

驚くべき現代自動車のチェコ工場
(現地紙の翻訳)

- ・ノショヴィツェ近郊の現代自動車の工場では、3,500人の従業員により日産1,300台の自動車が生産されている。
- ・人件費の安いチェコでの生産により、現代自動車は高い利益率を享受している。

北モラヴィア・ノショヴィツェ近郊の広大な現代自動車工場の溶接ラインでは、ロボットによりドアが運ばれ、数々の作業が行われている。

溶接工程は短時間の内に終了し、幾つかのモデルにより異なる形状の大きさのドアが、複雑な製造工程の次の段階に運ばれる。

この工場では、これらの複雑な工程が、以下の理由により驚くほどスムーズ且つ精緻に行われている。その理由は、この工程における全ての作業がロボットにより行われているからである。

この宇宙時代を思わせる投資額12億ユーロの工場は、ロボット技術の目も眩むようなショーケースであり、昨年(2012年)の生産台数は30万3,000台と2008年に生産を開始して以来、最大となっている。

サイエンス・フィクションの映画の中から出てきたような無骨でメタリックな生物は黄色に塗られたロボットであり、それは21時間稼働の工場にとって必要不可欠なものであり、圧縮成型機から出てきた鉄製パネルをHyundai i20やi30、それにix35 SUVsに据え付けていく。

しかし、この工場の中で働く人間は、決して稀な訳ではない。むしろ逆であり、約3,500名のスタッフ(チェコ人比率96%)がこの工場に働いている。この数の約2倍にあたる人々が、例えばシートや車軸を提供するサプライヤーにより雇用されている。

「現代自動車に連なるFirst-tierサプライヤーには、12社の韓国企業がある。これらの企業は、現代自動車と共働し、生産し、7,000名もの雇用を生み出している。その他を合わせると、現代自動車のプロジェクトで10,000名以上もの雇用を生み出している」と現代自動車チェコの広報担当部長ペトル・バニェク(Petr Vanek)は述べている。

現代自動車の工場は、200haもの広大な敷地と28の建物から成り、5つの部門がある。具体的には、圧造(stamping shop)、溶接(welding shop)、塗装(paint shop)、変速機(transmission shop)、それに組み立て(assembly)工程である。もちろん、これらの工程を行う建物は共に通路で結ばれている。

圧造工程に到着した厚さ0.7ミリの鉄のロールは、ドアやフェンダー、ボンネット等に加工され、それぞれの車種の17の部品を構成する。

溶接工程では、30以上ものロボットが必要となる部品の据付けを行う。その後、各自動車は、38ものロボットが下塗りや光沢作業を行う塗装工程を含む、9時間に及ぶ長い旅に出る。この工場で選択できる色は16色に上るが、実際に注文を受ける色の3/4は白、黒、シルバー、グレーの4色となっている。

最終組み立て工程はより労働集約的となり、生産ラインでは従業員がエンジンやダッシ

ボードの据付けをキズ防止用テープが貼られた中で行い、又、完成車のチェックを行っている。完成車には「(傷のない)完璧な仕事、お客様へ("Flawless Work. Happy Customer")」と書かれたボードが、これまでとは違う驚くほど静かな場所に掲げられている。確かにこの場所は静かで、油じみた様子はない。

<8時間シフト>

この工場では、1日24時間、週5日間体制で生産が行われている。各シフトは8時間毎に行われており、各シフトには、それぞれ2回の10分間休憩と25分間のミールブレイクがある。各シフトの開始時刻は、午前6時、午後2時、午後10時となっている。

最後のシフトにつく労働者については、例えばロボットがリアガラスについた接着剤を除去したり、レーザーで精緻に計測したり、又、トランクにガラス枠をはめ込むとしても、高い集中力が要求される。

この工場で生産された自動車と同様に、ノショヴィツェで生産された変速機はロシアにある現代自動車や、同社傘下のKIA自動車がスロバキアのジリナ(Zilina)に持つ工場に送られる。ノショヴィツェからジリナへの流れとは逆に、ジリナからノショヴィツェには、エンジンが送られている。

この工場(ノショヴィツェ近郊の現代自動車工場)で生産される自動車の数は、日産平均1,300台であり、生産された全ての自動車は工場に隣接する3.3kmのテストコースで最終チェックされる。

高度に専門化された機械と生産工程はコンピュータにより管理され、又、同時に部品サプライヤーと同期されているが、驚くことにこの工場は僅か18カ月で建設、運営された。

2008年の工場開所の際は、年産11,000台をベースに生産が開始された(In the opening year 2008, a modest total of 11,000 cars rolled off the production line)。昨年(2012年)は、工場の生産上限能力を超えるレベルとなる303,035台を生産したが、チェコ国内で販売される自動車は、そのうちの僅か4%であり、約60%は海外市場に輸出されている。

昨年(2012年)、(他社を含む)チェコ国内で生産された自動車の数は117万4,000台であり、この結果、現代自動車のチェコ国内における生産台数に占める割合は、全体26%となり、これは一昨年(2011年)よりも5%上昇している。

ムラダー・ボレスラフに本拠を置くシュコダ自動車は、チェコ全体の自動車生産台数の56%を占めており、そしてコリン近郊に拠点を持つTPCA(Toyota Peugeot Citroen Automobile)は、残りの18%を占めている。

現代自動車を含む韓国車は、欧州においてまだ十分とは言えず、特にHyundai i20やi30とは違い、ソウルで見かけるフルサイズの韓国製セダンは、ほとんど欧州市場で見かけることはない。

事実、前出の現代自動車広報担当部長のパニェクは、デザインはドイツ人チーフデザイナーの下、ドイツ国内で行われており、"Everything but Korean"の体制で行われていると述べている。同氏は又、(現代自動車で生産される)自動車は「技術革新溢れる韓国の技とヨーロッパデザインの融合である」と述べている。

チェコ国内における現代自動車の販売台数は近年大幅に伸びており、昨年(2012年)は25.4%増の15,162台となっている。この販売台数は、チェコ国内でVW(Volkswagen)を僅かに下回る堂々の第3位であり、8.7%の市場シェアを占めている。シュコダ自動車は、引き続き30.9%のシェアを持ち、他社は引き離している。

この好調な販売の裏には、2012年の途中に販売されたi30の影響がある。このi30は、

昨年、チェコ国内で4,888台を販売し、チェコで最も売れた自動車の第3位となっている。因みに、第1位と第2位は、シュコダのオクタビアとファビアとなっている。前出の現代自動車広報担当部長のバニェクは、この好調の要因は、i30によるものばかりではないとも述べている。

「より多くの人々が、チェコ国内で生産された自動車に誇りを持つようになっている」と述べている。 ("More and more, people are identifying with the cars made here as cars made locally in the Czech Republic", he said.)

分りやすい象徴（シンボル）として、チェコ共和国と現代自動車、それに欧州連合（EU）の旗が工場外に掲げられる一方で、韓国旗の赤、白、青、黒は掲げられていない。（South Korea's red, white, blue and black flag is conspicuous by its absence.）

この工場には18名の韓国人がおり、この他にもノショヴィツェでは、様々な短期雇用形態で働いている（韓国）人がいる。現代自動車（ノショヴィツェ工場）では、社長及び3名の副社長は韓国人が占めているが、他の職責においては、チェコ人も多くを占めている。

現代自動車は、大部分の欧州産自動車に対して大きなコスト競争力を有しており、特に生産コストの高い西欧諸国で生産される自動車に対しては、優位性がある。ノショヴィツェ工場のラインワーカーの平均グロス賃金／月（含：ボーナス）は、25,400 コルナ（1,328 ドル）となっている。

昨年発表された推計資料によると、現代自動車の i30 に占める労働コストは 207 ユーロとなっており、一方、ドイツのザールルイ（Saarlouis）にあるフォード工場で生産されるフォーカスに占める労働コストは 480 ユーロとなっている。このことが、昨年の停滞した欧州市場において、現代自動車と KIA 自動車が躍進した理由であるのかもしれない。

欧州自動車工業会（The European Automobile Manufacturers' Association）は、2012年の現代自動車の欧州販売台数は、9.4%増の432,240台、KIA自動車は14.6%増の337,466台となっており、（併せて：英文からは不明）6.1%の市場占有率となっている。

「現代自動車と KIA 自動車は、2012年、大きな利益マージンを得ることで欧州市場における優れたリスクマネジメントを表現した」とソウルにある Mirae Asset Securities のアナリストであるキム・ヨンキ氏は一昨年、メディアにコメントしている。（Hyundai and Kia exhibited superior risk management in the European market in 2012, outperforming the market by a wide margin as a result, “Kim Yoonki, an analyst at Mirae Asset Securities in Seoul, said in comments to media last last year.”）

<低い労働コスト>

NH 投資証券（NH Investment and Securities）のアナリスト・リ・サンヒュン（Lee Sang-hyun）は、現代自動車の欧州における販売は更に伸び、2013年には6.6%の市場シェアを獲得すると予想している。

このようにチェコ製自動車で躍進している現代自動車ではあるが、工場設立の初期の頃、工場運営とマネジメントに韓国風を持ち込んだことにより、欧州風の労働慣行が一般的な従業員との間に問題を生じさせた。

「初期の頃、韓国人管理職が韓国流スタイルで会社を運営する傾向があった。当時は、地元従業員への理解が欠けていた」と前出のバニェク現代自動車広報担当部長は述べている。又、同氏は、「かつては、朝、「今日は2時間の残業を行います」とアナウンスしていた。

（しかし）地元の従業員達は、家族等と映画を見に行く予定を立てたりしていた。このことが、幾つかの問題を生じさせた」とも述べている。

問題が大きくなっていくことで、前出のバニェク現代自動車広報担当部長は、韓国人と欧州人の労働観の違いについて、双方が理解する必要があると提案した。同氏は、この問題の根っこには、双方の誤解（misunderstandings）があったと述べている。

「韓国では、職業生活が私生活より完全に優先する。会社第一である」と同氏は述べている（"In Korea, their personal life is totally subordinate to the professional life. It's company first"）。

それ（相互理解を深める努力を行って）以降、管理職の決定は、より良いコミュニケーションの下、残業の指示は十分な時間を以って事前に連絡されるようになり、問題は解消されていった。

工場全体の中で女性は 18%を占めており、生産ラインで女性の姿を目にすることは珍しいことではない。しかし、そうは言っても、（重量のある）エンジンのシャシーへの組み付け等は男性が大部分を占めており、一方、最終チェックや保護テープの接着等については、女性が多くを占めている。

労働者の数と生産量は相互に関係する。ノショヴィツェ工場における昨年（2012年）の生産量は、限界生産量（キャパシティ）に到達しており、これ以上、生産量を増やすことは難しくなっている。しかし、長期的視点に立った場合、現代自動車はチェコでの生産量を増加させるかもしれない。

現在と同規模の工場を建設する用地はあるが、直ぐに新工場建設に取り掛かる状況ではない。「今後 15 年～20 年の間に工場を新設する予定はない」と前出のバニェク広報担当部長は述べている。

しかし、現代自動車は、引き続きライバル各社に対して大きなコストアドバンテージを有することだけは確かであり、この韓国のコングロマリットが、今後、チェコに何百万ユーロもの資金を投資しない決定を下すのは難しいものと思われる。

以上

出展：The Prague Post (January 30-February 5, 2013)

翻訳についての一切の責任を負いません。内部限り。