

自動車産業を取り巻く現状と 電動車普及に向けた施策について

令和6年3月1日

経済産業省 近畿経済産業局

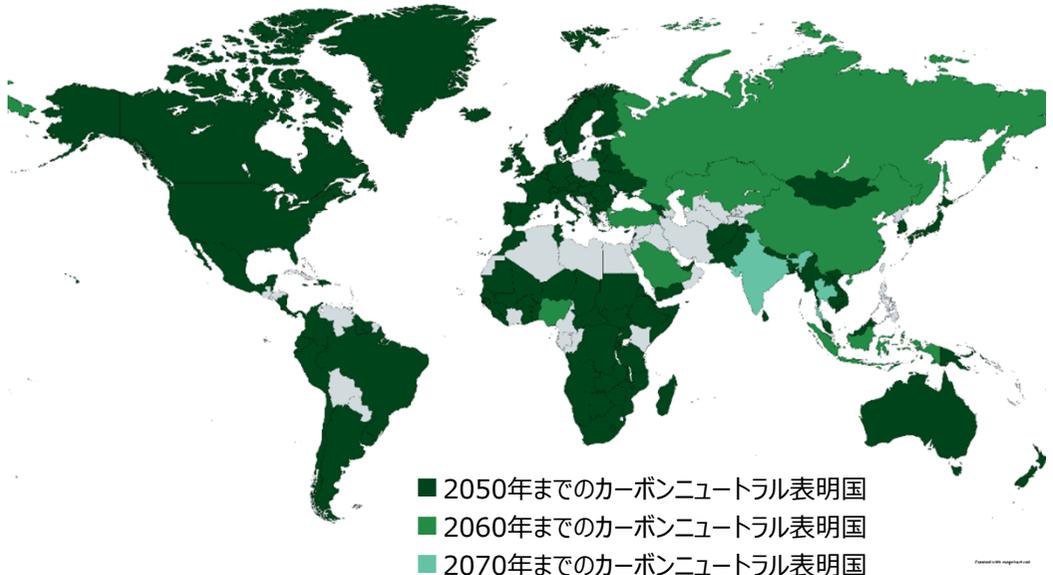
製造産業課

目次

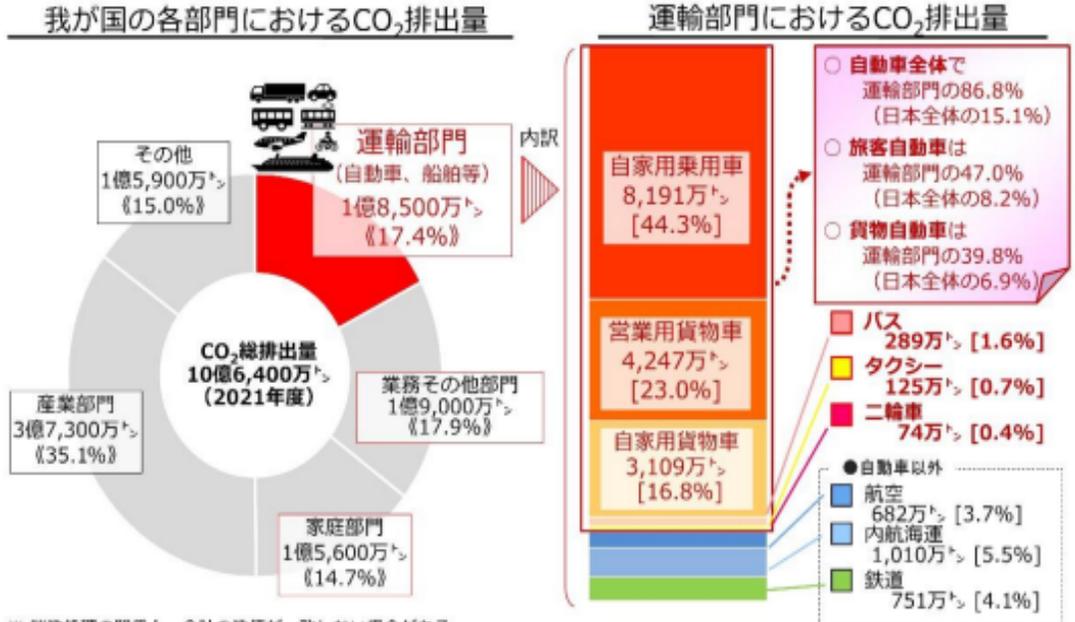
- 1. 自動車産業の現状とCNに向けた今後の動き**
- 2. 支援策を通じた後押し**

- 我が国を含めた各国・各地域は、**2050年までのカーボンニュートラルを目指す**ことを表明。
- 我が国における**二酸化炭素排出量のうち15.1%を自動車部門が占めており**、脱炭素化に向けた早急な対応が必要。

<カーボンニュートラルを表明した国・地域>



運輸部門における二酸化炭素排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）権限値」より国交省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度権限値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度権限値から独立項目として運輸部門に算定。

1) ①Climate Ambition Allianceへの参加国、②国連への長期戦略の提出による2050年CN表明国、2021年4月の気候サミット・COP26等における2050年CN表明国等をカウントし、経済産業省作成（2021年11月9日時点）
 ①<https://climateaction.unfccc.int/views/cooperative-initiative-details.html?id=95>
 ②<https://unfccc.int/process/the-paris-agreement/long-term-strategies>

国内でのCO₂排出量：10億6,400万ト
自動車分野：15.1%

カーボンニュートラルに向けた国際情勢

- 我が国が電気自動車、燃料電池自動車、合成燃料の活用など多様な選択肢を追求しているのに対し、欧州等の一部の国ではEVに特化した目標を打ち出し。
- 急速なEV化に伴い、蓄電池のサプライチェーンへの懸念高まりも。ただし、一部国ではEVの普及が進展しつつあり、グローバル市場への対応も必要。
- 戦略物資である蓄電池産業の戦略的育成、グリーンイノベーション基金を通じたイノベーションの促進に加え、ハイブリッド車・電気自動車等の環境性能の良い車の普及支援継続が必須。

各国の目標



日本

2035年販売目標
電動車100%
(EV,FCV,PHEV,HV)



EU

2035年以降、テールパイプベースで
CO2排出100%減
(≒ EV・FCV : 100%) (※)
(※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む



アメリカ

2030年販売目標
EV・FCV・PHEV:50%



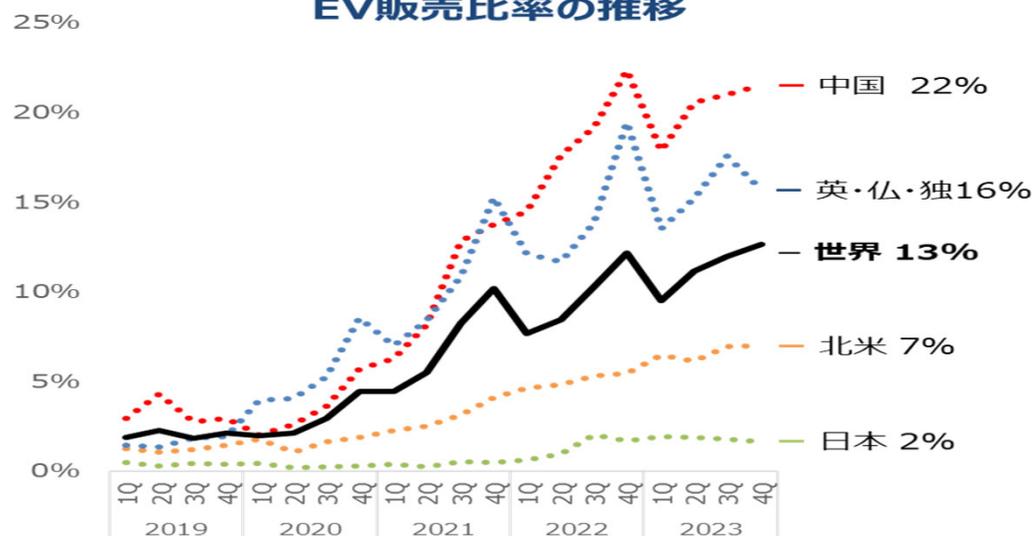
中国

2027年販売目標
新エネ車 (EV・PHV・FCV) : 45%

CNに向けた「多様な選択肢」



EV販売比率の推移



※HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグイン・ハイブリッド車
(出典) Marklines 2023年のデータは1-11月の累計としている。

カーボンニュートラルに向けた選択肢

- 電動車にはそれぞれの強みと課題あり。2050年カーボンニュートラルに向け、**多様な選択を追求し**ていくことで、日本の強みや産業基盤を活かす。

→ 2035年の新車販売を電動車(電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車)100%にするという目標を設定。

		強み	課題
電気自動車		<ul style="list-style-type: none">• <u>走行時にCO2が排出されない</u>	<ul style="list-style-type: none">• <u>電池</u>に関する課題の克服(コスト、航続距離、資源確保等)• <u>充電インフラ</u>の整備• <u>電気の脱炭素化</u>を同時に進める必要
燃料電池自動車		<ul style="list-style-type: none">• <u>走行時にCO2が排出されない</u>• <u>航続距離</u>が長い• <u>充電時間</u>が短い	<ul style="list-style-type: none">• <u>水素供給/燃料電池</u>に関する課題の克服(コスト)• <u>充電インフラ</u>の整備
プラグインハイブリッド車		<ul style="list-style-type: none">• 電動モード時は走行時にCO2が排出されない• 電欠してもエンジンで走行が可能	<ul style="list-style-type: none">• 電池に関する課題の克服• 充電インフラの整備• 電気の脱炭素化を同時に進める必要• 燃料の脱炭素化
ハイブリッド車		<ul style="list-style-type: none">• 従来のガソリン車に比べて燃費が優れている• 新たなインフラ整備が不要	<ul style="list-style-type: none">• <u>燃料の脱炭素化(バイオ燃料、合成燃料)</u>

主要国の自動車電動化等の目標

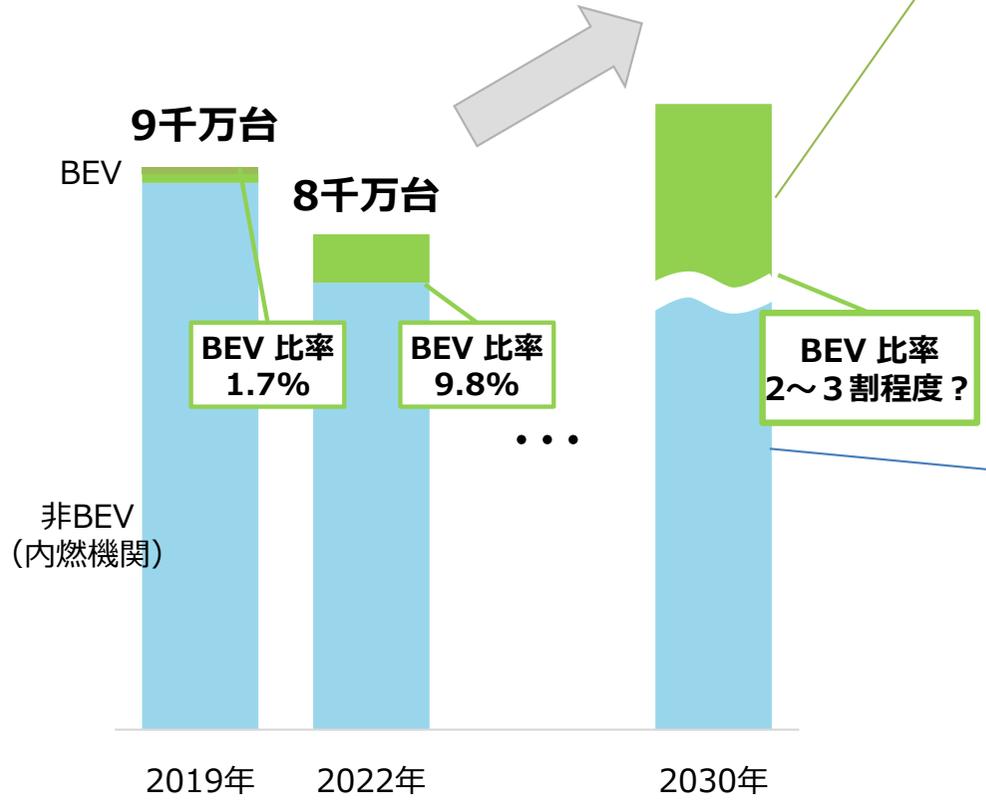
- 主要国では、2020年代後半以降での電動化目標を設定し、積極的に電動化を進める姿勢。

	市場規模 (2022年)	電動化等の目標
 英国	190万台	<u>2035年販売目標 EV・FCV : 100%</u> ※ガソリン車及びディーゼル車の新車販売禁止の時期を2030年→2035年に後ろ倒し
 EU	1,093万台	<u>2035年以降、テールパイプベースでCO2排出100%減</u> <u>(≒ EV・FCV : 100%) (※)</u> (※) 合成燃料のみで走行する内燃機関を搭載する車についても一定条件下で新車販売を認める方向で検討が進む
 米国	1,438万台	<u>2030年販売目標 EV・PHV・FCV : 50%</u>
 カナダ	148万台	<u>2035年販売目標 EV・PHV・FCV : 100%</u>
 日本	420万台	<u>2035年販売目標 電動車 (EV・PHV・FCV・HEV) : 100%</u>
 中国	2,686万台	<u>2027年販売目標 新工ネ車 (EV・PHV・FCV) : 45%</u>
 タイ	85万台	<u>2035年販売目標 BEV・PHEV : 69%</u>

自動車市場の今後の見通し

- 当面は、EVと内燃機関が併存しながら市場が広がっていく可能性が高い。
- 引き続き国際競争力を維持していくためには、①EVにおける競争力の強化と②内燃機関において勝ち続ける取組を両にらみで進めていく必要。

世界自動車販売台数とBEV比率の推移



BEVにおける国際競争力の強化

- BEVでの競争力の向上。
- 各社の掲げる販売目標の実現 (BEVでもグローバルシェア確保)。

(参考) 2030年のグローバルでのEV販売目標

- トヨタ：350万台
- ホンダ：200万台
- スバル：60万台 等

日系OEM合計で、700~800万台程度

内燃機関において勝ち続ける取組

- 内燃機関でも稼ぎ続けられるような事業の再構築
- 燃料の脱炭素化によるカーボンニュートラルの実現
- 新興国市場の確保

(参考) 中国ジーリーは、ボルボやルノーなどの内燃機関技術を買収。

参考：2030年における、世界BEV比率の見通し (各社調べ) Morgan Stanley：22%、IEA：30.2%~33.5%、LMC：35.1%、Roland Berger 47%

(出典) 2022年までの新車販売実績：Marklines BEV比率見通し：IEA「Global EV Outlook 2023」、LMCデータ、各社ヒアリング情報を基に経済産業省作成

【参考】日系OEM 電動化に向けた取組

※青字は2023年1月以降に新たに発表

企業 (販売台数)	販売目標	電動化に向けた動き
トヨタ自動車 (957万台)	2026年：EV150万台 2030年：EV350万台 (170万台はBEVファクトリーで生産) 2035年：レクサスのEV比率100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 車種数：2026年までにEVを10車種、2030年までにEV30車種を導入。 ● 投資金額：2030年までにEV関連に5兆円投資。2025年から米国で初のEV生産を開始。 ● 電池容量・開発：2030年までに年間280GWh。 2022年に日米で最大7,300億円（最大40GWh）の電池投資を決定済。うち、米国に対しては約3,250億円（約25億ドル）。 2023年に米国電池工場に21億ドルを追加投資。 全固体電池については2027-28年の実用化にチャレンジ
ホンダ (381万台)	2030年：EV200万台 2040年：EV・FCV100% ※中国では2035年にEV100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 車種数：2030年までにEV30車種を導入。 (中国では2027年までにEV10車種、日本では2026年までに新たにEV4車種を導入) ● 投資金額：2031年までにソフトウェア含め約5兆円を投資（研究開発費を含む）。 ● 電池容量・開発：2030年までに年間160GWh。 GSユアサ、ブルーエナジーと共同で、国内で約4,300億円（20GWh）の電池投資を決定済。 全固体電池を2020年代後半に市場投入。
日産 (323万台)	2026年：電動車44%以上 ※米国では2030年度にEV40%以上	<ul style="list-style-type: none"> ● 車種数：2030年度までにEV19車種を導入。 ● 投資金額：2026年度までに電動化に2兆円を投資。 ● 電池容量・開発：2030年度までに年間130GWh。全固体電池を2028年度中に市場投入。 ● その他：ルノーの設立するEV新会社（アンペア）に最大15%出資。
スズキ (297万台)	2030年：日本でEV20%、 欧州80%、インド15%	<ul style="list-style-type: none"> ● 投資金額：2030年度までに電動化に2兆円を投資。うち5,000億円は電池関連。
マツダ (112万台)	2030年：EV25-40%	<ul style="list-style-type: none"> ● 投資金額：2030年までに電動化に1.5兆円を投資。
三菱 (88万台)	2030年：電動車50% 2035年：電動車100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 投資金額：2030年までに電池関連に2,100億円を投資。 ● 電池容量・開発：2030年度までに年間15GWh。
スバル (82万台)	2030年：EV50%（60万台）	<ul style="list-style-type: none"> ● 投資金額：2030年前後までに、電動化対応投資（生産・開発）約1.5兆円 ● その他：2028年末までに8車種のEVをラインナップし、米国で40万台のEV販売を目指す。
ダイハツ (77万台)	2030年：国内電動車100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 電池容量・開発：電池の供給および開発でCATLと協業。

※：2022年の世界販売台数。各社HPを参照

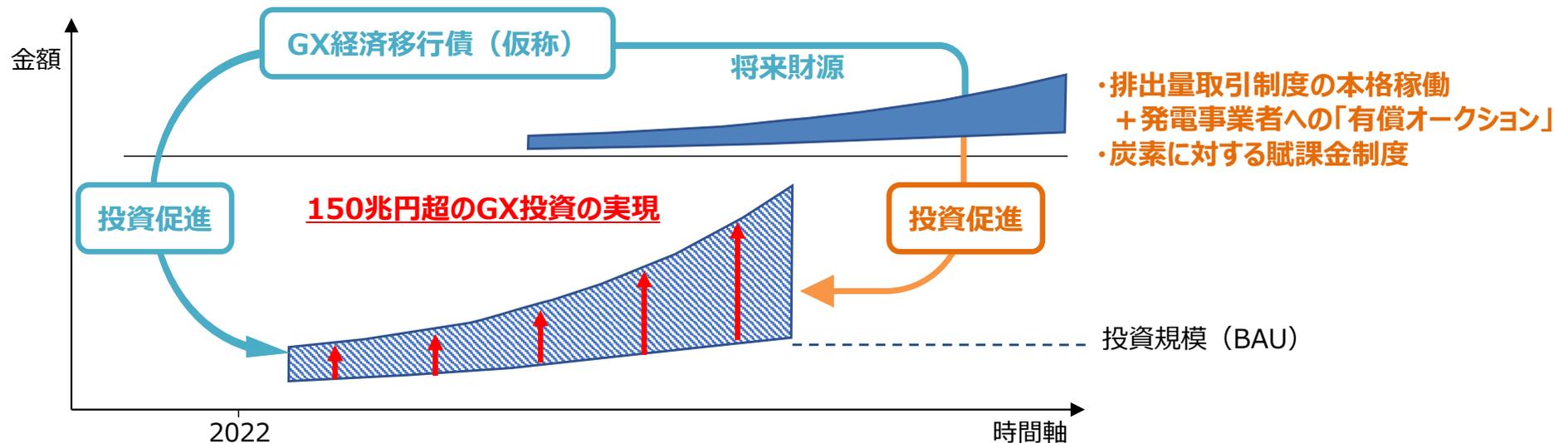
- 産業革命以来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造をグリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の変革（GX）を実行するべく、必要な施策を検討するため、GX実行会議を開催。
- GX実行会議では、大きな論点として以下を検討。
 - ① 日本のエネルギーの安定供給の再構築に必要となる方策
 - ② それを前提として、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への今後10年のロードマップ

『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』『骨太方針2022』（2022年6月7日閣議決定）

- ◆ ウクライナ情勢によって、日本は、資源・エネルギーの安定的な確保に向けてこれまで以上に供給源の多様化・調達の高度化等を進めロシアへの資源・エネルギー依存度を低減させる必要がある。
- ◆ エネルギーの安定的かつ安価な供給の確保を大前提に、脱炭素の取組を加速させ、エネルギー自給率を向上させる。
- ◆ また、電力需給ひっ迫を踏まえ、同様の事態が今後も起こり得ることを想定し、供給力の確保、電力ネットワークやシステムの整備をはじめ、取り得る方策を早急に講ずるとともに、脱炭素のエネルギー源を安定的に活用するためのサプライチェーン維持・強化に取り組む。
- ◆ 脱炭素化による経済社会構造の大変革を早期に実現できれば、我が国の国際競争力の強化にも資する。
- ◆ エネルギー安全保障を確保し、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したグリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、本年内に、今後10年のロードマップを取りまとめる。
- ◆ 新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。

GX 実現に向けた基本方針（2023年2月10日 閣議決定）

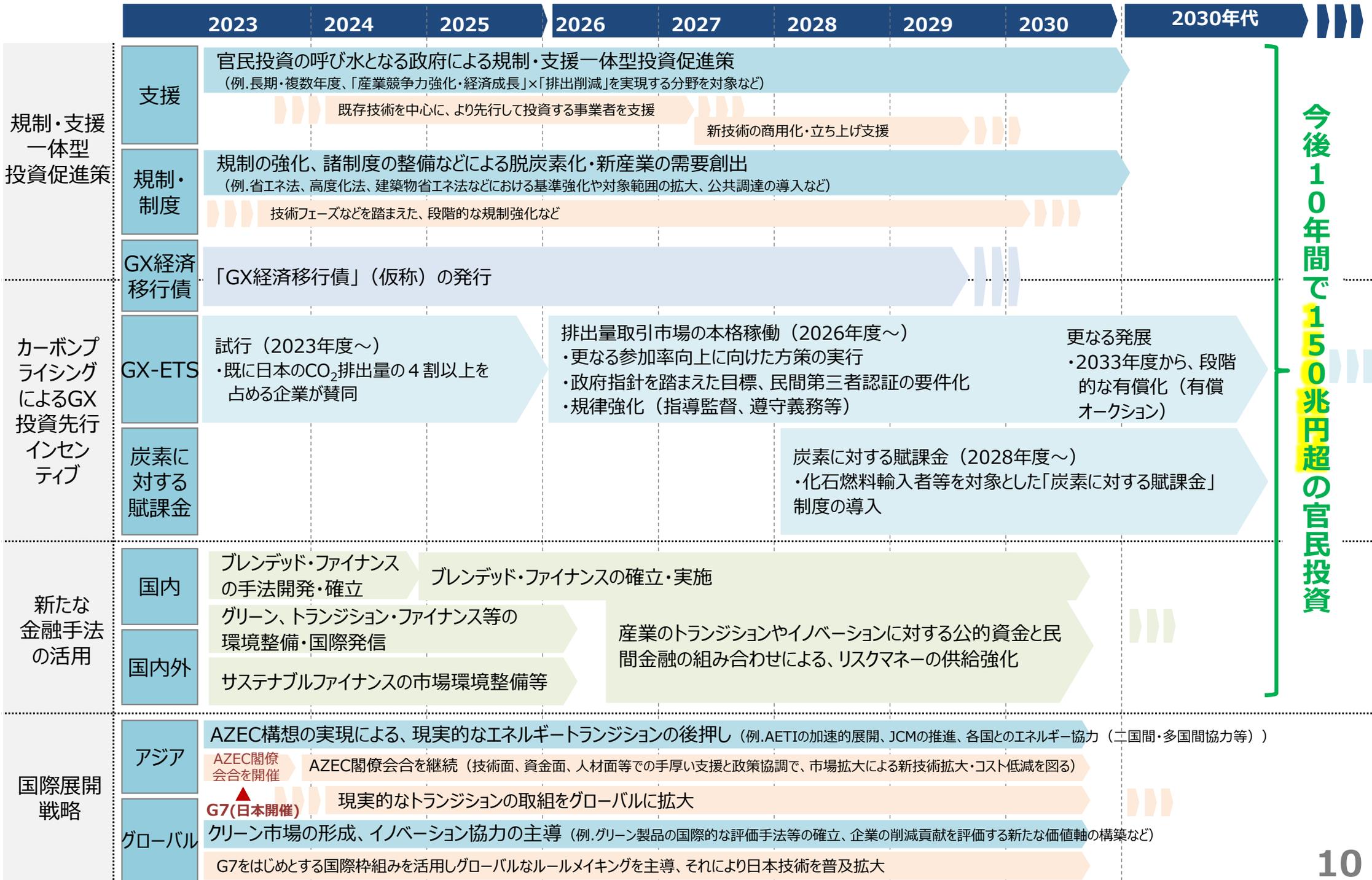
- 2050年カーボンニュートラル実現と産業競争力強化・経済成長を共に達成していくため、20兆円の政府の先行投資支援を行い、今後10年間に150兆円超の官民投資を実現。
- このGX投資を進めていくために、『成長志向型カーボンプライシング構想』を速やかに具体化・実行。
 - （1）「GX経済移行債」を発行し、大胆な先行投資を実施（今後10年間に20兆円規模）
 - （2）カーボンプライシングの導入による投資インセンティブ
 - ① 多排出産業において排出量取引制度の本格稼働【2026年度～】
+ 発電事業者へ段階的に有償オークションを導入【2033年度～】
 - ② 化石燃料輸入事業者に対し、炭素賦課金制度の導入【2028年度～】
 - （3）官民連携での金融支援の強化



今後10年を見据えたロードマップの全体像

GX実現に向けた基本方針（令和5年2月10日）参考資料より抜粋。

2050

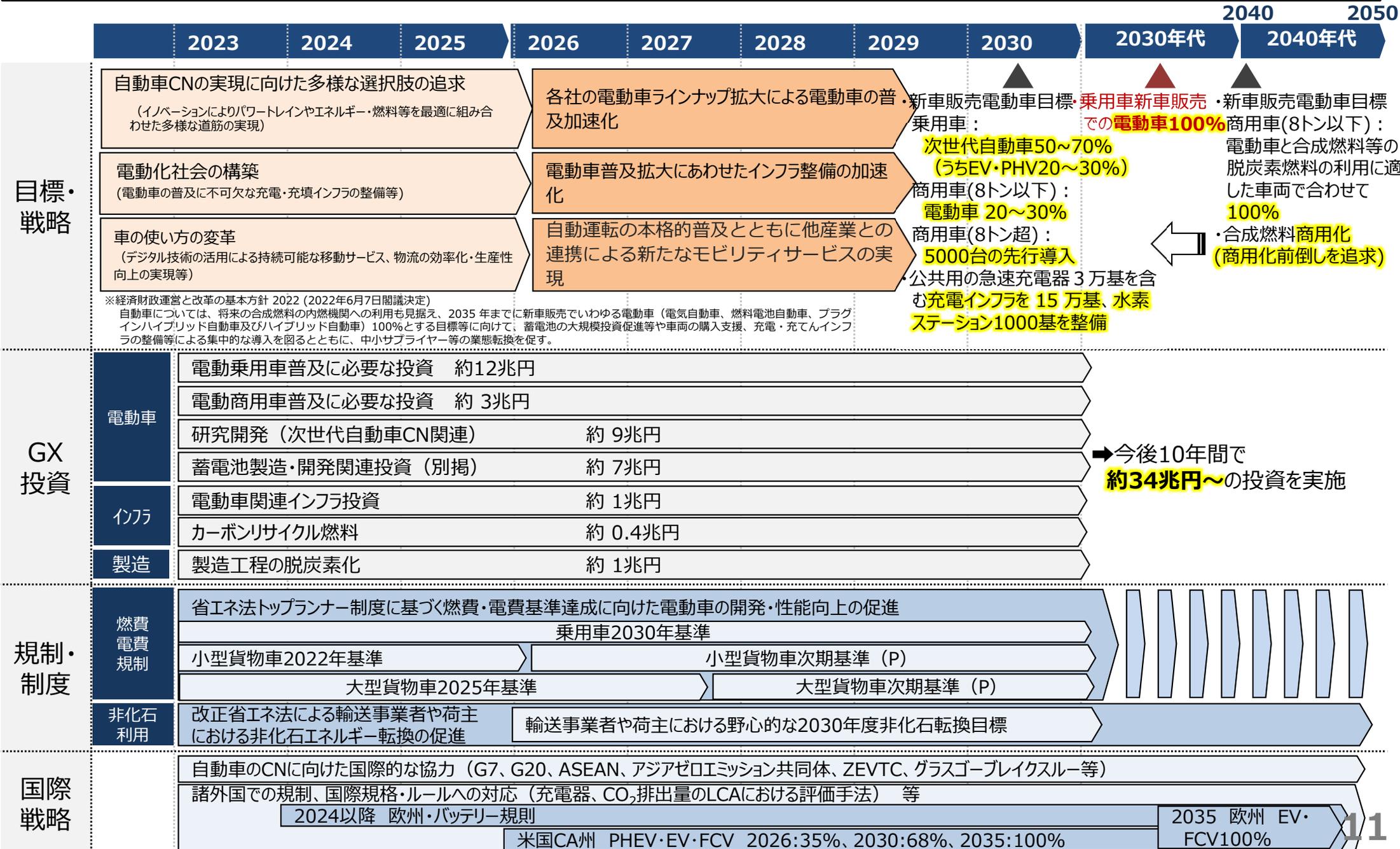


今後10年間で150兆円超の官民投資

【今後の道行き】 事例7：自動車産業

GX実現に向けた基本方針（令和5年2月10日）参考資料より抜粋

- 自動車産業のカーボンニュートラル化（例.2035年乗用車の新車販売で電動車100%）を実現するため、今後10年で省エネ法などで電動車の開発・性能向上・車両導入への投資を促しつつ、国際ルールへの対応を着実に進めることによりグローバル市場への展開を進める。



多様な選択肢の追求を通じた自動車GXの実現

- 自動車については、2030年代前半までの商用化を目指す合成燃料（e-fuel）の内燃機関への利用も見据え、**2035年までに新車販売でいわゆる電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）を100%とする**目標等に向け、蓄電池の投資促進・技術開発等や、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備、中小サプライヤー等の業態転換を支援する（2023年 骨太の方針 抜粋）。
- **イノベーションの促進、国内生産拠点の確保、GX市場の創造**の3本柱で取組を進める。

	EV・PHEV	FCV	HEV + 合成燃料
イノベーションの促進 (競争力の源泉を確保)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>次世代電池（全固体電池）</u> <u>・革新モーターの技術開発</u> 	GI基金による技術開発支援 <ul style="list-style-type: none"> ● <u>大規模水素サプライチェーン</u> の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>合成燃料の大規模/高効率な製造の実現</u>
国内生産拠点の強化 (各国に劣らない投資環境の整備)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>蓄電池の立地補助金</u> 	<u>戦略分野国内生産促進税制（生産・販売に比例した税額控除）</u> による国内投資・生産の後押し	
GX市場の創造 (製品を社会に普及・定着させる)	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>CEV補助金/商用車購入支援</u> ※充電器整備、アフターサービス、災害貢献等に応じて支援差別化 ● <u>充電インフラの整備</u> ※2030年までに30万口の新たな目標設定・整備指針策定 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>FCVの購入支援、水素ST</u> の整備支援 ● 水素基本戦略を改定し、<u>商用車支援を重点化</u> ● FCトラックの実証（福島・東京） 	<ul style="list-style-type: none"> ● HEV/合成燃料は既存インフラ利用可能。 ● HEVの普及進展 ※22年度 国内販売43%

サプライチェーン全体での脱炭素化の動き

- グローバル企業がサプライチェーン排出量の目標を設定すると、そのサプライヤーも巻き込まれる。
- 大企業のみならず、**中小企業も含めた取組が必要**（いち早く対応することが競争力に）。



○の数字はScope 3 のカテゴリ

- Scope1** : 事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)
- Scope2** : 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出
- Scope3** : Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)

サプライチェーン排出量 = **Scope1排出量** + **Scope2排出量** + **Scope3排出量**

目次

1. 自動車産業の現状とCNに向けた今後の動き
2. 支援策を通じた後押し

自動車関連予算（R5補正予算・R6当初予算案）のポイント

I. 多様な選択肢に係る研究開発の推進

- (1) 電気自動車用革新型蓄電池技術開発 **24億円**
- (2) 次世代全固体蓄電池材料の評価・基盤技術の開発事業 **18億円**

II. 環境性能の高い車両等の導入支援

- (1) クリーンエネルギー自動車導入促進補助金 **(R5補正) 1,291億円**
- (2) クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金 **100億円**
(R5補正) 400億円

III. 電動化の推進に向けたサプライヤーの業態転換支援

- (1) CASE対応に向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業 **6億円**

IV. 自動車分野のDXの推進

- (1) 無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業 **49億円**
- (2) モビリティDX促進のための無人自動運転開発・実証支援事業 **(R5補正) 27億円**

令和5年度税制改正大綱の概要 ～エコカー減税等の据え置き・見直し～

- 足下の納期長期化等の状況を踏まえ、現行制度を2023年末（12/31）まで据え置く。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、現行の優遇対象割合を維持する形で、2025年度（3年後）までの見直しを実施。グリーン化特例は3年間延長。

エコカー減税 (自動車重量税)

2023年12月31日 まで据え置き	初回 車検	2回目 車検
電気自動車等 基準120%達成	免税	免税
基準90%達成		
基準75%達成	▲50%	
基準60%達成	▲25%	

※基準はいずれも2030年度燃費基準

2024年1月1日 ～2025年4月30日	初回 車検	2回目 車検
電気自動車等 基準120%達成	免税	免税
基準90%達成		
基準80%達成	▲50%	
基準70%達成	▲25%	

2025年5月1日 ～2026年4月30日	初回 車検	2回目 車検
電気自動車等 基準125%達成	免税	免税
基準100%達成		
基準90%達成	▲50%	
基準80%達成	▲25%	
基準75%達成	本則税率	

環境性能割 (自動車税・軽自動車税)

2023年12月31日 まで据え置き	登録車	軽自動車
電気自動車等 基準85%達成	非課税	非課税
基準75%達成		
基準60%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

※基準はいずれも2030年度燃費基準

2024年1月1日 ～2025年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等 基準85%達成	非課税	非課税
基準80%達成		
基準70%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等 基準95%達成	非課税	非課税
基準85%達成		
基準80%達成	2%	1%
基準75%達成	3%	2%
上記以外	3%	2%

グリーン化特例 (自動車税・軽自動車税 (種別割))

2023年4月1日 ～2026年3月31日 3年間延長	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

※電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

電動化社会の構築に向けた取り組み

① 電動車の導入加速

2035年電動車100%に向け
購入支援を拡大
(最大85万円)



*電動車：電気自動車、燃料電池自動車、
プラグインハイブリッド車及びハイブリッド車
(出典) 日産自動車 HP

② 充電・充てんインフラ整備

2030年までに充電インフラ
を10倍に(3万→30万口)
機器の導入を大規模に支援



(出典) 次世代自動車振興センター HP

③ 蓄電池産業の育成

蓄電池戦略を通じて世界のリーダー
の地位を確保(技術開発、製造基
盤確保、人材育成等)



(出典) PPES HP

④ サプライヤー等の構造転換支援

自動車部品サプライヤーが、円滑に電動化に対応できるよう業態転換を支援



エンジン部品



EV・モーター 部品

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）について

- EV・PHEV・FCVは既存車よりも価格が高いため、性能等に応じて、**相応の購入支援を実施**しているところ。
- 今後は、**GX実現に必要な価値に基づいた支援を実施し**、GX実現に向けた事業者の取組を後押し。

CEV補助金による購入支援 (令和5年度補正：1,291億円)

補助金額（例）

電気自動車
(EV)



最大85万円

軽EV



最大55万円

プラグイン
ハイブリッド車
(PHEV)



最大55万円

燃料電池車
(FCV)



最大145万円

自動車分野のGXの実現に向けて必要となる価値

①製品そのもの（電動車・充電インフラ等）の性能の向上

- ◆ 電費・航続距離の向上をはじめとした高い環境性能
- ◆ 2030年度燃費基準の達成
- ◆ 高出力かつ複数口を有する充電機器の整備 等

②ユーザーが安心・安全に乗り続けられる環境構築

- ◆ 利便性向上のための充電インフラ等の整備
- ◆ アフターサービスなど安定的・継続的に車両を利用できる環境整備
- ◆ デジタル面や事故防止等の観点での安心・利便性の確保 等

③ライフサイクル全体での持続可能性の確保

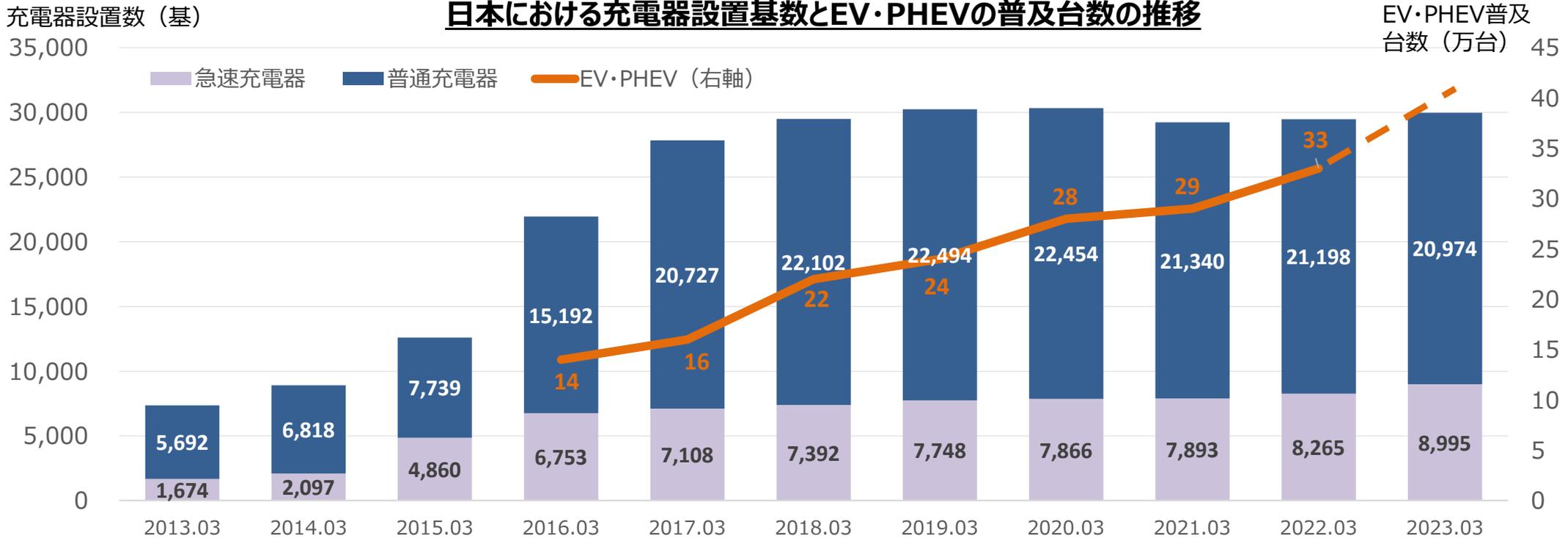
- ◆ 製造から廃棄まで、ライフサイクル全体での環境負荷（CO2排出量等）の低減
- ◆ リユース・リサイクルの適正な実施や資源の有効活用 等

④自動車の活用を通じた他分野への貢献

- ◆ 外部給電機能によるエネルギーマネジメント等への貢献
- ◆ 地域への災害時の協力等、レジリエンス向上への貢献 等

電気自動車等の普及と充電器の普及

- 公共用の充電設備については、これまで全国で約3万基を整備。
- 車両の普及と充電インフラの整備は車の両輪としてバランスよく進めていくことが必要。



出典： 充電器：(株)ゼンリン / EV・PHEV普及台数：自動車検査登録情報協会・軽自動車検査協会・日本自動車工業会資料を基に作成

各国におけるEV/PHVの累計販売台数と公共用充電器数 (2022年実績)

	日本	中国	米国	ドイツ	イギリス	フランス	オランダ	スウェーデン	ノルウェー
EV・PHVの累計販売台数	41万台	1,410万台	296万台	189万台	95万台	99万台	53万台	44万台	79万台
公共充電器数	2.9万基	176万基	12.8万基	7.7万基	5.1万基	8.4万基	12.4万基	1.8万基	2.4万基
(うち急速充電器数)	0.8万基	76万基	2.8万基	1.3万基	0.9万基	1.0万基	0.4万基	0.3万基	0.9万基
EV・PHV1台あたりの公共用充電器基数	0.07	0.12	0.04	0.04	0.05	0.08	0.23	0.04	0.03

出典：IEA Global EV Outlook 2023, IEA Global EV Data Explorer 19

重層的な充電インフラ社会の構築

● 自宅等での普通充電と経路での急速充電を組み合わせた「重層的な充電インフラ整備」が重要。



自宅車庫



コンビニ



高速道路SA・PA



商業施設・店舗



共用駐車場



自動車販売



道の駅



従業員駐車場



宿泊施設

充電インフラ整備促進に向けた指針（概要）

- 充電インフラについては、これまで、**2030年までに「公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置する」**との目標を掲げ、整備を推進。
- 昨年10月、新たに、「**2030年までに30万口**」と目標を**倍増**させるとともに、整備にあたっての考え方を関係者で共有すべく、「**充電インフラ整備促進に向けた指針**」を策定。

基本的な考え

- ✓ 以下の**三原則**を総合的に勘案し、**世界に比肩する利便性が高く持続可能な充電インフラ社会の構築を目指す。**

①ユーザーの利便性向上

②充電事業の自立化・高度化

③社会全体の負担の低減

指針のポイント

（1）世界に比肩する目標の設定

- ✓ **充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に**
⇒ **日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速**

（2）高出力化

- ✓ **急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）**
⇒ **充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備**

（3）効率的な充電器の設置

- ✓ **限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（**入札制の実施**）**
⇒ **費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す**

（4）規制・制度等における対応

- ✓ **充電した電力量（kWh）に応じた課金**について、**25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。**
⇒ **ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化**

自動車産業『ミカタ』プロジェクト

- 中堅・中小サプライヤーの前向きな事業再構築を支援し、地域の経済や雇用を維持・強化する観点から、令和4年度から自動車部品サプライヤーの事業転換を伴走型で支援する事業を開始。
- 令和5年度は、4地域に支援拠点を新設（10→14拠点）するなど、支援体制を強化。

全国各地の支援拠点による伴走支援



セミナー・実地研修

(R4実績：2,938社参加)



窓口相談対応

(R4実績：675件対応)



専門家派遣

(R4実績：63社派遣)

ステップアップ!

業態転換に向けた設備導入等への補助



各種補助金等の利用により、設備投資等を支援

相談!

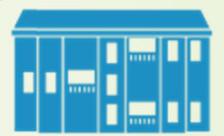
中堅・中小サプライヤー



エンジン部品の製造



EVモーターの部品・
電動車向け軽量部品の製造



攻めの業態転換・
事業再構築を実現

ご清聴ありがとうございました。