



日系新興企業、成長市 ダイレクト

講壇

起業家が創業の地としてシンガポールなどASEAN地域を選ぶことも増えた。かつて日本企業のアジア展開といえば「日本で培った経験を現地にカスタマイズ」が決まり文句となっていたが、新たな潮流として「日本を経由せずに」ダイレクトに「アジア」が生まれつつある。

プロが新たな発想のビジネスを開拓する余地が少ない。日本で経験を培うことが難しい状況下で、振り向けばインフラ整備を今まさに進める成長中のASEAN市場がある。

もう一つの背景として、起業家が海外市場にハードルを感じなくなった点がある。ハード面では、スマートフォンの普及によって世界共通プラットフォーム（基盤）を構築できるようになったこと。そしてソフト面では起業家が多国籍なコミュニケーションスキルを身に付けた

「に」と言いつつも、実際日本でのドラッシュな生活・社会システム構築の経験を培ってきた層は今や引退。現役世代はその運用改善を担ってきたので、新たなシステム導入の経験を積むことは逆に難しくなった。日本品質への信頼や誠実な対応といった先人たちが確立したブランド力は十分活用させていた。きつつ、現地視点で現地の成長を取り込む策を練らねばならない。日系スタートアップのアジアでの活躍は、そのヒントを見せてくれる。

（次回は産業技術総合研究所 理事長の石村和彦氏です）

損保と協議開始

5月、私たちは大きな決断をした。自動車整備工場での事故車の修理工賃の引き上げを求め、大手損害保険会社に団体交渉を申し入れた。4社との間でそれぞれ協議が進む。

事故車の修理は車の所有者と整備工場間の取引だが、修理代金は損害保険会社が整備業者と協議し保険金として支払う慣行がある。その工賃単価は30年あまり、ほぼ据え置かれてきた。業界の実状を発信し、処遇改善を訴えてこなかった車体整備業界の消極姿勢にも責任の一端はある。ただ、物価高を自助努力で乗り越えるのは限界だ。他産業との人材の奪い合い

車修理業、工賃引き上げ交渉

日本自動車車体整備協同組合連合会会長 小倉 龍一



主張

も激化しており、メカニックが確保できず「整備難民」が生じる事態にも直面。収益改善を伴った賃上げによる処遇改善は喫緊の課題で、修理費の

うち工賃を算出する際に用いる「指数単価」の17・5%以上の引き上げを求めている。日本自動車車体整備協同組合連合会は全国の中規模の整備工場など4014社で構成され、40年あまりの歴史がある。会員の事業規模は小さく、大手企業と個別に交渉するには限界がある。そこで中小企業等協同組合法に基づく「団体協約」に活路を見いだした。

見解が示されたことで事態が動き出した。団体協約の活用による価格交渉は初のケースと聞いており、適正取引化を促す政府の本気度を感じる。「パートナー」に

長できる環境を創出するための一歩を踏み出したと受け止めてほしい。かつて自動車整備の現場で働く人は、純粋に自動車が好き、メカが好きという人が多く、その情熱に支えられてきた。時代は変わり、クルマ離れやモノづくり離れが指摘され、人材の獲得は一層困難になる。どんな人にとっても魅力ある職場であり続け、かつ「生業」として成立するには個々の事業者が収益基盤を固める必要がある。今回の決断はその契機としたい。

（東京都千代田区神田 平河町1）

おぐら・りゅういち 87年（昭62）日大理工卒。高校教諭を経て89年に父が経営する小倉自動車（神奈川県座間市）に入社。02年社長。15年から日本自動車車体整備協同組合連合会会長。神奈川県出身、61歳。

中小が一丸、団体協約に活路

論説室から

太平洋・島しょ国

米中对立「最前線」でなす

断交し、中国と国交を樹立。22年にはソロモン諸島と安全保障協定を締結した。対する米国は23年までにソロモン諸島とトンガに大使館を開設し、パラオとマーシャル諸島、ツバルが台湾との外交を継続している。島しょ国が米中の覇権争いに巻き込まれ、地域が分断しないか懸念される。南太平洋の18の国・地域と日本による国際会議「太平洋・島しょ国」が7月16-18日に都内で開かれた。安全保障など7分野で首脳宣言を採択し、中国を念頭に「一方的な現状変更の試みに強く反対する」との一文も盛り込んだ。日米陣営に取り込むのが狙いだ。中国を名指ししておらず、どこまで期待できるかは不透明だ。日本は島しょ国の気候変動対策として、日本の衛星技術で気象データを提供することなどもサミットで決めた。島しょ国に寄り添ったこうした支援を重ねることこそ優先し、関係強化を図りたい。地球温暖化に最も脆弱な島しょ国が、温室効果ガス（GHG）排出量で世界1、2位の米中の覇権争いの最前線になっている。米中がまず何を行うべきかは、自明であろう。