

自動車の地政学リスク (4)

地政学リスクに備えるうえで、エンジニアリングチェーン・マネジメント (ECM) に加えて、もう一つの軸となるのが「サプライチェーン (調達網)」だ。

近年、自動車を筆頭に、スマートフォン、家電など、多くの工業製品が品不足に見舞われた。新型コロナウイルス禍で需給バランスが崩れ、部品の調達難に陥ったことが主因だ。特に半導体不足は、産業構造およびサプライチェーンを根本から見直す論議の引き金となった。

1990～2000年代、自動車各社は「量」を競い合ってきた。新市場の開拓とコスト競争力向上を目指して、サプライチェーンのグローバル化を急速に推し進めた。その潮目が変わるきっかけとなったのは、2016年のパリ国際自動車ショーでの独ダイムラーの「CASE」コンセプトの発表だ。この日を境に次世代自動車向けの技術開発を競う「質」の時代に突入した。20年に米電気自動車 (EV) のテスラの株式時価総額がトヨタを超えたことは記憶に新しい。

では「質」を追求する競争をどう勝ち抜いていけばいいのか。答えはシンプルで、①戦略的に不可欠な技術の競争力維持②技術流出防止策の徹底③新たな技術の育成——である。

戦略的に不可欠な技術の筆頭は、半導体だ。日本政府の支援のもと、台湾の半導体大手TSMCとソニーが熊本に、大手企業8社による共同出資会社ラピダスが北

海道に工場を建設することが決まった。こうした先端部品の国内調達網の整備が肝要だ。

技術流出防止策は、経済安全保障上重要な論点だ。21年に日本製鉄がトヨタと中国の鉄鋼大手、宝山鋼鉄を電磁鋼板の特許侵害で提訴した。現在係争中だが、故意による情報流出だとすれば、類似ケースの発生もあり得るため、経済安全保障上の観点からセキュリティの堅牢 (けんろう) 化は必須だ。

新たな技術育成の切り口は、昨今の脱炭素に関する議論が過熱する状況を踏まえると、エネルギー効率の向上、すなわち燃費 (電費) 向上に資する軽量化などの技術革新が今後さらに求められるようになるだろう。

サプライチェーンを「量」から「質」へ転換するため、政府も積極的に支援を進めている。政府は22年末に発表した国家安全保障戦略で「サプライチェーン強靱 (きょうじん) 化」の方針を示した。具体的には「特定国への過度な依存を低下させ、次世代半導体の開発・製造拠点整備、重要物資の安定的な供給の確保を進めるほか、重要な物資や技術を担う民間企業への資本強化」などを明記した。

ただ、いくら政府の支援があったとしても、自国内だけで完結したサプライチェーンを構築するのは不可能だ。地政学的な観点の打ち手としては、官民一体となって友好国との強固なパートナーシップの構築を進めつつ、戦略的に不可欠な技術を育て国内生産可能な体制を構築・維持していくことが求められる。

「量」から「質」への転換を

製造業におけるサプライチェーン見直しの動き

発表時期	製造品目	企業名	内容	要因	
				コスト競争力	地政学
2021年	半導体	TSMC	熊本県にソニーグループと合弁で半導体工場を建設することを発表	—	○
22年	自動車部品	住友電気工業	ウクライナで生産する部品をルーマニアとモロッコに移管	—	○
	白物家電	ダイキン工業	23年度中に中国製部品がなくてもエアコンを生産できる供給網を構築	—	○
23年	自動車部品	KYB(カヤバ)	緩衝器の生産の一部を北米から国内工場に移管	○	—
	自動車部品	日本精機	ソフト設計を新興国から日本へ戻す	○	—
	自動車部品	タチエス	シート素材を国内で増産、中国生産を減らす	—	○
	半導体	ラピダス	北海道に最先端の半導体工場建設を発表	—	○

(注) 各社コーポレートサイトから筆者作成