

各社の輸出拠点が目指す方向性に大きな違い

～低賃金型と高効率型で、周辺産業や地域に及ぼす影響に差～

- リーマンショック以降、企業が国内の生産拠点を海外へ移す動きが加速している。これはまさしく空洞化の進行であるが、コスト面やサプライチェーンの点からみて「地産地消」が有効な戦略となっているほか、円高の長期化や、製造業派遣を含めた不透明な政府の方針もあり、もはや空洞化は抗えない動きとなりつつある。
- といっても、すべての生産拠点が海外に出て行くわけではない。国内向け商品はもちろん、海外向けでも高付加価値商品の生産については、一定部分が国内に残るとみられる。今回注目したいのは、海外向け生産拠点到に起きつつある変化である。
- 国内に残る輸出拠点は日本が強みを持つ高付加価値商品が対象とはいえ、新興国企業の技術革新が急速に進むなか、価格競争と全く無縁ではいられない。いかに価格面での優位性を保つかが今後の大きな課題となる中で、最近の傾向をみると、各社の対応は大きく2つのパターンに分けられる。
- まず一つめは「低賃金型」である。人件費を極力減らすことで商品の価格競争力を高めるわけであるが、この事例としては日産自動車の九州工場が挙げられる。先日同社は九州工場の分社化すると発表、分社化後は本社よりも給与の伸びを抑えるとしている。賃金などのコストを抑制することで、円高下でも日本から小型車を輸出できるよう競争力を高めるのが狙いである。
- この低賃金型とは別に、生産効率を高めることで競争力の向上を図る動きもある。この「高効率型」の事例としては、トヨタの子会社であるセントラル自動車の宮城工場が挙げられる。これは今年完成した工場であるが、トヨタグループ最新鋭の生産システムを導入することで設備投資額を50%低減、ラインの長さも従来比で35%短縮するなど、設備の改良で採算ラインを下げている。
- 上の例はいずれも自動車関連であるが、今後は他業種の輸出拠点でも「低賃金型」と「高効率型」のいずれかに集約が進むとみられる。その上で問題となるのは、両者の間では周辺産業及び地域経済に及ぼす影響が大きく異なることである。
- 今後さらなる採算ラインの低下を図る上で、やはり「低賃金型」では賃金の抑制が、「高効率型」では設備や工程の改善が主な手段となつてこよう。後者の場合は、関連技術やノウハウを持つ企業にはビジネスチャンスが増えようが、前者では明るい要素が見出しにくい。もちろん、実際にはここまで単純な動きとはならないものの、方向性の違いが周辺産業や地域に与える影響は間違いなく大きい。単に輸出拠点といっても、その戦略の違いには十分な注意が必要とみられる。

■対照的な2つの輸出拠点

| 工場 | 従業員数 | 広さ | 生産能力 | 概要 |
|--------------------|-------|-------|------|--|
| 日産自動車 (九州工場) | 3600人 | 236万㎡ | 43万台 | ・ティアナ、ラフェスタ、ローグ等を生産 ・九州工場を本体から切り離して分社化 ・労務費を含むトータルコストを抑制し、競争力を維持 |
| セントラル自動車 (宮城工場) | 900人 | 44万㎡ | 12万台 | ・ヤリスセダン、カローラアクシオを生産(将来は小型HV車も) ・車体を横向きにして流すラインをはじめ、7つの新技術、新工法を導入 |