

中小自動車部品メーカーの中国進出に向けた「箱舟」が出港
(江蘇省丹陽市)

2012.07.02

香港 花木

◎最終バスはもう出たが・・・

7月2日、江蘇省丹陽市で日本自動車部品工業団地（JAPIC）第一期の竣工式が市政府幹部及び上海総領事館総領事ほかが出席の下、盛大に開催された。



同工業団地は、昨年夏、それまで18年間にわたり中国での事業立ち上げに携わったトヨタ自動車上海を退職した東和夫氏が主唱して、日本の中小自動車部品メーカー向けに中国進出の受け皿として設立された工業団地である。同氏は現在の自動車部品業界の状況及び同団地の意義を以下のように語っている。

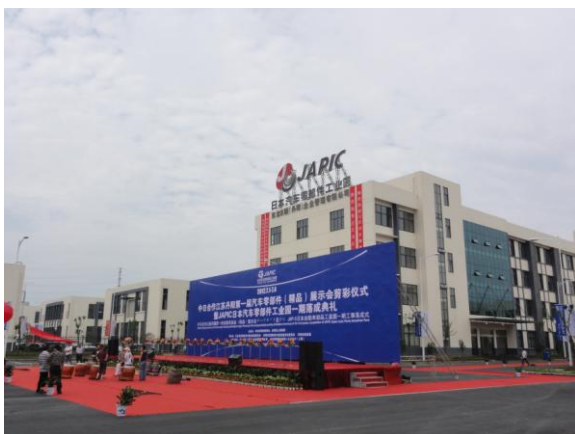
日本の自動車会社及び大手自動車部品会社の海外進出が進み、国内生産が縮小する中で、中小自動車関係メーカーは、その資本力、販売力共に単独海外進出する力量が不足している事により、海外進出を躊躇している。このままでは、日本の自動車産業関係中小企業の長年培った高い技術が持ち腐れになるばかりではなく、将来の発展も無い。そこで、日本のこれら中小企業を集め、力を合わせて大手自動車部品会社及び設備会社並みの力量を得、中国・アジアの発展を取り込める様にする為に、中国江蘇省丹陽市に日本中小企業専用の自動車部品工業団地（JAPIC）及び自動車設備工業団地（JAEIC）を設立する。

<http://ed-japic.com/main/sheliquzhi.html>

同氏はまた、「日本の中小部品メーカーの中国進出に向けた最終バスはもう5年前に出ってしまった。今日本に残っている中小自動車部品会社はバスに乗り遅れた人たちで、このままでは将来の発展はない。そこで今回特別の臨時バスを出した。これが本当に最後のチャンスだ。」「中国の自動車部品市場で新たな取引相手を探せるのは、各自動車メーカーが競争力のある部品会社を求めているここ数年が最後の機会だ。」と、本事業の意義を強調している。

JAPIC (Japanese Auto Parts Integration in China) は丹陽市郊外の開発区に貸し工場を用意し、当初一定期間無料でこれを日本中小企業向けに貸し出す一方、取引先の開拓や労働者の採用・経理をはじめとする管理業務等を一元的に行うことで各社がものづくりに専心できる環境を提供するという。日本中小企業は JAPIC に対して一定額の入会金（払い切り）を支払うとともに同額を出資し、出資分は退去時に返還されるというビジネスモデルだ。昨年 11 月に締め切られた第一期の募集には 20 社あまりの中小企業が応募、今回、その入居する貸し工場がようやく竣工したのである。奇しくも東氏がトヨタを定年退職して 1 年後の同氏の誕生日にあわせて開業式を行ったということで、同氏を知る多数の関係者が竣工式に参加したのだ。

JAPIC は第一期～第三期に分かれ、今回竣工したのは第一期の約半分に相当する約 5 万 m²の土地で、貸し工場 30 数棟が用意されている。将来的には甲子園球場 5 つ分に相当する 20 万 m²にまで拡張可能ということであった。中国では一般に一軒一軒の工場が大きいため、開発区内の一般の工場を一件の家とすれば貸し工場の規模は正直物置小屋程度でしかないが、これは中国進出に不安を抱く日本企業が安心して入れるように配慮して投資規模を小さくしたものである。



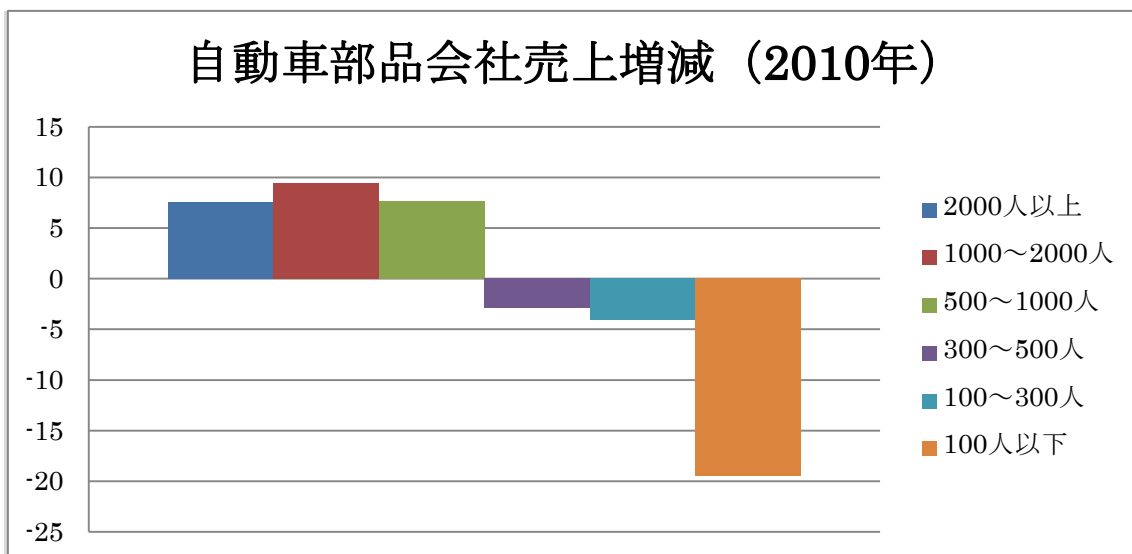
↑ 式典会場となった事務棟前



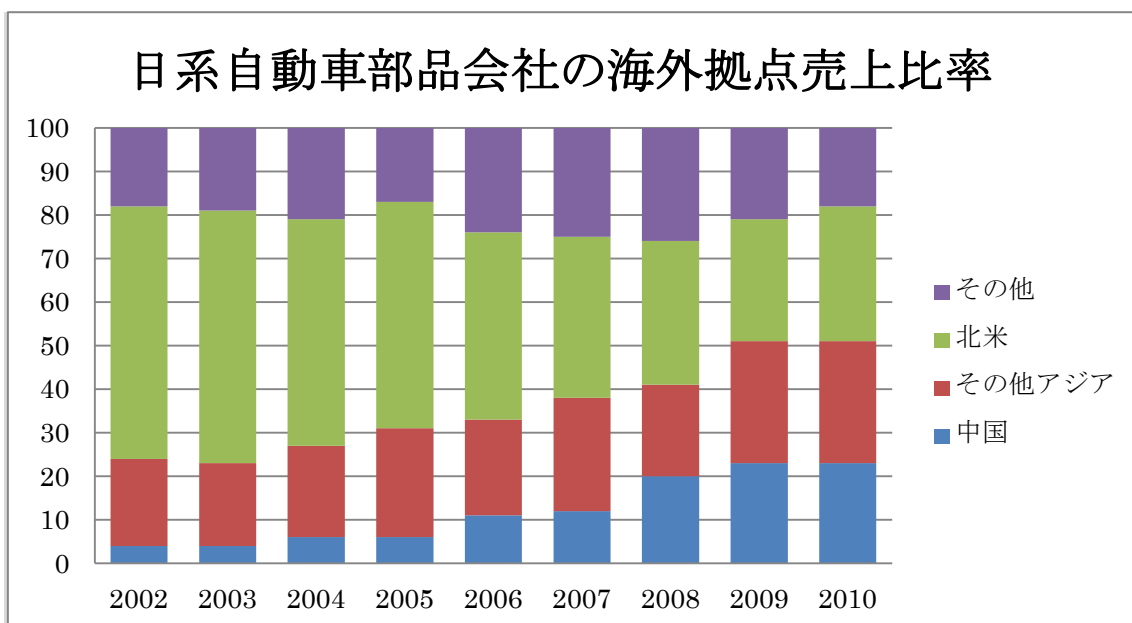
↑ 用意された貸し工場 (左) とその内部 (右)

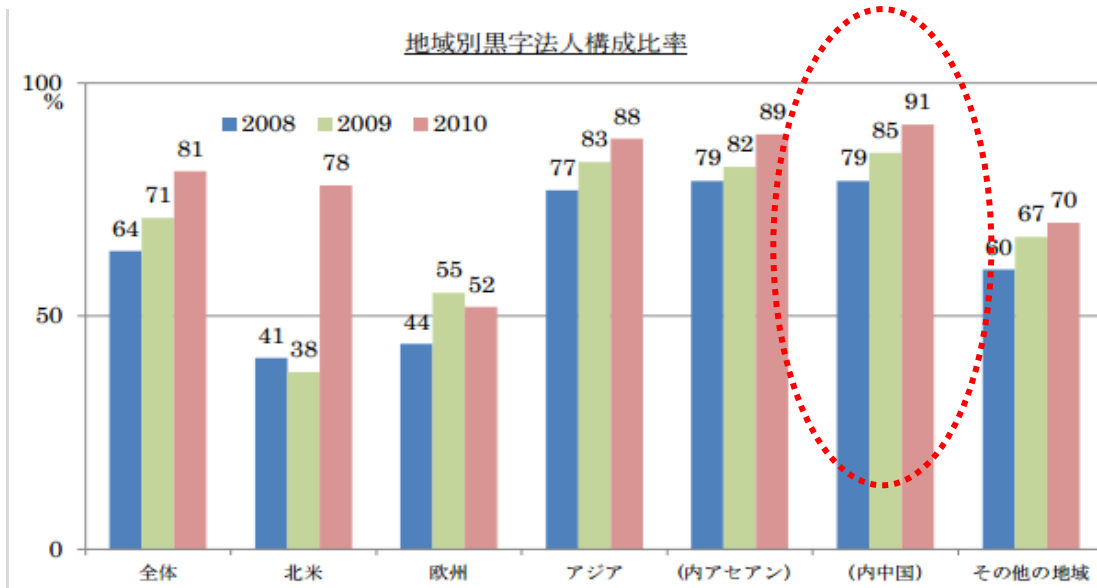
◎自動車部品産業の中国進出と「垂直分裂産業構造」がもたらす商機

(社)日本自動車部品工業会の調査によれば、2010年の我が国自動車部品会社の出荷額は全体でこそ6.8%の増加となったものの、規模別にみると比較的大規模な企業の出荷は好調な一方、中小企業、特に従業員数100人以下の小規模企業の出荷額は大幅な減少となっている。経年的にみても多少の差こそあれ概ねこうした傾向が続いており、完成車市場のグローバル化に伴い海外に拠点を持たない小規模な自動車部品会社の経営状況は苦しさを増している。



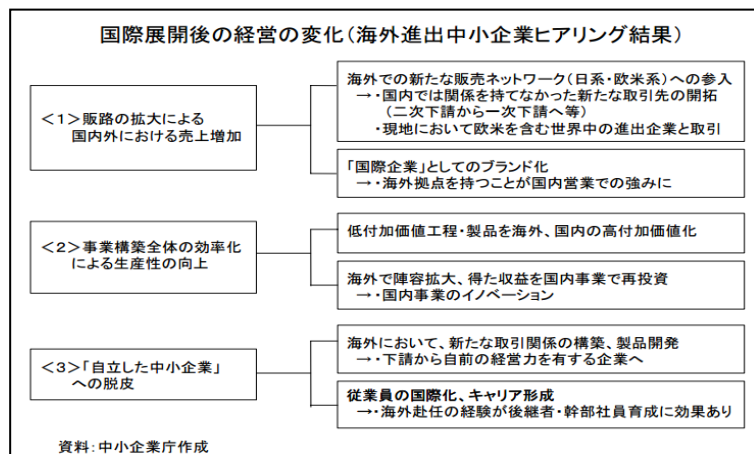
こうした中で、急速にモータリゼーションが進みいまや世界の自動車市場となった中国は、自動車部品産業にとっても重要な位置付けを持つようになっており、海外拠点全体に占める割合が急速に高まるとともに、進出後の「黒字割合」も他地域の拠点より高くなっているのが目を引く。





「現代中国の産業」（東京大学丸川知雄教授著）によれば、中国の自動車産業はもともと国有企業としてスタートしたところが多く、優秀なエンジンやパーツは相互に融通しあうのはもとより無償で設計図を提供するなどし、ブランドは異なるものの全国で同じような自動車を作られる傾向が強いという。このため、一つにはいまだに技術のコピーに対する意識が弱いという問題を抱える一方、他方では日本のような垂直統合型の産業構造が発達せず、優れたパーツであればたとえエンジンであっても他社から供給を受けることに躊躇がないため、系列の垣根を超えた部品メーカーが発達しやすい「垂直分裂型」の産業構造を持っている。（パソコンで「intel inside」により品質を強調するのと同様に、中国の自動車では「うちはトヨタ？のエンジンを使っています」といって品質を強調するというわけである。）こうした中で、日本の自動車部品会社の中にも早い段階で中国に進出した企業はそれまでの垂直統合型の取引先を越えて幅広い完成車メーカーに部品を供給することに成功したところも多い。

2006年版中小企業白書では、海外展開を行った企業は①海外で新たな取引先を開拓することによる売上増加、②国内と海外拠点の間での分業による事業効率向上、③海外展開による従業員意識の向上といったメリットを通じて経営革新にプラスの効果を得ていると分析しているが、中でも国内市場の産業構造が垂直統合的である自動車部品メーカーにおいては特にこうしたメリットがあてはまるといえるだろう。



◎急速なキャッチアップを狙う丹陽市

丹陽市は 3000 年の歴史を持つ古都であるが、改革開放以降、蘇州や無錫といった周辺都市が大発展を遂げたのに対して経済面では大きく出遅れていた。現在の主要産業は、「蘇南モデル」と呼ばれる郷鎮企業を中心として発展したメカネ製造業や床板製造業等で、いずれも労働集約的であり、自動車部品工場もあるものの比較的競争力が乏しい企業ばかりなため、今回の JAPIC 設立には市政府幹部も強い期待を持っているようだ。

地理的にみると、丹陽市は上海＝南京を結ぶ回廊上に位置しており、非常に恵まれた環境にある。市内には 2 か所の鉄道駅（従来の駅と高速鉄道駅）があり、頻繁に高速鉄道（上海まで 1 時間あまり）が発着し、同時に上海と南京を結ぶ 4 車線の高速道路のインターチェンジを持っている。高速道路はほとんど渋滞がなく、上海までも車でわずか 1 時間半にすぎない。



←片側四車線の高速道路が上海まで 1 時間半という高い交通利便性をもたらしている。（丹陽インターチェンジ）



丹陽市中心部には韓国系（ロッテ）のショッピングセンターが開設され、また、市内には他の都市で見かけるようなブランドショップはたいてい揃っている。マンション価格も平米当たり 5~6 千元（7~8 万円）と蘇州や無錫に比べれば大幅に安価であり、生活コストが安い「暮らしやすい都市」として安徽・四川や河南からの出稼ぎ者も多く住んでいるという。



↑ 三輪車が目立つ丹陽市中心部

今回竣工式に参加した中小自動車部品メーカー関係者の多くは、JAPIC に投資を決めたあるいは検討中のところというよりは、既に早い段階から中国に進出して事業を展開してきたところであった。話を聞いてみると、最大の取引先は欧米系完成車メーカーとなっている会社や、2008 年の世界金融危機及び最近の欧州債務危機でも全く売上の減少が見られていないという会社も多くあるようだった。中国事業に経験を持つこうした人々の多くは、労働コストが上昇し中国部品メーカーの力もついてきている現在のタイミングで中国に進出を促す JAPIC の取組の前途は決して容易なものではないと見ているように思われた。しかし、いくらよい技術があっても日本に残ってはじり貧だという点は多くの人に共通する意見であり、今回の「最終臨時バス」にすぎる思いで乗車しようとしている小規模自動車部品会社の経営者に対し、皆が心底から親切な助言を惜しもうとしない姿勢を感じ取ることができた。

(以上)