

オーブン カレッジ

2011年3月の東日本大震災は、大津波による原発の事故や2万人規模の人的被害など、災害列島と称されるわが国でも、記録的な大惨事を招くこととなった。

多くの経済的被害の中で驚きだったのは、茨城県のルネサスエレクトロニクス那珂工場の被災によって、自動車用のマイコンなどの供給が途絶え、日本の自動車産業だけでなく、北米のゼネラルモーターズ(GM)の生産も停止したことであり、ルネサス・ショックと呼ばれた。伝統的なサプライチェーンの想定は、下層の部品メーカーなどに行く

災害列島を生きる

モンド型の構造に変化していることが認識された。

2016年4月の熊本地震では、アイシン(当時はアイシン精機)の子会社であるアイシン九州が被災した。同工場は自動車のドアチェックを年間300万台分以上生産し、トヨタ自動車の国内生産分をほぼまかなっていたため、再び同社に1カ月弱の生産停止をもたらした。このときは、最終の組立工程が停止することにより、直接被災していない部品メーカーも生産停止に追い込まれ、サプライチェーン内の負の相互作用を確認することとなった。ちなみに、このときも北米のGMの4工場が2週間生産停止となり、サプライチェーンの国際化が改めて認識された。

アイシン自体はサーバー

ところが、本年2月13日に起きた福島沖地震では、日立アステモの福島工場が被災し、同社が生産しているサスペンションの不足で、トヨタ自動車や日産自動車などで再び大規模な生産停止が起こった。日立アステモは、日立製作所、ホンダなどが、個々の部品の生産における規模の経済を求め、系列の部品メーカーを統合して発足したばかりであった。多くの工場があるとはいえ、個々の工場では特定の自動車会社の部品を生産しており、即座の代替生産は難しかったようである。

事業継続計画の さらなる検討を

ほど広がる傘型であったが、最下層に特殊技術と規模の経済の効果で独占的な部品メーカーが存在し、逆に末端で傘が閉じたダイヤ



黒田 達朗 山女学園大学
現代マネジメント学部教授

くろだ・たつあき 都市・地域
経済学。ペンシルベニア大学
院博士課程修了。

の耐震化や、被災直後の代替生産で得た技術的知識を活用するとともに、重要な部品の生産地の複数化を図るなど事業継続計画(BCP)のカイゼンを図っている。トヨタ自動車も、東日本大震災後に、10次下請け程度まで包含した生産拠点を把握するRESCUEシステムを整備していたため、熊本地震の際には比較的早い復旧が可能となったが、平時のコスト削減を重影響が出ている。

大規模な自然災害の度に「ルネサス・ショック」を繰り返さないためには、単にサプライチェーンの系列企業の把握にとどまらず、平常時の費用削減を犠牲にしても一定の在庫と複数の生産拠点を有することが、災害列島で大規模な経済活動を継続するためには必須と思われる。

(追記:その後、3月19日にルネサスエレクトロニクス那珂工場で起こった火災によって、再び自動車メーカーなどの生産に大きな影響が出ている)