

世界的な電気自動車（EV）シフトが進む中、部品、機械メーカーなど山陰両県の製造業者も動き始めた。EV向け製品の生産を拡大したり、新たな販促戦略を立てたり、挑戦の芽が生まれている。ただ、ガソリンなどで走るエンジン車向け製品からの転換に乗り出しているのは一部に過ぎない。地元企業の現在地を探る。
◎今井菜月

EVシフト 製造業の現在地



加工機の内部で歯車を研ぐ砥石。なめらかに静かな歯車の回転をかなえる＝出雲市斐川町上直江、清和ジーテック



国内トップシェアを誇る清和ジーテックの歯車最終仕上げ加工機

歯車加工機メーカーの清和ジーテック(株)（出雲市斐川町上直江、達俊彦社長）は、エンジン車用歯車から、EVなどモーターで動く歯車へとターゲットの変更を進めている。

同社は、静かに回転する歯車を製造できる仕上げ加工法「ギヤホーニング」のノウハウを持っている。歯車加工機・ギヤホーニング盤の製作は国内ではもう1社、世界でも計4社しかできないという。

エンジンの音がしないEVでは、内部の歯車に静けさが求められる。河本憲二常務取締役は「これまでニッチだった高度な技術への

ニーズが高まっている」と話す。

実際、評判を聞きつけてか、韓国などアジアを中心とした国内外からEV用歯車製造機の間い合わせがここ1年で10件入った。製造機に対するニーズを見極めようと海外子会社や関連商社を通じて調査中で、ゆくゆくは現地に向いて積極的に販促したい考えだ。「これからは上流技術への参入企業が現れ、競争が激しくなるかもしれない。先行者として（販路・事業を）確立させたい」と力を込めた。

23年シェアは18%見通し

国際エネルギー機関（IEA）

生産拡大や新戦略挑戦の芽も 地場企業の大半は乗り出せず

いわれている。エンジン部品に依存するメーカーなどを含む従来の自動車産業ピラミッドは、再編成が迫られる。

安定しない市場ニーズ

ただ、ここきてEVへの転換に積極的だった欧米自動車大手に、戦略を見直す動きが広がっている。

24年3月の新聞報道によると、独メルセデス・ベンツは30年までに新車販売をすべてEVとする計画を撤回。米ゼネラル・モーターズ（GM）や米フォード・モーターもEV投資の延期を決めた。EV市場の成長鈍化とハイブリッド車（HV）などエンジン車への消費者の強い支持が背景にあるという、日本メーカーの生産計画にも影響しそうだ。街中の充電設備に頼るインフラ面への不安や、車体価格の高さなどを要因に、日本など世界各地でのEV普及は踊り場にあるという見方もできる。

市場ニーズが安定しないことで、メーカーの開発意欲に翻弄されやすくもあり、参入は一筋縄ではいかない。

「将来性が見込めると思いますが、投資判断が難しい」と話す

によれば、PHEV（プラグインハイブリッド車）を含む2022年の世界EV新車（乗用車）販売台数は初めて1千万台を超え、前年比55%増の1020万台となった。20年に4%だった自動車市場に占めるEVのシェアは、23年に18%まで高まる見通しだ。

国内の23年新車販売のEV比率は、前年比0.5%増の2.2%にとどまる（日本自動車販売協会連合会などの集計）。ただ、政府は35年までに新車として販売する乗用車の全てを、EVを含む電動

車に転換する目標を掲げ、ガソリン車からの脱却姿勢は明確に示されている。

国内自動車大手も脱炭素機運の高まりを背景に、EVなど電動車へのシフトに乗り出している。40年までに全ての新車販売をEVとFCV（燃料電池車）にするホンダを筆頭に、日産、マツダ、トヨ

ガソリン車脱却姿勢明確だが 欧米自動車大手は見直す動き

タなど各社が濃淡はあれど電動化を進める。

約1万点の部品から成るガソリン車エンジンに対して、EVは動力源が比較的構造の単純な電気モーターに置き換わる。車1台を造るために必要な部品の数は、約3万点だったものが、EVでは約2万点か、それ以下にまで減ると

「既に波は押し寄せている」 受注に先駆け加工機を開発

は、溶接業(有)ウエルド(鳥取県八頭町山上)の藤田幸子社長。EV用充電電池の開発を試みる顧客に対応しようと板金分野で数年前から試作や投資を進め、23年6月には1億2千万円をかけてレーザーとプレスの複合機を導入。だが「世の中のニーズが見えない」「日本に需要が少ない」

などでペンディングされ、まだ形になっていない。

出雲から、世界23カ国・地域の自動車関連メーカーなど約500社に製品を納める清和ジーテックの河本常務は「工作機械の設備更新の動きが止まっている」と世界の動向を語る。既存設備を修理して使い続けられ、更新サイクルが進まない。エンジン車向け製品を



ヒカワ精工はエンジン部品の受注が縮小する中で、工作機械部門に力を入れる＝出雲市斐川町荘原、同社

作り続けるか、EV関連製品を作るか、方向性の判断を先延ばしにする「様子見」の工場やメーカーが多い。

人口減進む中の成長分野

とはいえ、いやが応でもEVシ

フトは既に山陰の製造業に影響を及ぼし始めている。

「既に波は押し寄せている」。エンジン用部品製造・ヒカワ精工(株)(出雲市斐川町荘原)の宇野文浩社長は明かす。

ホンダのEV戦略に伴って、エンジン部品部門はここ3年ほど、年5〜10%売り上げがダウン。23年度は9億円に落ち込んだ。「時代の流れなので仕方ない。他を伸ばしていくしかない」と、省人化につながる自動加工ライン(設計から機械組み付けまで)を提案する工作機械部門の販売強化に取り組む。国内の人口減が進む中、成長分野になり得るとみている。

EVシフトによって生まれた高度な需要を取り込み、事業規模の拡大に動くのは、機械製造の(株)ア



EVバッテリーの加工に使われるアイビーのレーザー加工機

イビー(松江市東出雲町掛屋、梶谷佳巴社長)だ。

EVバッテリーの生産ラインで使われるレーザー加工システムの生産体制を1.5〜2倍に拡充する。2億2千万円超を投資して、24年10月の操業を見込む工場を新設中だ。

充電スポットや車体などで使われる蓄電池のフタを溶接することのできる同社のレーザー加工機。10年ほど前からEVの伸びを見込んで注力してきた。「事業性を諦めかけたこともあったが信念を持ってやってきた」と梶谷社長。2年ほど前からは、国内EVバッテリーメーカーの開発協力にも取り組む。これまでの加工機販売のみならず、安定収益につながるバッテリーの受託加工を担いたい考えだ。

現在は、受注に先駆け加工機の研究開発を社内で進めている。産業界に求められる技術が加速度的に高まっていることを肌で感じている稲松悟常務取締役は「完全な受注生産だと、社内の技術力は高まらない。自信を持って売り込める『攻め』の開発をしたい」と話す。技術を磨くことで提案力を強め、自社の価値を高めようとしている。



アイビーが建設中の新工場。拠点集約し、1.5〜2倍の生産能力増強を見込む＝松江市東出雲町意宇南2丁目



鳥取県内企業の製品が搭載された実験用EV(資料)

下請けの多さも特徴的

両県もEVを成長産業の一つと位置づけ、企業の挑戦を後押しする。鳥取県は県内企業の部品を使ったEVを組み立て、実際に今年1月から走行実験に取り組み。県が組織するエコカーワーキンググループには自動車部品など製造業を筆頭に53社が参画。実証の場をつくることで開発力を県内で高めてEV市場参入につなげるのが目的だ。鳥根県も、設備投資支援などで参入や事業転換などの取

両県も成長産業として後押し 事業転換点に立つメーカー

り組みを促す。

鳥根県によれば、自動車メーカーに製品を納入する一定規模以上の製造業は約30社で、特に県西部を中心に、マツダなどの下請け工場が多い。大半を企業訪問した県担当者は「マツダの動きが明確でないこともあってか、まだ戦略的な動きは見えてこない」。はし

ごが外されたときに必ずしも全社が生き残れるかは分からない。

下請け企業の多さも特徴的だ。受注が年々鈍化傾向にある雲南市内の自動車部品メーカーの経営者は、市場動向を注視するも製品の自社開発には高い壁を感じている。高い技術力はあるが、設計部門がない。元々下請け企業だった。

帝国データバンク松江支店によれば、山陰に本社を置く企業(回答148社)のうちEV事業に参入するかについて「予定なし」と答えたのは66.9%。「わからない」を含めると92.6%で、参入の本格化はまだ先になりそうだ。渡邊聡支店長は「自動車関連の両県製造業について言えば、1〜3次請けまで言われたものを作る企業が多い。新しいことに取り組む設備やノウハウが薄いメーカーも少ないのではないかと推測した。

ちょうど世界のEV熱が一服したような局面にあり、正確な予測は誰もできない上、開発機能を持たない生産工場だけの事業所も両県には少なくない。とはいえ、清和ジーテックの河本常務はこう結論づける。「EV化がどう進むかは不透明でも、昔ながらの完全なガソリン車に回帰することはない以上、新しい技術は求められていく」。

環境への負荷が小さい自動車は全世界で今後いっそう主流となり、淘汰される既存部品やメーカーが増えることは間違いないだろう。これまでの事業を続けるか、世界的な新ニーズを捉えにくいか、メーカーは転換点に立たされている。