

○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、CASEと呼ばれる百年に一度の大変革への直面に加えて、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ほか、諸外国において自国の産業競争力の強化に資する戦略分野に関する投資を自国内に誘導するための産業政策による事業環境整備の競争が活発化している等、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、約六十三兆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三割（約一・五兆円）、研究開発費も製造業全体の約三割（約三・九兆円）を占める。また、輸出額においても約二十一兆円と製造業全体の約二割を占める。さらに、自動車産業は、約五百五十万人超の雇用を支え、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

#### (CASE・デジタル化)

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げ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はなく、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、二千五十年目標として、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、二千二十年十月に「二千五十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、また商用車において、小型の車については、新車販売で、二千三十年までに電動車二十〜三十パーセント、二千四十年までに電動車・脱炭素燃料車百パーセントを目指し、大型の車については、二千二十年代に五千台の先行導入を目指すとともに、二千三十年

までに二千四十年の電動車の普及目標を設定することとしている。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、急速にその普及が拡大する一方、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、電蓄電池・燃料電池、モータ等の電動車関連技術及びサプライチェーンの強靱化も課題となる。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。

(諸外国における投資促進)

諸外国においては、電気自動車等（産業競争力基盤強化商品に関する省令（令和七年経済産業省令第十六号）第二号に規定する電気自動車及び充電機能付電力併用自動車をいう。以下同じ。）の戦略分野に関する投資を自国内に誘導するための税制優遇等の産業政策が活発化している。こうした中で、我が国も、電気自動車等の中長期的な経済成長を牽引する分野において、世界に伍して競争できる投資促進策が必要である。特に自動車の生産拠点の立地は、自動車のみならず、鉄や化学、電池等のあらゆる関連産業の国内立地にも影響すること踏まえると、電気自動車等の国内投資を強力に促進していくことが重要である。

## 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、各国政府等による電気自動車等の投資を自国内に誘導するための税制優遇等の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・強

化していくためには、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

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政策措置を講ずる。

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については幅広く政策措置を講ずる。また、産業競争力基盤強化商品（産業競争力強化法第二条第十四項）に規定する電気自動車等については、今後の我が国産業の基盤となることが見込まれ、かつ、国際競争に対応して事業者が市場を獲得することが特に求められるものであることから、これらに関する国内投資を行い、その生産及び販売を拡大する企業について政策措置を講ずる。

## 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・バリエーショ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) 自動車産業のライフサイクルでのCO<sub>2</sub>削減に向けた取組

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。

(2) 電動化推進のための蓄電池・燃料電池に対する取組

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た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。

電気自動車等の生産活動に当たっては、その中核部品である蓄電池及び燃料電池について、供給途絶が起きないことが重要であり、産業構造又は国際的な競争条件の変化その他の経済社会情勢の変化の中でも、安定的な生産活動が行われるよう、事業者がその調達をする蓄電池等の主要な部素材の調達に関する現状及び今後の方針を把握していることが重要である。

### (3) サプライチェーン全体への裨益を実現するための取組

電気自動車等の国内投資を実現し、生産を拡大させることで、付加価値を増大させるとともに、広範なサプライチェーンを通じた部素材等の発注量の確保・拡大が期待される。

また、事業者が部素材等の適正な取引環境に向けた取組を実施すべく、サプライチェーン全体の共存共栄と新たな連携を企図していることや下請事業者との望ましい取引慣行の遵守についての方針を示していることに加え、事業適応計画の認定を受けていることを取引先（生産に関するものに限る。）に対して認知させることが重要である。

#### （4）主要市場・成長市場における持続的な需要獲得に向けた取組

自動車産業においては、事業者が海外市場の獲得に向けた方針や事業適応計画の実施期間を通じた中長期の生産方針を策定することが重要である。その際、グローバルの競争環境・地政学等も踏まえた各国政府の動向を考慮したうえで、事業適応計画の実施期間を通じて生産する電気自動車等について、継続的な需要が見込まれることを前提に、①その開拓に資する取組及び、②当該計画の実施期間における電気自動車等の国内生産全体の計画における台数を踏まえた海外市場の獲得に向けた地域別の年度ごとの販売台数目標を設定することに留意する。

#### （5）その他の取組

（脱炭素への対応）

グリーントランスフォーメーション（以下「GX」とする。）の実現のためには企業の枠組を超えた取組が必要となるため、認定事業適応事業者は、取引先に働きかけること等を通じてサプライチェーン全体でのGX実現に向けた取組を促進する必要がある。特に、下記①及び②の温室効果ガス排出削減のための取組を実施していることが重要である。

① 国内におけるスコープ1（事業者自らが排出する温室効果ガスの排出量をいう。）・スコープ2（他社から供給された電気・熱・蒸気の使用に伴い排出される温室効果ガスの排出量をいう。）に関する排出削減目標を二千二十五年度（単年度及び二千二十三年度から二千二十五年度までの三年間）・二千三十年代について設定し（申請時点において目標年度を経過している場合はこの限りではない。）、排出実績及び目標達成に向けた進捗状況を、第三者による検証を実施した上で、毎年度、主務大臣に報告・公表する。

② 上記目標を達成できない場合には、Jクレジット又はJCMクレジット及びその他の適格カーボン・クレジットを調達し、又は当該目標を達成できない理由を主務大臣に報告・公表するなどの対応を行う。

また、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おける電気自動車等の産業競争力基盤強化商品を生産及び使用する段階において、同じ車格のガソリン車等と比したエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量の削減量を定量的に示しており、かつ、当該削減量の更なる拡大に向けた取組の方向性を示していることが必要である。

(サイバーセキュリティの確保)

昨今、複雑化・巧妙化したサイバー攻撃の脅威が増大する中、自社内の工場や海外拠点等に対するサイバー攻撃により事業が停止し、物資の安定供給を確保できなくなるおそれがある。このような状況を踏まえると、自社内全体を俯瞰したサイバーセキュリティ対策が、電気自動車等並びに蓄電池及び主要部品のサプライチェーンの維持ひいては安定供給のために不可欠な要素となっている。このため、事業者によるサイバーセキュリティの確保に向けた方針を策定することが重要である。なお、当該方針に基づく取組に当たっては、本指針に定める基本的方向性を踏まえ、平素から国家サイバー統括室等の関係部局との連携・情報共有に努めることを勧奨する。

(経済活動における人権の尊重)

OECD多国籍企業指針及びILO多国籍企業宣言が示すように、国家が人権保護義務を負うことはもちろん、企業に人権尊重責任があることも国際的な原則となっている。こうした背景を踏まえ、本指針に基づく取組に当たっては、「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」を参照の上、蓄電池等のサプライチェーンにおける人権尊重の取組に関する方針を示すことが重要である。

#### 四 事業適応に対する政策措置に関する指針

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、主務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及び電気自動車等の戦略分野における国内投資の促進に向けて、前述の基本的方向性にとり、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による生産性の向上

三 事業適応に関する基本的方向性のロ（一）にとり、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。

ロ エネルギー利用環境負荷低減事業適応による産業競争力基盤強化商品の生産及び販売  
次のいずれにも適合することを要件とする。

① 投資額が十五億円以上であつて、増加する生産能力が一万台以上となる電気自動車等に係る生産設備の新規投資及び更新投資（更新投資にあつては、当該更新投資をする生産設備が所在する事業所において生産される自動車の車種構成が脱炭素化に資するように変更される場合における当該更新投資に限る。）であること。

② 当該事業適応を行う事業所における付加価値の創出を実現するための取組の方針及びその達成する各事業年度の付加価値率の目標値を示し、かつ、事業適応計画終了年度における付加価値率が十パーセント以上であること。

③ 電気自動車等並びに蓄電池及びその他主要部品の生産及び供給が円滑かつ確実に実施されること。

④ 電気自動車等の需要が一過性のもではなく、事業適応計画の実施期間の終了後において、これを維持し、又は電気自動車等の更なる生産性の向上若しくは需要の開拓をすることが見込まれること。

⑤ 電気自動車等並びに蓄電池及びその他主要部品の生産及び供給が三 事業適応に関する基本的方向性にとつて実施されること。

⑥ 認定計画に係る事業の取引先社数が百社以上であり、かつ、当該取引先のうち認定事業者から取引先への発注額が直近三年度（事業開始二年目にあつては直近一年度・事業開始三年目にあつては直近二年度）の平均額より増加した社数が五十社以上であること。

⑦ 三 事業適応に関する基本的方向性のロ（2）～（5）にのつとること。

なお、三 事業適応に関する基本的方向性のロ（2）にのつとり、事業適応を通じて生産する電気自動車等に使用する蓄電池及び燃料電池の生産設備についても、特定商品生産用資産等（租税特別措置法第四十二条の十二の七第十項に規定する特定商品生産用資産及びこれとともに当該特定産業競争力基盤強化商品を生産するために直接又は間接に使用する減価償却資産をいう。以下同じ。）として事業適応計画に記載することができるものとする。ただし、他法人と共同で取得する特定商品生産用資産等については、申請事業者の負担において実施した金額を記載するものとする。

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三百三十七号）

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。

附 則（令和七年三月二十五日経済産業省告示第二十九号）

この告示は、令和七年三月二十五日から施行する。

附 則（令和七年六月三十日経済産業省告示第二百二号）

この告示は、重要電子計算機に対する不正な行為による被害の防止に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令の施行の日（令和七年七月一日）から施行する。