

「電動車等省エネ化のための車載コンピューティング・シミュレーション技術の開発」
プロジェクトに関する意見

令和6年●月●日
産業構造審議会グリーンイノベーションプロジェクト部会
産業構造転換分野ワーキンググループ

本ワーキンググループで実施した議論を踏まえ、プロジェクト担当課室、NEDO、各実施企業等におかれましては、プロジェクト推進に当たって以下の点に留意のうえ、今後のモニタリングにおいて、その対応について報告されたい。

1. プロジェクト全体

(共通)

- 米国等で公道での自動運転の実証走行が進んでいる中、我が国においても、将来の社会像に向けて自動運転の社会実装を目指すことが重要。政府は本プロジェクトと他のプロジェクト、規制・制度やインフラの整備を含む各種政策ツールを相互に連携・協調させつつ、時間軸を十分に意識して取り組みを進める必要がある。
- 自動運転では海外企業の取組が先行し、大手 OEM はソフトウェアをコアな競争要因として位置付ける傾向にある中、研究開発成果を社会実装させていく上でのターゲットを明確にし、効果的なオープン・クローズ戦略のもとでアプローチを進めていくことが重要であり、オープン化や各国との連携を具体的に検討することも重要。
- 省エネ性能が必ずしも購買決定要因にならない可能性もある中、性能向上やサポート体制、コスト等、差別化要因になり得る要素も勘案しながら、省エネ化との両立を目指すバランスの取れたビジネスモデルを検討することが重要。
- 他国の OEM メーカーやソフトウェア、ハードウェアメーカーの開発状況や戦略、各国の規制・制度の整備状況等の国際動向も踏まえつつ、必要に応じて研究開発や社会実装に向けたサポートの柔軟な軌道修正を行えるよう、複数のシナリオを検討することが重要。

2. 各実施企業等

(共通)

- 経営者が十分にコミットしながら、プロジェクト終了後の社会実装を積極的に検討することが必要である。

- 海外の競合による研究開発・事業化の進捗等の事業環境や社会情勢の変化を踏まえ、事業の中止や縮小、ビジネスモデルの変更に繋がるようなリスク要因を分析し、事業戦略の見直しを不断に行っていただく必要がある。
- OEM メーカーやソフトウェア、ハードウェアメーカー等、様々な主体・ニーズが存在する中で、自社の強みを認識し、国内外の市場獲得に繋がるように知財や標準化を含めビジネスモデルを戦略的に構築する必要がある。

① 一般財団法人日本自動車研究所

- OEM やサプライヤーとの連携をさらに強化し、OEM やサプライヤーの課題解決に資するよう分析を深めてほしい。研究の成果の提供方法を顧客ごとに詳細かつ具体的に検討し、次回のモニタリングまでに OEM やサプライヤーの課題解決に貢献することを具体的かつ明確に示してほしい。それができない場合は中止も含めて検討する必要がある。
- 社会実装を意識して、協調領域を広げ、標準化の取組を強化していく必要がある。
- 変化が激しい分野であることから、産業構造の変化に対するマクロな視点を持ちつつ、他国の同業機関・OEM・サプライヤーの動向について、これまで以上に詳細かつ継続的に最新の情報を分析して研究開発を進める必要がある。
- 中立的な研究機関としての強みを活かして、積極的かつ自主的にプロジェクトの他の実施企業や NEDO の他のプロジェクト等と連携し、取組の効率化や加速等のシナジーを図る必要がある。

② ソニーセミコンダクタソリューションズ株式会社

- ODD（運行設計領域）について、設定にあたっての考え方や自社の経営戦略との関係性を明確にする必要がある。
- センサーは車種に応じて OEM 等と協力して作りこむものと思われるが、オープン・クローズ戦略を意識しながら、OEM 等との協業や分担についての戦略的な取組を示す必要がある。
- 性能向上、省エネ化、コストパフォーマンスのバランスの取れたゴールを意識して開発を実施する必要がある。
- 研究開発や標準化等、海外のステークホルダーの動向を適切に分析しながら、トップランナーとして蓄積してきた自社の強みを活かしたビジネス展開を能動的に進める必要がある。
- センサーフュージョンについて、競合のベンチマークとの比較優位を示す必要がある。

③ 株式会社ティアフォー

- 各国の OEM や IT 企業が独自の技術開発を進めている状況下において、顧客ターゲットを明確にしたビジネスモデルを構築する必要がある。対象とする 100 車種について、ターゲットの車種についての考え方を整理することが重要。また、国内 OEM と戦略的な協力関係を構築していく必要性についての考え方を示す必要がある。
- 特定の組織に対する過度の依存がビジネスモデルの制約要因にならないのかを検証し、事業環境の変化等に合わせて複数のシナリオを検討する必要がある。
- 先行する海外の動向を踏まえ、2030 年の KGI としている離脱回数あたりの平均走行距離 (MPD) について、ターゲット車種を明確にした上でその妥当性を吟味し、KGI 達成に向けての技術向上の道筋を示す必要がある。
- 実装車を増やしていく過程で顧客の要望に沿ったカスタマイズ対応などの業務が増加していくことが想定され、顧客対応に向けて体制を強化していくことが必要。その課題に対して、他企業との協業や体制整備に係る投資等、具体的なアプローチを示す必要がある。