

# 小枝 至

世界に誇る古都京都で締結されたということに、日本人としては高い誇りと世界をリードする気概を持ちたいものである。

現在、自動車業界では環境に優しい「次世代自動車」の開発に余念がない。ハイブリッド車やクリーンディーゼル車のように既に実用化されているものもあるが、エンジン内部で化石燃料を燃焼させるという内燃機関からの脱却という意味での次世代自動車では、燃料電池車（FCV）や電気自

## 京

都議定書元年である2008年が終わったが、わが国日本の成績はどうだったのだろうか。昨年は原油高と金融危機に翻弄された1年だったが、企業経営や日常生活において、われわれは常に環境問題を念頭におかねばならない。

1997年に合意された京都議定書では、2008年から5年間の温室効果ガスの排出量目標を国別に定めている。本議定書がいくつかの問題点を抱えていることは

よく知られているが、各国が具体的な目標値を定めることを通し、人類が地球温暖化問題に対して正面から取り組むことを確認した歴史に残る出来事である。そしてこの議定書がわが日本、それも日本が

## 化石燃料からの脱却 一次世代自動車への期待



副代表幹事  
財政・税制改革委員会 委員長  
日産自動車  
相談役名誉会長

自動車（EV）が今後の主流になると思われる。

FCVは、車両に搭載する水を空気中の酸素と化学反応させて得られる電気を使用するEVの一種とも言えるが、現在はその圧倒的なコストの高さにより、一般に普及するにはまだ時間がかかると考えられている。一方EVは、必要な電気は外部からの充電に頼るものの、走行時のCO<sub>2</sub>発生量はFCV同様にゼロである。さらに使用する電気を、風力や太陽光などから得られる再生可能エネルギーの活用で賄えば、発電時の環境負荷も極めて小さい。技術的にも、最大の課題であるバッテリーの飛躍的な性能の向上により、一般家庭への普及はすぐそこまで来ている。

今後のEVの普及には、バッテリー性能等の一層の向上、充電スタンド等のインフラ整備、電力源の再生可能エネルギーへのシフト、需要喚起のための補助金支給や税制優遇などが期待される。これらの実現には、自動車メーカーの一層の努力はもちろんだが、電機や電力など複数の業界間の連携、大学等研究機関と一体となった技術開発、さらに普及を後押しする行政側の施策等、産学官の密接な連携が必要である。このような産学官の強固な連携こそ、京都議定書締結の地としての日本が環境問題に対する取り組みの範として、世界に示すべきものと考えられる次第である。

## Contents

001 ● 巻頭言 小枝 至	化石燃料からの脱却——次世代自動車への期待
002 ● 2009年 代表幹事年頭見解	若者が希望を持てる社会の構築に向けて
005 ● 経済3団体新年祝賀パーティー	合同記者会見での桜井正光代表幹事 発言要旨 ほか
009 ● リレートーク 秋山隆英	変革
010 ● 特集	経済同友会主催シンポジウム 「新・日本流経営の創造」
017 ● 委員長インタビュー	米州委員会 原 良也 アジア委員会 萩原敏孝
019 ● 経済同友会最前線	2008年度 訪米ミッション／第34回 日本・ASEAN 経営者会議 ほか
028 ● コペンハーゲン通信	デンマークに暮らして
029 ● おくやみ	河合良一 元副代表幹事を偲んで 木暮剛平 元副代表幹事を偲んで
031 ● 同友会スケッチ	2008年11・12月の記録と2009年2月の予定
033 ● 新入会員紹介	2008年11月21日現在の入退会者
034 ● 私の思い出写真館 竹林義彦	アフリカ大冒険