

自動車産業は、組立をつかさどる完成車メーカー（以下OEM）を頂点としたエコシステムで成り立ち、約3万点の部品で構成される巨大な加工・組立産業だ。自動車部品メーカーのみならず、メンテナンス、サービス等の周辺産業も含まれた雇用規模

の発生事案と対策内容を振り返れば、「自然災害」では、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、平時の備

全工場が稼働停止に追い込まれ、外部侵入を防ぐセキュリティ強化が急がれた。そして、「疾病」では、感染予防対策ガイドライン策定により、感染拡大の実際対策を継続した。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

前野 健二（まえのけんじ）
コンサルティング本部経営コンサルティング第2部
シニアマネージャー



スクのことを指す。『モータリゼーション』と言われた1960年代、自動車業界のサプライチェーンは「地産地消型」が主流だった。だが、産業発展と共に生産地域の広域化・分散化に伴い、サプライチェーンは国境を越え、どんどん複雑化していった。風が吹

中をはじめ、中東、インド、ASEAN地域にも地政学リスクの火種はあるとされる。大切なのは何がトリガーになりうるのか、その因子となる情勢を把握し、適切なシナリオを組んでおくということである。

未来予測ツールとしての地政学

自動車と地政学(1)

もら50万人と

えとしてサプライチェーン

常機能させ、生産活動を止めないということに尽きる。いちOEMに対し、

は各社の協力が欠かせない。三大リスクに加え、近年

けば桶屋が儲かる」というが、地球の裏側で発生した

の最先端を追う未来予測が人気だが、それに合わせ

数年前まで自動車産業のエコシステムを脅かす三大リスクと言えば、「自然災害」「サイバー攻撃」に加え、コロナ禍に代表される「疾病」だった。これまで

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、昨年リモート接続機器のせい

部材・資材を供給する仕入先の数は約6万社と言われる。この巨大なエコシ

「地政学リスク」は、政治・軍事的な緊張の高まりにより、特定地域や世界経済

「地政学リスク」と言えば、米・中対立、ウクライナ・ロシア情勢にフォーカ

の地で起きていることは、決して対岸の火事ではないのだ。
(毎週木曜日に掲載)

