

自動車会議所 ニュース

発行所



一般社団法人 日本自動車会議所
Automobile Business Association of Japan

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
日本自動車会館

電話 03(3578)3880
FAX 03(3578)3883
URL <http://www.aba-j.or.jp>

2014 **5** No.856

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)



日 本自動車会議所は4月12日、13日の両日、東京・江東区青海の複合アミューズメント施設「パレットタウン」内の「メガウェブ」で、体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2014」を開催し、大勢の家族連れやカップルなどで賑わった。子どもから大人まで楽しめるブースプログラムやステージプログラムの企画・運営に努めるなど、参画した団体や企業のスタッフが趣向を凝らしてイベントを盛り上げたことに加え、両日とも春らしい好天に恵まれたこともあり、来場者は2日間で過去最多の約5,100人(主催者推計)に達した。また、各

ブースの体験者数も延べ約1万900人に上り、今回も盛況のうちに幕を閉じた。

このイベントは、例年、春の全国交通安全運動期間にあわせて開催しており、内閣府、国土交通省、警察庁、江東区教育委員会が後援。当会議所の交通安全委員会の構成団体を中心に、開催趣旨に賛同する39の団体や企業が参画した。開催テーマは今回も「家族で広げよう交通安全」で、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる、多彩な体験型ブースなどを用意して来場者を迎えた。

(イベントの様子は5～8ページに掲載)

◆◆主な内容◆◆

- 第1回道路・環境委員会開催 2
- 「交通安全。アクション2014」実施報告 5
- 日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」開催 9
- 第203回会員研修会開催 11
- 9都県市がエコドライブ講習会開催[東京都] 14
- 平成25年度の次世代自動車の購入補助台数実績[東京都] 14

(主な記事はホームページ=<http://www.aba-j.or.jp>=にも掲載しています)

道路局および自動車局の「平成26年度予算概要」について

国土交通省道路局の橋本調整官および自動車局の澤井企画官が説明

平成26年度 第1回 道路・環境委員会開催

日 本自動車会議所は4月24日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で平成26年度第1回道路・環境委員会（委員長＝細野高弘・全日本トラック協会専務理事）を開催した。今回は、国土交通省より、道路局企画課の橋本雅道道路事業調整官と大臣官房の澤井俊企画官（自動車局担当）を招き、道路局および自動車局関係の「平成26年度予算概要」について説明を受け、質疑応答、意見交換を行った。

【道路関係予算概要】

橋本調整官はまず、「これからの道路行政が目指すもの」と題し、4つのテーマを説明した。

○安全でクリーンで働き者の高速道路をつなぐ

高速道路は、死傷事故率が一般道の10分の1など、優位性が高く、また災害時には緊急輸送路としていち早く救援が可能。こうした高速道をネットワークで積極的につないでいきたい。

○ネットワークを賢く使う

日本車は世界トップのカタログ燃費だが、せっかくの低燃費も渋滞でクルマの性能を活かし切れていない。IT技術や交通需要マネジメントなど総合力で賢く高速道路を活用していきたい。

○メンテナンスサイクルを回す

わが国の橋梁は高齢化しており、重大な損傷も出てきている。点検・修繕支援を着実に実施する。

○人が集まる道路空間を創る

人が歩きたくなる道の整備や、道の駅のレベルアップを推進する。

次に橋本調整官は、本年4月14日に社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会（部会長：家田仁 東

京大学・政策研究大学院大学教授）より出された「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」について、特に冒頭の「最後の警告－今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」を強調しつつ紹介した。同提言は、社会インフラの維持管理・更新に関し重要な事項を提言したもの。

＜基本的な考え方骨子（家田部会長）＞

高度成長期に一斉に建設された道路ストックが高齢化し、今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招く。平成24年の中央自動車道笹子トンネル事故など、すでに警鐘は鳴らされている。行動を起こす最後の機会は今である。

＜提言骨子＞

(1) 道路インフラの現状

全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道であり、地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加。

(2) 老朽化対策の課題

町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない。

(3) 道路インフラのメンテナンスに関する2つの根本的な課題：

①メンテナンスに関する最低限のルール・基準が確立していない

②メンテナンスサイクルを回す仕組みがない

(4) 目指すべき方向性：

①メンテナンスサイクルを確定

橋梁・トンネル等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視実施など。

【表 1】平成26年度道路関係予算概要

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業	その他	15,721	1.04	12,703	1.05
改築	その他	11,829	1.04	8,811	1.04
維持	諸費	2,684	1.07	2,684	1.07
工事	諸費	1,208	1.03	1,208	1.03
補助事業	規格道路等	1,040	1.04	644	1.05
地域	規格道路等	866	1.05	487	1.05
除雪	雪	152	1.03	101	1.03
補助	率差額等	22	0.82	57	1.09
有料道路事業等		18,014	1.06	214	0.31
合	計	34,775	1.05	13,562	1.01

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,124億円)、防災・安全交付金(国費10,841億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費1,350億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

高速道路更新事業の財源確保、点検修繕予算は最優先で確保。大規模修繕・更新に対して支援する補助制度など。

橋本調整官は最後に、平成26年度予算概要について説明した。

1. 平成26年度予算概要

当予算の基本方針は、「復興・防災対策」、「成長による富の創出」、「暮らしの安心・地域活性化」の3分野を重点化し、これらの施策を一体的に実施することにより、課題の同時解決を目指すこととしている。

予算額は表1の通り、事業費は3兆4,775億円、国費は1兆3,562億円。前年度比では、事業費で1.05、国費で1.01となっており、当初予算でプラスになるのは2年連続だがピーク時と比べれば大幅に減少している。

2. 東日本大震災からの復旧・復興等について

三陸沿岸地域の1日も早い復興を図るためのリーディングプロジェクトとして、三陸沿岸道路等の復興道路・復興支援道路の早期整備を推進。この事業では、事業の円滑な進捗を図るために、民間の技術力を活用した事業推進体制(事業促進PPP)を導入している。

また、被災地域の復興に不可欠な基幹的インフラである常磐自動車道の早期復旧・整備を推進する。これに関して先日、浪江IC～常磐富岡ICの開通時期を平成27年のゴールデンウィーク前と発表した。

3. 新たな高速道路料金について

新料金のポイントは下記2点。

- (1) 「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換
 - ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、3つの料金水準へ整理
- (2) 料金割引全体の再編
 - ・効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
 - ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

【自動車局関係予算概要】

続いて、澤井企画官が平成26年度自動車局関係予算概要(表2参照)について、新規及び重点的取組を中心に、以下の内容で説明を行った。

1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行

- (1) 地域交通のグリーン化を通じたEVの加速度的普及促進：ゼロエミッション自動車として環境性能が特に優れたEV(バス、タクシー、トラック)を、他地域や事業者の導入につながるような先駆的取り組みを行っている地方自治体や自動車運送事業者に対し、EV及び充電施設の導入支援として補助を実施。事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援を行う。
- (2) 超小型モビリティの導入促進：通常の自動車と比較し、エネルギー消費量が6分の1(EVの2分の1)で1～2人乗り超小型モビリティの導入を促

【表2】平成26年度自動車局主要施策総括表

(単位：百万円)

主 要 施 策	26年度 予算額 (A)	前年度 予算額 (B)	対前年度 倍 率 (A/B)
1. 「日本再興戦略」の迅速かつ強力な実行			
○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	311	271	1.15
○ 超小型モビリティの導入促進	201	201	1.00
○ 旅客自動車運送事業等における訪日外国人旅行者の利用促進	15	-	-
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	276	282	0.98
2. 安全・安心の確保と環境対策の推進			
○ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	58	-	-
○ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	37	32	1.16
○ 自動車運送事業の安全総合対策事業	1,008	1,077	0.94
○ 車両の安全対策	221	261	0.85
○ 自動車の適切な保守管理の促進	245	169	1.45
・点検整備の促進	(136)	(84)	1.62
・未認証工場対策	(20)	(11)	1.82
・無車検車・無保険車対策の強化	(89)	(74)	1.20
○ 環境対応車普及促進対策	529	600	0.88
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	249	1.00
3. 被害者救済の充実			
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	69億円 の内数	68億円 の内数	-
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,199	3,186	1.00
○ 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実	297	297	1.00
(関連事項) 総合政策局予算			
○ 地域公共交通の確保・維持・改善の推進 ～生活交通サバイバル戦略～	306億円 の内数	306億円 の内数	-
(注) 上記のほか、東日本大震災からの復興対策に係る経費 (復興庁予算2,494百万円)がある。			

進する。これにより、①子育て世代や高齢者の移動支援、②観光・地域振興への効果、③省エネ・低炭素化、④新規市場・需要創出、が期待される。今後、地方自治体等の主導による「先導・試行導入」の優れた取り組みを重点的に支援する。

また、これ以外の取り組みとして、快適で安全な運転支援システムに関する検討を推進する。通信を利用した運転支援システムの開発・普及を促進することにより、交通事故死者数を低減し、世界一安全・快適な道路交通を実現する。さらに夢のある話題として、現在、東京オリンピック仕様のナンバープレートを検討している。課題はあるが是非実現させたい。

2. 安全・安心の確保と環境対策の推進

公共交通の安全・安心を一層確保するため、重大事故の防止対策を引き続き強化する。具体的には、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」

を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行ってもらおう。また、自動車の点検整備が適切に行われ、車検が確実に受検されるよう次の3つの施策を総合的に実施する。①点検整備の促進、②未認証工場対策、③無車検車・無保険車対策の強化

3. 地域公共交通の確保・維持・改善の推進

～生活交通サバイバル戦略～

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、地域公共交通の改善に向けた取り組みを支援する。今年度は新しく、バス会社のキャッシュフローを考慮したリース方式を活用。バス車両の更新推進を図る。

4. トラック輸送の省エネ対策の推進(平成25年度補正予算)

燃料価格が継続的に上昇する中、経営改善のための投資余力が少ないと考えられるトラック事業者に対し、新たに環境対応車(先進環境対応型ディーゼルトラック等)及びエコタイヤの導入に対する補助を実施する。これにより6%以上の燃費改善を見込んでいる。



「交通安全。アクション2014」は、今年も「メガウェブ」を会場に4月12日、13日の2日間にわたって開催された。今回で開催14回目を数え、幅広い分野から39の団体や企業が参画した。自動車関係団体の交通安全啓発イベントとして定着しており、イベント開催前の4月5日には山梨県を中心に静岡県や神奈川県、東京都、埼玉県などをサービスエリアとするラジオ局「FM FUJI」の朝の情報番組でも開催概要や見どころなどが紹介された。イベントには過去最多の約5,100人が来場するなど、盛況のうちに幕を閉じた。

今回は、39の団体・企業の協力により、14の体験型ブースを用意。開催テーマは「家族で広げよう交通安全」とし、家族で一緒に考え、ともに体験し、家族の絆を深めながら交通安全の大切さやルールを楽しく学べるよう、多彩な体験型ブースプログラムを企画した。特に今回は、高齢者の交通事故が社会問題としてクローズアップされていることから、特大タブレットを使ってリズムをとりながら俊敏性を測定したり、高齢者の視野を疑似体験できるゲームを新たに設けるなど、高齢者の交通安全対策に関係する企画を充実させた。また、子どもたちに好評のスタンプラリーも実施。会場では、14ブースに来場者の列ができ、スタンプ用紙のチラシを手には一生懸命にブースを回る子どもたちの歓声や笑い声があちこちから聞こえていた。

ステージでは、交通安全ビンゴ大会やクイズ、歌

で子どもたちに大人気の「おおはたれいこの交通安全の歌とアトラクション」や、愛らしい盲導犬が大活躍する「盲導犬ふれあい教室」、会場を沸かせた交通安全劇場「MUJICOLOGY! (ムジコロロジー) 研究所」などが行われ、家族連れなどで盛況だった。また、初めての企画として、実際に盲導犬と生活を共にしている“ユーザー”が「盲導犬ふれあい教室」に参加。外出時に困ったことなどの体験談を交えながら、盲導犬との接し方や仕事ぶりなどを紹介した。

平成26年春の全国交通安全運動は「子どもと高齢者の交通事故防止」が「運動の基本」とされており、イベントでは子どもから高齢者まで楽しめるブースやステージプログラムなどを企画。また、同運動の「全国重点」として、①自転車の安全利用の推進、②全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、③飲酒運転の根絶——の3つが掲げられているため、同運動重点を啓発するためのブースが多数、出展された。

当会議所でも、交通事故ゼロを目指して「交通安全。アクション」を毎年開催。子どもたちとその家族をメインターゲットとし、体験を通じて交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発することを目的に2001年から継続している。「交通安全。アクション」は、自動車関係団体の交通安全啓発イベントとして、また家族みんなで楽しみながら参加できる交通安全イベントとして定着している。

「交通安全。アクション2014」 会場風景



大勢の家族連れなどで賑わった会場の「メガウェブ」



愛らしい盲導犬を連れた“ユーザー”も参加して行われた「盲導犬ふれあい教室」(全国盲導犬施設連合会、日本盲導犬協会)



会場を沸かせた交通安全劇場「ムジコロジー研究所」(三井ダイレクト損害保険)



家族みんなで楽しみながら交通安全を学べる「交通安全〇×クイズ」(協力団体・企業共同出展)



ソングショーで会場を盛り上げる「おはたれいこの交通安全の歌とアトラクション」(協力団体・企業共同出展)



自転車シミュレーター交通安全教室 (東京都青少年・治安対策本部)



ライディングシミュレーター/ゲンチャレ (日本二輪車普及安全協会)



VICs体験シミュレーター
(道路交通情報通信システムセンター)



子ども安全免許証
(JAF/日本自動車連盟)



交通安全約束手形
(協力団体・企業共同出展)



俊感性測定コーナー
(イーティエフ)



てんけんくんぬりえ体験コーナー
(日本自動車整備振興会連合会)



自動車運転適性診断「ナスバネット」
(自動車事故対策機構)



首都高パトロール隊
(首都高速道路)



反射材体験
(全日本交通安全協会)



盲導犬ふれあい広場
(全国盲導犬施設連合会、日本盲導犬協会)



交通ルール違反撃退・射的ゲーム
(協力団体・企業共同出展)



飲酒疑似体験ウォーキングゲーム
(協力団体・企業共同出展)



総合受付では後席シートベルト着用やエコドライブについてのアンケート調査も実施



飲酒運転事故加害者の手記「贖(あがな)いの日々」を立ち止まって真剣に読む人



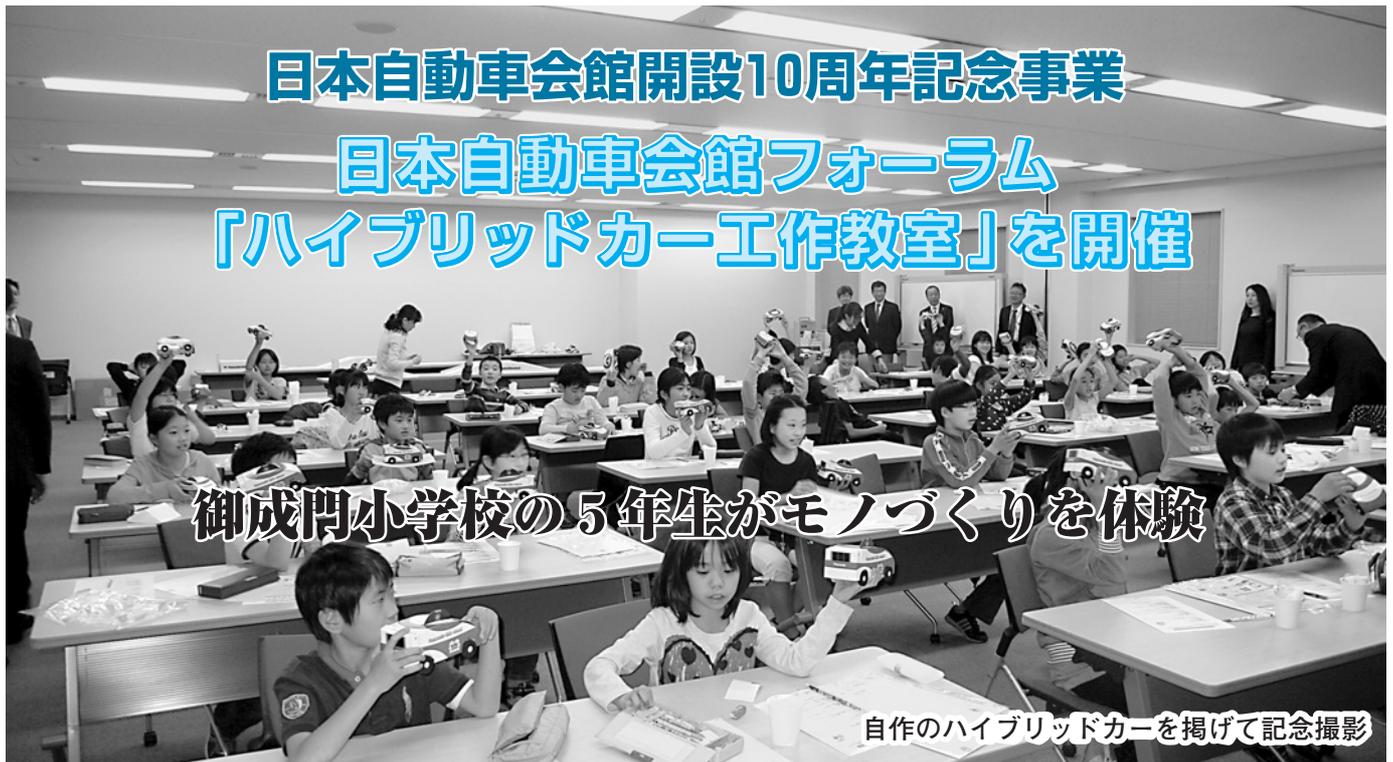
総合司会の遠藤恵子さんが各ブースをリアルタイムで紹介する「ブース中継」



小さな子どもたちに大人気のゆるキャラ「むじこりん」と「むじころう」



子どもたちを握手でお出迎えする「てんけんくん」



日 本自動車会館入館14法人で組織する日本自動車会館運営委員会（委員長＝名尾良泰日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局＝日本自動車会議所）は4月17日、日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」を開催した。今回のフォーラムは、同会館開設10周年の記念事業として企画され、近隣の御成門小学校の児童を招待して行われた。当日は、自動車産業を社会科で学習する学年である5年生約50人が来館。子どもたち自身が実際に模型を作って動かすことで、環境に優しいハイブリッド自動車に対する知識を深めながら、クルマの魅力やモノづくりの面白さを体験してもらった。工作キットは、環境教育の推進に力を入れているパナソニック(株)よ

り提供いただき、同社の協力の下、開催された。

工作教室開催に当たり、まず主催者を代表して同運営委員会広報部会の酒井明夫部会長（日本自動車連盟広報部長）が、「安全で楽しく環境に優しいクルマ社会をつくろうということで、自動車関係団体や企業が集まって10年前に日本自動車会館ができました。今回のイベントはその10周年を記念して開催されます。今日はモノづくりやクルマに興味を持って帰っていただければ嬉しく思います」と挨拶。続いて、工作教室のナビゲーターを務める、パナソニックの大島葉子さん（企業宣伝センターコーポレート宣伝室）が、「2つ以上の違うものを組み合わせることをハイブリッドと言います」などと、分かりやすくハイブリッド自動車の仕組みを説明した後、



主催者を代表して開会の挨拶をする日本自動車会館運営委員会広報部会の酒井明夫部会長



ナビゲーターの大島葉子さんからハイブリッド自動車の仕組みの説明を受け、熱心にメモする子どもたち

工作教室がスタートした。

工作する模型は、平坦な道はソーラーバッテリーで走り、パワーが必要な坂道になると乾電池に切り替わる仕組みのもの。プロジェクターでスクリーンに映された工作の手順を確認しながら、子どもたちは一生懸命に模型を組み立てていた。模型が完成すると、子どもたちはバッテリーのスイッチを入れて試走させていたが、坂道で乾電池モードに切り替わらないなどのトラブルも多く、“車検場”に持ち込まれるクルマも少なくなかった。

ハイブリッドカー工作教室は昨年2月、自動車に関する情報発信の場である「くるまプラザ」の活性化を図る狙いで、当会議所が“トライアル”として実施した。招待した御成門小学校の子どもたちや学校関係者に好評だったこともあり、今回は会館開設10周年の記念事業として開催された。

「夢のクルマ」絵画コンクール

御成門小学校 5年生を対象に実施

9月25日に表彰式開催

工作教室終了後、「夢のクルマ」を描く絵画コンクールの募集説明が行われ、会館運営委員会事務局がコンクールへの応募を児童らに呼びかけた。

同運営委員会では、会館開設10周年記念事業として、御成門小学校5年生を対象に「夢のクルマ」絵画コンクールを企画。5月中旬までに学校に提出してもらい、提出された作品は6月末まで日本自動車会館に展示される。最優秀作品は3Dプリンターで造形化し、9月25日開催予定の表彰式で贈呈することになっている。

「夢のクルマ」絵画コンクールは、評論家・ジャーナリストの立花隆氏による「日本自動車会館開設10周年記念講演会」、日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」に続く、会館開設10周年記念事業の第3弾として企画された。



難しい作業などはナビゲーターの今村学さん（写真右＝パナソニック宣伝・スポンサーシップグループコーポレートアド推進室）がアドバイス



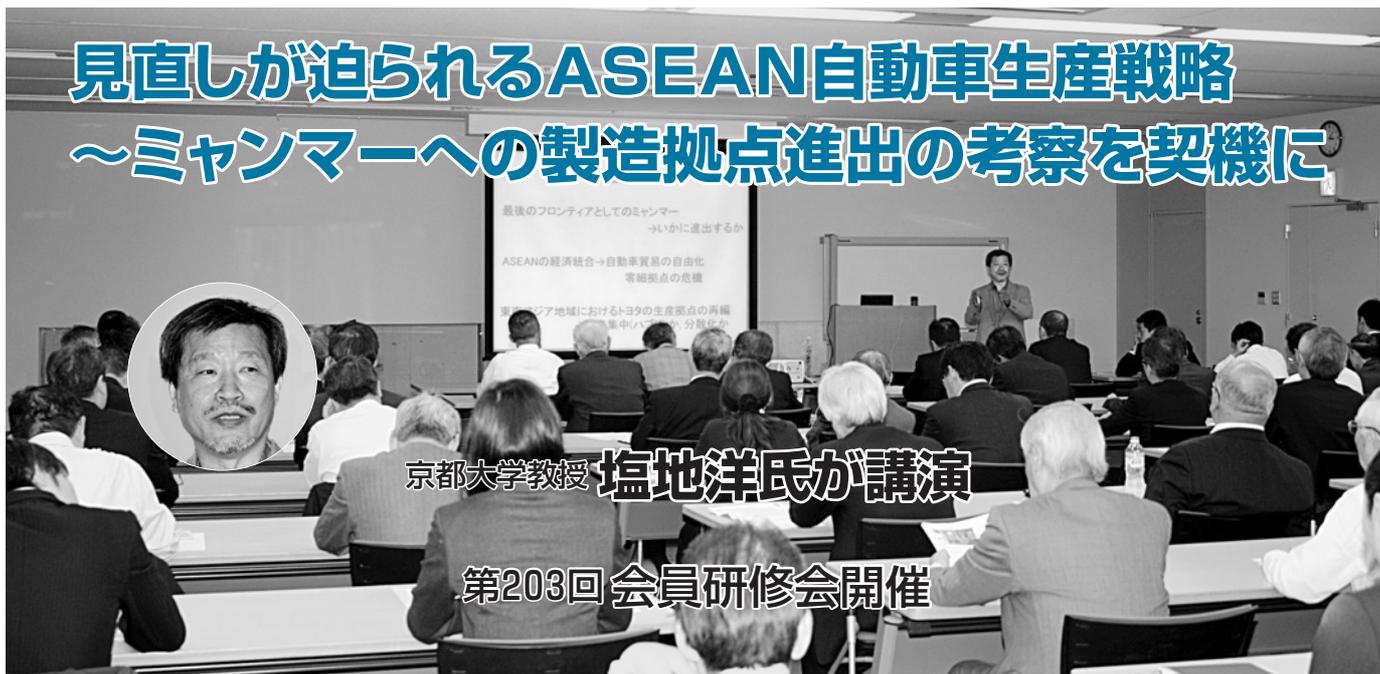
夢中になって工作キットを組み立てる子どもたち



“愛車”が坂道でソーラーから乾電池に切り替わるかどうか心配そうに見守る子も



“車検場”に持ち込まれ修理されるハイブリッドカー



日 本自動車会議所は4月15日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第203回会員研修会を開催し、京都大学大学院経済学研究科教授の塩地洋氏が、「見直しが迫られるASEAN自動車生産戦略～ミャンマーへの製造拠点進出の考察を契機に」と題して講演した。ASEANの自動車生産を巡る動向とミャンマー自動車市場の展望、同国自動車市場に向けた日本の自動車産業に求められる戦略について論じた。参加者は約80名。

【講演要旨】

1. はじめに

今、ASEANでは、完成車輸入関税の撤廃が順次進められ、自動車メーカーは現地生産戦略の見直しを迫られている。こうした中、ミャンマーはASEANの中で自動車生産が遅れた国であり、同国での自動車市場及び自動車生産の展望をASEAN全体に広げる形で本日の論点を構成したい。

2. ミャンマー自動車産業の概括

ASEAN後発加盟国であるミャンマーは、人口6,000万人で若年層比率が高く、識字率も高い。労働者は真面目で器用であり勤勉、また人件費が低い(中国やタイの5分の1、またベトナムの2分の1)。2009年に発足したテインセイン政府が、外資導入を積極的に推進している。問題点としては、産業インフラが脆弱で、道路、通信も整備されていない。電

力が安定しないので、装置産業(鉄鋼、石油化学等)は操業できず、鋳造や射出成形も困難である。

同国の自動車市場は、保有台数40万台であり、人口1,000人当たり保有台数でみると、7台に過ぎない。これは、未飽和の自動車市場であるロシア(200台)、タイ(140台)、中国(100台)と比べてもかなり少ない。同国の1,000人当たり標準保有台数を試算すると20台であり、何らかの制度的要因が自動車需要を抑制してきたことが分かる。長年にわたる軍事政権が自動車市場を人為的に抑制してきたのである。

また同国の年間自動車販売台数は、2012年で新車3,000台程度、中古車10万台程度と合計でも10万台程度である。同国は2011年に軍政から民政への転換が行われ、過去30年にわたり軍の特権であった中古車輸入ビジネスが民間に開放された。この結果、2008年に32万台であった同国の自動車保有台数は、2012年には40万台と8万台増加した。現在、同国では外国企業・外国人は中古車輸入が認められていない。そのため日本からの中古車輸出については、もっぱらミャンマー企業からの発注に頼らざるを得ない状況となっている。

3. メーカーはミャンマーにいかに進出すべきか

次に日系メーカーは、同国にどう対応すべきかについて述べる。日系メーカーとしては、部品メーカーと完成車メーカーでおのずと対応が変わってくる。部品メーカーは現地進出を直ちに検討すべきで

あり、完成車メーカーは量産工場の構築は当面困難と考えるべきであろう。

(1) 完成車メーカーの展望

同国の自動車市場は小さく、年間販売台数は20万台程度が限度と考える。この20万台のうち、何台国内生産できるだろうか。まず外的要因を考えてみる。2018年には完成車輸入関税がゼロになる予定であり、この結果タイやインドネシアから大量の輸入車が入ってくることが予想される。内的要因としては、現在の同国新車販売台数は3,000台程度であり、将来的に量産工場は困難であろう。すでに進出、及び進出計画を発表している日系メーカーも、少量生産でも利益を確保できるビジネスモデルを模索しなければならない。

(2) 部品メーカーの展望

部品メーカーが同国をどう攻めるかを考えるには、欧州における経済統合の前例を学ぶ必要がある。欧州では域内労働市場の自由化が行われた結果、安価な労働力を国境を越えて自由に使用することができるようになった。こうした事例をASEANにも当てはめて考えてみる。

まず、ミャンマーでの自動車部品生産の面から考察する。同国は自動車生産が少ないため、同国内の自動車メーカーへの納入にのみ頼ることはできない。国内への納入は副、輸出が主たる売り先となる。こうした中、貿易自由化によってミャンマーからタイへの部品供給の機会が拡大している。隣国のタイは労働者不足であり、賃金が高騰している。一方、ミャンマーは雇用不足であり、100万人以上の失業者がいる。ミャンマーの若年労働者をタイ政府は歓迎しており、その結果300万人のミャンマー人がタイに出稼ぎに来ている。

ラフな数値を示せば、タイではタイ人の月給は5万円、ミャンマー人の月給は3万円（ミャンマー国内では月給1万円）であり、出稼ぎミャンマー人は月給3万円のうち1万円をミャンマーへ送金している。ミャンマーのGDP 5兆円の7%に相当する3,600億円（300万人×1万円×12カ月）の送金が行われていることになる。

次にミャンマーへの外資の進出状況を見てみる。現在、ミャンマーのテインセイン政権の外資導入政策の中で、外国資本が同国に生産拠点を展開し始めている。こうした中、日系企業は同国にいかに入っ

ていけばよいのだろうか。今後、輸入関税が撤廃されるとなれば、現地工場進出方式の転換が必要である。従来は進出先でのみ部品を供給するコバンザメ方式であった。今後は、ミャンマーをASEAN全体構造の中で位置づけ、域内複数国に供給していく国際分業方式に転換していかねばならない。

これは、ASEANで20数年前から進められてきたASEAN自動車部品相互補完計画を発展させる形となるものである。つまり、ミャンマーは、3,000台に過ぎない同国内工場向けの部品供給拠点ではなく、400万台を生産するASEAN等他国への部品供給拠点として考えるべきである。こうしたASEAN等他国への部品供給拠点として位置づけられているASEAN内他国の例としては、矢崎総業のカンボジア工場やトヨタ紡織、豊田合成のベトナム工場の例がある。

また、タイの5分の1であるミャンマーの安価な労働力に着目した、「労働集約工程切り出し型」の企業内分業も考えるべきである。つまり、タイやインドネシアなど労賃が高いASEANの他国での労働力集約工程をミャンマーに移転することである。ただこの場合、他国とミャンマー間での物流費が発生する点に気を付ける必要がある。

以上のような工程間での国際分業については、日本企業が垂直分業にこだわり、韓国企業に後れを取った家電・エレクトロニクスの例がある。今後は垂直統合にこだわることなく、工程間の国際分業を推進すべきである。

4. ASEANにおける日系自動車メーカーの戦略

次に、日系自動車メーカーのASEAN戦略の全体像を探りながら、ミャンマーでの新車工場の可能性について述べたい。ASEANでは、先行4カ国（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン）が完成車輸入関税を撤廃してきた（輸入関税：2005年5%→2010年0%）。ミャンマー、ベトナム等も2018年までに輸入関税撤廃を予定している。2018年に輸入関税が撤廃されると、タイとインドネシア、マレーシア等の競争優位にある国で集中生産し、そこからフィリピンやベトナムに完成車輸出する戦略が有効性を持つ。その結果、市場が小さいベトナムなどでは現地生産存続の危機に陥ることになる。

こうした状況の中、既にASEANでは、勝ち組と

負け組に分かれてきている。

まず勝ち組のタイから述べる。タイは、従来より国内自動車産業育成政策として自動車の特定のセグメントに絞って減税、補助金政策を推進してきた(購入時物品税率の例:ピックアップ3%、乗用車30~50%)。同国では、輸入関税が2005年5%、2010年0%と進む中で、国内販売は2005年70万台、10年75万台、12年135万台と拡大し、生産も2005年110万台、10年160万台、12年245万台と増加した。輸入はわずか5万台程度であり、輸出は2005年45万台、10年90万台、12年110万台と順調に拡大している。

一方、負け組としては、フィリピン、ベトナムがある。フィリピンは、輸入関税が2005年5%、2010年0%と進む中で、国内販売は2005年10万台、10年17万台、12年16万台と横ばいとなり、生産も2005年5万台、10年7万台、12年6万台と同じく横ばい。輸入は2005年5万台、10年10万台、12年10万台と生産台数を凌駕している。輸出はわずかであり、フォードとマツダは組立工場閉鎖、他のメーカーも生産モデル数を削減している。ベトナムは、高い輸入関税はまだ残っているものの、国内販売は2005年4万台、10年11万台、12年8万台と伸び悩み、生産も2005年4万台、10年11万台、12年8万台と同じく伸び悩んでいる。輸入はわずかであり、輸出はほぼ皆無である。こうした状況で2018年に輸入関税が0%になると、販売は拡大する方向となるものの、輸入が増大し生産は減少する可能性が大きい。

次にミャンマーはどうなるのか述べる。2014年から中古車輸入台数(右ハンドル)が制限を受け、新車輸入が増大し、2018年に輸入関税が0%になると、2018年以降はさらに新車輸入が増大すると思われる。こうした状況では、現在、ほとんどない新車生産はさらに減少すると考えられる。スズキと日産の現地生産工場は輸入車に対抗できるだろうか。現状では、政策変更がない限り難しい。輸入関税が撤廃されることによる状況変化は、ベトナムでも同じ問題を引き起こしている。

ベトナムとタイを比較してみよう。例えばベトナムトヨタとタイトヨタを比較すると、年間生産台数がベトナムトヨタ3万台に対し、タイトヨタは90万台と生産規模が圧倒的に異なる。この差は生産効率の差、つまり台当たりコストの差となって表れる。

圧倒的にタイトヨタの方が生産コスト的に優れているということである。

またベトナムとタイでは、部品メーカー数がベトナム145社、タイ1,991社と14倍もの圧倒的な差が存在する。またベトナムでの国産車と輸入車とのコストを比較してみると、ベトナムでは、輸入関税がかかるため、国産車の価格が輸入車よりも低いが、輸入関税がなくなると国産車の価格競争力が消失することになる。この点はミャンマーも同様。またベトナム国産車は部品の現地調達率が低いため、コスト高の輸入部品を使わざるを得ず、現地調達率が高く部品コストが低い輸入車と比較して、コスト高となる。

さらに、ベトナム国産車は生産規模が小さいため、生産規模が大きく生産コストが低い輸入車と比較して、コスト高となっている。こうしたことから、「ベトナムではタイトヨタとの戦いになる。コスト競争力の観点から現地生産をあきらめ、タイやインドネシアから完成車を輸入せざるを得ない(タイトヨタ自動車社長)」との声も出ている。

それでは、タイとインドネシアなどに生産拠点を集中すべきなのだろうか。今後、政策変更がなければそうなるかもしれないが、我々には実際にはそうならないケースを想定しておかねばならない。2018年に輸入関税が0%になっても、下記政策などの国産車を優遇する方策がとられるかもしれない。

- ①国内税によって輸入車に差をつける方式(例:ロシアでのリサイクル税)
 - ②国内での生産と国産部品調達を義務化し、環境基準を達成した車に減税と補助金を支給するエコカー政策など国産車にインセンティブを与える政策
- また、今後の為替変動は無視できない大きな要因である(例えば、タイのパーツ高はタイの輸出競争力を減じている)。将来の通貨変動は予測しがたい。この点では、組立生産拠点を分散させることが理にかなっている。

さて、こうした種々の状況下においてミャンマーで新車生産をすべきであろうか。私は、ミャンマーをタイでの生産を補完する組立拠点として位置付けるべきであると考えている。そしてミャンマーに進出した日系メーカーに競争優位が生れるのは、下記の3つの条件が揃ったときである。

- ①ミャンマーの新車市場拡大(→まだまだ先)

- ②ミャンマー政府が少数のメーカーにしか認可を与えない(→可能性大)
- ③ASEAN自由化政策を拒否、あるいは受け入れても国内税等で輸入車差別(→可能性大)
- こうした条件を見極めながらミャンマー進出を検討すべきである。

5. 結論

以上の論点を踏まえ、本日の結論を述べる。現在ASEANでのハブ拠点への集中化決定は時期尚早であると言える。政策変更の可能性がある限り、現時点でタイとインドネシア等に組立生産拠点を集中化するという判断を下すのは時期尚早であり、貿易自由化の進展状況と各国の対応を見極めるべきである。

また、現在の生産国以外に生産拠点を増やす必要

は小さく、現行生産拠点のコスト競争力と生産能力を高めていく方策が優先されよう。ただし、超零組立拠点の検討は継続すべきであろう。今後、世界の中でのASEANの位置付けについては、従来の素朴な「売れる国で作る」論から脱却し、「点から面で考える思考」を持ってASEAN以外の地域とのリネージュを念頭に置くべきであろう。

最後に、部品の生産拠点をミャンマー内に構築する戦略について述べる。当面は同国内の自動車メーカー向けではなく、タイ等の大規模生産自動車メーカーに部品を供給する生産拠点を構築する可能性を検討すべきである。同国へは、インフラがあまり必要でない労働力集約型部品から順に進出させ、将来の資本集約型の部品をも展望に入れたシナリオを検討していくことが望まれる。

「燃費改善のコツ 個別指導します」

エコドライブ講習会を開催

東京など9都府県市

「燃費改善のコツ、個別指導します」——東京都など首都圏の9都府県市は6月、圏内各地でエコドライブ講習会を開催する。

この講習会は、9都府県市(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市)が日本自動車連盟(JAF)や自動車教習所と連携して開催するもの。

環境に優しい運転方法であるエコドライブは、地球温暖化対策や大気汚染防止に有効で、燃費改善や安全運転にもつながる。

今回の講習では、正しいエコドライブを身につけられるように、受講者全員に個別指導を行う。受講者は燃費測定機と分析ソフトを利用することで、エコドライブによる二酸化炭素の削減量や燃費改善結果、改善すべき運転のくせが理解でき、受講後のエコドライブの継続に役立てることができるという。

また環境に優しい自動車の啓発を目的に、電気自動車の試乗も行われる。

今回は東京・葛飾区、千葉市、埼玉・ふじみ野市、

横浜市などが会場で、参加希望者はファックスで申し込むこと(TEL.03-6833-9130、FAX.03-5440-2563)。募集人員は各会場とも21名。参加費は1,028円(保険代、テキスト代)。

問い合わせ先は9都府県市首脳会議環境問題対策委員会大気保全専門部会(事務局)神奈川県環境農政局環境部大気水質課(TEL.045-210-4120)、または日本自動車連盟(TEL.03-6833-9130)まで。

[東京都自動車会議所]

EV・pHVは199台

次世代自動車の購入補助台数

東京都の平成25年度実績

東 京はこのほど、平成25年度の次世代自動車の購入補助実績をまとめた。それによると、次世代自動車の購入補助申請は全般的に低調で、かろうじてハイブリッドバスだけが前年度実績を上回った格好だ。

平成25年度の補助実績のうち、まず低公害車の購入等で長期プライムレートの低金利で融資斡旋や補助金を受けられる環境保全資金融資斡旋は76台となり、前年度196台を下回った。

またEV・pHV(次世代自動車)の購入補助は199

台で、前年度の419台を大きく下回った。さらにハイブリッドトラックの購入補助は96台で、前年度の138台より減少した。

ただハイブリッドバスだけは15台と、前年度実績の8台を上回った。

補助台数が全般的に低調だったことについて、政府の予算成立の遅れが響いたことなどが影響した模様だ。
〔東京都自動車会議所〕

自転車安全利用 TOKYOキャンペーン

東京都などが5月一杯実施

東 京都は5月の自転車月間にあわせ、区市町村、警察、関係団体などと自転車安全利用TOKYOキャンペーンを同月1日から月末まで実施する。

これは自転車利用の交通ルールやマナーの普及啓発を進め、社会全体で自転車の安全利用を推進する機運を高めるのが狙い。9都県市共同の取り組みとして「自転車も のれば車の なかまいいり」をスローガンに一齐キャンペーンを行うもの。

具体的には、第8回銀座柳まつりなどイベントと連携してスクエアード・ストレイト交通安全教室や、自転車シミュレーターによる参加型の交通安全教室などを通じて自転車の安全利用を呼び掛ける。

とくに銀座柳まつりなどのスクエアード・ストレイト交通安全教室では、スタントマンが実際に自転車事故の現場を再現。現実の事故のような恐怖感覚を

「春の叙勲・褒章」

**当会議所元常任理事 渡 文明氏はじめ
石油連盟元会長**

当会議所関係者多数が受章

平成26年春の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係の多くの方々が晴れの栄誉に輝かれた。

叙勲では、日本自動車会議所元常任理事で石油連盟元会長の渡文明氏が旭日大綬章を、岩手県自動車会議所会長の元持勝利氏、日本自動車会議所評議員で日本自動車機械工具協会会長の中谷良平氏が旭日小綬章を、トヨタ自動車元副会長の中川勝弘氏が瑞宝重光章を、石川県自動車会議所元専務理事の北口正氏が瑞宝双光章をそれぞれ受章された。

褒章では、日本自動車会議所元評議員でトヨタ自動車元副会長、日野自動車前会長の岡本一雄氏、関東自動車工業元社長の服部哲夫氏、日本ガス協会会長の尾崎裕氏が藍綬褒章を受章された。

体験することで、交通ルール、マナー意識を高めることにしている。

問い合わせ先は東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課（TEL.03-5388-3127）まで。

〔東京都自動車会議所〕

「不正改造車を排除する運動」 実施要領まとまる

不正改造防止推進協議会・国土交通省

自動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」と国土交通省はこのほど、平成26年度の「不正改造車を排除する運動」の実施要領を取りまとめた。

今回は、前面ガラスへの装飾板の装着など5項目

を重点排除項目とし、また「騒音の増大を招くマフラーの切断・取り外しおよび基準不適合マフラーの装着」については街頭検査などで重点的に排除していくことにしている。

訃 報

江頭 郁生氏 日動火災海上保険元社長・会長
(当会議所会員元代表者)

日動火災海上保険(現東京海上日動火災保険)で社長、会長を歴任された江頭郁生氏が4月26日、心不全のため逝去された。83歳だった。

あい しゃ どう
愛 車 道 ②43

クルマ・身体・家の定期点検

「大腸内視鏡検査を受けたことがありますか？」
いつもの薬を処方して貰おうと、気軽な気分で訪
れた病院で、内科の医師から突然そう訊かれた。

「いいえありません」と答えると、
「お年から考えて一度検査した方が安心ですよ」
「ん？」と思ったが、ここで天性の好奇心がムク
リと頭をもたげ、反射的に「お願いします！」と
いう言葉が口から飛び出していたのだった。

指定された日時に検査待合室に行くと、看護師
からハンディタイプのビデオを渡され、モビプレ
ップという下剤の飲み方を学習させられた。やが
て、かたわらのテーブルにドンと置かれた、スポ
ーツ飲料を不味くしたようなこの薬液1リットル
を1時間以上掛けてチビチビ飲んで行き、その後
に半リットルの水を飲む。さらに薬液をコップに
2、3杯飲んだ時点で腸が動き、あたふたとトイレ
に駆け込む。その後10回ほどトイレに通い続
けることになる。この辺り、どうにも二枚目役者
のやらない役ではある。

一段落して検査室に招かれ、ベッドへ横になる
と手の甲に注射針が刺されて、鎮静剤を投与され
る。すると、何やら頭がボンヤリして、何時の間
にやら検査は終了していた。念のために聞いてみ
ると、検査時間は20分ほどであったという。検査
後の医師の説明では“異常なし”という判定で、

取りあえずホッとする。

毎年春になると定期健康
診断を行っている。クルマ
で言えば定期点検である。
道路運送車両法では、自動
車の保守管理責任はユーザ
ー自身にあると定めている
が、愛車の故障防止と性能
維持のためには必要不可欠と言っている。もちろ
んなによりも安全が優先されるが。



身体の保守管理も同様である。「これくらいの
痛みなら放っておいても直るだろう」という楽観
主義は、厳に慎むべきことであるのは言うまでも
ない。

こうした意味では、住宅においても例外ではな
く、我が家でも自宅を建てた際に「60年点検シス
テムとメンテナンスのご案内」というパンフを渡
された。最初の1年、2年点検以降は、築後5年
置きに住宅メーカーによる点検があり、30年目ま
では無料だが、次からは有料となっている。

上のカットは、日本自動車整備振興会連合会制
作の「てんけんくん」だが、いつ見ても愛嬌があ
る。何となく大腸内視鏡検査をしてくれた医師と
感じが似ているというのも面白い。

さて、今度は胃の内視鏡検査をしてもらおうこ
とにするか。

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成26年5月1日現在)=順不同=

- 一般社団法人 日本自動車工業会
- 一般社団法人 日本自動車部品工業会
- 一般社団法人 日本自動車車体工業会
- 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
- 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
- いすゞ自動車販売店協会
- トヨタ自動車販売店協会
- 日産自動車販売協会
- UDトラック販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 三菱ふそうトラック・バス販売協会
- 全国スバル自動車販売協会
- ダイハツ自動車販売協会
- 全国マツダ販売店協会
- 全国フォード販売店協会
- スズキ自動車販売店協会
- ホンダ自動車販売店協会
- 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
- 日本自動車輸入組合
- 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
- 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
- 一般社団法人 日本自動車機械工具協会
- 公益社団法人 全日本トラック協会
- 公益社団法人 全国通運連盟
- 公益社団法人 日本バス協会
- 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 一般社団法人 全国自家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
- 一般社団法人 全国レンタカー協会
- 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
- 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
- 一般社団法人 自動車公正取引協議会
- 全国自動車検査登録印紙捌人協議会
- 一般財団法人 関東陸運振興センター
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 日本道路建設業協会
- 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会
- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 一般財団法人 日本自動車査定協会
- 一般財団法人 全日本交通安全協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団
- 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
- 全日本自動車部品卸商協同組合
- アイ・ティ・エスジャパン
- 公益社団法人 自動車技術会
- 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
- 一般社団法人 自動車再資源化協力機構
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本ガス協会
- 一般社団法人 日本自動車運行管理協会
- 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本オートオークション協議会
- 日本中古車輸出業協同組合
- 全国オートバイ協同組合連合会
- 日中投資促進機構
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会
- 一般社団法人 岩手県自動車会議所
- 一般社団法人 宮城県自動車会議所
- 一般財団法人 秋田県全自動車協会
- 山形県自動車団体連合会
- 一般財団法人 福島県自動車会議所
- 東京都自動車会議所
- 一般社団法人 神奈川県自動車会議所
- 一般社団法人 静岡県自動車会議所
- 一般社団法人 愛知県自動車会議所
- 一般社団法人 岐阜県自動車会議所
- 一般社団法人 三重県自動車会議所
- 一般社団法人 富山県自動車会議所
- 一般社団法人 石川県自動車会議所
- 一般社団法人 福井県自動車会議所
- 一般社団法人 大阪自動車会議所
- 一般社団法人 徳島県自動車会議所
- 一般社団法人 香川県自動車会議所
- 愛媛県自動車会議所
- 高知県自動車会議所
- 一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)