

分科会1「越境と可動性」 自動車業界の越境

藤谷 旬生（スズキ株式会社）

1. 「100年に一度」の大変革

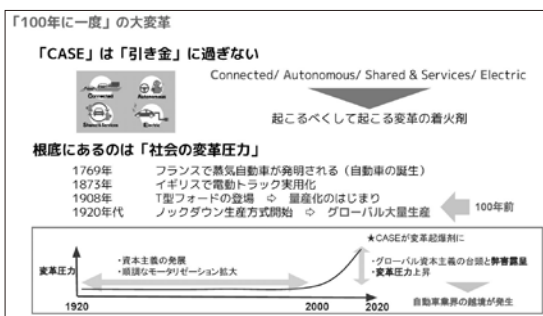
自動車業界は現在、100年に一度の大変革期と言われている。そのトリガーを引くのはCASEという言葉で表現される技術革新だが、その根底にあるのは過去100年続いた生産・販売台数を最大化するために効率化を追求するビジネスモデルからの変革圧力である。

①CASEという技術革新

現在、Connected（つながるクルマ・IoT化）、Autonomous（自動化）、Shared&Services（サービス化）、Electric（電動化）という技術革新がクルマの在り方を大きく変えつつある。

②自動車の歴史から「100年に一度」の考察

今から100年前はちょうど自動車の大衆化にむけて大量生産による効率化が始まった時期。これから起こる大変革はこの大量生産・効率化モデルからの変革を意味する。SDGsや脱炭素という地球環境レベルの要請、それに呼応するZ世代がこの大変革を加速させる。



2. 自動車業界における越境

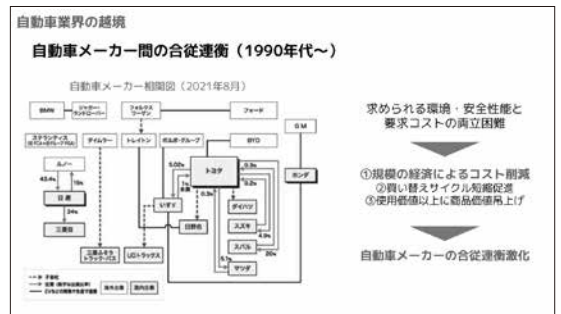
①自動車メーカーの合従連衡という越境

00年代前半から自動車メーカーの提携が繰り返されてきた。これは規模の経済による効率化を志向する連携であったが、社会が求める技術向上と一般消費者に

手の届くコストの両立が困難になっていたという点で、現在の大変革の予兆であったと言える。

②異業種連携という越境

数年前から自動車業界はIT、エネルギー、インフラその他、異なる業界との連携を活性化させている。自動車業界単独でCASE技術の社会実装は出来ないことが理由であり、このような異業種連携により閉じられていた自動車業界は開かれていく。



③地域との関係再構築という越境

これまで自動車産業は、工場所在地の産業バリューチェーンを支えるという意味において地域経済に貢献してきた一方で、グローバル資本主義の象徴として地域のコミュニティやまちづくりとは対立する存在であり、両社の間には見えない境界線があった。これからの大変革に向けて、多くの自動車会社は、地域の移動を支え持続可能なまちづくりの一端を担う存在として見えない境界線を越境し、地域との新しい関係構築を目指している。

3. 次世代へ向けて

冒頭で述べたように、現在起こりつつある100年に一度の大変革の根底にあるのは、社会の変化により過去100年間続いた自動車のビジネスモデルが揺らいでいるということであり、技術革新はあくまで変化を加速させるトリガーに過ぎない。

自動車業界の越境

まちづくり・地域社会との関係再構築（2018年～）



- 自動車産業は地域の産業バリューチェーンに貢献
 - 他方、自動車社会は地域コミュニティの敵と見られることも（スモール車庫・シャッター街）
 - また、グローバル化の象徴として地域は距離感を感じている面も
- ↓
- 地域活性化に協力。地域活性化活動を持続可能にするための新事業創出
 - 将来の持続可能な地域社会の姿を描き、そこからモビリティの在り方を考え直す

社会の変化を端的に表すキーワードとしては、気候変動・脱炭素、SDGsといった環境に関係したものが多く、自動車業界もこれを受けて一気に電動化・脱炭素化に動いている。しかし現在起こっている変化を環境の文脈からのみ捉えるのは片手落ちであり、これと並行して起こっている人と社会の変化に目を向ける必要がある。人と社会の変化を捉える視点は人によって様々だが、行き過ぎたグローバル資本主義の是正として起こっている脱資本主義の流れは、自動車業界として、また特に地域密着型で人々の生活の移動を支えてきた弊社スズキとして、着目すべきだと考えている。資本主義の過当競争の中で本質的な使用価値を軽視して商品価値偏重になってしまったものづくりやマーケティングをあるべき姿にもどすこと。移動弱者の救済や地域コミュニティの活性化につながるモビリティを創出すること。テクノロジー有りきではなく、あるべき地域社会の姿を描いてそこにテクノロジーを当てはめていくこと。こういったことを実現するために、自動車業界の垣根をまさに越境し、社会・地域に開かれた存在になっていくことが求められている。

次世代に向けて

