

フォードが COMPUTEX に出展

COMPUTEX TAIPEI 2012 レポート

Taipei Computer Association 東京事務所 駐日代表 吉村 章

アメリカ/ラスベガスで開催される世界最大の民生用電子機器見本市 International CES (米国家電協会主催/1月)、ドイツ/ハノーヴァーで開催される国際情報通信技術見本市である CeBIT (Deutsche Messe AG 主催/3月、毎年6月に台湾で開催される COMPUTEX (TCA/TAITRA 主催) はこの2つの国際 IT 見本市と肩を並べるほど影響力を持つイベントとなった。

その COMPUTEX が大きな変化を見せつつある。パソコンの展示会からデジタル家電の展示会へ、さらには通信、クラウド、メディカル、クリーン/グリーンへとこれまでもさまざまな分野への広がりを見せてきた。今、筆者が注目するのは EV (電気自動車) 分野への広がりだ。携帯電話からスマートフォンへ、インターネット端末ではスマートテレビが注目を集めているように、メルセデスなど自動車メーカーが提唱する「スマートビークル」が新しい分野を形作りつつある。カーエレクトロニクスと IT 機器とがどう融合していくのか、さらに今後どのような市場を形作っていくかに注目したい。

■ 「その年のクリスマス商戦で何を売るか」 世界中から買い付けに集まるバイヤー

アジア最大の規模を持つ COMPUTEX TAIPEI は今年で 32 周年を迎える歴史のある展示会である。デジタル機器の歩みと共に、その時代の変遷に応じて変化を遂げてきた。

90 年代後半には世界のパソコン工場として台湾メーカーの OEM 生産が市場では不可欠になっていく。また、2001 年を境にノートブック PC の生産が一気に中国に移行し、台湾はパソコン周辺機器をはじめさまざまなデジタル機器の OEM 生産を一手に請け負うようになっていく。目まぐるしく変化する市場のニーズに応じて新しいトレンド製品が次々に発表される場として、COMPUTEX が世界中から注目されるようになった。COMPUTEX に海外からたくさんのバイヤーが訪れるのは、それぞれの時代で最先端の IT 機器を揃えた見本市であり続けたことが大き

な要因である。

今年の COMPUTEX は 6 月 5 日 (火) から 6 月 9 日 (土) まで 5 日間の会期で開催された。出展企業数は 1,796 社、出展規模は 5,295 ブース。主催者の最終発表によると、来場者総数は 130,013 人となっている。このうち海外からのバイヤー登録は 35,743 人、169 の国と地域から今年もたくさんのバイヤーが COMPUTEX を訪れている。

「来場者総数よりも海外から集まるバイヤーの数に注目していただきたい」と展示会運営スタッフは強調する。主催者の発表によると国と地域別では、日本、アメリカ、中国、香港、韓国がトップ 5。それにシンガポール、マレーシア、ロシア、ドイツ、タイが続く。特に、中国人来場者が前年比 7.1% 増と急増。ここ数年、中国企業の出展も増え、ますます存在感を示している。

日本国内ではこれほどの外国人バイヤーが集まる展示会はない。そもそも日本国内の展示会と COMPUTEX では展示会自体に大きな性格の違

いがあるようだ。COMPUTEX の大きな特徴は、展示会が「買い付けの場」であるという点である。世界中から集まるバイヤーに台湾製品を買い付けてもらうための展示会であり、純粋な「トレードショー」である。

「その年のクリスマス商戦に何を売ったらいいか、そのトレンドを知り、世界中から集まるバイヤーが具体的な商品を買付けていくのが COMPUTEX です」と展示会運営スタッフのコメント。会期中におよそ 280 億ドルの商談が行われる。

出展企業は Acer (宏碁)、ASUS (華碩)、Gigabyte (技嘉)、Microstar (微星) など国内大手 IT ベンダーをはじめ、中堅中小からベンチャー企業まで、各社とも COMPUTEX を最も重要な「製品発表の場」と位置付けている。

国内市場が小さい台湾では海外での市場開拓が生き残りの道である。COMPUTEX に出展している中小企業の経営者は「COMPUTEX にブースを確保することが必須。ビジネスの前提条件」とまで言う。別のブース担当者は「COMPUTEX に出展できるかどうか、これが企業の死活問題なんです」ともコメントする。



【写真1】 COMPUTEX2012の会期は6月5日(火)～6月9日(土)までの5日間。台北に世界貿易センターの第一ホール、第二ホール、第三ホール、台北国際会議センター、さらに南港会場を加えて5つの会場で盛大に開催された。(写真は南港ホール)



【写真2】 COMPUTEX は台湾製品を世界に売り込む国策的な展示会である。台北市長時代から毎年開幕式典には必ず駆けつける馬英九総統。(写真中央)



【写真3】 32年前、国内イベントとしてのコンピュータショウとして始まった COMPUTEX であるが、1990年代に入ると台湾が世界のパソコン工場として注目を集めるようになり、COMPUTEX も海外バイヤー向けのトレードショーに変貌を遂げていった。



【写真4】 COMPUTEX への出展は基本的に台湾企業が優先。新製品の発表の場であり、世界中から集まるバイヤーの購買の場であり、台湾製品輸出のショウケースとしての役割を担い、生産拠点と市場とのパイプ役として世界 ICT 産業発展の舵取りを続けた。



【写真5】「名を捨て実を取る」が台湾企業の信条。自社のブランドにこだわるより、OEM方式（生産代行/受託生産）で量産技術を武器に高品質の製品を低コストで作製、世界市場に供給する。



【写真8】昨年、東日本大震災の影響もあり激減した日本からの来場者は今年は前年比11.5%の増加となった。およそ4,000人の日本人がCOMPUTEX2012を訪れている。増加傾向ではあるが、来場者数から言うると本来の数字に戻ったというところだろう。



【写真6】OEM（受託生産）からOEM（オリジナルデザイン）方式へ。設計は台湾メーカーが手がけ、HP、DELLなどのメジャーブランドのロゴで世界中にパソコンを売りさばく。



【写真9】会期中に開催される「マンツーマンマッチング」（調達商談会）では、会期中に毎年1億米ドル以上の商談を創出してきた。今年の数字はまだ発表されていないが、昨年の展示会では会期中におよそ2億2,000万米ドルの商談が生まれ、バイヤーとベンダーの絶好の出会いの場として高い評価を得ている。



【写真7】169の国と地域からバイヤー登録者数は35,743人。（2012年実績）世界中から集まるバイヤーは単なる情報収集ではなく、実際に製品の買い付けに来る。つまり、トレードショーであることがCOMPUTEXの大きな特徴だ。



【写真10】ASUS（華碩）、Acer（宏碁）、Gigabyte（技嘉）、Microstar（微星）など国内大手ITベンダーをはじめ、中堅・中小からベンチャー企業まで、各社ともCOMPUTEXを最も重要な「製品発表の場」と位置付けている。

■今年の COMPUTEX はインテルのウルトラブック (Ultrabook) とマイクロソフトの Windows8 が注目を集めた

ウルトラブック (Ultrabook) とは、今年の Computex2011 でその概要が発表されたインテルが主導する新しいノートブック PC のモデルの総称である。現在のノートブック PC の性能をそのままに、タブレット機器の機能を兼ね備え、さらに薄型軽量で洗練されたデザインでありながら、極めて高い応答性とセキュリティー機能を実現するというのが定義。各社が競って自社開発のモデルを発表している。マイクロソフトは直接的に規



【写真 11】各社が競ってウルトラブック (Ultrabook) の新機種を発表。インテルブースでは各社の新機種が華やかに並んだ。



【写真 12】マスコミの注目はウルトラブック (Ultrabook) と Windows 8 に集中した感がある COMPUTEX2012 である。日本で報道された COMPUTEX 関連記事もこの 2 つの話題に集中した。

格には関わっていないが、OS には通常 Windows7、または Windows8 が搭載され、今年の COMPUTEX では Windows8 モデルが数多く発表された。

ウルトラブック (Ultrabook) の定義を改めて整理してみると、本体の厚さは 14 型以上の場合は 21mm 以下、14 型未満の場合は 18mm 以下。基本的に DVD やブルーレイなどのポータブル光学ドライブは内蔵されていない。バッテリー駆動時間は 5 時間以上で、8 時間以上が奨励されている。入出力には Wi-Fi 機能のみが必須とされている。



【写真 13】ASUS のモデル、今年の COMPUTEX でアワードを獲得した製品。ASUS はタブレットタイプでキーボード着脱式のモデルを発表してきているが、今回はさらにさらに天板の両面に液晶を備えた 2 画面ノートを展示した。



【写真 14】は画面が回転するタイプ、キーボードを操作しながら相手側に画面を見せることができる。ASUS では画面が表と裏と両面に 2 枚あるタイプを発表。注目を集めていた。



【写真15】 スライド式で画面を上にしてスライドを畳むとそのままタブレットとして使うことができる。東芝やMSIがこうした液晶スライド型のマシンを展示していた。



【写真16】 サムソン(Samsung)の自信作で画面が外せるタイプ。基本的に他の液晶一体型同様据え置きで使うが、前述の通り液晶部分を取り外してタブレットとしても使える。このタイプのモデルはASUSなど他のPCメーカーからも製品が発表されていた。

アイビー・ブリッジ世代以降は、これに加えてUSB3.0への対応も必須とされる。ラピッド・スタート・テクノロジー等の搭載によるハイバネーション状態からの7秒以内の復帰の実現させなければならない。

ネットブック (Netbook) が液晶の解像度やメモリ容量、搭載OSなどでいろいろと条件があったのに対し、ウルトラブック (Ultrabook) は本体の厚さ、バッテリー駆動時間、高速な応答性以外には、特に大きな縛りはない。2011年の年末頃から続々と市場への投入が始まり、今年の



【写真17】 通常はノートブックPC、画面を外すとタブレット、さらに本体の裏側にスマートフォンのドッキングステーションがあり、ここにスマートフォンを装着することもできるモデル。昨年発表された製品だが、ASUSブースでは特別の展示コーナーが作られて展示されていた。Padfoneと名付けられた。



【写真18】 Padfoneは台湾での市場価格はおよそ2万円(6万円/日本円)、実際に販売されているショップを見学するために光華商場に探しに行ったが、人気機種でショップでは品切れ状態。入荷待ちの状況であるという。ショップの販売員にカタログだけ撮影させてもらった。

COMPUTEXではパソコン各社からこのウルトラブック (Ultrabook) のさまざまな製品が発表されている。

■サムソン (Samsung) の存在感

今年のCOMPUTEXで注目を集めたのはサムソン (Samsung) の出展である。主催者によると今年のCOMPUTEXでサムソン (Samsung) は70ブースでの出展を計画していたという。しか



【写真19】インテルブースでの技術出展。AR技術を使ったアプリケーションの紹介が行われていた。



【写真20】マイクロソフトブースではモーションセンサーの技術出展。近い将来、こうした技術がスマートテレビなどに応用される。

し、それほど大きなスペースが準備できないこと、さらに本来 COMPUTEX とは台湾企業が台湾製品を世界に発表する場であり、インテルやマイクロソフトなど台湾企業との重要なパートナーとなっている企業を除いて、それほど大規模な出展には前例がなく応じられないという理由でサムソン (Samsung) 側の要求の半分程度の規模の出展となった。

毎年1月にアメリカのラスベガスで開催される International CES では常連のサムソン (Samsung) であるが、COMPUTEX でこれほど大きなパビリオンを構えて出展を行うのは初めてである。

サムソン (Samsung) はギャラクシーシリーズなどスマートフォンの売れ行きが好調な上に、タブレットやノートブック PC など豊富なラインナップで世界的な販売戦略に打って出ている。世界中からバイヤーが集まる COMPUTEX は、サムソン (Samsung) にとってその存在感を内外に示し、好調の波に弾みをつけるためにも力の入った出展だった。

一方、日本企業は以前に比べてまったく存在感を失っている。先ほども述べたように COMPUTEX とは台湾企業が台湾製品を世界に発表する場である。本来は海外からの出展は一定



【写真21】大きなパビリオンでスマートフォン、タブレット、ノートブック PC などさまざまな製品を出展したサムソン (Samsung)、南港ホールの中でもひととき存在感があった。



【写真22】CESやCeBITでは常連のサムソン (Samsung) も COMPUTEX での大規模な出展は今回が初めてになった。

の基準による審査があり、ハードルが高い。実は誰でも出展できるという展示会ではなく、基本的には台湾ベンダーが優先なのである。

しかしながら、インテル、マイクロソフト、TI (Texas Instruments) など一部の大手企業は COMPUTEX にパビリオンを構えるのが恒例になっていて、主催者側もこうした企業は例外としては積極的に出展を働きかけている。日本企業もかつては日立、富士通、NEC など大手電気メーカーが出展していた。しかし、ここ数年徐々に存在感をなくしつつある現状だ。

■フォードが COMPUTEX に参戦

米フォードモーターが自動車メーカーとしては初めて COMPUTEX TAIPEI に出展した。32 年となる歴史の中で自動車メーカーが COMPUTEX に出展するのはこれが初めて。会場の展示ブースには山吹色の流線型をしたボディを持つ Evos(エヴォス)が運び込まれ、国際会議場の正面ロビー左手の展示ブースに置かれた。これまでの COMPUTEX でもディスプレイ用に自動車を持ち込まれることはあったが、自動車メーカーがコンセプトカーを持ち込んで本格的に出展するのは初めてである。

マスコミ各社は挙って「自動車業界初の COMPUTEX 参戦はフォード!」、「COMPUTEX に『雲端汽車』(クラウドカー)登場」、「自動車メーカーがコンセプトカーで本格的な出展」といった見出しで報道した。「パーソナル・クラウド」によってユーザーの自宅と職場、さらには車をシームレスにつなぐというのがコンセプトだ。クラウドでつながる車の未来を示唆する。

Evos (エヴォス) は米フォードモーターが開発した次世代プラグインハイブリッド・コンセプトカーである。2011 年 9 月 17 日からドイツのフランクフルトで開催された「第 64 回フランクフルト国際モーターショー(IAA)」でお披露目された。



【写真 23】自動車メーカーとしてはフォードが初めての本格的な出展となった。Evos(エヴォス)が国際会議場の正面入り口、ロビー左手のブースに運び込まれた。



【写真 24】フォードの出展を歓迎する馬英九総統。世界中から集まるマスコミがフォードが世界に発信するメッセージを報道する。この一枚の写真だけで出展の費用対効果は十分(?)と言えるだろう。COMPUTEX に集った記者が世界中に報道する。



【写真 25】4 枚のガルウィングを持った Evos(エヴォス)、展示の場が自動車ショーではなく COMPUTEX であるということが面白い。

COMPUTEX ではフォードが自動車ショーではなく IT の展示会に Evos (エヴォス) を持ち込んで展示したということが面白い。

Evos (エヴォス) の動力はプラグインハイブ

リッド。目的地に応じてバッテリー走行とガソリン走行を自動的に切り替えることができる。地図情報、地域別排ガス規制、天気情報などはクラウドから取得する。二次電池はリチウムイオンバッテリーで、フォードによると、最大 800km 以上の航続距離が可能であるという。

回転対称のガルウイングとハイテクを備え、一見すると 2 ドアクーペに見えるフォルムでありながら、ガルウイングドアは 4 枚あり、斬新なデザインとなっている。ボディサイズは、全長 4500 × 全幅 1970 × 全高 1360mm、ホイールベース 2740mm というコンパクトなボディであるが、十分に存在感がある。

ドアを開けると遠くからでもすぐわかる迫力ある 4 ドア・ガルウイングが目を引く。車の内部は 4 シーターのレイアウトを採用がドライバー重視の空間となっている。次世代のスポーツクーペを提案した 1 台だ。フォードよるとこのフロントマスクに次世代フォード車のデザインコンセプトがあるという。躍動感のある流線的フォルムとシャープで骨太なフロント・フォルムフォルムが特徴的だ。

「雲端汽車」(クラウドカー) というだけあって、その性能は斬新的だ。この車の最も大きな特徴はクラウド技術がドライバーを支援することだ。Evos (エヴォス) はコンセプトカーであるが、車の運転がいかに進化するか、未来の車の方向性をフォードが IT を通じて示すものである。

Evos(エヴォス)はドライバーが持っている PC やスマートフォン、スマートテレビなどの端末のひとつとして機能する。つまり、各種オンライン・サービスを経由してドライバーの個人情報やドライバー本人のコンディションがクラウドサーバーに接続されているのである。

ドライバーの運転操作の好みやシート位置、空調、オーディオといった車載データと、クラウドベースのスケジュール管理、音楽、天気、車車間

情報などを融合し、IT 技術を統合した新しい車の使い方を提案する。

プレゼンでは、朝食を食べていたときと同じラジオ番組を車の中でも自動的にスイッチが入ったり、家を出る時のガレージの開け閉めや通勤時に混雑するルートの回避設定をしてくれたり、その日その日のコンディションによって帰宅ルートを計算して自動的に設定される。

スケジュールに従って家を出る出発時間を予測したり、車内のエアコン設定も出発時に快適温度になるように自動設定をしてくれたり、エアコンの起動設定や温度設定も自動だ。夜に高速に入ると、真夜中のドライブで聞いたお気に入りのメロディが流れてくる(?)とプレゼンでは説明する。そこまで必要(?)と思えるくらいの至れり尽くせりの機能が詰め込まれている。

フォードの説明では、ハイテクコンセプトカーとして注目すべき性能は、パワートレインの制御でドライバーが意識しなくても、燃費効率の高い走行を車が考えて可能にする点である。走行状況に合わせてパワートレイン、ステアリング、サスペンション、ブレーキをそれぞれ運転に最適の状態を自動的に維持し、それらが統合制御されるという。

ドライバーの運転特性を知ることであらかじめ設定した行き先までの通行パターンを自動的に計算し、燃料を最大限節約できるようにエンジンの動力も調整する。ガソリンモーターとリチウムイオンバッテリーで合わせて走行距離は 800km 強となっている。十分な航続力だといえる。

車はドライバーの運転をモニターし、運転パターンや運転の癖を学習する。この運転特性や日常の習慣を記憶し、それらのデータを蓄積する。そして、ドライバー個人の必要性や欲求に合わせた予測や対応を行う。ドライバーにかかる運転中のドライバーのストレスをできるだけ軽減システムが自動的に働き、走行中は常にドライバーの運



【写真 26】 フォードとマイクロソフトが共同開発したプラットフォームである SYNC を搭載したニューフォーカス (FOCUS)。ドアには大きな文字で「SYNC」のロゴがある。

転特性を情報として蓄積していく。

こうしてデータは毎回ごとに次の運転時に反映され、つまりドライバーの特性を学習しながら車も進化していくわけである。

■グッと現実路線に近づけた AppLinks 搭載のニューフォーカス (FOCUS)

展示者のドアには大きな文字で「SYNC」のロゴがある。「SYNC」とはフォードとマイクロソフトが共同開発したプラットフォームである。メディアプレイヤーや Bluetooth 携帯電話といったデジタルデバイスを車内で利用するときのプラットフォームとなる。SYNC は専用の車載コンピューターがデジタルデバイスのハブとなりインターフェイスとなる。音声入力や携帯電話ハンズフリー通話などが可能だ。

また、フォードは、スマートフォンのアプリを音声コントロールする「AppLinks」を、アジア地区に導入すると発表した。AppLinks はすでに北米で導入されており、フォードは今後、世界の各ローカル市場において、SYNC AppLinks と接続するスマートフォン・アプリを推進する。

SYNC は既に 400 万ユーザーの利用実績があるサービスで、今回は中国語にも対応したことを発表した。これを機にさらにユーザーを拡大、

2015 年までに 900 万ユーザーを獲得するという目標を掲げている。

SYNC はマイクロソフトが開発したフォード車専用車載システムで、ドライバーはほぼ全ての機種 of 携帯電話や携帯デジタル音楽プレイヤーを音声やハンドル上のボタン、カーオーディオから操作可能になる。ドライバーは携帯電話や携帯デジタル音楽プレイヤーとの互換性を心配することなくシームレスな接続が可能となり、また、SYNC 自身をアップグレードすることにより最新の機器やサービスのサポートを追加することが可能となる。アップグレードが可能で、音声による携帯型電子機器の操作が可能であること、そして USB によるストレージデバイスの接続や充電が可能であることが特徴である。

具体的には、音声認識によるハンズフリー通話、着信音の個別設定、電話帳への自動転送機能、携帯電話で受信したテキストメッセージを音声に変換して読み上げられることもできる。中国語にも対応し、デジタル音楽プレイヤーや携帯電話、USB 接続された機器に保存されている音楽データを、ジャンル、アルバム、アーティスト、曲名別に簡単な音声指示により作動させることができる。

さらに、車に乗り組んだときにハンドル上の「Telephone」ボタンを押すだけで SYNC の Bluetooth 機能による通話となり、携帯電話での通話を中断することなく会話が続けられる機能など、外部の IT 機器と車とを繋ぐインターフェイスの役割を果たすのが SYNC である。

また、発信者番号通知、保留、会議機能、着信履歴、電話帳、電波状況表示やバッテリー残量表示といった様々な携帯電話の機能をカーオーディオのディスプレイに表示させ、タッチパネルを操作することによって携帯電話と同じようにそれらの機能を利用することができる。自動車業界と家電業界との懸け橋となるソフトウェアとして

SYNC は 2007 年から開発が進められてきた。

フォードは早い時期から外部の新しい IT 技術を積極的に取り入れることに積極的だった。それは EV の開発以前にまで遡る。SYNC はそのひとつであり、これまでマイクロソフトと二人三脚で開発を進めてきた。USB ケーブルなどで接続したスマートフォンの通信機能を使い、ナビにデータを取り込んだり、インターネットラジオを聞いたりできる機能だ。性能的な先進性はともかく COMPUTEX という世界の目が注目する場で技術をアピールする演出はすばらしい。

COMPUTEX におけるカーエレクトロニクス分野での出展は、大きく交通インフラ分野と車載分野に分けることができる。特に、ナビや GPS 技術を応用した製品の出展は、2007 年前後から始まった。ここ数年、IT 機器の通信機能が劇的に進化したのに伴って、車載 IT もさまざまな製品の可能性が提案されている。

さらに、EV の時代が目前に迫ってきた今、これまでカーエレクトロニクスとは直接関係のなかった企業が新たな出展をするケースも増えている。ブームの続くスマートフォンアプリの市場でも、今年は EV 向けのアプリが続々と登場してい



【写真 27】 SYNC は既に 400 万ユーザーの利用実績があるサービスで、今回は中国語にも対応したことを発表した。これを機にさらにユーザーを拡大、2015 年までに 900 万ユーザーを獲得するという目標を掲げている。



【写真 28】 ブースで SYNC のさまざまな機能を紹介するフォードの技術スタッフ。今後もさらなる利便性を求めて IT 技術と自動車の融合が進む。

る。

AppLinks は SYNC の拡張機能であり、SYNC の音声認識機能を使って、スマートフォンアプリを制御できるようにする。今後は、アジアのアプリ開発者に働きかけて、よりたくさんの対応アプリを開拓するという。

■台湾政府が旗振り役となっている EV 分野での産業振興

スイッチング電源などで有名な台湾のデルタ電子は、EV 関連の開発に積極的に取り組んでいる。今回の COMPUTEX では実際の EV（電気自動車）をブースに持ち込んでの出展で、急送充電スタンドを出展している。たいへんインパクトがある展示だった。世界最大の電源メーカーであるデルタ電子「強み」は、パワートレインを自社で一貫開発して提供できる点だ。生産は中国工場である。中国国内ではすでに EV 用のパワートレインに関するインフラ構築の商談を進めているという。

台湾はここ数年 EV インフラ分野で積極的な産業振興策を進めている。台湾政府傘下にはいくつか研究機関がある。工業技術研究院、車輛研究測試中心、金属工業研究發展中心、中山科学研究院、



【写真 29】世界最大の電源メーカーであるデルタ電子「強み」は、パワートレインを自社で一式開発して提供できる点だ。



【写真 31】デルタ電子が開発した急速充電スタンド。台湾では政府が旗振り役になり、次世代の産業を国策的に育てる動きが進んでいる。



【写真 30】携帯電話がモジュール化されて誰でも作れるようになっていったように、EV メーカーが乱立する時代が来る(？)、デルタは「強み」を活かしてパワートレインの大量生産を目指す(？)



【写真 32】来年の COMPUTEX2013 は EV 時代の幕開けを予感

華創車電技術中心など。これらが TAAC (台湾・オートモービル・リサーチ・コンソーシアム) を組織し、連携して EV 研究開発を推進している。国策的な取り組みである。欧米有名大学院で学んだ技術系エリートたちを呼び返し、そうした頭脳を集約して、EV の基礎開発、欧米中と EV 関連規格の標準化等についての交渉を行なっている。

民間企業とは 75 社がモーター・インバータ部門、二次電池・充電器部門、車体構造部門、そして台湾がリチウムイオン二次電池の安全対策部門など 4 分野で共同研究を行なっている。日本自動

車研究所 (JARI) に相当する車輛研究試験中心では、2014 年までに EV 専用の TERTEC (台湾・エレクトリック・リサーチ&テストセンター) が完成する予定。EV の各種規格について、中国の CATRC (中国自動車技術研究中心)、アメリカの SAE (自動車技術会) とも連携を強化していくという。台湾の EV 周辺産業も目が離せない。

■フォードに続き、独自動車メーカーも COMPUTEX2013 出展の動き

フォードは世界最大の家電の展示会である International CES にも出展している。今年の CES (会期 2012 年 1 月 10 日～1 月 13 日) では、

主力車種 Fusion (フィージョン) のプラグインハイブリッドモデルを発表するなど、自動車メーカーの中でも IT 分野のイベントに積極的に出展し、IT と自動車の融合に積極的に関わってきた企業である。CES ではもはや常連の出展企業といってもいいだろう。COMPUTEX への出展もこうした取り組みの一貫と見てよい。

また、CES ではドイツのダイムラーやアウディも展示会場にブースを構えたり、記者会見や講演を行ったりしている。自動車メーカーにとってデジタル家電の展示会である CES は無視できない存在になりつつある。さらに CES では欧米のメジャー大手各社だけではなく、韓国のキア (起亜) がキア Ray EV を出展。都市型コンピューターカーとして EV カーの可能性を提案するなど、韓国勢の動きも活発だ。家電の展示会であるはずの CES も大きく様変わりしているのも時代の流れ (?) と言えるのだろうか。

COMPUTEX の主催側の関係者によると、「フォードに続いて来年は独自自動車メーカーの出展が予定されている」と言う。自動車メーカーによる COMPUTEX 出展の取り組みがいよいよ本格的になってきたという情勢だ。韓国の自動車メーカーからの出展の打診はいまのところないそうだが、場合によっては近い将来サムソン (三星) やヒュンダイ (現代)、キア (起亜) など韓国勢が COMPUTEX に大掛かりなパビリオンを組んで

参戦してくる可能性もある。

石油エネルギーからの転換、CO₂ 排出の削減対策、資源・環境問題、交通渋滞などをさまざまな課題を解決するためには、「携帯電話」が「スマートフォン」へと進化したように、「自動車」も「スマートビークル」になっていくというのが自然の流れというのが自動車業界では共通の認識だろう。

EV (電気自動車) やハイブリッドはひとつの潮流として注目を集めている。しかし、もはや主要自動車メーカーにとって EV やハイブリッドはラインナップが「当たり前」の段階に入っている。この「当たり前」からもう一歩踏み込んだ技術の深掘りと成熟、より个性的で革新的な使い方の提案やビジネスモデルが期待される。充電装置や充電スタンドのインフラ整備では電力会社との連携やさらに業界越えた連携を進めていく必要があることも課題のひとつである。IT との融合では通信キャリアや Sier、コンテンツプロバイダーやコンテンツを配信していくパブリッシャー、そしてコンテンツホルダーがどう関わっていくも大きな課題のひとつなるだろう。「スマートビークル」の今後は世界各国で開催されるモーターショーに加えて、CES や COMPUTEX など IT の展示会にも目を向けていくことが必要な時代となった。