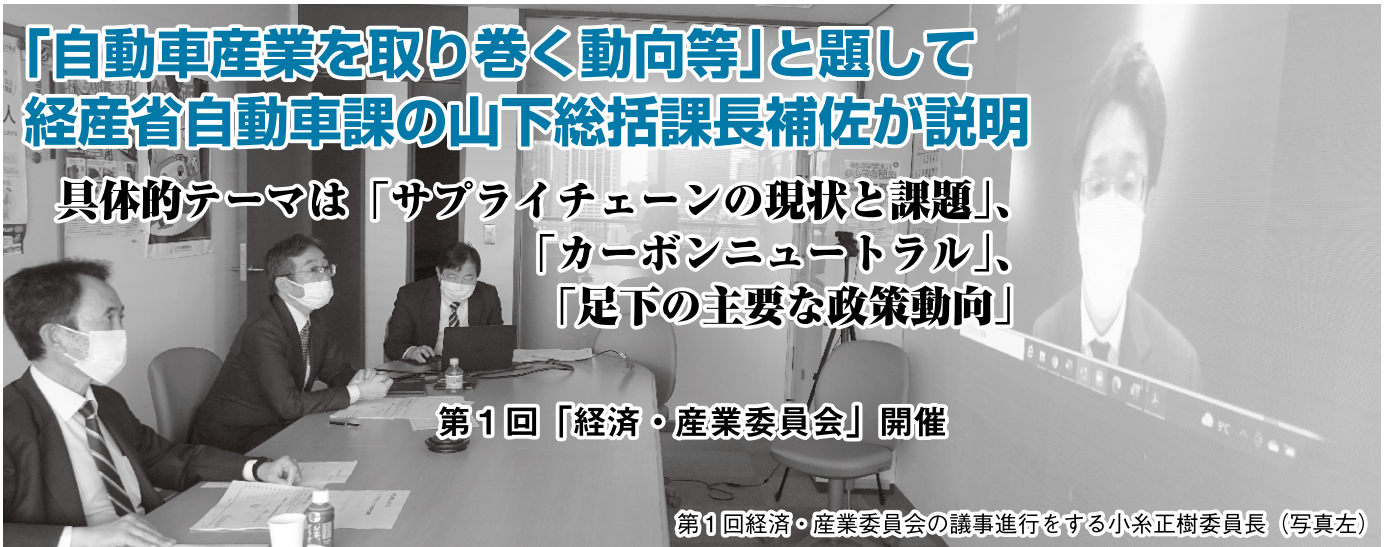


# 「自動車産業を取り巻く動向等」と題して 経産省自動車課の山下健太総括課長補佐が説明

具体的テーマは「サプライチェーンの現状と課題」、  
「カーボンニュートラル」、  
「足下の主要な政策動向」

第1回「経済・産業委員会」開催



第1回経済・産業委員会の議事進行をする小糸正樹委員長（写真左）

**日** 本自動車会議所は3月23日、2021年度第1回経済・産業委員会（委員長＝小糸正樹・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事）を開催し、経済産業省製造産業局自動車課の山下健太総括課長補佐が、「サプライチェーンの現状と課題」、「カーボンニュートラル」、「足下の主要な政策動向」について講演しました。新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、委員会はオンラインで行われ、委員約30名が出席しました。講演の後、活発な質疑応答・意見交換が行われ、委員会は終了しました。

「自動車産業を取り巻く動向等について」

講師：製造産業局自動車課

山下健太総括課長補佐

【講演要旨】

## 1. サプライチェーンの現状と課題

### ○国内生産調整の状況

昨年夏、東南アジアで新型コロナウイルス感染症が拡大し行動制限・ロックダウンが続いた影響もあり、部品生産が滞り、国内生産はかなり落ち込みました。そこから持ち直してきましたが、足下、半導体不足の継続や国内の感染拡大によって挽回しきれない状況にあります。

### ○半導体・デジタル産業戦略

大きく以下の3つのステップで半導体を取り巻く政策を進めていきます。

**Step1**：生産ポートフォリオの緊急強化⇒レガシーな技術も国内の製造基盤の確保が必要。そうしなければサプライチェーンが海外に依存し、安全保障上のリスクになる恐れあり。

**Step2**：日米連携強化⇒日米連携プロジェクトで次



オンラインで講演する経産省自動車課の山下健太総括課長補佐

世代半導体技術の習得・国内での確立。

**Step3**：グローバルな連携強化による光電融合技術など将来技術の実現。

### ○サイバーセキュリティ対策の強化（注意喚起）

部品のサプライヤーへのサイバー攻撃によって、完成車メーカーまで含めたサプライチェーンが止まってしまうのは記憶に新しい。サプライチェーン全体でサイバー攻撃への対応を取って行く必要があります。

### ○ロシア・ウクライナ情勢関連

日々刻々と変化がありますが、米欧に並んで毅然とした対応をとっていく予定。具体的な検討を進めつつ、引き続き適切に情報共有していきます。

## 2. カーボンニュートラル

### ○主要国・地域における電気自動車の販売

グローバルにおける電気自動車の販売台数は堅調に増加。中国と欧州は大きく舵を切っています。政策のスタンスだけではなく、この1～2年でマーケットも動いてきています。日本国内のシェアは0.8%ですが、欧州・中国は15%以上であり、その差は拡大傾向にあります。

### ○自動車分野のカーボンニュートラル

他方、電気自動車が全てなのかと言えばそうではなく、そのことを政府としても主張していきたい。何が自動車のカーボンニュートラルにとって重要なのかを理解して発信していく必要があります。2050年にライフサイクル全体でカーボンニュートラルを目指すのがゴールなのであれば、製造過程での部品・素材分野、使用後のリサイクルを含めた総合的な取組が必要。また、エネルギーの脱炭素化の取り組みと歩調を合わせる必要があります。

### ○COP26における自動車関連の動き

COP26で岸田総理から「自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向け、①あらゆる技術の選択肢を追求し、②次世代電池・モーターや、水素、合成燃料などの開発を進め、③その成果をアジアに普及し、世界をリードする」という日本政府の方針を世界に発信。「ゼロエミッション車移行閣僚級会合」では、日本も含めて米、独、仏等の主要国も参加し合意しました。一方、英国が主導する「有志国等による100%ゼロエミ車化宣言」には日本は署名せず、米、中、独、仏等の主要国も不参加で足並みをそろえませんでした。ただ、予断を許さない状況であり、引き続き各国の動向も見ながら日本として仲間づくりが必要です。

### ○グリーン成長戦略（自動車・蓄電池産業）

最も重要なのは、国際競争力にもつながるよう、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー／燃料等を最適に組み合わせ、多様な技術の道筋・選択肢を目指すことです。それを軸に、①電動化の目標は、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現、②インフラ整備の目標は公共用の急速充電器3万基、普通充電器12万基設置、③燃料のカーボンニュートラル化では、合成燃料は2030年代に導入拡大・コスト低減を行い、2040年までの自立商用化を目指す、④蓄電池の目標は、2030年までのできるだけ早期に、国内の車載用蓄電池の製造能力を100GWhまで高めるとともに、電気自動車とガソリン車の経済性が同等となる車載用の電池パック価格1万円/kWh以下を目指す——こととなります。

### ○電動化目標実現に向けた主要な取り組み

①蓄電池の国内生産基盤確保、②電動車の普及促進、③インフラの整備、④サプライチェーン・バリ

## 令和4年「春の叙勲・褒章」

### 当会議所関係者多数が受章

令和4年春の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係の方々が多数、晴れの栄誉に輝かれました。

叙勲では、元あいおいニッセイ同和損害保険社長で元日本損害保険協会会長の鈴木久仁氏が旭日重光章を、元日本発条社長で元日本自動車部品工業会会長の玉村和己氏が旭日中綬章を、元神奈川県自動車会議所副会長の宮原郁生氏が旭日小綬章を、元日本自動車販売協会連合会常務理事の島崎有平氏、元日本自動車工業会常務理事の内藤政彦氏が瑞宝中綬章を受章されました。

褒章では、元日本塗料工業会会長の石野博氏、元トヨタ自動車副社長の河合満氏、元NOK社長の土居清志氏の3氏が藍綬褒章を受章されました。

ユーザーの構造転換支援、が4つの柱です。

○自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ＝資料1参照＝

○クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金（購入補助）＝資料2参照＝

電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助については補助単価を大胆に引き上げたので、是非しっかり使って売っていただきたい。

○自動車産業『ミカタ』プロジェクト

各段階で脱炭素に向けた「見方」を示し、強力な「味方」として経営をサポートします。

・カーボンニュートラルに向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業（令和4年度予算額4.1億円）＝実地研修や専門家派遣を通じて、カーボンニュートラル・電動化に向けた中小サプライヤーの挑戦を伴奏型で支援

・中小企業等事業再構築補助金（令和3年度補正予算額：6,123億円の内数）＝業態転換の実現に向けて必要となる設備導入等を補助（上限：中小1億円・中堅1.5億円）

○多様な技術のイノベーションの促進

特定の技術に限定的ことなく多様な選択肢を追求し、選択肢を狭めないことが重要。長期目線での技術開発を進めていきます。

・グリーンイノベーション基金(2兆円)を活用し、次世代電池・モーターの開発に1,500億円、水素インフラ整備に3,700億円の補助を行います。また、合成燃料の研究開発も進めます(約550億円)。

### 3. 足下の主要な政策動向

○第208回国会・岸田内閣総理大臣施政方針演説

「成長」と「分配」を「新しい資本主義」の柱として掲げます。

「成長戦略」

をブレイクダウンすると、①デジタル田園都市国家構想、②経済安全保障、③科学技術・イノベーション、④気候変動問題。

「分配戦略」は①賃上げ、②人への投資、③中間層の維持の3つ。この「成長」と「分配」の両面から経済を動かし、好循環を生み出します。

○自動車関係諸税における検討の視点

## 資料1 自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ

### 蓄電池の国内製造基盤確保

R3補正：1,000億円  
(R4当初：15億円)

○2030年NDC46%の着実な達成を目指し、車載用蓄電池の**国内製造能力**の早期確保を図るため、**蓄電池・材料の大規模製造・リサイクル拠点の設備投資・開発支援**を実施。

○電池サプライチェーンと開発機能の強化により、「**イノベーション・雇用の種**」を国内に。

### 電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助

R3補正：250億円  
(R4当初：140億円)

○**EV・PHEV・FCVを対象とした購入補助**。諸外国の支援水準に比肩する**大胆な導入支援**により、**足下で国内市場を立ち上げ**。

### 充電・水素インフラの整備

R3補正：125億円  
(R4当初：90億円)

○**インフラの整備は電動車の普及と表裏一体**。EV・FCV導入に向け、インフラがボトルネックとならないよう、2030年までに**急速充電3万基・普通充電12万基**及び**水素ステーション1,000基**の整備を目指し設置補助。

### サプライヤー、販売・整備業の構造転換支援

R3補正：事業再構築補助金の内数  
(R4当初：4億円)

○サプライヤーの**電動車部品製造への挑戦**や自動車販売・**整備業の電動化対応**による「**攻めの業態転換・事業再構築**」を**支援雇用を守るため、設備投資・人材育成等を補助**。

※事業再構築補助金・グリーン成長枠(売上減少要件の撤廃、補助上限額の拡充)

## 資料2 クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金(購入補助)

●「グリーン成長戦略」を着実に推進すべく、政府として、**踏み込んだ措置を行う**。

●予算額を拡充し、補助上限額についても、大幅に引上げる(例：EVの場合、**40万円⇒85万円(増額)**)

### 購入補助予算の概要

- 対象：電気自動車(EV)  
プラグインハイブリッド車(PHEV)  
燃料電池自動車(FCV)
- 補助単価：**上限額を大幅に引上げ**(具体的には以下)

### 車別の補助額(例)

電気自動車(EV)		補助：40万円⇒最大 <b>85万円</b>
軽EV		補助：約20万円⇒最大 <b>55万円</b>
プラグインハイブリッド車(PHEV)		補助：20万円⇒最大 <b>55万円</b>
燃料電池車(FCV)		補助：115万円⇒最大 <b>145万円</b>

※条件は、外部給電機能としてのV2X対応、1500W車載コンセント装備等

詳しくは▶

経産省 EV補助金

検索

短期～中期的には、2022年度で期限が到来するエコカー減税等の見直しをしつつ、カーボンニュートラル実現に向けて、電動車の普及拡大を促す形の課税のあり方の見直しを検討します。

長期的には、電動車の普及が十分に進んだ後の絵姿を見据えた抜本的見直しとして、受益と負担の関係も含め、検討を進めます。