダ体制の本格始動ですね。マツダを今後どのように

NM NEWS CHECK

「雑誌+Web」のクロスメディア体制を採るNEXT MOBILITY [<https://nextmobility.jp/>]

このページでは、そのWebチームの活動の一端を抜粋・要約した。

純粹に情報発信する手段を考えた時、速度と量でオンラインが勝る一方で、紙は手に馴染むデバイスとしての秀逸さを持っている。

今回、当媒体を手に取って頂いた「縁あるあなた」には、是非とも我々編集部とのインテラクションな関係作りを愉しんで欲しい。

我々は未来に向けて、そのためのメディアのカタチを模索していく。

NEWS
01

デンソー、東京・品川の自動運転の新研究拠点を国内報道陣に初披露

デ

ンソーは1月24日、東京都港区に新設した自動運転技術の研究開発拠点「グローバル・R&D・トヨー」を報道陣に初披露した。

同社が品川駅近隣に同施設を設置したのは昨年4月。約270人が2020年代以降を見据えた自動運転技術の開発に取り組んでいる。

報道陣を前に同社常務役員でアイ

シン、アドヴィックス、ジェイテクト、デンソーによる合弁会社「J-QuAD DYNAMICS（ジェイクワッド ダイナミクス）」社長に就任予定の隈部肇氏が、デンソーが考える将来像である2030年ビジョンと開発に取り組むデンソーの姿勢。さらに2020年6月、羽田空港横に200名の社員を配して設ける自動運転試験車両の開発拠点に

ついて説明した。

その後、独自の自動運転関連技術として、実証走行時のテスト映像とバーチャル環境下での走行検証システム、自動運転シミュレーター、該当車両の運行管理システムなどの具体的な運用例を詳しく実行して見せた。今後は研究成果を実現させるための体制造りに取り組むと結んでいる。



自動運転の環境を再現するデンソーのシミュレーター

デンソーが考える2025年の自動運転



センシング・つなぐ技術により自動運転が実現され、新しいモビリティ社会の核に

DENSO
Crafting the Core
Global Tech Tokyo
Innovate. Connect. Accelerate.

デンソーが考える将来像2030年ビジョンの一部説明

SUBARU、訳あって群馬製作所の車両生産を一時停止に

SUBARUは1月23日、一部部品で不良発生の可能性があり、去る1月16日から群馬製作所（本工場・矢島工場）での全車両生産と出荷・当該車種の新車登録を一時停止した。後に不良発生原因の確認が取れて対策部品の目途が立ったことから1月28日より群馬製作所での車両生産・出荷を再開した。不良部品は「電動バ

ワーステアリング装置」で群馬製作所で生産する「フォレスター、インプレッサ、SUBARU XV」の2018年12月下旬～2019年1月16日まで全生産車（2018年12月29日から2019年1月6日までは冬期休暇期間）が対象。なおレガシィ、アウトバック、レヴォーグ、WRX、SUBARU BRZ、トヨタ86の6車種は、当該部品不良の対象ではない

いのだが同一の車体組立ラインを使用しているため生産・出荷が停止されている。同社では「SUBARU車をご愛用頂いているお客様ならびに、新車の納車をお待ち頂いているお客様にお詫び申し上げます。今後、原因等の確認作業の進捗に伴い、今後情報が変化する可能性がありますため、その際は、改めてご案内します」と結んでいます。

エイチーム×TOYOTA NEXT、誰でもスマホで車が買えるサービス開始

名 古屋の総合IT企業エイチームとTOYOTA NEXTは、中古自動車のインターネット通販サービス「remobii(リモビー)」を1月23日から開始した。同サービスは中古車の購入時の見積から購入申込迄をネット上で完結できるサービス。これまで販売店の店頭でしか購入できなかった中古車が

時間・場所を問わず購入可能となった。同サービスで購入者のストレス要因の「店舗への複数回の来店」「営業担当者との交渉事」がなくなり、インターネット上で完結するため販売店の慢性的な「人手不足」解消にも役立つという。ちなみにTOYOTA NEXTは、トヨタ自動車が2016年12月7日、

東京・新宿区に記者会見を開き、次世代事業の創設を狙ってベンチャー・研究機関からの応募を募ったオープンイノベーションプログラム。なおremobiiは、2018年4～7月の3か月間、愛知トヨタ自動車と共にトライアル実施した「くるまDELI by AICHI TOYOTA」を拡大版として昇華させたものだ。

ブリヂストンがTom Tom社のデジタルフリートソリューション事業を買収

ブリヂストンの欧州子会社ブリヂストンヨーロッパエスヴィーエスエー(BSEMEA)は欧州現地時間の1月22日、オランダのトムトムエスティー(Tom Tom)の子会社で、デジタルフリートソリューション事業を運営するトムトムテレマティクスピーヴィーを買収する最終契約を締結した。買収金額は910百万ユーロ

(1ユーロ=125円で換算で約1138億円)。今回の買収は、規制当局の承認とその他必要な買収条件を満たした後、遅くとも2019年12月期の第2四半期中に完了する見込み。なお同社によると2019年12月期の連結業績に与える影響は軽微だとしている。このTom Tomは、欧州地域で約86万台の車両を対象に運送及びパーソナ

ルモビリティ分野でデータプラットフォームを提供し、ドライバーや運行状況に関するデータの管理・提供を通じてドライバーの安全性・効率性・生産性の向上に貢献している。今後は、タイヤの稼働状況などのビッグデータ活用で、より良い商品の開発、効率的なメンテナンスオペレーションなどの品質向上につなげる意向だ。

パーク24、第7回技術経営・イノベーション賞で「内閣総理大臣賞」

パーク24は1月23日、一般社団法人科学技術と経済の会(JATES)の第7回技術経営・イノベーション賞で「内閣総理大臣賞」を受賞したと発表した。技術経営・イノベーション賞は、経済の発展・社会の変革・競争力の向上・福祉の向上・SDGsへの貢献等を飛躍的に実現したイノベーションで、既に事業化されて

投資や雇用を生み出しつつある取組みを表彰するもの。内閣総理大臣賞は、今回より新設された賞で同社は記念すべき受賞第一号となった。受賞したのはIoTを活用した駐車場・カーシェア事業。選出理由は、既存の駐車場運営の再定義とIoTとビッグデータを活用した革新的なビジネスモデルにより新たなモビリティサー

ビスを提供し、都市の交通課題の解消に資していること。特にシェアリングサービスは「所有から利用へ」という今のシェアリングエコノミーの流れを作ったこと。顧客から得られる様々なデータは、環境負荷軽減に大きく貢献したこと。新たな成長市場創出プロセスに対しても貢献する社会的意義の大きな事業であることが評価された。

INSIDE STORY

未来の成長へと続く、新たな道を探す旅

CESが歩み始めた頃は近代技術の礎を創出した時代



2013年に日本でミクニとの合併し、販社を立ち上げた車載空調メーカー「エバスペヒヤー」は、自社技術を背景に移動型スーパーマーケット車両の提案を行った。自動車メーカーだけが「移動装置」を提案する時代は再出発と再定義の時代に突入している。



無人車両と配達ロボットを組み合わせた「コンチネンタル社」提案の小包配送の仕組み。配送地点までは自立型シャトル車両で移動。最終的に小包を届ける役割は大型の配達ロボットが担う。小包配送における完全無人化を可能にするソリューションのひとつだ。

2019年の自動車業界は、今も米国ネバダ州ラスベガスの「CES」で幕が上がった。ここ数年、日本企業のCES出展が増えており、今回も規模は限られるが国内スタートアップの参加が着実に増加している。また今年は経済産業省の世耕弘成大臣が訪米視察を行った。ちなみに日本政府の現職大臣がCESを視察するのは史上初のことだ。

ここで、そのCESの歴史を遡ると、第1回は「Consumer Electronics Show」の名前通り、

家電品の見本市として1967年6月にニューヨーク市で初開催されている。当時は、およそ200の出展社と1万7500人の参加者が、何事にも格式と地位を重んじる米国東海岸に集結した。

舞台となつた1960年代当時の社会は、それまで表に出ることのなかつたグループや、従属性的な地位にあつた人々が相次いで自己主張し始めた頃にある。世界にとって第2次大戦が昔の出来事となり、かつてない規模の若者人口

が急進的な政治思想を支持。多文化的な文化と考え方がカウンターカルチャーの流れに乗つて世界を新時代へと牽引した。

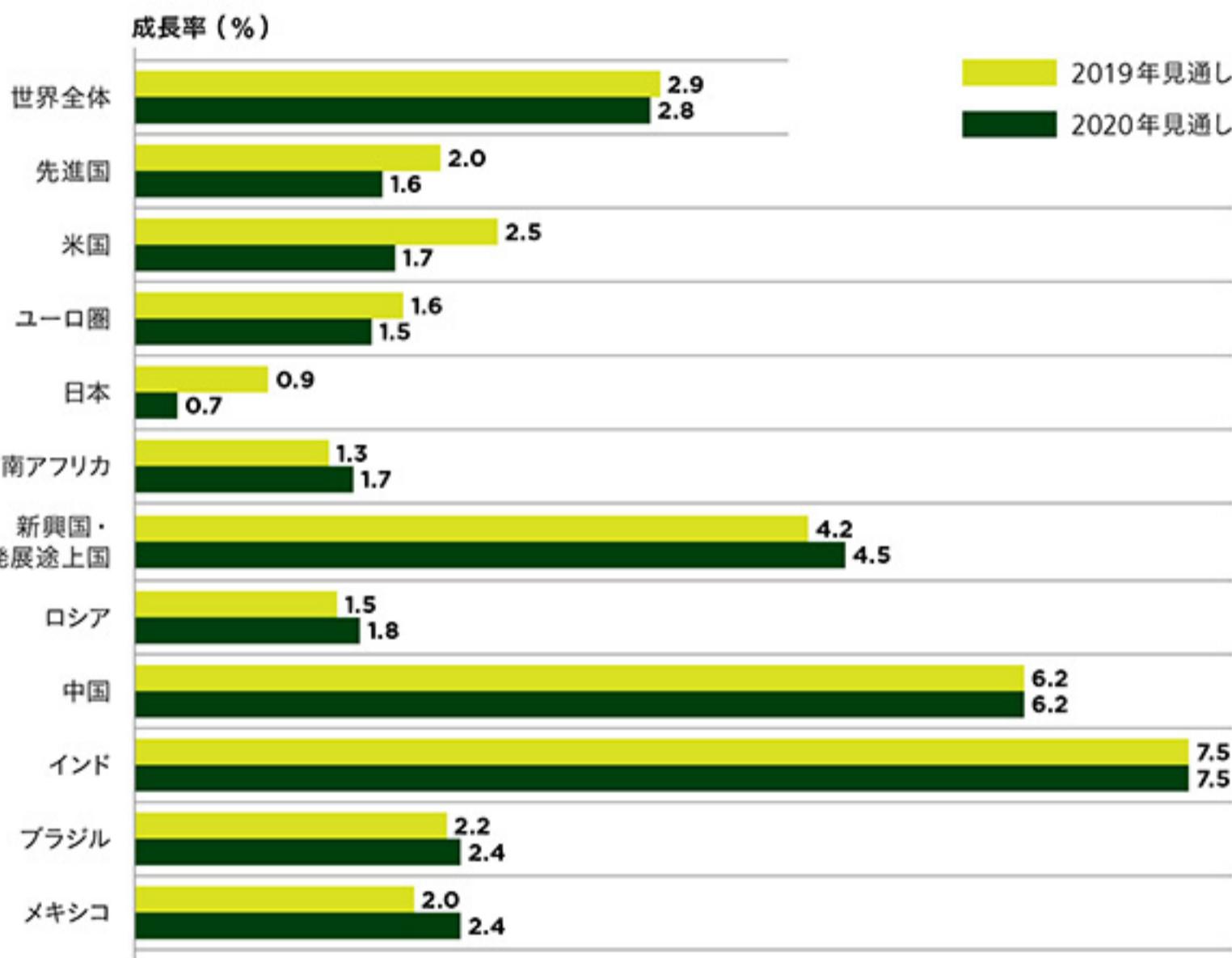
初回CES開催2年後の7月20日には、アポロ11号の船長、ニール・アームストロングと月着陸船操縦士エド温・オルドリンが人類初の月面着陸に成功。このアポロ計画が遺した技術は、半世紀の刻を経た今「燃料電池」を筆頭に身近な先進技術としてようやく華が開き始めている。

かつてアバンギャルドさを競つた自動車ショーの衰退

今日CESが自動車業界に新春を告げるイベントとして定着して久しい。しかし本来、車載音響機器メーカーなどによる地道な製品出展の足跡を除けば、そもそも自動車というジャンルは、あくまでもCESの「添えモノ」的な要素でしかなかった。

自動車の存在が際立ち始めたのは2011年にフォードが水冷式

世界経済と自動車ビジネスの分水点



年が明けて間もない2019年1月、世界銀行は経済見通し（GEP）で先進諸国の経済成長率が2%減速して下振れリスクが高まる予測した。世銀がこの予測に至った理由は、今年が貿易環境の減退に併せて製造業の進展が鈍化する時期にあること。さらに米中貿易摩擦の解決の糸口が未だ見えないこともこの一因のひとつであるという。

さらに新興国並びに途上国では「外需の低迷」「借り入れコストの上昇」「政治の不確実性」により当初予測を下回る4・2%の成長率に留まるとした。例えば輸入分野では一次産品輸出国と輸入国の流通環境が悪化。新興国並びに途上国約35%は、先進国との所得格差を縮められる成長率に達しないケースもあるとした。

フォルクスワーゲン、
首位返り咲きに照準

そんな経済情勢のなか自動車産業にとって最も気になるのが、

消費市場を俯瞰する

東京オートサロンから隠された消費層の実態を解き明かす

2019年1月11日から13日迄

の3日間、千葉県・幕張メッセで開催された世界最大級のカスタムカーと関連製品の祭典「第37回・東京オートサロン2019」（主催・東京オートサロン実行委員会、実行委員長・加藤裕明、所在地・東京都新宿区）は約33万人の来場動員を記録して閉幕した。

出展企業は426社（前回比96.4%、前回実績442社）、出展車両は906台（前回比103%、前回実績880台）と過去最大。

ここ数年来、單一日数の動員記録では国内自動車ショールーム看板である東京モーターショーを抜き去り、今や日本最大の自動車系ピックイベントとして、押しも押されぬ存在になつたと言えるだろう。

イベントの主役は、
**GRスープラ・
スバルGTコンセプト**

今年の東京オートサロンは、トヨタ自動車、日産自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車工業、スバル、ダイハツ、スズキ、日野と

