

今回はSociety 5.0を指す上で、自動車業界が取り組むべき重要課題の一つである「脱炭素」について触れた。本稿ではさらに踏み込み、自動車部品メーカーが取り組むべき課題について言及したい。

「運転する楽しさ」や「運転の快適さ」といったドライバー向け中心だ。心だつた時代から、「エネルギー抑制」や「交通事故低減」のような世の中全体に目を向けた時代となり、電動化や自動運転などに

充実のため、ソフトウェア中心の開発思想をベースに進み始めており、ソフトウェアを中心としたソフトウェア・ハード（クロスドメイン）の強化を目指している。

しかしながら、これまでハードウェア中心でビジネスを展開してきた自動車部品メーカーは、クロスドメインが整っていると

前野 健二（まえのけんじ）コンサルティング事業本部戦略コンサルティング部Autos Sector Consulting室副室長



ていく。AI（人工知能）やDX（デジタルトランスフォーメーション）を有効に活用し、人が考えるべき領域と機械が行うべき領域を究極のレベルまで磨き上げることで、最適なコストバランスを実現する。こうした変革の波を完成車メーカー筆頭に、各階層のサプライヤーがプロセスを高次元・整流化していかねば

を定義する企業が増えていく。イノベーションに携わる開発人材と価値観を共有し、明確なキャリアパスを提示することで、モチベーション維持・向上に努めることが必要である。

この他、急速に組織や考え方を変革している完成車メーカーに合わせて、自動車部品メーカーも窓口一元化などの体制整備を行うことも重要であろう。

完成車メーカーは、それぞれ哲学や方針が異なる。自動車部品メーカーは、完成車メーカー各社の考えに寄り添いつつ、ハードウェア上位主義を脱却すべく即行動し、開発を行うことが求められる。

（毎週木曜日に掲載）

脱・ハードウェア上位主義

今年進む自動車の「脱」(3)

はまだまだ言い難い。今後の対応に向け、自動車部品メーカーが取り組むべき課題は大きく三点ある。

一点目は、縦割り型開発の改革だ。ソフトウェア関連費用は今後確実に増大し

り型から、スピーディーな意思決定で柔軟に物事を進められるアジャイル型開発へと切り替えていく必要がある。

二点目は、開発プロセスの改革だ。ソフトウェア関連費用は今後確実に増大し

（従業員への価値の提案）

