



つとむ 努  
さき 佐々木

日本総合研究所  
リサーチ・コンサルティング部門  
シニアマネジャー

自動車の「電動化」の動きが活性化する中で、当の自動車業界のみならず、その周辺分野の関係者もその動向を注視し始めている。事業機会を期待する側面もあるが、それよりはリスクを警戒する観点で関心を抱く関係者も多い。

例えば、一般財団法人静岡経済研究所は「自動車の電動化が県内自動車産業に与える影響」と題するレポートを10月30日に発表した。自動車部品の出荷額のうちEV（電気自動車）化に伴い不要になる可能性のある部品生産の出荷額が占める割合を「EVショック度」と称し、その程度を分析している。これによると自動車部品出荷生産額上位6県（愛知、静岡、群馬、神奈川県、三重、埼玉）のうち静岡県はEVショック度は54.9%で、群馬県に次いで2番目という。自動車部品出荷額の半分強が失われるという、まさにショックなものである。新事業の創出などEV時代への備えの必要性を提唱することも領けよう。

また、公益財団法人中部圏社会経済研究所は、「次世代モビリティの普及が中部圏産業に与える影響について」の中で、産業連関分析による定量推計を行っている。2030年の国内の乗用車生産台数を700万台とし、その概ね25%に相当する184万台が次世代自動車（プラグインハイブリッド、電気自動車、燃料電池車）という将来を想定したところ、自動車部品のみならず、「鍛造品・その他の鉄鋼製品」「ガラス・ガラス製品」「ゴム製品」など乗

用車生産と関わりの深い業種の粗付加価値額の増加が相対的に落ち込むという。さらに、「広告」などのサービス業までマイナスの影響をもたらす結果が示されている。

こうした電動化の流れに加えて、「自動化」や「共有化」の動きも見逃せない潮流である。三菱UFJモルガン・スタンレー証券が公表したレポート「非連続イノベーションが自動車産業に迫る100年ぶりの大変革」によると、横軸に販売台数、縦軸に純利益率をとって自動車メーカー各社をプロットするとスマイルカーブを描くという。電動化や自動化に対応するには、規模拡大か、高利益率事業への集中の選択を迫られる可能性がある。その結果、部品メーカーも含めた自動車業界の再編を呼び起こし、国内の自動車産業の立地も大きく変動することになる。

## 自治体やエネルギー事業者、地域経済を直撃する自動車の電動化

こうした事態が顕在化すると、地域の雇用や税収に影響がおよび、地域の経済活動を一変させる可能性もある。特に、地場で展開する事業者においてその影響を甚大である。その代表例が、電力やガス、石油などのエネルギー事業者である。自由化に伴いエリアの概念は取り除かれたとはいえ、それでも主たる事業展開地域があり、当該地域の経済状況が収益に直結する。長期にわたるエネルギー需要を見込んで発電所や基地、系統や導管、給油所を整備してきたので、それが突如とは言わないまでも想定以上に年々需要が先細るようなことがあると、それら設備はストランデッド（回収不能）化してしまい、エネルギー料金の値上げにつながるか、設備そのものが地域から消失する。その結果、地域経済の悪化に拍車がかかり、地域は「負のスパイラル」に陥る恐れもある。

自動車の電動化を巡る動きは、もはや自動車業界に閉じた問題ではない。電動化に必要なインフラを整備するためにも地域のエネルギー事業者や自治体の協力は不可欠だろう。

（次回は1月15日付に掲載します）