

# 今後の自動車産業政策の方向性について

# ポスト・コロナの自動車産業：モビリティ産業への変革

## 【基本認識】

### ● 日本の自動車関連産業は、日本経済と雇用を支える戦略産業

- ・関連産業就業人口：約540万人、輸出総額の2割、研究開発投資：3兆円

### ● ポスト・コロナのモビリティ産業のあり方

- ・コロナ禍を経て、物流ニーズの拡大・パーソナルモビリティの伸び・短期的なシェアリングニーズ減少からの回復・欧州グリーンディール等の動き⇒「CASE」トレンドは加速

※移動から広範なサービスとの連携（スマートシティ化）、電動化・自動化

⇒ 異業種（通信・エネルギーなど多様なサービス）との連携

⇒ 多様なモビリティ（パーソナルモビリティ、ドローン、無人搬送車など）の提供、安全性の向上

## 【今後の自動車産業政策の方向性(案)】

### ● 構造変革のチャンス = 社会制度の変革・イノベーションを促す仕組みを政府が整備。

⇒ 自動車産業のモビリティ産業への変革をサポート。

⇒ 脱炭素化・電動化に向けた対応

### ● コロナ禍を乗り越える対策：サプライチェーンの維持・強化

⇒ 構造変革の方向性に沿うものを重点支援

# ① 中長期を見据えた構造変革

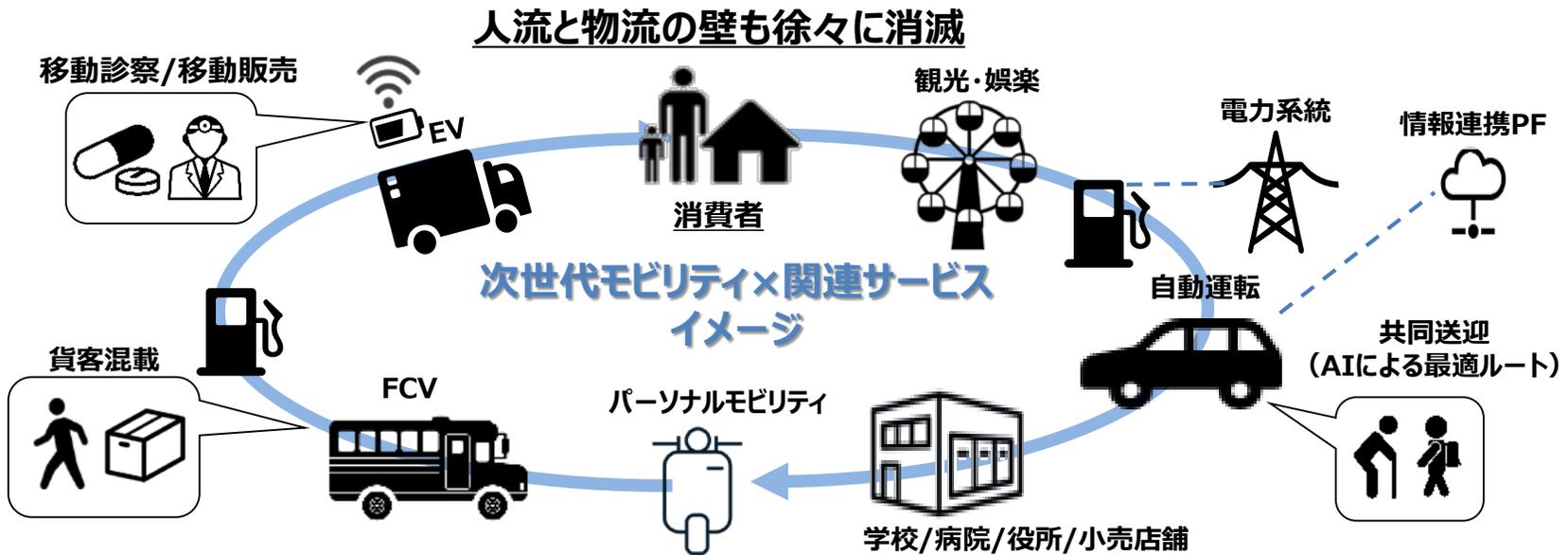
## ● 新たなモビリティ社会の最適化

□ CASE時代に向け、車（自動運転・電動化）、インフラ・関連サービス（運行管理・メンテ・サービス）双方の対応（開発・投資）が必要になる中で、社会全体で最適な投資が行われ、ビジネスとして回る仕組みを考える必要がある。そのためには社会的なメリットの最大化・コストの最小化が重要ではないか？

□ モビリティ自体も多様化し、モビリティの境目の消失、人流と物流の壁がなくなっていく中、インフラ整備等についても「自動車」単体ではなく、他のモビリティや関連領域を含めた社会全体で検討すべき課題ではないか？

- ・協調領域・競争領域の判断を明確に。特に、インフラ整備など協調領域が重要。国際標準化も視野に
- ・国として、多様な技術・サービスを通して、次世代モビリティを活用した社会実装のモデルとなる地域を支援（自動運転支援、MaaS、電動車活用インフラ）
- ・産業による成長投資や社会変革を促すようなモビリティ変革の方向性を踏まえた新しい社会システムの在り方を検討

### モビリティ × サービス × エネルギー × デジタル × インフラ



## ② 構造変革の担い手の強化（戦略産業支援）

### ● 企業の成長に向けた環境整備

□ 構造変革の担い手である「強い企業・戦略産業」の自律的な成長を後押しすることが重要ではないか？

- ・将来につながる研究開発の投資環境整備及び人材育成支援
- ・成長投資を行うサプライヤー等への支援
- ・電動化や自動化のキーデバイスである電池・半導体等の国内立地支援や、国主導の研究開発強化

### ● サプライチェーンの維持・強化

□ 短期的には、コロナ禍により一部サプライヤーが危機的状况に陥り、サプライチェーンの途絶リスクもあるため、資金繰り支援等を着実にを行うとともに、中小サプライヤーが抱える中長期的な課題（ヒト・モノ・カネ・情報インフラ）の解決を支援することが必要ではないか？

- ・業種横断で120兆円規模の「資金繰り対策」（大規模・中堅向け15兆円、中小向け96兆円）を実施
- ・補正で措置した資本性資金（12兆円超）も活用した再編・再生等への支援も実施

□ 世界的に見て、コロナ禍の先行きに不透明性がある中で、サプライチェーンの維持・強化のためには、一定の国内需要の確保が重要ではないか？また、その際安全性の向上や電動化の促進といった社会的・政策的な課題の解決と合わせて行うことが重要ではないか？

- ・電動車の導入支援、高齢者を対象とした自動ブレーキ等の機能を有する車の購入補助

### ③ 脱炭素化・電動化への対応

#### ● 技術中立性・多様な選択肢の確保

□ 世界的に脱炭素化、電動化の進展は想定されるが、ゼロエミッション化に際しては、2050年及びそれ以降という長期を見据え、乗用車・商用車といったユースケースに応じて、ハイブリッド、PHEV、EV、FCVといった多様な技術（複線型アプローチ）を追求すべきではないか？

- ・欧州ではLCAの議論が始まる等、サプライチェーン全体での脱炭素化を目指す動き
- ・技術については上記の他、バイオ燃料や代替燃料により脱炭素化した内燃機関等、多様なものが考えられる

#### ● 供給側・需要側双方での複数の政策的アプローチの追求

□ 電動化に向けた取り組みの実効性を確保するためには、従来の燃費規制等におけるメーカー側への取り組みを求めることに加え、ユーザー側の行動変容を促すための方策も必要ではないか？

- ・2030年の燃費規制の前提となっている次世代自動車戦略2010の普及目標は、PHEV・EV比率20%～30%と現状に比べて非常に高い水準
- ・環境に配慮した電動車の購入インセンティブに取り組んできたが、それ以外の対策も含め、ユーザーが環境に配慮したモビリティを選択することを促すための方策を検討

#### ● 電池/水素

□ 電動化・水素社会の実現に向けた戦略的な対応が必要ではないか？

- ・電動化の要である車載用蓄電池については、国内立地・設備投資支援とともに、国主導の研究開発を強化
- ・充電インフラの整備・支援とともに、電池のリユース・リサイクルをはじめとする、電池のエコシステム全般の課題を検討
- ・水素は、エネルギー分野との連携で、社会実装に向けた取り組みを加速