

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 **12** No.863

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)

「飲酒運転根絶 新宿キャンペーン2014」開催



飲酒疑似体験プログラムなどで飲酒運転根絶を訴える
約1,100人が飲酒運転の恐さなどを体験

日 本自動車会議所は12月3日、東京・新宿区の新宿駅西口地下広場イベントコーナーで、飲酒運転根絶を呼びかける交通安全啓発活動「飲酒運転根絶 新宿キャンペーン2014」を開催した。例年、飲酒の機会が増える12月に開催しており、飲酒状態を疑似体験できる体験型のプログラムなどで飲酒運転の恐さを訴えた。当日は、新宿を訪れた買い物客や家族連れ、会社員などで賑わい、来場者数は約1,800人(主催者推計)、各ブースでの体験者数は延べ約1,100人に達した。

このキャンペーンは平成21年から行われており、

今回も警視庁新宿警察署の協力による白バイの展示・搭乗体験を実施。警視庁のシンボルマスコット「ピーボくん」も参加し、キャンペーンを盛り上げた。また、飲酒状態を疑似体験できる特殊ゴーグルを装着することで、飲酒による悪影響をゲーム感覚で体験できるプログラムなどを多数用意。このほか、自転車シミュレーター体験、反射材効果体験、飲酒運転事故加害者の手記展示、啓発チラシ・グッズの配布なども行われ、多くのブースで順番待ちの列ができるほどの賑わいだった。

(キャンペーンの詳細は次号に掲載予定)

◆◆主な内容◆◆

- 自動車議員連盟と政策懇談会開催 2
- 9都県市首脳会議、ガソリンパーパー対策推進を要望[東京都] 10
- 第209回会員研修会開催 5
- 「自動車なんでも相談」開催[神奈川県] 10
- 東京三十年会記念碑法要営む[東京都] 9
- 「エコライフ車塾」2014を開催[富山県] 11

(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)

自動車議員連盟と政策懇談会開催

自動車関係16団体が税制改正要望等を説明



車体課税や燃料課税の見直し、環境性能課税等について主張を訴える

政策懇談会で挨拶をする日本自動車会議所の小枝至会長(写真左側)

自 民党自動車議員連盟の総会および自動車関係16団体との政策懇談会が、来年度税制改正論議の本格的な局面を迎える中、11月11日に東京・千代田区の自民党本部で開催され、加盟国会議員約200名(代理含む)が出席した。政策懇談会に先立って行われた議連総会では冒頭、額賀福志郎会長より挨拶があり、現在の税制改正論議の全体状況等の説明が行われるとともに、新たな議連事務局長に佐藤信秋参議院議員を選任する提案が行われ、異議なく了承された。続く政策懇談会では、日本自動車会議所をはじめ自動車関係16団体より来年度税制改正要望を中心とした説明と、出席議員との意見交換が行われ、要望の実現に向け、議連と業界が結束して党税調等の議論に対応していくことを確認した。

総会は、議連事務局の佐藤信秋参議院議員の司会で開会し、額賀会長より冒頭の挨拶が行われた。挨拶の中で額賀会長は、今回の税制改正論議の全体状況に触れ、「税制改正の大きなポイントになっているのは、数年内に20%台に引き下げることと決定した法人税減税の具体的な内容や財源をどうするのか、また経済成長の実現と、いわゆる税と社会保障の一体改革の双方にしっかり対応していくための方策をどうするのか、である。特に法人税減税については、消費税の引き上げによって賄われているという認識を消費者に持たれてはいけない。基本的に法人税減税は、外形標準課税や課税ベースの拡大によって財源を賄う方向で考えている」と述べた。

その上で、額賀会長は「車体課税をはじめとした

自動車関係諸税については、自動車税等の地方課税が焦点になっていくと思われるが、本日は業界より現場の声として率直なご要望をお聞かせいただき、税制改正大綱の中で正しい方向付けをしていきたいと考えている」と述べた。

続いて額賀会長より、「本日司会の佐藤信秋議員を新しい議連事務局長に選任したい」との提案があり、出席議員の異議なく了承された。

総会に引き続き、議連と自動車関係16団体との政策懇談会に移り、当会議所の小枝至会長が出席団体を代表して挨拶した。この中で小枝会長は、「業界団体の代表として、消費税10%への引き上げ時における自動車取得税の確実な廃止、エコカー減税の拡充・延長、廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対の他、先送りとなっている自動車重量税の抜本的な見直し等を切に要望する。消費税増税の影響による販売減や高止まりしている燃料価格等で自動車業界も苦しい中、デフレ脱却と日本経済の成長のためにも、額賀会長をはじめとする自動車議連の先生方のご理解とご協力をお願いしたい」と述べた。

続いて、日本自動車工業会をはじめとする各団体の代表者より、順次、業界の状況や税制改正要望などにつき説明が行われた。＝別表「自動車関係16団体重点要望項目総括表」ご参照＝

次いで、本政策懇談会に招聘された経済産業省製造産業局の黒田篤郎局長からは、「業界の要望も踏まえながら、経産省の車体課税に関する税制改正要

自動車議員連盟で挨拶をする額賀
議連会長

望の実現に向け、引き続き議連をはじめとする先生方のご理解・ご指導をよろしくお願ひしたい」との発言があった。

意見交換では、残された時間は短かったものの、出席議員より意見が相次ぎ、「自動車税の環境性能課税案は、廃止される自動車取得税の付け替えに過ぎない。我々は自動車関係諸税の簡素化・軽減を掲げて先の総選挙を戦ったはず。地域を活性化するためにも自動車を元気にさせなければならない」、「自動車業界が自国のホームで元気になればグローバルでの戦いに勝てるわけがない。また軽自動車は地方の生活に必要な交通手段。税制ではそれらを十分考慮すべき」、「TPPやRCEPなどのグローバルな経済協定が控える中、日本の自動車の税制がグローバルスタンダードに著しく劣後することがあってはならない。自動車税制はネットで減税を勝ち取るべく、議連と業界は連携を密にするべき」、「雇用や事業所数の大きさで、自動車業界は地方創生のカギを握っている。今回の税制改正においても、自動車業界をしっかりと支えるべく結果を出していきたい」等の意見が出された。

こうした業界要望や意見交換を受け、細田博之議連幹事長より、「消費税の増税によって自動車業界に様々な影響が出ているが、税制改正大綱がまとまるまでに時間がそれほどあるわけではない。残された時間で議論を尽くし、結果を出すべく議連と業界で一致団結して対応していきたい」との懇談会のまとめの話があった。

最後に額賀会長より、「昨年末の税制改正大綱では、消費税10%への引き上げ時での自動車取得税の廃止を決断させていただいた。今後、消費税10%時における税制全体のあり方や経済対策を議論し、経済成長を軌道に乗せ、リーディング産業である自動車産業をサポートしていきたい。皆様のご納得いた

政策懇談会で出席団体を代表して
挨拶をする日本自動車会議所の小
枝会長

額賀議連会長（最前列右から3人目）の提案により、満場一致で新事務局長に選任された佐藤信秋参議院議員（額賀議連会長の向かって左側2人目）

だく結論を得るべく検討を進めていくので、引き続き議連の先生方と業界の方々のご支援をよろしくお願ひしたい」と締めくくりの挨拶があり、政策懇談会は閉会となった。

【団体側出席者】（順不同）16団体、合計34名
 ▷自工会 = 池史彦会長、川口均税制委員長、永塚誠一
 副会長・専務理事、▷自販連 = 櫻井誠己会長、古谷俊男法規・税制委員長、川嶋温副会長・専務理事、▷全ト協 = 星野良三会長、福本秀爾理事長、▷全タク連 = 三浦宏喜副会長、神谷俊広理事長、▷日バス協 = 高橋幹会長、梶原景博理事長、▷全軽自協 = 松村一
 会長、玉井政文税制・広報委員長、上岡一雄常務理事、▷中販連 = 澤田稔会長、木谷忠理事・税制委員長、武藤孝弘専務理事、▷部工会 = 高橋武秀副
 会長・専務理事、石川泰一業務部長、▷輸入組合 = フリーデマン・ブリュール副理事長兼専務理事、小林健二常務理事、▷日整連 = 下平隆専務理事、木場宣行事務局長、▷車工会 = 古庄忠信副会長、吉田量年専務理事、▷通運連盟 = 飯塚裕理事長、小松崎義幸総務部長、▷全自協 = 斎木忠夫専務理事、▷全レ協 = 縄野克彦会長、▷リース協 = 久保田憲事務局長、高木紳雄副事務局長、▷会議所 = 小枝至会長、新地秀一専務理事

別表

自動車関係 16 団体重点要望項目総括表

(順不同)

団体名	重点要望項目
日本自動車工業会	<p>○自動車取得税・自動車税(環境性能課税)</p> <ul style="list-style-type: none"> 消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税の確実な廃止 自動車税の取得時課税である環境性能課税を、廃止される自動車取得税の付け替えにしないこと 併せて現行自動車税の見直しやグリーン化特例の拡充等の負担軽減措置を講じること <p>○自動車重量税</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的な廃止を含めて負担軽減の方向で見直し、まずは当分の間税率を廃止 <p>○エコカー減税</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税廃止まで、エコカー減税(取得税)を延長 保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(重量税)を拡充・延長 市場活性化、新車全体の燃費性能の改善、多様な環境対応技術の育成の観点から、次世代自動車の他、内燃機関車も含めた幅広い車を対象とすべき <p>○軽自動車税</p> <ul style="list-style-type: none"> 軽自動車に対する重課とあわせて検討される軽課措置は、重課に見合う減税規模とすること 二輪車の増税対象は、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること
日本自動車販売協会連合会	<p>○自動車取得税の廃止及び自動車税のグリーン化の推進</p> <p>○コンパクトカー等の自動車税の軽減</p>
全日本トラック協会	<p>○軽油引取税の旧暫定税率の廃止等税負担の軽減</p> <p>○高速道路料金における大口・多頻度割引の継続</p> <p>○自動車税における環境性能課税(環境性能割)に係る軽減</p>
全国ハイヤー・タクシー連合会	<p>○自動車取得税の確実な廃止</p> <p>○営業格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対</p>
日本バス協会	<p>○平成27年度バス関係予算要望について</p> <p>(1)地域の公共交通ネットワークの再構築予算 (2)バスの環境・安全対策の推進予算</p> <p>○平成27年度バス関係税制要望について</p> <p>(1)燃料課税の軽減について (2)営業格差の堅持について</p> <p>(3)環境性能課税の軽減措置について (4)現行軽減措置の延長要望について</p> <p>(5)消費税率引き上げの際の負担軽減について</p>
全国軽自動車協会連合会	<p>○軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対</p> <p>○軽自動車税への環境性能課税導入に反対</p>
日本中古自動車販売協会連合会	<p>○環境性能課税に対する意見</p> <p>○中古車に対する消費税の特別措置に関する要望</p>
日本自動車部品工業会	<p>○自動車関係諸税の簡素化・負担軽減</p>
日本自動車輸入組合	<p>○車体課税についての廃止等抜本的な軽減</p> <p>(1)自動車取得税の消費税10%引き上げ時点での廃止</p> <p>(2)自動車重量税の廃止等抜本的な見直し、少なくとも「当分の間税率」の廃止</p> <p>(3)自動車税の現行の軽自動車税程度の水準への引き下げ</p> <p>○減税・免税措置の対象の設定・基準の切り替えの公平性・合理性の確保</p> <p>(1)「エコカー減税」及び「グリーン化特例」に関して、電気自動車、クリーンディーゼル車等を免税ないし最大減税の対象化すること。2020年度燃費基準到達のガソリン車を必ず減税対象化すること。</p> <p>(2)自動車税の環境性能課税提案に関して、燃費値を持たない車への課税案は不公平。自動車取得税の付け替えとならないように原則非課税とすべき。</p>
日本自動車整備振興会連合会	<p>○経年車に対して自動車関係諸税を重課する制度の廃止</p> <ul style="list-style-type: none"> 経年車であっても日頃の管理を行えば安全に使用できるものであり、かつ車に使われる資源を長く利用できることにもなり、年数を経ていることをもって過度な負担を求める不正な税制は廃止すべき。
日本自動車車体工業会	<p>○自動車関連税制について</p> <ul style="list-style-type: none"> 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・軽減を要望。 <p>○中小企業法人税の軽減税率の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 未だに企業経営が厳しい状況であるため、中小企業を対象とした法人税の軽減を要望。
全国通運連盟	<p>○軽油引取税の課税免除の特例措置の継続</p>
全国自家用自動車協会	<p>○自家用自動車に係る税負担の不公平等の是正</p> <p>○自賠償保険・任意保険の所得税控除の取扱い</p>
全国レンタカー協会	<p>○消費税と二重課税になっている自動車取得税を直ちに廃止すること</p>
日本自動車リース協会連合会	<p>○官公庁の公用車及び指定自動車教習所の教習車等のリース車両の非課税及び減免措置</p> <p>○身体障害者用車両に関するリース車両の減免措置</p>
日本自動車会議所	<p>○車体課税の抜本的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車取得税の消費税10%への引き上げ時に確実に廃止 廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対 <p>○燃料課税の抜本的な見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止

電子立国は何故凋落したか ～自動車産業が学ぶべきこと～



技術ジャーナリスト 西村吉雄氏が講演

第209回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は11月11日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第209回会員研修会を開催し、技術ジャーナリストの西村吉雄氏が、「電子立国は何故凋落したか～自動車産業が学ぶべきこと～」と題して講演した。西村氏は、日本の経済成長を支えてきた電子産業が2013年に貿易赤字に転落した背景や原因を解き明かしながら、自動車産業の今後を展望した。参加者は約55名。

【講演要旨】

◇ ICT産業の貿易赤字

昨年1年間のICT(情報通信技術)貿易収支は、通信機器が2兆870億円の赤字、コンピュータ関連が1兆6,450億円の赤字、合計すると3兆7,000億円を超える貿易赤字になっています。現在の日本全体の貿易収支も赤字ですが、そのときにいつも話題に上るのが天然ガスの輸入金額です。

原発停止により、天然ガスの輸入量が増加しており、しかも円安効果もあって輸入金額は増加しました。増えた額は3兆6,000億円ほどに上るとの試算もあり、天然ガスの輸入増加額より、ICTの貿易赤字の方が大きいという状態になっています。

◇ 日本の電子産業の軌跡

電子産業の国内生産金額は2000年の26兆円をピークに、2013年には約11兆円に激減、10年で半分になるペースで落ちました。さらに昨年2013年に、1955年以来初めて電子産業全体が貿易赤字の産業となりました。

日本の電子産業の本格的成長が始まったのは1970年ごろからです。このころから、いわゆる重厚長大

産業から軽薄短小産業へと、産業構造が転換していきます。そして、半導体向けシリコンの国内需要の急拡大が始まりました。実は1973年に第一次石油ショックがあり、この年の原油の輸入量がピークを迎えます。以来、40年間にわたって原油の輸入量はそれを超えたことはありません。また、国内の鉄鋼生産も同様です。

これに対してシリコンの国内需要は、1970年ごろから85年まで急増しています。日本の電子産業が最も元気だった時期は、1970～1985年と考えていいでしょう。しかしながらその電子産業も、1985年より輸出の伸びが鈍ります。その結果、貿易収支の黒字が減り始めますが、国内生産は内需主導でそこそこ成長しました。ところが2000年からは、生産も輸出も内需も、激しい衰退が始まります。

以上が15年ごとに見た、日本電子産業の軌跡です。

先ほど述べたとおり、ICTの赤字は3兆7,000億円ですが、電子産業全体ではそれほどではありません。理由は、電子部品の貿易収支が黒字だからです。減り始めてはいますが、2013年で3兆円近くの黒字を確保しています。コンピュータや通信の赤字を相殺して、全体ではまだ1兆円の赤字に達していないのが、2013年です。しかし、円安の影響もかなりあり、2014年は全体で2兆円近い赤字になりそうです。

◇ 「地デジ特需」の終了でテレビが失速

次にテレビですが、ほかとは異質の動きをしました。地上波テレビ放送のデジタル化に伴うテレビ買い替え需要(地デジ特需)により、2000年以降の国内テレビ市場が急成長します。テレビメーカーは

2007年～2009年に大型設備投資を実施し、2010年が生産・内需のピークとなりました。さらに、このころから輸入が増え始めます。しかし2011年に入り失速し急落、わずか1年で生産が13分の1へ激減しています。

これはある意味では当たり前です。2011年7月にアナログからデジタルに切り替わることは、早くから決まっていた。デジタル・テレビへの買い替え需要は、その前に終わるに決まっています。「地デジ切り替えは日本だけのことであり、輸出を考えれば大型のフラットパネルテレビの海外需要は、急に減ることはないはずだと考えた」との言い訳があります。しかしながら、テレビの輸出は1985年をピークに減少し、近年は微々たるものでした。

なお、1985年の最大輸出商品はVTRでした。VTRこそが日本の電子産業が作りだした最大の商品です。しかしその後、輸出は激減し、現在ではVTR自体がほとんどなくなり、ディスク等になっています。

このように変化する事業の表れとして、パナソニックは従来のB to Cではなく、B to Bの方向へ事業構造を変えようとしています。またシャープは部品事業の比率を高めています。亀山工場はスマホ向けディスプレイを供給していますし、堺工場は独立会社になり、大型液晶パネルを韓国サムスン社や米ビジオ社に供給しています。ソニーや東芝は国内ではテレビをつくっていません。

その先に、ビジオ社のようなファブレス（工場などの生産設備を持たない製造業）のテレビ会社になる選択肢もあります。日本はテレビをつくる国から輸入する国へ変わりつつあります。

◇通信機器市場の激変

米国では1984年に通信が自由化され、日本でも1985年に電電公社が民営化され、通信市場に競争が導入されました。ところが日米の通信市場の自由化は、そのときの想定とは違う方向への変化を引き起こしました。

当時はISDNが普及し、ニューメディアなどが出現するものと想定されていました。しかし、現実起きたことは、携帯電話とインターネットという大波の到来です。1990年にNTT系のシンクタンク「未来技術研究所」では、2000年に携帯電話の普及は強気にみて1,000万台と予測しました。ところが、現実には6,000万台の普及です。1990年ごろから2000年代初頭までは、携帯電話の加入者数と携帯電話機の

国内生産金額は並行して伸びました。この時期の日本における携帯電話は独自規格で、輸入品は対応できませんでした。一種の「鎖国」市場が成立したのです。

ところがその後、国際統一規格を採用し、さらに2005年にiPhoneが発売されたことで、携帯電話加入者数は伸び続けているのに、国内生産金額は衰退していきま。その結果として、国内における無線通信機器の貿易収支は2兆円の赤字になっています。ISDNのおかげで、交換機と搬送装置の生産は1985年以後、1990年代半ばまでは伸び続けます。けれども1990年代末からは激減します。インターネットには、交換機は不要だからです。固定電話網を2025年までにインターネット方式に切り替えると、NTT東西は2010年に発表しています。

◇日本のパソコン

同様に、パソコンでも「鎖国」市場が形成されました。日本では漢字処理の関係でNEC「98」がシェアの5割以上を占めていました。その後、IBM-PC互換機も漢字に対応し、やがてWindowsも登場、安価なパソコンが輸入されるようになります。

その結果、国内生産は減少していきま。コンピュータ関連機器全体の貿易収支も、近年は大赤字となり、2013年の赤字額は1兆6,450億円です。さらに近年はタブレットの輸入も増え、国内生産はピーク時の6分の1までに低下しています。

◇DRAM（半導体記憶素子）シェアの低下

1970年、IBMがパソコンのメインメモリーに半導体メモリーを採用し、半導体メモリー市場が大きく成長し始めました。市場を牽引したのは汎用コンピュータと電子交換機で、いずれにも高品質（長寿命）を半導体メモリーに要求しました。日本製は要求に応え半導体メモリー産業は、大躍進を遂げました。1985年には、日本製DRAMのシェアは80%に達します。

しかし1985年を過ぎるとシェアが減り始めます。1990年代後半から、日本企業はDRAM事業からの撤退や分社化を進めます。離合集散の結果、エルピーダメモリに集約されますが、2012年に経営危機に陥り、2013年に米マイクロン・テクノロジーに買収されます。現在、日本にはDRAMメーカーはありません。シェア80%を誇っていた日本ですが、約30年で0%になりました。

一方、韓国製DRAMのシェアが約70%を超えるところまでできています。これは、DRAMへの要求が、信頼性（長寿命）より安価な製品の大量供給へと変

化したのが要因です。そしてその理由は、DRAMの主な市場が、汎用大型コンピュータ向けから、パソコン向けに変わったことです。

パソコンは5年以上使われることはまれで、たいてい人は買い替えます。パソコンを5年で買い替えるなら、パソコンに使われるDRAMも5年以上の長寿命はいりません。韓国はこのDRAM市場の変化に追随し、日本企業は高品質(長寿命)の技術を変えられませんでした。

◇「ハードとソフト」「設計と製造」の分業

1980年代中ごろから、世界の電子情報通信分野では「ハードとソフト」「設計と製造」の分業が進みます。パソコン業界ではグローバルな水平分業が定着、半導体産業ではファブレスの設計会社と、シリコンファウンドリ(半導体製造サービス会社)による分業が進展します。電子機器ではファブレスの電子機器メーカーと、EMS(電子機器製造受託サービス)による分業が進展しました。

2012年にはクアルコム(ファブレス)が、インテル、サムスンに次ぐ世界第3位の半導体メーカーへ躍進。サムスン(モバイル分野でのシェアが高い)は、すでに世界第3位のファウンドリで、インテルもついにファウンドリ事業に進出し、結果、純粹の統合メーカーは事実上なくなってしまう。LSI(集積回路)では設計—製造の分業に必然性があります。根拠は、出版—印刷の分業との類似です。群小多数のファブレス出版社と巨大な印刷会社の分業が、出版・印刷業界の常態です。

◇iPhoneにみるグローバル分業

iPhoneのメーカーは、ブランドを持ち、製造責任を負う米アップル社ですが、ハードウェアの製造責任を請け負うのは台湾のEMS「鴻海精密工業」です。ただし鴻海の工場は主に中国本土にあり、液晶パネルはシャープが供給しています。契約相手は鴻海ですが、物流としては日本から中国への輸出⇒中国での組付けです。米国や日本で購入するiPhoneは、中国からの輸入なのです。

製造業とは何か。製造業の再定義が必要となってきています。例えばアップルはメーカーですが、工場を持っていないので、工場の海外移転はあり得ません。したがって、そもそも空洞化自体が意味をなさないので。

◇新たな分業の実現はイノベーション

「われわれの利用しうるいろいろな物や力の結びつき方を変えて、結合を新しくすることが経済を発

展させる」(シュムペーター『経済発展の理論』岩波文庫)——これがイノベーションの原点です。これにしたがえば、モジュール化による新たな分業の実現は、イノベーションそのものということになります。分業を嫌い続けた日本の電子産業は、この分野で起こったイノベーションを拒否し続けてしまったことになります。

◇技術革新はイノベーションではない!!

シュムペーターの原義に戻れば、「技術革新はイノベーションではない。研究成果はイノベーションではない。新たな分業の実現はイノベーションである」となります。蒸気機関の発明はイノベーションではなくインベンションであり、蒸気機関の発明を知り鉄道システムを作り出すことがイノベーションです。発明はインベンションであり、蒸気機関を発明してもお金の動きはありませんが、鉄道というシステムをつくるとお客さんが来てお金を払います。

鉄道を造るには、線路を引いて駅を造るなど、蒸気機関の発明とは違うたくさんの要素が必要です。これらを結び付けるのがイノベーションなのです。また、蒸気機関の発明を自分でやる必要はありません。だれかの発明を利用させてもらい、鉄道システムという新しい仕組みを開発するのがイノベーションです。そういう意味で、新しい分業を実現することはイノベーションなのです。分業を嫌い続けた日本の電子産業は、結局、この分野で起こったイノベーションを拒否し続けたことになります。

◇20世紀後半以降の電子情報通信産業に加わる4つの圧力

20世紀後半以降の電子情報通信産業には、恒常的に4つの圧力が働くようになりました。この4つの圧力はいずれも、分業を促進します。

まず、第一の圧力は、プログラム内蔵方式がもたらすソフトウェア圧力です。プログラム内蔵方式は、1940年代の後半にコンピュータのための情報処理方式として誕生しました。その後大発展し、コンピュータを超えて広く使われるようになります。プログラム内蔵方式ではない通常の処理方式は、単一のことしかできず、他の処理をするには別のハードウェアが必要です。

ところが、プログラム内蔵方式では、ハードウェアは汎用で、同じハードウェアをいろいろな仕事に使い回せます。それぞれの仕事を処理するのはソフトウェアです。これを実現するために、プログラム内蔵方式ではデータだけでなく処理の手続き(プロ

グラム)もデジタル化して入力し、メモリーに蓄えます。処理するときは、初めにプログラムを呼び出し、その指示にしたがって処理をさせます。

プログラム内蔵方式では、データもプログラムもデジタル化しなければなりません。これが二つめの圧力、すなわちデジタル化圧力です。プログラム内蔵方式は、20世紀後半以降の電子情報通信分野の運命を決めてしまいました。ハードウェアに仕事をさせるのはソフトウェアであり、システムの付加価値を決めるのはプログラム、すなわちソフトウェアなのです。

ハードウェアとソフトウェアの境目のインターフェイスを作っているのが、OSです。Windowsがこれにあたります。この仕組みをしっかり整備すれば、ソフトはハードのことを気にせず進歩できます。ハードウェアも独自に進歩でき、ハードとソフトの分業の合理性が生まれます。これが、その後の電子情報通信の分業の出発点になりました。

◇ムーアの法則がもたらす価格低下圧力

半導体(トランジスタ)も、プログラム内蔵方式と同じく、1940年代後半に誕生しました。1960年ごろには、トランジスタは集積回路(IC)へと発展し、ムーアの法則にしたがって進歩を続けます。

集積回路の単位機能のコスト(たとえば1ビットの情報を記憶するのに必要なコスト)は、3年で4分の1、10年で100分の1のペースで下がり続けます。これがムーアの法則です。この法則は、電子情報通信分野のシステムに、絶え間なく価格低下圧力をかけます。これが第3の圧力です。

この価格低下圧力を最終製品の価格に転化してしまうと、激しい低価格競争が待ち受けています。この低価格競争を避けようとするれば、ムーアの法則に基づく集積回路の進歩を付加価値向上に転化しなければなりません。これを受け持つのはソフトウェアです。電子情報通信分野では、ほとんど常にプログラム内蔵方式による情報処理が行われているからです。

◇ネットワークの発達ももたらす分業圧力

ネットワークの発達は取引コストを引き下げます。情報交換の速度とコストが社内外で差が小さくなり、パートナーを世界中に広げて選択が可能となりました。自社内に抱え込むより、社外から調達した方が有利な局面が増えてきます。「自前主義から連携・協力へ」が時代の方向になります。「水直統合から水平分業へ」の方向にネットワークは時代を動かします。これが4つめの圧力、すなわちネット

ワークがもたらす分業圧力です。

◇日本のエレクトロニクス企業の衰退

日本のエレクトロニクス企業は、分業嫌いを続けた末に衰退しました。1980年代後半以降、世界の電子通信産業は、設計と製造の分業をグローバルに展開しました。しかし、日本のエレクトロニクス関連企業は、世界の動向に背を向け、設計と製造の分業を嫌い続けます。半導体でも電子機器でも、自前主義(ハードウェアの自前生産)に固執したのです。ファブレスにもならず、ファウンドリにもEMSにもなろうともしませんでした。結果的に小規模な一体化企業が何社も林立し、全体として衰退に向かいます。

ハードウェアの自社生産がしたいなら、そしてそれが得意なら、ファウンドリやEMSになる道があったはずですが。かつて日本の半導体メーカーは、設計は不得手だが製造は得意と、自他共に言っていました。しかし、ファウンドリになる企業は現れませんでした。そして、製造工場を維持できなくなった2000年代後半に、一斉にファブレスへと向かいます。電子機器でもEMSになろうとする日本企業は、ほとんど現れませんでした。皆無ではなく、最近が増えてきていますが……。

◇電子情報通信産業への期待

国内生産と輸出において、日本の電子産業が昔日の姿に戻ることは難しいと思います。けれども今後の日本社会で、電子通信産業が果たせる役割は小さくないはずですが。

インターネット接続環境では日本は世界一です。それにもかかわらずインターネットの利活用は、とりわけ公共機関で進んでいません。医療・介護施設や公共機関でネット利用が進むことは、高齢化社会としても重要です。電子情報通信産業は、高齢化社会において、それなりの役割を果たせるはずですが。

◇電子産業と自動車産業の対比

最後に皆さんが一番興味を持っているお話をします。自動車産業は海外生産をたくさんしていますが、国内生産もガンバッテいます。2013年は12兆円の貿易黒字を確保しています。かたや電子産業は、2000年以前は自動車産業と同じ貿易黒字を出していたのに、以後落ち続け、昨年は赤字に転落してしまいました。

自動車産業には、ムーアの法則による価格圧力とプログラム内蔵方式によるソフトウェア圧力が、電子産業ほど働きません。自動車の基本は「機械」です。設計と製造の分業は、自動車産業ではこれまで

は必然性はありませんでした。ハードとソフトが別モジュールとして独立している領域が、自動車では限定的だったのです。

しかし、自動車の電動化に伴いモーターが入り、いよいよ電気製品になってきたときの自動車産業は、電子産業と同じ運命をたどらないかどうか、それなりに危険性はあるのではないかと考えています。実は同じ電機でも、重電や白物家電では価格圧力とソフトウェア圧力は電子産業ほどではないのです。日立製作所や三菱電機は、事業領域から「電子」を切り捨て、「電気」に戻ることによって業績を回復しています。

安全性（広義の自動運転を含む）が、自動車産業の競争領域になりつつあります。安全性を実現する仕事では、ソフトウェアの比重が高まります。自動運転システムは事実上ICT事業で、クルマはネットワーク端末となります。

また、これからの高齢化社会に対応する自動車をどうしていくのか。高齢者の移動手段をどう確保するか。過疎地の自治体は困り果てています。米国でも高齢者の運転問題は切実です。例えば自動運転の無人タクシーは実現できるか。自動運転の開発スピードは、将来の高齢化社会のあり方に関係してくる可能性があると思っています。



東 京都自動車会議所、東京自動車三十年会（みそじ会）は11月11日、東京上野・不忍池の弁天堂境内で東京自動車三十年会記念碑法要＝写真＝を執り行った。悪天候の中、みそじ会関係者、都内の自動車関連団体、企業、マスコミ関係者、地元の東京都自動車整備振興会隅田川支部の幹部ら約40名が参加、業界の先達の遺徳を偲んだ。

当日は、まず弁天堂輪番の北岡興真住職（東叡山福聚院住職）の読経で法要が始まり、続いて記念碑法要実行委員長の保坂三蔵・東京都自動車会議所会長が焼香。みそじ会代表の中谷良平・安全自動車会長、細川邦三前代表らが続き、出席者全員が焼香した。その後、保坂会長、中谷代表の挨拶があり、閉会した。

東京自動車三十年会は1953年、業界有志で発足。この段階で業界歴30年以上をメンバーとしたので、みそじ会と呼ばれるようになった。関東大震災以前から業界で活躍され、また苦勞を重ねてきた方々で

ある。

みそじ会では業界関係先の視察などの活動を展開していたが、その中で先人の顕彰碑を建立しようという機運が高まってきた。関係方面の理解が得られ、弁天堂境内に記念碑を建立、落成法要を執り行ったのは1975年5月であった。現在では広く自動車関連産業にかかわった総ての人々の慰霊を意識したものと受け止められ、東京に残された自動車関連産業遺産としても知られている。

東京都自動車会議所では保坂会長が法要実行委員会委員長として取り組み、刻名者ご遺族を中心とした、みそじ会とともに記念碑法要を重ねている。

法要の後、懇親会に移り、まず細川みそじ会前代表の発声で慰霊に献杯。その後、先人の業績を語り合った。
〔東京都自動車会議所〕

訃 報

山形県自動車団体連合会会長

（トヨタカローラ山形会長）

鈴木 重行氏

山形県自動車団体連合会会長でトヨタカローラ山形会長の鈴木重行氏が11月4日、逝去された。65歳だった。

鈴木氏は昭和52年6月からトヨタカローラ山形の社長、本年6月から会長を務められていた。また、平成19年8月から山形県自動車団体連合会会長を務められていたほか、山形県自動車販売店協会会長、山形県自動車整備振興会会長などを歴任され、平成22年秋に黄綬褒章を受章された。

ガソリンベーパー対策の推進を

政府に法令改正を要望

東京都など9都県市首脳会議

東 京都など首都圏の9都県市首脳会議はこのほど、政府に対して「ガソリンベーパー対策の推進」について要望を行った。ガソリンが蒸発して気化した蒸気、つまりガソリンベーパーが大気汚染の原因のひとつであるとして、神奈川県黒岩祐治県知事が9都県市を代表して国土交通省の太田昭宏大臣、環境省の望月義夫大臣に要望したものだ。

◇政府に対する要望の全文は次の通り。

健康影響におそれがあるとされ、中国での深刻な大気汚染発生の報道等を契機に国民の関心が高まっているPM2.5(微小粒子状物質)の主要な原因物質は、NO_x(窒素酸化物)、SO_x(硫黄酸化物)、VOC(揮発性有機化合物)、PM(粒子状物質)の4つである。また健康被害が届出されている光化学オキシダントの原因物質はNO_x、VOCであり、共通している。

このうちNO_x、SO_x、PMについては、自動車排ガス規制等により、大幅な低減が図られている。平成24年度の全国の環境基準達成率はPM2.5が40.5%、

光化学オキシダントが0.3%と極めて低く、厳しい状況である。

このような状況の中、既存の対策だけでは更なる改善が見込めないことから、新たな対策としてVOCの一種であるガソリンベーパーの発生抑制が必要である。

ガソリンベーパーは、自動車の給油時のほか、走行時や駐車時にも大気に放出されており、わが国では平成14年に国の中央環境審議会でのこの問題について「早期に結論を出すことが適当」とされたが、現在、法律による規制は行われていない。

一方、欧米では、このガソリンベーパーの大気への放出について既に規制による抑制がされている。この放出抑制対策の中でも給油時、走行時、駐車時のあらゆる場面でガソリンベーパーを回収し、車の燃料として再利用できる大型回収装置を装着した車(ORVR車=車搭載型燃料供給時蒸気回収装置)の導入が効果的である。実際、米国では規制により、大型回収装置の装着が義務付けられているため、ORVR車しか走行できない。また米国向けの輸出車は国内でも生産されているが、これらはORVR車であり、技術的には直ちに対応可能である。

については、国内でも早期に義務付け(ORVR車の早期義務付け)をするため、道路運送車両法に基づく保安基準など法令の改正を実施されたい。

〔東京都自動車会議所〕



神 神奈川県自動車会議所は11月12日、13日の両日、横浜駅東口の新都市プラザで「自動車なんでも相談所」を開設し、自動車全般について無料で相談に応じる「自動車なんでも相談」を実施した。

この「自動車なんでも相談」は、関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県、横浜市消費者協会の後援を受け、昭和56年から継続して開催している。今回で37回目となり、関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県安全防災局安全防災部くらし安全交通課、神奈川県自動車税管理事務所をはじめ関係各団体から派遣された相談員(延べ30名)と弁護士(2日目午後のみ)が対応に当たった。

今年の相談件数は、昨年と比べて3件少ない57件(うち電話相談は3件)。内訳は、登録手続き関係が14件、道交法関係が12件、自動車税関係が3件、車検・整備関係が4件、車の売買関係が7件、事故・保険関係が5件、輸送関係が5件、その他が7件となり、道交法関係における運転免許の返納や更新時の高齢者講習など、運転免許所持者の高齢化に係る相談が目立った。



富 山県自動車会議所は10月18日、11月15日の両日、富山市の富山県運転教育センターで「エコライフ車(くるま)塾」2014を開催した。同塾は11月の「エコドライブ推進月間」に持続可能な社会を目指すために取り組む、今年で6年目となる事業であり、地球温暖化の最大原因がCO₂(二酸化炭素)である現状の中で「エコドライブ」には明日への地球のために大きな可能性があるにとらえ、「エコドライブ」の具体的な実施方法やその効果・影響を自動車ユーザーが理解・修得することを目的としている。近年、ガソリン価格高騰が続いているが、エコドライブは誰もがすぐに取り組める、家計(エコノミー)にも環境(エコロジー)にも大きな効果の出る運転技術である。リーフレットやステッカーでエコドライブの必要性・重要性を理解するのみでなく、エコドライブの運転技術を当塾でしっかりと修得し、日々の生活での定着へとつながる「エコドライブの実体感」をキャッチコピーに開塾した。

日本自動車連盟(JAF)富山支部の協力(座学講師・インストラクター)のもと、富山県・富山県警察本部・北陸信越運輸局富山運輸支局が後援した。当所のホームページをはじめ、「エコドライブとやま推進協議会」の会長を当所桑名博勝会長が務めることもあり、富山県、とやま環境財団の両ホームページでも参加塾生を募集し、さらに県内各市町村の広報にもプレスリリースを配布した。

参加者は、自動車ディーラー・鉄道会社・一般企業社員や社会福祉法人・財団・関係団体職員などの30名。また、昨年参加した「地域・職場のリーダー」の4名がインストラクターとして加わる継続的なカリキュラムを採用した。カリキュラムの実施内容は

以下のとおり。

1. 座学及び実地

◇一般塾生30名 = ①地球温暖化防止に関する「座学」、②エコドライブ技術の走法、得られる効果等の「座学」、③通常走行・エコドライブ走行の実地、計測、④走行後の燃費データの比較、検証(分析結果とその指導等をグループごとに地域・職場のリーダー・受講生よりアドバイス)

◇地域・職場のリーダー5名 = ①「通常運転走行」の見学・学習、②燃費計測機の使い方講習会・一般塾生への指導方法、指導チェックポイントの再認、③一般塾生練習走行(1周日)、地域・職場のリーダー・受講生による見本走行・レクチャー、④走行後の燃費データの比較、検証(分析結果とその指導等・グループごとにディスカッションタイム)、地域・職場のリーダー・受講生によるアドバイスサポート

2. 修了証の交付

◇「全課程およびエコドライブ指導員修学課程」修了証……5名

◇「全課程」修了証交付……30名

3. 結果

当日は、当会議所の竹橋和夫専務理事のあいさつを皮切りに、はじめに地球温暖化防止に対する「座学」を行い、その後、同センター1.5kmの運転免許試験コースで燃費計測装置を取り付けた車5台で通常走行とエコドライブ走行を行い、各燃費を計測し、データの比較と分析・検証をグループごとでのディスカッション方式で行った。最後に竹橋専務理事より、成績優良者に修了証授与が行われた。

第2回に関しては、参加塾生全員の燃費改善が見られ、「地域・職場のリーダー」がインストラクターとして加わる当所オリジナルの継続的なカリキュラムの成果が出たと感じられる、大変に有意義な塾となった。

【結果】

・ 1ℓあたりの平均伸びkm数(改善km)2.65km/ℓ (30名)
・ 平均燃費改善率.....	16.25% (30名)
・ 改善率最高値.....	38.0%

あい しゃ どう
愛 車 道 ②⑤

吉良邸から泉岳寺へ

以前、といってもロナルド・レーガンが大統領だった頃だから、かなり前のことになる。

当時はエラク歌舞伎に入れ込んでいたこともあって、何時の時代も多くファンが足を運んだ人気演目「仮名手本忠臣蔵」に興味を持っていた。浅野内匠頭は何故殿中で禁断の刃傷に及んだのだろうかという疑問から始まって、討ち入りを果たした赤穂浪士のその後に至るまで、いろいろと調べたのだった。

そこで、その頃は少々体力の落ちた今と違い、まるでエンマコオロギのように陽気で元気だったこともあり、浪士が本懐を遂げて亡君内匠頭の眠る泉岳寺までの引き揚げルートを辿って歩き、その行程を記録してまとめたことを覚えている。

吉良上野介邸のあった本所松坂町(東京・墨田区両国:現在はその一角が当時の面影を残した松坂町公園となっている)から泉岳寺(東京・港区高輪)までは約10kmだが、47人の侍たちは黙々と歩き通している。

討ち入りのあった元禄15年12月14日の前日は降雪があったというから、引き揚げ時の早朝は大層寒く、また現在と違って舗装されていない道路の一部はアイスバーンの状態となって、歩きにくかったことだろう。完全武装の上、77歳という高齢の堀部弥兵衛を始めとする浪士たちは、それぞれ

が手傷を負い、また数時間に渡る戦闘により疲労困憊していたに違いない。さらに、上野介の息子綱憲が米沢藩上杉家の養子



として家督を継いでいたことから、一報を受けて手勢を練り出してくる恐れがあったため、警戒態勢の隊列を組み、緊張状態で泉岳寺までの長い道程を行進していったものと推察される。

一方で、好天の日を選んでノンキに歩いた当方は、草鞋履きでは無論なく、ジーンズにスニーカーという軽装である。歩いて気がついたことは、全行程の約半分が第一京浜国道であったことだ。

この国道は、日本自動車会館から指呼の距離に位置している。交差点の隅に立って目を閉じれば300年ほど前のその日に、浪士たちが様々な思いを胸に歩いて行ったであろう光景が臉に浮かび、感慨深いものがある。

また、会館から泉岳寺までは、徳川将軍家墓所のある増上寺や東京タワーを右に見て、それこそ歩いても行ける立置にあるから、赤穂浪士の面々に思いを馳せるには何とも好条件ではある。

ところで、浪士は蕎麦屋の2階で身支度を整えたという説がある。今日の夕食は蕎麦としよう。

(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12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
- 日産自動車販売店協会
- UDトラック販売店協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売店協会
- 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店協会
- 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売捌人協議会
- 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
- 一般社団法人 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)