

半導体漫遊記

168

湯之上隆

筆者は、5年以上前に愛知県にある材料メーカーA社のコンサルタントを行った。A社は、トヨタ自動車のティア1に分類される社員約1万5千人の会社で、ガソリンエンジンに使用される部品を基幹事業にしている一方、半導体材料ビジネスも手掛けていた。この半導体材料ビジネスが不調なために、筆者がコンサルを行うことになったわけだが、「もし、EVが爆発的に普及したらA者は一体どうなってしまうのだろう」と不安を覚えた。

そこでA社の方々に、「ガソリンエンジン部品ビジネスが好調な今のうちに、EV

中国が(時期は異なるが)、今後、ガソリン車やディーゼル車の販売を禁止する方針を打ち出した。つまり、EV化の大津波が押し寄せてきたのだ。

トヨタのティア1であるアイシン精機の伊

示した。

トヨタのティア1は約300社、ティア2は約5000社、ティア3は約4万社あり、これらの従業員数は概算で30万人程度になる。そして、ガソリン自動車からEVになった

う社員の数はもっと大きくなる。それは、EVの普及が自動運転車と並行して、進んでいるからである。自動運転車が普及すると、クルマは衝突しなくなるため、ドライバーの生命を守るためにクルマ

クルマが急速にEV化、自動運転化

日本の産業界は対応を

用部品の新規ビジネスを探索するべきではないか」と提案してみ

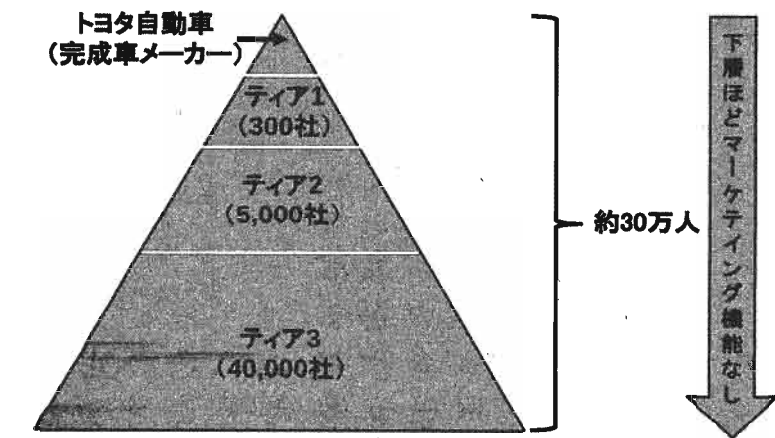
た。ところが、ほとんどの方から、「EVの時代など絶対に来ない」と一笑に付されてしまった。

あれから5年が経ち、英、仏、インド、

原保守社長は8月24日、「自動車生産が完全にEVへ切り替わり、主力のエンジン関連部品の生産がなくなった場合、売上高は3・5兆円の内2兆円近くがなくなる」と述べ、急速なEVシフト

ときに、まったく使われないくなる部品は、ガソリンエンジン、タンク、マフラー等で、部品全体40%になると推測されている。すると、30万人中12万人の社員が失業することになる。

の剛性を確保する必要が低下し、クルマを鉄板のような重い材料ではなく、プラスチックのような樹脂でつくっても良いことになる。その結果、鉄でクルマのボディやシャーシを製造していた部品メーカーは仕事を失う。し



EV化により少なくとも12万人が失業する

図1 EV化による日本自動車産業への打撃

たがって失業者は、12万人よりもっと多くなるだろう(どのくらいになるか予測できない)。筆者が恐れているのは、自動車産業界のピラミッド構造の中で、ミッド層の企業が要求する通りの仕様、価格、納期で部品を製造しており、マーケティング機能がないことである。自動車の生産は、ミッド層の企業が要求する通りの仕様、価格、納期で部品を製造しており、マーケティング機能がないことである。自動車の生産は、ミッド層の企業が要求する通りの仕様、価格、納期で部品を製造しており、マーケティング機能がないことである。

EV化および自動運転化が急速に進み、そのパラダイムシフトに対応できなかった場合、もしかしたら、日本のモノづくりを支えている自動車産業は壊滅的な打撃を受けるのではないかと、それはつまり、日本のモノづくりの崩壊を意味するのではないかと、日本のクルマ産業界は、可及的速やかにEV化への対応を検討するべきである。

(微細加工研究所・所長)