

第7回定時総会

6月5日(火)、中経連は第7回定時総会を名古屋市内にて開催し、会員約300名が出席した。

豊田会長開会挨拶



最近の世界情勢については、中東情勢の緊迫化、米朝首脳会談の開催に向けたさまざまな駆け引き、米国に端を発する貿易摩擦など、国際社会を巡る状況が大きく変化しています。

改善基調が続くわが国経済であります。石油価格や原材料の値上がり、貿易摩擦の強まり等に伴う影響を、今後注視していく必要があると考えています。

一方で、世界の大きな流れにおいては、わが国の相対的地位は低下し続けています。IoTやAIの技術が進展する中、この分野で欧米から遙かに引き離され、豊富な労働力と市場規模の拡大を背景に成長を続ける新興国には、激しい追い上げを受けています。

わが国の再浮上に向けて、今こそスピード感を持って諸課題に取り組んでいく必要があると考えています。

こうした中、昨年度の中経連の活動実績として、取り巻く環境の変化、新たな挑戦課題への対応をねらいに、事業の選択と集中を図り、昨年4月、新しい委員会体制をスタートしました。

そして、経済、人材育成、イノベーションなど各委員会が、将来を見据えた長期的視点、世界で

生き残るためのグローバルな視点で、計7件の提言・報告書を取りまとめ、活発に動いてきました。

今年度については、各活動の「進める『進化』」と「深める『深化』」を図り、ビジョンの提示、提言の実現に向け、「行動」に重点を置き、事業活動を進めていきたいと思ひます。特に今年度は、「**中部圏の将来ビジョン策定**」「**イノベーションの活性化**」「**人材育成**」の3つを重点テーマとして位置付け、活動を強化していきたいと考えています。

まず、「**中部圏の将来ビジョン策定**」については、中部圏が世界からさまざまな人を呼び込み、対流・交流を生み出す地域として目指すべき姿を示していこうと考えています。

クリエイティブな産業の集積や、質の高い生活空間、雄大な自然と都市が共存する生態系、国土の強靱化などに着目し、現在ワーキンググループによる検討や、有識者との意見交換を進めているところです。

次に、「**イノベーションの活性化**」については、当地に不足するイノベーション人材を育成し、新事業のタネから芽を育てるための「中部圏イノベーション促進プログラム」を、5月にスタートさせました。

このプログラムを通じて、異業種・異分野が集まり、広域に連携できる「場」を提供していきたいと思ひます。難しいテーマではありますが、まずは動いてみて、改善しながら、産学官金から賛同者を増やしながら、新しいものが生まれる面白い「場」をつくっていければと考えています。会員の皆様にも、ぜひ参加いただきたく、よろしくお願ひいたします。

最後に、「**人材育成**」については、昨年12月に提言を取りまとめました。初等中等教育の段階からの基礎能力引き上げ、多様な体験機会の創出をはじめ、さまざまな観点から提言していますが、

まずは早急に教育委員会との意見交換の場を設けたいと考えています。

また、会員企業から会員大学への講師派遣を行う「企業・人材プール」についても、継続して実施していきますので、会員の皆様には、ご協力をお願いいたします。

最後に、繰り返しになりますが、中経連は今年

度を活動の「進める『進化』」「深める『深化』」を図る1年と位置づけています。

経済界自らが「まず声をあげる」こと、実現に向けてスピード感を持ち「とにかく動き・実行すること」を基本姿勢として、「日本を動かし、世界をリードする中部圏」を目指して活動を展開していきます。

ぜひ中経連の活動に、会員の皆様のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

定時総会概要



定時総会の議事では、「2017年度事業報告および附属明細書」「2018年度事業計画書および2018年度収支予算書」について報告を行った。また、「2017年度計算書類等(案)」「理事21名選任」について審議し、原案どおり承認された。

議事終了後、副会長を務められた山名毅彦氏に謝意を表明した。また、新しく副会長に就任される安形哲夫氏、中村昭彦氏の紹介を行った。

定時総会に引き続き、第27回理事会、記念講演会、会員交流会を開催した。

記念講演会では、米カリフォルニア州弁護士のケント・ギルバート氏を講師に迎え、「米国人から見た日本の課題と可能性 ～呪縛を解く、日本の覚醒～」と題してご講演いただいた。

ギルバート氏は、人類の歴史を振り返ると、世界では様々な国が誕生・興隆・衰退を繰り返してきた。そのような中、日本では神武天皇以来2600年にわたり、唯一無二な文化・文明を築いてきたことを紹介した。

また今日では、ブラジルでのサッカーワールドカップにおいて、日本人サポーターは、日本が敗戦したにもかかわらず、試合終了後にスタジアムのゴミ拾いを行ったことが現地メディアに称賛されていたことなどを例にあげ、日本人はあまり自覚していないようだが、日本人の国民性の素晴らしさは世界で誇れるものであり、世界から尊敬されていると述べた。

しかしながら、この素晴らしい性善説的な国民性が外交・国防ではかえってアダになるとも指摘し、日本の常識はいかに世界の非常識であるかを説いた。

国際社会の中で、これからの日本に求められるのは、誰とでもきちんと論理的な議論を展開することができる人材である。人材の育成においては、減点主義ではなく加点主義、子供を褒めて育てることの重要性を指摘し、日本人としての自信と誇りを取り戻してもらいたいと訴えた。



(総務部 亀井 勝彦、櫻井 景子)

新役員紹介

(役職名は2018年6月5日時点、敬称略)

会 長	豊田 鐵郎	(株)豊田自動織機 取締役会長
副 会 長	中西 勝則	(株)静岡銀行 取締役会長
	山浦 愛幸	(株)八十二銀行 取締役会長
	上田 豪	(株)百五銀行 代表取締役会長
	中村 捷二	中部ガス(株) 取締役相談役
	水野 明久	中部電力(株) 代表取締役会長
	佐々木 眞一	トヨタ自動車(株) 顧問・技監
	小川 謙	日本トランスシティ(株) 代表取締役社長 社長執行役員
	竹中 裕紀	イビデン(株) 代表取締役会長
	柘植 康英	東海旅客鉄道(株) 代表取締役会長
	村瀬 幸雄	(株)十六銀行 取締役頭取
	安藤 隆司	名古屋鉄道(株) 代表取締役社長
	大島 卓	日本ガイシ(株) 代表取締役社長
	中田 卓也	ヤマハ(株) 取締役 代表執行役社長
	碓井 稔	セイコーエプソン(株) 代表取締役社長
	安形 哲夫	(株)ジェイテクト 取締役社長
	中村 昭彦	(株)三菱UFJ銀行 副頭取執行役員
理 事	今井 正	新日鐵住金(株) 執行役員名古屋製鐵所長
監 事	伊藤 卓志	NDS(株) 取締役会長
	大津 正己	川北電気工業(株) 代表取締役社長
	森本 審	(株)名古屋観光ホテル 代表取締役社長
	富田 克典	(株)みずほ銀行 常務執行役員
事務局役員	小川 正樹	専務理事
	藤原 啓税	常務理事事務局長
	栗原 大介	常務理事

名古屋市・愛知県との懇談会

中経連は名古屋市・愛知県との懇談会を開催した。両懇談会において、名古屋市と愛知県には中部圏を牽引する両輪としてしっかりと連携を図ることを要請するとともに意見交換を行った。懇談概要は以下のとおり。

開催日	参加者	
5月30日(水) 名古屋市との懇談会	名古屋市	河村市長、堀場副市長、伊東副市長、廣澤副市長をはじめ12名
	中経連	豊田会長、柘植副会長をはじめ9名
6月8日(金) 愛知県との懇談会	愛知県	大村知事、森岡副知事、石原副知事、宮本副知事、加藤副知事をはじめ15名
	中経連	豊田会長、水野副会長、柘植副会長をはじめ11名

名古屋市との懇談会



懇談会では、双方の重点事業の内容を共有したうえで意見交換を行い、イノベーションの活性化のための取り組み、未来を支える人材の育成、広域連携による観光地域づくりについて双方が協力して取り組みを進めていくことを確認した。名古屋市側からは以下の発言がなされた。

【イノベーションの活性化のための取り組み】

- 名古屋市の取り組みと中経連プログラムをマッチングさせ、イノベーションの活性化につなげたい
- まちづくりの観点からもオープンイノベーションの場について検討したい

【未来を支える人材の育成】

- 教育委員会と経済界との意見交換の場を設け、互いの現状や課題等について理解を深めたい

【広域連携による観光地域づくり】

- 中経連が提案する広域連携による観光地域づくりのコンセプトである『Authentic Travel(本物にふれる経験ができる旅)※仮称』はとても良い
- 各地にある観光資源をどのようなストーリーで結び付けていくか、よく検討していきたい

愛知県との懇談会



懇談会では、双方の重点事業の内容を共有したうえで意見交換を行い、未来を支える人材の育成、広域連携による観光地域づくり、中部国際空港の二本目滑走路の早期実現について双方が協力して取り組みを進めていくことを確認した。愛知県側からは以下の発言がなされた。また、中経連からは広域的な視点でのまちづくり、イノベーションの活性化のための取り組みについて、愛知県へ協力要請を行った。

確認した。愛知県側からは以下の発言がなされた。また、中経連からは広域的な視点でのまちづくり、イノベーションの活性化のための取り組みについて、愛知県へ協力要請を行った。

【未来を支える人材の育成】

- 小学校からのキャリア教育に向けた市町村の教育委員会と経済界との連携について、県からも働きかけをしていきたい

【広域連携による観光地域づくり】

- 豊田市を起点とした周遊性の高い旅行商品造成の必要性を提言されたことは大変重要であり、県としてもイギリスで開催される旅行フェアで豊田市をPRしたい

【中部国際空港の二本目滑走路の早期実現】

- 早期実現に向けて地域が一丸となって取り組んでいきたい

(企画部 岡戸 信之)

中経連 特別講演会「自動車電動化の新時代」

4月16日(月)、中経連は最近話題になっている「電気自動車の本格普及」や「車の電動化進展」に関して、会員の皆様に理解を深めてもらうことを目的に、「自動車電動化の新時代」と題する特別講演会を名古屋市内にて開催し、約210名が参加した。講演要旨と主な質疑は以下のとおり。

講師

(株)みずほ銀行
執行役員 産業調査部長
牛窪 恭彦 氏



【プロフィール】

1989年3月一橋大学経済学部卒業、同4月日本興業銀行(現みずほ銀行)入行、日本銀行出向や米国駐在を経験後、2017年4月より現職。調査業務経験が長く、マクロ経済から各産業の将来展望まで幅広い知見を有する。

第2章 2030年の主要5地域における 電動車年間販売台数予測

台数予測のための予測モデルを設定した。予測モデルは大きく以下の3つで構成される。

- ①販売台数(マクロ要因、地域別・車種別動向)
- ②生産要因(車両価格差、ランニングコスト差等)
- ③政策要因(燃費、補助金、インフラ整備)

これに加え、電池価格や電動車の搭載電池容量・システムコスト等を試算した。その結果、2030年の主要5地域における電動車(EV・PHEV・HEV※)の年間販売台数を25,800千台(総販売台数の31%)と算出した。主要5地域の中では、中国はEV中心、欧州はPHEV中心、日本はHEV中心と、地域における傾向の違いが顕在化した。

※EV:電気自動車、PHEV:プラグインハイブリッド車、HEV:ハイブリッド車

はじめに

1886年に自動車が発明されて以来、数々の重要な技術革新・生産技術の進化により、今日の様な自動車産業の発展に至っているが、この進化は今後もさらに続く。

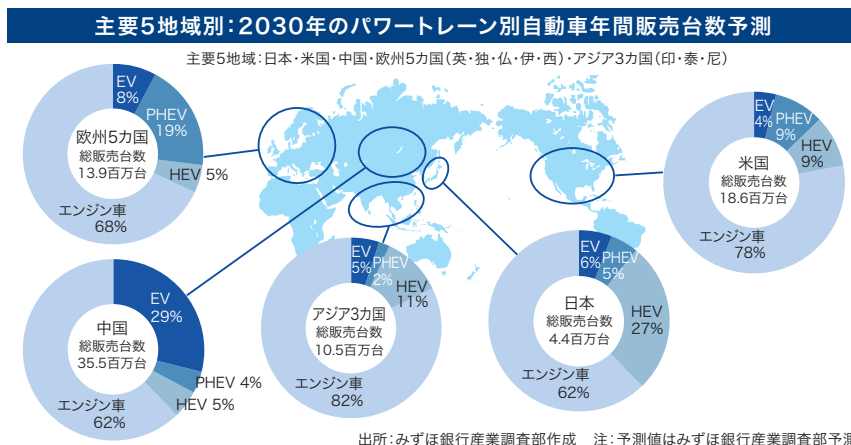
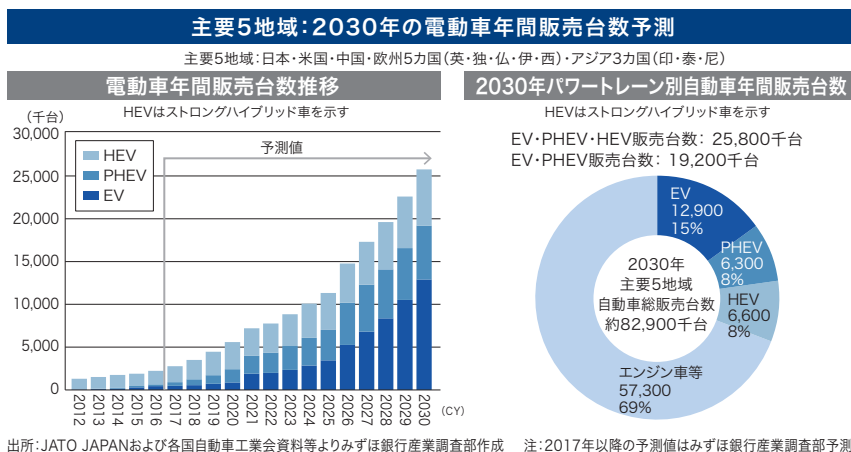
次世代のキーワードは「電動化」「情報化」「知能化」。これに加えて「MaaS(Mobility-as-a-Service)」と称される「シェアリング」「マルチモーダル交通」等の利用ビジネスが新たな潮流となりつつある。本講演では「電動化」にフォーカスする。

第1章 自動車電動化の進展

「電動化」進展の根拠として、以下の3つをあげる。

- ①主要国における環境規制の導入(米国加州ZEV規制、中国NEV規制、欧州各国規制等)
- ②完成車メーカーの電動車シフトと新規参入(欧米日・新興国メーカーの投入計画出揃う)
- ③技術進化(電池価格の低減・航続距離の伸長)

これらの根拠により、電動化の進展はもはや不可逆な流れとなっている。



第3章 電動化の完成車メーカーへの影響と戦い方の変化

台数予測によると、エンジン車は2024年にピークアウトを迎えるが、2030年でも総販売台数の69%を占め、その後も長く主力パートレーンであり続ける。従って、「市場拡大する電動車」と「市場通減するエンジン車」の両面への対応が必要になる。それぞれの対策は以下のとおり考えられる。

- 電動車…新たなアーキテクチャ、モジュール化
- エンジン車…モデル・スペック削減、開発抑制・既存資産スリム化
- 両面…選択と集中、陣営化

すなわち、電動車ビジネスは儲からない「勝者なき戦い」であり、エンジン車ビジネスがキャッシュフローの源泉になる。

第4章 電動化のサプライヤーへの影響と戦い方の変化

電動化に伴い「光と影」が交錯する。「光」は電動車部品であり、成長機会を取り込み「ユニット供給(電池・モーター・インバータをはじめとする関連部品の供給)」や「チャネル拡充(コンパクト・SUVなど車種にあわせた仕様の拡充)」の動きになる。一方、「影」はエンジン車部品であり、縮小する市場での戦いとなり、「コア事業拡大」と「ノンコア効率化」を並行して進める必要がある。欧州メガサプライヤーでは、既にこれらに沿った動きを着々と進めている。

第5章 関連産業への影響

以下3つが顕著な例としてあげられる。

- ① 電池需要の拡大
 - * リチウムイオン(次世代)電池の生産拡大
 - * 高容量電池(全固体電池など)の開発および製品化
- ② 素材置換
 - * 軽量化(鉄からアルミ・CFRPへ)
 - * マルチマテリアル化
(素材統合マルチマテリアルカンパニーの出現)
- ③ エネルギー転換
 - * 2050年にすべてEVに切り替わった時の石油需要は6%減(2015年対比)
 - * 潤滑油需要減
 - * EV・PHEV蓄電池の系統連系活用(住宅利用など)

おわりに 日本の自動車産業が採るべき針路

電動化の進展によりエンジン車の新車販売台数は中長期的に緩やかに縮退する可能性がある。必要となる部品・部材が変化し、エネルギーも変化する。さらにクルマのつくり方も変化する(モジュール化・水平分業化)。

またEVは差別化が難しい。電動パートレーンや電池などは協調領域としてデファクト標準を獲得し、運転支援やユーザーインターフェース、さらにはブランドの競争領域を磨くことが大切である。最後に電動化に立ち向かう提言を以下の3つで結ぶ。

- ① 電動化は不可逆的な流れも、儲けるのが難しい事業＝「勝者なき戦い」のはじまり。
- ② 既存エンジン車事業でさらに踏み込んだ対策が求められる。
- ③ 電動車で「負けない」構造を、エンジン車で「勝ち抜く」体制を、それぞれ産業レベルで築くことが必要。

《主な質疑》

- 予測台数に対するボトルネック(阻害要因)や、上振れ要因はあるのか?
→ 不明確な要素が多くある中で、今回提示した数字は現状考えられる「中央値」である。叩き台であり、今後各方面の調査や意見を踏まえて随時修正を加えていきたい。
- 過去に携帯電話でガラケーからスマホへの転換が予想外に激しく起こり、日本メーカーは変化についていけなかった。このような現象がEVでも起こる可能性はあるのか?
→ 携帯電話ほどの急激な転換がEVでも起こるとは思っていない。車は人の命を扱う製品であり、単純に部品を買って来て組み立てれば簡単に出来るというものではない。EVでは部品点数が大幅に減るとはいえ、数万の部品を統合的に制御、或いはすりあわせをする技術はそう簡単ではない。

《産業・技術委員会の今後の進め方》

今回ご紹介いただいた貴重な予測データは、「産業・技術委員会」の場でベースデータとして活用していく。委員会のミッションである「次世代自動車の社会システム(インフラ・情報通信・制度等)の環境整備に関する提言・要請活動」につなげていくべく、データおよび考え方に対する考察を行い、委員会に諮っていく。

(産業振興部 黒柳 考司)