

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
マネジャー 大森 充

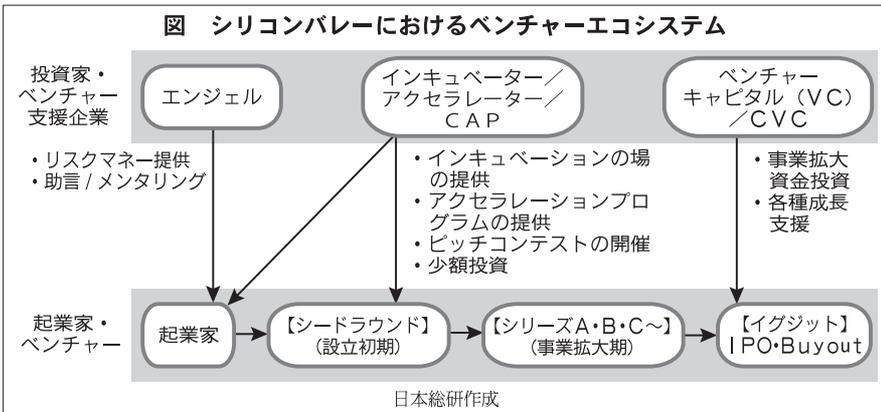


2015年4月30日、安倍首相が米国シリコンバレーを訪問し、「シリコンバレーと日本の架け橋プロジェクト」を立ち上げる——と宣言する。同時に、人をシリコンバレーに送り、世界に通用する新たな事業の立ち上げに挑戦するプログラムを実行することを発表した。

シリコンバレーを始めて、シリコンバレー企業が集積するエリアへの日系企業の注目が高まり、日本でもベンチャー企業が投資家に向けて事業概要や計画を説明する、いわゆるピッチコンテストが開催される機会が増えたほか、ベンチャー企業を支援するインキュベーターやアクセラレーターも増加傾向にある。

羅針盤

ベンチャー企業を支援する企業の動きとしては、CVC (Corporate Venture Capital) と呼ばれるベンチャー投資を専門とする部門や、CAP (Corporate Accelerator Program) と呼ばれるベンチャー企業の事業成長を自社のリソース等を用いて加速させるプログラムを設立する動きが見られるなど、シリコンバレーで形成されているベンチャーエコシステムに倣い、日本でも同様のエコシステムが



(注) シリーズA・B・Cとは資金調達ラウンドのことであり、シリーズAは事業開始に伴う資金調達、シリーズBは事業を軌道に乗せるための資金調達となり、ラウンドが上がるほど事業開発の段階も上がっていく。

物流業界を変革するベンチャーの動向

効率化「生き残りへの鍵」

形成され始めている(図)。

ベンチャー企業の中でも既存の業界の構造を変革し、新たな価値を提供する「Disruptor(創造的破壊者)」と呼ばれる企業に注目が集まっている。

表 シリコンバレーに本社を置くユニコーントップ10

企業名	評価額(10億ドル)	業種
Uber	51.00	オンデマンドエコノミー
Airbnb	25.50	eコマース・マーケットプレイス
Palantir Technologies	20.00	ビッグデータ
Pinterest	11.00	ソーシャル
Dropbox	10.00	インターネットソフトウェア・サービス
Theranos	9.00	ヘルスケア
Stripe	5.00	FinTech
Zenefits	4.50	FinTech
Cloudera	4.10	ビッグデータ
Social Finance	4.00	FinTech

(注)2015年10月時点。CB Insightsを基に日本総研作成

負荷軽減むけ支援ロボ 自転車配送で低価格実現

(エアビアーンドビー)などがそれに当たる(表)。

また、Disruptorと呼ばれるベンチャー企業には、先に示したUberやエアビアーンドビーのように新たなビジネスモデルの構築のみならず、既存産業の構造を変革する企業もあれば、人工知能やブロックチェーン技術といった最先端技術によって既存産業の構造を変革する企業も存在する。

FinTech(フィンテック)のようないわゆる〇〇Techと呼ばれるカテゴリがそれに当たるが、日本ではこれら最先端技術を有するベンチャー企業への投資にも注目が集まっている。物流業界においても同様の傾向があり、以下に物流業界の構造を変革する日本のベンチャー企業の事例をいくつか紹介する。

事例1 ロボット開発ベンチャー企業であるZMPは、自動運転システムの開発過程で培った自動走行技術を応用した物流支援ロボット「Carrii(キャリイ)」の出荷を6月に予定している。

キャリイは荷物の運搬に用いる台車にロボット技術を用いており、電動でアシストすることにより作業員の負担を軽減する「ドライモード」と、先を歩く作業員を追随する「かかろモード」の二つの機能を搭載していることが特徴である。これらの機能により、人手不足が深刻な問題となっている倉庫での在庫の輸送作業において、作業員の負荷の軽減及び運搬量の増加による生産性の向上が見込まれる。

また、ZMPは凸版印刷と共同で、商品に付けられたICタグのデータをキャリイに搭載したRFID(無線自動識別)読み取り装置によって取得し、基幹業務システム等とリアルタイムに連携させることにより、商品が倉庫内に置かれた時間や場所を把握し、在庫管理を行うサービスを提供も計画している。また、経路をあらかじめキャリイにインプットしておくことにより、倉庫内を自律移動する機能も搭載予定である。

事例2 自転車を主な配送手段とするベンチャー企業であるエコ配は、3辺合計80センチ以内の荷物を、一部エリアを除き300円(税抜き)という低価格で配送する。①車両コストが軽自動車10分の1である自転車を用いた配送手段とする。②集荷エリアを東京・大阪・名古屋等の大都市に限定し、営業所に荷物が持ち込まれる回数を少なくして作業効率を上げること。③専用バッグにより取り扱う荷物のサイズを標準化すること。④などにより、配送の事業コストのうち人件費、店舗賃、車両費を削減したビジネスモデルを構築し、低価格での配送を実現している。

事例3 印刷関連事業を展開するベンチャー企業であるBtoC(企業間消費)市場の双方において、ビジネスモデルの工夫や最先端技術の採用を通して、減少傾向にあるトラックドライバーや倉庫内作業者という限られたリソースの有効活用、配送以外の物流過程の効率化、新たな配送手段の開拓を成功させることが、物流業界における生き残りへの鍵になると思われる。

おもしろ・みてる 1984年生まれ。京都大学大学院経営学修士課程修了後、日本総合研究所に入社。経営戦略、事業戦略等の戦略策定コンサルティングに幅広く従事。近年はシリコンバレーにおけるロボット・AI、IoT等の最先端技術調査や、インド、メキシコ・ASEANの地域の投資環境調査、海外進出等を支援。