

自動車産業の動向と当社の対応

The Trend of Automobile Industry and Sumitomo Metals' Policy to Cope with Such Changes

唐渡 有 / Yuu Karato • 鉄鋼総括部 鉄鋼企画室長

要 約

自動車産業は当社にとって最重要顧客であり、自動車産業の動向が当社の経営に与える影響は極めて大きい。これまでお客様のニーズに応えるべく自動車の高機能化のための技術開発、設備投資また、海外での現地生産化への材料供給体制整備にも積極的に対応してきた。今後自動車の海外現地生産化は加速され、国内自動車生産は減少傾向が予想される。当社としては国内自動車生産の基盤強化に資するべく低コスト化に積極的に取り組むとともに、海外生産の増加にともなう需要を着実にフォローすることを基本方針として、今後ともお客様のニーズに応えていきたいと考えている。

Synopsis

The Japanese automobile industry is the most important customer for Sumitomo Metals. The trend of the industry influences our business very seriously.

Sumitomo Metals has been making a great deal of effort to satisfy this industry's needs in ways such as improving quality of cars by maintaining investment for R and D and for new plant, or increasing overseas local production by preparing the way to supply steel materials.

It is forecast that Japanese domestic production of cars will inevitably decline due to shifts to overseas local production. We at Sumitomo Metals intend to keep making efforts to satisfy our major customer's needs. One effort is to contribute to cost reduction in order to make the domestic car production base stronger. The other is to follow the growing demand for overseas local production.

1. 自動車産業は鉄鋼業の最重要顧客

(1) 国内鋼材需要に占める自動車の地位

いうまでもなく、自動車産業は日本高炉メーカーにとっての最重要顧客である。95年度の国内鋼材需要の内訳を見れば、普通鋼66百万トンのうち11百万トンが自動車向けである。普通鋼消費のうち建設向けが約半分、残りは製造業他であり、自動車向けは16%強となっている。造船、産業機械、電気機械向けを大きく上回る数字となっている。また特殊鋼消費11百万トンのうち、自動車産業向けは5百万トンに及んでいる（第1、2表）。

(2) 自動車産業の成長と鉄鋼業

わが国における自動車産業は80年代を通じ、国内販売を拡大する一方で輸出量を維持することにより順調に成長を続け、高炉メーカーもまた自動車産業向け鋼材の供給量を維持、拡大することができた。今日の鉄鋼メーカーの存在は深く自動車産業の隆盛によっているといっても過言ではない（第3表）。

この間、CAFEに代表される軽量化、あるいは過酷な使用条件に耐えうる防錆性能要請等、本邦自動車メーカーの

第1表 国内普通鋼鋼材需要部門別消費量推計（千トン、%）
Table 1 Estimated domestic carbon steel consumption by end-market

需要部門	85年度	90年度	95年度
自動車	11,454 (19.3)	13,979 (17.2)	10,929 (16.4)
造船	3,521 (5.9)	2,916 (3.6)	3,499 (5.3)
産業機械	5,364 (9.0)	7,124 (8.7)	5,447 (8.2)
電気機械	4,182 (7.0)	5,344 (6.6)	4,648 (7.0)
建設	26,216 (44.1)	41,515 (51.0)	32,838 (49.4)
二次製品	4,200 (7.1)	5,238 (6.4)	4,716 (7.1)
その他	4,536 (7.6)	5,356 (6.6)	4,373 (6.6)
合 計	59,473 (100)	81,472 (100)	66,450 (100)

出所：日本鉄鋼連盟

必要とする車の高機能化、高品質化要請にこたえるべく、技術開発を続け、また表面処理鋼板等の製造体制を整備し必死に供給責任を果たしてきたところである。

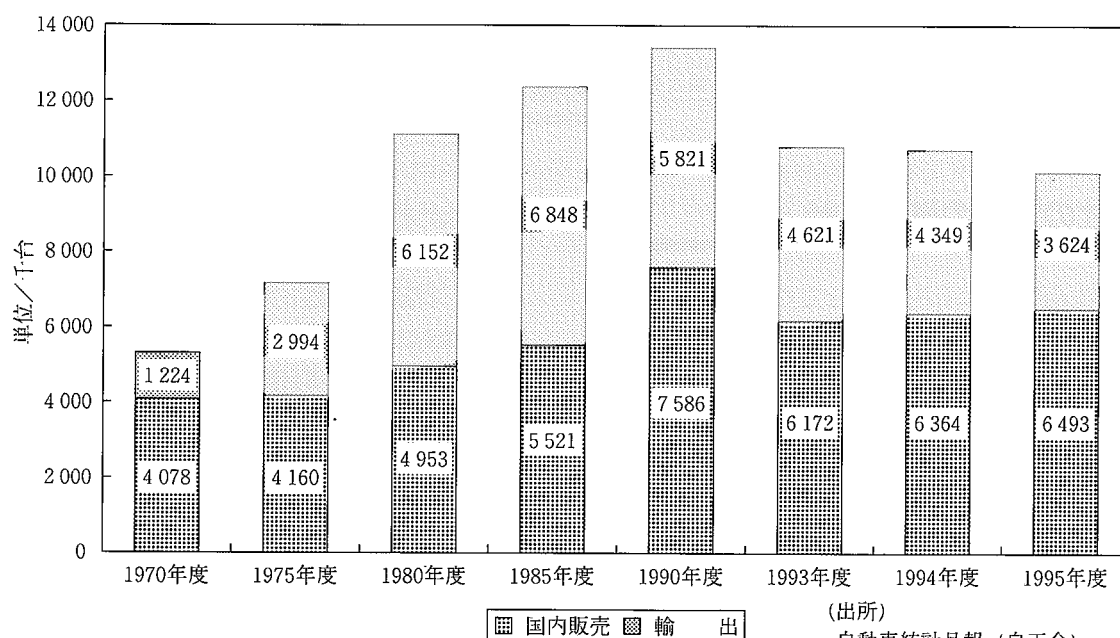
また、85年のプラザ合意に始まる為替レートの円高推移により加速された海外での現地生産化に際しては、たとえば、米国LTV社との合併事業による表面処理鋼板の生産、ICI (International Crankshaft Inc.) によるクランクシャフトの生産等現地での材料、部品供給体制を整備し

第2表 自動車向け普通鋼需要の品種別内訳 (千トン, %)
Table 2 Carbon steel demand for automobile by product

品 種	85年度	90年度	95年度
熱延薄板	3,832 (33.5)	4,159 (29.8)	3,258 (29.8)
冷延薄板	4,505 (39.3)	3,745 (26.8)	2,990 (27.4)
亜鉛メッキ鋼板	1,979 (17.3)	4,316 (30.9)	3,407 (31.2)
厚中板	221 (1.9)	726 (5.2)	507 (4.6)
鋼管	621 (5.4)	750 (5.3)	541 (4.9)
条鋼	296 (2.6)	283 (2.0)	226 (2.1)
合 計	11,454 (100)	13,979 (100)	10,929 (100)

出所：日本鉄鋼連盟

第3表 国内自動車メーカーの販売状況
Table 3 Circumstances of Japanese automobile manufacturers' sales



てきた。

鉄鋼業は自動車産業の隆盛に多大の恩恵を受けるとともに、自動車産業側の要請に対する鉄鋼業側の積極的対応は、自動車産業の隆盛にいささかなりとも貢献できたのではないかと自負するところである。

2. 今後の自動車産業の生産動向

95年初より為替レートは日本の貿易黒字の巨額化を背景として円高にふれ、同年4月には一時的に80円/\$を割り込むところまで進んだ。自動車メーカー各社は経済摩擦問題への対応策として、海外現地生産化の一層の拡大を方針として打ち出し、さらに部品の輸入についてもこれを積極的に推進することとしている。ちなみに、95年は日本からの完成車輸出379万台に対し、現地生産は輸出を上回り

465万台となっている(第4表)。

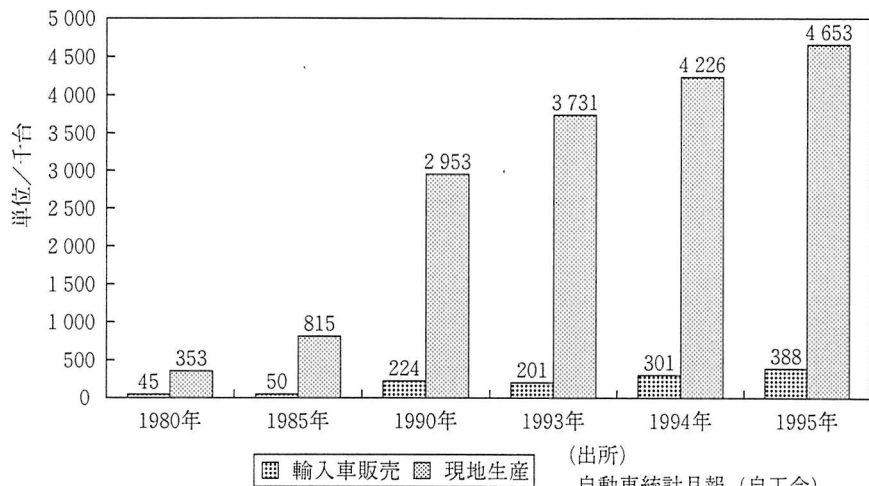
為替レートはその後やや円安ぎみに推移しているものの、自動車メーカーは国内からの完成車輸出を海外現地生産に置き換える路線を断々と実行していくものと思われる。欧米についてはすでに生産拠点を確立しており、日本からの完成車輸出を現地生産に切り替えていくこととなる。一方アジア地域は今後自動車の需要が飛躍的に高まることから期待されており、各自動車メーカーは急ピッチで生産拠点をぐりに取り組んでいるところである。

国内自動車販売総数(95年687万台)は今後も現状レベルはキープすると思われるが、海外からの輸入車販売台数(95年39万台)は着実に増加を続けるものと思われる。

したがって、今後の自動車生産は海外では拡大するものの、国内生産は漸減傾向を予想せざるを得ない。

第4表 国内自動車メーカーの現地生産台数及び日本の輸入車販売

Table 4 Overseas local production level of Japanese automobile manufacturers and import car sales in Japan



(出所)

自動車統計月報 (自工会)

現地生産台数に関しては自工会よりヒアリング

3. 当社の対応の基本方針

自動車の生産動向をにらみ、当社としては、国内、海外について以下の方針に基づき鋼材を供給していきたいと考えている。

(1) 自動車国内生産の確保

自動車各社は海外現地生産化推進の旗を掲げる一方、国内生産基盤の強化を徹底追及する構えであり、当社としてもコスト競争力の面から、自動車メーカーの要請に応じて行かねばならない。自動車の国内生産の確保は鉄鋼業にとってもまさに死活問題であり、これに全力投球していく。

(2) 海外現地生産シフトへの対応

今後アジア地域を主体とする生産増加に対し、材料メーカーとして需要を積極的にフォローしていく。アジア現地で生産される車は先進国ですでに普及している車に比較し、まずはアジアカーと呼ばれる低廉モデルが主体と考えられ、コンセプトに見合った材料の提供を考えていく必要がある。

提供の仕方は日本からの輸出が可能であれば、輸出で、また現地調達比率問題、関税問題等があれば、当社の技術力を生かせる形での現地生産化を指向していく。たとえばタイにおいてタイスチールパイプ（溶接鋼管）が生産を行っている他、冷間圧造用鋼線（ワイヤー）事業への進出を計画之中である。米国においてはICIの製造ラインを拡張、また条鋼分野では冷鍛事業に進出を計画している。

4. 自動車向け鋼材生産の課題

(1) 低コスト化への対応

自動車国内生産の確保にしる、アジアカー需要への対応にしる、材料メーカーとして国際競争力を確保することが、事業の基本である。自動車メーカーの必要とする機能を如

何に安価に提供できるか、プロセス技術の開発、つくり込み技術の向上は永遠の課題である。

また、自動車の製造コストの低減に結びつく新しい材料、新しい製造法の提案も重要な課題である。

さらに、規格統合等自動車業界と鉄鋼業界の協力により、原価低減を進める課題もある。

(2) 時代の新たな要請への対応

日進月歩の自動車産業にあって、自動車自身の高性能、高機能化に資する材料開発を行っていくことはもちろんのこと、省資源、リサイクル、安全、環境問題その他、法規制課題への対応についても着実に自動車産業の動向をフォローしていくことが必要である。

5. 結 び

自動車産業は当社及び日本の高炉メーカーにとって量的にも技術的にも最大の顧客である。ここでの攻防が、まさに当社の死命を制するものと心得、従業員は日々戦いに挑んでいる。

本冊子においては、自動車向けの鋼材として各分野の機能要請に応える当社の製品及び技術の一端が紹介されている。当社の熱意をいささかなりと感じていただければ幸いである。



唐渡 有 / Yu Karato

鉄鋼総括部 鉄鋼企画室長

(問合せ先: 03(3282)9146)