

# 環境対応車の技術講座 (第9講)

J. Jpn. Soc. Colour Mater., 92 [10], 304-308 (2019)

## 【xEV (電動車) の技術と市場】 自動車産業の部品取引構造は変容するか？

佐伯靖雄\*†

\*立命館大学専門職大学院経営管理研究科 大阪府茨木市岩倉町2-150 (〒567-8570)

† Corresponding Author, E-mail: yst07993@fc.ritsumei.ac.jp

(2019年9月11日受付, 2019年9月23日受理)

### 要 旨

本稿では、本格普及期を迎えようとするxEV (電動車) 事業に着目し、そこでのイノベーションが自動車産業の構造変化にどのよう  
に寄与しうるのかという点を考察する。主要な論点は、xEVの市場性は唯一国際競争力を有するテスラの成長と官製市場とも言え  
る中国市場の成長に委ねられていることである。そして技術革新が取引構造に与える影響としては、xEVの電動化、知能化領域が高  
度に専門化され寡占体制下にあることを所与とし、メガ・サプライヤーのプレゼンスが相対的に高まり、従来とは異なるポジション  
に到達していることを指摘する。

キーワード：xEV, 寡占体制, メガ・サプライヤー, 自動車部品取引構造

### 1. はじめに

本稿では、本格普及期を迎えようとするxEV (電動車) 事業  
に着目し、そこでのイノベーションが自動車産業の構造変化に  
どのように寄与しうるのかという点を考察する。また併せて、  
xEVの市場性についても検討する。ここでxEVとは、BEV :  
Battery Electric Vehicle, REEV : Range Extender Electric  
Vehicle, PHEV : Plug-in Hybrid Energy Vehicle, FCV : Fuel  
Cell Vehicleといった、電気を駆動源とする一連の次世代環境  
対応車を総称するものと定義しておく。xEVは第一義的には車  
両の駆動源が電動化されたものを指すが、近年はこれを包含す  
るCASE (Connected, Autonomous, Sharing & Services, Electric)  
の概念が提唱されている。したがって本稿では、xEVの市場拡  
大とそれに同調するADAS (Advanced Driver Assistant System)  
やコネクテッドといった自動車の知能化の動向も踏まえながら  
解説していく。

まず本稿の結論を先に提示しておこう。主張したいのは以下  
の諸点である。

#### 1.1 xEVの市場性

- ・現状、国際競争力を有するのは米テスラ1社のみである



〔氏名〕 さえき やすお  
〔現職〕 立命館大学専門職大学院経営管理研究科 准  
教授  
〔趣味〕 ロードレーサーを少し  
〔経歴〕 1977年生まれ。自動車部品企業勤務のの  
ち、立命館大学経営学部助教、名古屋学院  
大学商学部講師を経て2015年4月より現職。  
一般財団法人機械振興協会経済研究所特任  
フェローを兼任。博士 (経済学, 京都大学),  
博士 (経営学, 立命館大学)。

【図表について】電子ジャーナルサイト「J-STAGE」ではカラーでご覧  
いただけます。https://www.jstage.jst.go.jp/browse/shikizai-char/ja/

- ・ただしテスラもまたカニバリゼーションによって、短期的な  
収益力の低下は不可避である

- ・中国市場は実質的には未だ官製市場であるため、ここでの量  
的成長が即グローバル市場の趨勢を決するとは言い難い

#### 1.2 xEVの技術革新と自動車部品取引構造への影響

- ・ハイテク領域 (二次電池, バッテリー管理, ADAS関連等) は  
他業種の世界的大手企業の参入が相次ぎ、市場形成初期から  
高度に専門化された寡占体制下にある

- ・既存の部品企業の生存戦略としては、ハイテク領域以外に残  
された、①部品軽量化, ②衝撃吸収構造体, ③防振・遮音と  
いった領域に集中することが望ましい

- ・システム化された部品領域は、もっぱら日本とドイツのメ  
ガ・サプライヤーが市場を牽引していくとみられる

とりわけ自動車部品取引構造への影響の点で指摘しておきた  
いのは、第1に、メガ・サプライヤーの (完成車企業に対する)  
下克上が実現するかもしれないという点、さらに第2には、既  
存のTier 1層の企業はその存立をめぐって厳しい意思決定を迫  
られている点にある。具体的には、前述した非ハイテク領域の  
ニッチ市場で差別化していくか、あるいは技術・製品開発力を  
もったTier 2としてメガ・サプライヤーのグローバル戦略に追  
随していくかという意思決定のことである。

### 2. xEVの市場動向：xEVは売れているのか？

図-1に2018年と2019年上半期の車種別世界販売台数の順位  
を示す。2018年のxEV世界販売台数は201万台に達し、前年比  
65%増となり最多販売台数を更新した。主要市場は中国と米  
国であり、とりわけ近年は中国市場の成長が著しかった。その  
背景には、自国の自動車産業をxEVでリーディング産業化しよ  
うとする中国政府の強力な政策的後押しがあったことは周知の  
とおりである。