

開発効率向上に向けた自動車「部品共有化」

◆トヨタ、車両設計改革として部品共有化を4代目HV「プリウス」で開始

2015年12月発売の4代目ハイブリッド車「プリウス」は、「TNGA(Toyota New Global Architecture)」の第一弾として注目される。TNGAは中型の複数車種で部品やシステムを共有する車両設計改革で、13年からの計画を実行した。車の骨格から見直し、車種ごとに異なる部品・ユニットを共有化させ、低重心化などによる燃費向上を図り、開発効率向上を目指すものである。今後発売するCセグメント（中型ハッチバック、小型セダン）車両に、この部品共有化を採用する。

表 各自動車メーカーの部品共有化例

採用箇所	商品概要・特徴
駆動ユニット (電気式四駆)	<ul style="list-style-type: none"> ・トヨタ4代目「プリウス」に以下を採用 -リダクションギアとの2軸構成で、ユニット小型化、車内スペースを確保 -アイシングループ各社による初の共同開発
駆動用モーター	<ul style="list-style-type: none"> ・トヨタFCV「MIRAI」は、「レクサスRX450h」と同じものを採用 ・ホンダFCV「CLARITY FUEL CELL」は、「フィアットEV」と同じものを採用
二次電池	<ul style="list-style-type: none"> ・トヨタFCV「MIRAI」は、中型セダン「カムリ」と同じニッケル水素電池を採用 ・ホンダFCV「CLARITY FUEL CELL」は、「アコード」と同じLiBを採用

出所：各社プレスリリースよりARC作成

◆ホンダ、富士重工業、ボルボも相次いでプラットフォーム共有化へ

ホンダは、16年3月発売の燃料電池車「CLARITY FUEL CELL」に採用した新型プラットフォームを、次期のプラグインハイブリッド車に採用する予定である。

また、富士重工業も16年後半から導入する共通プラットフォーム「SUBARU GLOBAL PLATFORM」の概要を16年3月に公開した。ガソリン車から電気自動車まで1つの車台で設計を変えずに、25年頃まで対応可能なプラットフォームをつくることにより、コスト削減や、開発期間・生産の効率化を進める。

ボルボは、19年に全車両を新プラットフォームに刷新するとしている。プラットフォーム共有化の流れは、世界の自動車開発に共通している。

自動車メーカーがプラットフォームや部品・システムの共有化を進めていくことは、サプライヤーにとって、採用されれば大量受注の可能性も期待できる一方で、低コストや安定供給を巡る競争が激化することになりそうだ。【米山久美子】