



シリコンバレーの自動車ハッカソンの状況

執筆者

海部 美知（エノテック・コンサルティング代表）

🕒 記事のポイント

サマリー

世界の自動車メーカーがシリコンバレーに拠点を置き、シリコンバレー流のIT系開発を取り入れようという動きが盛んになる中、開発者コミュニティとの接点を持つための「自動車ハッカソン」の開催が相次いでいる。フォードなどが先行していたが、日本勢の中で米国での最初の事例として、ホンダが今回初めてAPIを公開し、Evernoteなどと共同で3日間のハッカソンを開催、センサーやリアルタイム・アラートなどを活用したアプリのアイデアが多数発表された。自動車に限らず、「ハードウェア」への注目度がシリコンバレーで高まっている趨勢が見て取れる。

主な登場者

Evernote、ホンダ、Ford、GM、トヨタ、日産、Volkswagen、BMW、Mercedes Benz、Leap Motion、Pebble、NODE

キーワード

自動車、センサー、ソーシャル、クラウド、API

地域 米国

Title	Automotive Hackathon in Silicon Valley
Author	KAIFU, Michi CEO of ENOTECH Consulting
Abstract	World's major automotive companies have been establishing Silicon Valley office and trying to embrace Silicon Valley style into their IT product development. As a part of such effort, "automotive hackathons" has been held by those companies in order to approach developer community. Ford started the trend and others followed, and as the first case in the US by a Japanese auto manufacturer, Honda opened API for the first time and held a hackathon together with Evernote and several other IT companies. The event was held for 3 days, and many application ideas using sensors and real time alert. It signifies the recent Silicon Valley trend where "hardware" is becoming "hot".
Keyplayers	Evernote, Honda, Ford, GM, Toyota, Nissan, Volkswagen, BMW, Mercedes Benz, Leap Motion, Pebble, NODE
Region	U.S.

1. シリコンバレーに集まる世界の自動車メーカー

「自動車とモバイル通信をどう融合するか」というテーマについて、自動車業界は長いこと模索してきているにもかかわらず、「ナビゲーション」と「車載エンターテインメント」以上の本格的なITテクノロジーの取り込み事例はなかなか生まれなかった。

しかし、ソーシャルメディアの隆盛、センサー技術の発達、モバイル・データサービスの普及、データをサーバー側で処理するためのビッグデータ技術の成熟などシリコンバレーの新しい動きに伴い、これらを取り込んで新しい「自動車」技術を開発しようという機運が自動車メーカーの間で高まってきている。また、シリコンバレー勢側からも、ここ10年ほどのスマートフォン・タブレット上のアプリという「舞台」上のフェーズがほぼ一巡した感があり、新しい「舞台」として、「自動車」は大きく期待されている。

そんな中で、シリコンバレーの技術コミュニティに最初に目立つ形でアプローチしたのがフォードである。2009年頃から車載ITシステム「SYNC」のAPIを公開し、TwitterやPandoraなどシリコンバレーのテクノロジー企業がフォード車にアプリを搭載できるようにし、開発者コミュニティに対しても種々の働きかけを開始。2010年のCES（家電業界展示会）やCTIA-IT（携帯業界展示会）への出展の様子は、筆者が日経ビジネスオンライン記事^④（[脚注1](#)）においてレポートしている。

これに追随して、2011年頃から世界の主要自動車メーカーのシリコンバレーへのアプローチが本格化した。各社が相次いでシリコンバレーの研究開発拠点を新規開設したり拡充したりして、情報収集、シリコンバレー企業との協力、大学との共同研究などを行っている。

これらの拠点のいくつかは、単にそれぞれのメーカーの担当者が常駐して研究を行うだけでなく、パートナー企業やベンチャーがその場で共同作業を行うことができるようなオープンスペースを設けており、最近通信キャリア各社がシリコンバレーで運営する「オープン開発拠点」と似たようなスタイルを特徴としている。

こうした動きを反映して、例えば通信業界のフォーラムSilicon Valley Telecom Councilを主催するKerton Groupでは、2012年からAutotech Council^⑤（[脚注2](#)）を主催しており、シリコンバレーを拠点とする自動車メーカーと技術企業を集めたセミナーやイベントを開催している。また、スタンフォード大学では、フォルクスワーゲンがスポンサーとなって「Automotive Innovation Lab」を設立して共同研究を行っ



^④（脚注1） <http://business.nikkeibp.co.jp/article/world/20101022/216785/>

^⑤（脚注2） <http://www.autotechcouncil.com/>

シリコンバレーの自動車ハッカソンの状況

ており、この研究所とフォルクスワーゲンのロゴがはいった自動運転実験車がキャンパス内を走っているのを筆者は見たことがある。

現在シリコンバレーにある主要自動車メーカーの研究開発拠点は図表1のようになる。

【図表 1】 主要自動車メーカーのシリコンバレー拠点

メーカー名	拠点名	URL	開設時期	コメント
Ford	Ford Silicon Valley Lab	http://fordsvl.com/	2012 ^{*1}	「ユーザー・エクスペリエンスとビッグデータ」をフォーカスとして掲げる。ハード・ソフト両方でのオープンソース開発プラットフォーム「OpenXC ² 」を公開。
GM	GM Advanced Technology Silicon Valley Office		2007 ^{*3}	公式ウェブサイトが見つからず、活動内容詳細は不明だが、Palo Altoにある。
ホンダ	Honda Silicon Valley Lab	http://hondasvl.com/	2011 ^{*4}	「Strategic Alliance Team」と「Prototype Development Team」に分かれる。コネクテッド・カー、ヒューマン・マシン・インターフェース(HMI)、ビッグデータ、安全の4つが柱。
トヨタ	Toyota Motor North America Silicon Valley Office		2012 ^{*5}	公式ウェブサイトが見つからず、活動内容詳細は不明。インフォテイメントが中心？従来からあったToyota Info Technology Center内に併設。
日産	Nissan Research Center Silicon Valley	http://www.nissan-global.com/EN/NRC/REC/RUIT/GALLERY/?galleryID=3	2013 ^{*6}	2011年よりルノーのシリコンバレー・オフィス内にスタッフを派遣して準備、2013年にルノー・日産共同オフィスを開設。自動運転車、コネクテッド・カー、HMIなどを研究。
Volkswagen	Electronics Research Laboratory (ERL)	http://www.vwerl.com/	1998 ^{*7}	2011年に拡充して現在の場所に移転。自動運転システム・運転者支援システムなど各種の技術開発を行っている。スタンフォード大学には同社がスポンサーしたAutomotive Innovation Lab ⁸ がある。
BMW	BMW Group Technology Office	http://www.bmwgroup.com/e/0_0_www_bmwgroup_com/forschung_entwicklung/netzwerk/office_palo_alto.html	1998 ^{*9}	HMI、インフォテイメント、材料・生産技術など7つの分野の研究開発。
Mercedes-Benz	Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc	http://mbrdna.com/about.php	1994 ^{*10}	インフォテイメントおよびテレマティクスのソリューション、運転者支援、燃料電池などに加え、デモグラフィックなどマーケティング向け社会科学系研究も行っている。

(表注) 各社の開設時期については、資料で確認できるものを載せているが、必ずしも現在のような形態の組織ではない可能性もあるので注意。

*1 <http://www.forbes.com/sites/briancaulfield/2012/01/06/ford-to-open-silicon-valley-research-lab/>

*2 後述2-2項参照

*3

<http://www.popularmechanics.com/technology/gadgets/news/a-sneak-peek-inside-four-silicon-valley-tech-labs-4#slide-4>

*4 日経産業新聞2013年6月4日付記事による

*5 <http://pressroom.toyota.com/releases/toyota+technical+center+opens+silicon+valley+office.htm>

*6 http://www.nissan-global.com/EN/NEWS/2013/_STORY/130218-02-e.html

*7 <http://www.vwerl.com/silicon-valley>

*8 <http://solarcar.stanford.edu/contact/stanfords-volkswagen-automotive-innovation-lab/>

*9

http://www.bmwgroup.com/e/0_0_www_bmwgroup_com/forschung_entwicklung/netzwerk/office_palo_alto.html

*10 <http://mbrdna.com/about.php>

出典：各社ウェブページおよび報道をもとにENOTECH作成

2. 自動車ハッカソンの登場

2-1. 自動車メーカーにとっての「オープン開発」

従来の自動車メーカーの研究開発では、何か問題が発生すれば人命にかかわるため、実装前に完璧を目指し、情報漏洩を避け、外部を全くシャットアウトして行われる「クローズド」な体制が普通である。また、自動車の開発サイクルは数年単位である。直接運転機能にかかわらない車載ITシステムであっても、不具合があればメーカーの責任として回収・修理するのに大きなコストがかかり、またユーザーからの製品イメージへの影響も大きい。このため、ITシステムも一般に開発サイクルは長く、例えばホンダの場合「3年」とされている^④(脚注)。

これに対し、シリコンバレーのウェブ文化では、コミュニティの中で制限なく情報やアイデアをやりとりし、完璧を期するよりもとにかく早くプロダクトを出してあとから更新を加えていくスタイルが普通である。更新まで含めれば、開発サイクルは何日、場合によっては何時間といった短期間となることもある。

こうした基本的な考え方の違いがあるため、自動車メーカーがシリコンバレー流を取り入れるのはそう簡単ではない。この違いを乗り越えるには相当のマネジメント努力が必要とされ、現在各社ともに、シリコンバレーに拠点を置いたり、IT企業や研究機関との協業により、その努力を続けているというのが現状である。

ウェブ業界では、プラットフォームとなる企業がAPIを公開して、そのルールに従ってさえいけば、誰でも（実際には審査があるなど、ある程度の制約があるケース



^④(脚注) 日経産業新聞2013年6月4日付記事による

が多いが) そのプラットフォーム上のアプリケーションを作れるという「オープン・プラットフォーム」のスタイルが支持され、定着している。開発者コミュニティの形成に成功してプラットフォーム企業になれば、ユーザーを多く集めることができ、ユーザーが集まればアプリ開発者もますます多数集まって、ユーザーの利便性がますます向上するという好循環にはいれる。

自動車においてもこの方式を踏襲し、自動車のAPIを公開して、開発者を集めてコミュニティを形成しようという動きがいくつか見られる。ベンチャーを集めた「オープン開発拠点」の開設もその動きの一環である。同様の開発者コミュニティへのアプローチは、例えば世界の大手通信キャリア各社が同様の動きを見せており、クローズドな開発環境や開発サイクルの長さを克服しようとしている。しかし自動車メーカーのほうが、「人命」にかかわる懸念がある分、通信キャリアよりもさらに「オープン開発」に対する敷居が高いのではないかという印象を筆者は受けている。

2-2. 自動車メーカーによるハッカソン

こうした障壁がある中で、開発者コミュニティと接点を持ち、協力関係を作り、内部からは出てきづらい新しいアイデアを求めるために、自動車メーカーが「ハッカソン」を開催する事例が出てきている。

ハッカソンとは、ソフトウェア開発者などを一ヶ所に集め、特定の課題のもとに短期間（1日~1週間程度のケースが多い）で開発を行うイベントである。企業が主催する場合でも、誰でも参加できることが特徴であり、開発者の集積するシリコンバレーでは、種々のハッカソンが頻繁に開催されている。

自動車メーカーの例では、下記のような例が知られている。

(1) フォード

現在サーチして見つけられる一番早い例が、2011年テックベンチャーのカンファレンスTechCrunch Disruptの併設イベントとして、フォードが実施しているものである。その後、フォードはいくつかハッカソンを実施している。

- 2011/9/12: サンフランシスコにて、BugLabs^(脚注1)と共同で実施^(脚注2)。BugLabsは、デジタル機器開発を行うためのハード・ソフトのオープンソース・プラットフォームで、1章の表中にあるフォードのオープン開発プラットフォームOpenXCはBugLabsをベースとしている。



^(脚注1) <http://buglabs.net/>

^(脚注2)

<http://techcrunch.com/2011/09/12/ford-partners-with-bug-labs-to-develop-open-source-platform-for-in-car-innovatin/>

シリコンバレーの自動車ハッカソンの状況

- 2012/2/29 ; シリコンバレーにおいて、Facebookと共同で「ソーシャルカー」のハッカソンを開催^④（脚注1）。
- 2012/8/28 ; TechCrunch Disruptハッカソン第二回を開催^④（脚注2）。
- 2013/1/9 : シリコンバレーにおいて、Foursquareハッカソンに参加^④（脚注3）。（GMも参加）
- 2013/5/13 : 中国にてBaiduと共同でハッカソンを開催^④（脚注4）。

(2) GM

- 2013/1/5 : 家電展示会CES（ラスベガス）でのAT&T開発者会議の際、共同でハッカソンを開催^④（脚注5）。
- 2013/1/9 : シリコンバレーにおいて、Foursquareハッカソンに参加。（Fordも参加。）

(3) BMW

- 2012/11/18 : ニューヨークにおいて、環境技術をテーマとした「Sustainability Hackathon」を開催^④（脚注6）。
- 2013/4/28 : シリコンバレーにて、Sustainability Hackathon第二回を開催^④（脚注7）。ChargepointおよびDriveNowも協力。

(4) トヨタ

- 2013/2/1 : 東京にてEvernoteのハッカソンに参加^④（脚注8）。
- 2013/11/19 : シリコンバレーにてハッカソン開催を予定^④（脚注9）。詳細不明。



④（脚注1）

<http://www.forbes.com/sites/teconomy/2012/02/29/how-facebook-friended-ford-to-make-a-social-car/>

④（脚注2）

<http://techcrunch.com/2012/08/28/fords-aplink-is-now-available-on-1m-vehicles-will-host-developer-challenge-at-tc-disrupt-hackathon/>

④（脚注3）

<http://blog.programmableweb.com/2013/01/09/today-in-apis-car-manufacturers-foursquare-hackathon-and-11-new-apis/>

④（脚注4） <http://www.techinasia.com/ford-baidu-hackathon-car-apps/>④（脚注5） http://ces.cnet.com/8301-34438_1-57561926/gm-sponsors-connected-car-hackathon-ahead-of-ces-2013/④（脚注6） <https://sustainhack.eventbrite.com/>④（脚注7） <https://sustainhackmv.eventbrite.com/>④（脚注8） <http://itpro.nikkeibp.co.jp/article/COLUMN/20130129/452505/>④（脚注9） <http://events.hackerdojo.com/event/3354003-toyota-in-car-app-api-hackathon>

(5) ホンダ

- 2013/5/31 : シリコンバレーにてEvernoteなどと共同でハッカソンを開催。詳細は後述。

3. ホンダ+Evernoteハッカソンの状況

このうち、ホンダが共同開催したハッカソンでは、筆者は最終日の「成果発表会」に参加する機会を得たので、その状況をまとめて報告する。

開催概要は下記のとおり。

- 名称 : Honda & Evernote Hackathon^① (脚注1)
- 時期 : 2013年5月31日~6月2日
- 場所 : Evernote本社 Redwood City, California
- 協力 : Evernote, Honda Silicon Valley Labs, Leap Motion, Pebble, NODE, Amazon Web Service
- スケジュール概要^② (脚注2) ・形式 :
 - 5/31 : 夕方6時開場。開会式、全体説明、ブレインストーミング、夕食。10時頃終了。
 - 6/1 : 朝8時半開場。朝食後10時開発開始。昼食後、午後は協力各社のAPI・SDKのワークショップ開催。夕食後、夜はエンジニア・デザイナーからの各チームへのフィードバック・セッション。真夜中に終了。
 - 6/2 : 朝8時開場。朝食後ピッチ (成果発表) の練習ワークショップ。11時から発表会開始。昼食をはさんで1時半受賞者発表。2時終了。
- 賞 : 協力各社から代表者が審査員となり、協力企業それぞれの賞、およびその他いくつかの賞が授与される。賞金はなく、記念品が授与された。

なお、各ワークショップや授賞式の様子は、Evernote公式ページ内の動画^③ (脚注3)で見ることができる。



^① (脚注1) <http://blog.evernote.com/tech/2013/05/13/evernotehonda-design-build-weekend/>

^② (脚注2) <https://www.hackerleague.org/hackathons/honda-and-evernote-hackathon/wikipages/518c3db3eeb9f3e2f9000028>

^③ (脚注3) http://www.youtube.com/playlist?list=PLf9u_yZxN-W7kRw6RS581MtNf6bRtNt1

協力各社の概要は下記のとおり。

【図表2】 Honda & Evernote ハッカソンの協力各社概要

企業名	概要
Evernote ^④ (脚注1) (主催)	クラウドベースの「メモ帳」アプリケーションとして著名なシリコンバレー企業。パソコン、スマートフォン、タブレットなどマルチプラットフォームでシームレスに利用でき、ウェブページのクリップ、テキストのメモ、写真、音声などを記録して取り出すことができる。
Honda Silicon Valley Labs	本田技研工業の子会社、シリコンバレーの開発拠点。
Leap Motion ^④ (脚注2)	USB対応の小型非接触型3Dセンサーとそのアプリを提供するベンチャー。2010年設立、2013年5月製品出荷開始。
Pebble ^④ (脚注3)	ウェアラブル・スマートウォッチとして著名なベンチャー。iPhone・Androidに対応して、各種の情報表示やコントロールができる腕時計型端末を提供する。Kickstarterで「製品予約」の形で資金を集めることに成功したハードウェア製品として話題を集め、現在は製品がすでに出荷されている。
NODE ^④ (脚注4)	小型のセンサー・プラットフォーム。搭載するセンサーを取り替えることにより、振動・色・ガスなど種々のセンサーとして利用できる。



出典：Evernote発表内容、各社ウェブページをもとにENOTECH作成



^④ (脚注1)

http://evernote.com/?utm_expid=6007595-9.C_IyEgenS9mnNzYMCm423Q.0&utm_referrer=http%3A%2F%2Fwww.crunchbase.com%2Fcompany%2FEvernote

^④ (脚注2) <https://www.leapmotion.com/>

^④ (脚注3) <http://getpebble.com/>

^④ (脚注4) <http://nodesensors.com/>

3-2. イベントの付随情報

Evernoteは今回に限らず、異業種との共同のハッカソンをしばしば開催している。自社内だけでは思いつかない、新鮮なアイデアを発掘することが目的である。

今回のハッカソンは、Evernoteが中心となり、ホンダを含む複数の協力企業が参加して開催された。作成するアプリケーションは、このうちどれかを使えばよいため、必ずしも自動車APIを使う必要はなく、発表されたアプリにおいては自動車に関係のないもののほうが数としては多かった。

ホンダの自動車APIは、今回初めて公開するものであり、開発者にはイベント初日に初めて内容を知らされたのに対し、EvernoteやLeap Motionなどはすでに公開されているもので、開発者にはすでによく知られていたことも、自動車アプリが少なかった原因の一つと思われる。(Evernote Japan 外村仁会長による)

今回発表の自動車APIを使っていないアプリについては、完全にハッカソン期間中に作ったものというより、事前にすでに準備されていたと思われるものも多い。逆に、参加して作成したが、発表まで至らなかったアプリもあった。

その他、いくつかイベントの概要情報を下記に掲げる。

- 参加した開発者のプロフィールとチーム編成： 地元だけでなく、ニューヨーク、ロシア、南米など遠隔地から来ている人もいた。チーム編成は参加者が自由に決めて申し込む。一人だけの参加もあったが、多くは2人または数人程度のチームを最初から編成して参加していた。
- 参加動機： それぞれ異なるが、賞金が出る訳ではないのでお金目当てではなく、プレスが招待されるわけではないので売名目的でもなく、ベンチャーキャピタルが来るわけではないのでファンディング目的でもない。筆者が話した中では、大手企業に勤めていて純粋に「週末の楽しみ」として参加している人がいた。また、Evernoteやホンダなどの主催者と仲良くなっておきたいという「ネットワーキング」、あるいは自分のソフト開発の技術がどの程度か他と比べる「腕試し」などが目的として考えられる。
- 知的財産の扱い： 通常ハッカソン参加者は、参加手続きの中で、種々の法的取り決めを記述した契約にサインし、その中で知財についても決められているのが普通である。今回の自動車ハッカソンの参加契約はウェブ上では見つからなかったが、Evernoteの別のハッカソンの参加契約^④(脚注)が公開されており、これに準ずると考えられる。その中では(1)ハッカソン中に開発



^④(脚注) <https://www.hackerleague.org/hackathons/evernote-devcup-2013/wikipages/513798a64d7157bb96000060>

された成果物の権利は開発者自身に属すること、(2)ただしEvernoteとハッカソンのジャッジは、評価のためにその成果物を無料でダウンロード・インストール・利用することができる、(3)またEvernoteはイベントの宣伝の目的で、成果物についての情報・写真・ビデオを利用することができる、とされている。

- 参加費など： ハッカソンでは、基本的にお金のやりとりは発生しないのが普通で、参加者側からの参加費は無料、主催者側からの賞金などはなし、というのが一般的である。(例外もある) 今回の場合も、参加申し込みはEventbriteサイトから申し込むが、参加費は「無料」となっており^{☞(脚注1)}、また受賞者に渡されるものもちょっとした記念品程度である。
- 参加に関わる経費： こちらもお金のやりとりは発生しないのが普通であり、旅費・宿泊費などは参加者の自己負担である。ただし食事については、時間を節約するために主催者が食事を出すことが多く、今回もイベント期間中(金曜夕食~日曜昼食)は基本的にすべて食事は主催者側が用意している。

イベント告知： 今回のハッカソンがどの程度のリードタイムで告知されたかは不明だが、通常数ヶ月程度前には予定が告知される。各種ハッカソンのスケジュールをまとめたウェブサイトHacker League^{☞(脚注2)}では、8月現在で今年11月までの予定が掲載されている。



ハッカソンの会場 (撮影：海部美知)



^{☞(脚注1)} <https://evernote-hq-hackathon.eventbrite.com/>

^{☞(脚注2)} <https://www.hackerleague.org/hackathons>

3-3. ホンダの自動車APIとその意義

ホンダにとって、今回のハッカソンとAPI公開は、初の試みであった。日本ではなく、シリコンバレーのほうが早くこれが実現したということで、冒頭に述べたように、一般的に制約が多い中で、シリコンバレー拠点を一種の「実験室」のように使うことのメリットであると見ることができる。

APIの詳細は、守秘義務を結んだ開発者でなければ公開できないとのことだが、速度・加速・振動など、自動車が発する機械データをベースとしている。生データは、自動車の研究開発で使われているが、そのままではあまりに細かすぎて外部開発者が扱いづらいため、例えばデータ読取り間隔をもっと大きくするなど、使いやすいように加工したものということである。(HSVLによる)

3-4. 発表されたアプリ

最終日に発表されたハッカソン成果のアプリケーションは下記のとおりである。

【図表3】 Honda & Evernote ハッカソンで発表されたアプリ

種別	アプリ名	特徴
車 関 連 ア プ リ	Fueler	HONDAのAPIを使った「運転品質評価」アプリケーション。運転中の加速やブレーキなどの動作をもとに燃費を計算、アプリケーション側で評価して燃費がよければ (foursquareでいうバッジのような) ご褒美がもらえるなど、ゲーム的な要素を加味している。Windows Phone用。
	Alternate Reality	タブレットなどの上で、3Dの仮想環境の中をLEAPモーションで移動、操作できる。倉庫内を移動して車を操作、車の色を変えるといったデモを用意。Evernote内に仮想環境内のスナップショットを保存できる。
	Trakgedy - Track you Valuables	車やバイク、子どもに何かあった時に、Pebble腕時計のバイブでアラートするサービス。スマートフォンそのもののバイブだと気づかない可能性がある。利用事例として、HondaのAPIを使い、車が盗難された際、Pebbleに通知を送り、自分の現在位置と車の位置を表示し、警察に伝えやすくする。情報はEvernoteにも保存されるため、あとで警察とシェアも可能。
	BeSafe	自動車事故などの緊急時、Pebbleから位置情報と音声情報を取得して警察に通知するアプリ。Evernoteに情報を送るので、公開もできる。あらかじめ設定することで、通知をダイレクトに誰かに送ることもできるようにする。ケータイを職場に置き忘れたときにPebbleに通知する機能も考案。
	Roadnote	HONDAのAPIを使って車の情報を取得、地図とも連携して旅行の情報とドライブデータをEvernoteに記録する。

車 関 連 以 外 の ア プ リ	Ever Speaker Note	ユーザがドラッグ&ドロップでパワーポイントやpdfのファイルを入力、Evernoteに内容を保存してプレゼンできるアプリ。講演者用のノート（メモ書き）も入力できる。ハッカソン用にはWebアプリのデモを実施したが、最終的にはアプリ内課金で音声も録音し、WebCast配信ができるビジネスモデルを考えたいとのこと。
	Sway	どこで誰と会ったかの情報や、そこでやりとりした情報や音声をEvernoteに記録できるiPhone向けソーシャルアプリ。あとから見返すことで、普段の日常では思い出せずに逃していくような情報どうしのつながりを結びつけることを促進するのが狙い。
	Souvenir	旅行の際の写真、場所を自動的に記録するAndroidアプリ。それらの情報からタイトルを自動生成してEvernoteにアップデート、FBにも連携できる。
	LeapYum	タブレットを手で触らずに、LEAPモーションでレシピを選択できるアプリ。料理中に手が汚れていても、手で触らずに操作できる。気に入ったレシピはEvernoteに保存可能。
	Fitness Pro	フィットネスクラブのワークアウト選択肢をEvernoteにアップロードして会員に公開するアプリ。会員はiPhoneでワークアウトプログラムをダウンロード（LEAPで操作して選択可能）、プログラムをコーディネートし、Pebbleと連携して表示できる。またNodeを使って実際の動作、回数を記録することも可能。
	EverRecept	レシートをEvernoteに保存してソートするアプリ。1クリックで写真を取り保存する。Pebbleのボタンを押すと起動するようにしておき、手間を省ける工夫を入れている。
	Instant Upload for Evernote	Androidで撮影した写真をEvernoteにワンクリックで自動的に保存するアプリ。GoogleのインスタントアップロードのEvernote版を考案。
	Chronometry	様々な作業のタイムトラッキングができる、Windows PhoneのEvernote連携アプリ。Pebbleで計測のスタート、停止、リスト表示ができ、データはEvernoteに保存。
	Dress Me	ワードローブ管理アプリ。自分の服を写真にとって一覧表を作り、その組み合わせを選択する。Evernoteに保存してアプリまたはWebで表示可能。お気に入りをoutfitsリストとして記録できる。リストのシェア、公開も可能。
	ShopShop	iOSアプリで商品の写真を取ると、オンラインショップのリストを価格一覧とともに取得してEvernoteのノートに保存、そのリンクから買うことができる。
Live graffiti	描画アプリ。LEAP MOTIONを使って絵を描くデモを行った。	

出典：Evernote Japan外村仁氏記録および筆者記録

3-5. 受賞者

- Evernote賞： DressMe
- HONDA賞： Trakgedy - Track you Valuables
- LEAP賞： LeapYum
- Pebble賞： BeSafe
- Node賞： Alternate Reality
- 特別賞： Fitness pro



授賞式の様子（撮影：海部美知）

4. まとめ

もともとベンチャーがすでにある程度作り上げたプロダクトを持ち込むというケースでなく、本来のハッカソンの形式でその場でゼロから作ったアプリの場合、にわかに商品化されてヒットしたり、プラットフォーム企業の製品に取り入れられる、などといった具体的なものがすぐに出てくる可能性はあまり大きくない。

今回の場合も同様に、ハッカソンで作った成果物がすぐにEvernoteやホンダの商売の役に立つ可能性は低いと思われる。ハッカソンはもともと「お祭り」であり、プラットフォーム企業と開発者が一同に会して、一緒にアプリ作りを楽しみ、その共通の楽しみを介して「コミュニティ」を形成するための一種の「パーティ」に似た場である。

フォードなどにやや出遅れていた日本勢の皮切りとして、ホンダがシリコンバレー

ーで「コミュニティにコミットする」という意思表示を行い、開発者コミュニティとのつながりを形成し始めたことは意義深いと思われる。

今年後半にはトヨタもハッカソンを計画しているようであり、今後も自動車メーカーがシリコンバレーとのつながりをますます強めていく方向が予測される。ただし、まだ「決定打」といえるほどのモノは見えず、こうした動きが具体的に製品に活かされるまで、まだしばらく時間はかかると考えられる。

📖 執筆者コメント

報告したように、オープンAPIを使ったサードパーティ製自動車アプリという意味では、現在はまだまだこれからの段階である。

ただ、最近の趨勢として、いろいろな場面で「ハードウェア・ハック」という言葉をよく聞くようになってきているという現象に、筆者は大変興味を持っている。

ここ10年以上、ウェブとスマートフォン・タブレットをハードウェア・プラットフォームとして使い、その上で展開する「ソフト・サービス」が圧倒的にシリコンバレーの主流となり、先行投資が必要でリスクの高い「ハードウェアを作る」という試みは、ベンチャーの世界では完全に敬遠されてきた。

しかし、ウェブ・スマートフォン・タブレット+アプリ・サービスという世界での展開がそろそろ一巡し、新しいモノとチャレンジ好きなシリコンバレーのギークたちの間で、新奇なハードウェアを作ったり、新しいタイプのハード上でソフト・サービスを展開したりすることが、面白がられるようになってきたように思う。

例えば、サンフランシスコのベンチャー・カンファレンスとして著名な **TechCrunch Disrupt** において、昨年はジャイロ스코ープで安定性を高めたバイク型の乗り物や、気分を表現するロボットなどといったハードウェアがいくつか上位に残り、それまでの「ソフト一辺倒」と比べ、新鮮な驚きを感じた。今年も9月に開催予定であり、ここではさらに進んで、「**Hardware Alley**[☞] (脚注)」という、ハードウェア専門のコーナーが設置されることになっている。

「メーカー・フェア」というお祭りがある。巨大ロボットから手作りのコスチュームまで、ありとあらゆるモノを手作りして展示するお祭りで、シリコンバレーから始まり、米国と世界のあちこちで開催されるようになってきている。これにちなみ、「メーカー・ブーム」という言葉も最近聞かれる。

ハードウェアといっても、そこに制御するソフトウェアが乗るのはもちろん、オ



☞ (脚注) <http://techcrunch.com/tag/hardware-alley/>

オープンAPIにより種々のサードパーティ・アプリを載せたり、既存の有力ソーシャル・サービスやクラウド・サービスと連携したり、センサー・データをバックエンドで処理して自動制御するなど、種々のウェブ・モバイル系技術と深く結びついたモノが指向され、ブレークスルーとなる新しいプロダクトを求めて、多くのベンチャー・大企業がアイデアを競い始めている。どれがどのように成功するかは未知数であるが、この流れはこの先ますます大きな勢いになりそうだと筆者は考えている。

日本メーカーの「モノづくり志向」といっても、例えばテレビや白物家電などの成熟商品でハードウェアのレイヤーだけにこだわっているのは、本来のユーザーのための付加価値でなく、ただ目先を変えるためだけの無駄な機能をてんこ盛りにするようになってしまいがちだ。ホンダの今回の試みも、単発のイベントとして終わってしまわず、今後の日本メーカーのモノづくりに新しいレイヤーを加えていく一つのきっかけになればよい、と期待している。

【執筆者プロフィール】

氏 名： 海部 美知

経 歴：本田技研、ベイン・アンド・カンパニーを経て、1989年よりニューヨークのNTT米国現地法人にて、米国事業立ち上げおよび海外投資を担当。1996年、米国の携帯電話ベンチャー、ネクストウェブ・テレコム社に移り、事業開発ディレクターとして、電話事業者との戦略提携を担当。1998年独立してエノテック・コンサルティングを設立、1999年にシリコンバレーに移り、現在に至る。日米双方の業界インサイダー、およびシリコンバレーのインサイダーとしてのユニークな経験・人脈を生かし、通信事業専門の経営戦略アドバイス、市場調査分析、提携斡旋などを行っている。取り扱い分野は、携帯電話、ブロードバンド、ネットビジネス、デジタルメディア、通信機器など、通信事業全般と周辺分野まで広範囲にわたる。一橋大学社会学部卒、スタンフォード大学経営学修士(MBA)。著書に『パラダイス鎖国 忘れられた大国・日本』（アスキー新書）がある。

WEBサイト：<http://www.enotechconsulting.com>

Blog：<http://d.hatena.ne.jp/michikaifu/>

Twitter：<http://twitter.com/MichiKaifu>