

# 頭脳争奪は前哨戦 小さな一歩を踏み出せ

特集 見えてきたクルマの未来

中国が始めた21世紀の「アポロ計画」

2018年2月9日（金）



バイドウは上海で開催された「CESアジア2017」でアポロの自動運転の試作車を展示（写真＝Imaginechina）

前人未到の有人月面着陸を目指し、米航空宇宙局（NASA）が1960年代に進めた「アポロ計画」。この歴史的偉業と全く同名の自動運転プロジェクトが、米国ではなく中国で着々と進んでいる。推進するのは中国のインターネット検索最大手、百度（バイドウ）だ。

「新アポロ計画」がスタートしたのは昨年7月。当初から米フォード・モーターや独ダイムラーなどの完成車、独ボッシュと独コンチネンタルなどの部品大手、半導体では米インテルや米エヌビディアなど50社が名を連ねた。もちろん中国自動車大手も参画する。目標は2020年までの完全自動運転の実用化。発足から半年で、世界の約1700社が参画したとされ、自動運転開発の巨大勢力を形成している。

## グーグルが覇権を握った理由

---

バイドゥは15年に自動運転車のデモを披露するなど、世界最大の自動車市場である中国で実績を積み重ねてきた。新アポロ計画の発足に際しては、AIなど自社の技術資産を開放したほか、中国政府の「お墨付き」も得たことで仲間作りに成功。自動運転に関するソフトウェアの一大プラットフォームを構築し、その「旗振り役」となった。

「10年前とまったく同じ光景だ」。ある国内半導体関係者は、デジタル家電の世界で起こった地殻変動の記憶を重ね合わせる。

アンドロイド——。もはや説明は不要だろうが、米グーグルが提供するスマートフォン向けOS（基本ソフト）だ。米アップルの「iPhone」をシェアで圧倒し、「デファクトスタンダード（事実上の標準）」の地位を確立している。

当時、ネット検索の世界最大手としてその名をとどろかせていたグーグルだが、通信やOSに関する実績は乏しかった。だが10年前の07年11月、グーグルは米クアルコムやNTTドコモなど当時の携帯電話業界の主要企業、30社以上を巻き込んで、アンドロイドの普及団体の設立に踏み切った。単純なOS提供者としてだけでなく、スマホに必要なソフトやハードの進化のロードマップを示す旗振り役を、グーグルは自ら買って出たのだ。

PART2で示した通り、完成車メーカーや自動車部品大手と、米半導体大手による自動運転の「頭脳」を巡る覇権争いの行方は不透明だ。だがIT業界の歴史では、プラットフォームを構成するハードとソフトの両輪がかみ合うことで「覇者」が生まれてきた。

スマホではクアルコムがグーグルと手を結び、覇権争いに勝利した。バイドゥの新アポロ計画に世界中の自動車・IT大手が名を連ねるのは、世界最大の巨大市場を手中に収めるチャンスを敏感に捉えているからだろう。

もちろんバイドゥは「手弁当」で旗振り役を買って出ているわけではない。スマホの爆発的な普及は、グーグルに莫大な広告収入をもたらした。ソフトのプラット

フォームを握れば、頭脳から生まれる「果実」、つまりサービスでの利益が享受できるとの思惑がバイドゥを突き動かしている。

PART3で見たように、自動運転が実現した世界では、レンタカーや駐車場、保険などクルマを取り巻く産業秩序は一変する。その主役は、現在の産業ピラミッドの頂点に君臨する完成車メーカーとは限らない。

## 競争相手は「ドローン」に？

---

手軽に自動運転車を製造できるプラットフォームが普及すれば、自ら製造に乗り出すサービス事業者が登場するはずだ。米アマゾン・ドット・コムがドローンを使った空飛ぶ商品配送を検討し始めたように、4輪のクルマが最適な輸送手段であり続ける保証もない。

現在進行中の頭脳を巡る争奪戦は、前哨戦にすぎない。本当の戦いはもっと先に待っている。

未来のクルマを巡る戦いで完成車メーカーに求められるのは、視点を変えた新たなチャレンジだろう。トヨタ自動車は1月、自動運転によるモビリティサービス専用のEV「e-Palette（イー・パレット）コンセプト」を打ち出した。アマゾンや米ウーバーテクノロジーズも巻き込み、小売りや飲食業界などに向けて、自動運転の移動店舗という新サービスを提案する。これまでの「自動車メーカー」という殻を破り、インターネット企業が中心の新世界に飛び込んだ。

頭脳を巡る覇権争いは、IT業界にとっては日常茶飯事だが、自動車メーカーにとっては未踏の領域だろう。だからこそトヨタの豊田章男社長は「生きるか死ぬかの戦い」という言葉で覚悟を示した。勇気を持って「小さな一歩」を踏み出すことが、将来の日本の自動車産業にとって「大きな一歩」になるのかもしれない。



(写真 = NASA/TopFoto/アフロ)