

ひと・まち・モビリティ

The TRUCK × LIGARE 共同企画

トークイズチープ
伊藤慎介の“Talk Is Cheap”
～起業家へと転身した元官僚のリアルな産業論

このままでは「次の自動車産業」 で世界に負ける

電気自動車のベンチャー企業である「株式会社 rimOnO」を工業デザイナーの根津孝太氏と共に創業してから早いもので2年が過ぎた。

お陰様で今年の5月20日に最初の試作車『rimOnO Prototype 01』を発表することが出来たが、ここまででさえもよく実現することが出来たと自分でも驚くくらいの紆余曲折があった。頼りにしていた経産省の補助金は



5月20日に行われた『rimOnO Prototype 01』の発表会

一次選考で落選し、退職金を設立費用で使い切ってしまった後は生活が成り立つのかという不安に駆られる日々が待っていた。

しかし、開発資金の調達に苦労していることを話したところ、経産省時代から付き合いのある知り合い数名が個人で出資して下さり、そのお陰でプロトタイプの開発を進められるようになった。そして、後にはかけがえのない存在と

なる設計会社のドリームデザイン社の奥村社長と出会い、三井化学、帝人フロンティア、ローランドを始め、数多くの素晴らしい会社の人たちにご協力していただいたおかげで5月20日の発表会を迎えることが出来た。

その発表会では、The Truck、

Ligare を含め、数多くのメディアの方にお集まりいただき、rimOnO について大きく取り上げて頂いた。その後もテレビ、新聞、雑誌、インターネットメディアなど沢山のメディアに取り上げて頂き、お陰様で多くの方に知っていただける存在となった。

この2年間の経験だけでも、どれだけ多くの方に支えられて当社や私の今があるかと思うと、言葉では感謝しつくせない思いである。そして、やってみないと分からないことがどれだけたくさんあるのかを痛感し、実体験がなければ本当の世の中は分からないと確信するようになった。

□普通にGoogleの自動運転車が走るシリコンバレー

10月初旬、約7年ぶりにシリコンバレーを訪れた。

この地に来ると何かに出会うだろうとは期待していたが、経験したものは想像をはるかに上回るものであった。

グーグルの本社近くを運転していると普通にグーグルの自動運転車が通り過ぎて行った。そ



グーグルの自動運転車 出典：<https://www.google.com/selfdrivingcar/>

そこで、今回から始めるこのコラムでは、15年間経産官僚を務めた後に起業家となり、実際に様々なことを実体験してきたからこそ見えてきた、産業界やそれを巻き取りリアルな環境について語っていききたい。もちろん、政府や行政のあり方についてもできる限り本音で述べていきたいと考えている。

シリーズ最初となる第1回では、自分が属する側になった「自動車産業」について語ることとしたい。なぜならば、この10年、20年で日本の自動車産業は、エレクトロニクス産業と同じように衰退の道を歩みかねないと懸念しているからだ。

して、街中では数多くの特斯拉車と遭遇した。更に、現地の人によると、サンフランシスコでは通勤時間帯に海岸沿いの歩道を歩いていると電動スケートボードを含めて、あらゆる“不思議な乗り物”を見かけるそうだ。

もちろんライドシェアのUBERは当たり前のように使われており、過去2年間にタクシーの2/3が廃業したという。そして、UBERはUber Rushという名称の宅配事業を始めており、タクシー業界に続いて宅配業界を“破壊”しようとしている。

そのUBERだが、自動車や移動をデザインしているというよりは、「スマートフォンが動いている」という視点で見えており、スマートフォンにひもづいたユーザー・クルマ・荷物を最適化するという発想で取り組んでいるらしい。「通信網の中のパケットを最適化する」というインターネットや通信技術では当たり前のこ



電動スケートボード 出典: <http://www.zboardshop.com/>



とを現実社会に当てはめる発想なのだ。

このようにシリコンバレー発の企業は、自動車産業の構造やそのあり方とは無関係に、あくまでパソコン、インターネット、スマートフォンでは当たり前となった発想を自動車の周辺に当てはめていくことで、新しい「移動」や「交通」に関するビジネスを生み出し始めている。

これらが「次の自動車産業」を創り出していく原動力になると思わざるを得ない。

□アジア勢との競争に追い込まれた エレクトロニクス産業

自動車産業と並んで日本経済をけん引してきたエレクトロニクス産業。

しかし、パソコン、テレビ、携帯電話、DVD プレイヤー、ポータブルオーディオなど、日本企業が強みとしていたハードウェアで軒並み競争力を失っていった。

その背景には、台湾、韓国、中国の製造能力が徐々に向上していくにつれて、彼らの成長を助けることで世界シェアを高めようとする欧米企業の存在があった。パソコンにおけるインテル、携帯電話におけるクアルコムやノキア、スマートフォンやポータブルオーディオにおけるアップルなどである。

これらの企業に共通するのが「オープンイノベーション」の思想である。

ある分野に参入したいという意味のある企業

に対して、参入機会を提供する、あるいは参入に必要なリソースを提供することで、新規参入する企業が増えれば増えるほど自社の存在価値も高まっていくように仕掛けていく。

彼らはそのオープンイノベーションの発想で、成長するアジア企業に対してハードウェアに対する参入機会を提供し、ソフトウェアやアプリなどについてはベンチャー企業に対して参入機会を提供してきた。その結果、ユーザーはあらゆるハードウェアやソフトウェアから自由に選択できるメリットを享受できるようになった。

日本語で言えば「損して得とれ」の発想で大成功したと言える。

その一方、日本の企業の多くはオープンイノベーションが「苦手」である。

あるいは、所属する業界での地位が確立するにつれて新しいことに挑戦することを恐れる体質へと変質していき、「苦手になっていった」という表現の方が正しいかもしれない。

エレクトロニクスの世界において、日本企業における台湾、韓国、中国とは、あくまで製造コストを下げるための進出拠点であり、自らの競争力を高めるための存在でしかなかった。欧米企業のように、彼らに必要な「道具」を提供することで、彼らの成長と共に自らも成長するという方法は取りえなかったのだろう。

そして、今や日本有数のエレクトロニクス企業がアジアのエレクトロニクス企業に買収され

る事例が増え始めている。

相手の力をうまく活用しながら自らも成長していき、最終的には産業構造を大きく変える存在になる。エレクトロニクス産業ではそれが世界の常識となり、日本のエレクトロニクス産業は大きく衰退してしまったのだ。

□自動車でも欧米とアジアの距離が 縮まっていく

シリコンバレーが先行する自動運転(グーグル)、ライドシェア(UBER)、電気自動車(テスラ)。

その動きに呼応するように台湾や中国では自



電気バスを積極展開する中国のBYD
出典: <http://www.byd.com/la/auto/ebus.html>



交換式バッテリーの電動スクーター gogoro
出典: <https://www.gogoro.com/>

動車に関する様々な取り組みが行われている。

20年前に創業したばかりの中国のBYDはバッテリーメーカーから自動車メーカーへと転身し、深センを中心として、あらゆるタクシー、バスを電気自動車化しようとする本気で取り組んでいる。今や電気バスにおいては世界的企業であり、日本でも京都市で同社のバスを活用した実証実験が行われている。

台湾では、電動スクーターメーカーが急速に台頭しており、スマートフォンで有名なHTCをスピンアウトした人たちが創業したgogoroというベンチャー企業が交換式バッテリーの電動スクーターを展開している。

このgogoroは「台湾のテスラ」と呼ばれて

おり、既にドイツのbosch社と提携し、ヨーロッパへの進出を始めている。UBERのようなライドシェアの分野では、中国版Amazonであるアリババ系の「快的打車」と中国版TwitterであるTencent系の「滴滴打車」が中国市場を二分していたが、2015年2月に2社が合併して市場シェア95%以上を占める「滴滴快的(現:滴滴出打)」が誕生した。

その滴滴出打は、中国で展開していたUBERの市場撤退を決断させてUBERの事業を買収した。更に、アップルからの10億ドルの出資も引き出している。

このように中国や台湾を中心として、「次の自動車産業」を作る動きが加速しており、シリコンバレーの企業を中心として欧米との距離が縮まり始めている。

□「次の自動車産業」を強く後押しする行政

「次の自動車産業」の動きが加速する海外。

その背後にある行政の強力なバックアップについても注目する必要がある。

ハンドルのないグーグルの自動運転車が日々走行するシリコンバレー。公道という「実環境」で試験を行い評価することで、短期間に実用性を高め、世界に先駆けて市場投入できる条件が整っていく。

中国では電気自動車化を進めるための強力な行政支援と行政指導が行われており、BYDなどの台頭につながっている。また、ライドシェアの滴滴出打の台頭には、中国当局によるライドシェアの合法化の動きが大きく貢献している。

ヨーロッパでは、ロンドンやストックホルムなどにおいて市内中心部における渋滞税が導入されており、一般車両は高額な渋滞税を払わなければ市内に入ることが出来ない。一方、ロンドンでは電気自動車だけは特別扱いされており、電気自動車は渋滞税を支払うことなく乗り入れることが許可されている。また、ストックホルムでは2018年より市内中心部に乗り入れられるのは電気自動車のみになるようである。

そして、パリでは市長の強力なイニシアチブの下に、シェアサイクルのVelib'やカーシェアのAutolibが導入され、道路の路側などの便利な場所でシェアサイクルやシェアカーを簡単に借りられる仕組みが普及している。これによって世界に先駆けた新しいサービスがパリ発で提供されるとともに、公共交通を補完する「2次交通」が広く整備され、市内の渋滞緩和と観光客などに対する移動手段の提供が実現している。

パリでスタートしたAutolibは既に



パリで普及しているカーシェアのAutolib
出典：<https://www.autolib.eu/>

4000台もの車両を保有し、2015年にはロンドンと米国のインディアナポリスでの展開もスタートしている。

このように海外では企業と行政がタグを組んで「次の自動車産業」を作るための動きが加速している。

□では日本ではどうか？

ベンチャー企業として新しい乗り物に挑戦していると、世界の急速な動きに対して日本の現状は極めてお粗末だと言わざるを得ない。

米国や中国ではあらゆる種類の電気自動車ベンチャーが登場しているのに対して、日本では数えるほどしか数がなく、我々を含めて多くの会社が資金調達、部品調達などで苦労が絶えず、ベンチャー企業同士で助け合ったり慰めあったりし



日本発のパーソナルモビリティ：Cocoa Motorsの“Walker”
出典：<http://www.cocoamotors.com/>

ている状況にある。

電気自動車にとってのコア部品であるモーターであるが、経産省時代の人脈をたどって国内のある大手メーカーに相談したところ我々のようなベンチャー企業に売るのはリスクなので販売することが出来ないと言われ、オープンイノベーションとは程遠い対応に失望した。また、同じくコア部品のバッテリーについては車両に搭載できるパッケージでの提供となると日本メーカーよりも台湾メーカーの方が圧倒的にコスト面でもスピード面でも対応が優れている。

このような状況からモーターもバッテリーも海外からの調達を余儀なくされそうであるというのが現状での正直な見通しなのである。

また、自動運転やライドシェアについては「海外に負けてはならない」という危機感は極めて強いが、規制や既得権益の問題などもあり、海外と比べて見劣りする状況にあると感じる。

我々が挑戦している超小型モビリティについては、2013年に国土交通省の発案でスタートした制度であり、3年程度の実証実験後は一般ユーザー向けに市販することが出来る「車両規格」が整備される予定であったのだが、現時点でも実証実験が継続されており、車両規格がいつ整備されるかについての見通しが不透明な状況にある。このことは、当社の事業計画や資金調達に重大な影響を及ぼしかねないと懸念している。

国が旗を掲げた制度であってもそのような状況であることから、そもそも「車両」として扱われ

ていないセグウェイや電動スケートボードなどの「パーソナルモビリティ」の場合は非常に厳しい環境下にある。2006年から国内販売が始まったセグウェイは未だにつくば市や二子玉川などの限定された場所でしか走行が認められていない。日本でもCocoa Motorsなどパーソナルモビリティのベンチャー企業が登場し始めているが、このままでは本拠地を海外に移転しかねない。

□このままでは「次の自動車産業」で世界に負ける

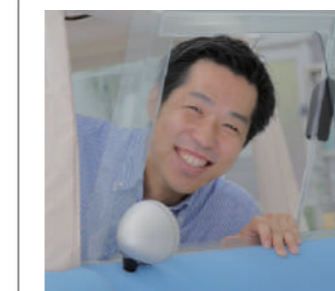
自動車が生じた欧州、自動車の大量生産を生み出した米国に並び、世界の三大自動車産業大国となった日本。今や自動車産業は日本経済の背骨ともいえる重要な産業であり、この産業無くして日本が大量に外貨を獲得することが出来る産業は未だに現れていない。

その自動車産業が100年の歴史で初めて重大な転換期を迎えようとしている。そして、その震源地は、日本を支える重要産業であったエレクトロニクス産業を苦戦に追い込んだシリコンバレーである。

このような米国の動きに対して、欧州は地域主導で、中国は官主導で独自色を出そうとしており、魅力的な企業やサービスが誕生し始めている。

一方で、我が国は過去に敷かれたレールが障害となり、独自色をなかなか出せない状況にある。

このままでは「次の自動車産業」で世界に負けるのではないかと心配になってしまう。



著者紹介：

伊藤慎介-株式会社 rimOnO 代表取締役社長
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 znuq 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。

