



【ホンダ】有力子会社の相次ぐ売却は「EVシフトの一里塚」



またもホンダ<7267>がサプライヤー戦略で自動車業界を震撼（しんかん）させた。7月4日に燃料タンクを手がける子会社の八千代工業<7298>を印サンバルダナ・マザーソン・グループへ売却すると発表したのだ。ホンダは165億円をかけてTOB（株式公開買い付け）を実施し、八千代工業に対する持ち株比率を現在の50.4%から100%へ引き上げる。

創業者同士の付き合いがあった子会社を売却

上場廃止後に、マザーソンのオランダ子会社に八千代工業株の81%を190億円で売却し、残る19%をホンダが引き続き保有する。ホンダは併せて八千代工業の子会社で二輪車部品を製造する合志技研工業（熊本県合志市）株も取得し、95%を出資して子会社化。二輪事業の生産効率化を目指す。

八千代工業の売却が業界を驚かせたのは、ホンダとの深い関係があるからだ。1950年代に八千代工業の創業者である大竹栄一氏がホンダ創業者の本田宗一郎氏と意気投合して取引が始まって以来、燃料タンクやオープンカーの「ビート」や乗用車の「トウディ」をはじめとする軽自動車の受託生産などを引き受けた。

軽自動車の受託生産は2018年にホンダに事業譲渡したが、燃料タンクとサンルーフ、二輪部品などを供給する主要サプライヤーであることに変わりはない。その八千代工業があっさりと、しかも外国企業に売却されたのだ。しかし、その予兆はあった。

2019年10月30日、ホンダは日立製作所<6501>との間で傘下の自動車部品メーカー4社を合併させると発表したのだ。ホンダが筆頭株主だったケーヒン、ショーワ、日信工業の3社にTOBを実施して完全子会社化。そのうえで日立の全額出資子会社である日立オートモティブシステムズ（茨城県ひたちなか市）が3社を吸収合併した。

統合会社となった日立Astemoへの出資比率は日立66.6%、ホンダ33.4%。TOBで完全子会社化したうえで、他社へ譲渡するスキームは八千代工業と同じパターンだ。

インド企業にしか売却できなかった

相次ぐ子会社売却の背景にあるのが、ホンダの電気自動車（EV）シフト。ホンダは燃料電池車（FCV）やEVの研究開発を進めており、2021年4月に三部敏宏社長が2040年までにガソリンエンジン車の生産を停止すると発表した。これまで「勝ち組」だったエンジン車からグローバルで出遅れているEVへシフトするのだから、並大抵の覚悟ではできない。エンジン車生産を支えてきた系列部品メーカーを「整理」していくのは自然な流れなのだ。

しかし、ケーヒン、ショーワ、日信工業の3社を日立系の新会社に経営統合したのに対して、創業直後から付き合いがある八千代工業がインド企業に売却されたのはなぜか？それはEVシフトの急激な加速だ。

国際エネルギー機関（IEA）の「世界EV見通し2023」によると、2022年のEVとプラグインハイブリッド車（PHEV）を合わせた世界の電動車販売台数合計は前年比55%増の1020万台と、ついに1000万台の

大台に乗った。IEAの推計では2023年にはEVの世界販売台数は同35%増の1400万台に達し、世界新車販売の20%近くを占める見通しだ。

「もはやガソリン車に未来はない」というのが、世界のコンセンサス（共通認識）になっている。日本を含む先進国市場でエンジン車の部品メーカーを引き取る企業はなくなったと見ていい。では、なぜインドなのか？同国の2022年のEV国内登録台数は同2.5倍に成長したが4万581台に留まっている。乗用車国内市場の1%程度にすぎない。

インドではバイオエタノール燃料の市場拡大が見込まれ、燃料タンクの需要は引き続き期待できる。さらに同国では新車のサンルーフ装着率が上がっており、八千代工業はインドでのサンルーフ組み立てに乗り出した。つまり、「インド企業にしか売れなかつた」のが実情だ。

ホンダのM&Aは「EVシフト」がカギ

EVシフトには多額の資金が必要だ。ホンダは2022年8月に100%子会社のホンダロック（宮崎市）をミネベアミツミ<6479>に売却した。八千代工業の燃料タンクと違い、ホンダロックが製造するキーシステムはEVでも利用される。ガソリン車の生産を停止しても必要となる部品だ。それにもかかわらず売却したのは、EVシフトの資金を調達するため。

一方、一旦は売却した日立Astemoの持ち分を2023年3月に日立から買い戻し、40%に引き上げた。日立の持ち分はホンダと同じ40%に下がり、新たにJICキャピタルが20%を保有することになった。これは日立Astemoが持つコネクテッド、自動運転、電動化の技術の重要度が、世界的なEVシフトの波によって予想以上に早く必要になったのを受けての措置だ。

ホンダは2022年3月にソニーグループ<6758>とEV事業での提携を発表。2025年に共同開発したEVの発売を目指す。同9月には両社折半出資のソニー・ホンダモビリティ（東京都港区）を立ち上げた。

さらにホンダは2020年7月に中国車載電池メーカー大手の寧徳時代新能源科技（CATL）へ1%出資している。子会社の売却にアクセサルを踏み込んできたホンダだが、これからはEV関連企業の買収に乗り出す可能性が高い。ホンダのM&Aは、EVシフトと共にある。

ホンダの量産型EV「Honda e」（同社ホームページより）

文：M&A Online