

内外交差点

そらとぶタクシー業界の今!② 海外の状況やトレンド・潮流について

實上 卓音氏 (そらとぶタクシー社長) 第4/12回

空飛ぶタクシー (eVTOL) をめぐる国外の動向が大きな転換期を迎えています。万博というショーケースの次に、実際に“誰が何を飛ばし、どこまで商用化に近づけられるか”が明確になりつつあります。今月号では、当社を含めた主要プレイヤーの動向と、業界全体の今についてお伝えします。

まず、ヨーロッパにおける動向で目立つのは、機体メーカーの倒産や撤退があげられます。背景にあるのは、型式証明取得のハードルの高さと、それに伴う資金繰りの悪化です。技術的には一定の水準に達していた企業も、法規制や市場の見通しが曖昧な中で、収益化の道筋を描けず撤退を余儀なくされています。特に航空業界は他業界と比較しても環境規制が厳しく、設計・認可コストが高騰しやすい土壌があり、これがスタートアップの体力を奪っています。しかしうまく進んでいる企業もあり Vertical Aerospace という機体は私も大注目しておりますが、完成がある程度近く最高クラスの品質を持つ機体であるといえます。

一方、アメリカでは明確な型式証明制度のもと、Joby Aviation や Archer Aviation などが SPAC を通じて上場し、巨額の資金を調達しながら開発を続けています。アメリカでの巨額の開発先行投資型のスタートアップは上場すること自体が一つのマイルストーンになり、投資家や産業界からの評価を得やすい環境が整っています。結果として、グローバルスタンダードはアメリカで形成されつつあり、今後の国際展開においても「FAAの型式証明取得済み」がパスポート的な役割を果たす可能性があります。

アジアでは、中国が開発スピードや品質でリードしているものの、日本市場への導入は日本の航空局が定める部品の規定とは違う方向で進められている物も多く、様々な理由から現実的ではないとの見方をされています。しかし中国でもイーハンというメーカーについては、すでに NASDAQ に上場しており、アメリカ市場を選んだ行動からも FAA での認証を取りにいくと予測されます。中国には多種多様なドローンのメーカーが存在し、小型のドローンに至っては世界を

リードしています。航空力学上は小型機での安定飛行ができれば徐々にサイズアップしていくのがセオリーですから、中国は今後中型機

の開発においてもその優位性が高いと思われます。お隣の韓国では私達の最も重要なパートナーでもある PLANA 社が、FAA の型式証明を取得する方針のもと、開発・製造拠点をアメリカに移転しました。韓国は重工業や技術力も高く経済的にも豊かで、今や一人あたりの GDP は大差をつけて日本を追い抜き、平均年収でも日本よりも上に位置していますが、それでもアメリカにいかなくては彼らの航空機を完成させることはできないと考えられています。アメリカは文化的にも非常に投資の集まりが良く、上場のインパクトについても韓国国内とは比較にならないほどの大きな影響を持つからです。

日本と同様に、“魂のこもったモノづくり”をしている韓国の先進的 eVTOL メーカーは、事実アメリカでも非常に注目を集め多くの投資家を呼び込んでいます。この動きは弊社にとっても極めて重要なファクターです。弊社は PLANA との優先的な供給の合意を結んでおり、国際認証を持つ高性能な eVTOL 機を日本に導入できる唯一のプレイヤーとなりますので、韓国とアメリカの航空情勢はわれわれにも非常に多くの影響を与えます。

国内においては、SkyDrive 社が高い注目を集めていますが、現在は官公庁や大企業との連携を通じた最終局面の段階にあり、量産や商用運航に向けたフェーズが近くなってきています。彼らの特色は実用性の高いサイズ感と機動力にあります。スマートシティという構想においては SkyDrive 社の機体以外に選択肢がないとまで言えるほど、高い完成度と考え抜かれた戦略があり、まさに世界の eVTOL の市場をリードする一つの日本の宝的な企業であるといえます。一番手アメリカに次点のわれわれアジア勢がどのように戦いを繰り広げるか、楽しみな点とも言えますね。空飛ぶタクシー業界は、今まさに「夢」から「現実」への分岐点に立っています。誰がいつ飛ばすかではなく、誰が「収益性のある移動サービス」として社会実装できるかが問われている現在、当社はその答えを日本から出すべく、着実に準備を進めています。

