

日中国交正常化 50 周年に期待すること ～課題解決に向けて学び会～

新年あけましておめでとうございます。

中国は2月1日から春節、4日から北京オリンピックが始まりますから、お祝いが重なります。

ところが、世界中でオミクロン株が襲ってきている真最中で、日本も中国も厳戒態勢が敷かれていてコロナ禍での開催になりますが、東京オリンピック 2020 が成功したように、ぜひ大成功するように祈っています。



さて今年は寅年です。日本には、中国から伝わった虎を使った故事やことわざがたくさんありますので、日本の今を「虎の故事」でつないでみました。

日本には、基礎技術から人的な財産がありました。その「虎の子」の財産を「虎の巻」として「虎穴に入らずんば虎子を得ず」「虎は千里を行って千里を戻る」の精神でがむしゃらに

頑張っ、日本は成長して世界のトップを走ってきました。しかし、世界中の国々は「虎視眈々」とトップを狙っています。「張り子の虎」と見られないように、そして下手に「虎の尾を踏む」こともないように、環境問題の解決など世界平和と共存共栄に務め「虎は死して皮を留め、人は死して名を残す」と評される日本となりたいですね。

虎は、権威や強さの象徴ですので、今年はどうも穏やかな気配が遠のくのではないかといささか不安な気もしますが、国や地域や会社や家族の課題をしっかりと解決していきましょう。

世界の問題課題は、政府にやらしてもらえばいい！と思いがちですが、実は解決は現場・地域にあります。そのことの解決にどう自分事として私たちがかかわるのかと言った視点、でいくつかの項目について何回かに分けてお話をします。

今回はオープンイノベーションについてです。

私は3年前に深圳を訪問しました。目的は、中国の若者たちがどんどん起業している最先端はどんなものか！を知るためでした。そこで、スタートアップの数社から話を聴くことができ、何人もから「シリコンバレーは夢を描くことができる。しかし深圳は夢を実現できる。」という言葉をお聴きしました。

深圳にはドローン世界市場の7割を占めるDJIがあります。事の真偽は定かではありませんが、彼らからこんな話を聴きました。

深圳では、国が進める改革開放の先頭で特区ができ、新しい産業や金融が急成長していました。その中で例えば、日本では現在も使われているファックスやコピー機ですが、中国では陳腐化し使われなくなっています。そこでそれらの機械を作ってきた企業は業種転換が迫られました。

目を付けたのがドローンでした。部品や技術は今までのものが役立つということで、開発が始まりました。彼らはそれぞれ個々で開発競争をしますが、情報を共有することを忘れませんでした。そこで「君の開発技術は優れている。私は自己開発をやめる。君の開発した技術を買いたい」と、話し合っ、無駄な開発投資をしません。持てる最大の技術やサービスや投資を出し合っ、お互いが最大効果を上げる、それがオープンイノベーションです。さらに中小スタートアップ企業ですから、小ロットの生産しかできませんが、受注機会が来れば何十倍の数量要求にも「やります」と回答して受注します。それから、それを製造できる企業や工場を探すわけですね。それもオープンイノベーションです。中国にあるパワーの源泉を見た感じがしました。

日本では系列と言って、自動車などでは重層的な下請け関係があります。良好な系列関係は、メーカーにとって品質も価格も安定した供給が確保できますし、下請け企業にしても安心して仕事が回ってくるメリットがありました。一方、下請け企業には「図面通りに安く」という指示は来ますが、新しい技術革新は求められませんでした。その結果自ら新しい分野に挑戦していくという発想は起きません。



自動車研究開発もオープンイノベーション

自動車生産を行うBYDをも訪問しました。BYDは、電池メーカーから自動車メーカーに、そして今ではEV生産では世界最大手の企業です。工場では、詳細にわたって製造技術や企業秘密にも当たると思われる部分についても丁寧な説明がありました。そして終わってから試乗運転までさせてくれました。

同行した日本メーカーの技術者は「日本の車メーカーでは考えられない。誰にでも公開して学び合う、技術向上を目指すオープンイノベーションは見習わなければならない」と驚きながら話したのが印象でした。

更にもう一つ注目すべきところは企業の中心は若者だということです。

視察した代表団は 50 歳後半か 60 歳代に対して、どこに行っても説明してくれる方々は 20 代から 30 代でした。上海にある中国一のツアー会社 Ctrip に行った際にもやはり説明に出てくれたのは 20 代でした。「年取った人はいません。皆辞めていきます」という説明にそれ以上質問することができませんでした。



Ctrip 本社前で平均年齢 60 歳

日本の足りないところが見えてきましたが、もう一つ上げておきます。

それは科学技術分野の基礎研究が疎かにされてきたということです。少し過去を振り返りますと、日本の戦前には理化学研究所がありました。そこでは、基礎から応用の科学技術研究に多くの投資がされました。その財源は、研究所自らが会社を設立して製造から販売を行い、その利益を人財など含めた研究費の再投資に向けました。その企業グループは日本の財閥の一角を占めましたが、戦後解体されました。理化学研究所自体は存続しましたが、運営費は国からの税金で賄われました。戦前の教育やその薫陶を受けた流れがあった時代には、企業は基礎研究も含めて技術開発に、それぞれが研究所を大切にしておいて人財にも設備にも投資しま

した。しかし、バブル崩壊後に始まった「選択と集中」によって、株主の短期的な利益追求の流れで企業の研究所は衰退していきました。そんな時に頑張してほしいのは国の科学技術振興支援だったはずでしたが、「2番じゃあダメなんですか？」は極論にしても、政治が国の科学技術振興をおろそかにしてきたきらいがあります。これはいま見直さないと手遅れになるでしょう。

基礎研究もさることながら、今最も危惧されるのが自動車のEV化に伴う製造業で大転換が迫っていることです。

自動車関連の雇用は550万人とも言われていますが、EVの部品数はガソリン車の3万点から2万点程度に減るとされており、「EV化」が進むと、エンジン部品を製造している中小企業のビジネスも雇用も減少します。

中小企業は、倒産しないように「固有技術」を活かして、EV化を含めて次世代自動車に搭載されている部品を開発・製造して生き残っていかなければなりません。

地域の中小企業の「固有技術」を活かし、次世代自動車の部品を製造することで、次世代に向けた自動車産業の活性化を目指す動きが加速しています。

静岡県では、スズキやヤマハといった自動車製造が盛んな地域ですが、その対策は浜松市にある次世代自動車センターで積極的に取り組んでいます。

EVシフトを含めた次世代自動車(CASE)の対応、コロナ禍(ウィズコロナ・アフタコロナ)の対応(デジタル化の推進)、デジタルものづくりの推進(デジタル化の推進)、カーボンニュートラルへの対応(電動化の推進)を、中小企業がプラットフォームを作りそれぞれが持つ技術を連携し合って、これからの生き残りを模索しています。

中国で進むEV化やデジタル化の変化は、このイノベーションセンターの取り組みとも密接に関係しています。

こんな分野で、両国の企業や大学間で、支援し合える関係が進むことを期待します。

文：西原茂树，MIJBC 理事长
翻译编辑：JST 客观日本编辑部