

技術アドバイザー（日産自動車九州 佐藤常務執行役員）視察時の質疑応答

1. EV化について、今後の展望、減少部品や増加部品の詳細などをお聞かせください。

- ・北欧、具体的にはフィンランド、スウェーデン等の国では既に70～80%がEVとなっている。
- ・日本国内でのEV車普及率は欧州・中国と比較すると低く、2021年0.5%だったものが2022年で2%、2023年現時点では日産サクラやテスラ等の増加で3%までは上昇している。今後の政府の補助やインフラ設備の普及にもよるがEVの割合は次第に上がってくるものと思われる。
従って今後九州地区内でも生産車両の電動化は進み、OEM間の競争は一層激しくなる
- ・EVの部品関係ではバッテリー、e-Powerトレイン等の現地化/近接化が課題で海外製のものがまだ多い。

2. カーボンニュートラルは今後どのような位置づけとなっていくか。例えば、製品を拡販していく上で規制や参入条件となっていくか？等についてご意見をお聞かせ下さい。

- ・今後は全てのものに制限が出てくると思われるので、今あるものを項目ごとに減らしていく必要がある
(=新規参入及びビジネス拡大のための条件、規制が出てくる可能性もある)
- ・自動車関連で排出しているCO2のかなりの部分が車そのものから排出、残りの部分(生産現場での塗装や鋳造工程などで)をどう減らしていくかが課題
前者は商品=車自体の電動化、後者は技術革新と再生可能エネルギー活用が対策となる

3. 今後の自動車部品で、特に金属部品がどのように変化していくかについてお聞かせ下さい。

- ・バックドアが樹脂化するなど、スタイリングの自由度の大きさや軽量化で、
今後も部品の樹脂化は進んでいくと思われる

4. 地場企業への発注状況や今後の見通しについてお聞かせ下さい。

- ・様々な課題はあるが出来れば100%、九州地区での調達としたい。
一方、内装やシートに使われている表皮材の様に既に日本で生産していないものもある
調達の観点から見て海外生産部品はまだかなり残っており、この部分をどこまで地場化できるかが課題

5. 工場内での品質保証について、ご意見をお聞かせ下さい。

- ・自動車に使用される部品で、機能的に問題がなければ、全数外観検査の実施など、そこまで外観にこだわる必要はないものもある。
(使用条件からユーザーから見えない部品、部位等)
最終のカーメーカーに納入されるまでにいくつもの段階がある場合は、次第に見方が厳しくなっているものと考えられる。
- ・状況について具体的に相談頂ければ、車両メーカーとして状況を調査してみたい、これにより基準緩和/適正化が実現すれば、検査工数が減り、部品廃却も減少する

6. 工場内設備の自動化など、生産性向上への取り組み方についてご意見をお聞かせ下さい。

- ・工場設備の自動化については、初めから100%を狙うのではなく、まずは出来るところからチャレンジして見る必要がある
- ・歩留まりを向上させる(材料無駄を減らす)努力は継続して行ってほしい

7. 自動車関連の事業を継続するにあたり、どのようなことに取り組んでいったらよいか、ご意見をお聞かせ下さい。

- ・一般的に自動車部品はコスト目標が厳しいので、コスト面で折り合いがつかない場合は、内容を細分化して単純化することが大切で、そのコストで成立する前提(数量・品質・仕様・種類数など)は何かをよく検討する事が必要。

8. 部材を自社調達した場合、メリットは御座いますでしょうか?ご意見をお聞かせください。

- ・自社調達を行うと、事務手続き、受発注、仕入れ業務など煩わしさがつきまとい、常に安い仕入れ先を探し続けるなどの継続的な努力=追加の人手が必要になる。これらのメリット、デメリットをよく検討し見極めて取り組むべき。

9. 作業員間の技量の差はどのように考えればよろしいでしょうか?ご意見をお聞かせ下さい。

- ・優先順位は、安全、品質、納期、コスト。このうち安全と品質がしっかり担保されていれば、作業スピード等が習熟度の違いによってバラツクことは問題ない。
(安全、品質がNGであれば、単独での作業自体NG)
- ・作業スピード、生産性の違いに関しては、そのレベルに応じたインセンティブなどで対応してはどうか。しかし、ただ単に処遇面で差をつけると職場内でのトラブル発生の要因になりうるので、運用面での注意・工夫が必要。
- ・ある会社では新入社員に利き手と逆の手で折り紙を折ってもらうなどして技量(向き不向き)を判断し該当工程に振分けている例もある。
個々人の技量をよく把握して仕事の区分けを明確にするというやり方もある。