

## 2 地方創生の推進

### (3)地方の産業競争力の強化 ②自動車産業の電動化シフトに向けた車載用電池製造に係る支援

#### 国への提案事項

自動車産業は、日本の経済・雇用を支える「屋台骨」であり、経済安全保障や地域経済の持続的発展のためにも、国内における研究・生産基盤を強化しながら自動車産業の電動化推進を図る必要がある。

#### 自動車産業の電動化シフトに向けた車載用電池製造に係る支援

- 地域中小企業を含む本県の基幹産業である自動車産業が電動化シフトに対応して、引き続き発展していくために、EVの中核的な部品である車載用蓄電池に係る研究開発・製造，それらのための拠点の整備を強力に支援すること。
- 車載用電池製造をはじめとする，地域の自動車産業の電動化シフトに必要なとなる，ゼロカーボン，低炭素な電力の確保・拡大を支援すること。

【提案先省庁：経済産業省】

## 2 地方創生の推進

(3) 地方の産業競争力の強化

② 自動車産業の電動化シフトに向けた車載用電池製造に係る支援

### 現状と課題

- 自動車産業は、出荷額で製造業の約2割、雇用で全産業の約1割を占める、我が国経済を支える「屋台骨」であるが、世界的なカーボンニュートラル実現に向けた流れの中で、EV化をはじめとする電動化シフトが加速している。
- とりわけ車載用蓄電池については、EVの中核的な部品であることに加え、再エネを主力電源とする電力システムの調整力としても活用できるため、カーボンニュートラル実現に向けては極めて重要な製品である。
- しかしながら、蓄電池の製造には巨額の初期投資が必要な上、利益率は低く、足元のEV等の需要が限定的であるために、我が国の車載用蓄電池の生産能力は、2030年時点で100GWhが必要とされているにも関わらず、2020年時点では22GWh程度に留まっている。
- 電池生産が海外流出した場合、電池の開発は、材料・電池生産・バッテリー制御システム(BMS)を担う各プレーヤーの協働により成り立つため、BMSの機能も喪失し、材料メーカーも海外流出するなど、サプライチェーン全体を喪失し、カーボンニュートラル社会のエネルギー基盤を海外に依存せざるを得ないこととなる。
- 諸外国では自国内での生産基盤の確保に向けた対策が強化されており、我が国でも各地域で取り組む必要がある。

### 国の取組状況等

【2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略】

成長が期待される14分野で課題と対応、工程表を策定  
《自動車・蓄電池産業》

- ✓ 電動化の進展という変化の中でも、国内の自動車製造の安定的な基盤を確保するため、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、蓄電池サプライチェーンの強化に向け、蓄電池材料を含めた大規模投資を促す。
- ✓ 2030年以降、更なる蓄電池性能の向上が期待される次世代電池の実用化を目指す。

【緊急提言～未来を切り拓く「新しい資本主義」とその起動に向けて～】

新しい資本主義を起動するため、国が最優先で取り組むべき施策を整理

《蓄電池の国内生産、水素ステーション・充電設備の整備、電動車の普及促進による自動車の電動化の推進と事業再構築》

自動車産業は、関連産業を含めると、国内で550万人の雇用を抱える、我が国の基幹産業である。自動車の電動化を推進するため、包括的な支援を実施する。

車載用の電池について、サプライチェーン強靱化を図るとともに、2030年までに国内生産能力を大幅に高めるため、電池及び電池材料の大規模生産拠点の国内立地を支援する。