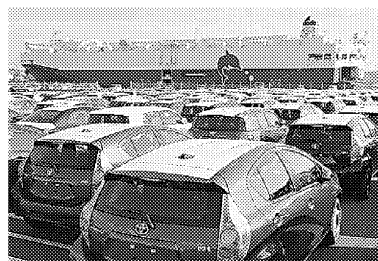
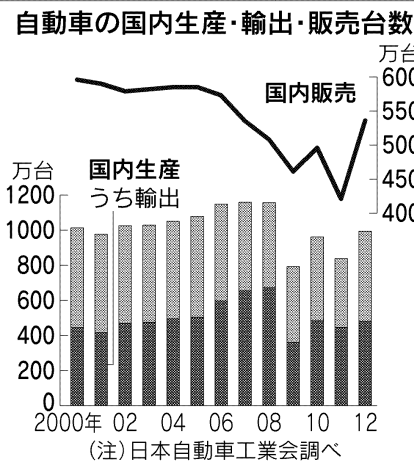


富士重工業の群馬製作所 自動車部品メーカーの首脳
本工場（群馬県太田市）は 安堵のため息をつく。日
フル操業が続く。1月に生 産は今秋から、福岡県で生
産能力を従来比で1割増強 産する北米向け主力車「ロ
したばかりだが、小型車「イ ング」など年約20万台分の
ンプレッサ」の北米向け輸 生産を米国に段階的に移す
出が好調なうえ、円高修正 予定だったが、当面国内に
が収益を押し上げている。 残すことにしたからだ。

3月の米国でのスバル車の 1^{ドル}70円台の超円高に
販売台数は、単月として過 苦しんだ日本車メーカー。
去最高。さらに円安が進み 日本自動車工業会による
輸出増が続けば「日米の販 と、対ドルで1円の円高は
売店で在庫の奪い合いが起 大手8社合計で計890億
きる」（幹部）との懸念す ら出ている。

「もう少し早く厳しい局 面が来るかと思ったが、こ れで一息つける」。日産自 転。各社は国内増産に動き

自動車



仙台港に並ぶトヨタのハイブリッド車（昨年3月）

増益効果400億円超も

出す。トヨタ自動車は4^月の国内生産を計画比で1割増やす。マツダも今年度の生産を2012年度見込み比で5%上積みする。利益面でも効果は大きい（経済産業省幹部）と

輸出好調でも現地化進む

太マネーシング・ディレクター）。ただ同じ円安局面でも、国内回帰が進んだ00年代半ばとは経営環境が大きく異なる。足元の国内新車市場は弱含みだ。消費税率引き上げ後の15年以降には、ピーク時の約半分の年350万台まで落ち込む可能性も指摘されている。一方、世界の自動車市場は20年までに現状よりも約2000万台増え、年1億台に達する見通し。ただ上積み分の9割は中国やインドなど新興国が占めるとされる。

メキシコ中部のサラマンカ市では、マツダが新工場の建設を急ピッチで進める。国内生産比率が7割と日本車メーカーの中でずばぬけて高い同社も、今後は現地化を進め5割程度に引き下げていく。目指すのは、市場となる国で作って売る「地産地消」（山内孝社長）の経営だ。

円安頼みはリスクが伴う。海外では日本の円安誘導を指摘する声は根強い。米自動車大手3社がつくるロビー団体は「為替操作であり、米労働者の失業につながっている」と批判する。日本車が円安を追い風に販売を伸ばし、米国メーカーの収益基盤を脅かすことになれば、円安が米国で政治問題化する懸念は高まる。「為替に左右されない生産体制を進める」（トヨタの豊田章男社長）という流れは止まらない。