

3. あいち自動車産業イノベーションプランの枠組み

(1) プランの目標及び計画期間

あいち自動車産業イノベーションプランは、前述の2つの課題に対応するため、「自動車技術を進化させ、次世代分野に対応する強固な企業群の形成」と「安心・安全で快適な新しい自動車社会」の実現を目指します。

本県は、今後とも、自動車産業が経済の基盤を支えると考えられることから、自動車産業に軸足を置きながら、その他の成長分野における新産業の育成・振興や新しい自動車社会の実現を目指すこととし、本プランのキャッチフレーズを「『脱自動車』ではなく『自動車+α』」とします。

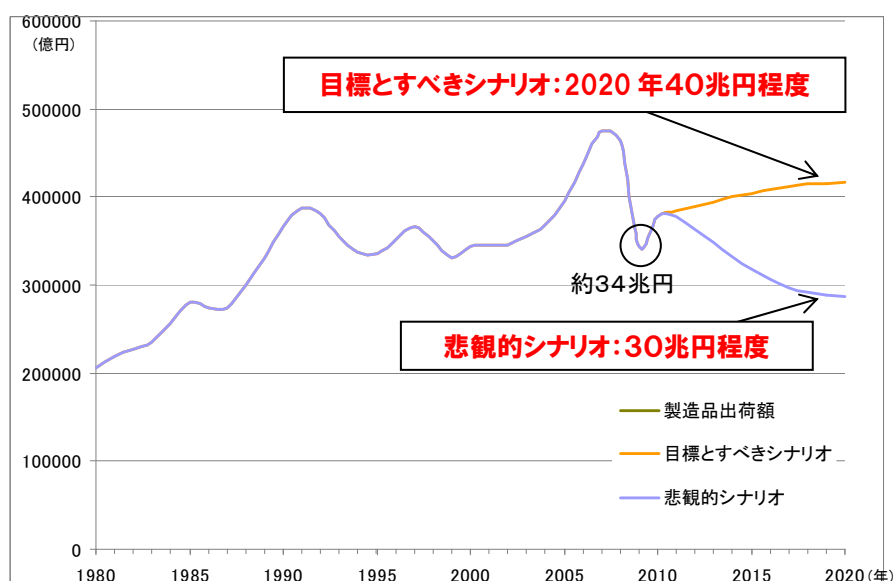
計画期間は2012年(平成24年)度から2020年(平成32年)度までの9年度間とし、中期的な政策目標を掲げる一方で、2015年(平成27年)度までを想定し、短期的な政策目標も掲げ、当面の施策を展開します。

具体的には、政策目標達成のために必要な「地域産業のイノベーション」と「社会環境のイノベーション」の「2つの変革」を実現することを目指し、各種施策を実施するほか、その基盤となる支援体制を整備するとともに、「自動車王国愛知」にふさわしい「クルマ文化」の醸成にも努めます。

(2) 中期的な政策目標の設定

愛知県の過去の製造品出荷額等のトレンドを踏まえ、本プランの目標年次である2020年度(平成32年)の県内製造品出荷額等を予測します。

日建設計総合研究所の試算によれば、これまでの経済トレンドで見ると、2020年の県内製造品出荷額等は40兆円程度となると見込まれる一方で、県内企業が従来と同様のビジネスモデルを継続すると仮定すれば、円高等に伴う産業の空洞化や人口減少等の社会構造の変化によって、県内製造品出荷額等は30兆円程度に落ち込むという悲観的なシナリオも想定されます。



「愛知県内の製造品出荷額等の予測」

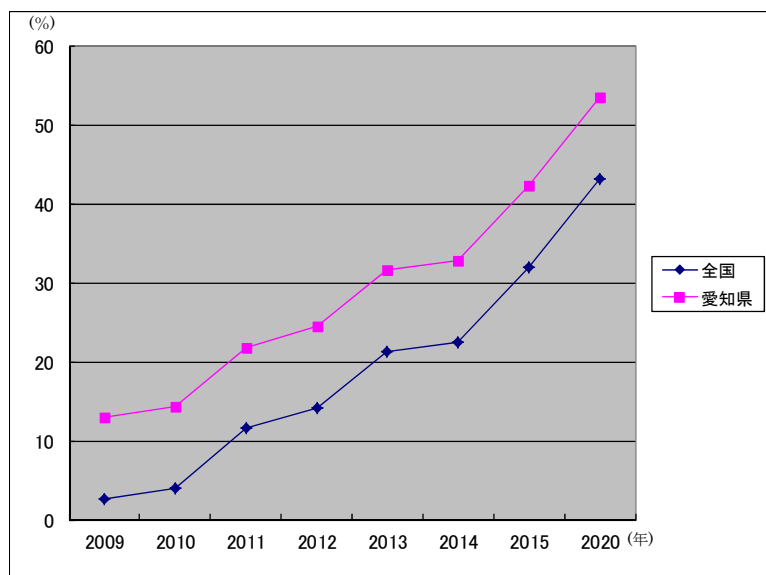
出典:過去の製造品出荷額等の統計数値を基に、日建設計総合研究所が試算

そこで、本プランの中期的な政策目標としては、自動車産業の減少分を最小化するとともに、他分野への進出を支援することなどにより、全体としての生産規模の維持・拡大を図り、2010年に37兆円となっている製造品出荷額等を、2020年までのできるだけ早い時期に、40兆円台に回復させることとします。

社会環境の整備の先にある中期的な政策目標としては、県内におけるEV、PHV等の次世代自動車の普及状況を採用します。

2009年度の県内の新車販売台数における次世代自動車の割合は13%と、全国平均の2.7%よりも高い水準となっています。現状をベースとして、環境省の普及予測値をベースとして試算すれば、2015年時点におけるその割合は40%強、2020年には50%強となり、全国の普及予測値をいずれも10%上回ると見込まれます。

一方、国は、「次世代自動車戦略2010」(2010年4月)において、2020年に新車販売台数の50%(全国ベース)を次世代自動車とすることを目標としています。そこで、安心・安全で快適な社会づくりのための中期目標としては、国が掲げた目標に10%ポイント上乘せた60%を本プランの中期的な政策目標とします。



「愛知県内の次世代自動車販売台数割合の予測」 出典：日建設計総合研究所が試算

中期的な政策目標（～2020年(平成32年)度）

- ◎自動車を含む製造品出荷額等 → 40兆円に回復・維持・拡大
- ◎次世代自動車の普及 → 新車販売台数(登録車)の60%
(国の目標に10%ポイント上乘せ)

(3)関係者への期待

①県民への期待

- 多くの県民には、自動車産業が本県の中核産業であることを認識し、県内メーカーの生産する自動車の購入を通じて、本県経済の活性化に貢献するとともに、自動車生産に携わる県民には、次世代自動車分野に対応する技術・技能の修得に努めることが期待されます。
- 県民には、本県が我が国で最も多くの自動車を生産し、最も自動車を利用してきた「クルマ文化」を持つ地域であることを認識した上で、次世代自動車の普及を通じて安心・安全で快適なクルマ社会を実現するため、県民参加の仕組みづくりに参画するとともに、「クルマを造りたい」、「クルマに乗りたい」と思う子どもたちを増やす教育に協力することも期待されます。

②企業への期待

- 大企業には、海外を含め、戦略的な生産展開を進める一方で、可能な限り、当地における高付加価値のモノづくりを継続・拡充し、国内の雇用維持・確保に努めるとともに、大学や公設研究機関等との共同研究開発を通じて、地域の技術力向上にも貢献することが期待されます。
- 中堅企業には、自動車部品を中心としながら、技術の高度化を図りつつ、新分野・新市場への進出を目指すとともに、企業グループのリーダーとして、協力する中小企業の新分野・新市場への進出を支援することが期待されます。また、中小企業には、自らの強みを分析した上で、異業種又は同業種の企業との交流を通じて、相互の強みを持ち寄り、新分野・新市場への進出を目指すことが期待されます。

③大学、経済団体、支援機関等への期待

- 大学には、自動車産業の未来を担うグローバル化に対応した人材の育成に取り組むほか、産業界や行政と連携しながら、次世代自動車分野に関連する研究開発を推進するとともに、中堅・中小企業への技術支援にも積極的に取り組むことが期待されます。
- 次世代自動車に係る研究機能を有する大学同士の連携を深め、重点分野や方向性について、相互に協調・補完しながら、効率的かつ効果的に研究開発に取り組むことが期待されます。
- 経済団体には、広域的かつ長期的な展望の下、行政と連携しながら、次世代自動車の普及に資する社会環境の整備において、主導的な役割を果たすことが期待されます。
- 支援機関には、支援対象となる中堅・中小企業の課題を分析し、各企業の実態やニーズに応じた支援施策を紹介するような診断機能を高めるほか、他の機関との連携を深めながら、それぞれの強みを活かした重点的かつ効果的な支援を行うことが期待されます。

④国、市町村への期待

- 国には、まず、歴史的な円高の是正、電力の安定供給の確保、自動車諸税や法人税負担の軽減など、自動車産業が求める事業環境の整備を行い、自動車を含むモノづくりの空洞化を阻止することが期待されます。また、次世代自動車に関連する高度先端技術の研究開発を支援し、自動車業界と連携しながら、それらの世界標準化を目指すとともに、中堅・中小企業のハイレベルな技術開発や市場開拓の支援を行うことが期待されます。
- 市町村には、中堅・中小企業のニーズに対応し、今ある企業の持続的な成長を図るため、県や他の市町村とも連携しながら、それらの新分野・新市場への進出をきめ細かく支援するほか、関連産業・企業の立地を強力に推進するとともに、充電インフラの充実、実証実験の提供など、社会環境の整備にも取り組むことが期待されます。