

中韓がイン ドネシアで進める 強気 のEV戦略に注視

伊藤 澄夫 伊藤製作所会長
中京大学特別栄誉客員教授

1月27日、新聞の一面に出た記事によると、中国のBYD社はインドネシアで1月から電気自動車（EV）の販売を開始し、年内には現地生産工場建設にも着手するという。また韓国の子会社である現代自動車（Hyundai）も、既に2022年3月からインドネシアでEV車の生産を開始している（70%を海外に輸出する予定）。同地では日本車のシェアが90%以上であり、中韓両国の進出はさぞやりがいがあるだろう。しかも同地の人口は日本の2倍以上。さらに、今なお人口は増え続けており、旺盛な個人消費を背景に経済は急速に成長している。またインドネシアはニッケルの埋蔵量が多い。バッテリー産業に力を入れたいと思惑の両国にとって、両国の進出は大歓迎なのだろう。

そのインドネシアで2月15日から10日間、国際モーターショー（ジャカルタモーターショー）が開催された。このショーの特徴は他のアセアンで開かれるモーターショーと同様「その場での販売を目的としている」点だ。当社現地法人の役員から「30

売却した。新車価格、維持費、保険代が高額で、かつユーザーに人気が無いからという。中国では世界のシェアを取りたいためだろうか、EVを生産する企業に多額の補助金を出した。しかし補助金を受け取ったが1台も製作できなかった企業を含め、現在までに400社近く倒産した。▼日本のハイブリッド車には到底勝てないと考えた欧米は日本車排除の目的でEVに勝負をかけたと言われている。しかし日本を負かすつもりが、それ以上に中国の台頭が顕著となった▼昨年7月、オランダ沖でドイツの高級車約3800台を積んだ運搬船で火災が起き沈没した。出火原因は積んでいたEV。またEVは事故で破損した修理が普通車より5〜10倍高つく。そのため自動車保険は加入できないとか、保険料が10倍程度の高い設定になっている国もある。▼中国でカーシェアリング企業が倒産・廃業し、使用していた中古EVが売れないため「EV墓場」と言われる広場が全国に多数出現。

00台程度販売したらしい」と聞いた。中国と韓国のメーカーは展示場の中心部分に大きなブースを構え、その横にあるトヨタはじめ日系メーカーのブースは「ごちんまりしていた」と言う。ちなみにベトナムのEV生産会社であるピンファスト社などのブースもにぎわっていたらしい。

筆者が著書や月刊誌、ラジオのレギュラー番組などを通して、「EVは決して将来、メインとなる車ではない」と語り続けてきた。しかし、両国の積極的な販売や進出計画を知るにつけ、私の発信した情報は正しいのだろうかと思わされた。

現実的でないEV強要

当社は日系カーメーカーの仕事をするため、10年前にインドネシアに進出したが、今回の両国の進出は当社にとって大きな影響が出るのであろうか。

車のユーザーにとって選択肢が多いことは良いことだろう。欧米からは将来エンジン車は購入できなくなるとの話が聞こえるが、ユーザーにとっては大変迷惑な話だ。

▼ガソリン車より高額なEVだが、修理費、保険料、バッテリー交換などが高価なため下取り価格が極めて安価。

▼中国や韓国で連日EV原因の火災が発生。時には人命にもかかわるほか、駐車場で火災で近隣の数十台も焼失したり、マンション地下駐車場で火災で甚大な被害。：などなど。

各国カーメーカーの動向

これまで多くの先進国ではEV購入に補助金が出ていた。中国ではガソリン車の購入では100万円以上の出費をしてもナンバーがなかなか取得できないのに、EV車は即時に取得できるという便宜を図ってきた。

しかしEV車の欠点・欠陥が分かってきたことで、ハイブリッド車の良さが再認識され、欧米のカーメーカーはその生産へとシフトを始めている。「35年までにすべてEVにする」と言い切っていたフォルクスワーゲンやベンツも、最近エンジン車のラインを増強しているのだ。米国のユーザーもEVは

中国のように「子供は一人しか産むな」と言えるような国であれば「EVしか買わない」と言えるだろうが、その中国でもEVの問題が多く、現時点では日本のハイブリッド車の購入が激増しているという。自由主義国家でEV購入を強いることは、選挙に大きく影響が出る意味でできないだろう。

自宅充電ができ、長距離走行が無いような条件であれば、EVも有効だろう。欧米は全てEVにしたいとたくらんでいるが、筆者は最終的には20%程度だろうと予想している。

中韓両国のインドネシア進出状況を述べたが、カーメーカーの海外進出は規模にもよるが2000億円程度の投資が必要となる。そうした初期の巨額投資の回収をするには好調な生産を20年以上続けなくてはならない。彼らは長期的な生産計画や予想に自信を持っているのだろうか。

EVに関して良い点はさておき、問題点を改めて述べたい。

▼米国大手レンタカー会社ハーツはEVを2万台（所有の33%）を

トラブルが多いと、最近トヨタのハイブリッド車を取り合っている状況という。

このように世界中でEVへの認識が変化してきたのに、今なお積極的にEVの海外生産や販売にエネルギーを注いでいる中国や韓国の自信はどこから来るのだろうか。今後両国の動向を注視したい。



いとう・すみお

1965年立命館大学経営学部を卒業後、伊藤製作所に入社。1986年同社代表取締役となり2022年12月同社会長に就任する。順送り金型メーカーの老舗企業であり、国際競争力のある金型製造技術の確立に努め、無人化、高速化、精密化を追求したプレス加工で卓越した技術力を誇る。（社）日本金型工業会・副会長・国際委員長を歴任。中京大学特別栄誉客員教授、国立ソウル科学技術大学校名譽教授、神戸大学非常勤講師などを務めて後進の育成に寄与。2017年4月「旭日単光章」、21年1月「紺綬褒章」受章。著書に『モノづくりこそニッポンの磐石』『ニッポンのスゴい親父力経営』『日本製造業の後退は天下の一大事』がある。