

○経済産業省告示第百六十号

産業競争力強化法（平成二十五年法律第九十八号）第二十一条の十四第一項の規定に基づき、自動車産業の事業適応の実施に関する指針を次のように定めたので、同条第五項の規定に基づき公表する。

令和三年七月三十日

経済産業大臣 梶山 弘志

自動車産業の事業適応の実施に関する指針

一 基本認識

我が国の自動車産業（自動車製造業、自動車部品製造業、自動車販売業等をいう。）は、高い国際競争力を有し、我が国の経済・雇用を支える「屋台骨」である。

一方で、昨年 of 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う、世界的な販売減による甚大な影響に加え、CASEと呼ばれる百年に一度の大変革に直面しているほか、世界的な脱炭素化の流れを受けて、サプライチェーン全体でカーボンニュートラル実現に向けた取組を強化する必要性に迫られている等、自動車産業を取り巻く環境は、目まぐるしく劇的に変化している。

我が国の基幹産業である自動車産業が、グローバルに競争力を維持し、引き続き、世界をリードしていくためには、こうした大きな環境変化に対応するための積極的な投資を含め、迅速かつ積極的な取組が必要である。

我が国の自動車産業の立ち位置と、これを取り巻く環境の変化について、より具体的に整理すると以下のとおりである。

## イ 自動車産業の立ち位置

我が国において、自動車の製造品出荷額は、約六十二兆円と製造業全体の約二割を占めるほか、設備投資額は製造業全体の約二割（約一・五兆円）、研究開発費は製造業全体の約二割（約二・九兆円）を占める。また、輸出額は約十六兆円と製造業全体の約二割を占め、我が国における資源エネルギー輸入額（約十七兆円）と同じ水準である。さらに、自動車産業は、約五百万人超の雇用を支え、世界に冠たる完成車メーカーだけでなく、約三万点の部品を支える中堅・中小のサプライヤから、地域経済を支える販売店や整備事業者に至るまで、その裾野は極めて広い産業であり、我が国の産業の中でも最も経済波及効果の大きい産業である。

自動車産業は、正に我が国経済・雇用を支える「屋台骨」であり、今後とも成長を続け、引き続き、日本経済全体を支えていくことが強く期待される戦略産業である。

ロ 自動車産業を取り巻く環境の変化

(新型コロナウイルス感染症の拡大)

我が国の自動車産業は、昨年の新型コロナウイルス感染症の拡大により、甚大な影響を受けた。日系自動車メーカーの世界販売は、世界的なロックダウン等による急激な需要減少により、二十二年四月には対前年同月比約五割減というリーマンショック時の概ね二倍程度の下げ幅で落ち込み、また国内販売においても、対前年同月比は東日本大震災以来の低水準まで落ち込んだ。また、自動車生産においても、世界的需要減に加え、物流の混乱や部品供給の停滞等により、国内の一部の完成車工場や中小サプライヤの工場が稼働停止し、二十二年五月には、国内自動車生産は対前年同月比約五割減という状況に陥った。一方で、二十二十年全体では、中国における急激な需要回復や、国内外での需要の回復傾向を受けて、需要の落ち込みは、対前年一割減程度となっている。生産については、上記の新型コロナウイルス感染症の影響で、自動車市場の需給バランスが急激に変化したことに伴い、二十二年末より、世界的な車載用半導体の供給不足に陥ったことなどを受けて、対前年一割程度の落ち込みとなっており、この影響は当面続くものと見込まれている。

なお、こうした自動車市場の落ち込みを受けて、完成車メーカー及びサプライヤの二十二十年の通期決算は、急激な売上減少に固定費の削減が追いつかず、収益性を大きく毀損した結果、減益もしくは最終赤字に陥る企業が相次いでいる。

## (CASE・デジタル化)

こうした状況下において、自動車産業は、近年、CASEと呼ばれる百年に一度といわれる変革期に直面しており、完成車メーカーのみならず、サプライヤも含めて、CASEへの対応として、研究開発や技術開発、サービスの事業化に向けた投資など、将来の競争力確保につながるための投資が急務となっている。

我が国の自動車産業が、引き続き、国際的に競争力を維持するためには、完成車メーカーやサプライヤが、積極的かつ効果的に、CASE対応の投資を行うよう後押ししたり、従来の事業や枠組みに囚われることなく、迅速かつ適切に対応したりできるような環境を整備していくことが重要である。

※CASE…近年の自動車産業を取り巻く、以下四つの大きな潮流を、それぞれの頭文字を取って表現したもの。

ツナガル化 (Connectivity)

自動化 (Autonomous)

サービス化 (Shared & Service)

電動化 (Electric)

また、CASEのほかに、他産業と同様、自動車産業においてもデジタル化による変化が生じている。例えば、生産面では、生産プロセスのデジタル化を進めることで、自動化を含めた生産性の向上のみならず、開発スピードの加速を目指す動きがある。また、販売面においても、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、世界的にオンライン販売が活発化するなど、自動車産業においても、デジタル化を通じた生産性の向上や新需要の開拓に向けて、従来型のビジネスモデルを転換する動きが生じている。

我が国の自動車産業として、デジタル化という新たな経済・社会全体の環境変化に単に対応するだけでなく、むしろこうした環境変化を積極的に取り入れ、活用していくことが重要である。

#### （カーボンニュートラル）

世界的に脱炭素化に向けた動きが加速化しており、米国、EUをはじめとして、各国、各地域において、二十五年目標として、カーボンニュートラルが表明されている。我が国においても、二十二十年十月に「二十五年カーボンニュートラル」が宣言された。

自動車産業は、国内CO<sub>2</sub>排出量の約十五パーセントを占めており、二千五十年カーボンニュートラルの実現に向けて、自動車産業における積極的な取組が重要である。この点、我が国においては、二千三十五年までに、乗用車新車販売で電動車百パーセントを実現できるよう、包括的な措置を講じることとしており、また商用車についても、乗用車に準じて二千二十一年夏までに検討を進めていくこととしている。また、こうした取組やエネルギーのカーボンニュートラル化の取組を通じて、二千五十年に自動車の生産、利用、廃棄を通じたCO<sub>2</sub>ゼロを目指すこととしている。

各国、各地域においても、二千五十年のカーボンニュートラル実現に向けて、政府機関等から自動車分野における目標や支援策が打ち出されており、また、海外の完成車メーカーは自らが生産する自動車の電動化目標を掲げ、その実現に向けて、技術開発や設備投資などの取組を強化し始めている。

自動車の電動化については、欧州や中国が電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の普及を戦略的に進めており、急速にその普及を拡大する一方、我が国では、欧州や中国に比べ、その普及が遅れている。電動車の普及に向けては、車両価格の低減等による社会的受容の拡大、充電インフラ・水素ステーション等のインフラ整備といった課題のほか、電池・燃料電池・モータ等の電動車関連技術・サプライチェーン・バリューチェーンの強化も課題となる。さらに、自動車のライフサイクルでのCO<sub>2</sub>削減のためには、CO<sub>2</sub>排出の少ないエネルギーの調達の円滑化も重要である。

世界的な脱炭素化の流れの中で、引き続き、我が国の自動車産業が国際的な競争力を維持するためには、こうした課題への対応として、電動化の推進や電池・燃料電池への投資、サプライチェーン全体でのCO<sub>2</sub>削減に向けた投資などを積極的に後押しする必要がある。

## 二 指針策定の必要性

自動車産業は、CASEやカーボンニュートラルといった大きな環境変化に直面しており、今後、拡大が見込まれる自動車市場などにおいて国際的競争力を確保するための各企業による積極的な投資競争に加えて、各国政府等による強力な政策的支援などによって、自動車産業を巡る市場環境は、ますます過酷なものとなり、また、その流れは加速化していくものと考えられる。

特に、カーボンニュートラルに向けた対応は、先進国を中心に、その動きが加速化しており、自動車分野における電動化の推進は待ったなしの状況にある。このような中、我が国の自動車産業が、引き続き、国際的な競争力を維持、向上していくためには、世界的に拡大していく新たな需要を積極的に獲得するための迅速かつ積極的なグリーン化・デジタル化に向けた投資への後押しが必要である。

我が国の基幹産業である自動車産業が、直面する目まぐるしい環境変化に対応した上で、熾烈なグローバル競争に打ち勝ち、引き続き、世界をリードするためには、産業競争力強化法に規定される「事業適応」を促していく必要がある、この観点から本指針を策定し、その基本的方向性を示すこととする。

### 三 事業適応に関する基本的方向性

新型コロナウイルス感染症の拡大により、経営状況が悪化した企業であっても、CASEやカーボンニュートラルへの対応を迅速かつ積極的に取り組む企業については支援する。また、デジタル化の流れを受けて、デジタル技術を活用した企業変革（デジタルトランスフォーメーション。以下「DX」とする。）によって従来型のビジネスモデルの転換を図る企業については支援する。さらに、カーボンニュートラルに向けた取組として、自動車の電動化を推進するために必要な蓄電池及び燃料電池を製造する企業や、自動車の製造段階から廃棄・リサイクルまでのいわゆるライフサイクルで脱炭素化と付加価値向上を両立する設備の導入を進める企業を幅広く支援する。

### イ 情報技術事業適応に関する基本的方向性

（DXに向けた企業自身の変革）



近年、各産業において、全社大でのデジタル技術の活用による、経営革新や生産・販売の抜本的な効率化などにより、売上向上やコストダウンを図る動きが広がっている。我が国の基幹産業である自動車産業においても、こうした動きを加速化させ、デジタル技術を活用した企業変革を積極的に促していく必要がある。

特に、自動車産業全体として、CASEやカーボンニュートラルなどの環境変化に迅速かつ積極的に対応できるようにするため、下記のように自動車製造から部品製造、販売、アフターサービスに至るまで、サプライチェーン・バリューチェーンのあらゆる面で積極的にDXに取り組むことで、中小サプライヤも含めて、競争力強化を図っていくことが必要である。

- ① 新たなデジタル技術を活用した車両開発など、製造プロセスにおけるDX
- ② テレマティクスを活用した運行管理の高度化、セキュリティ・プライバシーに配慮した車両情報と顧客情報の一体的利活用など、MaaSも含めた、モビリティサービスにおけるDX
- ③ オンライン販売やデジタル技術を活用した車検など、販売やアフターサービスにおけるDX
- ④ 複数の企業による共同受発注・生産管理などのサプライチェーンの高度化などに伴う、取引管理・決済上のDX
- ⑤ 経営管理や人事管理などの内部管理上のDX等

ロ エネルギー利用環境負荷低減事業適応に関する基本的方向性

(1) 電動化推進のための蓄電池・燃料電池に対する投資促進

二千五十年カーボンニュートラルの実現に向けて、自動車の電動化を推進する必要がある。電動車においては、車両の構造や航続距離などの性能に大きな影響を与える蓄電池及び燃料電池が中核部品であり、その国際競争力を左右する鍵となるものである。

車載用蓄電池については、世界の自動車産業が電動化に大きく舵を切る中、各国において投資競争が激化しており、例えば、欧州や中国では大胆な支援策も展開されている。このような中、我が国企業の車載用蓄電池のシェアは下落傾向にある。我が国の自動車産業が、引き続き、世界をリードしていくために、車載用蓄電池の生産設備に対する積極的な投資を加速化していく必要がある。

また、燃料電池については、二千五十年カーボンニュートラルの実現を目指す上で、特に、航続距離が必要な商用車などにおいて、その重要性が認識され、世界中でも取組が強化されつつある。燃料電池は、長年、我が国がその技術を培ってきており、強みを有する分野でもあり、競争優位を確保しつつ、猛追する各国とのグローバル競争を勝ち抜くためには、燃料電池の生産設備に対する投資も強化していく必要がある。

(2) 自動車産業のライフサイクルでのCO<sub>2</sub>削減に向けた投資促進

二千五十年カーボンニュートラルの実現に向けて、自動車産業全体として、自動車の製造段階から廃棄・リサイクルまでのいわゆるライフサイクルでのCO<sub>2</sub>削減に取り組む必要がある。最終製品としての自動車の走行時に排出されるCO<sub>2</sub>の削減だけでなく、サプライチェーン全体として、自動車及び自動車部品の生産プロセスにおいて排出されるCO<sub>2</sub>の削減にも取り組む必要がある。具体的には、我が国の基幹産業として、省エネルギー化や再生可能エネルギーの活用など、生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備の導入に率先して取り組んでいく必要がある。

四 事業適応に対する支援の指針

エネルギー利用環境負荷低減事業適応に係る事業適応計画について、完成車メーカーが、経済産業大臣の認定を受けるに当たっては、二千五十年カーボンニュートラルの実現に向けて、電動化で世界をリードする自動車メーカーとなることを目的とし、計画の認定が安易な企業救済とならないよう、前述の基本的方向性にのっとり、以下を要件とする。

イ エネルギー利用環境負荷低減事業適応

三 事業適応に関する基本的方向性のロ（２）にのっとり、電気自動車、プラグインハイブリッド車若しくは燃料電池自動車又はこれらの構成物に係る生産設備の投資を行うことを要件とする。

#### 附 則

この告示は、産業競争力強化法等の一部を改正する等の法律（令和三年法律第七十号）の施行の日（令和三年八月二日）から施行する。

#### 附 則（令和六年九月二日経済産業省告示第百三十七号）

この告示は、新たな事業の創出及び産業への投資を促進するための産業競争力強化法等の一部を改正する法律（令和六年法律第四十五号）の施行の日（令和六年九月二日）から施行する。