

ホンダと日産 統合に向けての協議入り

昨年12月はダイハツ工業の不正認証問題で客先からの生産や開発ストップで大変でしたが、今年には日産とホンダが統合に向けての協議に入るという大きなニュースが飛び込んできました。予兆は確かにありました。中国での日産車向け、ホンダ車向けの部品オーダーが大幅に予算を下回り、在庫が積み上がってきていました。一方北米市場ではホンダ向けは好調でしたが、日産向けは生産調整がたびたび起こり安定した部品供給ができない状態でした。完成車市場での在庫過剰が生産調整となって波及してきたと思われます。また、日産車向けの開発がたびたび先送りになっていたこともこの統合の前兆だったのでしょうか。今月はこの統合について考えてみたいと思います

世界で新たな協業・構造改革が進む

協業	
ホンダ・日産自動車	経営統合に向け協議入りへ
トヨタ自動車	独BMWと燃料電池車で提携
米ゼネラル・モーターズ	ホンダとの低価格EVの量産を中止し、現代自動車と連携
欧ステランティス	中国EV新興の浙江零跑科技と合併会社
仏ルノー	中国・浙江吉利控股集团とエンジン生産の合併会社
構造改革	
独フォルクスワーゲン	独3工場の閉鎖を検討
米フォード・モーター	欧州で4000人削減

世界新車販売のランキング

	2013年	23年
1位	トヨタグループ	トヨタグループ →
2	VWグループ	VWグループ →
3	現代自・起亜	現代自・起亜 →
4	日産・ルノー	ステランティス —
5	フォード	GM ↗
6	GM	フォード ↘
7	ホンダ	ホンダ →
8	PSA	日産 —
9	スズキ	スズキ →
10	フィアット	BYD ↗

世界規模で協業や構造改革が進んでいます

世界的な自動車メーカーの再編成は中国におけるBEVが発生源です。2019年は中国武漢でのコロナウイルスが一気に世界パンデミックの原因となりましたが、今回は産業界の大変革が始まりました。COVID-19は2023年までの5年間でしたが、今回の車の大変革は2030年までの約10年間で進化の方向が決まると考えています。それまでの間、各自動車メーカーとT1（ティアワン＝1次下請け）そして我々T2（ティアツー＝2次下請け）は生き残りをかけた開発競争を突入していきます。その競争のキーワードが「電動化」と「自動運転」です。私たちは明らかにそこに向かっていきます。今までの「運転する喜び」「所有する喜び」という価値から「運転しない楽しさ」「持たない気軽さ」へと車の価値が移ってきているのです。

この波にうまく乗らないと企業は将来生きていけないのです。

個人的には「ハンドル握りアクセルを踏むのが車の基本でしょ！」

と思っていますが、江戸時代から明治維新を経て

日本が近代国家に変貌したように、

価値観、考え方を変えるときが来たようです。



中国広州の充電所：いたるところにBEV充電場所があり、簡単に充電できます。中国では充電インフラを国が行い、車の購入支援も国が行い、工場の設立にも国が関与する。これは国家間の経済競争そのものです。一方で石炭火力発電は増加しているので、カーボンニュートラルには程遠いのが実情のようです。それにしても車づくりの技術をしっかりと学んで欧米・日韓に匹敵する技術を持ったその力には感服するしかない。



BYDの車が充電中でした。



🎄 TAIKIUSAの クリスマス 🎄



TAIKIUSAの街アーリントンハイツの公園にはクリスマスイルミネーションがきれいです。

クリスマスパーティーで永年勤続の表彰を受けたマット社長と 経理Mgrのケリーさん



TAIKIUSA恒例大ビンゴ大会。今年も盛り上がりました！！1等は何と\$500の商品券Steveさんが獲得しました。車のフロントガラスの修理に使ってね。

