

GMの破綻に思う

GMへの破産法の適用が間違いない状況になりました。このニュースに関して、さまざまな想いを抱く人がアメリカにはもちろん日本にも多いことでしょう。GMが抱える負債総額は1728億ドル(16兆4千億円)、これに対して資産総額は822億ドル(7兆8千億円)とされています。これらの数字は大き過ぎて、ピンと来ないものですが、負債総額は日本の通常の家計のほぼ5分の1に匹敵するものです。

GMの再建計画では、幾つかのブランドが消えることになっていますが、そのひとつにポンティアック(Pontiac)があります。この名前は、私には懐かしいものです。私はポンティアックの車を持っていたことがあるからです。ポンティアックはデトロイトの北方約30キロメートルにある町の名前で、そこにGMの工場があるのですが、元々は18世紀半ばにアメリカ・インディアンのオタワ族の首長だった男の名前だそうです。

1965年9月初めから1年間、私はミシガン州アナーバー市(Ann Arbor, デトロイト西方約60キロメートル)にあるミシガン大学物理学教室にポスドクとして滞在しました。アナーバーは小さな町なのに、大学の規模は大きく、学生数は当時でも3万人を超えていたので、住むところを見つけるのが大変でした。大学の宿舎に入ることはできず、まだ建てられて間もない民間の共同住宅に住むことにしましたが、そこは大学から6キロメートルほど離れた完全な郊外

でした。それで、直ぐに車を買うことが必要になりました。

新車は敬遠して、中古車を買うことにしました。当時の大学では、新車に乗っている人は滅多に居ませんでした。物理学教室のテクニシャンをしていたドックリル(Mr. Dockrill)という英国出身で気のいい人が、車に詳しいということで、車選びに付き合ってくれることになり、彼の車で中古車ディーラーをいくつか廻りました。私のアパートから遠くないところにあった大きなディーラーで見つけたのが、ポンティアック・テンペスト(Pontiac Tempest)の1961年型で、ドックリル氏と私が運転してみて、それを買うことにしました。

その車は、当時のアメリカでの言い方ではコンパクト・カーで、やや小型でしたが、それでも現在日本でタクシーに使われているもの程度の大きさはあったと思います。ボディーは茶色がかったくすんだ赤、屋根は白というツートーン・カラーで、当時の日本では未だ一般的ではなかったオートマチック・ギアシフトでした。この車は1年間使いましたが、これという故障はなく、東はカナダのオタワまで、西はウィスコンシン州のマディソンまで走りました。買ったときの値段は700ドルでしたが、1年後に300ドルぐらいで売りました。1ドル360円の時代のことです。

当時、ToyotaとDatsun(日産車のブランド名で、日本国内ではダットサンで通って

いたが、アメリカではダッツァンと呼ばれていた)はカリフォルニア州ではある程度走っていましたが、アメリカ自動車産業のお膝元であるデトロイト近辺ではほとんど見かけることはありませんでした。Hondaはまだ2輪車しか製造しておらず、ハンダといえばバイクのことでした。

デトロイトとアナーバーの間にあるディアボーン(Dearborn)という町には、フォードの本社と主力工場があり、そこでは工場を見学することができました。また、近くに、フォード博物館(Ford Museum)もあります。私は、1966年の春に、これらを見学しました。工場は大規模なもので、製鉄からの一貫生産をしていました。車を組み立てる流れ作業を見ましたが、こういう大量生産を日本の自動車工業がすることはないだろうと感じました。しかし、それから僅か15年ほどあとの1980年代初めには、日本車はアメリカ市場を席卷する勢いになっていたのです。これには1970年代半ばの石油ショックが大きく影響したと思います。

それから更に30年ほど経った現在、GMは破綻し、トヨタは世界第1位の自動車メーカーの座を占めるまでになりました。有為転変は世の常だとはいえ、この現実は何事にせよ何時までも変わらないでいるということはないのだということを改めて教えています。一度立派にできあがった仕組みを変えることは至難の業です。仕組みを変えるには、その仕組みを完全に壊してしまうことから始めるしかないので。GMほどのシステムではなくても、どこでも状況は余り変わらないでしょう。これからの世界と日本にとって、変化は避けられないでしょうが、それはどれほどの痛みを伴うことになるのでしょうか。(おわり)