



岡村了太・東京オールアンドデー社長

設計・デザインから開発・製造まで一貫通貫の受託開発

「動くものなら何でもござい」

自動車産業に欠かせない東京オールアンドデーの「究極のニッチ戦略」

次世代車の開発に欠かせない研究開発。この分野で日本の自動車メーカーを下支えする自動車開発会社がある。東京オールアンドデーだ。試作車などの受託開発で一貫通貫体制が同社の特長。売上高約60億円という規模でありながら自動車メーカーには欠かせない存在になっている。同社の強みとは何か。

本誌・更山 太一 Text by Sarayama Taichi

## 受託業務でも 先行開発に重点

「新しい評価用車両を作りた  
いのだが、目の前の開発で手一  
杯。代わりにクルマを作っても  
らえないだろうか？」新たな  
素材を開発したので、クルマに  
搭載して自動車メーカーに提案  
したい。我々には自動車を開発  
する技術はないので代わりに試  
作車を作って欲しい」

自動車メーカーや素材メー  
カーからこういった相談を受け  
ている会社がある。神奈川県厚  
木市に開発拠点を置く東京ア  
ールアンドデー（東京R&D）だ。

この仕様を再現して欲しい」と  
言われれば、その部品を使った  
クルマなどの完成品を作り、そ  
の評価もする。ワンストップ  
サービスが当社の特長でもあ  
る」と話す。

しかも東京R&Dは国内の自  
動車メーカー全てと取引があ  
る。特定の自動車メーカーの系  
列会社ではない独立系であるか  
らだ。各社から機密度の高い先  
行開発が依頼されるわけだ。

当然、各社との機密を厳守し  
た取引から東京R&Dは様々な  
知見やノウハウが蓄積されるた  
め、独立系の自動車開発会社と

同社には量産車の開発に追われ  
る自動車メーカーや新素材を開  
発した素材メーカーをはじめ、  
二輪・輸送機器メーカーなどが  
らの試作品の開発依頼が舞い込  
む。

「車両の研究開発には次世代  
車向けの先行開発と車両の完成  
度や生産効率を求める量産開発  
の2つがあるが、当社が得意な  
のは業務の約7割を占める先行  
開発。まだ世に出ていない新し  
い技術領域で自動車メーカーな  
どをサポートするのが当社の使  
命だ」。東京R&D社長の  
岡村了太氏は話す。

自動車業界は「CASE」と

しての存在感は高まっていくこ  
とになる。

## 素材メーカーで ある東レが出資

受託開発——量産する前の  
研究開発段階での技術を活用し  
て試作車などの形にするのが東  
京R&Dの役割だ。そのため製  
作台数も何百台、何千台といっ  
た規模ではなく、1台、10台と  
いった規模に特化。大手自動車  
メーカーでも量産開発に追われ  
る状況にあるため、保守作業、  
トラブル対処などの通常の作業  
とは異なる作業に人材や時間を  
割くことができるのだ。

東京R&Dの依頼主は自動車  
メーカーだけではない。素材  
メーカーや「ティア1」と呼ば  
れる自動車部品メーカーも依頼  
主だ。新素材や新型部品を開発  
したとしても、そのまま自動車  
メーカーに売り込んでもピンと  
来ない。そこで東京R&Dに  
「搭載したクルマを製作して欲  
しい」という依頼が来る。昨年、  
東レが同社に11・7%出資した

呼ばれる「100年に一度の大  
変革期」にある。コネクテッド  
（つながる）、自動化、シェアリ  
ング、電動化。日本の全ての自  
動車メーカーは、このCASE  
のうねりを何とか乗り越えよう  
と、こぞって研究開発費を積み  
増している。その額は2018  
年度で約3兆円にのぼる。

それでも新車を出す度に安全  
性や低燃費、低公害の要求度は  
高まり拡大していく。加えて、  
性能と品質が高度化した量産車  
の開発工数も急増すると共に、  
さらなる成熟度も求められる。  
「あらゆる作業や研究開発を自  
動車メーカーが自社で行うには

のも、そのようなシナジー効果  
を見込んでのこと。

では、なぜ東京R&Dに依頼  
するのか。もともとレーシ  
ングカーの開発に携わっていた  
エンジニアが作った会社である  
からだ。レーシングカーはス  
ピードを競うために必要な、最  
先端技術の結晶とも言える。  
実際同社は、1980年代初頭  
から電動化や炭素繊維の研究を  
始めており、技術力には一日の  
長がある。

同社は乗用車以外にも、燃料  
電池トラックや電動バス、電動  
スクーターやバイクをはじめ、  
ペビーカー、ダムや発電所など  
に設置される監視カメラの筐  
体、長野冬季五輪スピードス  
ケート・金メダリストの清水宏  
保元選手のスケート靴など幅広  
い領域を手掛ける。だが、決し  
て数量は出ない。岡村氏は  
「ニッチな分野で技術を高める」  
と語る。

そして今、CASEの波は自  
前主義の開発が主流だった日本  
の自動車産業を揺さぶってい

限界がある（岡村氏）わけだ。  
しかも、大手でも各社のエン  
지니어の数には限りがある上  
に、「選択と集中」が進めば投資  
分野も狭まっている。しかし、  
「何か先んじて新しいことをし  
なければ生き残れない」という  
危機感で自動車会社各社で共  
通。そういったときに東京R&  
Dの出番が回ってくる。

同社は調査・企画・デザイ  
ン、設計、試作から評価まで  
「一貫通貫」（岡村氏）の機能を  
持っている。設計会社や試作会  
社など、個々の分野で対応でき  
る会社は他にもあるが、岡村氏  
は「もし」この部品を使って、

「これまでとは全く異なる  
領域の技術が必要になる」（岡  
村氏）からだ。しかも、電動化  
が進んで電気自動車の時代にな  
れば、自動車メーカーでなくて  
もクルマを作れる時代になる可  
能性がある。

「カーシェアリングが普及して  
きたが、利用者の中にはクルマ  
で移動せず、車内で仕事をする  
ケースが出てきている。そうな  
れば、カーシェア運営会社から  
『もつと居住性の優れたクルマ  
を作って欲しい』という依頼が  
来るかもしれない」（同社幹部）  
そんな東京R&DもCASE  
に対応する技術や人材の担保が  
課題だ。「自分たちにはない技  
術をいかに取り込んでいくか。  
協力できる会社との連携は積極  
的に進めていきたい」と岡村氏  
は話す。

技術を持った中小企業が表舞  
台に出ることは、同時に大手企  
業の地盤沈下を示すことにもな  
る。それだけ激しい変化の時代  
を迎えている証拠とも言える。

（118頁「経営写」参照）