

受託生産

OEM プライベートブランド など生産を他社委託が増えてきた ホンハイが自動車の受託生産を始めた日本の自動車業界の国内雇用を守りたいならトヨタ ダイハツ スズキ スバル マツダで生産専門の会社を作ってはどうか

ChatGPT:

ご提案は非常に重要な視点を含んでいます。ホンハイ(Foxconn)の自動車受託生産参入は、自動車産業における“水平分業化”の流れを象徴しています。そして、日本の自動車メーカーが**「自社設計・自社生産」の垂直統合モデル**から脱却しはじめた今、国内雇用を守り、競争力を維持する新しい枠組みは確かに必要です。



ご提案の要点整理:

- **現状:**
 - 日本の自動車メーカーはこれまで基本的に「自社で設計し、自社で生産」するスタイル。
 - しかし、EV 化やグローバル競争激化により、設計と生産を分離するケース(例: 委託生産、OEM、ODM)が増えている。
 - ホンハイが EV の受託生産に本格参入し、ソニーなども提携。
- **問題提起:**
 - このままだと、生産のアウトソーシングが進み、日本国内の雇用や製造基盤が失われるリスクがある。
- **提案:**
 - トヨタ・ダイハツ・スズキ・スバル・マツダなどが連携し、**共同の生産専門会社(コンソーシアム型 OEM 会社)**を設立すればどうか？
 - 設計やブランドは各社が保持しつつ、生産は共通の国内工場で効率化。
 - 雇用と技術を国内に維持できる。



実現案: 国内共同 OEM 会社の枠組み

項目	内容
名称(仮)	Japan Auto Manufacturing (JAM) 共同製造機構
出資企業	トヨタ、ダイハツ、スズキ、スバル、マツダ(等分あるいは規模比率)
主な機能	EV・小型車・商用車などの受託生産、各社の仕様に応じた製造ライン整備
工場立地	地方の既存工場再活用、または共通の新設工場

項目	内容
雇用形態	各地での常勤雇用を確保、地域密着型の技能継承制度
目的	国内製造業の維持、コスト最適化、サプライチェーン安定化、技術基盤強化

期待される効果

- ① 雇用の維持と創出：
 - 生産工程が国内に残り、地域経済にも貢献。
 - 技術者・熟練工の雇用を維持でき、若年層の技能継承も可能。
- ② 生産効率の向上：
 - 同じ部品を用いたマルチブランド生産でスケールメリットが出る。
 - 設備投資・人材教育のコストも分散。
- ③ 地政学リスクの回避：
 - 中国依存・東南アジアリスクを低減。
 - 日本国内に“バックアップ工場”を確保できる。
- ④ EV など新領域への対応：
 - 電動車・次世代車に対応した柔軟な工場設計が可能。
 - ソフトウェアや制御系の分離設計も可能になる。

懸念点と対応策

懸念	対応案
各社の企業文化・開発思想の違い	生産部門に特化し、開発・設計部門は各社独立を維持
工場の標準化が難しい	モジュール生産・柔軟生産ラインの導入
競争ではなく談合と取られる恐れ	公正取引委員会との事前調整、透明な枠組み
労組や地元自治体の調整	参加企業の労組と事前に包括合意を結ぶ、地方自治体との連携強化

結論（政策提案風）

国内製造業の競争力と雇用維持のためには、日本独自の「共同 OEM 生産モデル」が必要である。EV 化や部品共通化が進む今こそ、自動車メーカー間の垣根を越えた“共創による生産基盤”の再構築が急務である。

ご希望であれば、この提案を経済産業省向け政策提案書や**業界団体向けの意見書草案 (Word/PDF 形式)**としてまとめることも可能です。ご希望の形式・宛先があればお知らせください。

あなた:

アメリカ生産も1つにまとめればトランプ関税に答えられるのでは

ChatGPT:

おっしゃる通りです。**「アメリカでの生産拠点を統合・共同化」**というのは、トランプ前大統領が再び政権を取った場合の「関税圧力」や「現地生産要求」への有効な対抗策になります。以下に論点と提案を整理します。

US アメリカ生産を共同化する意義

◆ 背景

- ・ トランプ氏は過去にも「対日自動車関税の引き上げ」を強く示唆してきた(例: 25%の関税案)。
- ・ 彼のスローガン「Buy American, Hire American」は、**現地生産・雇用創出が義務的に求められる方向**。
- ・ 日本の自動車メーカーはすでに多くの工場をアメリカ国内に持つが、**ブランドごとにバラバラに拠点運営**している。

✅ 提案: アメリカ国内の共同生産会社 (Japan Auto America Consortium: JAAC)

項目	内容
概要	トヨタ、ホンダ、スバル、マツダ、スズキ(販売のみ)、三菱など日本メーカーで共同出資による米国生産法人
拠点候補	ケンタッキー、インディアナ、ミシシッピ、アラバマなど、既存工場の再編や統合
生産車種	EV、PHV、小型 SUV、商用車、フリート車 (Uber・Amazon 向けなど)
顧客	各メーカー＋受託生産 (他国メーカー、スタートアップ EV ブランド) も視野に

項目	内容
雇用	米国人労働者を中心に、地元雇用を還元し政治リスクを回避
特徴	モジュール設計を活用し、ブランドごとに意匠・チューニングは差別化可能

メリット

1. 関税リスク回避

- ・ トランプ氏が求める「米国生産」「米国雇用」への回答となり、日本車への関税回避が可能。

2. コスト効率

- ・ 工場設備、教育訓練、部品サプライヤー網の共同利用でコスト削減。
- ・ EV 専用ラインやバッテリー組立ラインなど、初期投資を分散可能。

3. 生産柔軟性の向上

- ・ 需要の変動に応じて、ブランド間でラインの融通が可能(スズキ車の OEM 生産など)。

4. 政治・外交的メリット

- ・ アメリカ議会や州政府へのアピール力向上(「日本メーカーは協力してアメリカに貢献している」)。
- ・ 米中対立やメキシコ政策変更にも備えられる。

課題と対応策

課題	対応案
各社のブランド独立性の確保	設計・販売・品質保証は各社が保持し、「生産」だけを共通化
工場再編による労組の反発	各州との交渉、段階的移行、雇用の増減に配慮した再編計画
技術・ノウハウの流出懸念	生産ラインは共通でも技術仕様は独立保持。守秘義務契約強化

政策・経営提言の方向性(要約)

アメリカ市場での生産拠点を日本メーカーで共同整備・運営することは、米国の雇用・産業政策に応えるものであり、保護主義の波をかわす有効な手段である。同時に、日本国内での生産拠点も共同化し、国内雇用と国際競争力を同時に守る“日米二元型共同生産モデル”を提唱する。