「魅力的な車」で 成長維持を

中部の自動車産業の現状と将来

トヨタ自動車とその取引先企業を筆頭に、日本の産業界を引っ張ってきた中部地方の自動車産業。ほぼ4年間続いた円高が緩和され、国内のモノづくりの危機はひとまず脱した。しかしその先行きはバラ色とは言えない。国内新車販売の伸び悩みが予想されるのに加え、トヨタの国内生産においても中部地方は九州や東北地方と競争関係にある。中部の自動車産業の現状と将来を占う。

消費増税で新車販売に陰り

国内需要盛り上げへ努力

「決して先行きは明るくなく不安材料は多い。部品メーカーはどこもそう感じているのではないか」―。あるトヨタ系大手部品メーカーの幹部はそう口にする。

不安の原因は、トヨタの国内生産台数の行く末に、今ひとつ明るさが見えないことにある。トヨタの国内生産（トヨタ・レクサス）は創業以降、1990年まで基本的には右肩上がりで推移してきた。99年からふたたび増加に転じ、リーマン・ショック前の08年までの3年間は年間400万台を超えていた。それがリーマン後の落ち込みや東日本大震災で、09年と11年は同300万台を下回った。

12年はエコカー補助金効果もあり、約349万台、前年比26・6％増と復活したものの、13年の見通しは335万台（前年比4・1％減）と若干の減少が予測されている。ただ、需要のベースは底堅いものがあり、この数字自体、年初の310万台という計画に比べ25万台上方修正されている。

焦点は、14年以降の生産がどうなるかだ。

14年4月の消費税率引き上げが正式に決まり、3月までの駆け込み需要とその反動減が見込まれる。現状では、自動車購入時には5％の消費税とさらに5％の自動車取得税がかかっている。日本自動車工業会（自工会）はこの取得税について、消費税率のアップに応じて順次低減し、消費税が10％になった際の廃止を求めている。消費税増税に際して政府は、自動車取得税と自動車重量税を見直すとの文言を付け加えた。

もしもこの2税見直しが自工会の主張通り認められれば、消費税プラス取得税で10％という大枠は変わらず、消費増税に伴う需要の落ち込みは抑えられる。しかし、消費増税がもたらすアナウンス効果は絶大。現状のエコカー減税制度によるハイブリッド車（HV）などの購入インセンティブが、取得税が順次減ることにより目減りすることも大きい。このため「駆け込み需要と反動減は必ずある」（トヨタ自動車幹部）と見られている。

現時点でのトヨタの国内生産計画は、14年3月までは一定の水準を保ち、4月以降は大幅に減る内容となっている。多くの部品メーカーにとって採算ラインとされるのが、日当たり生産台数1万2000台。しかし4月以降の14年度については「日当たり1万1000台レベルと聞いている。年間生産台数300万台を割り込む可能性もある」（部品メーカー幹部）という。

もちろんこの計画は、消費増税とそれにともなう車体課税の見直しが正式決定する以前の数字。14年の正式な生産計画については、これから年末の発表に向けて精査し、策定しなおすことになる。自動車取得税の見直しにおいて自工会の要求が受け入れられそうなことや、足元の実需が比較的旺盛なことなどから、14年度以降もそれほど厳しい落ち込みはないという楽観的な見方もできる。

ともあれ、トヨタ自動車が掲げる「年間国内生産300万台」という水準が本当に維持できるのかどうかは、中部地区の自動車産業にとって重要なテーマ。日本の産業競争力全体に与える影響も大きく、目が離せなくなっている。

消費増税と国内需要をめぐるこうした議論は一般的なもの。トヨタにしろなにも好きこのんで国内生産を減らそうとしているわけではない。足元では国内需要を盛り上げようと、部品各社を巻き込んで懸命の努力が続いている。

その代表例が豊田章男社長の掲げる「もっといいクルマをつくろうよ」という合言葉だ。12年12月に発売した高級セダン「クラウン」はその成果の一つ。存在感の大きい大胆なデザインのフロントグリルが、これまでの保守的なセダンというイメージを覆したこともあり販売は好調。月間4000台という当初の目標を大きく上回る販売を続けている。生産を受け持つトヨタの元町工場（愛知県豊田市）は、新型クラウンの生産開始を受けて「息を吹き返した」（部品メーカー幹部）といわれるほど、稼働率が上向いたという。

新型「クラウン」で需要のてこ入れ

各社、新型車に力

生産現場の改善も継続

魅力的なクルマで国内市場を盛り上げようとするのはトヨタだけではない。中部地区ではホンダの鈴鹿製作所（三重県鈴鹿市）が、「N－BOX」をはじめとする軽自動車の新シリーズ投入で高水準の稼働を続けている。三菱自動車も名古屋製作所（愛知県岡崎市）でスポーツ多目的車（SUV）「アウトランダー」の新型を生産開始。プラグインハイブリッド車（PHV）では発売当初車載電池のリコール（回収・無償修理）があり出はなをくじかれたが、自動車そのものの出来栄えに対する評価は高く、今後のばん回が期待される。

生産の面でも努力が見られる。トヨタとそのグループ各社は、リーマンショック後の生産激減を受けて、需要変動に強いモノづくりへと工場の体質を抜本的に変えつつある。従来に比べ少ない台数でも採算が取れる生産設備や、需要変動に応じて柔軟に設備の組み替えができる生産ラインなどだ。

トヨタの生産部門のトップを務めてきた新美篤志元副社長（現ジェイテクト会長）はこう話している。「生産現場にはまだまだムリやムダはいくらでもあり、改善のネタは多い。現状に満足せずに進むことが肝要だ」。

新美元副社長が明らかにしたところによると、トヨタの生産技術部門が取り組んでいるテーマは大きくいって三つ。まずは生産能力の構えを従来の2分の1から4分の1にまで減らした上で、車が売れるのと同期したスピードで1個ずつ作ること。これにより作りすぎなどのムダをなくすことができる。

2点目は不良を根絶すること。そのために生産設備や作業を従来以上に深く分析し、良品が生まれる条件の洗い出しを進めている。3点目が、同じ生産能力に要する設備投資の額、つまり投資原単位を4割削減すること。生産設備や金型などの内製化も進めている。「塗装ラインがもっとも難しかったが、投資原単位の4割削減と据え付け期間の半減という目標の達成が見えてきた」（新美元副社長）。

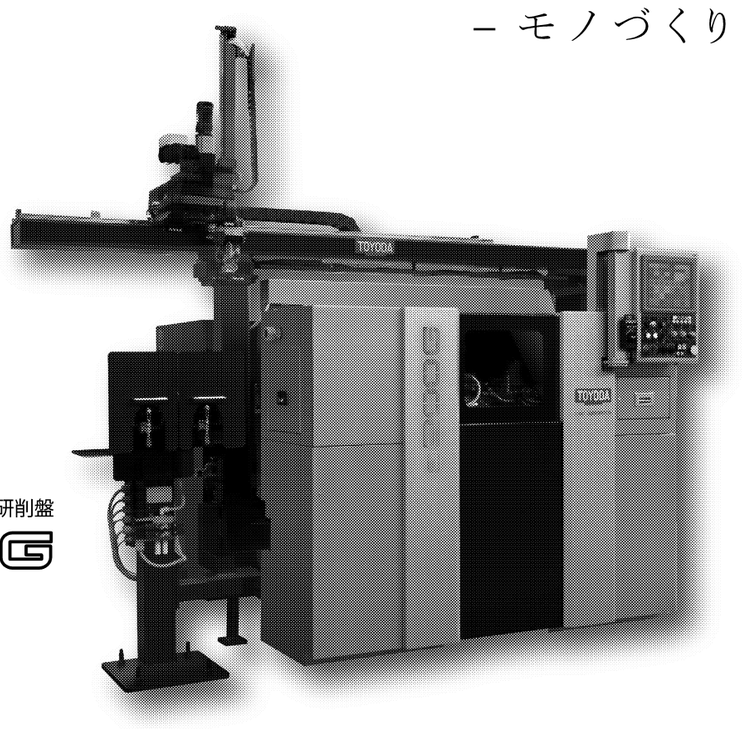
こうした努力にこそ、日本のモノづくり、中部地方のモノづくりが持つ強さがある。「より健全な自動車産業の成長を目指す上でも、日本の役割は大きい。自動車産業の発展に日本のイノベーションの力がどれだけ貢献したか」と豊田章男社長。今こそ、中部のモノづくり産業の底力が問われている。

ハイブリッド車の生産は日本で
（「プリウス」を生産するトヨタ堤工場）

JTEKT

Creating the next value

－モノづくりで、まだない価値を。－



CNC円筒研削盤
e300G

立形マシニングセンタ
FV1365S

モノづくりで、まだない価値をつくりだすこと。
みなさまの暮らしや、グローバル社会にもっともっと貢献するために、
わたしたちの技術を、産業や社会のさまざまな場面で使っていただくこと。
それがジェイテクトの存在価値だと、わたしたちは考えます。
ジェイテクトグループは、常に時代の先を捉え、
進化しつづけるリーディング＆チャレンジング・カンパニーです。

MECT 2013 メカトロテック ジャパン 2013 MECHATRONICS TECHNOLOGY JAPAN
2013年10月23日（水）～10月26日（土）
10:00～17:00（25日（金）はナイター開催 19:00まで／最終日は16:00まで）
ポートメッセなごや３号館（名古屋市国際展示場）
Booth No. 3D01

株式会社ジェイテクト
◆資料請求はこちら ｜ 工作機械・メカトロ事業本部　〒448-8652　愛知県刈谷市朝日町１丁目１番地　TEL. 0566-25-5142　FAX. 0566-25-5467

JTEKT Koyo TOYODA