

新春企画

日本の自動車製造業 の将来を占う

ファインテック(株)代表取締役社長
東京大学名誉教授

中川 威雄

はじめに

製造業のグローバルな戦いが進む中で、日本の製造業は厳しい試練に曝されている。その中で比較的調子の良い製造業に自動車産業がある。かつて日本の自動車産業は国内需要の飽和と貿易摩擦による現地生産の拡大で、国内生産の減少による暗い将来に沈んだ気持ちでいたものだ。しかし、現在の日本の自動車産業は少なくともそんな状況にはない。その理由は、世界の自動車生産競争の中で日本の自動車メーカーが勝ち組に入っており、自動車生産の増加分のかなりを独り占めしているからである。何故に日本の自動車メーカーは勝てたのか、果たして今後このまま順調に発展していくのであろうか。今の時点での筆者なりの分析をまとめてみることにした。

1 日本の自動車産業の特徴

言うまでもなく、自動車製造は欧米先進工業国が先輩国であった。その中で日本の自動車産業が第二次大戦後急速に発展し、ついに欧米巨大メーカーに互して戦える段階にまで達した。その発展過程はともかく、今の日本の自動車産業には、欧米自動車産業とは異なる状況が幾つか見受けられる。まずは日本の

自動車産業の特徴をまとめてみよう。

外国に買われた唯一の製造業

日本企業に長い不況が続く中、金融業や第3次産業の外資の参入や買収が新聞紙上を騒がしてきた。抜群に高い技術を持つと言われてきた日本の製造業である。それが安く買えるとなれば、外国からも多くの買手が現れる筈であった。しかし、結局買収騒動が持ち上がったのは自動車産業が中心であった。日本の自動車メーカーには、各社の規模や業績には差があるものの、少なくとも車の品質に大差がある訳ではない。つまり新車の開発や車の性能や製造の面で、各社の技術にそれ程の差は存在しないと見られている。少なくとも、買収側は日本メーカーの魅力や「製造の技術は高いが経営力が不足している」と判断したようだ。

生産は消費地生産が基本

以前、日本製乗用車が米国へ大量に輸出された時、深刻な貿易摩擦問題が生じ、それが日本の自動車生産のグローバル化を加速した。米国が自由貿易を標榜していたとしても、自動車の

輸入を無制限に許し、莫大な貿易赤字と失業者を生む訳にはいかなかった。どこの国でもモータリゼーションが起り、大きな自動車需要が生じた時、自国に自動車産業が存在しないとしたら、石油産出国か特別な都市国家でもない限り、自動車貿易の赤字を吸収出来る産業を育てるのは至難の業である。そんな時、生産コストがいかに高価になろうとも、自動車とその部品の国産化は避けられない。同時に、その国に自動車需要が十分に育っていないのに、輸出目的のためだけに低賃金国に出かけていって自動車を生産し、コスト競争力を武器にして自動車輸出をするといった例は、NAFTAやEUといった新しい広域経済領域を除いてはほとんど存在しなかった。

グローバル化の最も進んでいる産業

自動車王国である米国での販売において、初期の頃日本の自動車は高速走行に耐えられなかった。その後改良を重ねて世界に通用する品質レベルに向上させた。オイルショック時には燃費の良さで買われたものだが、現在では品質面でも高い評価を受けることとなった。貿易摩擦を契機として現地生産が進んだだけでなく、最近では米国のビッグスリーともろにぶつかる米国仕様の車種も生産するに至っており、言わば米国の市民権を

得る存在にまで成長している。更にこのところ米国での生産が収益の柱となっている日本の自動車メーカーも多くなっている。

日本の自動車メーカーは米国以外にも世界各地に自動車工場を持っており、日本の各種製造業のうちで、海外生産比率の最も高い産業となっている。その比率はすでに40%近くにも達しており、全製造業平均の2倍以上の割合である。しかもほとんどメーカーは国内生産の半分以上を輸出していると言われ、更に今後も海外工場を拡大し続けると見られている。そのため、極く近いうちに海外生産の規模は国内と同程度となる筈で、そうなれば国内販売は生産の四分の一となり、まさにグローバルに活躍する代表的国際産業となる。

極端に少ない外国製輸入自動車

貿易を自由化した先進工業国の中で、日本ほど自国生産車の販売シェアが高い国はない。一時期ブームとなったドイツ車もそれ程多くはない。日本人は特別な国産品愛好者でもないのだ、この理由は日本車が優秀なのか、日本人の好みに合っているのかであろう。いずれにしても日本人は世界の中で品質に特別に厳しい国民であり、日本市場は諸外国にとって最も手ごわいマーケットである。多様な車種を販売する中で、主力車種は

四年毎という短期のモデルチェンジを行っている。更に、その度に新技術を盛り込んで品質を上げるだけでなく、実質的なコストダウンをも実現しており、外国車はとてども太刀打ち出来そうもないのである。

独特の超小型車市場

以前、日本特有のクラスの車種として、360ccの軽自動車があった。日本人の体格や所得、日本の道路事情、それに合わせた税制といったものが日本独自の軽自動車市場を生み出した。今は制度が変更になってサイズは少しくなったが、このクラスの車種の生産は日本の得意技となっている。この種の小型車は、自動車が人間の足として大衆化する以上必然の現象ではあるものの、将来の地球環境やエネルギー事情を考えると、実には確かな選択であったと言える。自動車を小型化するのは、情報機器の小型化やマイクロ化に比べると何の困難も存在しないように見えるが、実は機能や快適さを落とさずに小型化して価格を下げるのは、非常に高いレベルの技術と経験を要するものなのである。今後の自動車の世界的普及を考えると、日本がこの超小型車を持つことは大きな強みとなるであろう。

ずば抜けて多い車種とモデルチェンジ

古くはオイルショックと円高不況の時、更に自動車の低成長が現実の問題となった時、いつも「日本車のモデルチェンジ期間は短か過ぎる、車種も多過ぎる」と言われ続けてきた。そんな時、こんな無駄なことは改めようと業界に合意が出来たかの雰囲気だったが、現実にはそれが実行されたことはない。確かにアンダーボディやエンジンの整理や部品の共通化は着実に進んで、車づくりにおける無駄はかなり省かれ、それなりの合理化を達成した。

しかし、これだけ多くの車種を持ち各社入り乱れての競争の中で、日本特有の販売状況が誕生しているようだ。各車種毎の車の売れ行きをみると、発売初期に大きな波があつて、かなりの売上げを示すものの、その後はシリ貧になると言う。更に類似のライバル車の出現で、急速な売上減を示す。最早や、日本の自動車マーケットは一般の流行商品に近いものとなっている。要するに次々と目先の変った新モデルを発売し続けないと、すぐ売れ行きが落ちてしまうのである。そのことが世界の自動車業界では異例とも言える車種の多さとなり、モデルチェンジ期間を短くしていると言えよう。

2 日本の自動車製造業の強さ

日本の自動車が良く売れるのは何故であろうか。品質やデザインが良い、機能や性能が良い、安い、サービスが良い、販売が上手等色々理由が挙げられると思うが、ここでは要するに「日本車は優れている」として話を進めよう。確かに公平さと客観性で知られる米国市場での日本メーカーの乗用車の消費者評価は、常に上位を占める常連となっている。更に「何故そうなのか」と問われれば、日本の自動車産業の強さの理由を明らかにしなければならぬ。

過当とも言える国内競争の激しさ

日本の製造業の強さの理由として、国内の多数の競合メーカーによる過当競争体質が挙げられる。このことは自動車産業にも当てはまり、この狭い日本に十一社もの自動車メーカーが存在する。こんなに多くの自動車メーカーを持つ国は、何十社もの小さなメーカーが乱立する中国を除けば日本だけである。日本の各社は限られたマーケットの中で激烈な競争をし、そのほとんどが生き残り、更に海外生産に挑むこととなった。これなど日本の製造業の横並び体質そのものであり、日本企業の経営力弱体化

の原因とも言われてきた。この厳しい競争状態の中で、車技術と製造技術で互いに競い合い、結果として価格を下げ品質を向上させてきた。

しかし、これらは全ての製造業で似たところがあり、これだけが自動車生産のグローバルな勝利の理由にはならない。他の工業製品では多くの場合、勝ち組の数社が世界シェアの過半を占め、大量輸出や海外生産を始めると、お互いの価格競争により、利益も出ない苦しい状況となるのが常であった。

しかし、自動車の場合は、日本メーカーの海外シェアの絶対値は知れているし、競争相手は日系企業ではなく米国のビックスリーや欧州メーカーである。恐らくこれらの海外メーカーは日系メーカー同志よりは組みし易い相手であり、それが日系メーカーの海外工場進出や輸出市場で有利に働いたと言える。日本メーカー同志の価格競争が存在しなければ、それなりの利益も確保出来るからである。

日本人のものづくりへの強いこだわり

企業間の厳しい競争の中、日本人特有のものづくりへのこだわりが、品質向上に寄与したことは間違いない。そのこだわりの中で度々のコストダウンもやり遂げ、高度な生産技術や自動

化技術が続々と開発された。その結果、生産財である工作機械、ロボット、金型、成形機更に自動車用材料といった関連する分野で、日本の技術が世界のトップに躍り出るのに大いに貢献した。更に、他社より一歩先にとの技術開発競争の中で、自動車の機能技術でも省資源・高性能エンジン、公害対策技術、カーエレクトロニクス技術など他国にない先進技術の開発を次々とやり遂げた。

自動車のような特別に信頼性を要求する量産品では、先進機能技術といえども量産のための生産技術が併せて初めて世に出るのであり、その面でも日本の得意とする高いものづくり技術は大いに活かされた。これらの技術開発は、多様な要素技術が相互に複雑に絡み合っており、いざ実行となると高い総合力がなければ実効は得られない。そこには日本人特有の緻密な連携力が活かされている。

頻繁なモデルチェンジと多種少量生産体制

競争が激しくなれば、多くの品揃えが必要となり、つらい選択であるがコストアップの要因となる多種少量生産方式の採用となる。それでも製造コストが上昇しないようにと、柔軟な自動化システムを開発し取り入れてきた。いつの間にか、世界で

も前例のない少量生産にも適用できる効率的なリーン生産システムを構築した。また、多数の車種の頻繁なモデルチェンジを行いながらの厳しい競争では、新車開発のリードタイムの短縮が重要課題となる。ついには外観のフルモデルチェンジが1年以内で行える技術を確立し、更には試作レスでの新車開発までもが始まっている。これらは日本の自動車メーカーにとって技術的に厳しい選択ではあったが、今では大きな強味となっている。頻繁なモデルチェンジを行うことは、次々と新技術を取り入れるの車の品質向上に寄与し、品質に差をつける要因になったことは言うまでもない。

系列下請け企業との良好な協力体制

車は一部品が不足しても不良であっても大問題となる。何しろ、自動車コストの60〜70%は部品で占められるのである。部品産業の高い技術レベルと経営の安定があつてこそ、自動車産業は成り立つのである。従つて、二社発注方式の採用などにより、常に互いに競争はさせてはいるものの、下請部品メーカーは長期的に良好な協力関係を保ってきた。下請けメーカーも最終的には親会社に守られることを前提に、同業者間の厳しい競争にも耐え献身的に努力してきた。

その結果、日本の部品メーカーは技術的にも経営的にも大きく成長し、系列以外はもとより、世界各国の自動車メーカーに部品供給出来る実力を持つようになった。欧米のように部品の内製率が高かったり、巨大な部品メーカーが存在しなかったことも、ある面では日本の自動車メーカーの強さに貢献していたと言える。ただ、この厳しい競争の中、今後は部品業界もますます高い技術力とグローバル生産を含めた強力な経営力が求められるようになっていく。

3 中国など発展途上国での自動車製造

世界の60億を越す人類の中で、特別な苦勞なしに乗用車を所有する恩恵を受けられるのは、欧米と日本とアジアニース諸国と中東産油国、オセアニアの高々10億人程度である。世界の人口は増えつつあり、また世界の工業生産は増大している。南北問題は未だに解消されていないものの、発展途上国の一部は、急速な経済発展を示しており、それらの国のモーターリゼーションが起り始めている。それらの国において独力で自動車メーカーが出現することは考えられない。現在の自動車作りは、簡単に真似が出来る程容易いものではない。結局は既存メーカーの進出となり、そこに日本のメーカーにもチャンスが与えられてい

る。今後はこの地での勝負が、日本の自動車産業の将来に極めて大きな影響を与えることとなるろう。

日本国内での生産コストは低かった

電機業界では、円高の度に製造コスト低減のため、人件費の安い国での生産を増やしていった。しかし、自動車産業はそんなことをしなかった、というより出来なかったのである。例えば中国に進出しても、自動車製造コストが安くなる見通しはなかった。つい少し前まで、日本車は日本で生産するのが一番安価であった。今では量産体制の確立した米国工場と日本ではどちらで生産した方が安価とも言えず、為替相場で決まると言う。現時点では生産量が増えてきたタイ国で生産するのが一番安いのだそうだ。やはり自動車生産は大量生産が可能となって競争力が出てくる。

中国にこれまで強力な自動車産業が育たなかったのは、要するに中国に大きな乗用車の市場がなかったことによる。いくら人件費が安くても、自動車のような多くの部品を要する複雑なシステム商品では、先ずもって高いレベルの部品産業を育てる必要がある、いかに自動車メーカーが巨大であっても、そんなリスクを負ってまで中国に進出する気にはならなかったのでは

る。勿論中国の自動車メーカー自体は、これまでは国の保護政策に守られた弱小メーカーが中心であった。

中国のモーターゼーションの行方

いよいよ中国もモーターゼーションが始まったようだ。所得格差の大きい国だが、高所得者層は自家用車を買える時代に入りつつある。何しろ人口が日本の十倍の国であり、わずかの割合の金持であっても絶対数は大きい。更に道路インフラも急ピッチに進み高速道路長はすでに日本の三倍以上と言う。一昨年の乗用車販売の急増と共に外資の工場建設ラッシュが始まっている。日系メーカーの米国の工場増設もそろそろ先が見えて来た時期である。日系を含めた世界中の自動車メーカーが中国で大工場を建設中であり、これらが完成すれば、中国が自動車生産大国になることは勿論、世界一安価に自動車が製造出来る国となる可能性もある。



この中国の乗用車競争の中で、これまで実績のある欧州系メーカーと日系メーカーと米系メーカーとの本格的戦いが始まるようにしている。日系メーカーは過去に大きく出遅れたものの、ここでも勝ち組となる可能性はかなり高い。中国政府は明らかに自動車を将来の輸出戦略商品として捉えている。許認可権を盾に技

術移転を強制したり、外国からの自動車部品輸入の見返りに、生産した自動車の輸出圧力をかけてくる筈である。このことは日系メーカーの中国製自動車や自動車部品が、将来日本を含めた世界中に販売される可能性が出て来ることを意味している。

他の発展途上国にも車社会は到来する

発展途上国のモータリゼーションを論ずる時、「燃料の石油は、環境問題は」と問われると返事に窮するが、過去の歴史からみて、人間の英知はそれらの困難を乗り越えてくれるものと思う。中国の次に控えている大きな発展途上国はインドである。インドは、東南アジアと中国の発展を間近に見て、自国の方針を自由化の方向に変えている。すでに産業は活性化し始めているが、インドでもいずれ自動車生産の大競争時代が始まると予想されており、進出している日系メーカーも善戦している。更に、南米諸国の経済も今のまま停滞を続ける筈はなく、過去の失敗を教訓に、いずれ経済は再生し、大きな自動車需要が生ずると思われる。経済が崩壊した東欧やロシアの復活もそう遠くはない筈である。

これら各国の自動車需要を世界中で合計すれば、まさに巨大な数字となる。日本の自動車メーカーがグローバルに活躍する場

はまだまだ大きくなる筈で、将来に期待が持てるのである。

電機業界の二の舞の懸念はなさそう

中国やタイやインドなど、日本に比べて人件費が極端に安い国での自動車生産が軌道に乗った場合、価格競争力に負けて日本の自動車産業の空洞化の心配はないのであろうか。もしそうだとしたら、その前に欧米先進国の方が先に影響を受けることになる筈である。先にも述べたように、先進国といえども無制限に輸入車に門戸を開くことはないであろう。

家電・情報機器での発展途上国での生産移転は、必ずしも人件費だけの問題ではない。これらの産業では、半導体や液晶、電子部品、回路基盤、重要機構部品といった重要構成部品の分業化が極端に進み、同時に大量に供給されるようになった上、どこでも誰でも購入出来るようになったからである。自動車部品も世界中に供給するメーカーも現れてはいるが、まだその程度は知れているし、部品の共通化の程度はまだ低い。更に内製している主要部品のエンジンやボディに関しては、とてつもない額の投資を必要とする。これらのことを考えると、発展途上国への進出がそのまま空洞化に繋がる心配は少なそうである。

低賃金国での自動車部品生産の拡大

自動車生産が基本的には消費地で生産されるとしても、その前提には外貨不足となり易い自動車輸入国、コスト差が大きくない先進工業国での話である。もし、自動車用特定部品を外国で生産した方が遥かに安価となるとすれば、結局は外国に発注することとなる。事実ワイヤーハーネスなど低賃金国の専用生産品となってしまっている。他の部品でも輸送可能部品で外国製の方が安くなれば、そこに生産が集中し、輸入部品を車に装着するのが当り前となるであろう。実際に自動車用半導体をはじめエレクトロニクス部品は国際商品である。これらが他の機械部品にも拡大しないとは言えない。事実、東欧やメキシコに部品メーカーが進出したり、中国から大量に自動車部品を購入する米系メーカーの計画が明らかとなっている。このことは例えば中国進出した自動車部品メーカーに、世界を相手にする大きなビジネスチャンスが到来する可能性があることを意味している。

4 日本の自動車メーカーの将来

どんな分野でも将来予測は難しいし、予測が実際に正確に当たった例は少ない。競争状態にある製造業のグローバルな勝敗

の予測は、技術力の変化の予測も困難な上に、各社の経営的な面の影響が大きい為でもある。しかも自動車産業は、各メーカーにとってみれば未だに浮き沈みのある競争の激しい分野であり、更に政治的影響さえ受けてしまう。ここでは「将来予測はほとんどの場合当てにならない」ことを前提に、これまで述べてきた日本の自動車製造業の分析を踏まえ、その将来を大胆に占ってみよう。

日本国内の自動車産業の衰退はない

これだけ日本の人件費が高くなっても、発展途上国を含む自動車生産諸外国と比べ、日本の自動車の生産コストは高いとは言えない。更に欧米の自動車産業国と比べても、日本の自動車生産のコスト競争力が、海外諸国に比べて今後急速に劣るようになるとは考えられない。また同時に特別な部品を除き、自動車の完成車の輸出が大幅に増えることも考えられない。従って現在規模の自動車生産は、将来にわたってかなりの長期間日本に残ると考えられる。しかし、日系の海外生産車の逆輸入の増加は十分に考えられるし、大分先の話であろうが、中国製の日系低価格車が国内に入ってくる可能性はある。その中で日本国内生産車は、特別なユーザ向けの個性的な車や、高所得者向け

の高級車の割合が増す可能性は高いと思われる。

自動車製造のグローバル化は進む

日本の自動車産業のグローバル化が進んだのは、国内需要が飽和しており、貿易摩擦の原因となる輸出を増やすことも出来ない状況より生まれたとも言える。従って、日系メーカーを発展させるには、更にグローバル企業となって海外生産の割合を増大させる他はない。従って、日本メーカーの今後の盛衰は、自動車需要が大きい欧米先進国や中国のような新興自動車生産国での勝負が決め手となる。数多くの日本メーカーの中では、当然勝ち組と負け組に分かれるのであろう。しかし、どんな結果となっても日本で育った生産技術は他国では得がたい資産である。そうした中で国内外での負け組でも、外国メーカーにとっては技術開発拠点としての貴重な存在となる可能性が高い。

日本の自動車部品メーカーは発展

日本の自動車産業を支えているのは、高いレベルの自動車部品産業である。自動車生産工場のグローバル化が進んでも、全部品がその国で生産される訳ではない。いずれ部品生産基地に

ついてもグローバル化されようが、自動車部品が更に高度化し、量産効果を必要とするものが多くなれば、日本が自動車部品の一大生産基地として発展する可能性も高い。

これらのことを考慮すると、日本国内の自動車部品産業の盛衰は、日系メーカーの海外工場の拡大とその成否にかかっている。今後、日本の自動車メーカーが海外展開において順調に発展し拡大すれば、部品メーカーの中には世界を相手にする巨大メーカーへと成長するものが誕生してくるであろう。同時に国内では自動車部品産業のほうが、自動車組み立て産業より高い成長を示す可能性がある。

日本の自動車技術の優位性は大

自動車産業はこの数十年間だけでも、数多くの技術革新が求められてきた。その度に日本の自動車メーカーは、世界に先んじて新技術開拓に成果を挙げ、技術優位をテコにして規模の拡大と経営基盤の充実に努めてきた。環境や安全性の問題は二十一世紀最大の課題であり、今後、自動車産業にとってますます重要となる。すでにこの分野での技術実績もあり、技術開発力をつけている日本メーカーは、技術競争の面で極めて有利と言える。日本国内に厳しい技術開発競争状態が存在し、技術開発投

資が出来る経済的余裕があり、更に日本国内での環境や安全への強いニーズの存在を考慮すれば、この技術的優位さを当分の間維持できる可能性が高い。更に世界が豊かになるにつれ、ユーザの要望は多様かつ高度なものとなり、世界は高品質車の多品種少量生産の方向に向かう。これを実現するためにも、高度な生産技術が必要とするが、これに関する限り、日本は世界の遙か先頭を走っており、この優位さが日本車の競争力に大いに効いてくるであろう。

カーエレクトロニクスは拡大

言うまでもなく日本の自動車メーカーはカーエレクトロニクスに強い。自動車の色々な制御に何十個ものCPUが使われているばかりでなく、その機能の高度化は無限に近いものがある。いずれ自動車は移動する情報媒体となると予想されている。従って、自動車生産コストに占めるカーエレクトロニクスの割合は、今後ますます大きくなる。日本は自動車生産大国であると同時に、情報技術やエレクトロニクスのハード面についても世界の先頭を走っている。日本から消えつつある情報機器生産に比べて、自動車用は極端に高い信頼性が要求される。もしこの分野が予想通り高度化し、他国では扱えない程に発達すれば、

カーエレクトロニクス製造業が日本に残る可能性はかなり高い。そうなれば、その生産の規模は極めて大きく、日本の製造業活性化に大きく貢献する。

技術開発・新車開発は国内で

日本の自動車生産のグローバル化が進行したとしても、自動車の機能高度化技術や製造技術の開発業務までもが一緒に出て行ってしまふ訳ではない。恐らくこれらの高度な経験を要する開発業務は日本に残り、日本発の技術が世界の工場に移植されていくこととなる。これらの研究開発業務は、言葉・経験・インフラ等、海外で業務を行う上で困難を要する基本的問題を抱えているためである。更に一部の外観デザインを除いて、自動車の新車開発についても、その度に新技術が導入される限り、そのほとんどが日本に残るであろう。

日系メーカーの世界戦略が成功すれば、これら日本で行われる自動車関連の開発業務だけでもますます大きな規模となる。自動車産業は極めて裾野の広い産業であり、その開発も多様な技術を要するものであり、他の製造業における高度技術開発にも、少なからぬ良い影響を与え続けるであろう。

ものづくりへのこだわりは続く

消費者のニーズは多様であり、また常に新しい高度なものを求めていくことに変わりはない。多少の浮き沈みがあっても、世界中の国が豊かに発展を続ける限り、この種の要望は強くなっていく筈である。自動車という商品は、その全てが高度技術で作られた一万点以上にもわたる部品で構成された高度システム商品である。従って、ものづくりへの強いこだわりが報われる典型的な工業製品と言えよう。

国内外の自動車産業の厳しい競争状態が続くと共に、日本人が豊かな生活を続け、デザインや品質に細かな注文をつけ続ける限り、マーケットからの外圧によるものづくりへのこだわりは消えないであろう。その意味では、日本の消費者の高級志向は、日本の自動車の品質向上に、日本の自動車産業の競争力にプラス効果を与えていくと考えられる。

日系メーカーは米国での勝ち組となりそう

アメリカの自動車需要は、今後も人口がかなり増え続けると予想されるので、自動車産業に与える影響は相変らず大きい。米国で最新鋭の新工場を増設しつつある日系メーカーは、今や技

術的にも経営的にも強さを持っており、米国で勝ち組となりつつある日本メーカーの将来は明るい。ビッグスリーとの競争状態が継続する限り、他産業の例のように日本メーカー同志の消耗戦とはならないで、それなりの利益が確保されるであろう。すでに、米国の日系自動車メーカーは米国の市民権を得た状況に達しており、日系メーカーの活躍は雇用も含め米国製造業を大きく支えることにもなっている。

途上国の日系自動車工場の拡大に期待

日本のメーカーが進出している新興自動車生産国では、利益確保はまだ十分でなくとも、日本車のシェアはかなり高い。今後の展開が期待される中国やインドは、モーターゼーションが起これると同時に自動車生産大国となりつつある。その中にあって、日本の自動車メーカーが、現地工場を建設し、それらの国でどの程度のシェアを確保し、どのように活躍するかは、日本の自動車メーカーの将来に大きな影響を与えることだろう。両国における日系メーカーの勝ち負けは、日本の国内製造業にとっても一大関心事である。

今や日本の自動車メーカーの技術力が一流となり、日本車の評価も高く海外生産の経験を積み、経営に自信を持って来た時点

である。恐らくこれから自動車需要が拡大する途上国でも、政治的な圧力等で潰されない限りは、今まで以上に勝ち組に入る可能性は高い。

油断の出来ない韓国と中国

日本車メーカーの好調さのためにか、韓国自動車メーカーの脅威はそれ程強調されてはいない。しかし、最近韓国から米国へ輸出される乗用車の品質は大幅に向上し、消費者評価でベストテン入りした乗用車も増えている。基礎技術や新技術開発力は未だに日本に歩があるとしても、製造技術力や短期間の新車開発力など、日本のレベルに近くなっている。労賃の差による価格競争力も存在するので、韓国メーカーは日本車に対して強力なライバルに成長する可能性はある。何しろ日本企業と思考が非常に近い国であり、電機産業や半導体産業の前例を見れば分かる通り、同じような事態にならないとは言えない。また、中国における将来の自動車生産の拡大は明言できるが、中国製自動車の輸出力がいつ頃出てくるか、その中で韓国のように外国から技術供与を受けた形のローカル企業が活躍するかどうか、まだ予測出来ないことは多い。

いずれにしても、技術は国境を越えて簡単に伝わる時代であ

る。近い将来には韓国、遠くにはいずれ中国が日本メーカーにとって要注意国となるのであろう。

おわりに

日本の機械産業は製造業の四分の一、輸出の八割を占め、中でも自動車産業は、日本の豊かさを保証する重要な産業である。日本の自動車メーカーの中には、確かに苦しい経営を強いられている企業も存在する。しかし、自動車産業は数ある製造業の中では概して好業績を挙げ、グローバル化にも成功している。本稿はそのような状況で書かれたものであり、やや楽観的過ぎるくらいはあるかもしれない。

しかし、長くものづくり技術を研究してきた筆者の目から見ると、日本と欧米の技術差は、かなり以前より歴然として存在し、不況が続いたこの十年でも決してその差が縮まってはいないように見える。日本の自動車産業のグローバル化における今の好調さは、ものづくり技術の差がやっと業績として顕著に現れ出したと見ることが出来るのではなからうか。日本の自動車メーカーには、引き続き自信を持って努力と研鑽を続けられるよう期待したい。

(なかがわ たけお)