

令和 8 年 新春特別講演会

◆ 日時

令和 8 年（2026 年）1 月 28 日（水）16:00～17:15

◆ 場所

シェラトン都ホテル大阪 3 階「金剛の間」

◆ 出席者

43 名（ご来賓、講演者の関係者及び工業会の会員）

◆ 講師

田岡 秀樹 氏 （元 本田技研工業(株) 四輪事業本部設備金型企画推進室室長）

◆ 演題

世界の自動車の行方 2026 – 2030 金属プレス技術が果たす重要な役割と未来予想図 II

新年賀詞交歓会に先立ち、恒例の新春特別講演会を開催いたしました。お忙しい中にもかかわらず、ご来賓と工業会の会員等から 43 名の方にご参加頂きました。

今回の講師の田岡氏は、元・本田技研工業(株)で長く勤務され、現在は切削工具メーカーの(株)タンガロイでアドバイザーを担当されております。

※略歴は P.2 参照



【ここからはご講演内容を要約して記載いたします】

まず、世界の新車販売実績の推移（2017 年・デロイトトーマツコンサルティング発表）ですが、2009 年に 6,400 万台、2017 年に 9,000 万台、2030 年に 11,900 万台の予想がされていました。ただし、おそらく達成は難しいのではと思います。何故ならば、2020 年のコロナ禍から 2025 年まで 9,000 万台で足踏み状態になっており、電気自動車は 2017 年に 5%、現在はテスラや BYD が出てきましたが、10%にも満たないレベルです。なおデロイトトーマツの 2030 年予測では、30%が電気自動車、つまり残りの 70%、8,500 万台はガソリン自動車であるということが判ります。

次に TOP10 の企業の変遷しているということです。2024 年はトヨタが首位をキープ、2 位は VW、3 位はヒュンダイとなっています。また、ホンダと日産が順位を落とし、一方でスズキが上がってきております。日本国内での順位は 1 位トヨタ、2 位スズキになっています。私の予想ですが、電気自動車が進んでいくという前提で、スーパープレミアムブランド化とグローバルプレイヤー化が進むと考えていましたが、現時点ではトヨタの動向を注目すべき、そしてローカルメーカー化が進むという予測に変わりました。

そして電気自動車への取り組みですが、例えばホンダはバッテリーケースの薄肉化、トヨタは車体のフロア 3 分割化をメガキャスティングの大型設備と金型技術の開発を行っています。これは電気自動車の製造原価の削減を狙ったものですが、バッテリーや新工場の建設の為の大型投資や市場の不安定さが課題となっています。

さて今、テスラの電気自動車が脚光を浴びていますが、実は自動車メーカーの最終的な目標は電気自

動車の開発と上市ではないのです。車体の軽量化と工程短縮による世界最速開発（製造リードタイムの削減）だと思います。テスラのギガキャスティングや日本勢のメガキャスティングによって車体の軽量化と工程短縮、短縮による投資削減が図られています。その結果、自動車メーカーでは製造時のCO2が、そして、自動車購入者が使用時のCO2削減に寄与できると考えられます。しかし、私はいきなりギガキャスティングやメガキャスティングを行うのではなく、プレス技術を駆使した一体成型をやるべきだと予測していました。



また、樹脂金型技術では、塗装工程まで巻き込んだ塗装レスの樹脂外板の製造技術を確認すべきと思っています。さらには接合技術、言い換えれば接着技術を徹底的に開発する必要があるし、誰でも簡単に三次元方向に組み立てられるクリップを開発することも必要だと思っています。

もう一つやらなければならないこととして、世界最速開発の取り組みが加速すると予想しています。

1990年代は、マーケットリサーチ、デザインを経て、設計、試作車製造、衝突安全試験等を幾度か繰り返し、量産図の作成や生産拠点での安定供給まで3年もかかっていました。今は、デザインに魅力がないなど弊害はあるものの、誰でも3Dのモデルを作ることができ、デザインやボディ設計の部署に生産技術の人員を投入し、連携することで、量産図を待たずして、試作図から設備設計等を行うことによって、3年が26~27ヵ月になりました。ところが、デザイン性よりも軽量化や衝突安全性のニーズが高まり、車の骨格部品の高性能化が求められ、試作1号車から量産の設備で作った部品が必要になりました。この動きはますます加速すると思います。

さて最後に4つの観点でプレゼン全体をまとめたいと思います。

1つめは、モノづくりは原点に戻ると考えています。去年はAIの創成期といわれていますが、そのAIを積極的に活用し、製造原価を圧倒的に下げていくというモノづくりの原点に戻る必要があると思っています。

2つめはグローバルプレイヤーの定義が見直されると思います。

3つめはインテリジェンス、価値ある情報です。いかに正確な情報を得て、仮説を立て、未来予想図を作ることは、企業が生き残っていくためには必要だと思っています。

最後4つめは技術開発が必要だと思っています。

以上

田岡秀樹氏 略歴

- 1990年1月 ホンダエンジニアリング(株)
プレス部門の新機種グローバルモデル
プロジェクトリーダー
- 2005年4月 車体塑型研究開発部長/新機種 DE 業務室長
- 2010年4月 執行役員
- 2013年4月 本田技研工業(株) 四輪事業本部設備金型企画推進室室長
- 2022年4月 生産技術統括部車体生産技術部 エキスパート・エンジニア
- 2023年1月 エリコンジャパン(株) バルザース事業本部 シニアアドバイザー
TITAN Indonesia Executive Advisor
(株)狭山金型製作所 バリュークリエーションアドバイザー
- 2023年8月 (株)タンガロイ アドバイザー

