

## “つながる” 自動車 日本総研の眼



佐々木 努

日本総合研究所  
副主任研究員

「天然ガスシフト」という言葉は、東日本大震災以降のエネルギー問題を語る上で欠かせないキーワードとなった。震災で傷くも崩れ去ったエネルギーの将来像を描き直すために設置された委員会では、議論を重ねて前述のキーワードを産み出すとともに、「原発比率0%、15%、20%、25%」という三つの選択肢を示すに至ったが、検討内容には不備も目立つ。例えば、三つの選択肢のうち二つの天然ガス比率は現行計画よりも小さく、天然ガスシフトが「名ばかり」となっている。電力の問題に注力するあまり、運輸部門を含めたエネルギーの全体像を描ききれていないことも課題だ。それでは「天然ガスシフト」が自動車産業に与える影響とはどのようなものだろうか。

「シェールガス革命」に沸く米国では天然ガス価格が10年ぶりの低水準となり、天然ガス自動車が活況を呈している。ゼネラル・モーターなどは天然ガス自動車（NGV）の販売を開始し、世界的に見ても直近1年間で約100万台のNGVが投入され、一定規模の市場へと成長を遂げている。また日本でも大型商用車のNGV化を促進する動きが見られる。しかし、自動車産業に大きな影響を与えるほどの規模には達しないというのが実情だろう。2030年に50万台という日本のNGV普及目標は電気自動車やプラグインハイブリッド車のそれと比して小さい。普及が見込まれる海外であっても次世代自動車の本命にはならな

いだらう。ただし、これをもって天然ガスシフトが自動車産業に与える影響は小さいと結論付けるのは性急だ。シェールガスが「革命」を引き起こした所

以は、その大きな賦存量が化石燃料の価格を下げ、世界のエネルギー事情を一変させる可能性にある。例えば、米国では割安なシェールガスを原料に使うことで、日本よりも3〜5割も低いコストで石油化学製品の生産が可能になっており、米国に新工場を建設する石油化学メーカーが後を絶たない。さらに、安価な天然ガスは電気料金も引き下げ、米国工場の生産コストの低下に拍車をかけている。

産業としての裾野が広く、グローバルに展開する自動車産業では、こうした個々の影響はサプライチェーンを通じて広がり、調達や工場立地などの経営課題の形で顕在化する。米ホストン・コンサルティング・グループは「人件費や輸送費などを考慮すると『中国製』の優位性は5年で薄れる」との試算を発表して話題をさらったが、天然ガスシフトがもたらす影響もそれと同程度の衝撃を与える可能性がある。

## 自動車産業とシェールガスをつなぐ切り口

エネルギーに関するインシユは多面的で国や産業、企業によって見方が異なるため、「唯一解」が存在しない。シェールガスを「車の燃料」と捉えた場合と「素材の原料」や「発電の燃料」と捉えた場合で、導き出される見立てが異なる例がその証左になる。そう考えると、冒頭で紹介した委員会の議論に答えを求めることで思考停止に陥り、多面的に捉えて自分事化する作業を怠っている日本企業の現状が見えてくる。

エネルギー問題と自社との“つながり”を浮き彫りにする切り口が、その企業のエネルギーの将来像に他ならない。であれば、その切り口を見出した企業が新しいエネルギーの時代に適合できるのと言うまでもない。

ささき つとむ 日本総合研究所創発戦略センター副主任研究員。環境・エネルギー関連の新規事業戦略立案支援、技術・市場動向調査などに従事。

（次回は8月6日付に掲載します）