



**日** 本自動車会議所は3月20日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第257回会員研修会を開催し、(株)ナカニシ自動車産業リサーチ代表でアナリストの中西孝樹氏が「CASE革命 2030年の自動車産業」と題して講演した。参加者は約90名。

#### 【講演のポイント】

- ・IoT化×知能化（AI）×電動化（e-Mobility）＝「CASE革命」～4つのメガトレンドが統合・連携した時に起こるクルマのデジタル革命。サイバー空間のビッグデータをAIが解析し、自動運転車やモビリティサービス（MaaS）としてフィードバック。
- ・クルマの価値は「保有」から「利用」へ移行。IoTとAIが移動の自由を実現する技術革新となり、電動化はその自由を真の意味で持続可能とする自動車産業にとっては究極の技術革新。
- ・ただし、移行期は長期にわたり、かつ保有と共有の双方の価値拡大が予想される。自動車産業はモノづくりとコトづくりの両面戦略が必要。
- ・MaaSでは、利用者とサービサーの間にモビリティサービス・プラットフォームが必要。クルマの世界を知り尽くし、すでに製造・販売・メンテナンスでリアルなプラットフォームを構築している自動車産業と、サイバー空間で巨大なネットワークを築いたGAFA（米国を代表するIT企業であるGoogle、Amazon、Facebook、Appleの4社）が協調する世界が、最も現実的な未来。
- ・MaaSのエコシステムを構築するには、移動を支える高品質なMaaS車両と超効率的なメンテナンスが不可欠。IoT基板のみならず、モノづくりには重要な競争領域が存在する。
- ・世界の環境規制は「欧州・中国型」と「米国型」の2つのトレンドに分離していく公算だ。OEMは(1)米国型、(2)欧州型、(3)中国型の3つのアプローチを検討しなければならない。
- ・欧州中間目標15%削減（約80g/km）、中国CAFC（企業平均燃費規制）4.0ℓ/100km（93g/km）が求められる2025年を克服する自動車産業の課題は大きく、2025年問題として浮上。各OEMのアプローチは五里霧中。
- ・中国NEV（EV、FCVなどの中国における新エネルギー車）戦略の本質～電池を先に育成させるという産業強化の優先順位の見直しにある。自国電池の国際競争力の確立後、2025年を境にパートレイン分散化を進めていく可能性がある。日本のHEV（電動式ハイブリッド車＝いわゆる一般的な日本のHV）競争力を封じ込む可能性も。日本が選択すべき戦略を定めなければならない。
- ・サプライチェーンには劇的な変化が訪れる。伝統的なTier1は空洞化し、ボッシュやデンソーといったTier0.5の事業領域は限りなく自動車メーカーと接近する。ハードウェアの付加価値では、Tier2が支配する領域が拡大する。新しい付加価値が産業の川下に生まれるが、新規参入の事業者がその価値へ群がることが考えられる。
- ・電子プラットフォームのアーキテクチャは分散から集中制御に移行し、ソフトウェアの支配をめぐる自動車メーカーとTier1の激突が起こる可能性。  
（当日の講師配布資料の「まとめ」より）

#### ■お知らせ

中西孝樹氏は講演テーマと同名著書（新書）を日経新聞出版社より昨年11月上梓。