



IHS Markit™

## [1] ZF、セルビアの EV パーツ工場建設に 1億500万米ドルを投資

2018年4月5日 11:26 (グリニッジ標準時)

プレミアム OEM 向けの電動シャフト、電気モーター、電気式・メカトロニクス式ギアボックス、マイクロスイッチ、プリント基板などを製造



ドイツの自動車部品サプライヤ ZF が **8,500** 万ユーロ (1億500万米ドル) を投資しセルビアのパンчевォに EV (電気自動車) 用パーツの工場を建設する計画であることを、ニュースウェブサイト *SeeNews* がパンчевォ市当局のコメントを引用して報じている。報道に引用された当局の声明によると、ZF は2019年に **4,000** 万ユーロ、2020年に **2,500** 万ユーロ、2021

年に 2,000 万ユーロを投資するという。工場の面積は 25,000 m<sup>2</sup>以上、540 人分の新規雇用を創出する。

ZF はまず、プレミアム OEM 向け電動シャフト、e-モビリティ向けの電気モーター、電気式・メカトロニクス式ギアボックス、マイクロスイッチ、プリント基板などの製造を目指す。第二段階では 10.8 ヘクタールの敷地内にもう一つ 25,000 m<sup>2</sup>の工場用スペースを追加、従業員数は 800 人～1,000 人に増やす計画だ。

**重要ポイント：**ZF は e-モビリティや自動運転といった新技術分野への重点を高めている。2017 年には 22 億ユーロを研究開発に費やしたが、この金額は前年比 15%増だった。同社では 2018 年の研究開発費も 20 億ユーロ程度と見込んでおり、電気駆動装置やトランスミッション技術のハイブリッド化、車両安全システムや自律運転などへの取り組みを強化する。同社では予算に占める研究開発費の割合が、2017 年の 6.1%から今年度は 6.5%に上昇すると見ている。ZF は [2017 年財務報告書](#)の公表時に、2018 年も施設や工場、設備への投資を継続する計画だと発表した。電気駆動部品を生産する二つの新工場も計画している、と同社は述べていた。

今年初め、ZF は「IDDC (Intelligent Dynamic Driving Chassis) 」という自動電気自動車向けの新しいプラットフォームを開発したと発表した。同社はこのプラットフォームを自律 EV スタートアップ企業 Rinspeed の都市モビリティコンセプト「Snap」に提供する。IDDC プラットフォームはハードウェアとソフトウェアを駆動プラットフォームそのものに組み込んだものである。また、ZF の mSTARS モジュール式後車軸システムと AKC (Active Kinematics Control) 後車軸ステアリングも搭載している。電気モーターとパワーエレクトロニクスが車軸の内部に配置され車両を効率的に駆動する。比較的低速で最長走行距離を実現、都市型カーシェアリングの持続ストレスに耐えられるよう体系的に設計されている、と ZF は述べている。

## [2] PSA、2019年よりフランス工場で電気モーターを生産

2018年3月23日 12:04 (グリニッジ標準時)

### 3気筒ターボ PureTech ガソリンエンジンの生産も拡大



PSA Group が 2019 年からフランス・トレムリーの同社工場で電気モーター生産を開始することを発表した。同社はフランスの生産能力（ドゥヴラン工場とトレムリー工場）を対 2016 年比で二倍に拡大、また 2019 年以降、ポーランドのティヒ工場とハンガリーのセントゴットハールド工場に生産を拡張し、3 気筒ターボ PureTech ガソリンエンジンを増産する。

「顧客ニーズに応えエネルギーシフトに対応する部品を生産する製造拠点を整える能力こそ、今後の明暗を決めるものであり、性能の強化を通じて持続的未來のための条件を生み出すものになる。フランス、ドイツ、オーストリア、ハンガリー、ポーランドに点在する Groupe PSA の欧州生産工場は、当社のお客様に最高の品質と性能を提供したいと切望している」と PSA のエグゼクティブ・バイスプレジデント（製造およびサプライチェーン担当）Yann Vincent 氏は述べている。

**重要ポイント：**この新たな動きは、欧州の製造拠点での生産を最適化し今後のパワートレイン需要に予想される変化に対応しようという PSA の戦略の一環である。同社は ICE（内燃エンジン）エネルギーミックスの移行や電動化推進に対し、工場の準備を整えたいという意図を持っている。2021 年以降、同社では電気モーター生産を加速させたい意向だ。そのため、PSA では日本を拠点とする日本電産と JV を設立、EV 向け電気モーターの開発、生産、供給を進める。日本電産はフランスにある子会社で昨年同社が獲得したフランスの電気モーターメーカー、Nidec Leroy-Somer Holding を通じて JV を運営する。JV の本社は PSA の拠点の一つであるフランスのキャリエール＝ス＝ポワシーに置かれるが、トレムリーの生産施設も運営する。

同社の戦略には部品を可能なかぎり現地化することも含まれる。PSA は最近アイシン・エイ・ダブリュとのライセンス契約を[締結](#)、'EAT6'自動 6 速ギアボックスをフランス・ヴァランシエンヌ工場で 2020 年から生産する。

## [3] PSA、EV 用独立事業ユニットを設立

2018 年 4 月 6 日 13:03 (グリニッジ標準時)

**新事業ユニットを率いる Alexandre Guignard 氏をシニアバイスプレジデントとして選任**



フランスの自動車メーカーPSA が EV (電気自動車) に特化した新事業ユニットを設立したことを発表した。新ユニットは PSA Group の EV 戦略の規定と展開、関連する製品やサービスの発売を手掛ける。同社は Alexandre Guignard 氏をシニアバイスプレジデントに選任、同氏

はこの新エレクトロモビリティ事業ユニットを率いる。Citroën の CEO である Linda Jackson 氏が上司となる。

「エネルギーの移行は、当社のマルチエネルギープラットフォームが可能にした過去に例のない技術的攻勢の導入によって当社が手にしたチャンスである。当社グループが数年間にわたって構築してきた経験が有利に働くこの新たな事業ユニットにとっての課題は、お客様の満足のために最高の自動車を最適な時期に提供すること、それにより Groupe PSA の電気自動車を市場に投入する財務状況を確保することである」と Jackson 氏は述べている。

**重要ポイント**：PSA では、利益成長の提供と Groupe PSA の二酸化炭素排出量削減目標への貢献を事業ユニットの二大優先事項としている。PSA では自社ポートフォリオの EV 数を大幅に増やすことを目指している。同社は 2025 年までには自社製品群全体に EV 製品を展開することを目指し、2019 年にその取り組みを開始する予定だ。EV 生産戦略を支えるため、PSA では関連部品の生産能力も拡張している。同社は先月、フランス・トレムリー工場で 2019 年から電気モーターを生産することを発表した。PSA はまた日本を拠点とする日本電産と JV を設立、EV 向け電気モーターの開発、生産、供給を進める。日本電産はフランスにある子会社で昨年同社が獲得したフランスの電気モーターメーカー、Nidec Leroy-Somer Holding を通じて JV を運営する。PSA では Opel/Vauxhall Corsa サブコンパクトカーの次世代完全電気自動車をスペイン・サラゴサ工場で生産する準備も進めている。

## [4] Aston Martin、内製電気パワートレインの開発を計画

2018年4月3日 09:10 (グリニッジ標準時)

電気モーター技術の完全独占所有化を目指す



Aston Martin が EV 向け内製パワートレイン開発を計画していることを、が Aston Martin の CEO である Andy Palmer 氏のコメントを引用して報じている。Aston Martin は電気モーター技術の完全独占所有化を目指している。「パワートレイン技術において、われわれは Aston Martin の心臓部である V12 エンジンの完全管理の維持を望んでおり、電気モーターの完全管理も望んでいる。それが今後重要になると考えているからだ」との Palmer 氏のコメントが引用されている。

**重要ポイント**：Aston Martin は先日幕を閉じた 2018 ジュネーブモーターショーで電動化に対する戦略を明確に示した。同ショーで Aston Martin は完全電動化 Lagonda Vision Concept を [公表](#)している。この車は実際の道路条件下で、一回の充電で 400 マイル (644km) 走行が見込まれている。Lagonda ラインの生産は 2021 年に開始予定だ。Aston Martin は完全電気自動車の高級ブランドとして Lagonda ブランドを開発する計画だとしている。同社は Lagonda ブランドのモデルは「電動化と自律運転技術の最新の進歩をフル活用したものになる」としている。また、Aston Martin は今後 10 年以内に全車種を電動パワートレイン化する計画だとも報じられている。Aston Martin 初の完全電動化モデルは RapidE で、2019 年に発売の予定だが、生産台数はわずか 155 台のリミテッド・エディションとなる見通しだ。



# [5] NanoBio Lab と Hydro-Québec、固体電池研究ラボをシンガポールに共同設立

2018年4月9日 10:53 (グリニッジ標準時)

## ラボへの投資額は 2,000 万米ドル

カナダを拠点とする Hydro-Québec が Nano Bio Lab と共同で固体電池研究実施のためシンガポールに研究開発ラボを設立することを、Hydro-Québec が 4 月 6 日付プレスリリースで発表した。両社はラボへ 2,000 万米ドルを投資する覚書に署名した。このラボの中心テーマは画期的なナノ素材を使用した電池の効率化と安全性向上である。

「日常生活における電子機器の普及とクリーンで再生可能なエネルギーの希求が、より革新的で安全なエネルギー貯蔵ソリューションに対する需要の高まりにつながっている。当社は 2011 年から Hydro-Québec とともに従来の電池の性能と安全性の向上に取り組んできた。わ

れわれは徹底した技術交換を通じて面白い新素材をたくさん生み出してきており、商品化に向けた技術研究開発の取り組みを加速させるために協力体制を大幅に拡張できることを喜んでいる」と NanoBio Lab を率いる Jackie Y. Ying 教授は述べている。

**重要ポイント：**この新ラボは、従来型リチウムイオン電池を使用した装置によるさまざまな発火事故を受けて設立された。このラボが固体電池を研究対象として選択したのは、固体電池が可燃性液体電解質を使用せず、リチウムイオン電池に代わる安全な選択肢であると考えられているからである。このラボは特に、電気自動車やエネルギー貯蔵のための安全かつ効率的で費用対効果の高い、新しいナノ素材やナノ技術の開発に注力する。その安全性から、さまざまな OEM や電池メーカーが固体電池技術の研究開発に関心を寄せている。固体電池は今後 5 年程度で電気自動車への商品化が可能になると見られている。トヨタなど OEM 数社は 2020 年代初め頃に自社での固体電池技術商品化を目指している。