

モビリティの構造変化と 2030 年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会（第 1 回）

議事要旨

日時：令和 2 年 3 月 31 日（火曜日）14 時 00 分～16 時 00 分

場所：経済産業省本館 17 階第 1～3 共用会議室

出席者

検討会委員：

伊藤座長、秋池委員、石田委員、翁委員、坂本委員、篠原委員、白坂委員、竹内委員、寺師委員、土居委員、三部委員

経済産業省：

梶山経済産業大臣、高田製造産業局長、春日原大臣官房審議官、藤本製造産業局総務課長、河野製造産業局自動車課長、吉村大臣官房参事官（自動車・産業競争力担当）・自動車課戦略企画室長

議題

- ・自動車産業の現状とコロナウイルス感染症発生も踏まえた変化への対応
- ・中長期のモビリティの構造変化と自動車政策の方向性

議事概要

1. 事務局から事務局説明資料について説明。
2. 委員からの主な意見としては以下のとおり。

○自動車産業の現状とコロナウイルス感染症発生も踏まえた変化への対応

- ・①新型コロナウイルス感染症発生に関係なく起こる変化、②新型コロナウイルス感染症発生で、新たに起こる変化、③新型コロナウイルス感染症により加速する変化の 3 つがあり、人々の行動変容含めて見極めが必要。この先の時代は人材が最も重要な資源であり、現状を悲観的に考え、人材を失うことで事業機会を失ってはいけない。
- ・今後も同様のことが起こった際の機会損失を想定した上で、サプライチェーンや調達先のポートフォリオを考えるとともに、中長期的に自動車産業の付加価値を高めていくことが重要。
- ・リーマンショックのあとにシェアリングが広がったように、新型コロナウイルス感染症を受け、どのような世界が展開するか、特に、社会的課題に対してモビリティがどのように貢献できるのかを見極めながら、ビジョンを考えることが重要。
- ・人々が健康であるためには、リアルな環境で人と会うことが必要であり、ポスト新型コロナウイルス感染症の世界において目指す社会は、人の移動を増やす社会である。目指すビジョンを起点として、具体的な取組を議論すべき。

○中長期のモビリティの構造変化と自動車政策の方向性

(モビリティビジョンの考え方)

- ・世の中が変化する中で、自動車だけで語れないことがあまりに多く、広く捉えることと狭く・深く捉えることの両方のバランスが重要。
- ・自動車業界が協調領域で進めてきたソリューションによって、具体的な社会貢献の絵姿や効果を検証し、リソースや政策を含めて社会的なコンセンサスを得る時期にきているのではないか。例えば、若年層や女性の方などに安全・安心や環境負荷が低いこと、利便性を訴求していくことや、免許を返納された方に対して移動を提供していくことなど。
- ・ユーザーから見た価値や課題の困難さ等を考慮しながら、社会全体における CASE の位置づけと取組のプライオリティを検討すべき。そのためには、具体的なユースケースを想定し、技術視点ではなく、ユースケースから見たロードマップも必要。これにより、どのようなビジネスが生まれるのか具体化が必要。
- ・産業の変革、インフラの転換を考えると 2030 年は非常に近い。2050 年くらいの将来像があって、その通過点として 2030 年をどうするかという、長期ビジョンと時間軸を意識した議論が必要。また、「自動車産業の 2030 年」の議論に閉じず、モビリティ全体のビジョンを検討すべきであり、その際には、①地域の課題を踏まえたソリューションの検討、②適切な規制緩和、③産業間の融合、の 3 点を意識すべき。
- ・あることを実現するために技術が必要という視点と、技術によって何を実現できるかという視点の双方向の議論が大事。
- ・CASE を構成する技術等の各論を議論する前に、2030 年もしくはそれ以降に日本をどのよう にデザインしていくかをすり合わせ、明確なビジョンを共有することが重要。加えて、共有化されたビジョンの具現化に必要な技術やサービス、ビジネスモデルを整理したものがロードマップになる。

(自動車産業の構造変化を踏まえた対応の方向性)

- ・人間に身体性がある限りモビリティは必要で、モビリティサービスを持続可能な形で成長させていくことは非常に重要な課題。
- ・医療や観光などの分野との組み合わせにより、モビリティサービスの壁はなくなり、裾野は広がっていく。新たな都市空間をリデザインするためには、パブリックアクセプタンスを得ることが大事。
- ・スマートシティやエネルギーとの連携という点でデータ連携が重要になり、オープンデータの推進と併せて、技術標準やセキュリティの環境整備も必要。
- ・車車間や車・インフラ間のコネクティッドの推進には、車両と通信でアーキテクチャを揃える必要。
- ・モビリティにおいても、規制のリデザインを進めることで、自動車関連企業の活動範囲を大きく広げていくことが大事。
- ・米国の防衛システム開発では、環境変化への迅速な対応のためには、アジャイル開発、デジタルエンジニアリング、アーキテクチャの 3 つがキーとなっている。日本においても、自動車産業が新しいシステム開発を先行する必要。
- ・日本の自動車産業が持っている「作る技術」を大切にしていけるべき。

- いかにかソフトウェアがしっかりしていても、最後はハードウェアとしていかにか壊れないかという点も大事であり、日本の従来のものでづくりの競争力を保ち続けることも肝要。
- CASE 対応の中で、車に関連したサービスや無形資産に付加価値が生まれるような研究開発が積極的に行われていくことや、モビリティサービスの普及などの自動車産業の構造変化を踏まえると、既存税制も含めた制度設計の検討が必要。
- 自動車産業が持っている技術を、海、陸、ドローンなど多方面に活用できれば、人流・物流に新しい可能性が生まれる。

お問い合わせ先

製造産業局 自動車課

電話：03-3501-1690

FAX：03-3501-6691