

JIRON KOHRON III

強力な「中独連合」出現に危機感

EVへと急ハンドル切った 日本自動車メーカーの深謀遠慮

国際ジャーナリスト

武田 信晃

モノづくり喪失のジレンマ

2年に1度の自動車の祭典、「東京モーターショー（TMS）」が2017年10月28日～11月5日に東京ビッグサイトで開催された。

感じられたのは「世界3大モーターショー」から「大きなローカル・モーターショー」への「格落ち」が一層鮮明になったこと、そして、日



EVシフトが鮮明となった今回のTMS

産を除き中国と欧州の電気自動車（EV）シフトに引つ張られる形で、日系メーカーもそちらに力を入れ始めたことだ。

EVシフトの事の発端は、2015年に発覚した、フォルクスワーゲン（VW）の排ガスデータ捏造事件、いわゆる「ディーゼル・ゲート」だ。これによるイメージの低下は避けられず、ドイツ連邦自動車交通局によると、2017年8月のディーゼル・エンジンのシェアは、前年同月比14ポイント減の37・7%に低下した。

そんな中、中国もEV化を積極的に進めている。内燃機関で日、独、米の自動車メーカーと競争するには厳しいが、擦り合わせ技術が少ないEVであれば、一気に立場を逆転できる可能性があり、大気汚染の問題まで緩和できるというメリットがある。まさに国策だ。そして、VWは、中国での売上高がグループ全

体の40%を占める。もちろん、メルセデス・ベンツなどにとっても中国の巨大市場は魅力的。つまり事実上の「ドイツ・中国連合」は強力だ。

さらに、2040年までに英仏車でガソリン、とディーゼル両エンジン搭載車の販売を終了させるというプランを発表。加えて米国・カリフォルニア州はハイブリッド（HV）をエコカーの対象から外すと宣言するなど、これらが追い風に。欧米や中国のやり方が業界基準となり、短期的にはオセロの駒が引つ繰り返されたわけだ。

このため、HVをさらに進めたり、電池燃料車（FCV）で勝負するといふのはかなり厳しい。HVの推進時はどの国も国策ではなかったため、民間企業のトヨタが一気にシェアをもぎ取った。

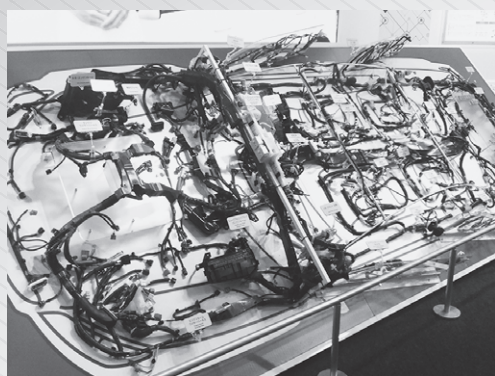
だが、今回は各国とも「国策」を掲げる。それゆえ、トヨタもマツ

ダと手を組みEVの開発を進めるが、トヨタブースで関係者に話を聞くと、「どんなパワートレインが最終型になるのか誰も分からない。大衆車メーカーとして内燃機関、EV、FCVなど全方位で開発を進めていくのは当然のこと」と話す。

一方EVでは、リーフを発売している日産が今回のモーターショーで2代目リーフを紹介した。担当者に話を聞くと「2022年までに12車種のEVを発売する」と意気揚々だが、反面、「コモディティ化は避けられない、どう差別するのかは難しい」とも漏らす。

しかも、全自動運転に必要なソフトウェア開発は、もはや自前では無理なレベルで、「他社とアライアンスを組まざるを得ない」と、この担当者も打ち明ける。

さらに、「日本人が得意のモノ作りが失われるかもしれないのか」と



矢崎総業のブースでは車内の配線の様子を展示

の筆者の問いに、「そういうシレンマはある」と複雑な心境を語った。

水素供給利用技術協会のブースで水素燃料について説明をしていた、日産の山梨文徳シニアエンジニアは「次世代エンジンは卵か先か、ニワトリが先か」のような状況と強調する。つまり、EVにしろFCVにしろ、インフラ整備が伴わなければ広がりがないということだ。

一方、日立製作所は、エンジンの部品をかなり製造し、モータースポーツにも深く関与、高い技術を持つ。「EVにシフトして行くのは間違いないが、EVではアウトバーンで飛ばせない。全自動運転も、実際はス

ーパー・コンピューターを車載しても、実現は怪しいところだ。つまり、人間が考えていることと現実の技術には乖離がある」と説明。EVや自動運転が進むことは間違いないものの、急速に変わることは難しいだろうと推測する。

いずれにしろ、内燃機関は数十年という時間をかけて、ゆつくりとフエードアウトして行く運命にあることは間違いない。

EV化に伴い、部品メーカーの間でも対応が分かれつつある。バルブなど製造するHKTの第1開発グループ主事・井上博史氏は「トラックなどの大型車両のEV化は、暫くはなが、EV時代が来た場合、当社の電磁技術を転用した商品を製作する必要があると認識している」と、当座はEV化への対応はないとした。

一方で、車のハーネス、電線などを製造する矢崎総業のブースでは、車にどれだけの配線がされているかを展示。「普通車の配線の重さは約40kg近くになる。EV化が進んでも、内燃機関関係の配線がモーター系に変わるだけで影響はあまりない」と、パラダイムシフトはあまり関

係ない様子。

ただ、エンジンの電子制御などはコンピューターが重要なことから「ソフトウェアの人員を厚くしている」と、時代に合わせて人材投入にメリハリをつけているようだ。

100万人が来場する「上海」

冒頭でも述べたように、TMSは往年の勢いを失いつつある。象徴的なのは、10月頭に開催されたITとエレクトロニクスの展示会「シーテック」では、EVの雄、米テスラモーターズがブースを構えたにもかかわらず、TMSはパスしたことだ。

また、米国ビッグ3のアメリカン・モーターズ、フォード、クライスラーも揃って出展しなかった。米国車は以前から日本市場で苦戦していた。しかし、出展しないというのは、日本市場を重視する必要なし、と判断した証左でもある。

他にも、フェラーリ、ランボルギーニ、ジャガー、フィアット、現代、KIA、アルファロメオ、マセラティなども参加を見送った。また、中国のEVメーカーで、電池のサプライヤーでもあるBYDの顔もついになかった。

TMSの数字を見ると、1991年（幕張メッセ）では、21万1300㎡の面積に出展者数は336社、展示車両は783台、15日間で約20万人が訪れた。

だが、2011年から会場をビックサイトに移したとはいえ、半分以下の8万9880㎡に153社、380台、約77万人の来訪に留まっている。

一方、2017年4月に開催された上海モーターショーは、同36万㎡、約1000社、1400台、約100万人。

EVはコモディティ商品のため、技術は追いつけるが、主導権を握るのは難しい。トヨタのディディエ・ルロワ副社長はTMSでの会見で「全固体電池はゲームチェンジャーになり得る技術」と語った。

とするならば、根気よく投資をし続けて再び駒を引つ繰り返せるかだ。しかも、これからは自動運転などのソフトウエアの時代が同時にやって来る。加えて、ソフトウエアはどこかのIT企業との提携をしなければなら

ない。
2つをバランスよく同時進行できるのか、経営者としての力量が試される。