

自動車の地政学リスク (1)

自動車産業は、完成車メーカーを頂点としたエコシステム（生態系）で、約3万点の部品で構成される巨大な加工・組み立て産業だ。部品メーカーに加え、メンテナンス、サービスなどの周辺産業も含めた雇用規模は、国内だけでも550万人にのぼるとされる。

これまで自動車産業のエコシステムを脅かす3大リスクと言えば、「自然災害」「サイバー攻撃」、新型コロナウイルス禍に代表される「疾病」だった。

災害では、2011年の東日本大震災発生時に長期生産停止に追い込まれたことを教訓に、各社は平時の備えとしてサプライチェーン（供給網）の「見える化」を盛り込んだデータベースを構築した。サイバー攻撃では、22年にトヨタ自動車の国内全工場が稼働停止に追い込まれる事態が発生したことを受けて、各社がセキュリティの強化を進めている。疾病では工場や販売店での感染拡大を防ぐと水際対策に取り組んだ。

いかなるリスクが顕在化したとしても、自動車産業の事業継続にあたって最も大切なことは、サプライチェーンを正常に機能させ、生産活動を止めないことに尽きる。完成車メーカー1社に部材・資材を供給する仕入れ先の数は約6万社と言われる。この巨大なエコシステムを維持するには関係各社の高度な連携が欠かせない。

新たなリスクも登場している。「地政学リスク」だ。地政学リスクは、特定の地域の政治的・軍事的な緊張の高まりにより、地域や

世界経済の先行きを不透明にするリスクを指し、地政学リスクの高まりが強く意識されるようになってきた。

モータリゼーションと言われた1960年代は、自動車業界のサプライチェーンは「地産地消型」だった。だが、自動車産業の発展と生産地域の広域化・分散化に伴って、サプライチェーンは国境を越えて複雑化している。地球の裏側で発生した出来事が日本での生産活動に影響を及ぼすほどになっている。

地政学リスクと言えば、米中対立、ロシアによるウクライナ侵攻に焦点が当たりがちだが、台湾有事のほか、中東、インド、東南アジアなど他の地域にも火種があるとされる。大切なのは何がトリガー（引き金）になりうるのか、その因子となる情勢を把握し、適切なシナリオを事前に想定しておくことである。

自動車産業が地政学リスクをどう受け止め、対処していくべきか。近年、テクノロジーの最先端を追う未来予測が人気だが、それに合わせ地政学リスクの把握が長期未来予測の新たな視点のひとつとなりえる。遠い異国の地で起きていることは、対岸の火事ではないのだ。

産業の未来予測に活用を



まえの・けんじ 大手自動車部品メーカーの生産管理部門や海外駐在、プロジェクトマネジメント部門での勤務を経て現職。事業会社での経験を踏まえた、戦略策定および新規事業企画などに関わるコンサルティングを提供。

ロシアのウクライナ侵略を受けた、日系自動車メーカー各社の対応

企業名	発表年月日	ロシアでの事業活動に関わる発表
トヨタ自動車	2022年9月23日	サンクトペテルブルク工場における生産事業の終了
日産自動車	22年10月11日	サンクトペテルブルクに所在する生産・研究開発拠点における生産・R&D事業の終了
マツダ	22年11月10日	ウラジオストクにあるソラースとの合弁工場における生産事業の終了
いすゞ自動車	2023年7月14日	ウリヤノフスク工場におけるトラック生産および販売・サービス事業の終了

(注)各社コーポレートサイトから筆者作成