

日産、部品調達を改革

日産自動車は年間四兆円にのぼる部品・資材調達法を抜本改革する。骨子①従来の個別発注方式から部品を複合化(モジュール化)して調達する方式に改める②一次メーカーを五年後をめどに百三十社前後に半減させる③系列以外の部品メーカーにも積極的に発注するーなど。部品調達の構

初めて、組み立て工程を含め年間一十億円のコストを削減する。完成車メーカーを頂点とした部品調達のパラミッド構造を、有力な部品メーカーの開発力を活用する欧米型のフラットな構造に変えることになり、部品業界再編の引き金となるのだ。(部品調達のピ

に 経営不振に苦しむ日産は五月に再建計画「グローバル事業革新」を策定、二〇〇〇年度までに約四千億円のコスト削減を打ち出している。部品調達の改革と低価格の複合部品の積極採用はこの柱となる。

現在、日産と直接取引している一次メーカーは約二百五十社。その傘下に二次、三次のメーカーがつながるピラミッド構造となっている。日産は複合部品の積極採用を通じて、技術力、コストなどを基準に一次メーカーを選別する。七月に系列部品メーカーの協力組織を実質解体し、系列一次メ

従来

日産

発注

部品

供給

～1次部品メーカー

～2次部品メーカー

～3次部品メーカー

改革後

海外部品メーカー

トヨタ系部品メーカー

複合部品供給

日産

合併した1次部品メーカー

力のある1次部品メーカー

提携した部品メーカー

見込める。

部品調達の改革は欧米メーカーが先行。独フオルクスワーゲンなど欧州勢が組み立て時間を大幅削減するなどの成果をあげ、米フォード・モーターも北米で二次メーカーを二〇〇〇年までに三分の二に削減する方針を打ち出している。

日産、部品
調達を再編

複合生産乗り遅れに危機感

へ、しか
へ規模小
にした商
べ、手間
が低い。
業の経営
比べ事業
益性も高
専務と商
ことにし

解説 日産自動車が
一次部品メーカ
ーを大幅に絞り込む背景に
は、欧米を震源地とする複
合(モジュール)生産方式
の波に乗り遅れれば、国際
競争から取り残されるとい
う危機感がある。

(1面参照)

モジュール部品と呼ばれる複合部品を組み合わせる完成車に仕上げる手法は独フォルクスワーゲン(VW)が先駆けとされる。VWは九六年から旧東独地域にある工場の周辺に十三の部品メーカーを集約させ、モジュール部品を採用した大衆

車「ゴルフⅢ」の生産を開始した。組み立て時間は半減し、コストも三割削った。

独ダイムラー・ベンツが今秋から生産を始める超小型車「スマート」では半分の工場従業員、三分の一の組み立て時間の実現を目指す。

調達を強化、三年後には過去最高の三十八億ドルの黒字に転換した。

この流れの中で、部品業界では九六年に英、米の部品大手が合併、売上高で一兆円に迫るルーカス・バリエイが誕生。米独立系最大手のデーナも部品大手のエ

対応するために、単品部品の経営から脱皮するのが狙いだ。

一方、日本車メーカーはこれまでモジュール生産方式の導入に慎重だった。モジュール化が進めば、付加価値の相当部分は部品メーカーに移り、調達価格の交

するマイクロコンピュータのようにな
るが誕生することを警戒し
ていたといえよう。

ただ、欧米メーカーが世
界的な再編に乗り出し競争
が激化してきた現在、日本
メーカーも手をこまぬいて
いるのは、生産性で欧米に再
逆転される可能性がある。

米国でも九三年に二十五億ドルの赤字に陥ったクライスラーがモジュール部品の

クリンの買収を決めるなど、合従連衡が進んでいる。いずれもモジュール生産に

渉でも部品側の優位性が裏
まるためだ。いわば、パソ
コン業界で中核部品を支配

「カーだけでなく、外資系やトヨタ自動車系など他の部品メーカーにも積極的に発注していく体制に移行しつつある。」

一方、体力で劣る一次メーカーに対しては、合併やグループ化などを促す。四月一日付で系列のプレス部

品メーカである山川工業（静岡県富士市）と大和工業（神奈川県大和市）の二社が合併。他の部品メーカーも対応を迫られることになる。

新しい調達方式はドアや前面パネルなど内外装部品や吸排気系、ブレーキなど

る仕組みにする。

すでに購買部門と設計部門が共同で検討を開始しており、今年度中にも着手する。この結果、部品調達コストだけでなく、新型車の開発期間の短縮、工場での組み立てコスト削減などが

工事価格
公共工事
定価