

2013 年度第 2 回関西 EV イノベーション・ネットワーク会議の 開催報告書

立命館大学

デザイン科学研究センターDML

後藤智

2013 年度の第 2 回関西 EV イノベーション・ネットワーク会議を開催しましたので、ご報告いたします。

1.概要

日時: 3 月 3 日(木)15:00~17:30

場所: (株)内田洋行大阪支店

テーマ: 自動車産業の外から考える EV の普及

- 内容: ①ソフトバンクモバイル株式会社山口氏による話題提供
②株式会社ベネッセホールディングス椎木氏による話題提供
③講師と参加者によるワークショップ

参加人数:33 名

2.内容

本会議の詳細な内容を以下に述べる。

①山口氏による話題提供

主な話題は下記である。

- ・豊島 EV レンタルの紹介
- ・ユビ電の紹介

次に EV に関連した内容の要点をまとめる。

ソフトバンクモバイル株式会社では、国交省の超小型モビリティの実証実験に関する補助事業として、豊島にて EV レンタル事業を昨年より本年の 3 月まで行っている。EV として日産の New Mobility Concept を 2 台使用し、1 日 8,400 円で貸し出しを行っている。豊島は瀬戸内国際芸術祭が行われる等、島全体がアートを促進している島であり、外国人を含めた多くの観光客が訪れる。EV は島の港で貸し出しを行い、急速充電器を島の数カ所に設置している。島には移動手段が不足しており、また超小型モビリティの新しさもあり、事業自体は非常に人気があり、稼働率は 70%を超えている。

しかし、ソフトバンクモバイルとして本来やりたいことは EV レンタルではなく、開発した「ユビデン」の実証実験である。ユビデンは登録した利用者の電気の使用ログを取得できるものであり、どこで充電しても、誰がどれだけ充電したかを記録できるものである。EV 側に認証機能を持たせており、既存の自動車に簡単にその機能を付加できる。豊島は全周 20km 程度の島であるため、100km 程度走行可能な New Mobility Concept では、充電する機会は多くはないが、ユビデンを使用すれば他人の家庭で充電したとしても、電気料金を EV 使用者に請求することが可能となる。

ユビデンの開発は、社内ではもともとほとんど知られていないものであり、一時はプロジェクト自体

の存続が危ぶまれる状態であった。しかし、ソフトバンクの「イノベンチャー」という新規事業提案コンテストで勝ち抜き、事業化が決定した。豊島の事業は一般の利用者からすると単なるEVカーレンタルであるため、ユビデンの技術が利用者に知られることはない。一般的に新しい技術を開発し、実証実験をする場合、その技術を全面に押し出すことが多いが、今回の実験でユビデンを隠した状態で進めていることに山口氏として違和感が無い。その理由は、上記のようにユビデンの事業化の経緯が影響している。消費者にサービスを提供する場合に重要なことは、そのサービスに少しでも欠点がないことが求められ、ユビデンを全面に出さず、EVカーレンタルとして「普通に」利用してもらうことが重要である。

また、EVは従来のガソリン車からの連続的な変化ではなく、全く新しい非連続の産業である。そのため、ガソリン車の代替えとしてサービスを考えるのではなく、ガソリン車とは全く違うものとしてサービスを考えることが重要である。

② 椎木氏による話題提供

主な話題は下記である。

- ・ベネッセホールディングスとEV普及活動の関係
- ・SIM-Drive
- ・APEV

次にEVに関連した内容の要点をまとめる。ベネッセは一般的には赤ペン先生や進研ゼミで知られた教育産業企業で、元々は岡山で福武書店として創業された。福武会長は、福武書店の時から英会話スクールの事業を行うベルリッツを買収する等、常に将来的に重要になることに對して、先行的に取り組むことを重要視している。EVもその一つであり、地球規模の環境問題を危惧する福武会長の判断から始まった活動である。

SIM-Driveを起業したきっかけは、福武会長と慶応義塾大学の清水教授の出会いであった。2009年当時、清水教授はEVに関する先駆的な技術であるインホイールモータの開発を行い、実際に8輪のEVカーを開発していた。福武会長はその技術を普及させることが重要であると考え、ビジネスモデルを開発。企業群とオープンソースで共同研究を行い、そこで開発した技術を世界に広めることを目的として、SIM-Driveを起業した。現在試作車は3号車まで完成している。また、国内外の企業とともに、普及促進のための検討を続けている。

SIM-Driveを運営すると同時に、まだあまり活発でなかったEV普及促進活動を行うことを目的として、APEV(電気自動車普及協議会)の発足も支援した。発足当初は約40の会員であったが、現在は370会員を超える活動になっている。また、今年度も展示会やアメリカのEVカーレースに参加するなど多様な活動を行ってきた。EV超小型モビリティデザインコンテストでは、海外からの3チームも含め、27チームの参加があった。これらの活動で一貫しているのは、将来的なビジョンを持ち、先駆的かつ長期的に普及活動を行っていく姿勢である。直島の例では、現在のようなアートの島として社会的に認知されるまでに30年程度を要しており、EVの普及促進も長期的な視点が重要となる。

③ワークショップ

ワークショップでは共通のテーマを「街にある資産を使ってEVを普及するアイデア」とし、3チームに別れ議論を行った。テーマを設定したものの、全てのチームがテーマの前段階となるパブリックアクセプタンスが議論の中心となった。その議論の内容として、ガソリン車の代替えとして連続的に考えるのではなく、非連続として考えることが重要であるといった意見が述べられた。特に、EVにしか出来ないプラス面のことをもっと丁寧に社会に説明すべきではないかと提案された。また、最近実証実験が数多く行われて来ているが、それを利用した人の意見を一般の人が聞くことがないとも指摘された。ソフトバンクモバイル山口氏も、講演の中でEVカーレンタルを利用した人には非常に好評で、稼働率も予想以上に高いことが報告されており、実際に使えばその良さが伝わると指摘している。

しかし、その一方で大阪府の職員の方からは、大阪府として通勤等の日常でのマイカー利用は控えるよう推進しており、そのような環境での使用が適しているEVや超小型モビリティを推進することが難しいとの指摘もあった。

3.所見

今回は告知が開催日の2週間前と少し遅くなってしまったが、30名程度の参加があり、非常に盛況であった。特に今回は新しい参加者が多く、EV製作関係者以外の参加が目立った。その理由として、やはり話題提供者によるものが大きいと考えられる。会議終了後に、「大変勉強になりました」や「非常に面白かったです」といった声を多く聞き、一定の成果はあったものとする。しかし、新しい参加者が多かったことから、ワークショップでの議論はEVの基本的な特徴に注目してしまうことが多かったように思う。走行距離の短さや充電時間の一般的に知られているデメリットの話題が挙げられた。この議論はEVをテーマにすると必ず現れる話題であり、EVのメリットが当たり前のようにテーマにあがることはない。パブリックアクセプタンスを考えると、このメリットをいかに消費者に知ってもらうかが重要になるであろう。椎木氏も直島の件で述べたように長期的に消費者に認知してもらう視点を持たなければならない。そのようなことを考えても、関西EVイノベーション・ネットワーク会議がパブリックアクセプタンスという視点で今後展開していくことが重要であると改めて認識した。

以上



会場風景