

車、電気化の流れ加速

2030年までに新車の50%以上を電気自動車にするという大統領令に、バイデン米大統領が署名した。プラグインハイブリッド車（PHV）はこの中に入っているが、日本メーカーが得意とするハイブリッド車（HV）は含まれていない。すでに欧州連合（EU）では35年までのガソリン車の販売禁止を打ち出している。中国は、35年までに、HVも含んだ環境対応車に全ての新車販売をソフトさせるという指針を発表している。国や地域によってその内容に違いはあるが、全体のメッセージは明らか



伊藤元重の

エコノオッチ

だ。日本の自動車産業が得意とするガソリン車や、HVに残された需要は急速に先細りするだろう。自動車の電気化のスピードを加速していくことが、グローバル経済のルールになりつつある。通商交渉の世界では、グローバルルールを構築するチャネルは4つある。世界貿易機関（WTO）のような多国間での交渉、環太平洋経済連携協定（TPP）のような地域的な枠組みの中での交渉、日本とEUのような二国間での交渉、そして交渉とは関係なくそれぞれの国が一方的にルールを変えて

変わる競争、企業の対応注目

いくという手法だ。それぞれ、マルチテララ、リージョン、バイテララ、そしてユニラテラルと呼ばれる。これまでの通商交渉ではマルチでもバイでも交渉相手があつてルールが決められてきた。ただ、今回の自動車の電気化というルールでは、各国や地域が一方的にルールを設定し、その流れの中でグローバルなルールが決まってくる。日本はその流れを受け入れるしかない。

自動車産業では国際貿易や国際投資という形でグローバル化が進んでいる。日本国内のルールで日本の企業が生き残れる時代ではない。世界有数の市場である米国・欧州・中国などが電気化の方向に進めば、好むと好まざるに関わらず、日本の企業もそちらに動いて行かざるを得ない。

自動車の電気化は気候変動の問題に対応するために必要なことではある。ただそれとは別に、自動車産業のあるべき姿を決めるルール設定では、各国の産業政策の思惑を強く反映することになる。内燃機関で強い競争力を持つ日本やドイツ以外の国にとっては、自動車の電気化によって競争のルールを変えることができれば、そこに新たなビジネスチャンスが生まれる。

内燃機関であろうが電気自動車であろうが、人が移動するというニーズは大きい。ただ、その手段が電気化すれば、産業も大きく変わる。内燃機関を作り上げる縦の構造の産業のネットワークが、バッテリーやモーターや諸々のソフトウェアという横の構造のネットワークに置き換わっていくとすれば、日本の多くの企業はビジネスモデルの転換を求められる。かつてパソコンやスマホで日本連合が世界の分業ネットワークに敗れたことが繰り返されなければ良いが。

ホンダは大胆な雇用の調整を発表した。自動車の分野でゲームのルールが変わるといふことを前提とした大きな一手ということだろう。今後、他の企業がどのような対応を打ち出しているのか注目したい。