



## ●物づくりのグローバル化

愛知県鍍金工業組合理事長 伊藤 豪

製造品出荷額 32 年間連続日本一、日本で一番元気があるといわれてきました愛知県も一昨年からリーマンショックが尾を引き、トヨタショックのあおりを受け、中部地区の製造業は、大変厳しい経営状態を強いられています。この間、政府の施策による雇用調整助成金の利用やセーフティーネットの利用により懸命に企業を支えて参りました。その後、昨年のゴールデンウィーク明け頃からは、政府によるエコ減税の効果が少しずつ現れ、年末には、ピーク時の 70~80%まで回復して来たかに聞いております。然しながら、これは、輸送機産業の事でありまして、輸送機以外の業種、すなわち、設備・工作機メーカー、建築・住宅関連産業は、依然として厳しい状態だと聞いています。業種間、地域間、規模間格差が拡大しているのが現状です。

また、ここにきて、新たな懸念もあります。政権与党が自民党から民主党に交替し、中小企業への支援施策（特に金融支援）が推し進められていますが、昨年年末にかけての急激な円高、デフレスパイラルの懸念、さらには、昨年 11 月、ドバイ政府が、政府系持株会社「ドバイワールド」の債務返済繰り延べを要請すると発表したことに端を発したドバイショックによる株式相場の急落、トヨタのリコール問題等産業界の回復基調に冷水を掛けるような事が続いております。景気の二番底が大変心配な状況にあります。

中部圏の景況は自動車産業の動向で決まりますが、トヨタ自動車公表した 2010 年の生産計画によりますと、国内・海外で一昨年は 821 万台、今年は 670 万台と大幅に減少傾向です。それに比べ、中国の自動車販売は大幅に増えており、中国自動車工業協会によると昨年は 1,360 万台、今年は 1,500 万台の販売を目指しているそうです。

中国政府は昨年、個人消費促進措置として自動車と家電を対象とした 2 大耐久消費財対策を大々的に進めました。こうした輸出市場を代替する内需市場の創出政策が功を奏し、輸送機の生産現場は中国に移って行きつつあります。それに今

回の円高が加わり、日本国内の輸送機メーカー、部品製造工場は真剣に海外生産を計画し始めています。グローバル調達の展開も一気に加速し、日本国内製造拠点を海外に移転し、海外で製造した安い製品や部品等を国内に逆輸入し、日本国内で完成させる、この様な事がすぐにでも起きそうな気配がします。

これは、昨年末トヨタが発表した「RR CI 活動計画」（廉価・良品・コスト・イノベーションの略）2012 年までに部品調達コストを 30%下げるという計画にも現れています。

こうした中、昨年 10 月の新聞記事に、中国の大連市が今年の 3 月までに約 80 億円を出資し、約 55 万㎡のめっき工業団地を作ると発表されておりました。（要約）大連市には現在約 90 社のめっき会社がありますが、大半は設備が古く環境への不安も大きな問題になって来ています。中国全土でもなかなか整備を備える地域が少なく、政府も IT 産業や自動車産業の重要拠点が必要となってきた現在、原材料の供給から完成品にまで至るサプライチェーンからしても、高度なめっき技術の確立と環境問題の解決が大きなネックとして、問題視されていた背景がありました。これをクリアーする為に、新しい団地の工場棟に入居させて、めっき排水を集中処理する計画を策定したようです。私なりに試算すると、めっき工場が 55 万㎡もの敷地面積があれば、年商 500 億円規模のめっき生産が可能となります。この数値は、愛知県の全めっき工場の売上に匹敵します。この政策は、この地区を電子部品と自動車部品の一大集積地としたい中国政府と、新しい産業形態を作り出そうとしている大連市の想いが一致しています。めっき技術はあらゆる産業には不可欠ですが、このような中国の「物づくり」の状況を知れば知るほど、日本の製造業は今後どのように展開していくのか非常に不安ですし、めっき業社も中国進出を真剣に考えなくてはならないと思います。日本での物づくりは、超ハイテクカローテックしか残らないのではないのかと危惧しています。