

# 本検討会でご議論いただきたい点

# 本検討会でご議論いただきたい点①

## 1. 自動車産業の現状とコロナウィルス感染症発生も踏まえた変化への対応

### ◆ 自動車産業の現状について

- 日本経済における位置づけの変化、関連産業への波及効果について。

### ◆ グローバルサプライチェーンのあり方

- グローバルサプライチェーンの組み替えと海外生産シフトの可能性について。
- 感染症等のリスクも踏まえた、サプライチェーン戦略について。
- 自動車国内生産体制の維持は今後可能か。サプライチェーン強化に必要なことは何か。

### ◆ 感染症発生によるヒト・モノの移動の停滞と市場への影響

- ヒト、モノの移動の停滞の国内・世界市場への影響をどう考えるか。  
感染症収拾後に求められる施策は何か。その際にモビリティが果たす役割は何か。
- 働き方や消費などの構造的変化の可能性をどう評価するか。モビリティへの影響は何か。

# 本検討会でご議論いただきたい点②

## 2. 中長期のモビリティの構造変化と自動車政策の方向性

### (1) 100年に一度の自動車産業の構造変化について

#### ◆ 短期的には先行き不透明、中長期的には確実な変化 ⇒ 時間軸を踏まえた論点の設定

- 2020年代に求められることは何か。
- 当面のCASE対応を超えて自動車産業の成長を実現するための課題は何か。
- 2030年以降の確実な変化を見据えたときに、モビリティ社会や制度のあり方はどう変わっていくか。

### (2) 2020年代に対応すべきこと（CASE対応の果敢な実行）

#### ◆ 自動車産業の強みを踏まえた「脱炭素・電動化」への対応

- 世界のEV化の動きに対して、日本の自動車産業の強みを生かせるルールはどのようなものか。
- 国際的なルール作りをリードするために、リユース・リサイクルなどの制度・仕組みづくりが必要ではないか。
- 国内の電動車市場（商用車含む）の拡大に求められるものは何か（ロードマップや政策投入）。
- 2030年以降のEV市場本格化を睨んで進めるべき取組は何か（次世代電池など）。

#### ◆ 新たなモビリティ利用ビジネスのための制度づくり

- MaaSを実現するために、どのように規制改革や担い手の育成を進めていくべきか。
- 自動運転サービスの社会実装や自動運転技術の確立に向けた課題は何か。

#### ◆ CASE対応のための協調領域の拡大・人材確保

- 重複投資の回避やデータ共有など業界横断の取組を進めるべきテーマ（協調領域）は何か。
- 設計人材やソフトウェア人材など業界共通で不足する人材確保に必要な取組は何か。

# 本検討会でご議論いただきたい点③

## 2. 中長期のモビリティの構造変化と自動車産業政策の方向性

### (3) CASE対応を超えて自動車産業の成長を実現するための課題

#### ◆ 自動車産業を越えた「大きな連携」の仕掛けの必要性

- 空飛ぶクルマや船・鉄道の電動化など、新たな分野に自動車技術を横展開していくための課題は何か。

#### ◆ モビリティとエネルギーインフラの融合

- V2G・VPPなどの域内エネルギー循環やCO2排出量削減を実現するための仕組みづくり。

#### ◆ 都市インフラとのデータ連携、まちづくり

- 車の走行データの共有による渋滞情報や交通安全情報の提供の仕組みづくり。
- 地域交通データの共有など、まちづくりと一体となったモビリティサービスの社会実装のための仕組みづくり。

### (4) 2030年以降に向けた社会制度の変革の方向性

#### ◆ 燃費規制・環境規制

- 燃費規制のあり方（先進燃費車の早期導入促進、貨物車の燃費規制等）
- 製品のライフサイクル全体のエネルギー使用量や資源循環のトレーサビリティについて

#### ◆ インフラ、車の安全管理のあり方

- コネクティッド技術を活用した効率的なインフラメンテナンスの推進やインテリジェントインフラのあり方
- コネクティッド技術や電動車の普及に対応した車の安全管理のあり方

#### ◆ 地域のモビリティの持続可能性

- マイカー依存の地域の高齢化を踏まえると、移動弱者の移動ニーズに応える新たなサービスやシステムが必要ではないか。
- 一方で都市部の自動車ユーザーも減少しており、道路や公共交通などのモビリティ全体のコストをどう負担していけるかが課題。