

自動車産業を取り巻く構造変化への対応

2025年10月29日

経済産業省製造産業局自動車課

- 1. 自動車産業の現況
(参考) GXの動向、DXの動向**
- 2. 米国関税措置の概要**
- 3. 自動車サプライヤー支援の概要**
- 4. その他**

1. 自動車産業の現況

(参考) GXの動向、DXの動向

2. 米国関税措置の概要

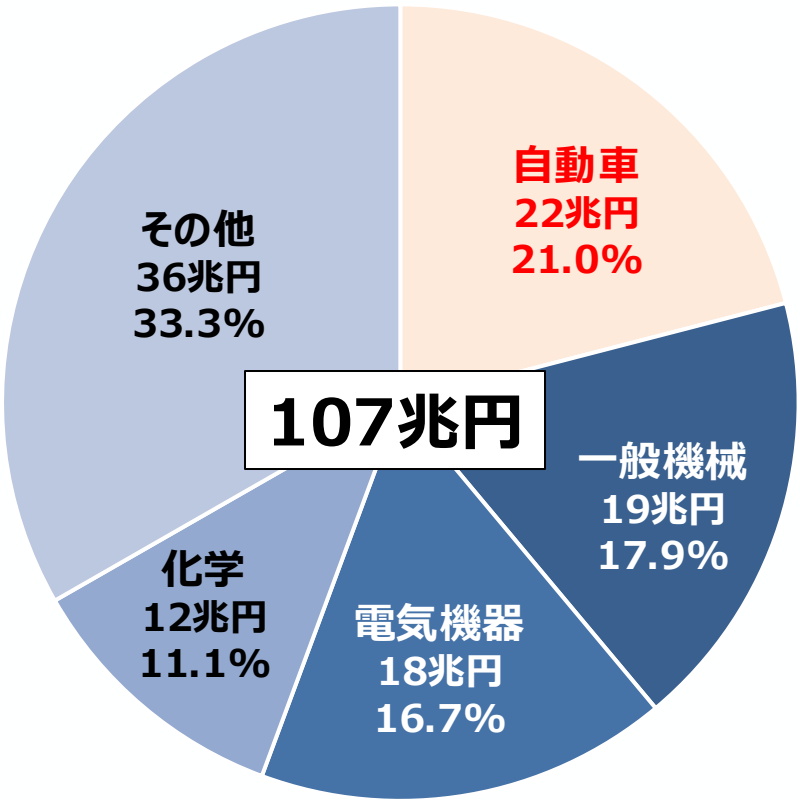
3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

日本経済を支える自動車産業

- 我が国の自動車産業は、輸出額の約2割、出荷額において製造業の約2割、雇用において全産業の約1割（約550万人）、設備投資額や研究開発投資額において製造業の約3割を占める、我が国の基幹産業。

日本の主要商品別輸出額（2024年）



自動車関連産業の規模

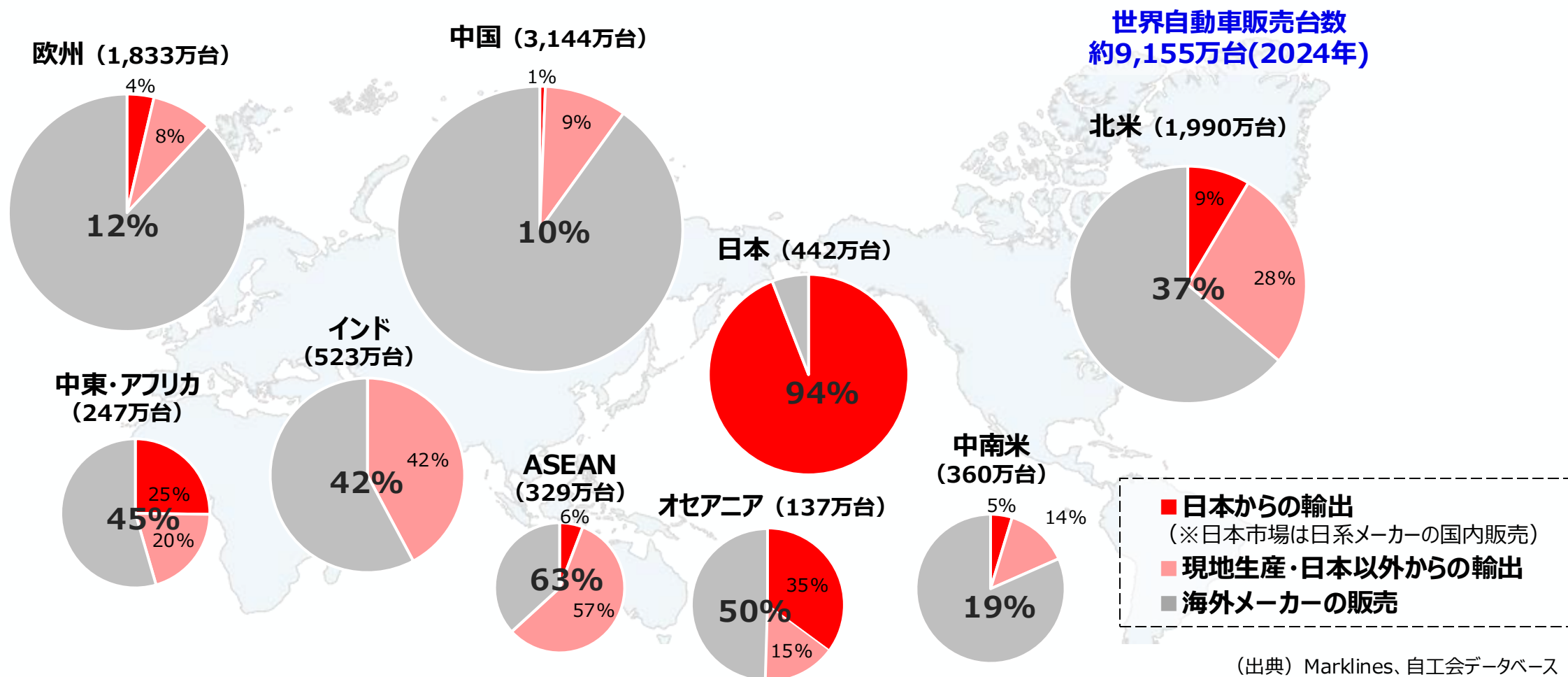
	総計	割合
出荷	自動車：約72兆円 (製造業：約373兆円)	製造業の 約2割
雇用	自動車：約559万人 (全産業：約6,781万人)	全産業の 約1割
設備投資	自動車：約1.6兆円 (製造業：約6.2兆円、 全産業：約20兆円)	製造業の 約3割
研究開発	自動車：約4.3兆円 (製造業：約14兆円、 全産業：約22兆円)	製造業の 約3割

注）出荷は2023年、雇用は2024年、設備投資は2024年度、研究開発は2023年度のデータ

（出典）自工会「日本の自動車工業2025」等を基に作成

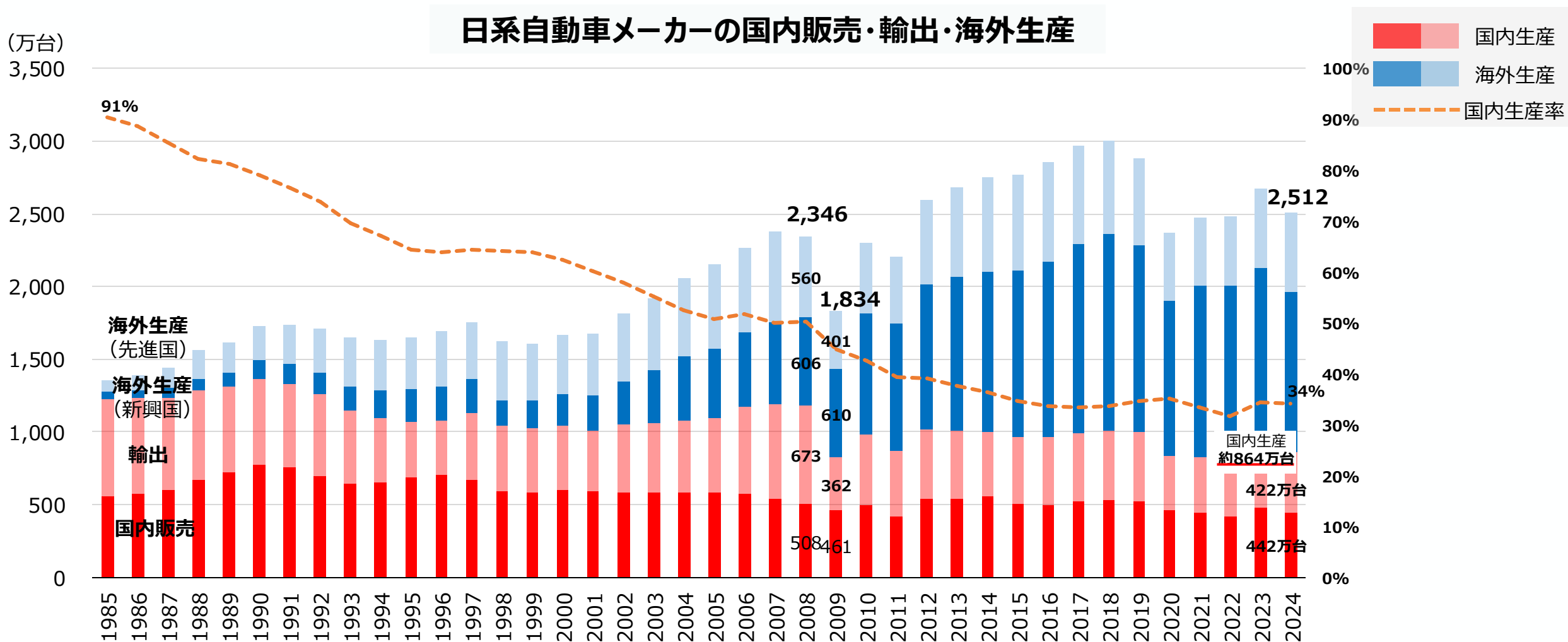
自動車産業のマーケット構造について（販売台数）

- グローバルの自動車販売台数（2024年）は、約9,200万台（日系約2,400万台・シェア約26%）、日本国内は約440万台。グローバル市場を意識した国際競争力の確保・強化が不可欠。
- 市場が大きい中国・北米・欧州（特に日系シェアが高く、日本からの輸出も多い北米）のほか、今後シェア拡大の見込まれる新興国、特に、日系の生産拠点が集積するASEAN・インドは重要。



日本の自動車産業の国内生産・販売の推移

- 国内生産比率は海外生産比率の拡大に伴い低下。足下の国内生産台数は約864万台。
- 国内販売台数は、1990年代は概ね600万台を超えていたが、2000年台は500万台へ。足下では500万台を下回り、昨年は約442万台。



注：国内販売台数は日系OEM12社の販売台数（海外輸入分含む点に留意）、新興国はアジア、中近東、中南米、アフリカ、先進国は北米、欧州、大洋州。

出典：一般社団法人日本自動車工業会データベース

自動車産業を巡る現状

- カーボンニュートラル・地域の足の確保といった**社会的な要請**や**ユーザーニーズの深化**、またこれに応える**技術の進展**を背景に、**GX/DX両面でのグローバルな大競争**が進展。

社会的な要請

カーボン
ニュートラル
【CN実現(50年)】

人口減少
【1億人割れ(56年)】

事故・渋滞に
よる経済損失

物流問題
【2024年問題】

ユーザーニーズ

所有から利用へ

パーソナライズ

体験重視

GX・DX両面での大競争

GX（グリーン・トランスフォーメーション）

- 自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラルが世界共通の課題に。
- その実現に向けて「多様な道筋」でのイノベーション等が加速。
- 電動化の進展の中で新興メーカーも台頭し、新たな競争の時代に。

DX（デジタル・トランスフォーメーション）

- SDV*の登場でクルマづくりやビジネスモデルが大きく変化。他方、セキュリティ上のリスク増大懸念も。
- 米中では新たなAIモデルによる自動運転の社会実装が進展。
- 欧州をはじめ、データ連携基盤の構築とデータ利活用の動き

地政学リスクの高まり

- SDV化の進展に伴い車両と外部が繋がる中、半導体、通信機器等のサプライチェーン（SC）やセキュリティへの懸念が今後一層高まるおそれ。

* SDV（Software Defined Vehicle）：クラウドとの通信により、自動車の機能を継続的にアップデートすることで、運転機能の高度化など従来車にない新たな価値が実現可能な次世代の自動車

1. 自動車産業の現況

(参考) **GXの動向**、DXの動向

2. 米国関税措置の概要

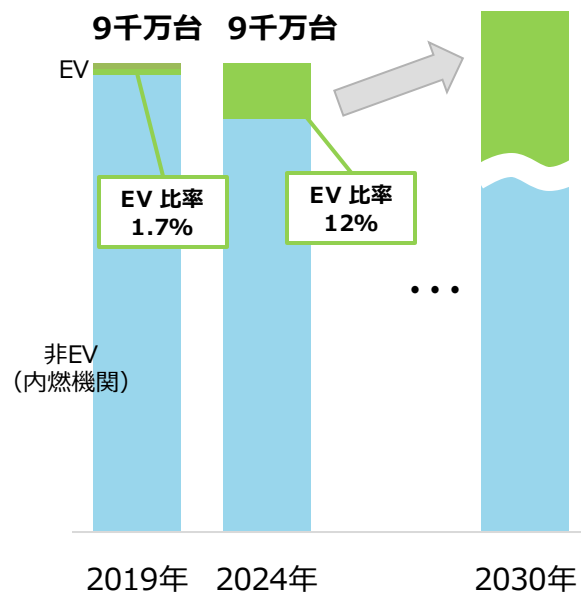
3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

自動車分野のGXに向けた政府の戦略

- 世界市場の動向や、それぞれの技術の課題等を踏まえると、EV、FCV、ハイブリッドなど「多様な選択肢」を通じてカーボンニュートラルを実現していく、「マルチパスウェイ戦略」が日本の基本戦略。
- その戦略の下で、①取組が遅れている「EVでも勝つ」べく競争力の強化を急ぐとともに、②内燃機関においても勝ち続ける取組を進めて行く。

世界自動車販売台数とEV比率の推移



(1) 多様な道筋 (マルチパスウェイ) を軸とした海外への働きかけ

- ✓ 多様な道筋 (マルチパスウェイ) に関する国際理解の醸成 (G7、COP等)
- ✓ 安定的な蓄電池サプライチェーン構築、重要鉱物の確保
- ✓ バイオ燃料等の持続可能燃料とハイブリッド車等の組み合わせによる脱炭素化の重要性の発信
- ✓ 戦略拠点であるアジアにおける各国との「次世代自動車産業」の共創

(2) EV等における競争力の強化 (EVでも勝つ)

- ✓ 競争力の源泉となる技術開発 (全固体電池・モーター等)
- ✓ 国内生産基盤の構築 (EV等の国内投資支援)
 - 蓄電池の製造能力強化、戦略分野国内投資促進税制
 - サプライヤーの事業再構築・電動化対応支援
- ✓ 魅力ある国内市場の構築
 - 車両導入支援
 - 充電・充てんインフラ整備
- ✓ 水素モビリティ社会構築 (商用車への重点的支援)
- ✓ 円滑な事業再編・業態転換

(3) 内燃機関等でも勝ち続ける取組

- ✓ 合成燃料の商用化推進
- ✓ ガソリンへのバイオエタノール導入拡大
- ✓ 内燃機関の効率化

自動車分野のGXに向けた政府の取組

①電動化

- **GI基金による技術開発**
 - ・次世代電池・モーターの開発支援
- **電池等の戦略物資の確保**
 - ・電池工場、組立工場の国内立地支援
- **電気自動車等の購入補助**
 - ・乗用車、商用車の購入補助
- **充電インフラの整備支援**
 - ・設置費用の支援
 - ・充電口数の増加、高出力化を進める。
- **戦略分野国内生産促進税制**
 - ・EV、PHEV、FCVの生産・販売量に応じた税額控除



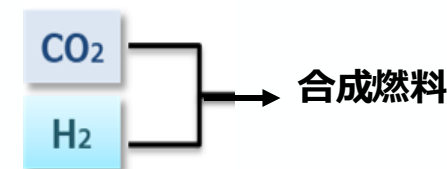
②モビリティ分野での水素活用

- **水素社会の構築**
 - ・水素社会推進法(24年10月に施行)
 - ・GI基金による技術開発支援
- **商用車に重点化した導入支援**
 - ・商用FCVの導入支援の充実
 - ・大規模水素ステーションへの支援強化
 - ・初期需要の創出に向け、重点地域を選定し、官民の投資を集中



③合成燃料・バイオ燃料

- **GI基金による合成燃料の技術開発**
 - ・大規模かつ高効率な製造技術
 - ・商用化目標を2040年から2030年代前半に前倒し
- **バイオ燃料導入拡大に向けた検討**
 - ・合成燃料の商用化に向けた取組と並行してバイオ燃料を推進
 - ・石油業界との対話を進め、円滑な導入拡大に向け検討を加速
- **国際連携の強化**
 - 合成燃料やバイオ燃料に関する国際会議や二国間対話を通じた各国連携の強化



④サプライヤー等の事業転換支援（ミカタブプロジェクト）

地域の自動車産業や雇用を支える部品サプライヤーなどが円滑にGX/DXに対応できるよう支援。

（セミナー・実地研修、相談窓口、専門家派遣、設備投資等支援）

1. 自動車産業の現況 (参考) GXの動向、**DXの動向**

2. 米国関税措置の概要

3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

モビリティDX分野における世界の動向

- クルマのデジタル化（SDV化）、自動運転等の新たなモビリティサービスの提供、データ利活用などの分野で、グローバルに取組が進展。

SDV領域

- 米中の新興プレイヤーは、SDV車両の開発・投入を加速

＜米国・Tesla Model 3＞



- 販売後も、継続的にアップデートされ、常に最新の安全機能やコンテンツが利用できる
- ユーザーは、これらの機能やサービスを自由にカスタマイズ



自動運転・MaaS領域

- 米国・Waymoや中国・百度は、既にロボタクシーサービスを実現

＜米国・Waymo＞
1,500台規模
(25年時点)



＜中国・百度＞
1,000台規模
(同)



＜米国・Tesla＞
(26年製造予定)



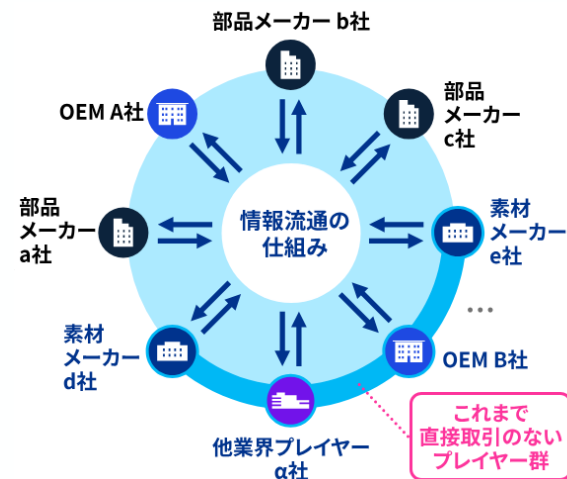
出所：画像は各社HP・SNSアカウントより引用

データ利活用領域

- 欧州「Catena-X」が、自動車産業のデータ連携基盤を構築、運用開始



＜Catena-Xが実現する価値＞



出所：画像はKPMGLレポートより引用

自動車産業においてDXがもたらす変化

- DXとは、「企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、**データとデジタル技術を活用**して、顧客や社会のニーズを基に、**製品やサービス、ビジネスモデルを変革**するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、**競争上の優位性を確立**すること。」（経産省「デジタルガバナンス・コード3.0」（24年9月改訂））
- 供給側・需要側の双方の変化**を通じて、**クルマの競争力を規定する要素がソフトウェアやサービスに移っていく**。

【供給側の変化】（技術的な実現可能範囲の拡大）



<In-Car>

- EV化による部品点数減に伴う**アーキテクチャ設計の柔軟化**
- 情報処理能力の向上による**ソフトウェアの統合化**
- ステア・バイ・ワイヤによる**操舵性の向上**

<Out-Car>

- デジタルツイン環境を活用した**開発・設計・安全性評価の効率化**
- 企業間データ連携による**トレーサビリティ管理やサプライチェーン効率化**

【需要側の変化】（選好の変化や社会的要請の高まり）



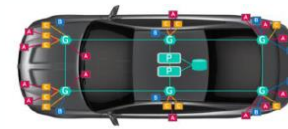
<個々のユーザー>

- 環境志向の高まり**、車内空間の**エンタメ・格好良さ**を重視
- 最新のサービスやパーソナライズされたサービス**を使いたい

<社会的要請>

- 人手不足への対応**
- モビリティの他分野への活用**

<製品・サービス・ビジネスモデルの変革の具体例>



ゾーン型のE/Eアーキテクチャ



車両のデジタルツイン



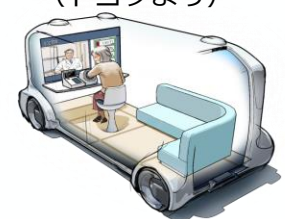
理想汽車「Li7」モデルの Cockpit
（上海モーターショー2023より）



ステア・バイ・ワイヤによる
異形ハンドル
（トヨタより）



運転スコアを活用した自動車保険
（Teslaより）



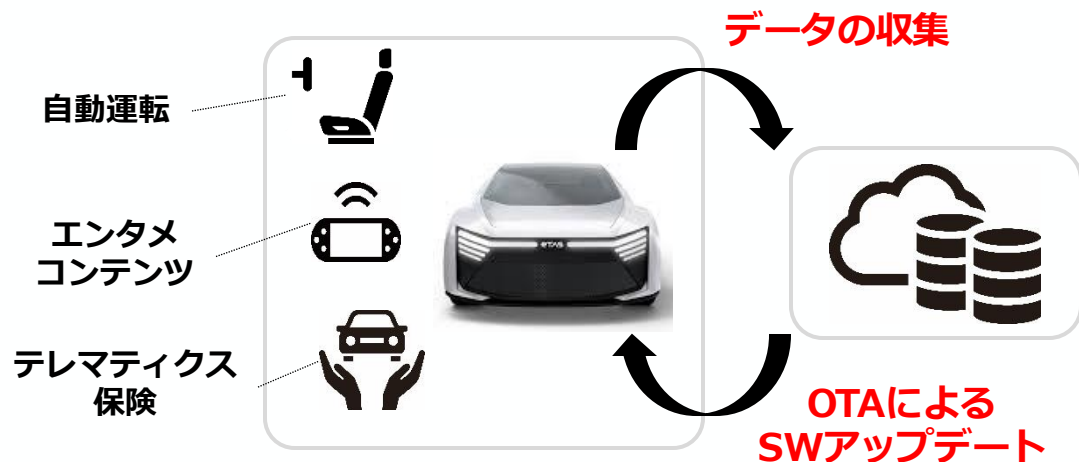
医療MaaS
（MONETより）

(参考) SDVについて

- SDVとは、**クラウドとの通信**により、自動車の機能を**継続的にアップデート**することで、運転機能の高度化など従来車にない**新たな価値が実現可能な次世代の自動車**。
- SDV化の流れにはOTA機能等、**複数の段階が存在**。また、BEVのみならず、**ICEも含めた全てのパワートレインのSDV化**が進んでいく。こうした背景の下、ターゲットの市場や我が国の強み（パワトレの多様性や乗り心地等）を踏まえ、**パワトレ・機能・価格面での「多様なSDV化」を目指す**ことが重要。

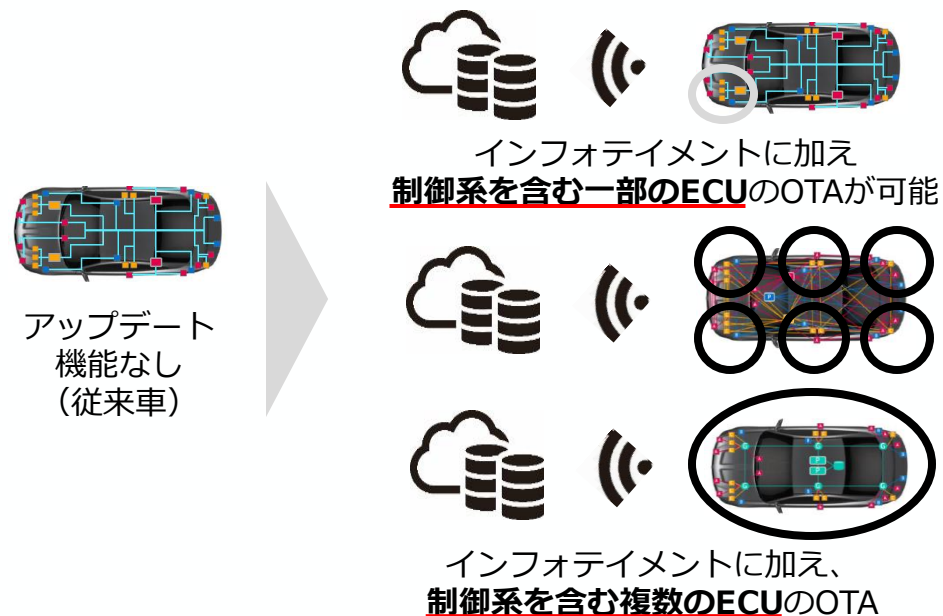
※ OTA (Over The Air) : 無線通信経由でソフトウェアやデータを更新する技術

SDVのイメージ



- 車両機能を常に最新の状態に維持
- 自動車×他業種による多様なサービス設計（エンタメ、インテリア、エネマネ等）
- 機能やサービスを自由にカスタマイズ

多様なSDVの形



(参考) 国内主要OEMの取組

トヨタ

「交通事故ゼロ社会」を目指し、**安全安心を第一優先にしたSDV投資を加速**

- ✓ 2023年度の決算発表の場で、「マルチパスウェイ戦略の具現化」や「トヨタらしいSoftware Defined Vehicle基盤づくりへの投資加速」を掲げる。
- ✓ 2024年度単年でSDVを含む**成長領域への1.7兆円（前期比+0.5兆円）の投資**を表明。

- 2025年度内に販売予定の新型RAV4において**ソフトウェアづくりのプラットフォーム「Arene」を初めて採用**。Areneによりソフトウェア開発期間の短縮や、データ収集・分析による自動運転等の機能向上が可能に。



新型RAV4



e-Palette

- 2023年**e-Palette進化版を公開**。2025年9月より販売開始。同月には、ウーブンシティ（静岡県裾野市）が始動しており、e-Paletteが活用されている。車内空間を活用し、**新しいモビリティサービス創出を目指す**。

日産

長期経営戦略の中で
2026年からSDVを拡大させる方針を発表

- ✓ **新しい内製ソフトウェアを搭載したSDV**を2025年に投入。
- ✓ 同年から**OTAの機能を拡張させ**運転支援技術、e-パワートレイン等の機能をアップデート可能に。

- 2018年から**横浜みなとみらい地区で実証実験**を実施中。**2025年度は11月からサービス実証予定**



自動運転試作車両の「日産 セレナ」

- 2027年度より販売する市販車に、英Wayve社のAI基盤モデルに基づく自動運転ソフトウェアと、次世代のライダーを用いる日産のGround Truth Perception技術を活用した次世代の運転支援技術（ProPILOT）を搭載することを発表。

ホンダ

EV及びSDVの競争力強化のために、**投資金額を倍増させる計画を2024年に発表**

- ✓ EVの拡大と自動運転等のソフトウェア開発を強化するために、**2030年度までの10年間に10兆円の投資計画を表明**。
- ✓ 新開発のEVPFに加え、新たに開発された電子PFにより**ホンダ独自のSDVを実現**する計画。

- 2025年1月、米国のCES2025で、**自社製のOS「ASIMO OS」を搭載したレベル3機能相当の機能を持つ「Honda 0（ゼロ）」シリーズのプロトタイプを公開**。2026年度にグローバル市場へ投入予定。



Honda 0（ゼロ）シリーズ



- 東京都内で2026年度の自動運転タクシー運行開始を目指していたが、GMによる自動運転タクシー撤退を受けてCruise社技術の日本導入計画を中止。

1. 自動車産業の現況
(参考) GXの動向、DXの動向

2. 米国関税措置の概要

3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

米国関税関係の直近の動き

7/22	日米関税交渉合意
9/4	トランプ大統領 日米合意を履行する大統領令に署名
9/16	米国の日本に対する自動車・自動車部品関税及び相互関税引き下げ 発効（相互関税は8/7に遡って発効） ※追加関税は25%から15%へ引き下げ（MFN税率を含む）
9/29	9月月例経済報告 “景気は、米国の通商政策による影響が自動車産業を中心 にみられるものの、緩やかに回復している。”
10/1	自動車部品に対する追加関税の対象品目の追加申請受け付け開始（受付期間は2週間）
10/17	通商拡大法232条に基づき、「中大型車両・同部品・バスに対する追加関税に関する大統領布告」（※）を発表 ※同布告中、輸入調整相殺額の期間延長、鉄鋼アルミ関税の減免についても言及あり
10/26-28	ASEAN関連首脳会合 @マレーシア
10/27の週	トランプ大統領訪日？
10/31-11/1	APEC首脳会議 @韓国

(米国の関税措置の見直し)

- **相互関税** 追加関税25%（8月1日以降） → **15%（含：MFN税率）（注）**
（注）MFN関税率が15%以上の品目には追加関税は課されず、15%未満の品目については15%となる。
- **自動車・自動車部品関税** 追加関税25% → **15%（含：MFN税率）（注）**
（注）自動車の場合、MFN税率は2.5%。自動車の追加関税は半減。
- **半導体・医薬品関税** 仮に分野別関税が課される場合も **日本を他国に劣後する形で扱わない**

(経済安全保障面での協力)

- 日米は、日本企業による米国への投資を通じて、経済安全保障上重要な9つの分野等（注）について、**日米がともに利益を得られる強靱なサプライチェーンを米国内に構築**していくため、緊密に連携。
（注）半導体、医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、AI／量子等
- 日本は、その実現に向け、**政府系金融機関が最大5500億ドル規模の出資・融資・融資保証を提供**することを可能にする。出資の際における日米の利益の配分の割合は、双方が負担する貢献やリスクの度合いを踏まえ、1：9とする。

(貿易の拡大)

- 日本は、以下の事項に関連する対応をとる(**農産品を含め、日本側の関税引下げは含まれていない**)。
 - バイオエタノール、大豆、トウモロコシ及び肥料等を含む米国農産品、及び半導体、航空機等の米国製品の購入の拡大。
 - M A米制度の枠内で、日本国内のコメの需給状況等も勘案しつつ、必要なコメの調達を確保。
 - LNG等米国産エネルギーの安定的及び長期的な購入。アラスカLNGプロジェクトに関する検討。

(非関税措置の見直し)

- 日本は、日本の交通環境においても安全な、米国メーカー製の乗用車を、追加試験なく輸入可能とする。
- 日本は、クリーンエネルギー自動車（CEV）導入促進補助金の運用に関して適切な見直しを行う。

（相互関税）

- 追加関税15% → **15%（含：MFN税率）（注）**

（注）MFN関税率が15%以上の品目には追加関税は課されず、15%未満の品目については15%となる（いわゆる「上乗せなし（Non-Stacking）」）。

- **8月7日から遡及**して適用。

- **従量税**の取扱いは、**欧州連合（EU）の製品に対する取扱いと同一**とする。

（自動車・自動車部品関税）

- 追加関税25% → **15%（含：MFN税率）（注）**

（注）既存MFN税率（2.5%）を含めて15%であり、追加関税は半減。

- **大統領令が連邦官報に掲載された日から7日以内**に、関税表を修正する通知が官報に公表（その時点で関税引下げが発効する旨を米側に確認済み）

（航空機・航空機部品（無人機を除く））

- 追加関税15% → **無税**

- **大統領令が連邦官報に掲載された日から7日以内**に、関税表を修正する通知が官報に公表。

（米国において入手不可能な天然資源・ジェネリック医薬品（その原材料及び化学前駆体を含む））

- 追加関税15% → **相互関税から除外（無税）**

- 具体的な対象品目及び適用開始時期については、商務長官が決定。

2025年7月22日の日米間の枠組み合意に関連し、また2025年9月4日に署名された関税に関する大統領令を含む米国のコミットメントに応じて、日本は、了解覚書による戦略的な投資に加え、以下のコミットメントを再確認する。

- バイオエタノール（持続可能な航空燃料向けを含む）、大豆、トウモロコシ及び肥料を含む国内消費向け米国の農産品並びに他の米国の製品の追加購入を年間計80億ドル規模で実施。
- 多様な米国の工業製品及び消費財の購入を拡大。
- 100機のボーイング社製航空機を購入。
- ミニマム・アクセス米制度の枠内における米国産コメの調達の75%増加を迅速に実施。
- 液化天然ガス（LNG）を含む米国のエネルギーについて、当該LNGに関する新たなアラスカでのオフテイク(注：買い取り)契約を追求しつつ、年間計70億ドル規模の安定的かつ長期的な追加購入を実施。
- 防衛力整備計画に基づく米国製防衛装備品及び半導体の年間調達額を数十億ドル規模で増加。
- 米国で製造され、かつ、米国で安全が認証された乗用車について、日本国内での販売のため追加試験なしで受入れ。
- 米国車に対してグリーンエネルギー自動車導入促進補助金を提供。

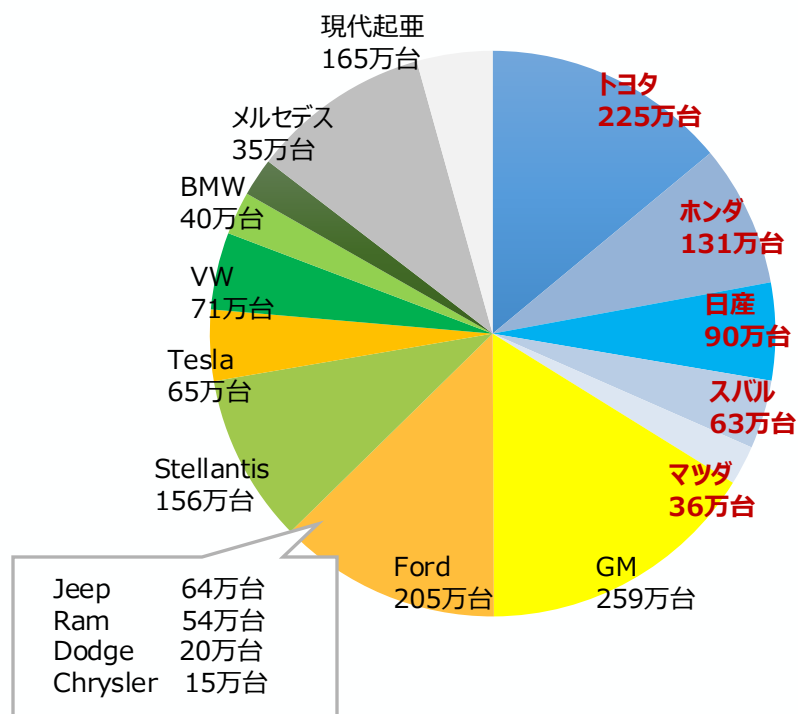
1962年通商拡大法第232条に基づき医薬品及び半導体（半導体製造装置を含む）に対して課されるいかなる関税についても、米国は、日本の製品に対して、他のいかなる国の製品に適用される税率を超えない第232条に基づく関税率を適用する意図を有する。

また、米国は日本の航空機及び航空機部品にいかなる関税も課さない意図を有する。

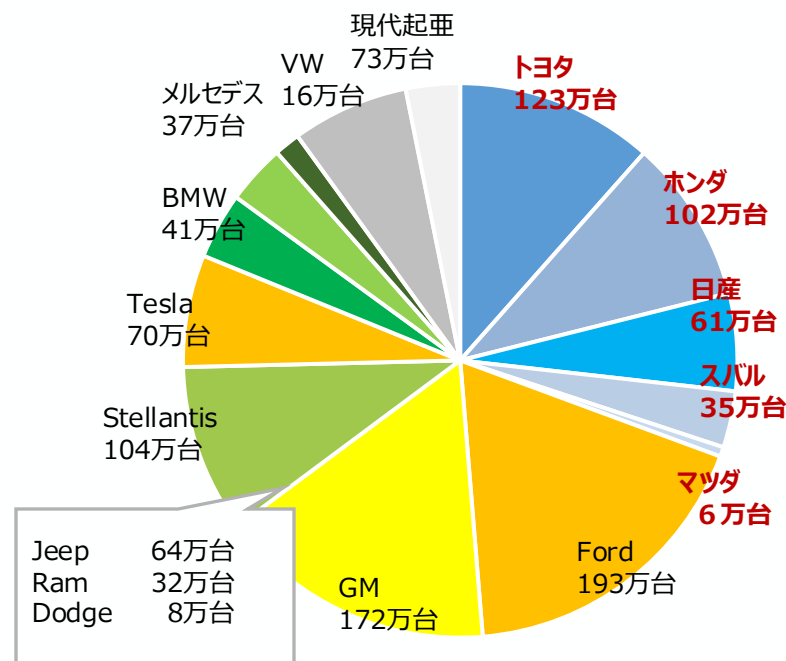
(参考) 米国における自動車（商用車含む）の販売・生産（自動車メーカー別）

- 23年米国での販売台数は**1,613万台**。うち**日本車の販売台数は557万台**。
- 23年米国での生産台数**1,066万台**（米国から他国への輸出含む）。うち**日本車の生産台数は328万台**で約3割。

●販売（2023）：約1,613万台
うち日本車販売台数 557万台（約35%）



●生産（2023）：約1,066万台
うち日本車生産台数 328万台（約31%）

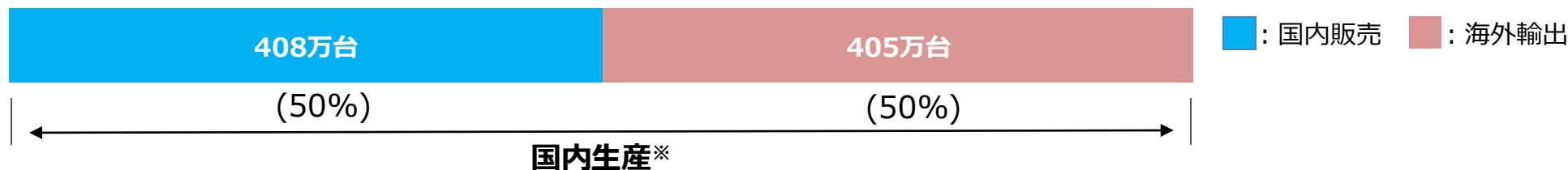


(出所) Marklines ※対象は乗用車・トラック・バス

(参考) 日系車体メーカーの国内生産台数と輸出台数 (2024年)

- 日系車体メーカー全体で、国内生産のうち約半分を海外に輸出。
- 車体メーカー別に見ると、輸出型のマツダ・スバル、折衷型のトヨタ・日産・三菱、現地生産型のホンダ・スズキという3つに分類。各社の販売先地域や販売車種、販売・生産規模などにより、輸出と現地生産の最適なバランスは異なると考えられる。

日系自動車メーカー全体

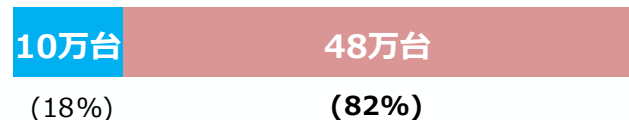


【国内生産・海外輸出型】

マツダ



スバル



【折衷型】

トヨタ(ダイハツ、日野含む)



日産・三菱



【現地生産・販売型】

ホンダ



スズキ



※国産 = 国内販売 + 海外輸出と定義。前年生産当年販売の在庫販売及び少量の逆輸入モデルは考慮せず。

出典: 各社HPもとに作成

(参考)日系車体メーカー7社業績まとめ(24年度通期)

  ±25%超の増減項目
  ±25%以下の増減項目

	売上	販売台数	営業利益	最終利益	業績コメント
 TOYOTA	 48.0兆円 (+6.5%, 45.1兆円)	 1,101.1万台 (▲0.7%, 1,109.0万台)	 4.8兆円 (▲10.4%, 5.4兆円)	 4.8兆円 (▲3.6%, 4.9兆円)	・販売台数は減少したが、製品構成の変化や円安効果により、増収。 ・日野認証損失や賃上げ・価格転嫁等、販売奨励金の増加等により、減益。
 NISSAN	 12.6兆円 (▲0.4%, 12.7兆円)	 334.6万台 (▲2.8%, 344.2万台)	 698億円 (▲87.7%, 5,687億円)	 ▲6,709億円 (-, 4,266億円)	・主に中国や日本における販売台数減少により、減収。 ・販売費用の増加やインフレ影響、販売金融における引当金の増加等により、大幅に減益。 ・ターンアラウンドに係るコストを計上し、最終利益は▲6,709億円。
 HONDA	 21.7兆円 (+6.2%, 20.4兆円)	 371.6万台 (▲10%, 410.9万台)	 12,134億円 (▲12.2%, 13,819億円)	 8,358億円 (▲24.5%, 11,071億円)	中国での販売大幅減(▲40万台)も、北米や日本等でのHEV販売拡大や2輪事業のグローバル販売増加等により、増収。 ・北米での販売費用増加あるものの、為替影響や価格改定等により、減益。
 SUZUKI	 5.8兆円 (+8.7%, 5.4兆円)	 324.0万台 (+2.3%, 316.8万台)	 6,429億円 (+30.2%, 4,938億円)	 4,161億円 (+31.2%, 3,170億円)	・欧州を除くグローバルでの販売台数増加等により、増収(過去最高)。 ・堅調な販売台数の維持や販売構成の改善により、増益(過去最高)。
 SUBARU	 4.7兆円 (▲0.4%, 4.7兆円)	 93.6万台 (▲4.1%, 97.6万台)	 4,053億円 (▲13.4%, 4,682億円)	 3,381億円 (▲12.2%, 3,851億円)	・在庫適正化に向けた生産・出荷調整により、減収。 ・新車導入効果や円安効果などを、販売費用の増加が上回り、減益。
 MAZDA	 5.0兆円 (+4%, 4.8兆円)	 130.3万台 (+5%, 124.1万台)	 1,861億円 (▲26%, 2,505億円)	 1,141億円 (▲45%, 2,077億円)	・米国を含む北米地域での台数増加等で、増収(過去最高)。 ・円安効果や価格改定等あるも、北米における販売費用の増加等により、減益。
 MITSUBISHI	 2.8兆円 (▲0.1%, 2.8兆円)	 84.2万台 (+3%, 81.5万台)	 1,388億円 (▲27%, 1,910億円)	 410億円 (▲73%, 1,547億円)	・販売台数は増加したものの、販売構成の影響から、減収。 ・円安効果や価格改定等あるも、販売費用の大幅増により、減益。

※各社IR資料、アナリストレポートをもとに作成

1. 自動車産業の現況
(参考) GXの動向、DXの動向

2. 米国関税措置の概要

3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

自動車産業のサプライチェーンについて

- 自動車産業は、膨大な数の構成部品と長大なサプライチェーンを有し、生産活動の領域が広い。

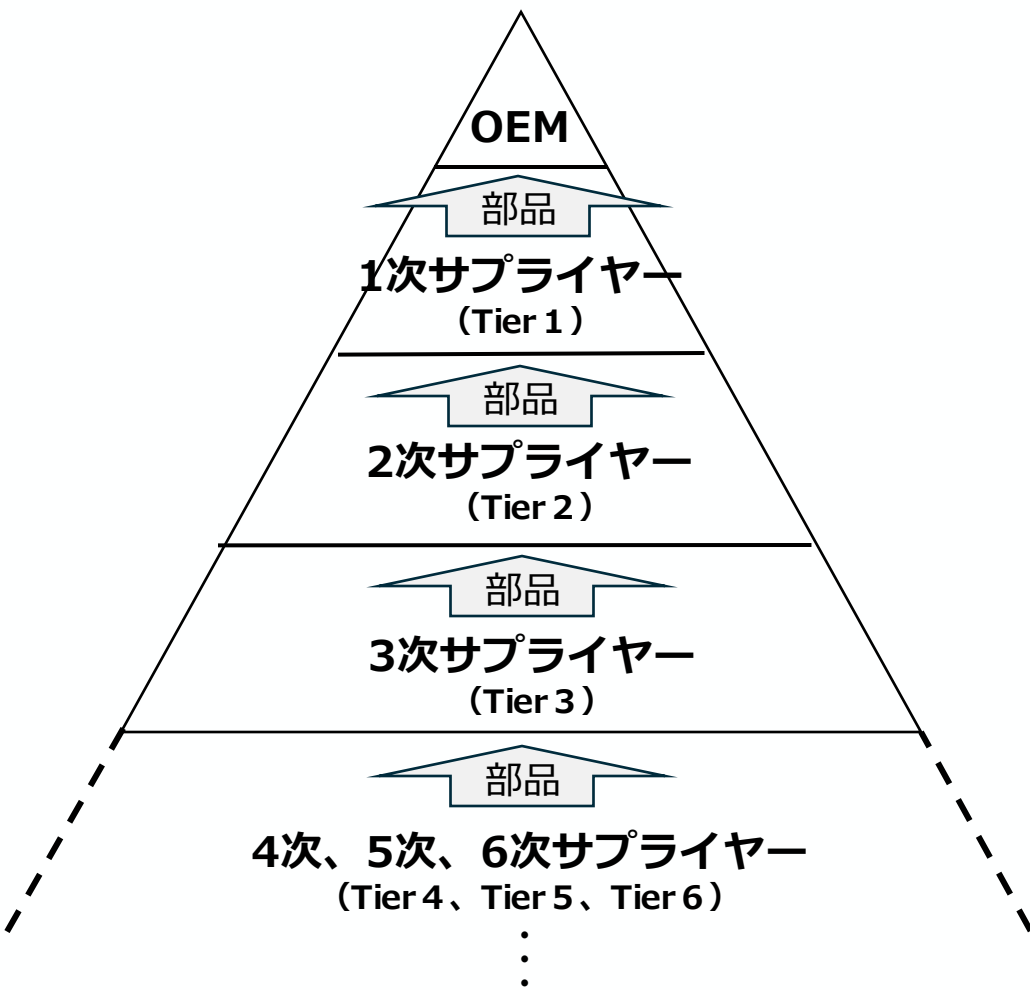
自動車の部品点数・主要部品

ガソリン車



主要部品例	エンジン部品	- エンジン本体 - 吸排気系部品	- 燃料系部品 - 潤滑系部品 等
	電子・電装品	- スターター/オルタネータ - 点火装置	- ランプ - ハーネス 等
	駆動・伝動部品	- トランスミッション - クラッチ系部品	- タイヤ/ホイール - シフトレバー 等
	懸架・制動部品	- ブレーキ系部品 - ショックアブソーバー	- サスペンション - スタビライザー 等
	車体部品	- シャシーフレーム - アッパーボデー	- ドアハンドル/ロック - バンパー 等
	その他部品	- ナビ/オーディオ - 冷暖房	- ルーフ/キャリア - ホールキャップ 等

自動車産業のサプライチェーン構造



(参考) 電動化による自動車部品の変化

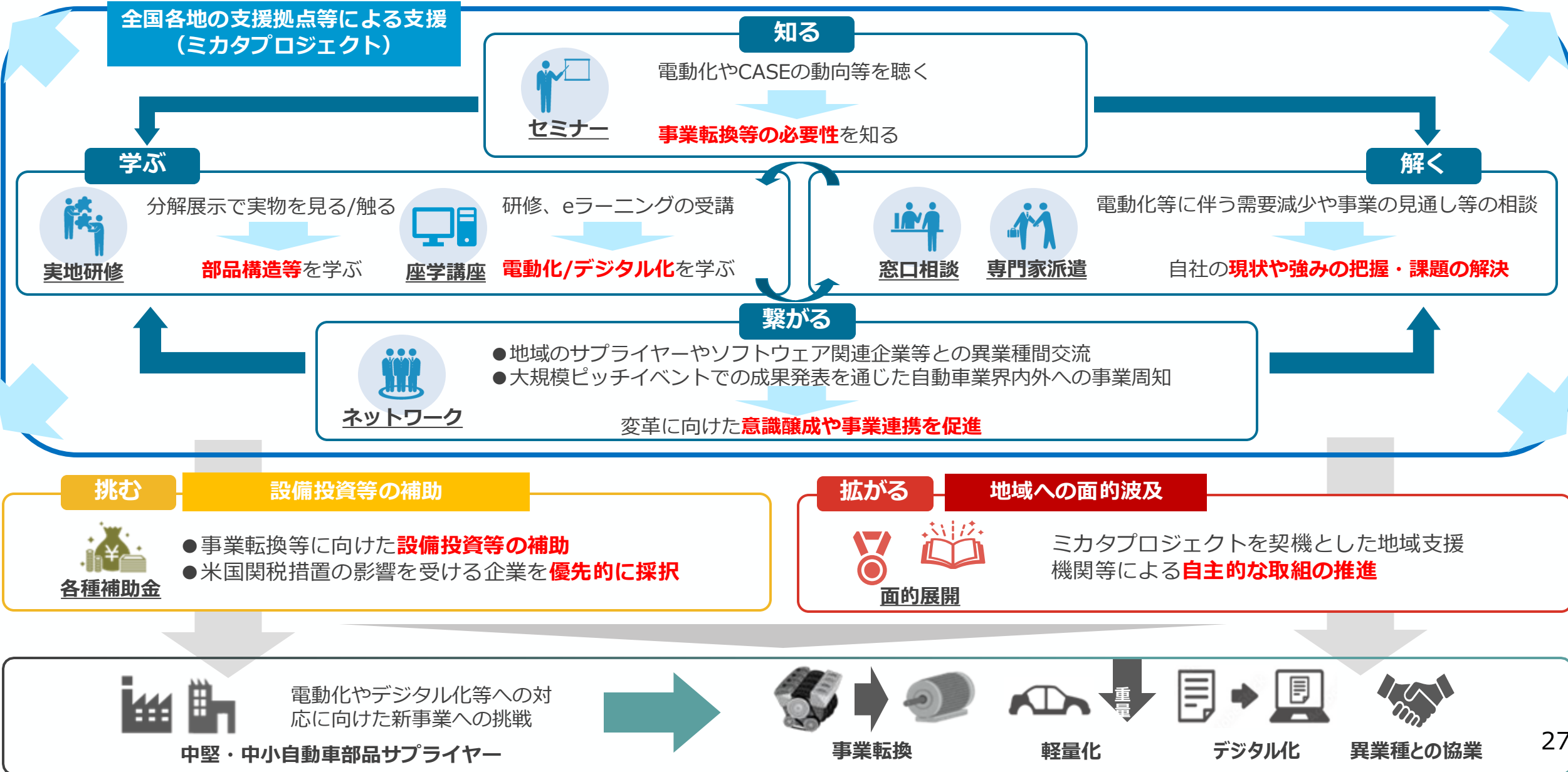
- ガソリン車からHEV/PHEVとの比較では部品点数増となるが、EVとでは内燃機関が不要となり部品数が減少。
- また、EVでは、航続距離の確保に向け軽量化等も必須。

ガソリン車		HEV/PHEV		EV	
					
約30,000点		約32,000点 (新規部品約2,000点)		約20,000点 (約4割減+新規部品約2,000点)	
部品点数					
—		減少部品		増加部品	
主要部品例	エンジン部品	■ エンジン本体 ■ 吸排気系部品		■ 電動ウォーターポンプ 等	
	電子・電装品	■ スターター/オルタネータ ■ 点火装置		■ LiB ■ インバータ/コンバータ ■ 高電圧ケーブル 等	
	駆動・伝動部品	■ トランスミッション ■ クラッチ系部品		■ EVT ■ モーター ■ ジェネレーター 等	
	懸架・制動部品	■ ブレーキ系部品 ■ ショックアブソーバー		■ 回生ブレーキ 等	
	車体部品	■ シャシーフレーム ■ アップル・ボデー		(無し)	
	その他部品	■ ナビ/オーディオ ■ 冷暖房		■ PTCヒータ/ヒートポンプ	
		■ 燃料系部品 ■ 潤滑系部品 等		■ エンジン部品全般	
		■ ランプ ■ ハーネス 等		■ スターター/オルタネータ ■ エンジン制御ECU ■ 点火装置 等	
		■ タイヤ/ホイール ■ シフトレバー 等		■ トランスミッション ■ クラッチ系部品 ■ プロパラシャフト 等	
		■ サスペンション ■ スタビライザー 等		■ ギアボックス ■ モーター 等	
		■ ドアハンドル/ロック ■ バンパー 等		(無し)	
		■ ルーフ/キャリア ■ ホールキャップ 等		(無し)	
		(無し)		(無し)	
				■ 電動ウォーターポンプ 等	
				■ LiB ■ インバータ/コンバータ ■ 高電圧ケーブル 等	
				■ 回生ブレーキ 等	
				(無し)	
				■ PTCヒータ/ヒートポンプ	

出所：各種公開情報より作成

中堅・中小自動車部品サプライヤー支援のスキーム

- 電動化やデジタル化などCASEの潮流への対応に向けて、**中堅・中小の自動車部品サプライヤー**を伴走支援する「ミカタプロジェクト」を全国で展開。設備投資等の補助支援との両輪で、**事業転換等を推進**。

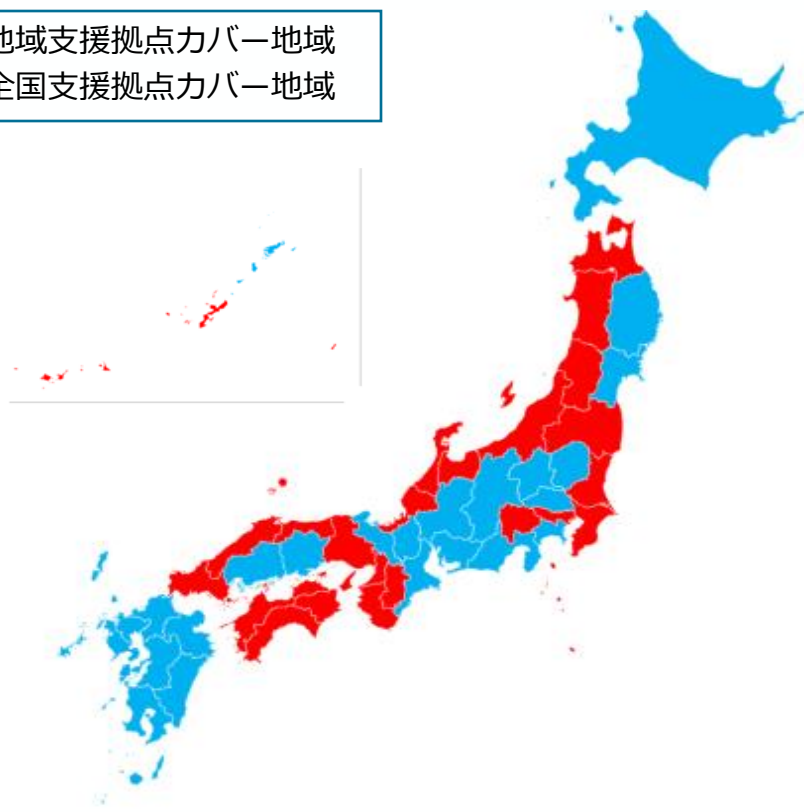


日本全国のサプライヤーを支援する体制

自動車産業集積地域を中心に「地域支援拠点」を設置し、地域密着型で中堅・中小サプライヤーの事業転換・事業再構築に対する伴走支援を実施。

地域支援拠点が存在しない地域は、全国数か所に設ける「全国支援拠点」において相談対応・専門家派遣を行うなど、全国のサプライヤーに対して伴走支援を提供可能な体制を整備。

…地域支援拠点カバー地域
…全国支援拠点カバー地域



最新情報はこちら！



自動車産業ミカタプロジェクト

検索

地域支援拠点（14拠点）

- 北海道機械工業会（北海道）
- いわて産業振興センター（岩手県）
- みやぎ産業振興機構（宮城県）
- 栃木県産業振興センター（栃木県）
- 群馬県産業支援機構（群馬県）
- 神奈川産業振興センター（神奈川県）
- 埼玉県産業振興公社（埼玉県）
- 長野県産業振興機構（長野県）
- 浜松地域イノベーション推進機構（静岡県）
- 中部産業連盟（愛知県、岐阜県、三重県）
- 京都高度技術研究所（京都府、滋賀県）
- 岡山県産業振興財団（岡山県）
- ひろしま産業振興機構（広島県）
- 福岡県中小企業振興センター
(九州地方全体：北九州産業学術推進機構等と連携)

全国支援拠点

- 中小企業基盤整備機構の以下の地域本部
東北本部（宮城県）、関東本部（東京都）
北陸本部（石川県）、近畿本部（大阪府）
中国本部（広島県）、四国本部（香川県）
沖縄事務所（沖縄県）

(参考) 経済産業省令和8年度概算要求のPR資料より (抜粋)

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

令和8年度概算要求額 10億円 (6.2億円)

製造産業局自動車課

事業目的・概要

事業目的

CASEという大きな潮流のもと、政府が「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(令和3年6月)において、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現する、また、「モビリティDX戦略」(令和6年5月)において、2030年及び2035年におけるSDVの日系シェア3割を目指すといった目標を掲げる中で生じる自動車の構造変化に加え、米国の関税措置等による国内産業・経済への影響を踏まえ、サプライチェーンにおいて自動車製造の根幹である部品の安定供給を確保するため、自動車産業の屋台骨を支える自動車部品サプライヤーの中堅・中小企業がこうした変化に対応できるよう、その事業転換等を支援するもの。

事業概要

(1)自動車産業集積地域をはじめ全国に支援拠点を設置し、

①中堅・中小の自動車部品サプライヤー等に対する自動車の電動化・デジタル化等の潮流やその対応に関する理解醸成・啓発を促すための実地研修・セミナーを開催する。

②事業転換や技術の高度化等に必要な戦略策定、技術開発、人材育成、設備投資等に関する課題の分析・相談対応を行う。

③経営課題に対応した適切な専門家を派遣し、課題解決に向けた適切な助言を実施する。

(2)支援拠点や関連業界団体等と連携し、こうした取組による事業転換等のベストプラクティスの周知や、革新的な取組を実施する部品サプライヤーや新規参入者が参加するピッチイベント等の開催を通じて広く普及啓発を図ることで、自動車部品業界における電動化・デジタル化等への対応の加速化や自動車部品業界への新規参入の促進の機運を醸成する。

事業スキーム (対象者、対象行為、補助率等)



成果目標・事業期間

令和4年度から令和8年度までの事業であり、以下を目標とする。

短期:1,200社/年に対する実地研修・セミナー、専門家派遣の実施。

中期:令和8年度までに電動化やデジタル化等に係る新事業戦略の策定やアクションプランを構築し、実行準備のステージに進むことができた中堅・中小企業の割合を20%以上とする。

最終:令和13年度までに電動化やデジタル化等に係る新事業の立ち上げ等のステージに進むことができた中堅・中小企業の割合を20%以上とする。

(参考) 米国緊急対応パッケージ及び日産追浜工場生産終了等への対応

米国関税措置を受けた緊急対応パッケージ

(令和7年4月25日 米国の関税措置に関する総合対策本部決定)

「ミカタプロジェクト」を強力に推進し、中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対する経営アドバイスや施策紹介などを行うとともに、新事業への進出等に向けた設備導入や省力化投資への補助などの支援に円滑につなげる。さらに、今後の関税措置による影響を精査した上で、中小企業が抱える様々な経営課題に対応する相談体制や伴走支援の枠組みも活用しつつ、必要な予算を確保しながら、必要に応じて、自動車部品サプライヤー以外の業種に対する伴走支援を拡充し、適切な支援につなげる。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/tariff_measures/pdf/package_250425gaiyou.pdf

日産追浜工場生産終了等への対応パッケージ

(令和7年8月29日 経産省プレスリリース)

経済産業省は、日産自動車追浜工場の車両生産終了等により影響を受ける事業者を対象に、資金繰りをはじめとする経営上の相談を受け付ける特別相談窓口を設置します。また、中堅・中小サプライヤーへの専門家によるアドバイス、公的金融機関による資金繰り支援、補助金事業における優先採択を行います。

3. ミカタプロジェクトによる支援

中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対する支援策「ミカタプロジェクト」により、経営アドバイスや施策紹介、神奈川産業振興センターが主催するマッチングイベントの開催・紹介等を行います。

<https://www.meti.go.jp/press/2025/08/20250829001/20250829001.html>

1. 自動車産業の現況
(参考) GXの動向、DXの動向

2. 米国関税措置の概要

3. 自動車サプライヤー支援の概要

4. その他

経済産業省自動車関連予算（令和8年度概算要求等）のポイント

I. 多様な選択肢に係る研究開発の推進

(1) グリーン・イノベーション基金を通じた技術開発

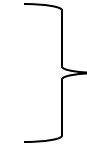
①次世代蓄電池・モーター開発

②水素サプライチェーン構築

③合成燃料

(2) 次世代蓄電池・材料評価技術開発事業

(3) 水素利用拡大に向けた共通基盤強化のための研究開発事業



上限6,440億円

36億円

72億円

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

1,050億円

(2) 商用車等の電動化促進事業

300億円

(3) クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てん設備等導入促進補助金

197億円

III. 蓄電池の製造サプライチェーンの強靱化

(1) 蓄電池等の製品の持続可能性向上に向けた基盤整備・実証事業

13億円

IV. 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

10億円

V. 自動車分野のDXの推進

(1) SDVの安定供給に向けたデータ連携基盤整備事業

3億円

(2) 無人自動運転サービス実装推進事業

10億円

(3) グリーンイノベーション基金を通じた技術開発

①車載CP・シミュレーション技術開発

上限420億円

②スマートモビリティ社会の構築

上限1,130億円

車体課税の抜本見直し

(自動車重量税、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割)

- 車体課税について、米国追加関税等の国内自動車産業への影響も踏まえつつ、市場の活性化に寄与し、2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行い、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

(1) 国内市場の活性化のための環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減

- 米国追加関税等の国内自動車産業への影響も踏まえつつ、国内市場を活性化するため、環境性能割の廃止等取得時の負担の軽減を行う。

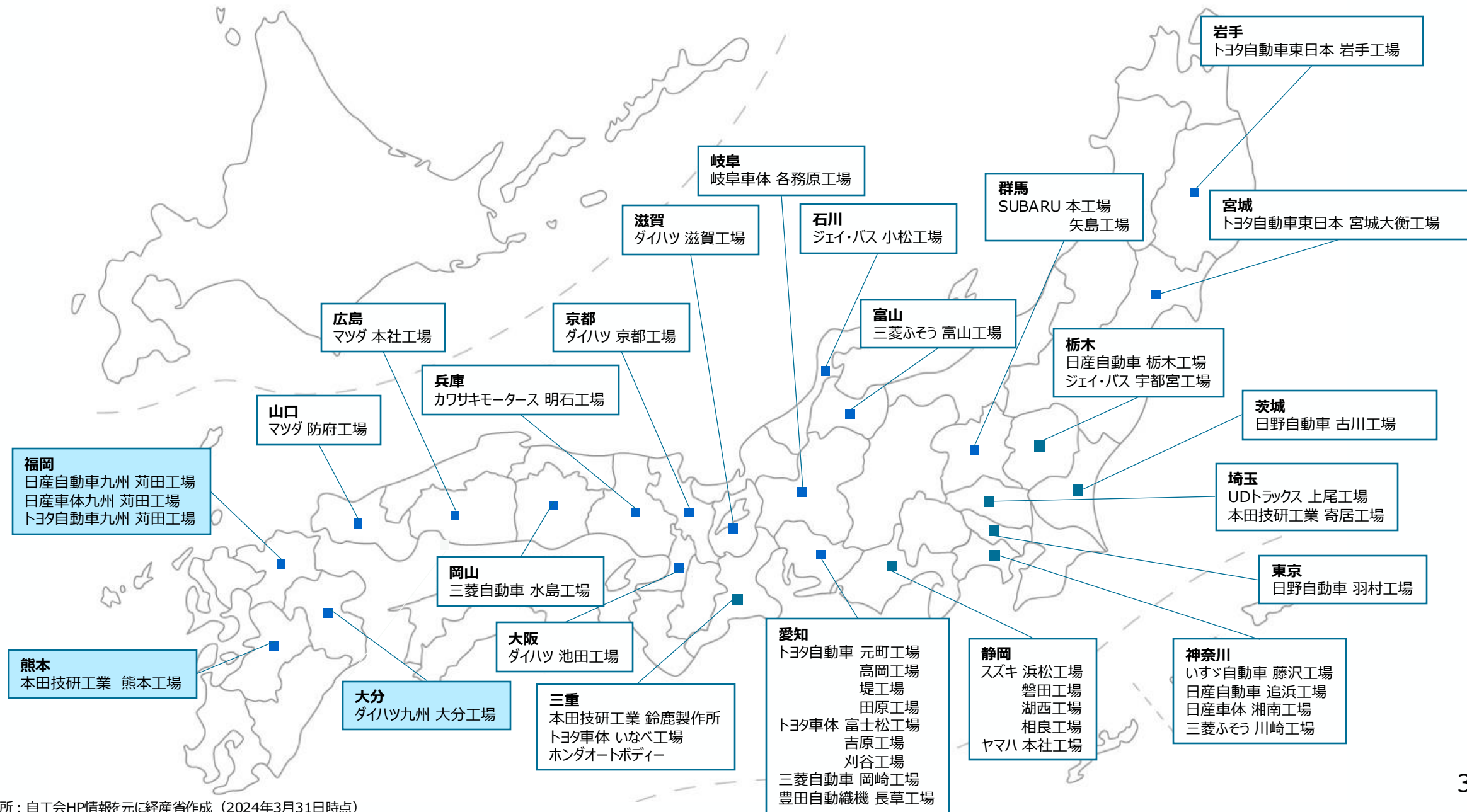
(2) カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直し

- カーボンニュートラルに積極的に貢献するため、保有時の課税について、重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じた公平・中立・簡素な制度とする。
- 上記の見直しに伴う経過措置として、自動車重量税のエコカー減税、自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例について、延長を行う。

(3) 「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し

- 自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から検討を行う。

(参考) 日本国内の完成車組立工場



**本日の御説明は、以上になります。
御静聴いただき、ありがとうございました。
御質問等ありましたら、以下連絡先までお願いします。**

<連絡先>

経済産業省製造産業局自動車課 高木 直樹

電話：03-3501-1690

メール：takagi-naoki@meti.go.jp