

現在、世界的に「カーボンニュートラル（CN）」「脱炭素」が加速しており、昨年11月時点において日本など154カ国1地域がCNの実現を宣言している。地球温暖化対策としてのCNは人類共通の喫緊の課題であり、その解決にはまさしく地球規模での協力が不可欠である。

長年、日本のものづくりを支えてきた中部の企業・経済もCNへの対応を求められており、特に自動車産業は「100年に一度」と呼ばれる歴史的な産業

「100年に一度」を超えて

イカンパニー」への自己変革を進めるトヨタ自動車は、昨年12月、2030年に内燃機関を持たない、バッテリー充電式の電気自動車（EV・BEV）バッテリー・EV・BEV）を世界で350万台販売する計画を表明した。

もちろんCNとはライフサイクル全体でのCO₂排出実質「ゼロ」が目標であり、各国でエネルギー事情が異なることから、必ずしもBEVがCN達成の唯一かつ最適な手段ではない。

しかしながら、EUなどを中心に、日本メーカーが競争優位を持つハイブリッド車を含む内燃機関搭載車の販売を禁止する声が高ま

のづくりを通じて、階層的かつ地域完結型の産業集積を形成した。そして、高い技術力と絶え間ない「改善」を原動力に、「円高」や

「リーマンショック」などこれまで幾度も危機を乗り越え、その都度、さらに競争力を高めてきた。

一方、現在のいわゆる「EVシフト」など電動化の進展は、コロナ禍での各国の保護主義的な政策も加わって、従来の産業構造やサプライチェーンに大きな地殻変動をもたらし、質的・量的に、また、直接・間接に多くの自動車関連企業にさまざまな影響を及ぼすと考えられる。

分水嶺の真ただ中にある。たとえば、「自動車をつくる会社」から「モビリティ



名城大学経営学部教授
田中 武憲

中部経済生き残りへ 産官学で知恵と工夫を

っており、グローバルに事業を展開する自動車メーカーにとっては、BEVを中心としたZEV（ゼロ・エミッション・ヴェイクル）の販売拡大が事業的にも、社会的にも求められている。

名古屋城築城に伴う木材加工を源流とする愛知・中部のものづくりにおいて、戦後、自動車産業は「ジャスト・イン・タイム（かんばん方式）」など独自のも

今般、経済産業省は自動車の電動化に伴い、需要が減少するエンジン部品などを生産する自動車部品メーカーの攻めの業態転換と事業再構築を支援する「ミカタプロジェクト」を立ち上げた。中部をはじめ全国各地域支援拠点を設立し、各社の事情や実力に応じてCNに向けた「見方を示し、強力な「味方」となる支援事業を展開する取り組みである。

年初より急速に進む「悪い円安」など不安定要素も増えるなか、「100年に一度」の大変革を超えて、中部経済が生き残りどころなる競争力強化を果したため、従来の概念や枠組みを越えた、地域の産官学による知恵と工夫が求められよう。

たなか・たけのり 自動車産業論。同志社大学大学院経済学研究科博士後期課程満期退学。1971年生まれ。

