自動車

国内生産300万台維持

いいクルマ作り推進

消費増税や車体課税
国内販売の重要テーマ

レクサスＥＳを15年から米国で生産すると発表（４月に米国で開いた記者会見）

トヨタ自動車を頂点に優れた製造業が集積し、〝自動車王国〟として君臨してきた愛知県。しかし今や、その王位の座は盤石なものではない。約４年間続いた〝超円高〟は解消したものの、国内人口の中長期的な減少は避けられず、国内市場は成長性に乏しい。需要のある国、競争力のある国で生産するという自動車メーカーの姿勢は年々強まっている。一方で、国内生産維持に向け、製品の付加価値向上やモノづくり力アップの取り組みにも力を注ぐ。

「日本以外で『レクサスES』を作るのはケンタッキーが初めて。なぜなら米国こそがレクサスのふるさとだから」（豊田章男社長）。トヨタ自動車は4月、高級中型セダン「レクサスES」を2015年から米ケンタッキー州で現地生産すると発表した。

レクサスESは輸出専用車。年間5万台分を日本生産からケンタッキーでの生産に切り替える。超円高が緩和し、国内からの輸出でも採算が取れるようになってきた矢先の決断だけに、部品メーカーには衝撃が走った。

ESの現在の生産工場はトヨタ自動車九州（福岡県宮若市）。しかし愛知県にもトヨタ田原工場（愛知県田原市）のようなレクサスの工場があり、決してひとごとではない。愛知県から九州に部品を供給しているメーカーにとっても影響は大きい。

「これまでは需要のあるところで生産するという考え方で現地生産を進めてきた。これからは世界各地の中で、もっとも競争力がある工場で生産する」（トヨタ幹部）。それは国内工場の競争力が失われれば、海外に生産を移管するということでもある。

国内の年間生産台数300万台を維持するという姿勢を崩していないトヨタ。今後の動向を占う上で重要なポイントは三つある。

まず国内販売の動向だ。トヨタは国内生産300万台のうち、約150万台前後を国内で販売し、残りを海外に輸出する方針だ。

しかし、14年4月の消費税率引き上げ以降、国内販売がどう推移するかは読みにくい状況。カギを握るのが車体課税がどうなるか。日本自動車工業会（自工会）は、消費税率の段階的な引き上げに併せて、同じく自動車購入時にかかる自動車取得税の税率を段階的に引き下げるよう求めている。これが認められれば、消費税プラス取得税の総額の税率は消費増税後も変わらない。

だがもし自工会の主張がそのまま認められたとしても、自動車取得税が減れば、現在のエコカー減税制度による購入インセンティブが薄まってしまう。トヨタの国内量販車種はエコカー減税対象のハイブリッド車（HV）が中心なだけに「駆け込み需要とその後の反動減は間違いなくある」（トヨタ幹部）。ともあれ、中長期的にいかに国内販売を維持していくかが重要なテーマとなる。

国内販売の好調さをどこまで維持できるか（愛知トヨタ高辻店のスポーツカー「86」販売コーナー「エリア86」）

日本の車産業守るカギ
高付加価値と競争力向上

もう一つのポイントは、トヨタが海外で生産する車両の現地調達比率を着々と高めていることだ。完成車を現地で組み立てている国でも、従来はエンジンや変速機という大物ユニット部品は日本で生産し、供給するパターンが多かった。

しかしこれからは、こうしたユニット部品についても現地生産に切り替えていく方向。トヨタはタイをはじめとする東南アジア諸国連合（ASEAN）や米国、中国などでトヨタは続々とエンジンや変速機の現地生産計画を進めている。これにともなって国内の関連メーカーが空洞化しないかが懸念される。

自動車工場の新設をどうするかという問題もある。トヨタは今後3年間程度、すでに決定しているタイやインドネシアでの案件を除き、国内外で新たに工場建設を伴う能力増強はしない。現状では各国の工場間での繁閑差が大きいためで、投資能力増強する前にもう一度、現状の生産体制を効率化しようというのがその狙いだ。

しかし、その3年間が終わった後は、再度、海外で能力増強に打って出る可能性がある。その際、日本での生産台数をどう設定するかが焦点になる。

こうした懸念材料に対して、いかに愛知県、ひいては日本の自動車産業を守り続けていけるか。トヨタの生産部門が掲げる方策は二つある。まず国内工場で作る製品の付加価値をどう高めていくか。もう一つは国内生産の競争力をどう高めていくかだ。

付加価値向上策については、豊田社長が進める「もっといいクルマ作り」の成果に期待がかかる。高級セダン「クラウン」のように付加価値の高いクルマが国内で売れれば、国内市場の底上げ、ひいては国内生産の維持につながる。

競争力向上策についても、トヨタの生産部門はさまざまな取り組みをしている。生産技術の工夫により、金型コストを飛躍的に抑えたり、車両組み立てラインを天吊り型から床置き型に変更して生産変動への対応をしやすくしたりといった施策だ。

トヨタ高岡工場（愛知県豊田市）で導入した「伸縮自在な組み立てライン」は、ライン長を延長させる作業を78分で完了できるという。

しかし、その基本にあるのは人の技能をいかに向上させるかということ。効率向上のために自動化するとしても、そのひな型になる人間の作業が確立していなければ難しい。「匠（たくみ）」のモノづくりを見ながらどう自動化するかを考えることで、技術と技能をスパイラルアップさせる」（牟田弘文トヨタ専務役員）。人材力を磨くことで、国内生産の総合力を高める取り組みこそ、今後も愛知県の自動車産業を支えていく。

「プリウス」を生産するトヨタの堤工場

トライボロジーから拡がる 環境対応製品
TAIHO
私たちの技術はあなたの見えないところで
クルマの未来を支えています。
地球規模での環境対応が求められる今、トライボロジーは
さまざまな機械分野で「エネルギー損失を最小限にとどめる」ための
キーテクノロジーとして注目されています。
大豊工業では創業以来、すべり軸受の研究・開発・製造を通し、
トライボロジーに深く関わり、独自の環境対応製品を
お届けします。
大豊工業株式会社
〒471-8502 愛知県豊田市緑ヶ丘3-65　URL http://www.taihonet.co.jp/
TEL 0565-28-2225(代) FAX 0565-28-2227　銘柄コード：6470(東証一部 名証一部)

TOKAI RIKA
触れた瞬間、クルマとの対話が始まる。
感動をかたちに
株式会社 東海理化
〒480-0195 愛知県丹羽郡大口町豊田三丁目260番地
Tel.(0587)95-5211 Fax.(0587)95-1917
www.tokai-rika.co.jp/

すべては、かけがえのない
時間のために。
大切な人と絆を深める。家族と想い出を重ねていく。
そんなクルマの中で過ごす色とりどりな時間を、
人生にとってかけがえのない一刻（ひととき）にしていただきたい。
トヨタ紡織はその想いをエネルギーに、
快適な移動空間の創造に取り組んでいます。
Design your passion
トヨタ紡織
TOYOTA BOSHOKU
トヨタ紡織株式会社 愛知県刈谷市豊田町1丁目1番地　www.toyota-boshoku.com

世界の道で、乗る人の「うれしさ」を
学び続ける。
そのクルマは、ヨーロッパの石畳を走るかもしれない。
そのクルマは、灼熱の砂漠を走るかもしれない。
そのクルマは、極寒の凍結路を走るかもしれない。
アイシン精機、特殊試験路。ここには世界のあらゆる道がある。
どんな環境でも満足してもらえる一台のために、このテストコースで
コンピュータで究めた製品を、さらに、乗る人の気持ちになって鍛えあげていく。
すべては、クルマの部品やシステムの開発段階から、
乗る人の“うれしさ”を学び、求められているものをカタチにするために。
AISIN
One Team, Best Future
アイシン精機株式会社
〒448-8650 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地　www.aisin.co.jp

今、この瞬間、この惑星（ホシ）で、
何億というクルマが、
何億という命を乗せて走っている。
クルマは、決して、人を傷つけてはならない。
決して、人を悲しませてはならない。
私たちデンソーが守りたいのは、世界の命。
いつも、そして、もしもの時も、
そこには、デンソーの安全テクノロジー。
世界の命を、
技術で守りたい。
クルマがずっと愛されるために
DENSO
www.denso.co.jp

街や暮らしの、多彩なシーンに息づく技術。
ページをめくると、豊田自動織機がそこに。
豊田自動織機
TOYOTA INDUSTRIES
www.toyota-shokki.co.jp