

重点成長事業 戦略説明会＜電動化／ADAS＞ 質疑応答要旨（報道機関）

日時：	2021年11月9日(火) 13:30～14:20
場所：	三菱電機株式会社 本社（テレフォンカンファレンス）
当社出席者：	常務執行役 自動車機器事業本部長 藪 重洋 他

- Q. 2025年度 8000億円規模の売上高目標について、他社と比較すると規模的には見劣りする水準に見える。また、電動化やADASについては各社が力を注いでいる。特に電動化では他社との低コスト化競争が加速していくと思われる中で、三菱電機としてはどのように対応していくのか。国内、海外メーカーの規模の論理に対してどう立ち向かうのか。
- A. 他社と比較すると当社は取り扱う品種が少ないこともあり、売上は小さいのは確かだが、その中で、各製品を水平展開や標準化でお客様に採用いただくなど、製品個別でシェアを確保してきた。今後も製品個別でシェアを確保していく。
- Q. 重点成長事業の2025年度売上高目標2500億円について、電動化とADASでそれぞれいくらになるのか。また、電動化であればEVはどの時期でどれほどの規模になるのか。ADASであればドライバーモニタ、周辺認識、インフラおよび協調などで、それぞれどの時期にどれほどの規模になるのか。
- A. 2500億円の内訳は、6割が電動化で1500億円、4割がADASで1000億円。製品構成についてはお客様との取り決めもあり、今後の自動車の販売状況次第のため回答は控えさせていただきたい。
- Q. 自動車機器事業の中で重点成長事業の製品は、これまで先行投資がかさんで重荷になっていた部分も多いと思うが、その先行投資について何かコメントがあれば教えていただきたい。また、今後EV化が進む中で、先行投資を回収する見通しはどうか。
- A. これまでは特に電動化で先行投資をしてきたが、お客様の新車の立ち上がり時期の問題など、当社の目論見とずれもあり、投資回収に苦しむ部分があった。しかし、今年の後半から来年にかけて投資回収の局面に変わることは間違いないと考える。また、今後も投資を進める中で、来年から投資回収局面に入り、2024年度には各部門で黒字化できると考えている。
- Q. 重点成長事業の売上高は2025年度が2500億円以上で、2020年度から2.5倍になっているが、これは市場の伸びに合わせて増えていくイメージなのか、あるいは、市場成長以外のプラスアルファがあるのか。もし市場の成長率に加えて伸びるのであれば、戦略を知りたい。
- A. 2025年度の売上高は、既にお客様から内示をいただいているものがかなりの部分を占めており、市場の成長よりは現在の受注の状況から積み上げた数字である。プラスアルファの部分で言うと、本日紹介した開発投資が挙げられ、これは2025年度以降に本格的に規模を伸ばすための手段になっている。当社が得意とする標準化可能な知識、ラインおよび設計が整ってきたので、eAxleのメーカー様とも連携し、お客様への提案強化を検討している。
- Q. eAxle市場への参入は、いつごろからか。また、eAxleにおいて、三菱電機はモーターやインバーター等を保有しているが、ギアなどは調達するのか、またはM&AでeAxleとして本格展開を図っていくのか。
- A. 現在、商談が進んでいるところであるが、直近や来年というレベルではなく、カーメーカーでの採用時期を考えると数年後になると考える。

- Q. eAxle ではどのような市場をターゲットに見据えているのか。
- A. カーメーカーのボリュームゾーンである CO₂ の削減効果の高いものなどや、車両の大小を含め、eAxle メーカーと様々な供給形態を考えていきたい。
- Q. eAxle で標準ラインアップの強化とあるが、具体的にどのような品目でのイメージを持っているのか。
- A. インバーターやモーターに加え、ソフトウェアも標準化を検討している。様々なお客様の要求が見えてきているので、とにかく早くリーズナブルなコストで提供していくことが、業界に求められていることだと考える。今後、いかに負荷を低減しつつ、早期に製品化できるかが競争軸になっていくだろう。
- Q. 三菱電機のパワー半導体は非常に強いが、現在の電気自動車の問題点は、充電時間が長いことであり、電動車普及に伴いさらに問題視されると思われる。三菱電機のパワー半導体を使うことによる問題解消等展望はあるのか。
- A. バッテリーEV が世の中で広がっていくと充電インフラは非常に大きな問題になってくる。バッテリー容量が大きくなると充電時間もかかる。カーメーカーでは電池の電圧を 800V まで上げて高電圧で一気に充電すること考えているが、それに対応するのが SiC インバーターである。いずれにせよ電源のグリーン化と充電設備のインフラの普及進捗が、今後のバッテリーの拡大要素になると考えている。
- Q. 欧州は安全基準やコンプライアンスについて非常に厳しい市場だが、三菱電機は品質不祥事を連発している。カーメーカーの商談から外される懸念や、あるいは既にそのような状況はあるか。
- A. 一連の品質不適切事案については、あらためてお客様および株主の皆様へ深くお詫び申し上げる。現時点では入札や商談から外されるようなことは認識していないが、だからこそ、お約束している調査を早く終わらせて、対策とともにご報告してご納得いただくことが大事だと考えている。
- Q. 2025 年度の売上高におけるグローバルでの EV 市場をどのくらいと見ているか。伸び率や、段階的なものなのかも含めて知りたい。
- A. 当社資料には FCV、BEV、FHEV、MHEV について業界予想の数字を示しており、2025 年に向けては当社の認識もここから大きくずれてはいない。ただし、2030 年の予測値については、カーメーカーの回答でこのようになっていると思われるが、BEV が本当にここまで伸びるのかなど疑問に思う部分もある。
- Q. サプライヤーは生産活動や事業活動でのカーボンニュートラル化を求められる中、製品を調達する上でも一つの基準になるという話もあるが、三菱電機の取り組みを教えてください。
- A. カーボンニュートラルについて、当社は 2050 年に向けて実質ゼロということを以前公表しているが、当社が製造したもので CO₂ が削減できる期待値も計算に入れて実質ゼロという考えが本当に認められるのか懸念している。自分たちの生産活動で排出する CO₂ というのはできるだけ下げて、可能な限り早期にゼロにしたいと思っているが、効果の見方と、購入側の素材が排出する CO₂ をどう考えるかというのは今後の大きな課題だと認識している。

以上