

強力な「中独連合」出現に危機感  
EVへと急ハンドル切つた  
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

## EVシフトが鮮明となった今回のTMS

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・

（EV）シフトに引っ張られる形で  
産を除き中国と欧州の電気自動車

日系メーカーもそちらに力を入れ始めたことだ。

EVシートの事の発端は、2015年二月

（WW）の排ガスストリーリング事件、年に発覚した「カルゲノワ・ケン

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月のテイレセル・エゾのノロサギ、前年同月比4.0%

コントローラーは、前年同月比11.6%減の37.7%に低下した。

そんな中、中国もEV化を積極的

に進めていた。内燃機関で日、独、

米の自動車メーカーと競争するには

は厳しか 擦り合せ技術が少ない  
いEWであれば、一氣に立場を逆転

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

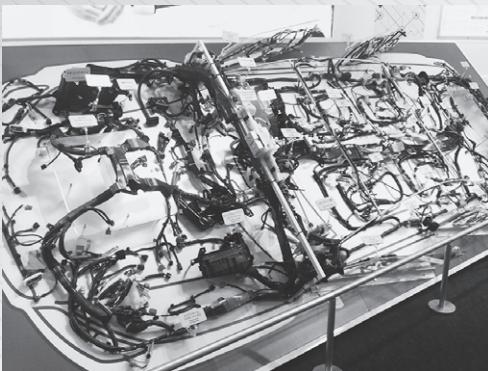
Wは、中国での売上高がグループ全  
がある。まさに国策だ。そして、V

メルク、日本の巨富上での実験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ぬ。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、「ゴモディイデ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。

すると  
の推進  
たため、  
エアを  
トウエア開発は、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  
者は打ち明ける。

さらに、「日本人が得意のモノ作りが失われるかもしないのか」ともマツ



矢崎総業のブースでは車内の配線の様子を展示

の筆者の問い合わせ、「そういうジレンマはある」と複雑な心境を語った。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」のような状況とだ強調する。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よう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。全自动運転も、実際はス

ーツにも深く関与、高い技術を持つ。EV化に伴い、部品メーカーの間でも対応が分かれつある。バルブなど製造するHK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言った。

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40 kg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もの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。

一。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、内燃機関は数十年にしろ、インフラ整備が伴わなければ広がりよう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。全自动運転も、実際はス

ーツにも深く関与、高い技術を持つ。EV化に伴い、部品メーカーの間でも対応が分かれつある。バルブなど製造するHK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言った。

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40 kg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もの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「ソフトウエ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。

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8万9880m<sup>2</sup>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m<sup>2</sup>、約1000社、1400台、約100万人。

EVはモディディ商品のため、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エ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ことか、経営者としての力量が試される。