

図2. 日系自動車メーカー多国籍企業戦略の変遷 (環太平洋地域における)

時代	セグメント変化	日系メーカーの活動	多国籍形態	GL事業	Bチャンス
1980年代	貿易摩擦回避	北米現地生産戦略: 北米日産、クライス、NUMMI他	・FDI ⇒Inter	現地活用	現地組立
	工業化政策→規模 環太平洋triangle	直接投資→BBC提起 タイ北米輸出	・FDI ⇒Inter	組立拠点 形成投資	同上
1990年代	GMの再編	Module分社化、Big Supplier Big3ブラジル展開	・FDI ⇒Inter	組立拠点 強化投資	同上
	①AIGC→A-car ②通貨危機支援	部品域内相互補完供給戦略 (資金繰り支援・輸出支援) ⇒国際多目的車IMV	・Multi	現地育成 (支援)	同上
2000以降	①新興市場 ②環境規制 ③市場集約化	①中国現地組立⇒広東新L ②環境対応車⇒同工場 ③TNGA: Mdl/4PF, Re-Itg	①FDI ②Glocal ③Glocal	①工場 ②部材 ③部品	①競合・進出 ②技術展開 ③技術深化

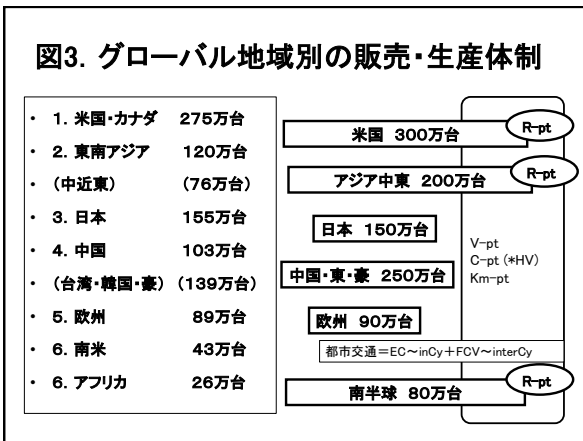


図4. 生産技術の革新 :Pt単位での市場と生産の集約化

市場の集約化 部品共通化・設計革新

グローバル			欧州	中国 蘇州	アジア AF, SA	日本	米国
(モデル) Vitz	(PFpt) V-Pt	日欧 * EC	◎ 英=仏 +PIA	○	○	○	△
Corolla Prius	C-Pt	日欧 * HV	◎	◎	◎ タイ=台	◎	◎
CAMRY	K-Pt	中米 * FC	△	◎	◎ タイ=台	○	△
Pick-UP, 4wd Lexus	R-Pt	南球 上級	▲	▲	● インドネタイ	● ・田原	●
			△	○	○	◎ 九州	○

車種集約化による「規模の経済性」 量産による「規模の経済性」

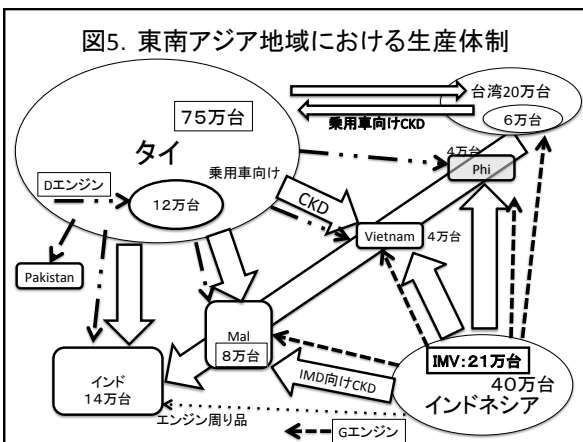


図6. タイ・インドネシアの自動車産業のグローバル展開

南半球輸出市場向け完成車輸=「買える車づくり」設計戦略

- 安全品質保証=ブレード付プラットフォーム
- 低価格化: ①設計仕様「簡素」化>購買革新、②車種「混流」化>設備投資節約

作業・就業能力	設備運転・保守	加工技能形成、設備修理技能
		機能部材加工製法 金型鑄物・機械加工・仕上げ: 精密金属加工技能 自生的地域 「産業蓄積」
車体プレス、エンジン鑄物、小物 プレス、樹脂成形: 装置操作作業	設備加工: 装着・段取技能、メンテナンス技能	
部品生産: 組立作業、搬送作業 CKD: 組立作業、搬送作業		自動車・部品メーカーによる「産業集積」 ものづくり=製造技術形成? > 組立・搬送作業「就労」規範育成 作業改善方式=5S+TPS+TQM