

イギリスの空軍博物館訪問記 3 (Flying Legends)

池内 健 (昭和40年卒)

大学の町ケンブリッジから少し離れた郊外のダックスフォードにある帝国戦争博物館で、毎年Flying Legendsというエアショーが開催されるので行ってきました。これは70年以上前の第2次世界大戦の頃の飛行機約60機が飛ぶのです。私と同じ年くらいの飛行機ですが、高速で飛ぶのもあり、よたよたと飛ぶのもあって、まあ人間と同じです。

飛行機を修理して飛べるようにするためには億単位の資金が必要なので、企業が法人を作って維持している場合が多いそうです。最近はスポンサーが付いてレッドブルやブライトリングのマークを付けたのもあります。何か違和感がありましたが、企業の資金によって元気で飛んでくれるだけでもありがたいと思うべきでしょう。

1939年の第2次大戦の開始時に英国空軍は図1に示すグロスター・グラディエーターという戦闘機を多数使用していました。さすがに複葉固定脚の戦闘機はドイツ空軍には通用せず、早々に引込まれました。この飛行機は英国人の好みに合うようで、現在も



図1 . 大戦初期における英空軍の戦闘機グロスター・グラディエーター



図2 . バトルオブブリテンでロンドンの防衛に活躍した戦闘機ホーカー・ハリケーン



図3．第二次世界大戦における英空軍の主力戦闘機スーパーマリン・スピットファイヤー



図4．第二次世界大戦初期のドイツ軍主力戦闘機メッサーシュミット B f 1 0 9

多数保存されており、このショーでも元気に宙返りを繰り返していました。

次に現れたのがホーカー・ハリケーン（図2）で1940年にドイツ軍がロンドンを爆撃したバトル・オブ・ブリテンで大活躍しました。この飛行機は後部が木骨布張りという構造のため、雨に弱くて維持が困難なようで、毎年参加数が減っています。

第2次世界大戦を通じて英国空軍の主力戦闘機だったスーパーマリン・スピット

ファイヤー（図3）は楕円形の美しい翼で大変人気があり、ことしのショーでは10機が参加して見事な編隊飛行を披露していました。

これに対抗して大戦初期のドイツ軍の主力戦闘機として英軍機と戦ったメッサーシュミットBf109（図4）は、いかにも空気抵抗の少なそうな形状の高速機です。このショーには3機出場しましたが、図中で両側を飛んでいる2機はスペイン空軍で使用していたもので、なんと敵国であった英国ロールスロイス社のマーリンエンジンを装着しています。これには事情があり、ヒットラーがフランコ将軍にBf109を贈っていたのですが、ドイツの敗戦によりエンジンが手に入らなくなったため、英国からエンジンを購入したのです。中央の機体はダイムラー・ベンツ製のエンジンを付けた‘本物’のBf109Gで、今年初めてショーに参加しました。



図5．スイスでライセンス生産されたフランス機モランソルニエMS406

その他にはモラン・ソルニエ（図5）というフランス製で、ホーカーハリケーンと同じく後部が木骨布張り構造の戦闘機が飛びました。フランス空軍は壊滅しましたが、スイスでライセンス生産していたため戦後まで生き残ったようです。

1941年にナチドイツがヨーロッパで優勢になるとアメリカが英国にP36などの航空機（図6）を供給し、やがて直接参戦するようになります（図7）。手作り感あふれた英国機と比べると、アメリカ機は直線的な外形でいかにも大量生産品という感じがします。

(つづく)



図6．アメリカから英空軍に供給されたカーチスP36ホーク

フェートン号事件

藤川 卓爾(S42 卒)

「フェートン号事件」は約200年前に鎖国体制下にあった日本の長崎港で起きたイギリス軍艦侵入事件でヨーロッパにおけるナポレオン戦争の余波が極東の日本にまで及んだ事例である。当時オランダはフランスのナポレオンの勢力下に入り、海外のオランダ領植民地はイギリスの勢力下に入っていた。バタビアの東インド会社も例外ではなかった。世界中でオランダ国旗が掲げられていたのは、長崎の出島だけであった。

文化5年(1808年)8月、オランダ船拿捕を目的とするイギリス海軍のフリゲート艦フェートン号は、オランダ国旗を掲げて国籍を偽り、長崎へ入港した。これをオランダ船と誤認した出島のオランダ商館では商館員2名を小舟で派遣したところ、商館員2名が拉致され船に連行された。それと同時に船はオランダ国旗を降ろしてイギリス国旗を掲げ、オランダ船を求めて武装ボートで長崎港内の捜索を行った。長崎奉行所ではフェートン号に対し、オランダ商館員を解放するよう要求したが、フェートン号側からは水と食料を要求する返書があっただけであった。

オランダ商館長(カピタン)ヘンドリック・ズーフは長崎奉行所内に避難し、商館員の生還を願い戦闘回避を勧めた。長崎奉行の松平康英は、湾内警備を担当する鍋島藩、福岡藩の両藩にイギリス側の襲撃に備えること、またフェートン号を抑留、または焼き討ちする準備を命じた。ところが長崎警衛当番の鍋島藩が太平に慣れて経費削減のため守備兵を無断で減らし



<http://www4.hp-ez.com/hp/itsuki-ing/page>

ており、長崎には本来の駐在兵力の10分の1ほどしか在番していないことが判明する。松平康英は急遽、大村藩など九州諸藩に応援の出兵を求めた。

翌16日、ペリリュー艦長は人質の1人を釈放して薪、水や食料の提供を要求し、供給がない場合は港内の和船を焼き払うと脅迫してきた。松平康英はやむなく要求を受け入れたが、水は少量しか提供せず明日以降に十分な量を提供すると偽って応援兵力が到着するまでの時間稼ぎを図った。

長崎奉行所では食料や飲料水を準備して、オランダ商館から提供された豚と牛とともにフェートン号に送った。これを受けてペリリュー艦長はもう一人の商館員も釈放し、出航の準備を始めた。

17日未明、近隣の大村藩主大村純昌が藩兵を率いて長崎に到着した。松平康英はフェートン号を抑留もしくは焼き討ちするための作戦を進めていたが、その間にフェートン号は碇を上げ長崎港外に去った。

結果だけを見れば日本側に人的、物的な被害はなく、人質にされたオランダ人も無事に解放されて事件は平穏に解決した。しかし、手持ちの兵力もなく、侵入船の要求にむざむざと応じざるを得なかった松平康英は、国威を辱めたとして自ら切腹し、勝手に兵力を減らしていた鍋島藩家老等数人も責任を取って切腹した。さらに幕府は、鍋島藩が長崎警備の任を怠っていたとして、11月には藩主鍋島齊直に100日の閉門を命じた。



松平図書守康英の墓

<http://www4.hp-ez.com/hp/itsuki-ing/page8>

フェートン号事件ののち、外国船の入国手続きが強化された。その後もイギリス船の出現が相次ぎ、幕府は1825年に異国船打払令を発令することになる。この屈辱を味わった鍋島藩は次代鍋島直正の下で近代化に尽力した。長崎市鍛冶屋町の大音寺には松平図書守(ずしょのかみ)康英の墓がある。

以上は主として下記の資料によった。

Wikipedia < <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%95%E3%82%A7%E3%83%BC%E3%83%88%E3%83%B3%E5%8F%B7%E4%BA%8B%E4%BB%B6> >

志岐 隆重「長崎出島四大事件 - 長崎奉行との緊迫の対決」、長崎新聞社、(2011-12)

以下は、「フェートン号事件 - 長崎を震撼させた2日間 - 」

< http://www.hh.em-net.ne.jp/~harry/komo_pheaton_front.html#6 > による。

切腹された時の遺言文の大意は以下の通り伝え聞く。

- 一、旗合時オランダ人二名が奪われ、そのまま検使が帰って来た事、これは甚だ柔弱な処理であり日本の恥である。臆病な事であるが、**これはその主人(図書頭自身)の常の教育が不十分であった**。幕府の権威を失い申し訳なく恐縮している事が甚つ
- 二、八月十五日の夜、異国人が舳で港内に乗り入れたのは専ら陸の防備だけに気を取られ、海からこの様に来るとは気づかず、本来は肥前の沖警備所で防止

すべきだが、これを特に指図せず放置していた事は油断の至りで有る事が
きつ

三、十五日は晴夜であり異国の船三艘は肥前の沖両警備所の前を通過するのを番
兵は見ている筈である。しかし駐在人数が少なく阻止する事が出来ないと見
過ごしている。今年はオランダ船も来ないと考え内々に佐賀へ警備兵を引揚
げて、両警備所で四五拾人しか居ないので船の侵入を防げず、わざと見逃し
ていた事は明らかである。警備所の人数は定められおり、これは肥前の違反
である。しかし奉行は内々で監視人を付け、違反があれば注意すべきであ
る。警備所が空だった事は肥前の違反というものの奉行から注意もせず、**重
要な警備所を突破され不注意の至りである事がきつ**

四、異国人から法外な文書を差出すのは不届であり焼打の準備を肥前・筑前へ命
令したが、部隊到着が無く、やむなくオランダ人商館長の種々の願いに任せ
て薪水・煙草を与え、オランダ商館からも牛式匹・豚等送り、相手からの攻
撃を取鎮めた。即ち是も守備部隊不足のため和平に持込まざるを得ず不手際
の申し開きできない事きつ

五、大村上総介(大村藩)が四時間早く到着していれば打合わせ、奉行所及び地役
人、又諫早播磨の部隊を集めて焼打が出来たであろうに、肥前の部隊が間合
ず、上総介も遅参と云うほどではないが遅延、異国船が出帆したのは非常に
残念である。今後の長崎奉行は部下の多いもっと大身の者を撰ばれたいと云
う事がきつ

以上五か条の不手際、不行届で今更ながら後悔して居ります。自身の恥はと



長崎奉行所西役所(現在の長崎県庁) < <http://www.tabizuru.jp/saga/01801.html> >

もかく、この場に至っては日本の恥であり、これを外国に晒した事は申し訳なく切腹してお詫びします、と云う趣旨との事

上記のゴチ文字部は筆者が強調した。直接の下手際は部下や警備担当藩の責任であるがそれを見逃したトップの責任を潔く認めて切腹している。

現在の民主主義の世の中では責任といっても命まで差し出せとは言われない。それでも自ら責任を取ろうとしないトップがよく見られるが、200年前を見てもらいたい。



長崎歴史文化博物館(長崎奉行所立山役所を復元、写真は平成17年11月3日の開館式風景)

(おわり)

国際協力体験記（2） スエズ運河庁（エジプト・アラブ共和国 1998年：平成10年）

昭和57年修士 宮地 豊

最近の海運や国際物流の話題として、パナマ運河とスエズ運河の拡張プロジェクトがあります。両運河の拡張によって世界の貿易ルートの再編が進むといわれています。

パナマ運河は、太平洋と大西洋の水位差を閘門方式で調整しているため、通過可能な最大船型（「パナマックス」）に制限があります。拡張プロジェクトとしては、船舶が大型化している状況に対応した閘門の新設工事などが行われています。「2016年4月拡張箇所の開通」との報道があります。

スエズ運河は、紅海と地中海の水位差が少ないため水位調整は不要ですが、一方通行区間があります。一方通行区間では、北行きと南行きで出発時間を決め、船団を組んだ航行方式（コンボイ方式と呼ばれる）が採用されています。拡張プロジェクトの目的は、一方通行を解消し、通航船舶数の増加と通過時間を短縮するための複線化です。2015年8月6日にスエズ運河の新水路開通式典が開催されました。

ところで、今回は、1998年（平成10年）エジプトのスエズ運河庁にJICA短期専門家として派遣された時の体験記です。

業務の背景

1956年のスエズ運河国有化後、その管理運営はエジプト政府のスエズ運河庁が行っており、運河庁長官は閣僚級で職員数は約1万5千人です。日本がスエズ運河庁に対して行って

きた技術協力の一つとして、1978年からのスエズ運河庁リサーチセンターに対する協力があります。日本側の中心的な実施機関は運輸省港湾技術研究所で、運河や港湾に係る、波浪・潮汐・漂砂・構造物などの分野を対象として、「日本人専門家のスエズ運河庁への派遣」、「エジプト人の日本での研修」などの技術協



スエズ運河航行コンテナ船（車窓から）



スエズ運河庁メンバーと（中央筆者）

力を行ってきていました。

1998年当時は、次の5年間の技術協力計画を策定する時期でした。私は運輸省港湾局国際業務室勤務で、港湾技術研究所やJICAと共同で技術協力計画を作成する担当でした。協力メニューは、「日本側からの専門家の派遣」、「エジプト側から日本への研修生の受け入れ」、「機材の供与」などで、それらを組み合わせて有効な協力となるように、「分野」、「人数」、「時期」、「機材の内容」などについての検討が行われました。



スエズ運河庁リサーチセンター建物模型

スエズ運河庁のカウンターパート（C/P）には、その分野の博士や修士も含まれ、日本側も研究所の博士が技術移転を担当するため、私自身は協力分野の専門的な内容は十分には理解できませんが、日本・エジプト側双方の満足度が少しでも上がる計画にできないかと思い、日本側関係者と何度かの打ち合わせを行いました。その打ち合わせ過程で、各年の協力メニューやスケジュールなどをあらかじめ決めておく方式ではなく、各段階の目標を達成したら次のステップに進む方式を提案し、その案をもって港湾技術研究所の研究者の方と一緒にエジプトに出発しました。

エジプトでの体験など

スエズ運河庁は、スエズ運河の中間あたりのイスマイリアにあります。移動中の車窓から見える、スエズ運河を航行中の船は、まるで陸上を進んでいるように見えます。運河庁の建物は立派で、リサーチセンターには、研究施設が備わっていました。

出張の目的である技術協力計画の協議では、エジプト側とは、年ごとの実施内容などをあらかじめ設定する計画方式と、今回提案した課題解決へ向けた段階的協力計画について意見交換し、後者で合意できました。意見交換は英語で行いましたが、エジプト側の会話から頻繁に聞こえる単語に、「インシャーラ」、「ムシケラ」がありました。例えば「明日までに・・・」のように期限がある提案をすると必ず「インシャーラ」と言われました。当時は、先の約束については明言しない国民性かなと思っていました。その後、イスラム金融関係の書籍を読んだ際に、イスラム圏で利子が禁止されている理由について、将来の事は神にしかわか



スエズ運河庁リサーチセンター実験施設

らないから、時間の経過によって付く利子はタブーとされているためとのような記述がありました。将来に関する問いかけに対して、「インシャーラ」と必ず言うのは、単に約束を明確にしないという事でなく、奥深い理由があるのだろうと考えなおしました。また、「ムシケラ」は、英語の「problem」の意味だそうで、「problem」と「no problem」の場合があるかと思いますが、意見交換しているときに、目の前で「ムシケラ」を連発されるので、最初はかなり戸惑いました。

大使館、JICA 事務所に報告のために立ち寄ったカイロでは、ステラ(Stella)という名称のビールが飲めてうれしかったです。なお、カイロ市内で売っているウィスキーは目がつぶれる恐れがあるから買わないようにとの張り紙が現地 JICA 事務所にありました。

以上



スエズ運河庁建物

天文趣味のすすめ

1978年卒 鳥取大学大学院・機械宇宙工学専攻 西田信一郎

朝の涼しいうちに雑用を済ませて、休憩がてら、Hの狭帯域の干渉フィルタが組込まれた太陽望遠鏡をウッドデッキに立てて太陽を眺める。太陽の彩層に2つの活動域が見え、一方に白く輝く点が見える。それは10分ほどで暗くなったが、様々な形のプロミネンスが縁に出て

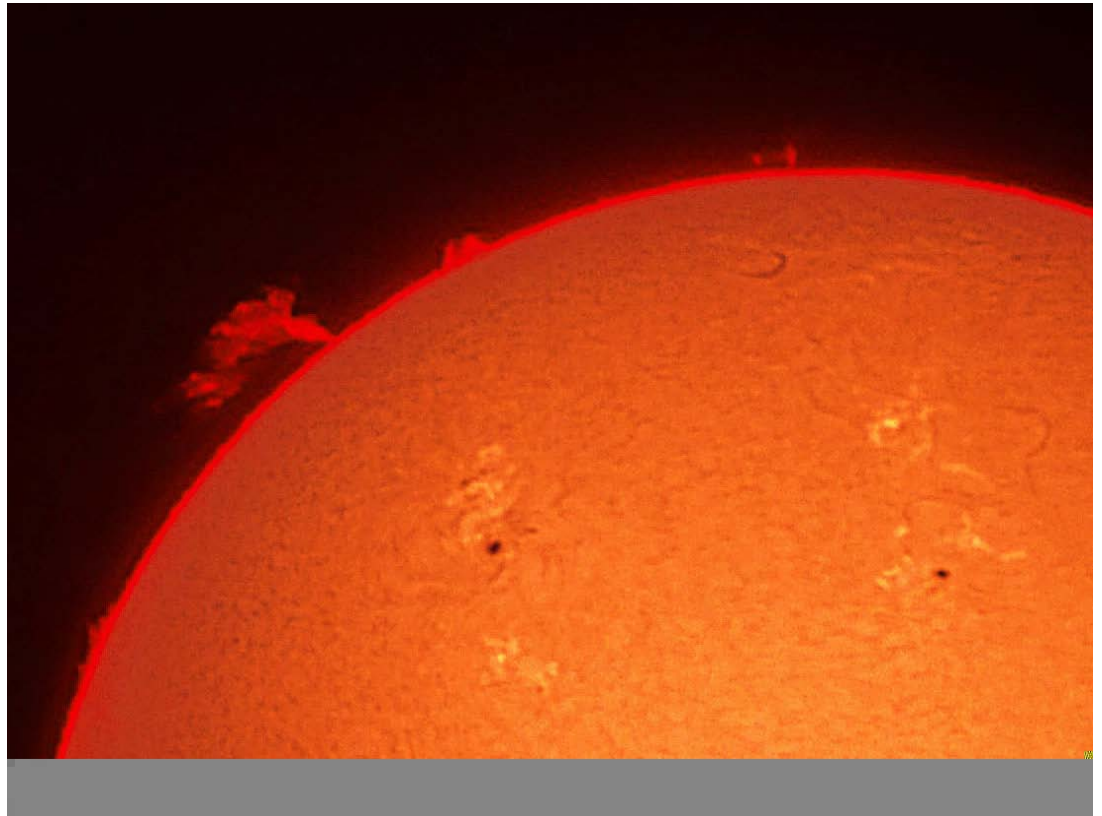


図1 H線で見えた太陽彩層面

おり、光球面では黒いダークフィラメントがのたくり、明るいプラージュがギラギラ・うねうねと活発な様相を示していて、目が離せない様相である。終日、ときどき眺めると、思わぬ変化をしていて驚かされる。



図2 小望遠鏡で見た月面

夕暮どき、散歩しつつ空を見上げると、西の空に三日月と金星と木星が輝いている。首に掛けた双眼鏡で、しばし眺める。青から茜色のグラデーションの空に地球照に照らされた三日月が、いかにも地球の衛星然として、ぽっかりと浮かんでいる。望遠鏡で眺めると、クレータや岩が彫の深い彫刻のようにコントラストの強い陰影で見え、生物を寄せ付けない雰囲気的光景に圧倒される。月は、いつも同じ側を地球に向けているが、秤動により微妙に姿勢が変動し、時間により明暗境界線も移動するため、何百回眺めても、毎回、異なる様相、地形を楽しむことができる。

「○○彗星が近日点に近づいており、尾が伸びているらしい。」と、ネオンサインや街灯が無く空の暗い星見の場所に出かける準備をする。



図3 尾の変化が楽しめたラブジョイ彗星（撮影2015年2月）

私のような天文ファンは、概ねこのような日々を過ごしております。単に天体を眺めたり、撮ったりするだけではなく、様々な現象を物理学的に解釈したり、天体写真を計測工学的に画像処理したり、機械工学的に観測機材を製作、改造したりと、仕事と同じ分野の知識が結構役に立つのです。また、サイエンス・トークなどのアウトリーチ活動や放送大学での講義に自分で撮った天体写真やタイムラプス動画を活用したり、天体観望会を開催したり、ということも行っております。

このような理由もあり、小職は、宇宙関係の研究開発に携わる傍ら、天文ファンを48年間、しぶとく続けております。これまでの活動で、天文や宇宙は、誰にも受け入れやすい分野であり、科学に目覚める年代と言われる小学校高学年～中学校

の児童、生徒が科学に親しむきっかけとしても有効であると実感しております。天文趣味は、大人も目一杯楽しめる広く深い趣味です。しかし、それだけでなく、皆様には、お子さんやお孫さん、ご近所の子供たちに宇宙の姿を実際に見せて解説してあげて、科学の楽しさに目覚めさせてあげてほしいなあ、と思っております。

初回投稿として、重要なポイントを書きますと、「いきなり高価な望遠鏡などの機材に手を出さないこと」です。残念ながら、日本では「粗悪品」、「玩具レベル」の望遠鏡が堂々と販売されておりますし、興味の対象の天体によって適する機材が異なります。高ければ良いというものではありません。まずは、肉眼で星空を眺めることから始めていただき、趣味の発展の方向を見極めてからでも遅くはありません。ともかく、機材の購入は慎重にされることが肝要です。

様々な天文現象の観察方法、望遠鏡や双眼鏡の選び方・作り方、マニアックな天体写真の世界、本格的観測方法、宇宙探査の成果の見かたなど、天文趣味のいろいろにつき、今後、ときどき、投稿させていただきます。宜しくお付き合いいただけると幸甚です。

(つづく)

1. 「自動車がつくる10年先の豊かな未来社会」とは H27.7.30 国交省

～ 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」最終報告

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000052.html

本小委員会は、「国土のグランドデザイン2050」の実現等に向けて、将来を見据え、今後10年程度先までの自動車行政の新たな展開の方向性をとりまとめるために昨年9月に設置され、議論を重ねてまいりました。この度、本小委員会の検討結果を最終報告書としてとりまとめましたので、公表いたします。

添付資料

プレスリリース <http://www.mlit.go.jp/common/001098749.pdf>

最終報告書概要 <http://www.mlit.go.jp/common/001098750.pdf>

最終報告書 <http://www.mlit.go.jp/common/001098747.pdf>

【参考資料1】配慮すべきことに関連する施策集

<http://www.mlit.go.jp/common/001098748.pdf>

【参考資料2】各地域における取組事例集

<http://www.mlit.go.jp/common/001098745.pdf>

【参考資料3】個別施策の時間軸

<http://www.mlit.go.jp/common/001098746.pdf>

【参考資料4】委員名簿

<http://www.mlit.go.jp/common/001098743.pdf>

【参考資料5】開催履歴

<http://www.mlit.go.jp/common/001098744.pdf>

2. ある日系米国人が変え得るクルマの未来

常識を破るために捨てるべきものとは？ 2015.7.2 日経ビジネスOnline

<http://business.nikkeibp.co.jp/atcl/report/15/072400019/072700002/>

ガソリン車からハイブリッド車、電気自動車から水素燃料電池車まで…。クルマを動かすための技術は近年、大きく進化してきた。ところが、「ユーザー・エクスペリエンス」(利用者体験)という点では、あまり変化がないと言わざるを得ない。ホンダが世界に先駆けてカーナビゲーション・システムをアコードに搭載したのは、1981年のこと。以来、利用者体験を劇的に変える技術はほとんど登場していない。長らく続く沈黙。これを打ち破ろうと、日本人起業家たちがシリコンバレーで奮闘している。彼らの発想や行動から、日本の大手企業が学べることは何か。

3 . なぜいま自動車産業界でイスラエル企業が注目されているのか？

2015.7.31 DIAMOND Online

<http://diamond.jp/articles/-/75797>

北カリフォルニアでアウディの自動運転車を体験した後、成田で1日半トランジットし、イスタンブール経由でテルアビブに入った。これまで何度も訪問を考えたイスラエルだが、仕事のタイミングが上手く合わなかったこと、また“勝手な思い込み”によって実現できなかった。“勝手な思い込み”とは、日本人の多くが抱くイスラエルに対するカンントリーリスクだ。実際、今回の1週間の滞在中、eメールやSNSを通じて仕事関係や知り合いと連絡をすると必ず「十分に気をつけてください」「大丈夫ですか？」といった声が多くあった。

4 . アップルは自動車の最先端技術を " 盗む " のか

2015.08.01

<http://toyokeizai.net/articles/-/79113>

東洋経済Online

世界トップのデジタルガジェットメーカー、アップルの幹部らによる世界最大の高級車メーカーBMW本社への調査訪問後、両社の間で保留されていた提携への強い想いが再び再燃するかもしれない。

5 . マツダとは違う道行くトヨタのディーゼル

2015.8.4 日経BizOnline

<http://business.nikkeibp.co.jp/atcl/report/15/264450/073100004/>

このところ、自動車業界の話題の1つは「ディーゼル」である。マツダがディーゼル車のラインアップ拡充に力を入れているのは既にこのコラムの第22回でも紹介しているが、それに加えて、輸入車メーカーも相次いで、ディーゼルエンジン車のラインアップを充実させている。しかも、ガソリンエンジン車に対して、20万円増し程度の戦略的な価格設定をするメーカーもある。

6 . スズキとダイハツの明暗を分けたものとは？

好調スズキにあの有力投資ファンドも触手 2015.08.04 東洋経済Online

<http://toyokeizai.net/articles/-/79275>

スズキが8月3日に発表した2015年度第1四半期(4月～6月)決算の営業利益は、前年同期比8.2%増の551億円と過去最高を更新した。だが、長尾正彦取締役が同日の決算会見で、「インド(子会社)のマルチ・スズキの増収増益によるところが大半。逆に言うと、これを除くと厳しいのが実態」と総括したように、好調なインド子会社さまさまの決算だった。インドに“救われた”構図は第1四半期の販売実績でも明らかだ。軽自動車増税の反動減が響いた日本国内は約17.2%減の15.2万台、中国は31.6%減の4.6万台、インドネシアは20.2%減の3.2万台と落ち込んだ。一方、インドが13%増の30.6万台と大きく伸びたことで、4輪の総販売台数は68.8万台と何とか前期並みをキープした。

7. 委託生産企業の撤退と存立に関する研究 - 日産系の事例 -

機械振興協会 「機械経済研究」No.46

http://www.jspmi.or.jp/material/file/eri/pdf/kikaikeizaikennkyuu/kikaikeizaikennkyuu_46_1.pdf

1. はじめに	1
2. 委託生産企業にまつわる諸研究の整理	2
3. 撤退のケース：愛知機械工業の事例	3
4. 存立のケース：日産車体の事例	10
5. 考察	12
6. おわりに	14

http://www.jspmi.or.jp/system/l_cont.php?ctid=120206&rid=1183

8. 上海でトヨタ車が「まあまあ」としか言われないうけ

日本流の安全設計がアダに

2015.7.31 日経ビジネスOnline

<http://business.nikkeibp.co.jp/atcl/opinion/15/221102/072900037/>

2015年7月28日、「トヨタ自動車の世界販売台数（2015年1～6月）が2位に転落」というニュースが流れた。要因の一つに、中国など新興国での販売不振があるという。このニュースを聞いて、2015年6月初旬に出張した上海で出会ったA氏のことを思い出した。上海で生まれ育ったA氏は、日本に留学していたことのある親日家。市内の日系企業に勤め、最近、「迷ったけれどトヨタではなくBMWを購入した」というアラサーの男性だった。なぜトヨタではなく、BMWを選んだのか。その理由について聞くと、こんな答えが返ってきた。「トヨタ車は、安いけど性能は高くない。上海人にとってトヨタの印象は『まあまあ』ってとこかな」

9. 完全復活の光は見えるか？

2015.7.31

三菱自動車、米国生産撤退の「次の矢」

DIAMOND Online 佃義夫

<http://diamond.jp/articles/-/75844>

三菱自動車の米国での生産は、1988年に当時の提携先であったクライスラーとの合弁工場を生産を開始してから27年を数える歴史に、終止符を打つことになった。もっとも三菱自動車の米国工場は、最近の生産規模から見て「撤退は時間の問題」とされていただけに、今回の撤退決断の次に三菱自動車はどこに向かうのか、注目されることになる。

10. 絶好調の日産に忍び寄る中国市場の異変

2015.07.30

「新車販売はどんどん悪くなっている」

東洋経済Online

<http://toyokeizai.net/articles/-/78756>

世界販売は四半期ベースで過去最高の129万台、売上げと純利益は過去最高を達成。日産自動車が7月29日に発表した第1四半期(4～6月)の決算は好調そのものだった。好業績を牽引するのは、全体の販売の4割弱を占める北米だ。台数は約9%増の48.6万台で、利幅の大きい車種が利益に貢献した。だが、決算会見で関心が集まったのは、上海株式市場の急落を受け、景気減速懸念が強まる中国だった。日産の中国販売は北米に次いで台数が多く、世界販売の約4分の1を占める。日系メーカー首位の座は2009年以降保持しており、最重要市場の一つだからだ。

11. 自動車産業の次の10年、半導体を牛耳るのはインテルかARMか

2015.08.05 日経BizGate 泉田良輔

<http://bizgate.nikkei.co.jp/article/90073010.html>

半導体業界で世界的な再編が起こっていることは、前回の『自動運転車狙う「半導体大再編」、日本は出遅れ』で述べた。そこでは主に自動車産業向け半導体メーカーの再編を取り上げたが、今回は半導体の巨人・米インテルと、モバイル機器向けプロセッサなどで急伸する英ARM(アーム)の2社を中心に、自動車向けマイコンを含めた半導体業界の構造変化について述べていきたい。両社の狙いは明確だ。いまだほとんど外部ネットワークに接続していない自動車も、いずれインターネット経由でデータセンターとつながり、双方向でデータをやり取りしながら自動運転するようになる。この巨大なシステムを構成するクルマとデータセンターの半導体を両方とも手中に収めようとしている。これらの動きは、日本の半導体メーカーや完成車メーカーの事業環境にとっても大きな変化である。日本の半導体メーカーがどこに軸足を置くかで、半導体産業のみならず自動車産業の次の10年が決まる可能性がある。

12. 「完全自動化工場」で見た 日本経済の明るい未来

2015.8.11 DIAMOND Online 真壁昭夫キヤノン

<http://diamond.jp/articles/-/76474>

わが国を代表する企業の一つであるキヤノンは、2018年を目途に国内のデジタルカメラ生産を完全自動化の工程に変える予定だ。

13. ルネサスは長かったトンネルを抜け出たのか

好調な決算だが先行きには不安も

2015.08.05 東洋経済Online

<http://toyokeizai.net/articles/-/79280>

長年の苦境から、今度こそ成長軌道に乗ることができるのか。2010年4月にNECエレクトロニクスとルネサス テクノロジーの2社統合によって発足した、車載用マイコン大手のルネサス エレクトロニクスは、過剰な設備や人員に加え、

翌年の東日本大震災の影響もあり発足以来赤字を計上し続けてきた。だが大規模な人員削減や生産拠点の再編といった構造改革が奏功して、2014年度、ついに初の最終黒字化を達成。そしてこの2015年度を“成長へのギアチェンジ”の年と位置付けている。

14.“ものこと双発”で起こそう産業構造革命

2015.8.4

三菱電機の研究開発は過度な自前主義を排す

日経ビジネスOnline

<http://business.nikkeibp.co.jp/atcl/interview/15/274502/080300006/>

三菱電機の常務執行役開発本部長である近藤賢二さん（ものこと双発協議会 理事）と、「ことづくり」への取り組みや、その課題を探っていきます。

15.中国スマホ端末市場における日系電子部品メーカーの市場戦略

- アンゾフの成長マトリクスを活用した定性的分析 -

機械振興協会「機械経済研究」No.46

http://www.jspmi.or.jp/system/l_cont.php?ctid=120206&rid=1183

http://www.jspmi.or.jp/material/file/eri/pdf/kikaikeizaikennkyuu/kikaikeizaikennkyuu_46_2.pdf

1. 問題意識と研究概要	17
2. 日系電子部品メーカーを取り巻く外部環境	20
3. 日系電子部品メーカーへの影響と対応	32
4. 中国スマホ端末市場でのビジネスへの示唆	36
5. 中国スマホ端末市場での競争をいかに勝ち抜くか	37
6. 今後の課題について	40

16.中国のスマホメーカー、ファーウェイが躍進

2015.8.6 JBPpress

世界携帯電話市場でMSを抜き、3位のメーカーに

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/44478>

英国の市場調査会社、カナリスがこのほど公表した中国のスマートフォン市場に関する最新レポートによると、今年4～6月期の同国におけるメーカー別出荷台数は、同国のシャオミ（小米科技）が15.9%のシェアを得て、首位に浮上した。

17.中国の太陽電池メーカーが日本に強気に出られるワケ

2015.08.06

つぎはぎの「固定価値買取制度」に潜む落とし穴

JBPpress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/44453>

太陽電池モジュールメーカー世界2番手のインリーグリーンエナジー（英利綠色能源：中国）が経営危機に陥っている。少し市場背景を述べると、太陽電池モジュール市場では、かつて高い技術力を持つ京セラやシャープといった日本勢

や、Qセルズといったドイツ勢（現在はハンファQセルズ）が高いシェアを獲得していた。

18．標準規格必須特許問題への競争法的アプローチ

経済産業研究所

<http://www.rieti.go.jp/jp/publications/summary/15070023.html>

<http://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/15j043.pdf>

近時FRAND宣言がなされた標準必須特許の行使に関して紛争が相次ぐようになった。標準必須特許については、ホールドアップ問題やロイヤルティスタッキングの問題などがあるため、その行使に一定の制約が必要であることは広く知られている。この問題は特許法と競争法の交錯領域であるとともに、標準化団体の特許・知財ポリシーの策定問題とその法的効力のとらえ方をめぐる契約法問題など多くの領域の問題が絡み合っている。わが国ではこの問題の特許法上の側面と契約法上の側面についてはアップル対サムスン事件の一連の判決（知財高判平成26.5.16）で一応の枠組みが作り上げられた。FRAND関連特許の行使に係る競争法の分析の視点については判然としない。本研究では、この問題には標準化活動の競争法上の評価と、標準化活動のコンテクストでFRAND宣言のもつ競争法上の意義に注目して分析を行った。それに基づいて、これまでわが国で無視されてきたFRAND宣言下における合理的ロイヤルティの競争的ベースラインを明らかにした。このベースラインから標準化プロセスを濫用する反競争的行為の諸類型を取り上げて独占禁止法上の分析枠組みを提示した。