

# 自動車産業の現状について

経済産業省  
平成25年7月

# 我が国の自動車産業の重要性

- 自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割(47兆円)
- 関連産業就業人口は全体の約1割の雇用(548万人)
- 貿易黒字額は全体の約半分(13兆円)

## 裾野の広い自動車産業



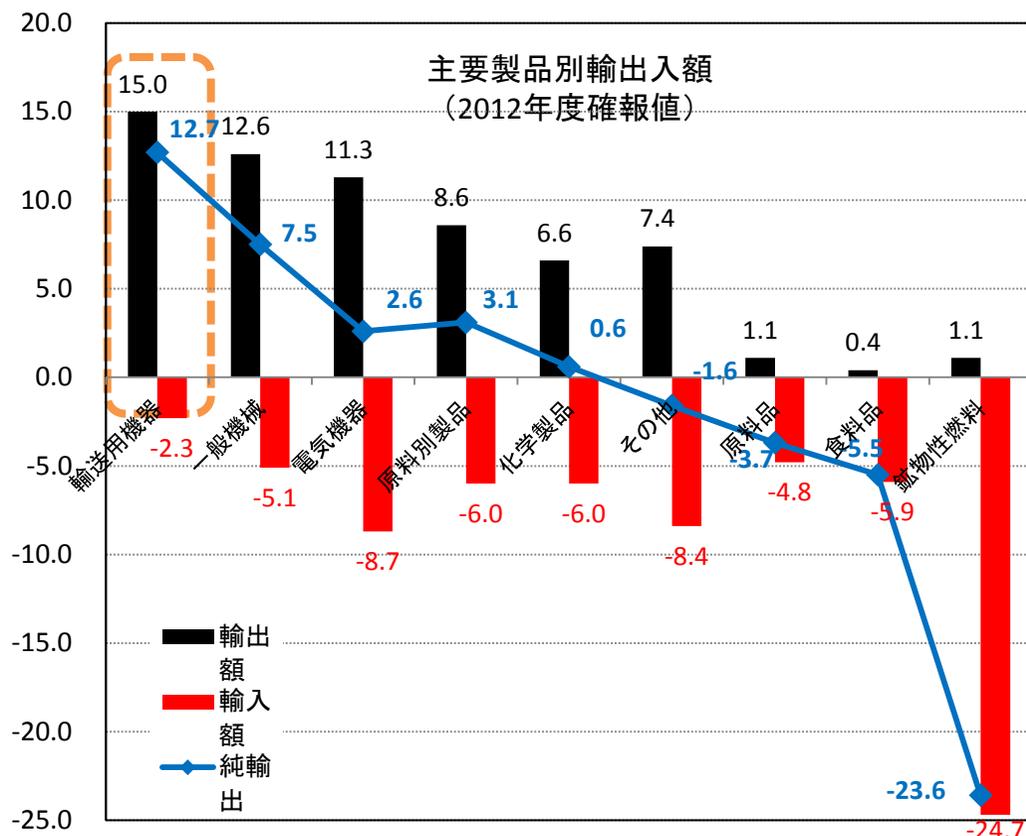
### <産業別の生産誘発係数>

乗用車	3.2	一般機械	2.2	農林水産業	1.8	運輸	1.6
鉄鋼	2.7	飲食料品	2.1	金融	1.6	サービス	1.5
電機	2.4	住宅	1.9	医療・介護	1.6		

出典:総務省「平成17年(2005年)産業連関表」

## 自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭

(兆円)

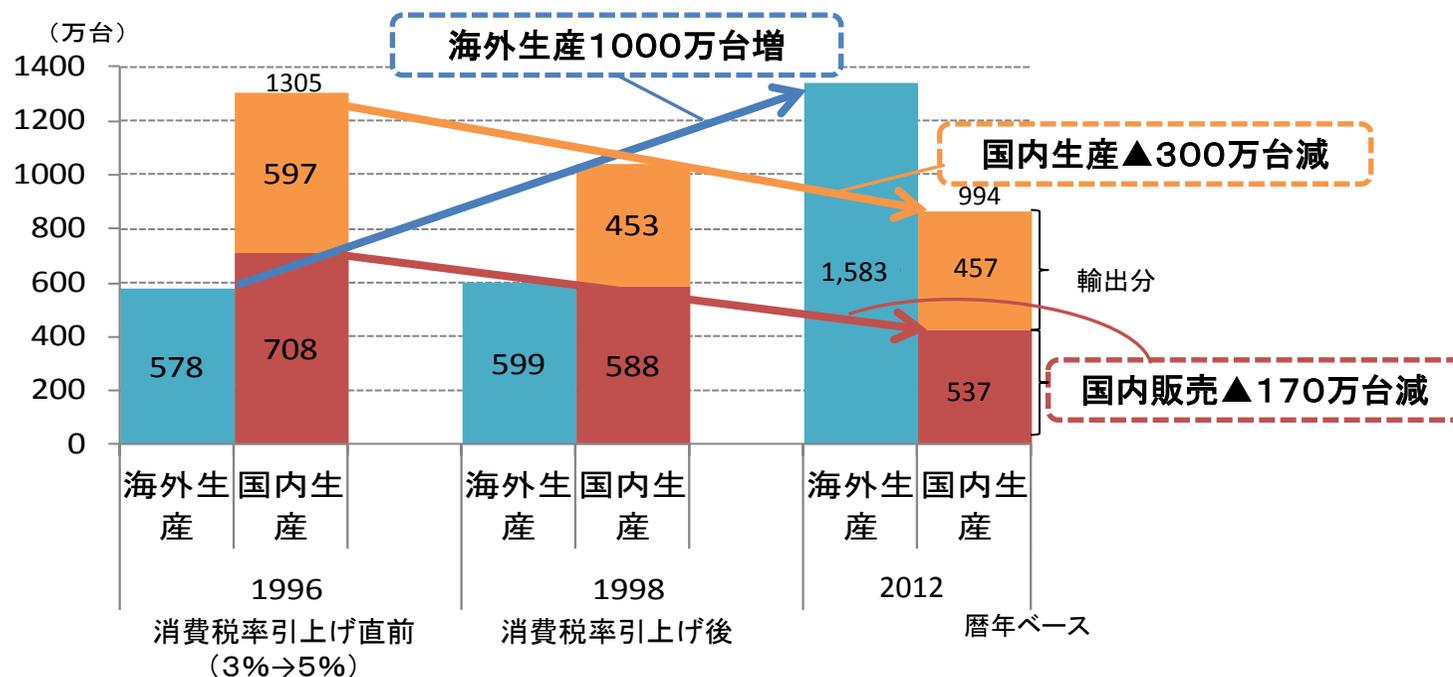


出典:財務省「貿易統計」

# 国内の生産・販売の動向

1. 約20年間で、国内生産は▲300万台減、国内販売は▲170万台減、海外生産は1000万台の増加。
2. 内需拡大により国内→海外の流れを止め「産業空洞化」を防止することが必要。

国内生産は縮小、海外生産が拡大



# 直近の国内生産・販売・輸出の動向

○5月の国内生産台数：（左側のグラフ）

約75万台（前年同月比▲4.3%）9カ月連続で前年同月を下回った。

○6月の国内販売台数：（中央のグラフ）

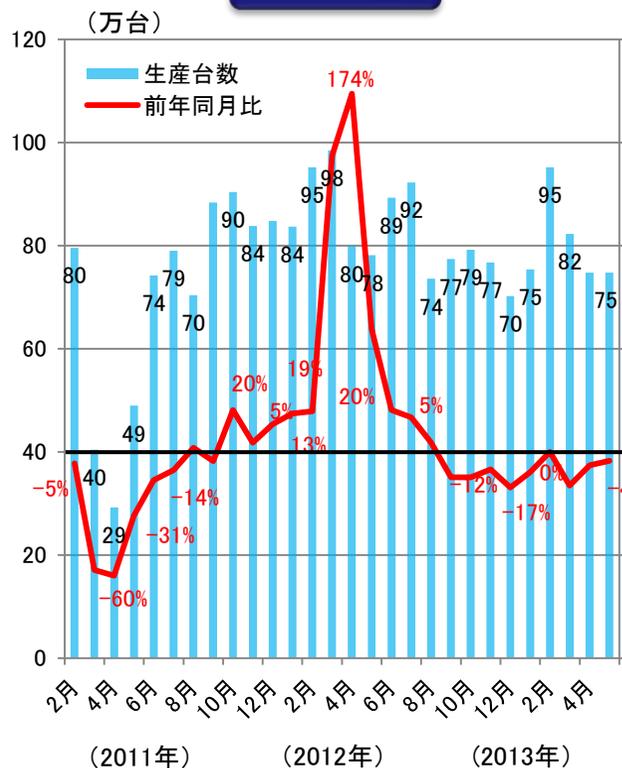
約45万台（前年同月比▲10.8%）2カ月連続で前年同月を下回った。

○5月の輸出台数：（右側のグラフ）

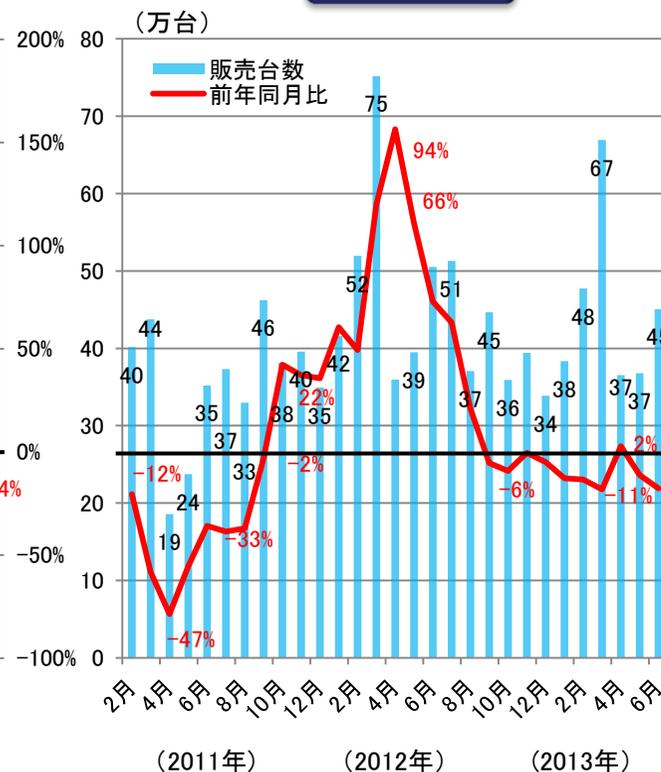
約36万台（前年同月比▲7.2%）

北米向けが前年同月比▲5.9%、欧州向けが▲30.2%、アジア向けが▲31.9%。

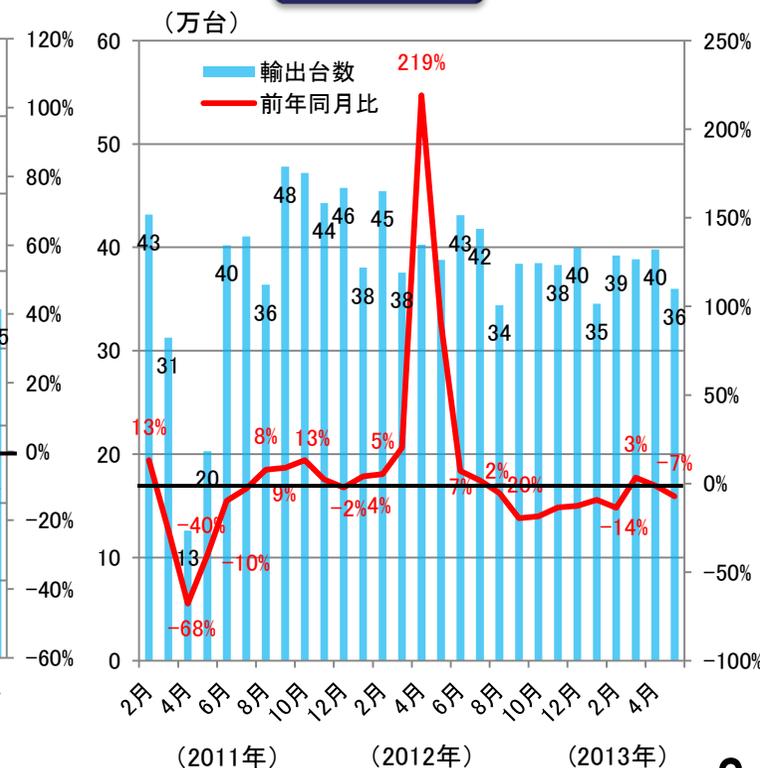
## 生産



## 販売

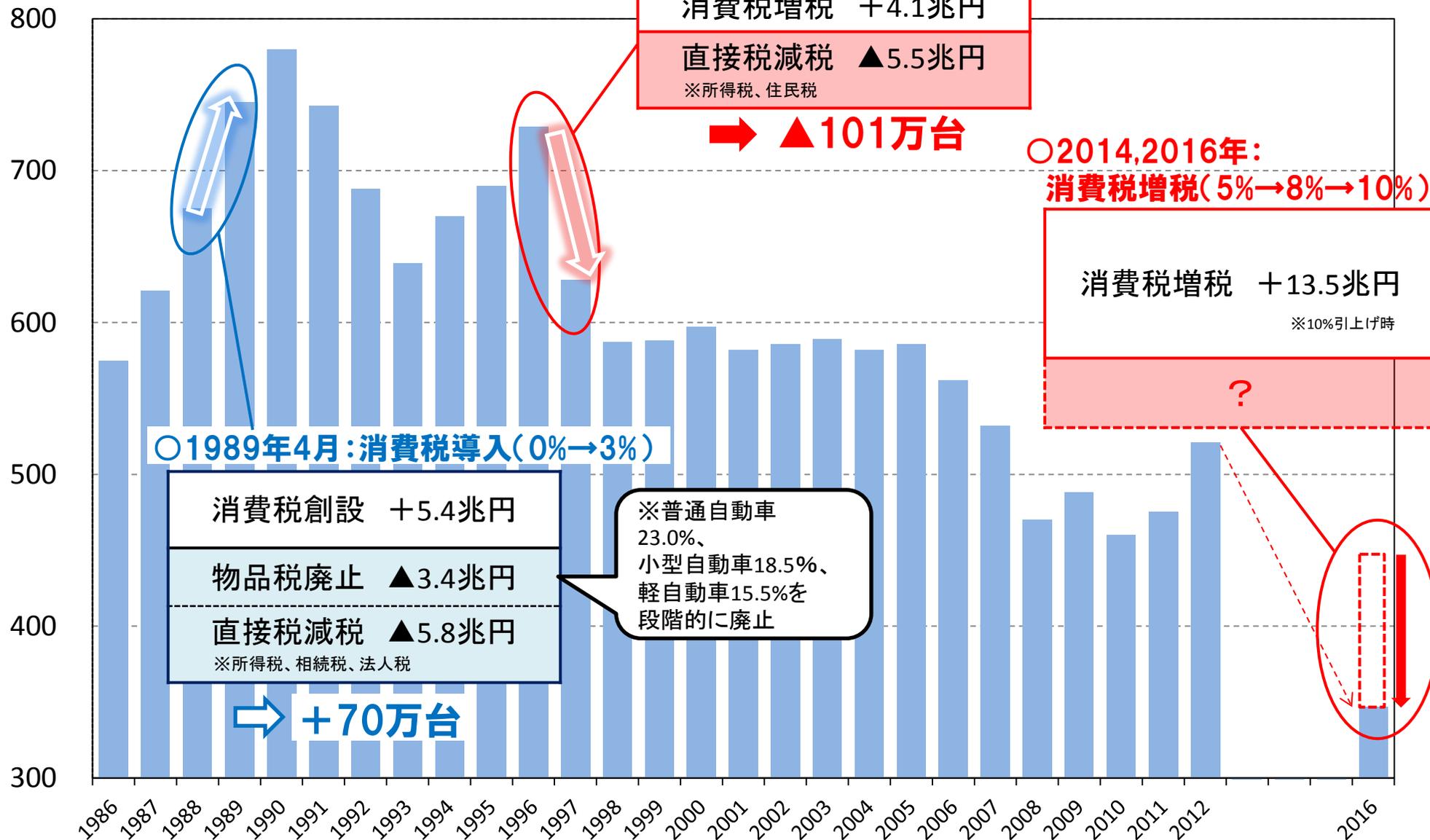


## 輸出



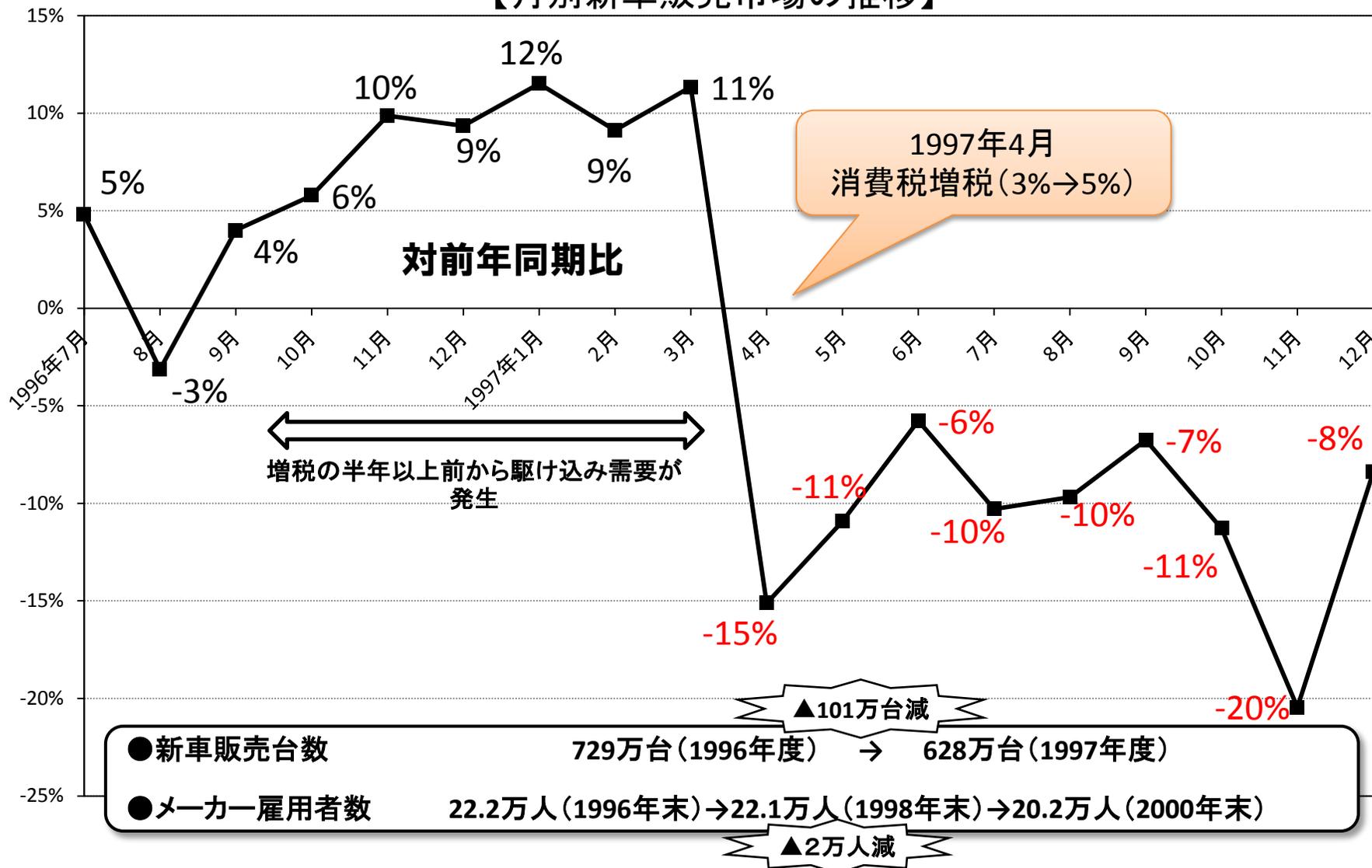
# 過去の消費税増税と国内自動車販売台数の推移

(万台)



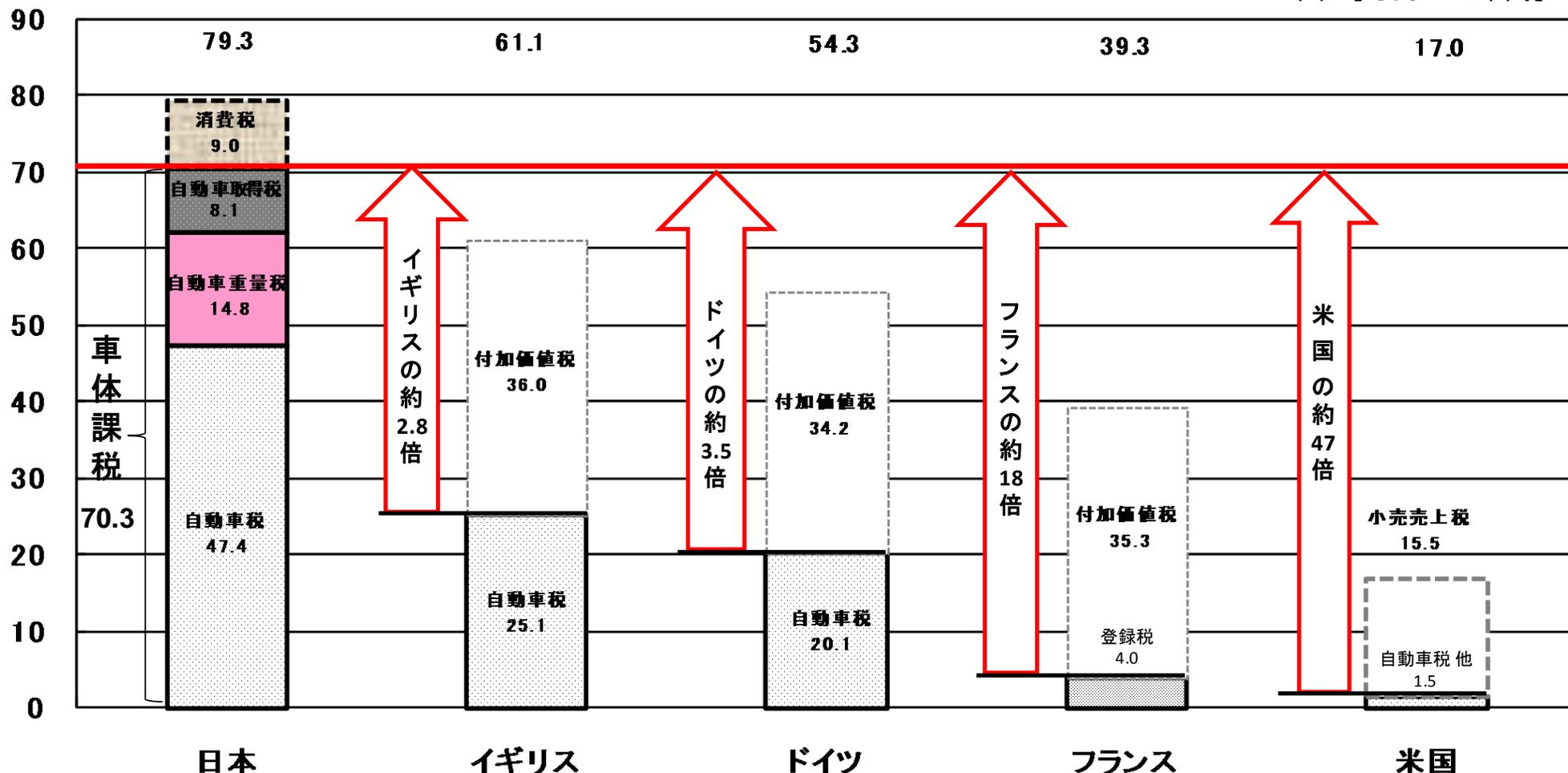
# (参考)1997年の消費増税時には駆け込み・反動減が発生

## 【月別新車販売市場の推移】



# (参考)自動車の車体に課せられる税負担の国際比較

単位 [万円/12年間]



前提条件: ①排気量1800cc ②車両重量1.5t未満 ③JC08モード燃費値 15.0km/l (CO2排出量155g/km) ④車体価格180万円 ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦12年間使用(平均使用年数:自検協データより) ⑧為替レートは1€=¥109、1£=¥135、1\$=¥84(2012/4~2013/3の平均)

※2013年4月時点の税体系に基づく試算

※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※対象国は先進国のうち新車販売台数上位5か国。

(出典)日本自動車工業会

# (参考)地方では自動車は生活必需品として2台以上を保有

自家用乗用車の市町村別普及の状況(1世帯当たり保有台数)

	順位	都道府県	市郡区	1世帯 当り台数	
上位3市町村	1	愛知県	飛島村	2.882	地方では2台以上保有
	2	茨城県	八千代町	2.386	
	3	茨城県	下妻市	2.363	
下位3市町村	3	東京都	中野区	0.250	都市部では1台以下
	2	東京都	豊島区	0.261	
	1	東京都	新宿区	0.267	

注：※全国1,742市町村(東京特別区を含む)を集計対象とした  
※保有台数には軽自動車を含む  
※データは平成24年3月末時点 [出典：自検協、全軽自協 他]

## 戦略市場創造プラン

### クリーン・経済的なエネルギー需給の実現 「エネルギーを賢く消費する社会」

#### ○次世代自動車の普及・性能向上支援

充電インフラの整備を促すことに加えて、量産効果創出と価格低減促進のための車両購入補助や、航続距離延長や低コスト化のための研究開発支援などを行う。

#### ○水素供給インフラ導入支援、燃料電池自動車・水素インフラに係る規制の見直し

2015年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、燃料電池自動車や水素インフラに係る規制を見直すとともに、水素ステーションの整備を支援することにより、世界最速の普及を目指す。

### 安全・便利で経済的な次世代インフラ 「ヒトやモノが安全・快適に移動することのできる社会」

#### ○安全運転支援システム、自動走行システムの開発・環境整備

安全・快適にヒト・モノの移動ができる社会像を実現するため、数値目標やロードマップを明確化した上で、関係省庁の連携による研究開発、政府主導の実証計画の策定・実施、内外事業者によるアライアンス形成からなる運転支援システム高度化計画を策定する。本年8月末までに検討を進め結論を得た上で、必要な措置を講ずる。このため、直ちに政府の推進体制を確立し、関係省庁が連携し取り組む。

# クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金 (CEV補助金)

平成25年度 300.0億円 (292.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- 環境・エネルギー制約への対応の観点から、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の2割を占める運輸部門において、電気自動車等の次世代自動車を普及することは重要です。
- また、次世代自動車は、今後の成長が期待される分野であり、各国メーカーが次々と参入を予定するなど、国際競争が激化しています。
- 加えて、電気自動車等の大容量蓄電池を活用したピークシフトへの貢献等、エネルギーマネジメントシステムの一環としての電気自動車等の役割についても期待が高まっているところです。
- 一方、現時点では導入初期段階にあり、コストが高い等の課題を抱えています。このため、車両に対する負担軽減による初期需要の創出を図り、量産効果による価格低減を促進し、世界に先駆けて国内の自立的な市場を確立します。

### 条件（対象者、対象行為、補助率等）



## 補助対象

### ○車両

- ・電気自動車
- ・プラグインハイブリッド自動車
- ・クリーンディーゼル自動車（乗用車）

### 電気自動車



### プラグインハイブリッド自動車



### クリーンディーゼル自動車



# 次世代自動車充電インフラ整備促進事業

平成24年度補正予算 1,005億円

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

○電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHEV）に必要な充電インフラの整備を加速することにより、設備投資等を喚起するとともに、次世代自動車の更なる普及を促進し、日本経済の下支えを図ります。

○具体的には、充電器の購入費及び工事費について一部補助することにより、

- ①目的地の途中で充電可能な「経路充電」の充実（ガソリンスタンド、道の駅、コンビニ等）
- ②目的地における「目的地充電」の充実（テーマパークやショッピングセンター等）
- ③マンション駐車場や月極駐車場等の充電設備（「基礎充電」）の整備加速を図ります。

### 条件（対象者、対象行為、補助率等）

基金

補助（2/3・1/2）

国



民間団体等



事業者等

## 事業イメージ

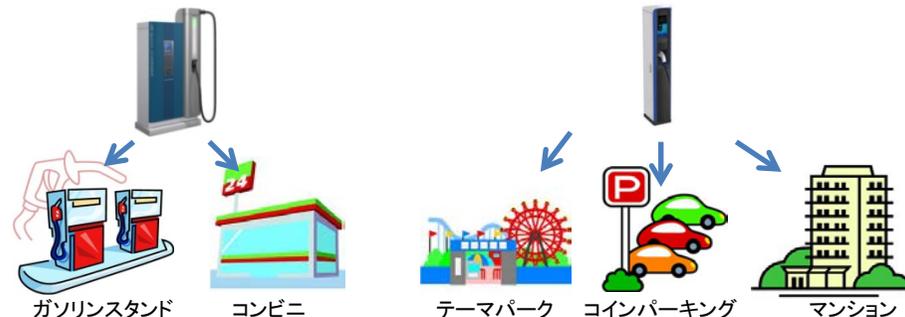
EV・PHVの普及を加速させるため、以下の充電器について購入費及び工事費の一部補助を通じて、充電インフラを計画的・効率的に整備します。

1. 自治体等の計画に基づく充電器の設置（主に急速充電、約4千基）
2. 自治体等の計画に基づかないものの、公共性を有する充電器の設置（普通充電／急速充電、約7万基）
3. 月極駐車場やマンション等への充電器の設置（主に普通充電等（約4万基）

### 【設置場所のイメージ】

（急速充電器）

（普通充電器）



1、2合わせて約7万基整備（ガソリンスタンド、道の駅、コンビニ、ショッピングセンター、公園、コインパーキング等への設置を想定）

（参考）全国の箇所数：ガソリンスタンド 約3万8千箇所、道の駅 約1千箇所、コンビニ 約4万6千箇所、ショッピングセンター 約3千箇所

# 水素供給設備整備事業費補助金

平成25年度 45.9億円 (新規)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- 燃料電池自動車は、水素を燃料とする自動車で、国内外の自動車メーカーによって、開発競争が進められており、日本でも2015年から市場投入が予定されています。
- 燃料電池自動車の普及に当たっては、水素ステーションの整備が不可欠であり、ドイツ、アメリカ等においても、政府が水素ステーションの整備補助を行うことがすでに表明されております。
- 本事業では、燃料電池自動車の市場投入に先立ち、燃料電池自動車の普及の促進及び早期の自立的な市場の確立を目指すため、水素供給設備における整備費用の一部を補助します。
- 商用化されている家庭用燃料電池システム(エネファーム)や燃料電池自動車の基幹技術である燃料電池の技術は、すそ野が広く、また我が国は世界有数の技術力を持っており、輸出を含め新たな産業の一つとして期待されています。

### 条件(対象者、対象行為、補助率等)

補助

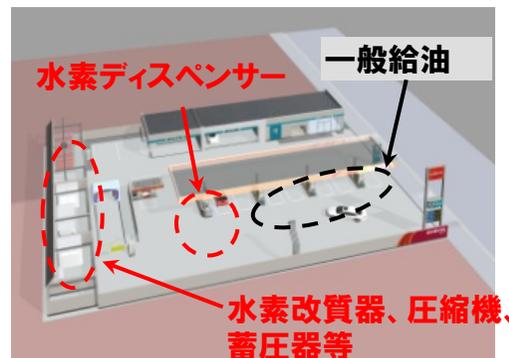
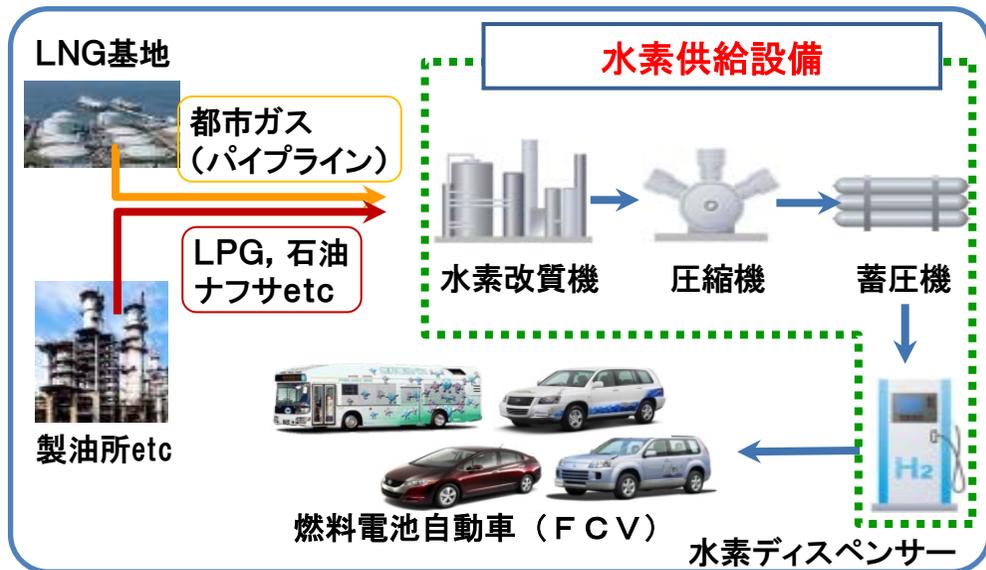
補助(1/2)

国

民間団体

民間企業等

## 事業イメージ



ガソリンスタンドとの併設  
レイアウトイメージ図

# リチウムイオン電池応用・実用化先端技術開発事業

平成25年度 22.0億円 (20.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

- リチウムイオン電池やそれに関連する蓄電技術は、小型電子機器はもとより、自動車等の動力の電化や、電力使用の平準化にも貢献する重要技術です。しかしながら、これらの様々な用途での本格的な普及には、さらなるコスト低減が必要です。
- 本事業では、これまで実施してきた事業の成果をベースとして、電気自動車等の動力であるリチウムイオン電池の性能を理論限界まで追求するためのトップランナー型の技術開発を行います。
- また、自動車以外のアプリケーションに対応させたリチウムイオン電池の開発を実施し、用途を拡大することによる量産効果を狙い、国際競争力の強化につなげます。さらには革新的な製造プロセスの技術開発により価格低下を促進することで、各分野でのリチウムイオン電池の普及を後押しし、CO<sub>2</sub>削減に貢献するとともに、日本の蓄電分野における優位性を確保します。



電気自動車

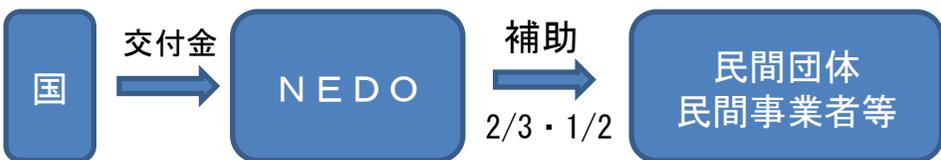


建設機械



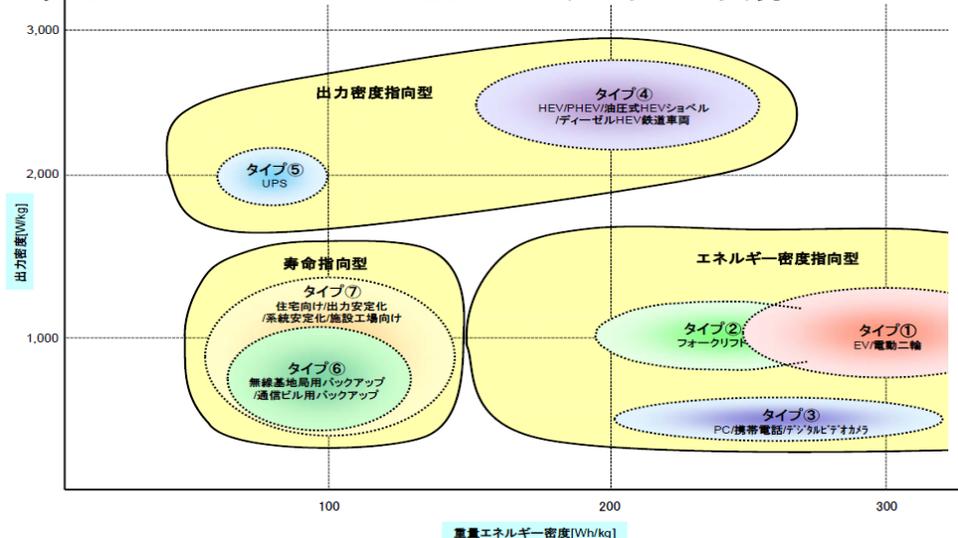
定置用途

### 条件 (対象者、対象行為、補助率等)



## 事業イメージ

### 1. セル・モジュール → NEDOロードマップの実現



#### ・タイプ① (EV用)、④ (HEV/PHEV用)

タイプ① (EV用)、④ (HEV/PHEV用)については、最も要求水準が高い分野であること、既に既存の研究事業 (Li-EAD) の知見が蓄積していることから、トップランナーとして、性能限界値を追求していきます。したがって本分野については課題設定型とします。

#### ・タイプ②、④～⑦ (多様なアプリケーション用)

タイプ①以外については、それぞれの用途アプリケーションに対応させて、必要な性能を達成する蓄電技術及びそれをういたシステムについて、プレーヤーの視点から技術開発を実施します。したがって、これらについては提案公募型とします。

### 2. 生産性向上を見据えた製造プロセス技術開発

各用途における生産性の向上、低コスト化の実現のため、現行の製造プロセスの高度化や新規材料へ対応した製造プロセスの開発、更には従来プロセスの延長線上にはない革新的な製造プロセスの開発等を行います。

# 革新型蓄電池先端科学基礎研究事業

平成25年度 30.9億円 (35.0億円)

## 事業の内容

### 事業の概要・目的

○次世代自動車用蓄電池は、我が国産業の技術優位性が高く、今後も世界トップレベルの維持が重要な技術分野です。一方、欧米や新興国の参入により、国際競争が激化しているため、革新型蓄電池を開発・実用化するための基礎的研究や、先端解析技術を駆使した反応メカニズムの解明が必要です。

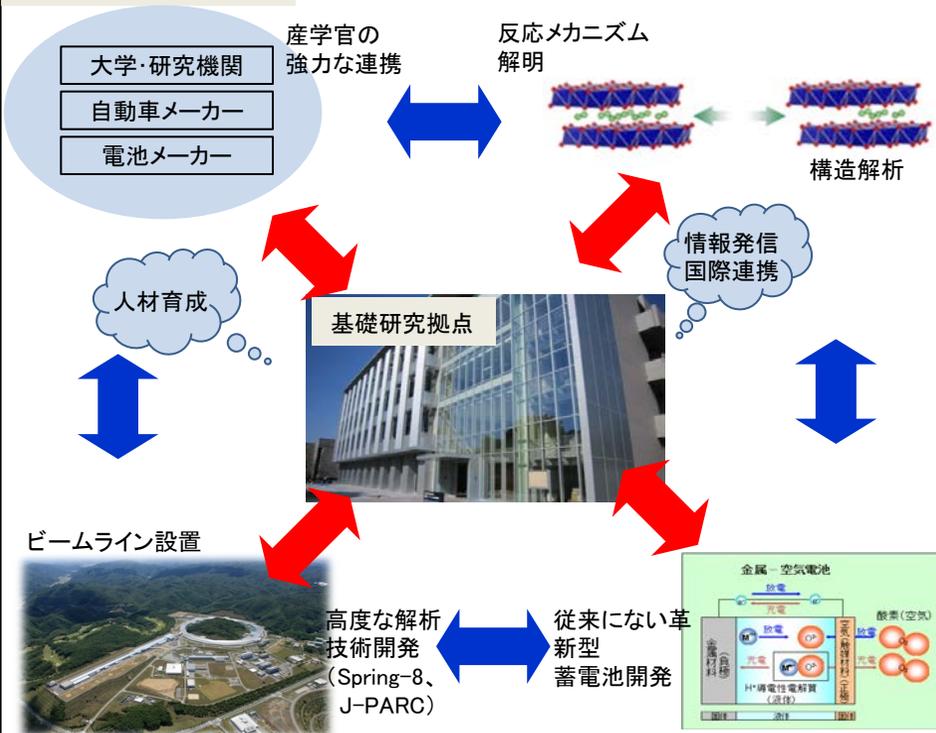
○そこで、本事業においては、リチウムイオン電池の安全性等の向上や、これに資する材料の革新、さらには革新型蓄電池の基礎技術確立に向けて、

- [1]蓄電池の開発に特化した高度解析技術の開発、
- [2]開発した高度解析技術を用いた電池反応メカニズムの本質的な解明、
- [3]リチウムイオン電池の安全性等性能の飛躍的な向上に加え、
- [4]コスト、安全性等についても実用化が見込める革新型蓄電池の開発、を実施します。

### 条件（対象者、対象行為、補助率等）



## 事業イメージ



現状のリチウムイオン電池の反応メカニズム解明による耐久性や安全性の飛躍と革新型蓄電池開発のために、基礎に立ち返ったイノベーションが必須。

2030年に向けた、拠点を中心とした産学官の連携

# 輸入自動車の動向

- 2012年度の新車輸入台数は約32万台。そのうち約25万台が外国メーカー車（日本メーカー輸入車を除く）。
- 外国メーカー車のエコカー減税対象車の比率は、2012年度で58.8%。

## <2012年度 輸入車新規登録台数>

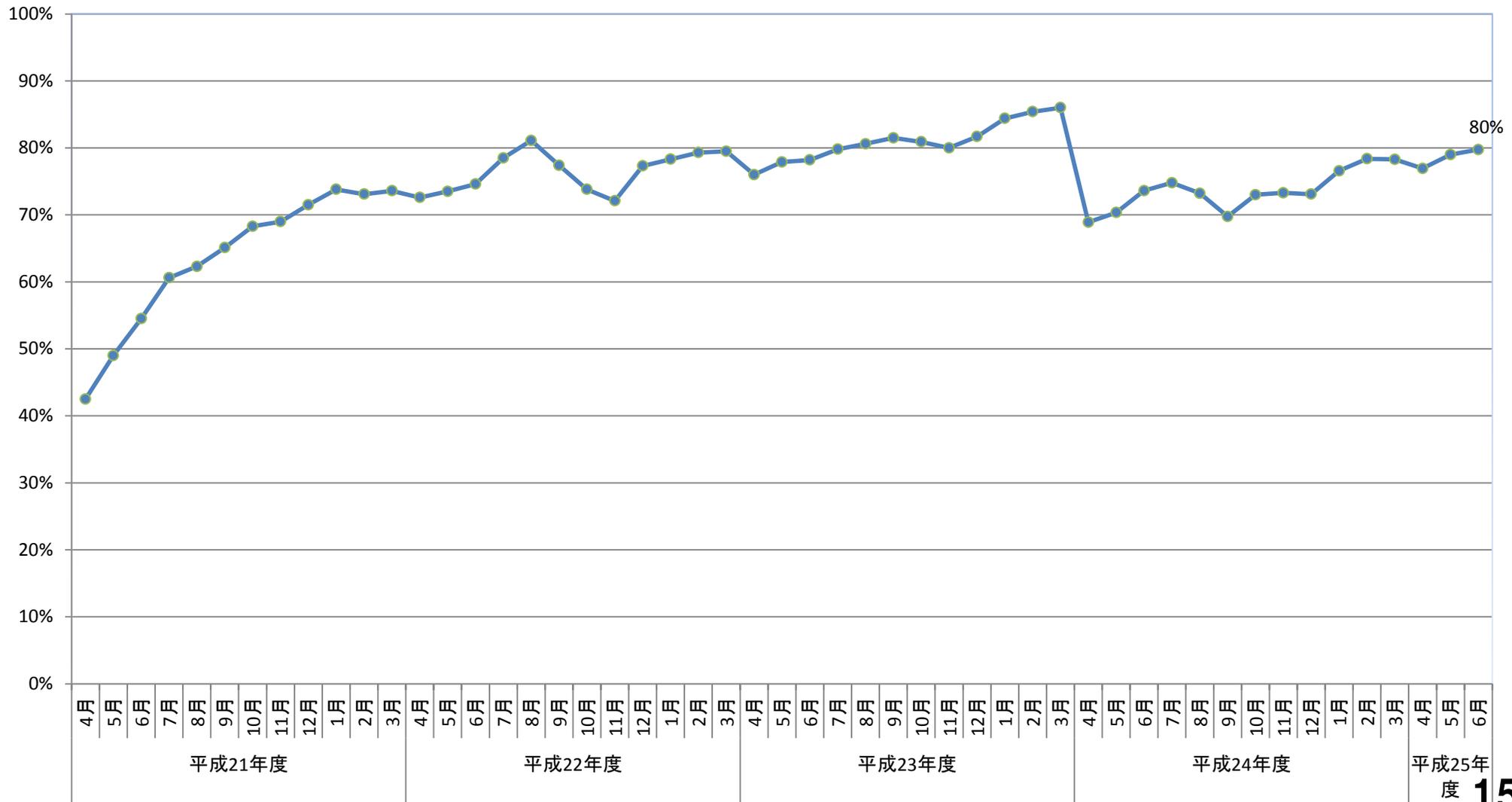
	2012年度	前年度比
外国メーカー車 (乗用車)	245,679台	+10.0%
日本メーカー車 (乗用車)	75,613台	+5.2%
輸入車総計 (乗用車)	321,292台	+8.9%

(出典)日本自動車輸入組合

# 新車販売に占めるエコカー減税対象車の割合

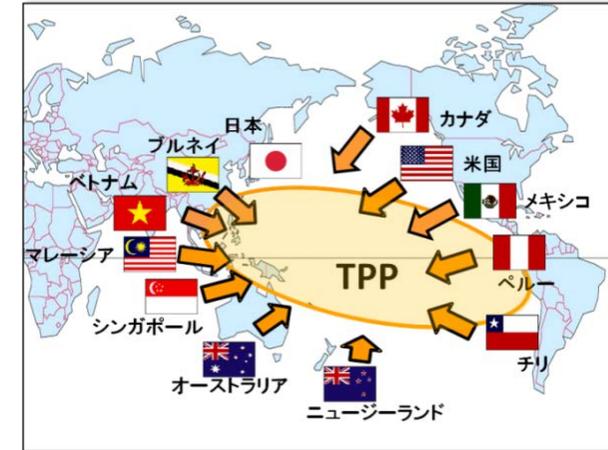
平成21年度からのエコカー減税の導入により新車販売台数に占めるエコカーの割合は急速に増加。平成24年度の制度改正後は、約7割の水準で推移。

## 新車販売(乗用車)に占めるエコカー減税対象車の割合



# これまでのTPP関連の動き

- 2006年 シンガポール、NZ、チリ、ブルネイから成るP4協定が発効。
- 2010年 (交渉会合を4回開催)
- 3月 米、豪、ペルー、ベトナムを加えた8カ国で交渉開始。
- 10月 菅総理(当時)所信表明演説  
「環太平洋パートナーシップ協定交渉等への参加を検討。」  
マレーシアが交渉参加し、計9カ国に。
- 2011年 (交渉会合を6回開催)
- 11月 APEC首脳会議(於:ホノルル)  
野田総理(当時)、「交渉参加に向けた関係各国との協議を開始」する旨表明。
- 2012年 (交渉会合を5回開催)
- 10月 メキシコ、カナダが交渉参加し、計11カ国に。(※実際の交渉会合への参加は11月)
- 11月 東アジアサミットの折のTPP首脳会議で2013年中の交渉妥結を目指すことに合意。
- 2013年
- 2月 日米首脳会談で、日米の共同声明を発出。
- 3月 第16回会合(於:シンガポール)、安倍総理「交渉参加」表明。
- 4月 TPP閣僚会議で日本の交渉参加承認。  
今後、各国の国内手続きが完了次第、日本が正式な交渉参加国となる。
- 5月 第17回会合(於:ペルー)



(次回会合は7月15日～25日(於:マレーシア)、10月にはAPEC首脳会議がバリ島にて開催予定。)

# 日本のTPP交渉参加

2013年

2月22日 日米首脳会談

日米の共同声明を発表



3月15日 安倍内閣総理大臣記者会見

TPP交渉参加を表明



4月12日 TPPに関する主要閣僚会議

日米協議の成功裡の終了を確認



## 日米の共同声明(ポイント)(2月22日)

- ・日本には一定の農産品、米国には一定の工業製品というように、両国ともに二国間貿易上のセンシティブティが存在することを認識
- ・最終的な結果は交渉の中で決まっていくものであり、一方的に全ての関税を撤廃することをあらかじめ約束することを求められるものではないことを確認

## 日米協議の合意の概要(ポイント)(4月12日)

- ・TPP交渉と並行して非関税措置に取り組むことを決定  
対象分野: 保険、透明性/貿易円滑化、投資、規格・基準、衛生植物検疫措置(注) 等
- ・自動車分野の貿易に関し、  
(1) TPP交渉と並行して自動車貿易に関する交渉を行うことを決定  
対象事項: 透明性、流通、基準、環境対応車/新技術搭載車、財政上のインセンティブ 等  
(2) TPPの市場アクセス交渉を行う中で、米国の自動車関税がTPP交渉における最も長い段階的な引下げ期間によって撤廃され、かつ、最大限に後ろ倒しされること、及び、この扱いは米韓FTAにおける米国の自動車関税の取り扱いを実質的に上回るものとなることを確認
- ・日本には一定の農産品、米国には一定の工業製品といった二国間貿易上のセンシティブティが両国にあることを確認しつつ、TPPにおけるルール作り及び市場アクセス交渉において緊密に共に取り組むことで一致

(注)日本及び米国は、世界貿易機関(WTO)の衛生植物検疫措置の適用に関する協定(SPS協定)に基づいて並行二国間交渉の中で衛生植物検疫措置に関する事項について共に取り組む。

# 日本のTPP交渉参加

2013年

4月20日 TPP閣僚会

全参加国との協議終了



TPP(環太平洋パートナーシップ)交渉参加国



4月24日 米議会通知

「90日ルール」を経て、交渉会合に参加予定

## TPP閣僚会合に関する共同声明(仮訳・抜粋)

「環太平洋パートナーシップ閣僚は、重要な課題での前進のための道筋を描き、日本の参加に関する今後の段取りを確認」

貿易大臣はまた、各TPP参加国が、TPP参加への日本の関心についての日本との二国間協議を終了したことを確認した。本日、貿易大臣は、他の参加国が進捗中の交渉に参加した時と同様に、妥結に向けて交渉が引き続き速やかに進められるような方法により、日本の参加プロセスを完了させることをコンセンサス(全会一致)により合意した。日本はその後、現交渉参加各国の国内手続きが完了次第、TPP交渉に参加することができる。

日本の参加により、TPP参加国は世界のGDPの約40%、世界の全貿易額の3分の1を占めることになる。TPP参加国の大臣は、日本の交渉参加は、TPPの経済的意義や、TPPがアジア太平洋自由貿易圏に向けた道筋として有望であることを強調するものであることに言及した。

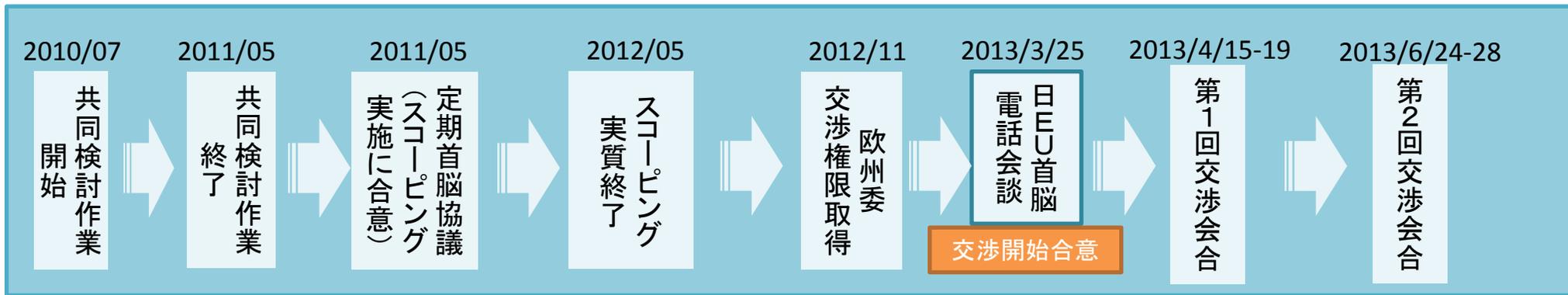
## グローサーNZ貿易大臣メディア声明(仮訳・抜粋)

「TPP参加国は日本を環太平洋パートナーシップ交渉の新たな参加国として歓迎」  
(4月21日)

「TPP現参加国は、特に、2011年11月12日のホノルルでのTPP首脳及び貿易大臣による声明に従って、包括的かつ高い野心の次世代型の協定という共有された目標をできる限り早期に達成することについての日本の約束を歓迎した。我々は、各国の多様な発展のレベルを考慮しつつ、包括的かつバランスのとれたパッケージの締結を目指すに当たり、日本とともに取り組んでいくことを楽しみにしている。」

「TPP現参加国が今後必要に応じそれぞれの国内の法的手続きを完了した後、日本は、正式に交渉参加国となり、交渉に参加する。」

# 日EU・EPA交渉



## 日EU首脳電話会談 共同プレスリリース(仮訳) (抜粋) [2013年3月25日]

(欧州側関係スケジュール)

- ・2014年5月頃  
欧州議会選挙
- ・2014年10月  
現欧州委員の任期満了

日EU首脳は、スコーピング作業において到達した交渉の範囲と野心のレベルに関する共通の見解に基づき、政治、グローバル、分野別協力を対象とする協定(政治協定)及び経済連携協定(EPA)／自由貿易協定(FTA)の交渉の立ち上げを決定した。日EU首脳は、両協定の4月の交渉開始を歓迎し、両協定の可能な限り早期の締結についてのコミットメントを表明した。EPA／FTAは、日EU双方の経済成長、ひいては世界経済の発展に貢献するものとなるよう、双方の全ての共有された関心事項を取り扱う、深くかつ包括的な協定となるべきである。