

necessity-wants-demand の区別に関わる具体的事例

(1) ニーズという単語の意味の曖昧性 --- necessity-wants-demand の区別の必要性

以下で詳しく述べるように、necessity と wants、wants と demand は互いに連関はしているが、necessity が直接に wants となるわけではないし、wants がすぐに demand に転換するわけでもない。

このことは、いわゆる「ニーズの重要性」を主張する論者の議論が単純すぎることを示している。確かに「ニーズ」は重要なのであるが、そこで言われている「ニーズ」とは何かが問題である。日本語の「ニーズ」という単語には、necessity や usefulness としての「ニーズ」、wants としての「ニーズ」、demand としての「ニーズ」という3種類の理論的概念が混在している。

「ニーズ」を起点とした製品開発に関して、necessity-oriented(あるいは usefulness-oriented)な製品開発、wants-oriented な製品開発、market-oriented な製品開発という3つの位相を区別すべきなのである。

抽象的に考えた場合には、necessity-oriented な製品開発プロセスと demand-pull な製品開発プロセスは上記のようにほとんど違わない。差異は、製品製造の後にある。demand-pull では、その言葉の定義上、demand が存在する。しかしながら necessity-oriented では、necessity は存在するが、necessity の社会的認知や、necessity を充足する product に対する wants があることは前提とはなっていない。ソニーの初期テープレコーダーの場合のように、necessity の社会的認知がないために、necessity を充足する product に対する wants がない場合もある。その場合には、「製品の認知度を上げること」を目的とした宣伝ではなく、「製品の必要性や有用性を社会的に広く認知させること」による市場創造(market creation)の努力が先に必要となる。

すなわち、「製品が提供するnecessityに対する社会的認知が欠如している場合、あるいは、社会的認知度が低い場合には、製品が提供するnecessity 充足の意義＝製品の有用性を広く宣伝することで、市場創造をおこなう必要がある」ことになる。こうした市場創造に際しては、日本におけるテープレコーダー市場や、アメリカにおける1980年代前半期のPC市場がそうであったように、1社単独よりは、競合他社が市場に参入し複数社が競合する市場となった方が市場の成長速度は高まることになる。

(2) necessity と wants の区別

necessity と wants は連関はしているが、異なるものである。「有用であること」や「必要としている」ことは、必ずしも「欲しい」ことや「自発的にすること」を意味しない。「勉強は必要である」が、「勉強したい」という欲求を持つ学生はそれほど多くはない。「太りすぎの人にはダイエットが必要である」が、「ダイエットしたい」と思わない人も多い。

(3) wants と demand の区別

wants と demand は連関してはいるが、異なるものである。「有用であること」や「必要としている」ことを認識しており、「欲しい」とは思っても、「購入しない」あるいは「購入できない」こともよくある。欲求の対象であっても、購入の対象とはならないものは多数ある。

「太りすぎの人でダイエットが必要であることがわかっており、ダイエットをしたい」と思っている人でも、「ダイエットを持続的に続けることができる」人はそれほど多くはない。ダイエットのために運動を継続することや、ダイエット食品を継続的に取り続けることはさほど容易なことではない。必要性や欲求の充足には、継続的な努力を必要とする場合もあるが、そうした場合には必要性や欲求が充足されないこともよくある。

企業は、自社の技術力や技術開発力の競争優位性の確保には継続的な研究開発投資を必要とすることを理解しており、なおかつ技術的リーダーシップを確保することで製品差別化(あるいはコストリーダーシップ)を実現したいと考えてはいるが、必ずしも継続的な研究開発投資を持続できるとは限らない。コンコルドなどに示されているように、航空機技術の開発には、長年にわたる巨額な研究開発投資が必要である。しかしながら1つの製品ができてだけでは研究開発投資が十分には回収できないこともよくある。

(4) wants の対象ではあっても、demand の対象とはならなかった製品の具体的事例

wants の対象ではあっても、demand の対象とはならない製品、すなわち、「購入されない」「市場で売れない」製品も数多くある。有用であり必要としている製品であり、「欲しい」とは思われても、人々が「購入できる」とは限らない。製品はそれが持つ独自の機能やすばらしい性能によって「欲求の対象」(wants)とはなっても、その販売価格やランニングコストの高さ、競合製品や代替製品の存在などのために「購入の対象」(demand)とはならないことも多い。

ex.1 第二次世界大戦後に日本で初めて開発された旅客機であるYS11

双発ターボプロップエンジン方式の旅客機。国内開発の旅客機ではあるが、エンジンは「耐空証明の取得に困難が予想されたため自国での開発を諦め」ロールス・ロイス製を採用している。敗戦後、日本は飛行機の製造が長らく禁止されていたが、「1957年(昭和32年)に日本企業による飛行機の運航や製造の禁止が全面解除される事を見越し、1956年(昭和31年)に通商産業省(現・経済産業省)の主

導で国産民間機計画が打ち出され」、1957年より設計が始まった。

「総勢 182 機が生産されたが、販売網がうまく構築できないままで、予想より売上が伸びず、また第二次世界大戦後の日本では初めて作った機体のために実績がないため、足元を見られて値下げを続け、原価を割った価格で販売することもめずらしくなかった。また、宣伝費などの販売、営業関連費を初期コストの中に換算していなかったなど、原価管理も杜撰であったと言われている。／赤字は積み重なり、国会においてこのことを追及されると、1971年(昭和46年)12月28日の国会で政府(佐藤栄作内閣)はYS-11生産中止と日航製の解散を決定、1972年(昭和47年)末に販売を終了した。この時点でYSの民需は145機、競合機ホーカー・シドレー HS748は118機で、YS-11はフレンドシップに次ぐ売り上げであった。YSは昭和47年度末(1973年3月)を以って生産終了となったが、欧米の競合機は生産が続いた。技術を伝える後継機計画が進まないまま、1982年(昭和57年)9月に日本航空機製造は解散した。その後のアフターサービスは三菱重工業が請け負っている。現在でもこの決定は批判が多く、日本から新たな国産飛行機が生まれぬ一番の要因であると言われている。」

[出典]以上、引用は「YS-11」『フリー百科事典 ウィキペディア (Wikipedia)』<http://ja.wikipedia.org/wiki/YS11> による。



ex.2 イギリスとフランスが共同開発した超音速旅客機 (SST: supersonic transport) のコンコルド(Concorde)

イギリスとフランスは超音速旅客機に関してそれぞれ独立に開発をおこなっていたが、共同開発へと1962年に方針転換をした。原型機の初飛行は1969年3月2日、定期的な運行開始は1976年1月21日からである。「250機で採算ラインに乗るともいわれたようだが、1976年11月2日に製造中止が決定され、最終的に開発当事国の航空会社向けに16機(これ以外に原型機が4機)のみが製造されたにとどまった。」

[出典]「コンコルド」『フリー百科事典 ウィキペディア (Wikipedia)』

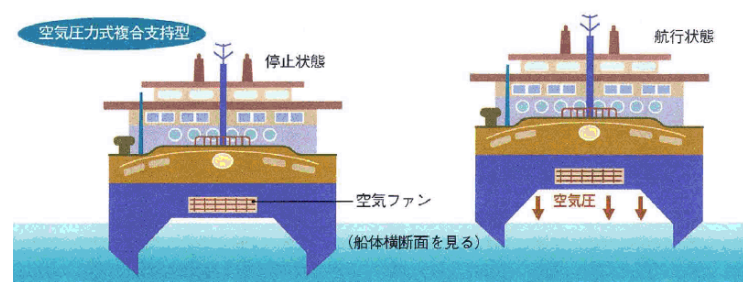
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%B3%E3%83%B3%E3%82%B3%E3%83%AB%E3%83%89>



ex.3 三井造船が事業主体となって開発を進めた次世代高速船「テクノスーパーライナー(TSL)」

全長140メートル、幅30メートル、総トン数1万3923トンで定員740人。航空機用ガスタービン2基が動力源。ホバークラフトのように浮上させ、ウォータージェットポンプ2基を推進器とし就航速度72km/h。同船は当初、東京～小笠原航路で2005年11月に就航する予定だった。東京～小笠原間を、現在は船で約25時間かかっているが、約16-17時間まで短縮できる。この製品は、「海の新幹線」、あるいは、左図にあるように「最先端のテクノロジーが可能にした21世紀の海上輸送革命」と称され、技術的にはかなり進んだ製品であったこともあり、小笠原諸島の観光振興に大いに役立つ「救世主とも言うべき存在」であったTSLであるが、結局のところ就航が断念された。運航会社の小笠原海運は、2004年の時点で「原油高で年間赤字額が最大20億円になる」として利用を断念した。三井造船は建設費の約115億円を回収できず、維持費の負担も発生している。

テクノスーパーライナー(TSL)の構造



アルミ合金製で軽量の双胴型の船体

[出典]『日経ビジネス』1994年10月24日号,p.63

テクノスーパーライナー(TSL)の宣伝ポスター



[出典]小笠原新聞社「TSL 関連記事- 小笠原新聞社」

<http://www.ogpress.com/2p/TSL/TSL-1.html>

[注]小笠原航路の高速船計画を進めるため設立されたテクノ・シーウェイブは2013年7月に破産している。

レスポンス(2013)「小笠原航路の高速船計画を推進していたテクノ・シーウェイブが破産」<http://response.jp/article/2013/07/22/202629.html>