

第14回CN専門委員会 次第

1. 進捗確認【資料配布】
2. CN勉強会 実施状況【報告】
3. CO2排出量 2022年度（2021年度実績）調査状況【報告】
4. 商用車電動化に関する※CJPTとの連携活動状況【報告】
 - ・ 電力供給WG、油圧駆動WG活動状況
5. CN専用HP制作進捗【報告・承認】
6. 9/22 経団連「モビリティ委員会」【報告】

※CJPT : Commercial Japan Partnership Technologies

2022.9.27

車工会 事務局

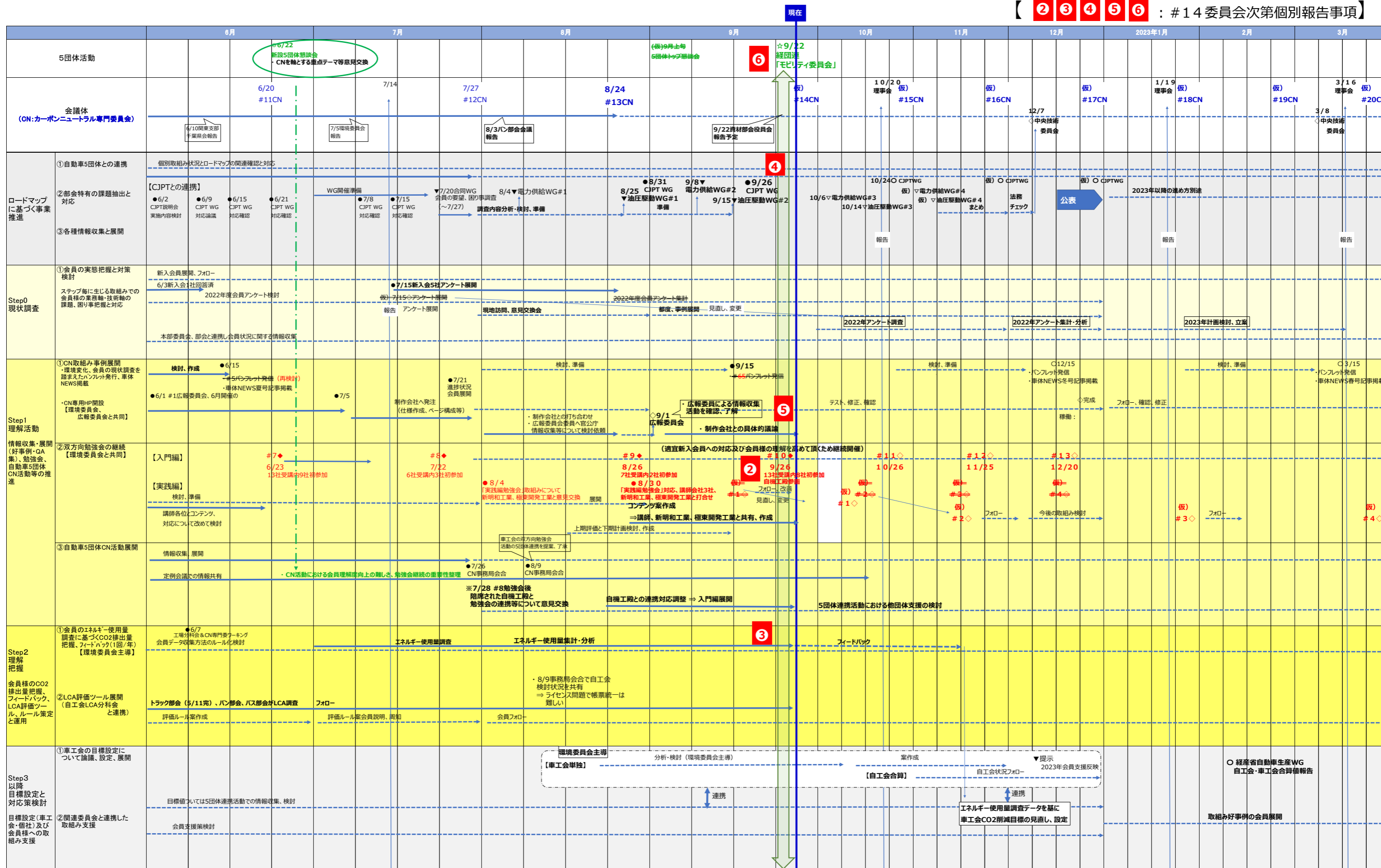
カーボンニュートラル専門委員会 出欠一覧

第14回 2022年9月27日(火)14:30～17:00

	委員会役職	氏名	所属部会・役職	会社名	役職	出欠
1	委員長	宮内 一公	(会長)	トヨタ自動車東日本(株)	取締役社長	欠席
2	副委員長	田沼 勝之	(副会長)	新明和工業(株)	取締役 専務執行役員	会議室
3		矢野 彰一	(副会長、パン、九州支 部長)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	WEB
		柴田 和典	—	(株)矢野特殊自動車	取締役 品質保証部長	WEB
4		吉村 東彦	小型部会長	日産車体(株)	取締役社長	WEB
5	委員	増井 敬二	(副会長)	トヨタ車体(株)	取締役社長	WEB
		鈴木 真也	—	トヨタ車体(株)	経営企画部 担当役員	WEB
6		布原 達也 代) 原田 修	特装部会長 —	極東開発工業(株) 極東開発工業(株)	取締役社長 技術本部営業技術部 部長	WEB
7		森 孝義	特種部会長	中京車体工業(株)	取締役社長	WEB
8		山田 和典	トラック部会長	山田車体工業(株)	取締役社長	WEB
9		田中 俊和	パン部会長	日本フルーフ(株)	代表取締役社長	WEB
10		辻 和弘	トレーラ部会長	東邦車輛(株)	取締役社長	WEB
11		石川 哲朗	バス部会長	ジェイ・バス(株)	取締役社長	WEB
12		小澤 賢記	資材部会長	ゴールドキング(株)	取締役社長	WEB
13	アドバイザー	木村 昌平	(相談役)	車体工業会	相談役	WEB
14	事務局	鈴木 良規		トヨタ自動車東日本(株)	第1開発領域長	WEB
15		富澤 浩紀		トヨタ自動車東日本(株)	プロジェクトリーダー	WEB
16		岡本 哲		トヨタ自動車東日本(株)	総務部 総合企画G GM	WEB
17		松井 賢一		トヨタ自動車東日本(株)	P E・環境部 部長	WEB
18		吉田 量年		車体工業会	専務理事	WEB
19		小森 啓行		車体工業会	業務部長	WEB
20		森田 敦次		車体工業会	業務部 次長	WEB

カーボンニュートラル取組み(2022年6月~2023年3月)

【 2 3 4 5 6 : #14 委員会次第個別報告事項】



車体工業会

CN勉強会 実施状況

2022年9月27日
CN専門委員会 事務局

1. 【入門編】実施状況

①開催 計**11回実施** (第1~10回、トラック部会)
'21/10~'22/9

②講師 小型部会の会員会社より
 ・トヨタ車体 杉山様
 ・日産車体 薬丸様
 ・トヨタ東日本 松井様

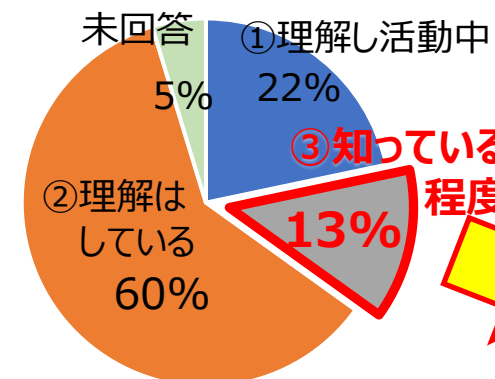
③参加 **102社 225名**
 +日本自動車機械器具工業会
 (会員企業**3社 5名** & 事務局**2名**)

32%の会員様に受講いただいた
 (102社/314社)

④第1~9回までの受講者の理解度向上

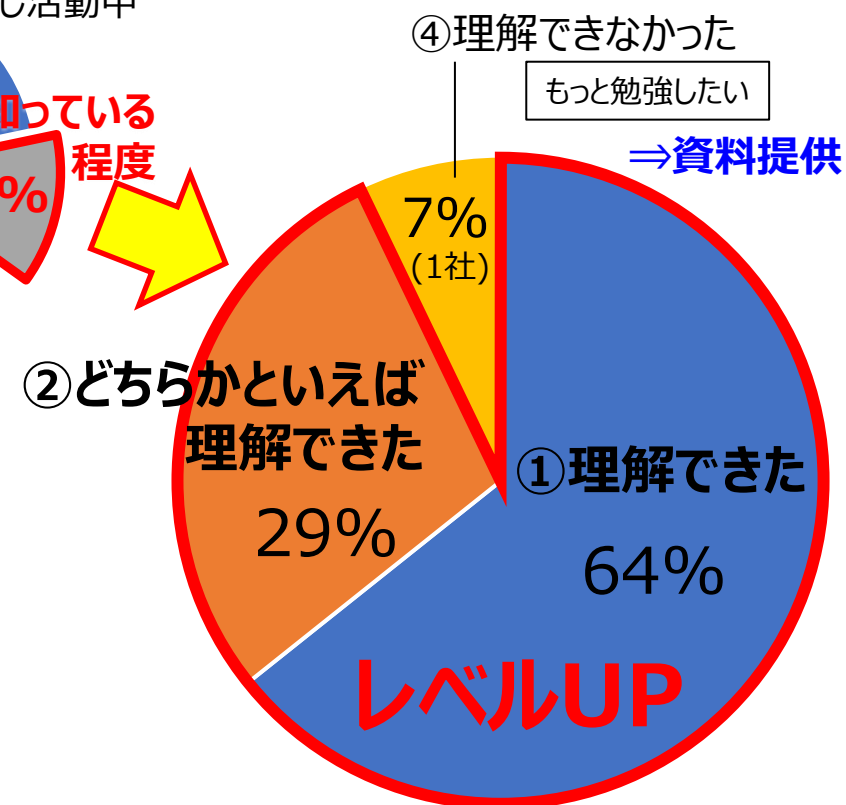
受講前

CNに関するアンケート結果

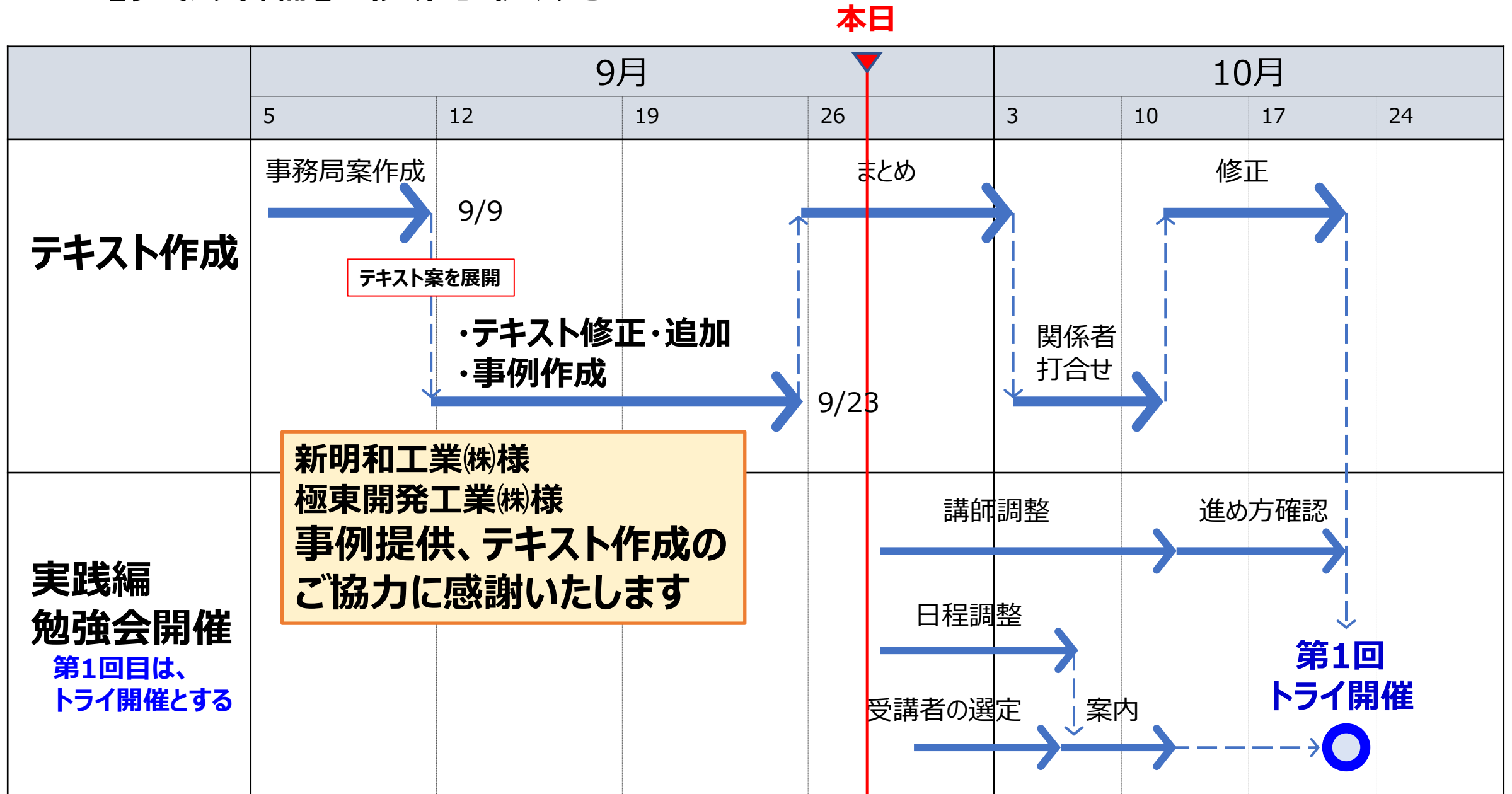


受講後

「③知っている程度」の受講者



1. 【実践編】 検討状況



2022年度 CO2排出量調査状況 (2021年度実績)

2022年9月27日
CN専門委員会 事務局

1. 調査状況

■ 調査対象

正会員：204社/209社 【他団体所属、アンケート辞退会員を除く】

準会員：27社/105社 【他団体所属の会員を除く】

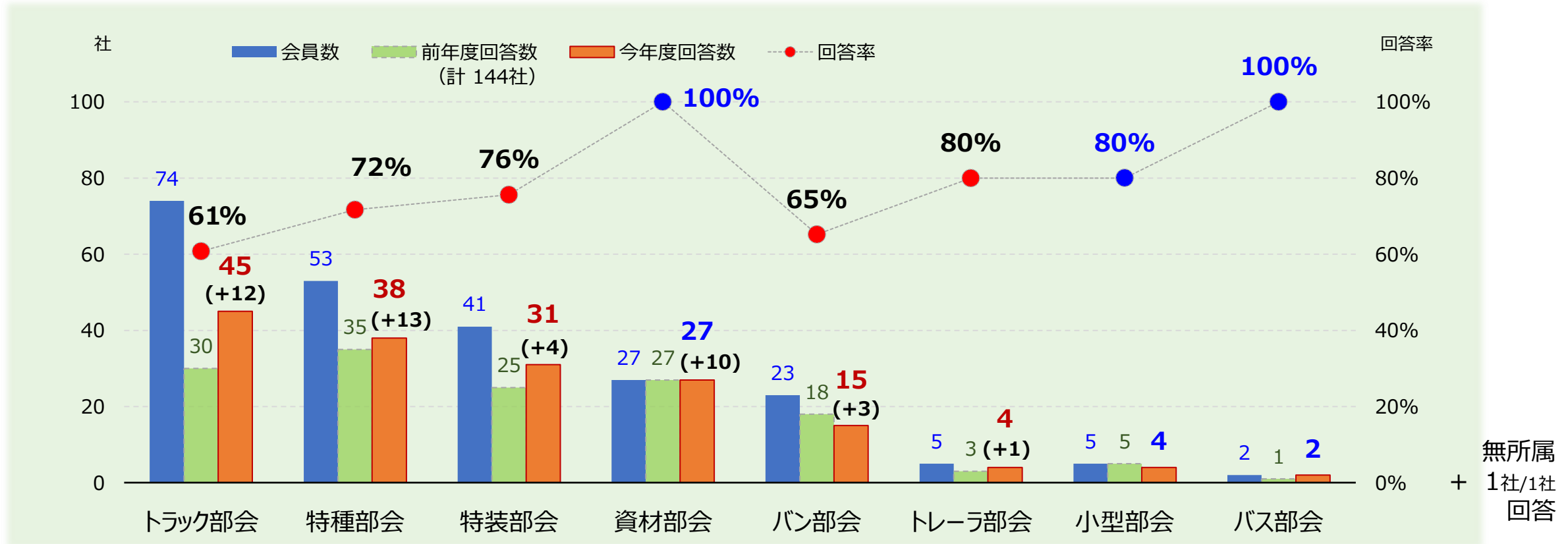
自工会連携
合計：231社 《従来調査 39社 + 192社》

↑
前年度依頼 156社 + 新規 36社

■ 部会別回答状況（9/26現在）

(+○)は、CN専門委(8/24)以降の増加分

回答合計：168社 [73%]
(+43社 +19%)

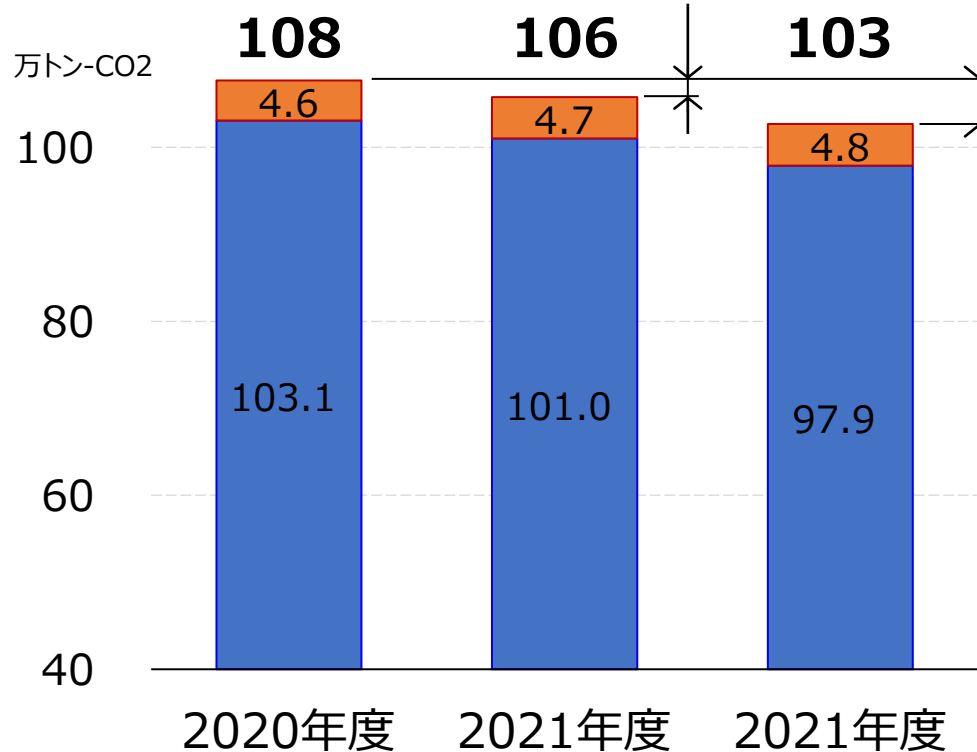


2. CO2排出量 (速報値)

算出会員数 ・2020年度：144社（正会員 117社、準会員 27社）
 ・2021年度：168社（正会員 141社、準会員 27社） ※9/26現在

1. 会員別

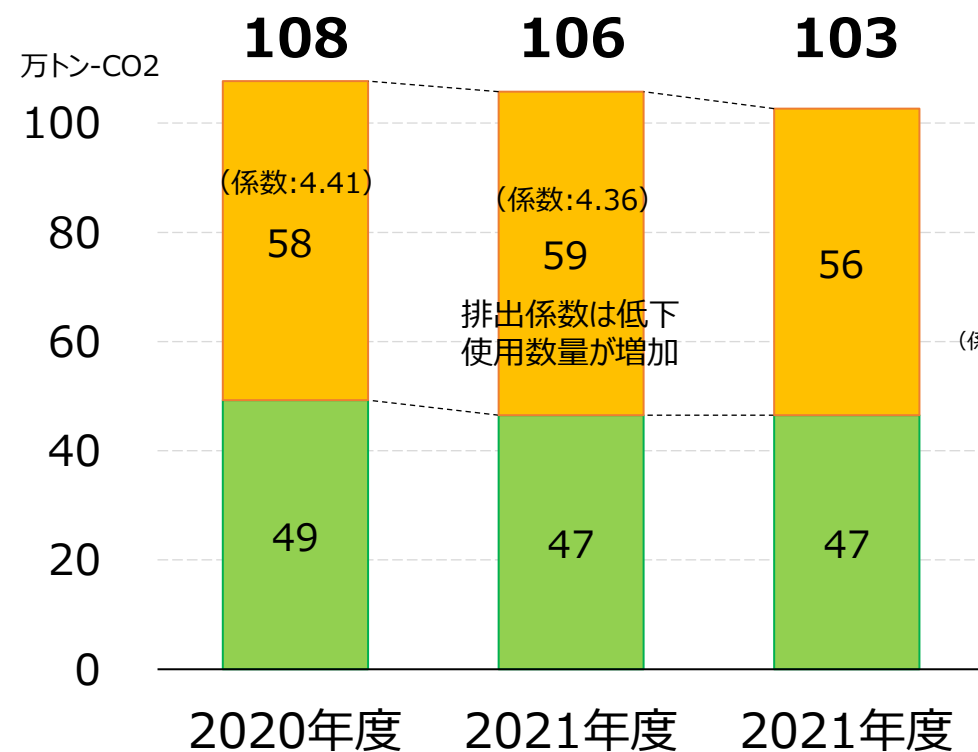
▲2 (▲1.9%) ▲5 (▲4.6%)



電力排出係数⇒ 【経団連係数】 【経団連係数】 【事業者別係数】

■ 正会員 ■ 準会員

2. エネルギー別



電力排出係数⇒ 【経団連係数】 【経団連係数】 【事業者別係数】

■ 燃料 ■ 電気

排出係数は低下
使用数量が増加

(係数：tCO2/万kWh)

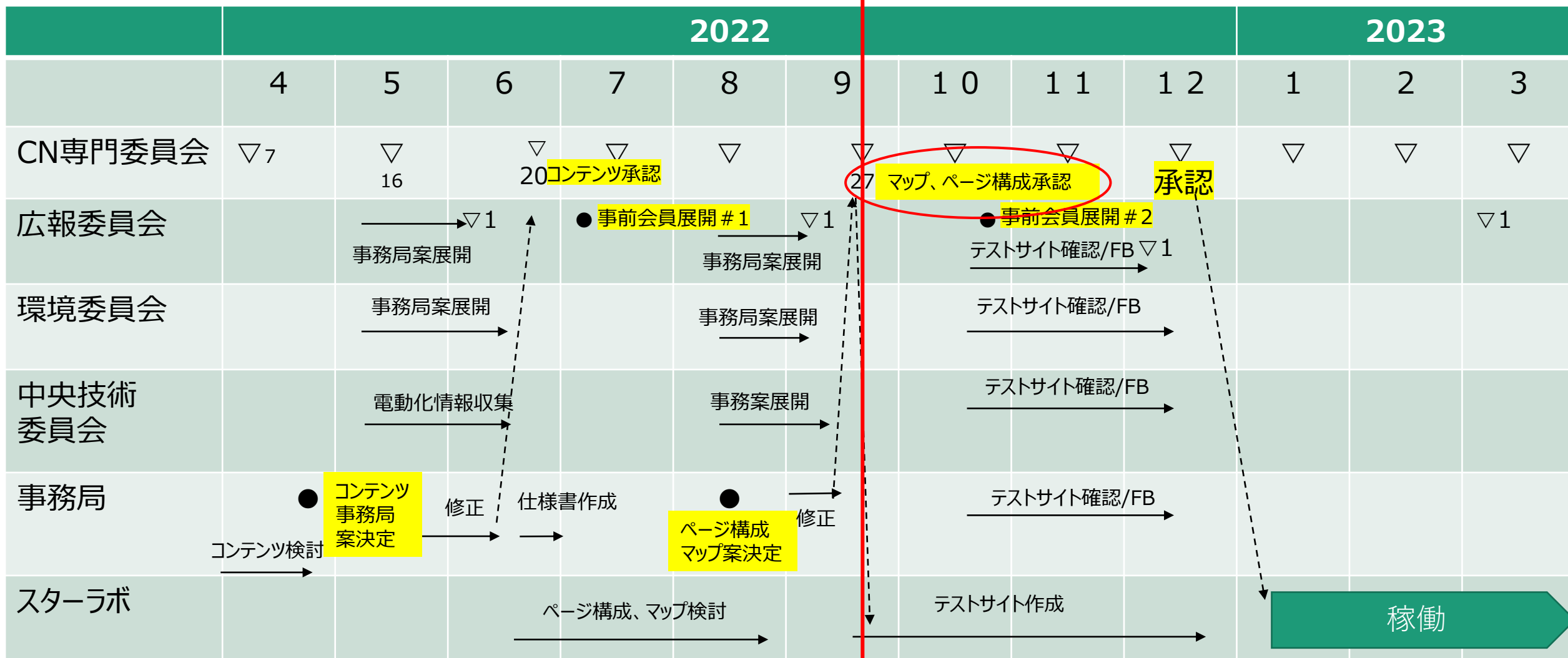
車体工業会 ホームページ カーボンニュートラル（CN）専用ページ開設

<目的>

CNを正しく理解していただくための、会員へのわかりやすく有益な情報発信

2022.9.27
車工会 事務局

車体工業会 ホームページ カーボンニュートラル (CN) 専用ページ 開発日程



車体工業会 カーボンニュートラル（CN）専用ページ

1. 全体構成 本日確認・承認

- 1-1. サイトマップ
- 1-2. サイトTOPページ
- 1-3. INDEXページ

2. ページ構成 詳細は割愛し一部紹介

- 2-1. CNの基礎知識
- 2-2. CO₂排出量データ・CO₂削減目標
- 2-3. 生産領域の省エネ情報 本日紹介
- 2-4. グリーンエネルギー情報
- 2-5. 商用車電動化情報
- 2-6. ライフサイクルアセスメント（LCA）情報
- 2-7. 官公庁情報
- 2-8. お問い合わせ

掲載項目と主担当

運営ルール

- ・主担当は、委員会開催にあわせて3か月に1度追加情報の有無をチェックし、追加修正を広報委員会事務局に連絡
- ・事務局は、各委員会からの追加情報を掲載
- ・事務局主体項目は事務局内で随時更新

・第12回CN専門委員会報告(7/27)からの変更はなく、各委員会のご協力をいただき、掲載コンテンツ集約や事務局案の確認を実施中。(環境、広報)

・CJPTとのWGの情報は12月のまとめ、公開内容の論議を経てHP公開の予定

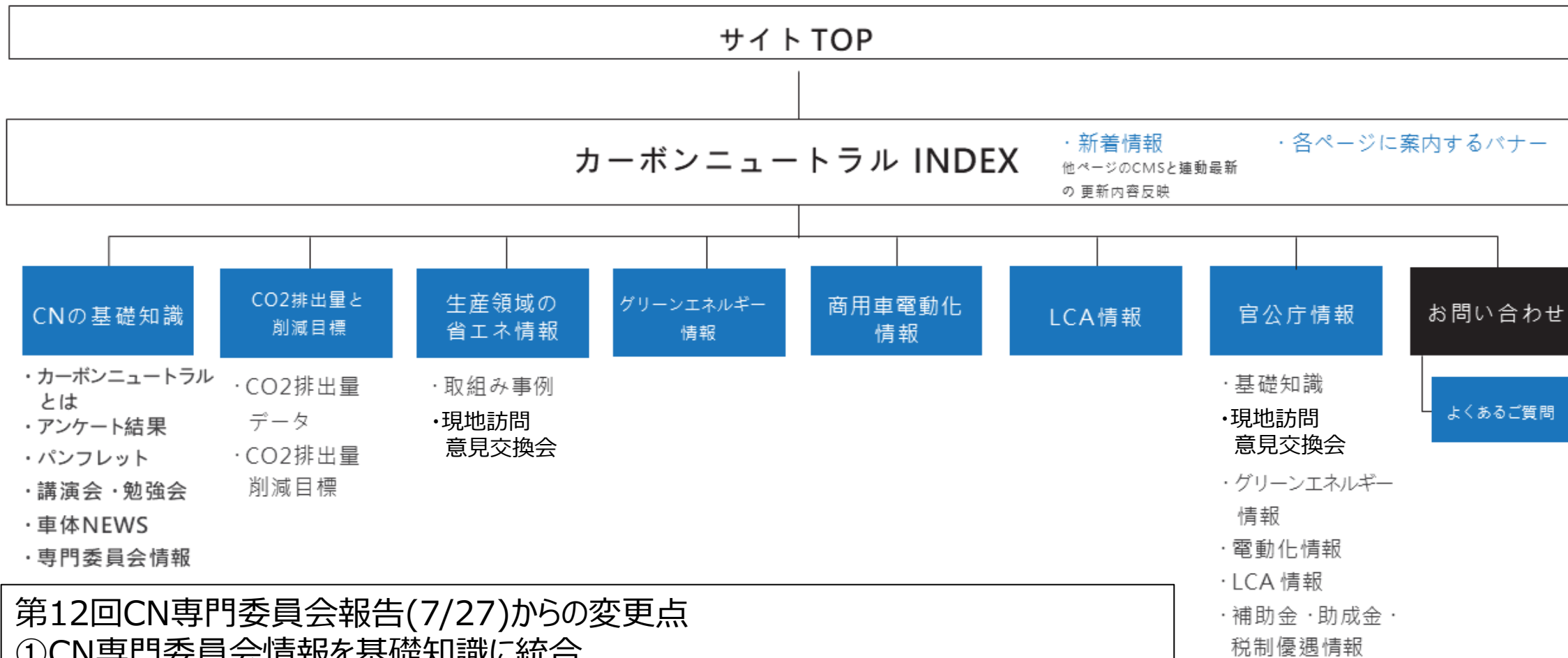
		掲載項目	掲載内容の主担当
1	CNの基礎知識	カーボンニュートラルとは アンケート結果 パンフレット 勉強会・講演会 CN専門委員会情報	事務局
2	CO2排出量データ、削減目標		環境委員会
3	生産領域の省エネ情報	会員企業の取組み事例 (含設備導入事例)	環境委員会
		現地訪問意見交換会	環境委員会
4	グリーンエネルギー情報	会員企業の取組み事例	環境委員会
5	商用車電動化情報	WG情報	中央技術委員会
		CJPT情報	中央技術委員会
6	LCA情報	JTP情報	事務局
		その他	事務局
7	官公庁情報	基礎知識 生産領域の省エネ情報 グリーンエネルギー情報 電動化情報 LCA情報 補助金・助成金・税制優遇情報	広報委員会
8	問い合わせ		事務局

* 自動車5団体の情報は、内容により該当する情報ページに掲載する(事務局)

1. 全体構成

1-1. サイトマップ

■ = CMS 該当ページ



第12回CN専門委員会報告(7/27)からの変更点

- ①CN専門委員会情報を基礎知識に統合
- ②生産領域の省エネ情報の「工程改善支援事例」→「現地訪問意見交換会」に変更
- ③ダブリ記載の修正(Q&A、官公庁情報)

1. 全体構成

1-2. サイトTOP

- ・CNホームページへの導入をトップページの最上部に設定
(カーボンニュートラル部分の写真は仮)

Japan Auto-Body Industry Association (JABA) logo and navigation menu (Home, News, Safety, Environment, Membership, etc.).

Main banner text: **Think SAFE, Think ENVIRONMENT**

Sub-message: **働くクルマの発展で、もっと安心・安全な社会へ**

News section: **新着情報 NEWS**

Highlighted banner: **カーボンニュートラル Carbon neutral** (with button: **会員限定情報**)

1. 全体構成

1-3. カーボンニュートラルINDEX

各ページ（以下）へ案内する目次的役割をもつページ

- ・新着情報
- ・CNの基礎知識
- ・CO₂排出量データ・CO₂削減目標
- ・生産領域の省エネ情報
- ・グリーンエネルギー情報
- ・商用車電動化情報
- ・ライフサイクルアセスメント（LCA）情報
- ・官公庁情報
- ・お問い合わせ

CO₂ 排出量と削減目標

会員各社の年度ごとのCO₂排出量の集計データと、目標設定の考え方、車体工業会目標値がご覧いただけます。

CO₂排出量データ

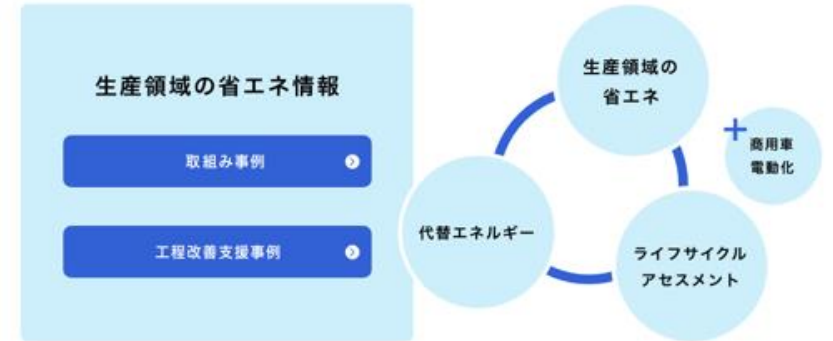
[もっとみる](#)

CO₂排出量削減目標

[もっとみる](#)

カーボンニュートラルに向けた取組み

カーボンニュートラル達成に必要な「省エネの推進」「再生可能エネルギーの活用」「ライフサイクル全体での取組み」「商用車の電動化」に関する情報がご覧いただけます。



グリーンエネルギー情報

[もっとみる](#)

LCA(ライフサイクルアセスメント)情報

[もっとみる](#)

商用車電動化情報

[もっとみる](#)

官公庁情報

[よくあるご質問](#)

お問い合わせ

[よくあるご質問](#)

お問い合わせ

2. ページ構成

2-1. CNの基礎知識

CNとは
アンケート結果
パンフレット
勉強会・講演会
車体NEWS
専門委員会情報

2-2. CO₂排出量データ・ CO₂削減目標

2-3. 生産領域の省エネ情報

取組み事例

工程改善支援事例

2-4. グリーンエネルギー情報

2-5. 商用車電動化情報

2-6. ライフサイクルアセスメント (LCA) 情報

2-7. 官公庁情報

2-8. お問い合わせ

会員の取組み事例 の紹介ページ

会員事例集約状況（150件）

- ・2022年度集約30件
- ・既存HP「環境対応事例」からの
移動分120件

取組み事例

工程改善支援事例

官公庁情報はこちら

取組み事例

会員の取組み事例をご覧ください。

－ 照明設備/熱源(ボイラ他)設備に関する事例

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

もっとみる

－ 空調設備/コンプレッサー・ファン・ポンプに関する事例

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

もっとみる

－ 生産設備/監視設備/再生エネルギー設備に関する事例

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

もっとみる

－ その他

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

〇〇における省エネ事例 PDFダウンロード

もっとみる

モビリティ産業の「成長ビジョン」

<もくじ>

1. 日本における自動車産業のこれまでの実績

- これまでの自動車産業による日本経済・社会への貢献について再確認

2. 日本におけるモビリティ産業のこれからの発展

- モビリティ産業は将来に渡って日本経済の軸として成長し、様々な社会課題の解決や新しい価値の創出に貢献することを示す

3. 成長の実現に向けて必要なこと

1. 日本における自動車産業のこれまでの実績

- 自動車産業は、幅広い分野に係る「**基幹産業**」として日本経済へ貢献し、国内での**生産活動を維持・拡大**
 - …国内生産拡大（出荷額は60兆円）、雇用維持（関連産業を含めると550万人）
資源輸入を賄う外貨獲得（15兆円）など、「**基幹産業**」として役割を果たす

【図表1】これまでの自動車産業の日本経済・社会への貢献

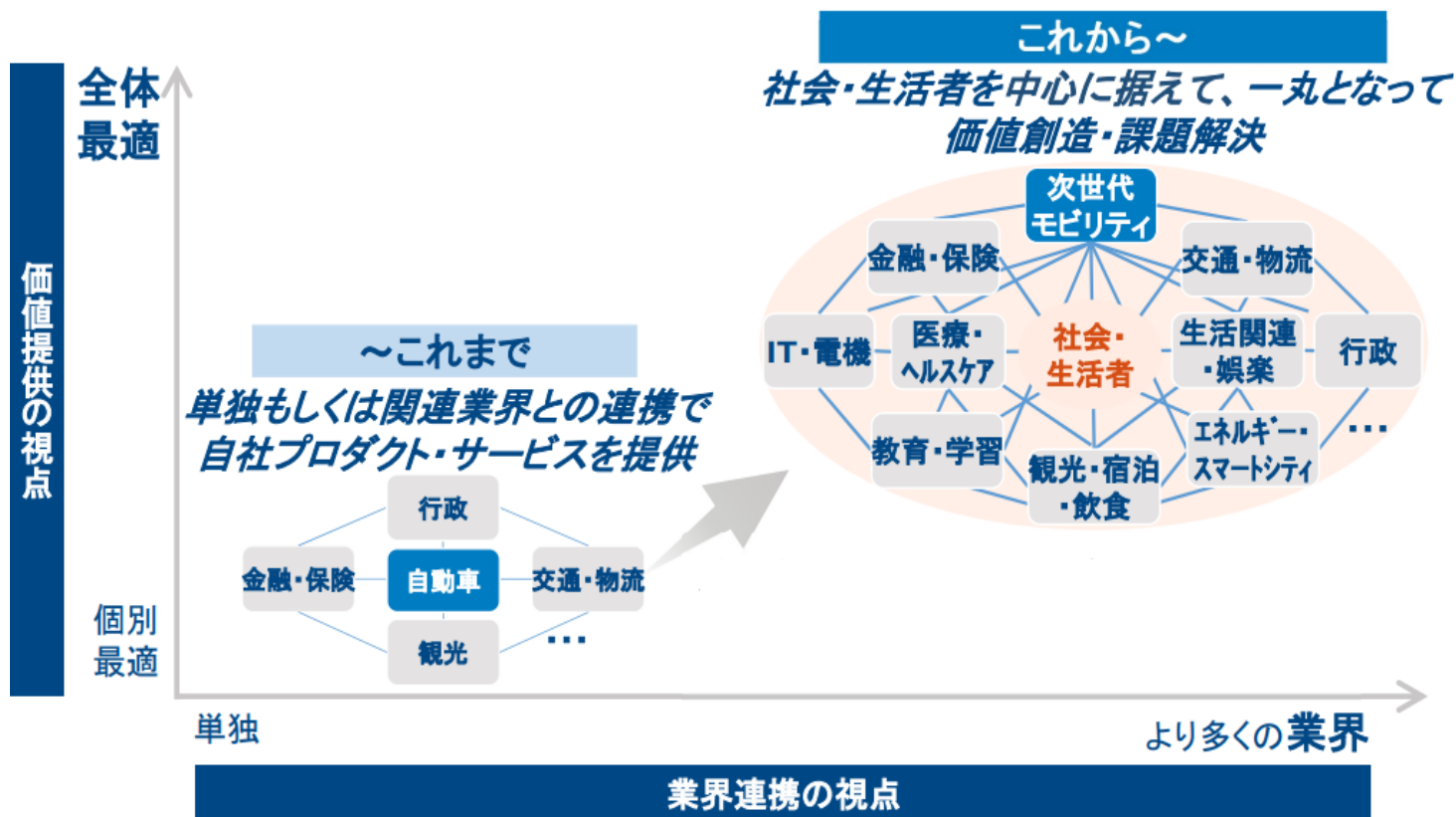
	自動車産業	日本全体の中での位置付け
規模 (製造品出荷額)	約 60 兆円	GDPの約1割 (製造業の約2割)
雇用 (就業者)	約 550 万人 (自動車製造のみで90万人)	全産業の約1割
輸出/外貨獲得 (貿易黒字)	約 15 兆円	資源輸入16兆円を賄う (国全体の貿易収支は▲2兆円)
納税 (ユーザー負担+企業・就業者の納税)	約 15 兆円	税収の約15%
経済波及効果 (全産業への波及効果)	2.5 倍	全産業トップ (全産業平均は1.77倍)

出典：出荷額：経済産業省、就業者：国民経済計算、輸出：財務省、波及効果：経済連関表

2. 日本におけるモビリティ産業のこれからの発展①

- 自動車産業は、モビリティで関連する新しい仲間（観光・通信・IT・鉄道・航空・金融等）との協創により、地方も含めた社会課題の解決や新しい価値を創造し、人々の暮らしを豊かにしていく
- これにより、モビリティに関わる全ての産業の成長のパイが拡がり、日本の成長にも繋がる

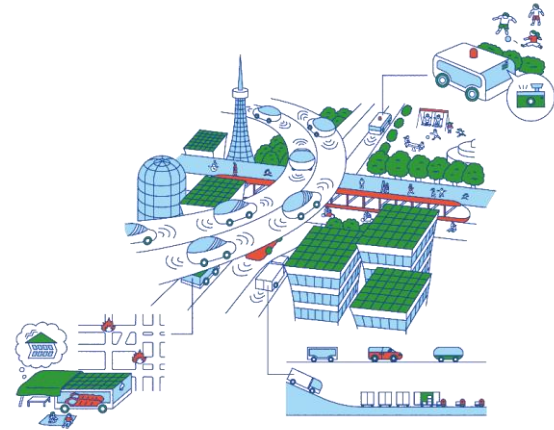
【図表 2】 協創パートナーとの連携拡大



(ご参考) 協創パートナーとの連携によって実現される2050年の社会像

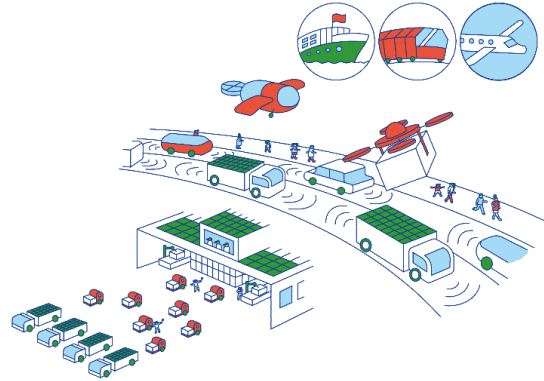
(1) 社会の安心・安全に貢献

- ・あらゆる交通事故ゼロ
- ・社会インフラの一部として使用 等
(防犯・防災等、地域の安全安心を実現)



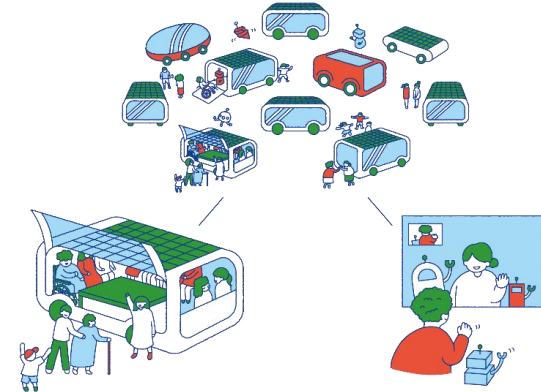
(2) ヒト・モノの移動に加え、社会の効率性 最大化に貢献

- ・渋滞ゼロ
- ・輸送に携わる人にも優しい人流・物流実現
- ・さらに多様化する移動手段のシームレス連携 等



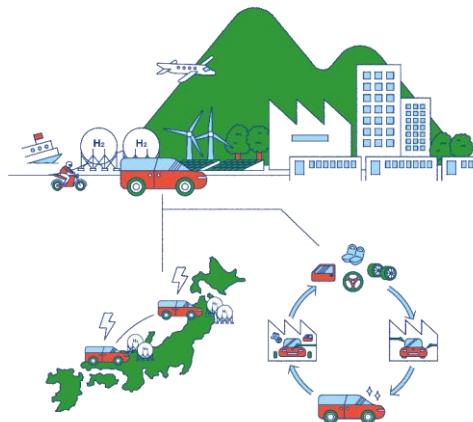
(3) ヒト・モノ・コト全てが自由に移動でき、 社会とつながる喜びを提供

- ・平等な移動機会の提供
- ・機会/体験の創出 (社会参加・貢献・体験)
- ・バーチャル体験とリアルな移動の融合 等



(4) 環境負荷低減・エネルギー効率最大化した社会に貢献

- ・カーボンニュートラルの達成
- ・循環型社会の定着
- ・新たなエネルギー市場・流通の創出 等



(5) 感動的なモビリティ体験を届け続ける

- ・Fun to Drive/Ride、所有・使用の嬉しさ
- ・価値ある移動時間の伝承・継承
- ・新たなモビリティ体験の創造 等



出典：自工会

2. 日本におけるモビリティ産業のこれからの発展②

■ 成長のベースとなるGX・DX投資も積極的に行う所存。官民で緊密に連携をしていきたい

【図表3】2030年までに必要なGX関連投資

- ・自動車の投資額は全体の21%であるのに対し、経済・雇用・税収への効果が大い

項目	全体（年あたり）	うち自動車関連（年）	
電源脱炭素化/燃料転換	5 兆円	0.6 兆円	
製造工程の脱炭素化	2	-	
次世代自動車・住宅の普及	4	1.8	
インフラ整備	4	0.2	
研究開発	2	1.0	
合計	17 兆円 ※10年で150兆円	3.6 兆円 ※10年で30兆円	自動車関連 の比率 21%

想定される効果を試算

	日本全体* ①	うち自動車関連* ②	自動車の 比率 (②/①)
経済波及効果	17 兆円	5.9 兆円	34%
雇用増効果	54 万人	23 万人	43%
税収効果	3 兆円	1.2 兆円	40%

*CNによるコスト増や既存分野の投資減など、マイナス影響を加味したネット値（大和総研推計を参考に作成）

【図表4】DXの国内市場予測（投資金額）

- ・交通/運輸のDX市場は2030年1.3兆円と、他業界と比ベトップ

	2020年度	2030年度予測
交通/運輸	0.28	1.3
製造	0.16	0.54
流通/小売	0.04	0.24
金融	0.19	0.62
医療/介護	0.07	0.21
不動産	0.02	0.1
自治体	0.04	0.49
社会インフラ/建設等	0.05	0.21
営業/マーケティング	0.15	0.45
カスタマーサービス	0.04	0.08
コミュニケーション	0.07	0.23
戦略/基盤	0.25	0.74
合計	約1.4兆円	約5.2兆円

出典：富士キメラ総研

2. 日本におけるモビリティ産業のこれからの発展③

- モビリティ産業が核となり、日本のスタートアップの世界への発信や投資支援などを通じて、スタートアップの成長エンジンとなっていく
- …足元では、スタートアップも含めた“ALL JAPAN”で日本の未来を提示する「JAPAN ALL INDUSTRY SHOW 2023」を開催予定

【図表5】 JAPAN ALL INDUSTRY SHOW 2023

・投資家なども招き、スタートアップ企業がその場で世間へのPRや資金調達できるチャンスも提供予定

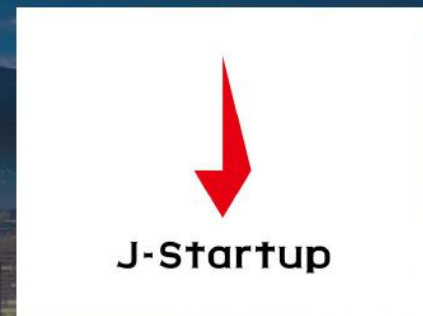
ペースメーカーとなる
自動車産業

日本を代表する企業
様々な産業

日本の未来を明るくする
スタートアップ企業



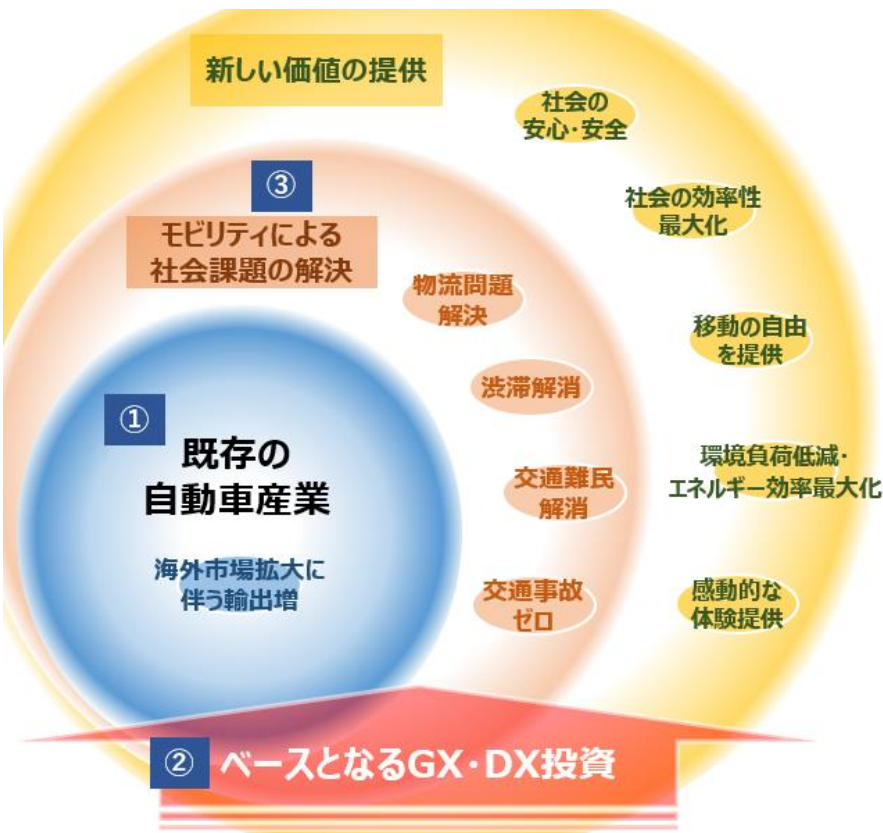
1 TOYOTA 16,240 億 +1%	2 HONDA 14,422 億 +1%	3 DAIHATSU 11,882 億 +1%	4 SONY 10,574 億 +1%	5 CANON 9,442 億 +1%	6 docomo 8,287 億 +1%	7 Fujitsu 6,698 億 +1%	8 Panasonic 6,188 億 +1%	9 FUJIFILM 6,116 億 +1%	10 DAIICHI 5,992 億 +1%
11 SoftBank 5,282 億 +1%	12 au 4,892 億 +1%	13 KDDI 4,814 億 +1%	14 Nidec 4,719 億 +1%	15 DAIICHI 4,379 億 +1%	16 Fujitsu 4,371 億 +1%	17 SHIBUYA 4,368 億 +1%	18 Agilent 4,281 億 NEW	19 Agilent 4,281 億 NEW	20 KDDI 4,280 億 +1%
21 SUZUKI 4,273 億 +1%	22 SUZUKI 4,271 億 +1%	23 Asahi 4,258 億 +1%	24 KIRIN 4,238 億 +1%	25 MIZUHO 4,170 億 +1%	26 DAIICHI 4,079 億 +1%	27 meiji 4,074 億 +1%	28 Fujitsu 4,074 億 +1%	29 MILU 4,069 億 +1%	30 Mazda 4,059 億 +1%
31 DAIICHI 4,059 億 +1%	32 DAIICHI 4,059 億 +1%	33 HITACHI 4,057 億 +1%	34 SUZUKI 4,057 億 +1%	35 DAIICHI 4,057 億 +1%	36 DENSO 4,057 億 +1%	37 DAIICHI 4,057 億 +1%	38 SECOM 4,057 億 +1%	39 Yamaha 4,057 億 +1%	40 DAIICHI 4,057 億 +1%
41 DAIICHI 4,057 億 +1%	42 DAIICHI 4,057 億 +1%	43 DAIICHI 4,057 億 +1%	44 DAIICHI 4,057 億 +1%	45 DAIICHI 4,057 億 +1%	46 DAIICHI 4,057 億 +1%	47 DAIICHI 4,057 億 +1%	48 DAIICHI 4,057 億 +1%	49 DAIICHI 4,057 億 +1%	50 DAIICHI 4,057 億 +1%
51 FUJITSU 4,057 億 +1%	52 FUJIFILM 4,057 億 +1%	53 ISUZU 4,057 億 +1%	54 NITTO 4,057 億 +1%	55 REYENCE 4,057 億 +1%	56 DAIICHI 4,057 億 +1%	57 DAIICHI 4,057 億 +1%	58 DAIICHI 4,057 億 +1%	59 DAIICHI 4,057 億 +1%	60 EPSON 4,057 億 +1%
61 LINE 4,057 億 +1%	62 DAIICHI 4,057 億 +1%	63 DAIICHI 4,057 億 +1%	64 gigamon 4,057 億 +1%	65 DAIICHI 4,057 億 +1%	66 DAIICHI 4,057 億 +1%	67 DAIICHI 4,057 億 +1%	68 NOBURA 4,057 億 +1%	69 meiji 4,057 億 +1%	70 meiji 4,057 億 +1%
71 Galbe 4,057 億 +1%	72 brother 4,057 億 +1%	73 NEC 4,057 億 +1%	74 DAIICHI 4,057 億 +1%	75 DAIICHI 4,057 億 +1%	76 DAIICHI 4,057 億 +1%	77 DAIICHI 4,057 億 +1%	78 DAIICHI 4,057 億 +1%	79 DAIICHI 4,057 億 +1%	80 DAIICHI 4,057 億 +1%
81 DAIICHI 4,057 億 +1%	82 DAIICHI 4,057 億 +1%	83 SAGAWA 4,057 億 +1%	84 TOSHIBA 4,057 億 +1%	85 DAIICHI 4,057 億 +1%	86 DAIICHI 4,057 億 +1%	87 TOTO 4,057 億 +1%	88 DAIICHI 4,057 億 +1%	89 DAIICHI 4,057 億 +1%	90 DAIICHI 4,057 億 +1%
91 DAIICHI 4,057 億 +1%	92 SHARP 4,057 億 +1%	93 DAIICHI 4,057 億 +1%	94 DAIICHI 4,057 億 +1%	95 DAIICHI 4,057 億 +1%	96 LION 4,057 億 +1%	97 POLA 4,057 億 +1%	98 DAIICHI 4,057 億 +1%	99 mercari 4,057 億 +1%	100 DAIICHI 4,057 億 +1%



2. 日本におけるモビリティ産業のこれからの発展④

- 自動車産業がモビリティ産業へ成長し、関連する仲間と社会課題の解決や新しい価値を創出することで、**経済へのプラス影響を約36兆円、雇用を約150万人、**
税金を約10兆円引き上げることが可能 ※2030年時点

【図表6】貢献の拡がりイメージと経済効果



<経済効果>

※P.4のGX・DX投資額は上記②の内数

	経済への プラス影響	雇用波及 効果	税金
① 海外市場拡大に伴う輸出増	+3.4	+13	+1.0
② GX・DX投資	+18.2	+106	+4.7
③ 社会課題の解決	+14.5	+31.7	+4.3
プラス効果計	+約36兆円	+約150万人	+約10兆円

現在の貢献	約60兆円	約550万人	約15兆円
-------	-------	--------	-------

30年貢献規模概算	約100兆円	約700万人	約25兆円
------------------	---------------	---------------	--------------

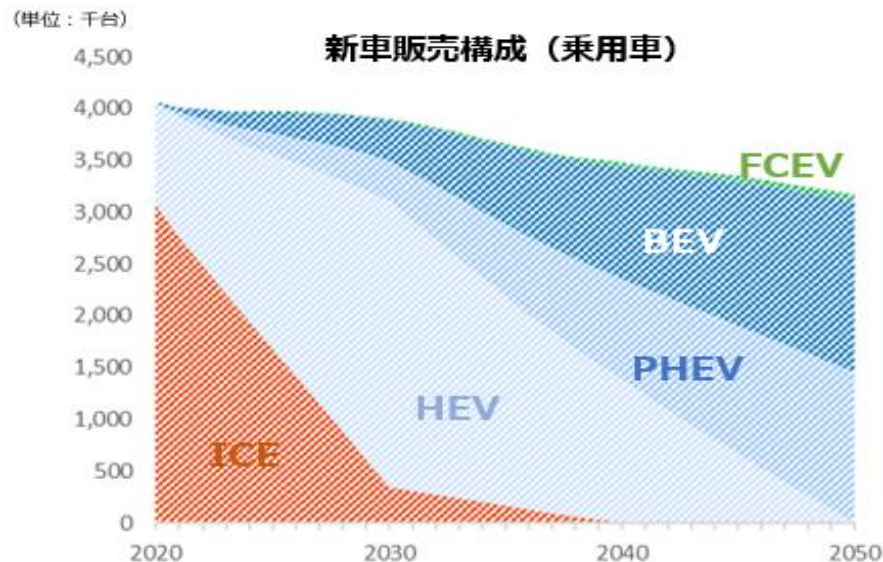
3. 成長の実現に向けて必要なこと（GX）

- 一部地域に適したモビリティの脱炭素化策を地域事情を無視して適用するのではなく、**エネルギー・産業政策が連動した、日本とアジアのGXに向けた最適なロードマップ策定**
- 来年のG7をマイルストーンに、科学的知見や定量的な試算も用いた上記の**理解活動**
- エネルギー産業に加え、航空や海運などの**運輸全体と歩調を合わせた効率的な対策**

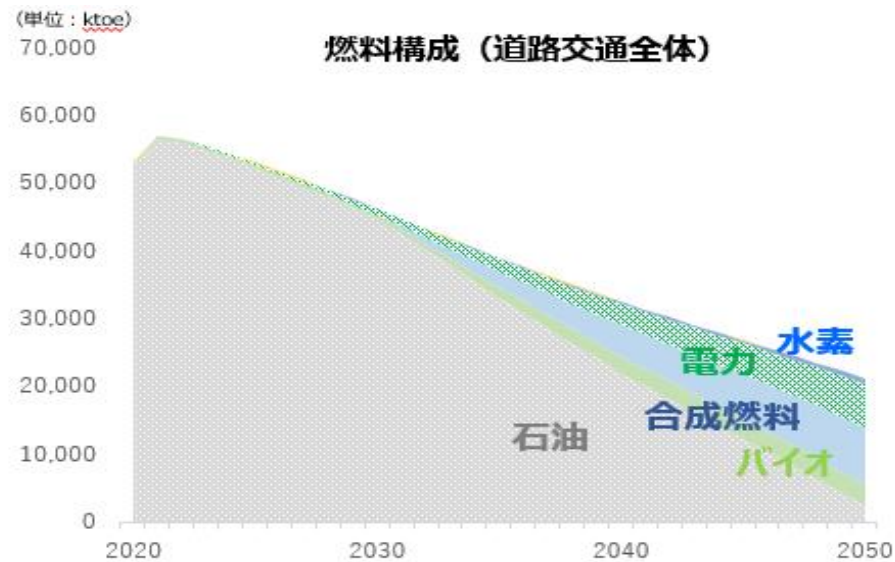
【図表7】日本のカーボンニュートラルに向けたシナリオの一例

・多様な電動車と燃料を組み合わせたアプローチが、日本の実情に即した、効率的・現実的な道筋

<新車販売>



<燃料構成（保有対策）>



3. 成長の実現に向けて必要なこと（サプライチェーン）

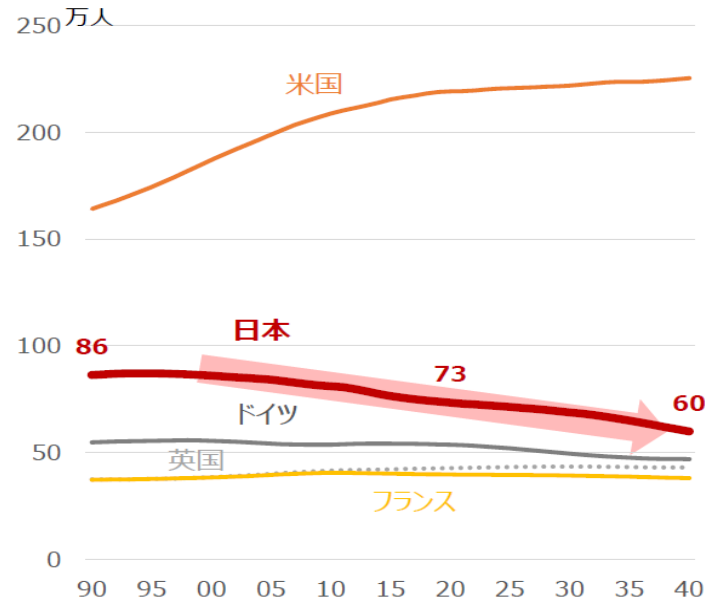
- サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル達成に向けた、**技術開発・設備投資・人への投資に対する支援**
- 地政学、経済安全保障、人権・ESGなどのリスクに対応するための**国内回帰に対する支援**
…**将来的な働き手不足に対する対応**、国内エネルギーの**脱炭素化**や**保護主義的な国際ルール設定への対応**、**天災への備え（国土強靱化）** など

【図表 8】 中小企業の困りごと例

- ① **設備投資に踏み切れない、個社単位での革新的な技術開発の難しさ**
 - ・自社で吸収できる体力もなく、高額な設備投資に踏み切れない
 - ・CO2ゼロに向けては、一歩踏み込んだ技術開発が必要だが人材、技術、資金がなく、進まない
- ② **電動化が進展する中で、新しい領域の仕事量を確保する難しさ**
 - ・新しい分野にチャレンジと言っても、何から手をつければいいのか分からない
 - ・継承者不足、仕事量減により、廃業、または他社への売却も検討している
- ③ **自社努力だけで達成できる範囲が限定的**
 - ・クリーンエネルギー、グリーン化された素材の供給も目標達成には必須

【図表 9】 日本の生産年齢人口

・日本の生産年齢人口は先進国で最も深刻な減少

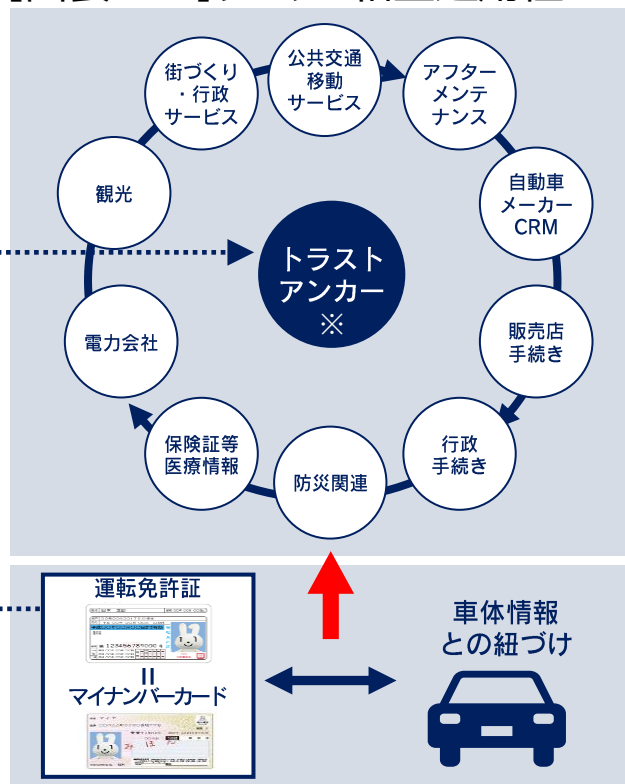


出典：国連

3. 成長の実現に向けて必要なこと（DX）

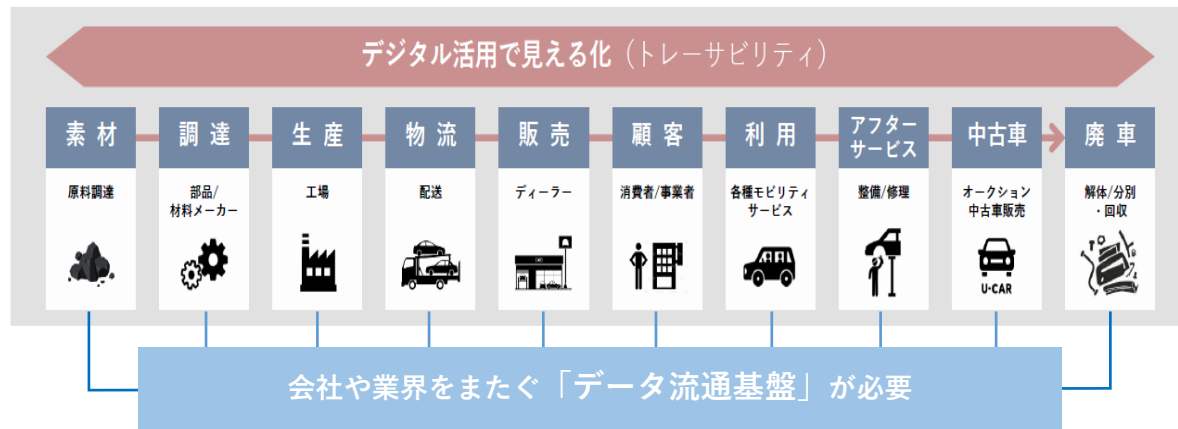
- 利用者のデータとモビリティデータが**他の民間ID等と相互運用性**をもち、**新しいサービスや産業が創出**される環境の醸成
- トレーサビリティを他国に**掌握されることを回避**するための**サプライチェーン・バリューチェーン全体でのDX・データトレースの推進**や業界をまたぐ**「データ流通基盤」**の構築

【図表 1 0】データの相互運用性



※ 電子的な認証を行う際に置かれる信用の基点

【図表 1 1】自動車の素材～廃棄までのトレーサビリティ



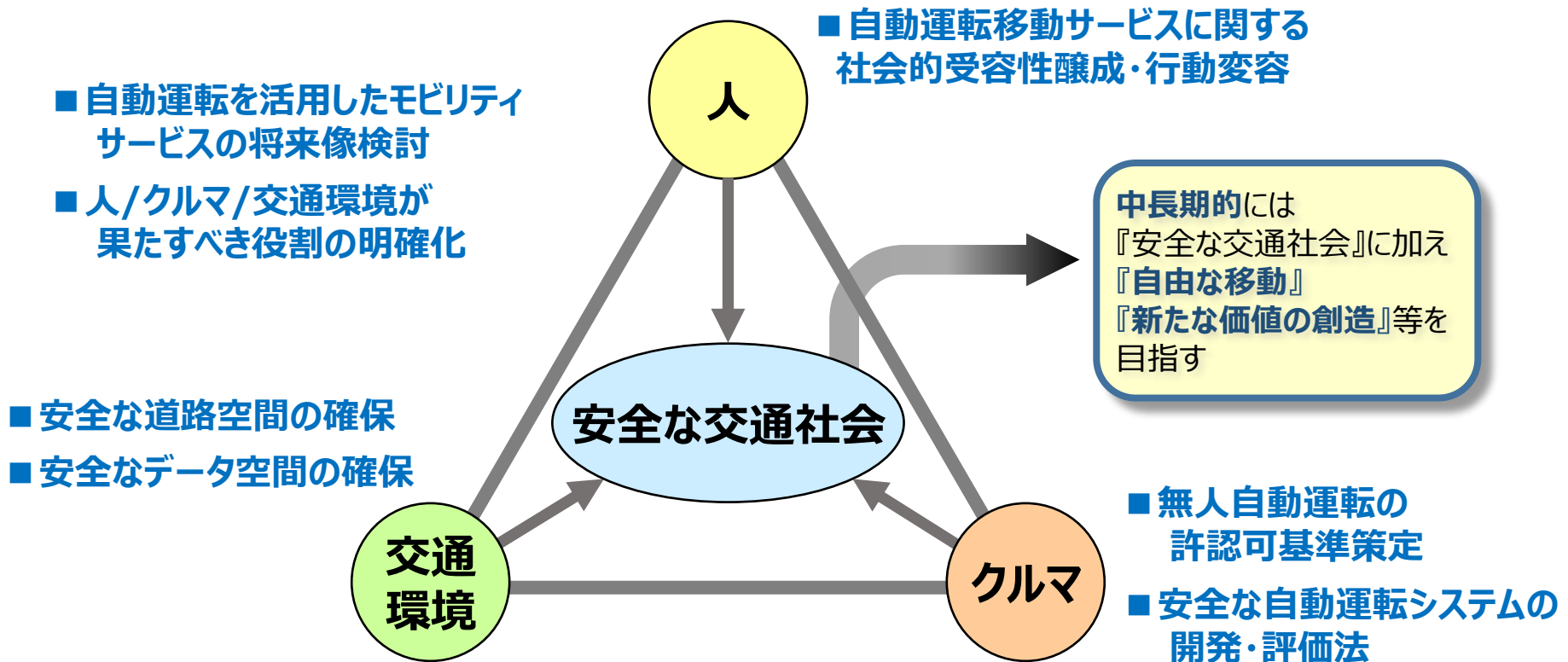
出典：自工会

出典：自工会

3. 成長の実現に向けて必要なこと（自動運転）

- 「クルマ（自動車技術）」を中心とした取り組みではなく、「人」、「交通環境」と連携した『三位一体』の取り組み

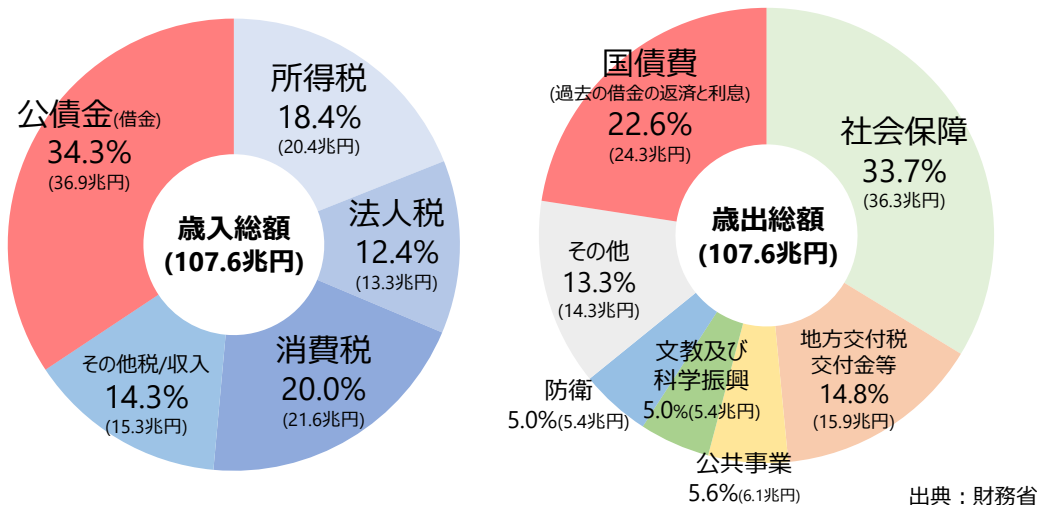
【図表 1 2】三位一体での取り組み



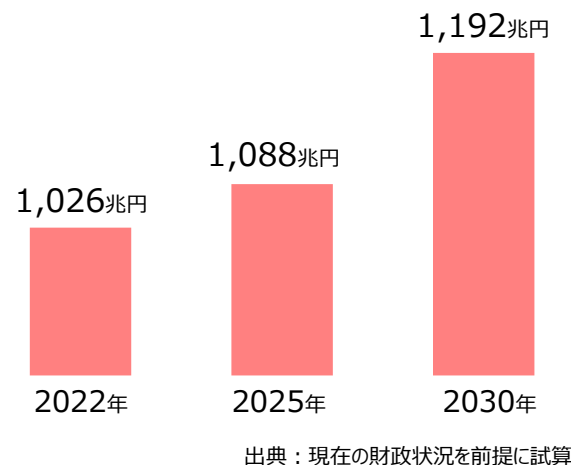
3. 成長の実現に向けて必要なこと（財政の現状と見通し）

- **歳入面**：必要な歳出を税収で賄えず**公債金に依存**。国債発行残高も**増加見込み**
 - **歳出面**：インフラ維持/社会保障費の**自然増**に加え、GX等の**成長投資も増加見込み**
- ⇒**現状を認識の上、将来的な財政の在り方についても真正面から議論していく必要**

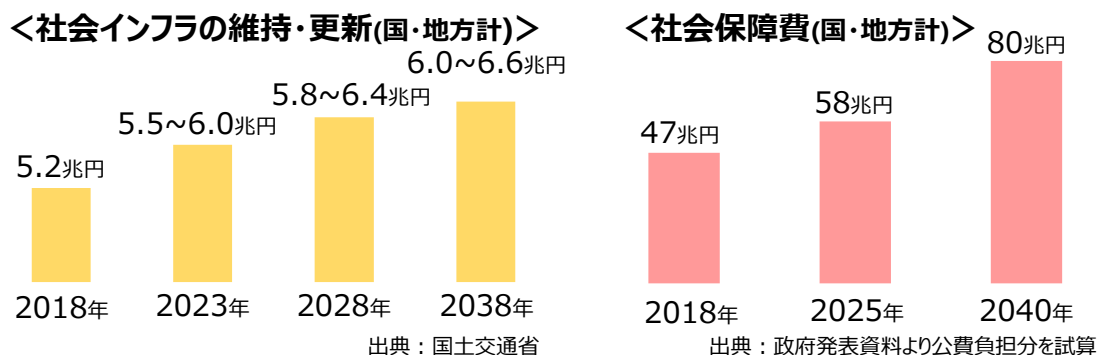
【図表 1 3】日本の財政状況（2022年度）



【図表 1 4】国債発行残高の見通し



【図表 1 5】今後増加が見込まれる主な歳出例



＜GX関連投資（2030年時点）＞

電源脱炭素化/燃料転換	約5兆円/年
製造工程の脱炭素化等	約2兆円/年
エンドユース	約4兆円/年
インフラ整備	約4兆円/年
研究開発等	約2兆円/年

年間
約17兆円

10年間で
約150兆円

出典：経済産業省

3. 成長の実現に向けて必要なこと（モビリティ社会を見据えた税制の在り方）

- モビリティ分野の財源は、モビリティによる、地方も含めた**社会全体の効率化・歳出削減と将来の成長果実**で賄う。新たに生み出された**税収はモビリティへの投資に活用し、産業の成長と財政健全化の好循環を形成**（経済効果：約36兆円、雇用：約150万人、税収：約10兆円）
- 今後モビリティに関係する税制は、**モビリティによる経済的・社会的受益者の拡がり**を踏まえながら、**中長期的目線で検討し、見直す必要**
- **既存税目の減収分を別税目の増税で補填するのではなく、モビリティ産業の成長が日本全体の経済発展・財政健全化に貢献する大局的視点で将来の税制の在り方検討**

【図表16】モビリティによる社会全体の効率化（例）

<公共交通分野>

- ・自動運転バスによる地域公共交通の効率化（関連予算：約200億円/年）

<交通安全分野>

- ・先進安全機能の普及による事故ゼロ社会の実現（関連予算：約2,600億円/年）

出典：国土交通省、内閣府

【図表17】モビリティによる経済的・社会的価値・受益者の拡がりイメージ



出典：経済産業省

モビリティの保有に対して重点的に課税することが馴染まない社会に



モビリティがもたらす受益の拡がりに合わせて、税体系を見直し

今後の主な論点（案）

1) 将来の社会像

モビリティを軸に置いた時、様々な業界と連携することで、社会にどのようなサービスを提供し、どのような社会課題の解決に貢献しながら、持続可能な豊かな社会を築けるか。

将来のモビリティ産業がどのような拡張の可能性を秘めているか。

（拡張の可能性の例：MaaS、GX、DX、観光、医療、地方など）

2) 課題

上記の実現に向けて、業界ごとの課題、業界間で連携する際の課題は何か。

その際、「既存の自動車産業」、「各産業」、「政府」といった各主体が果たすべき役割は何か。

（課題の例：GX、DX、サプライチェーン、競争力強化など）

3) コスト

GX/DX対応に必要な追加コストの負担はどうあるべきか。

ー成り行きでは社会保障費等の歳出増が見込まれる中、どのように社会全体の効率化を進め、成長投資の原資を生み出すか。

ーモビリティが様々な社会インフラに拡張した時、それを享受する受益者はどう拡がるか。
各々の受益者が社会インフラ費用を応分負担するための税体系はどうあるべきか。