

「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7年6月11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

令和6年11月29日の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では、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

- 自動運転では海外企業の取組が大幅に先行し、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、適用車種や地域、市場投入時期や各地域における目標シェアなどよりブレイクダウンしたビジネス戦略を、国として明確に示していただきたい。
- 開発技術の早期普及に向けて、国内においては規制緩和等に関する他省庁や地方自治体との連携ならびに地域における需要と市場性の両立に向けた議論・分析を進め、省エネ化とのベストミックスを目指したビジネスモデルを早急に検討していただきたい。
- 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、市場創出に向けたオープン・クローズ戦略について、国と事業者の役割を明確化し、より一層強固な相互連携のもと進めていくべき。

2. 各実施企業等

- 共通
  - 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、本事業における取組が競合技術のキャッチアップにとどまることのないよう、事業計画を全体的に大幅に加速していただきたい。
  - 本格的な社会実装に向けて、特に需要者側の視点をしっかりと認識するとともに、事業戦略やビジネスモデルと産業構造の連関における自社技術の強みなどについて常に分析を行い、国内外の市場獲得に繋がるようアジャイルに計画見直しを行いながら進めていただきたい。

- 市場獲得ならびに事業者-OEM間との連携をより強固なものとするためにも、本技術開発における脱炭素効果のインパクトを実測データに基づき示すとともに、競合技術との差別化ならびに優位性を明確化していただきたい。

① 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、顧客ニーズとターゲットならびに顧客ニーズに対してティアフォーが提供可能な商品価値やソリューションをより明確にしたビジネスモデルを構築していただきたい。
- 構築しようとしているプラットフォームが需要家の要求を満たしているか確認できる手法を取り入れるとともに、需要家の多彩な要求への対応や事業環境の変化等に即座に合わせられるよう、事業戦略における複数のシナリオを検討していただきたい。
- 本技術の早期社会実装や新規顧客・市場の獲得に向けて、スタートアップならではのフットワークを生かし、プロジェクト内連携やステークホルダーとの交渉などについて、スピード感を持ってより一層能動的に推進していただきたい。

② ソニーセミコンダクタソリューションズ株式会社

- 自社技術のより一層の差別化ならびに強みを生かした自動運転領域との組み合わせ等について検討し、競合技術との比較優位性を示していただきたい。
- 早期社会実装に向けては、センサーの開発に加えて、実車走行試験による信頼性向上が必須となる。社内での試験のみならず、海外も含めた社外走行試験にも加速的に取り組んでいただきたい。

③ 一般財団法人日本自動車研究所

- 本技術開発については、OEMやサプライヤーとのヒアリングから得られた知見を早急に研究開発へフィードバックするとともに、ヒアリングを継続的且つ頻度高く行うことで、OEMやサプライヤーの課題解決に資する内容となっているかについて開発の方向性含め、確認しながら推進するべきである。
- 中立的な研究機関である、日本自動車研究所だからこそ描ける本技術の勝ち筋を明確化するとともに、日本企業が世界の市場を席巻できるよう、標準化の取組について、より一層強化していただきたい。
- 海外競合技術の進捗やベンチマークなど、標準化以外にも中立的機関の果たす重要な役割はあると思われる。これらの収集ならびにプロジェクト内で共有するなど、プロジェクト内連携によるシナジー効果の創出などについて、主体的に進めていただきたい。