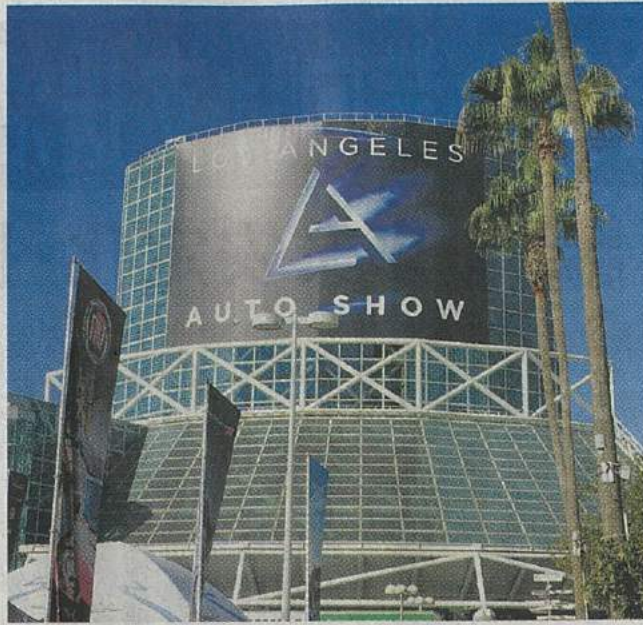


## モデルイヤーの先陣切る

今も世界最大級の自動車市場である米国で、モデルイヤーの先陣を切って開催される「ロサンゼルス・オートショー」(LAコンベンションセンター)。原油安を受けて高水準の需要が続くSUVやピックアップトラックが今も台数では主役の座にあるが、時代の流れを反映し「電動車」が質量ともに拡大し、「自動運転」技術を搭載するコンセプトも増えているのが一目で見て取れる。折しも、ZEV(無公害車)規制強化が秒読み段階に入ったカリフォルニア州。来場者の注目は、明らかに次世代車に向いているとの印象を受けた。(弘田 伊佐雄)

## 企画解説

平年以上に寒さ厳しい今年、ヤツ姿も目立った。の日本と比べ、ショー期間中、米国のモデルイヤーは日のロスの日中は七氏24度前、本や欧州と異なり原則として後、街中も薄手のジャケット、毎年開催される。最大は今もで十分だが、会場内ではTシャツ、デトロイトだが、出展規模で



モデルイヤーの先陣を切って開催されるLAオートショー

## ロサンゼルス・オートショー

# 電動車の質、量とも拡大

はロスとニューヨークが2位を争い、来場者数ではシカゴなども上位に来る。約3700万人の人口を抱える全米最大の州だけに、自動車市場も最大。世界の自動車メーカーとブランドが、LAオートショーを重視しているのがうかがえる。また、通常のモデルイヤーに加え、日本のオートサービスショー的な広大な展示スペースも設けられ、ショーにプラスアルファの華を添えている。

## SUVから次世代車



スターウォーズを前面に出した日産ブースでは「タイタン」などが初公開された



次世代コネクティビティなどを搭載するトヨタのSUVコンセプト



加州の環境規制を意識しFCV、PHV、EVと3種のクラリティを中央に配したホンダブース

自動車業界は自動運転や電動化という技術の大きな変革に対応した開発力の確保が生き残りに欠かせなくなった。その力づくりに必要な人材を見つけ、企業に橋渡しする第一線のヘッドハンターに、最近の求人ニーズや仕事のやりがい聞いた。(有馬 康晴)

## ヘッドハンター 榎本樹朗氏に聞く

# 専門知識の深さを求める

## メガサブライヤーと比べ 欠けている部分補う



職する人もいる。カーメーカーでは企画の仕事ばかりで、技術者として専門分野を深掘りできない。このためサブライヤーに転職し、自分のやりたい仕事に就きたいという。あと20年我慢して働けよ、たとえ収入が1割減ったとしてもやりがいのある職場に魅力があるようだ」

## 求人半分は開発主導の40代

## 多い自動車業界

えのもと・たつろう 国学院大文学部卒、2012年プロフェッショナルバンク入社。

自動車業界でヘッドハンティングの要望が強い分野は「開発分野では大きく二つある。一つは電子制御で、具体的には電気自動車(EV)など電動車のモーターや制御ユニットの開発者が求められている。もう一つは自動運転や先進運転支援システム(ADAS)関連で、画像認識やセキュリティ分野が多い。化学系は中国、韓国の電池メーカーで引き合いが強い」

自動車メーカーとサブライヤーで求める人材の違いは「欲しい人材は全く異なる。カーメーカーは電動化や自動運転のコアとなる制御ユ

ニットなどの内製化を目指す人々を要する。自動車メーカーから人材を引き入れ、より付加価値の高いユニットを作りたいと考えている」

「自動車業界の転職で多いパターンは、サブライヤーからカーメーカーに移る人が多く、増え続けている。その一方で大手カーメーカーからサブライヤーに転職する人も増えている。IoT(モノのインター

ネット)などものづくりに連動したITを手掛けている人は、開発資金の豊富な自動車に関心が高く、その層の転職がこの2、3年で増えた。また電機、工作機械から自動車に移るケースが多い」

「20代の多い年齢層は「求人の半分は40歳代のミドル層で、現場の開発をリリー

ドする課長クラスが務まる人だ。以前は若手ブレイヤーの募集が多かったが、この5年ほどで変化した。40歳代は企業が新卒採用を絞っていた時期の入社のため、各社とも人材層が薄い。社員の年齢構成バランスを補正するため求めることもある」

「ヘッドハンティングという仕事のやりがいは「優秀な人材を適材適所、成長産業に移ることをお手伝いし、その人にやりがいを感じてもらおうと世の中の活性化につながったと思えた時がうれしい。大手転職サイトを利用して人数を確保することはできるが、需給にギャップが生じた。ピンポイントで欲しい人材を紹介できるヘッドハンティングは将来性の高い仕事だと思う」