

あいち自動車産業アクションプラン
2021-2025
～未来の「モビリティ社会」に向けて～

2021年3月
愛知県 産業振興課

目 次

I はじめに

計画策定の趣旨、計画の期間	1
---------------	---

II あいち自動車産業イノベーションプランの内容と取組実績

1 計画の概要	3
2 取組の取組実績	4

III 自動車産業の現状分析

IV あいち自動車産業アクションプラン 2021-2025 の枠組

1 計画策定に当たっての基本的な考え方	17
2 目指すべき姿	17
3 構成 ～5つの政策の柱～	18

V 5つの柱と具体的施策

柱—1 産業基盤の強化	19
柱—2 安心・安全なクルマ社会	22
柱—3 クルマ文化の醸成	24
柱—4 CASE・MaaS への対応	25
柱—5 自動運転の社会実装	27
成果目標・進捗目標	29
ロードマップ	30

VI 参考資料

用語解説	38
------	----

I はじめに

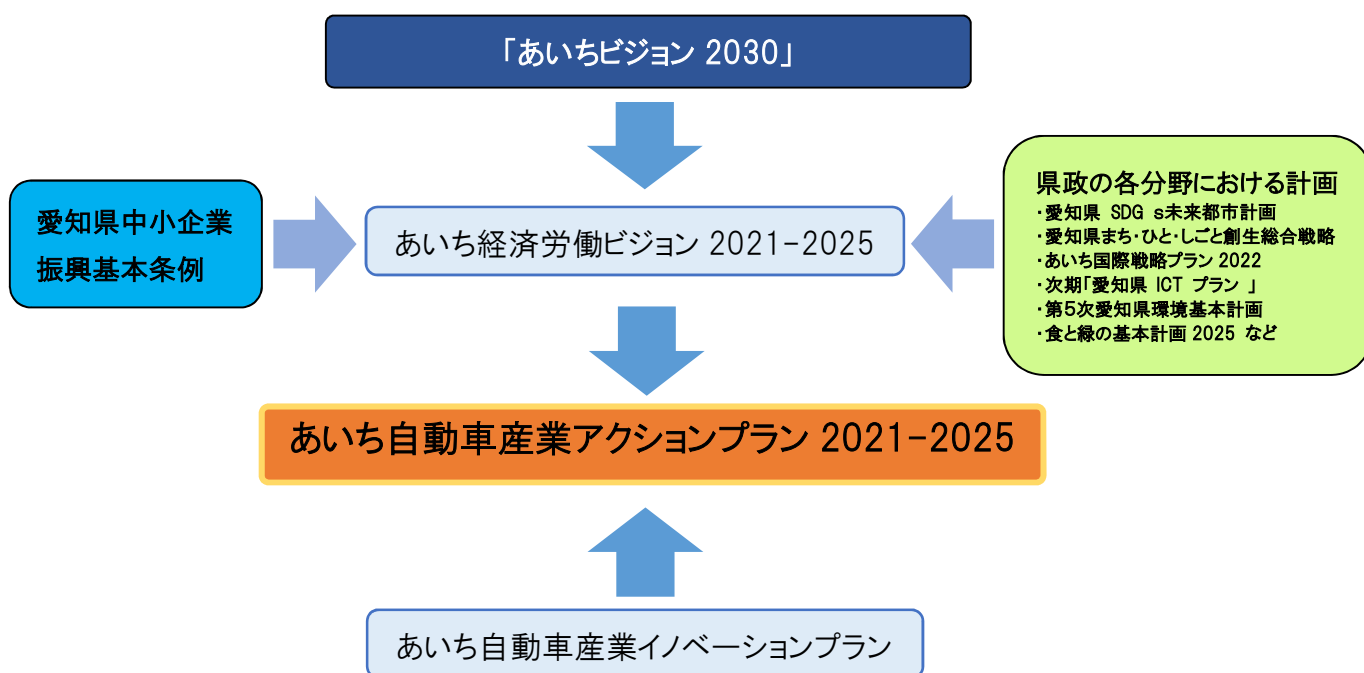
(計画策定の趣旨)

- 自動車産業は近年、グローバルな価格競争に端を発した産業空洞化問題や、リーマンショック、東日本大震災といった不測のアクシデントを受け、生産や販売に大きな影響を受けながらも、我が国におけるリーディング産業として、広大な関連産業と雇用を抱え、地域経済を支えてきました。
- 現在、その自動車産業は、Connected(コネクティッド)、Autonomous(自動化)、Shared/Service(シェア/サービス化)、Electric(電動化)といった「CASE」と呼ばれる新しい領域で技術革新が進み、100年に一度の大変革期を迎えています。加えて、環境問題に起因する「脱ガソリン車」の時流により、電動化が加速することで部品構成の大幅な変化が見込まれており、エンジン部品の減少や電子・通信機器の増加への対応が課題となっています。
- また、2020年に発生した新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により、ヒト、モノの移動が停滞し、グローバルに広がった自動車サプライチェーンは再編成を迫られています。加えて、景気低迷による需要減少に伴い、生産調整を余儀なくされており、その影響は長期化も懸念されています。
- このように、自動車産業を取り巻く環境は、ここ数年で大きく変化しており、自動車産業を基幹産業とする本県においても、この変革の波に乗り遅れず、より一層の発展を遂げていくことが求められています。
- これまで愛知県では、平成23年(2011年)に「あいち自動車産業イノベーションプラン」を策定し、「自動車+α」をテーマに、強い産業と安全・安心・快適なモビリティ社会を目指し、経済社会情勢の変化を踏まえ、改訂を加えながら、自動車産業振興に取り組んでまいりました。
- 一方、本県では、県全体の長期計画である「あいちビジョン2030」を2020年秋に策定したほか、経済労働施策については、こうした計画の方向性に沿って、重点的に取り組む施策を明らかにする「あいち経済労働ビジョン2021-2025」を策定したところです。
- 本アクションプランでは、「あいちビジョン2030」や「あいち経済労働ビジョン2021-2025」等の内容と整合を図りつつ、自動車分野における具体的な取組を示す新たな計画を策定します。

(計画の位置づけ)

- 「あいちビジョン 2030」や「あいち経済労働ビジョン 2021-2025」等の方向性に沿って、自動車産業の面で本県が今後、実施・推進すべき施策の方向性や具体的な取組を明らかにする計画とする。

図1 あいち自動車産業アクションプラン 2021-2025 の位置づけ



(計画期間)

- 「あいちビジョン 2030」や「あいち経済労働ビジョン 2021-2025」等の目指す方向性と一致させるため、これらのビジョンに沿った計画期間とする。

2030～2040年頃の社会経済を展望し、2025年を目標年次とする。

計画期間：2021年度～2025年度（5年間）

Ⅱ あいち自動車産業イノベーションプランの内容と取組実績

1 計画の概要

(計画期間)

- 2012年度～2020年度
(2015年度に短期目標を改訂)

(計画の構成と特徴)

○計画の構成

- ・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。

○計画の4つの特徴

- ・自動車産業を対象とする本県初の包括的なビジョン。現行のガソリン車、次世代自動車を含め、自動車産業全体のイノベーションの加速を狙う。
- ・部品関連の中堅・中小企業を対象とした技術力・販売力の強化と、次世代自動車に期待される新しいクルマの機能（エネルギーや情報端末）を活用した安心・安全で快適な社会づくりを目指す。
- ・部品関連の中堅・中小企業が、自らの強みを活かして新分野・新市場への進出に取り組んだ多くの先行事例をわかりやすく紹介。
- ・自動車の役割の重要性を強調する愛知発の「クルマ文化」の発信も視野に入れる。

○計画の目標

目 標

自動車技術を進化させることにより、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す。

キャッチフレーズ

～「脱自動車」ではなく「自動車+α」～

2 計画の取組実績

(目標の設定期間)

○短期目標：2012年度～2020年度（2015年度改訂）

○中期的な政策目標：2012年度～2020年度

(取組状況)

※2019年度末時点

○短期目標

項目	目標	実績	進捗率
自動車分野における中堅・中小企業への技術指導・相談	延べ83,000件	79,541件	96%
「知の拠点」重点研究プロジェクトで開発する次世代自動車等の分野に関する製品・試作品	10件	14件	140%
次世代自動車に対応する人材育成講座の受講者	延べ4,800人	4,271人	89%
モノづくり応援ファンド等による支援	30件	29件	97%
産産連携グループの活動支援	4グループ	3グループ	75%
次世代自動車分野の企業誘致	20社	18社	90%
一般開放型充電器の設置	県内2,000基設置	1,926基	96%
水素ステーションの設置	県内40基設置	27基28箇所	68%
公用車へのPHV・EV導入	県内全市町村導入	33市町村	61%
研究開発・実証実験の支援(自動走行・自動車安全技術を除く)	70件	64件	91%
展示会の出展支援	25社	29社	116%
自動走行・自動車安全技術の実証実験件数	40件	36件	90%

○中期的な政策目標

項目	目標	実績	進捗率
自動車を含む製造品出荷額等	40兆円に回復・維持・拡大	46兆9,680億円	118%
次世代自動車の普及	新車登録販売の割合60%	45%	75%

○プランの中間年である2015年度において新規に追加した3項目を含め、12項目において、平均の進捗率は昨年度末時点で92.4%と概ね順調に進捗。

○3件はすでに目標を達成しており、残りの9項目についても平均進捗率が85.3%となっており、5年計画の4年目における目安である8割を達成。

(事業評価)

○地域産業のイノベーション

短期目標	<ul style="list-style-type: none">・自動車分野における中堅・中小企業への技術指導・相談・「知の拠点」重点研究プロジェクトで開発する次世代自動車等の分野に関する製品・試作品・次世代自動車に対応する人材育成講座の受講者・モノづくり応援ファンド等による支援・産産連携グループの活動支援・次世代自動車分野の企業誘致
進捗状況	<ul style="list-style-type: none">・産学行政の連携施設を中心とした「コア技術開発の支援」と「中核人材の育成」に関しては各機関において着実に施策を推進し、概ね目標を達成した。・次世代自動車分野の企業誘致においても概ね目標を達成しており、本県自動車産業のより強固な基盤形成を実施することができた。
アクションプランへの反映	<ul style="list-style-type: none">・本項目で取り組んできた「技術」と「人材」の普及・育成はモノづくりにおける根幹であり、目まぐるしく変化するこれからの自動車産業においても重要なファクターとなるため、引き続き、関係各所と連携し、取組を推進していくよう努めていく。

○社会環境のイノベーション

短期目標	<ul style="list-style-type: none">・一般開放型充電設備の設置数・水素ステーションの設置数・公用車へのPHV・EV導入
進捗状況	<ul style="list-style-type: none">・EV・PHVの普及に係るインフラ整備について、「あいちEV・PHV普及ネットワーク」の枠組による官民が連携した取組により、概ね順調に進捗している。・県内の自治体に対する公用車へのEV・PHVの導入は未達成であるため、引き続きインフラ整備と足並みを揃えた普及活動が求められる。・FCV・水素ステーションの設置においては未達成ではあるものの、設置数が計画当初は停滞していた反面、近年は増加傾向にあり、普及活動の成果が着実に実ってきている。
アクションプランへの反映	<ul style="list-style-type: none">・CASEによる技術革新やグローバルな環境規制が進展する中で、わが国では、2030年代半ばのガソリン車の新車販売禁止を検討するなど、次世代自動車に対する関心はより一層高まっている。今後も、従来の普及活動を推進していくとともに、地球温暖化対策の進展やEV等を取り巻く情勢の変化など、時代のニーズをとらえた施策を実行していく必要がある。

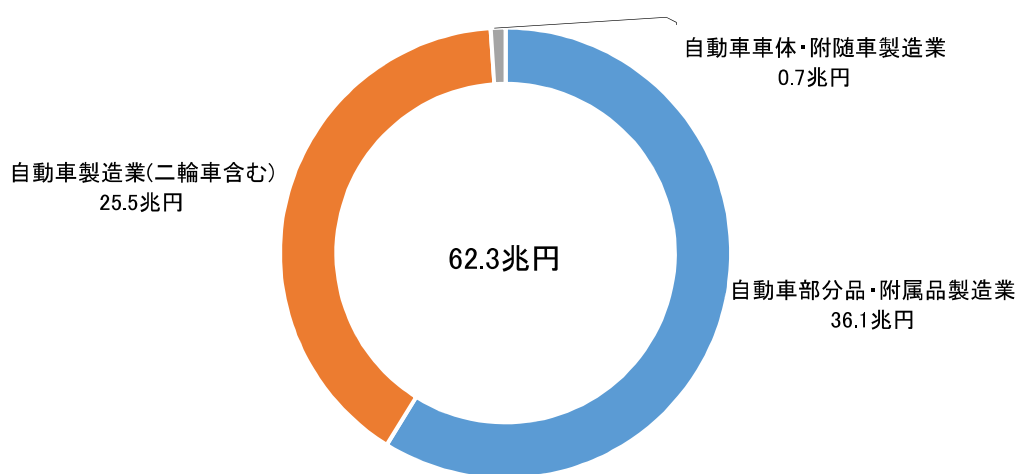
Ⅲ 自動車産業の現状分析

(1) 自動車産業の現状

<日本経済における位置づけ>

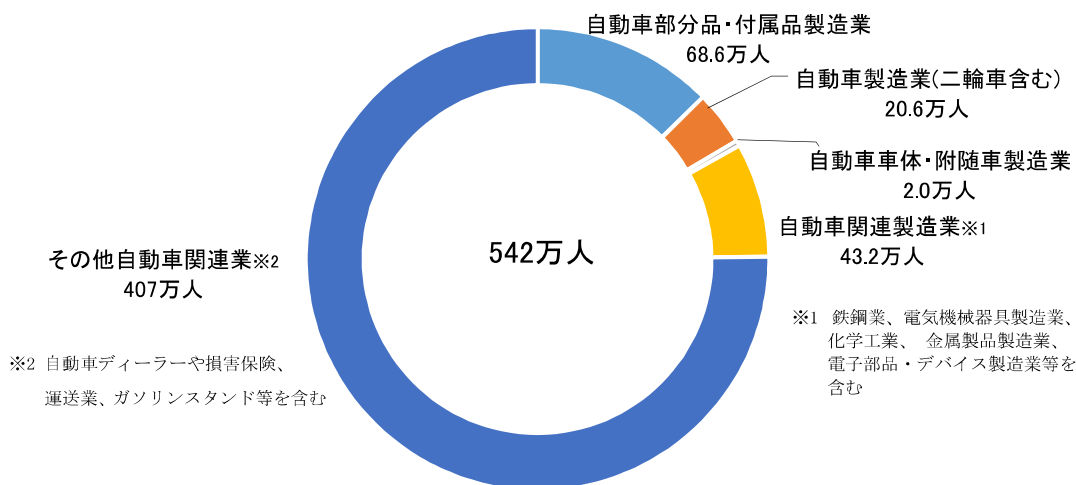
平成 28 年経済センサス調査によると、製造品出荷額に占める自動車産業の割合は約 2 割(62.3 兆円) (図 2) となっています。また、関連製造業等を含め、約 550 万人(図 3)の雇用を支えるなど、日本経済において、自動車産業は大きな役割を果たしています。

図 2 自動車関連製造品出荷額



出典：2019 年工業統計表（細分類）より作成（経済産業省）

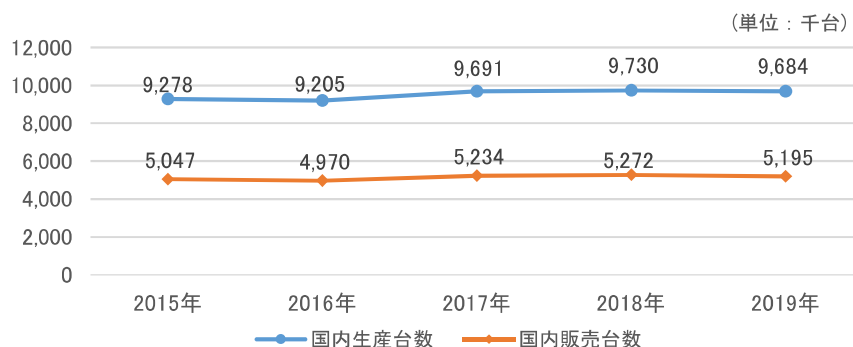
図 3 自動車関連従業員数



出典：一般社団法人日本自動車工業会 公表データより作成

自動車の国内生産は国内の新車販売が堅調だったことに加え、欧州及びアジア向けの輸出が伸長したことから、2016年から3年連続で増加しており、順調に推移していましたが、2019年は台風被害や消費増税といった影響により消費が落ち込んだことから、やや下振れしました(図4～6)。さらに、2020年においては、新型コロナウイルスにより、世界的な消費の落ち込みやモノ・ヒトの移動制限により、各自動車メーカーは断続的な生産調整を実施するなどの影響を受けており、一時的に大幅な下落がありました。

図4 国内自動車生産台数・販売台数推移



出典：一般社団法人日本自動車工業会 一般社団法人日本自動車販売協会連合会 公表データより作成

図5 国内自動車販売台数

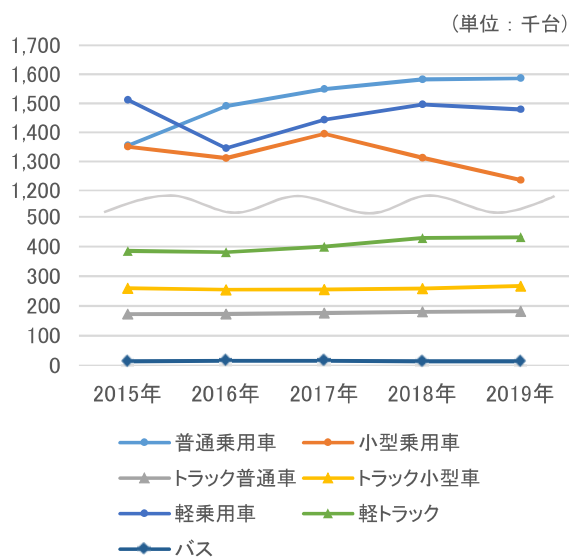
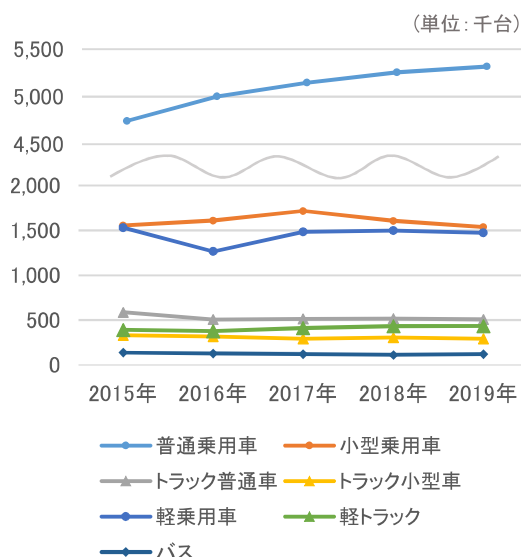


図6 国内自動車生産台数



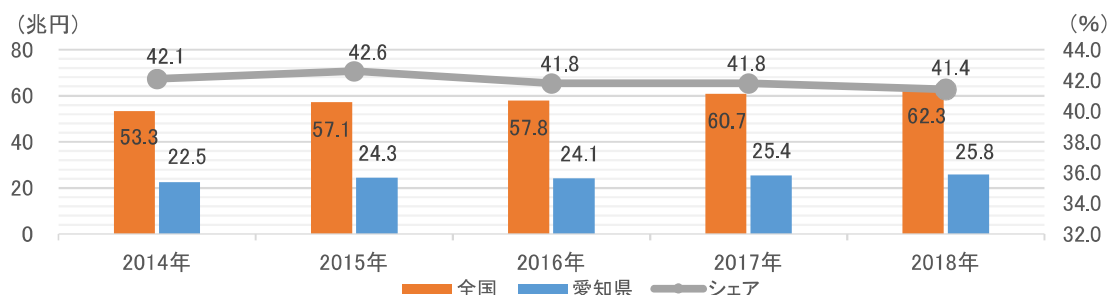
出典：一般社団法人日本自動車工業会 一般社団法人日本自動車販売協会連合会 公表データより作成

〈愛知県における自動車産業〉

本県は、全国の自動車産業の製造品出荷額等（2018年）62兆3,040億円のうち、25兆7,755億円と41.4%のシェアを占めており（図7）、第1位となっています。

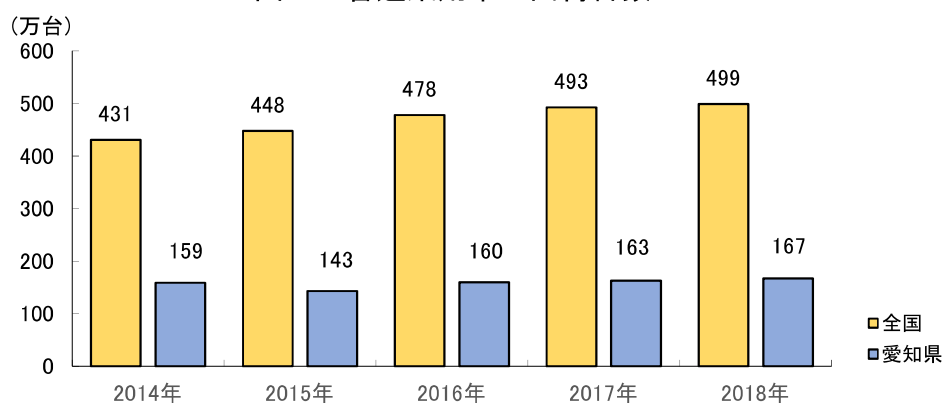
また、普通乗用車の出荷台数（2018年）は、167万台と全国の約33%を占めており（図8）、自動車産業は本県のモノづくりを牽引する基幹産業となっています。

図7 製造品出荷額



出典：2019年工業統計表（細分類）（経済産業省）、平成28年度経済センサス（総務省・経済産業省）より作成

図8 普通乗用車の出荷台数



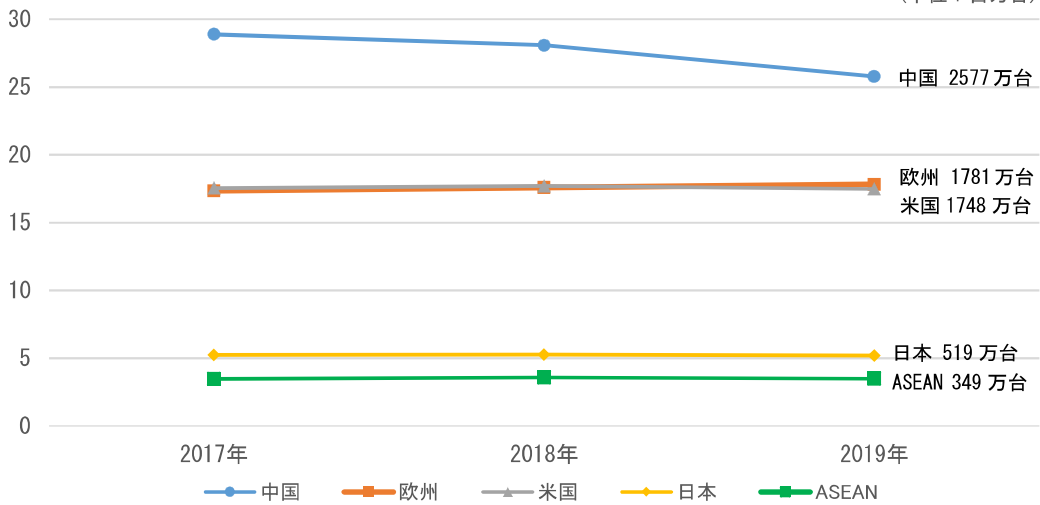
出典：2019年工業統計表（品目編）（経済産業省）、平成28年度経済センサス（総務省・経済産業省）より作成

〈グローバルな自動車産業の動向〉

世界における自動車販売台数は近年、中国経済の大幅な成長により、中国市場が突出したものとなっています。一方、足元の販売台数は世界的に減少傾向にあり、2019年の世界全体の販売台数は9,179万台（前年比△5.2%）となっており、特に中国は2,577万台（前年比△6.4%）と減少が顕著です（図9）。

図9 世界自動車販売台数

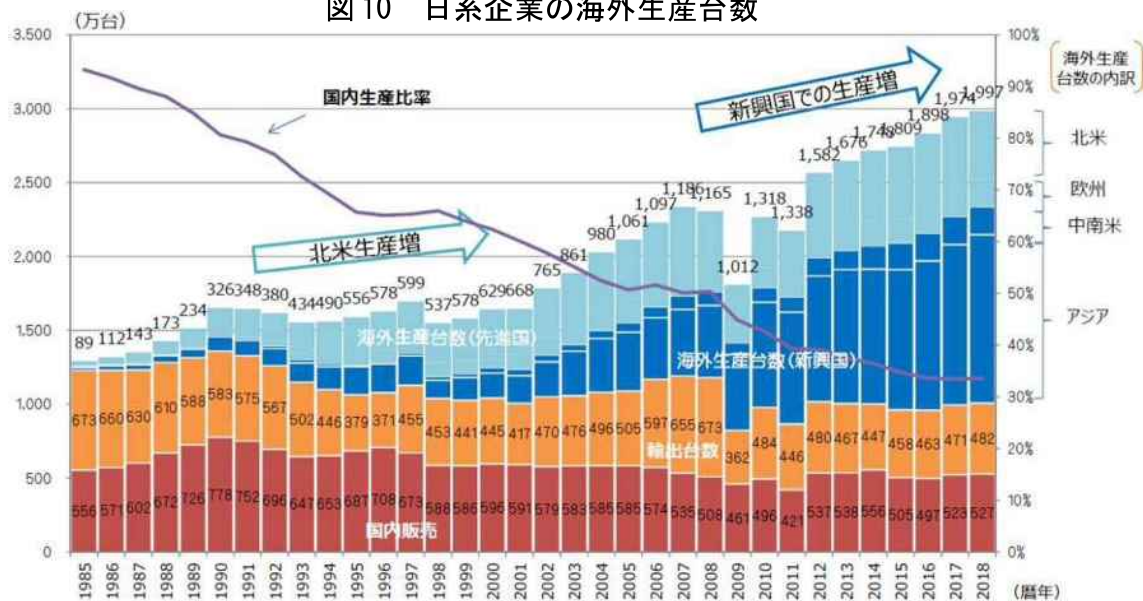
(単位：百万台)



出典：「主要国の自動車生産・販売動向（2020年10月（独）日本貿易振興機構）」 資料より作成

新興国市場の拡大は中期的に継続していくこと(図10)から、日本企業としては引き続き、海外市場の獲得に向かうと予想されますが、グローバルな生産体制を維持するには当局による環境規制や安全性強化、新型コロナウイルスの影響による移動制限やサプライチェーンの見直し等、これまで以上に課題が山積みとなっています。

図10 日系企業の海外生産台数



出典：「モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会」 資料(2020年3月 経済産業省)

世界最大の市場である米国と中国における貿易摩擦は、米国の中国製品に対する追加関税措置が取られるなど、自社製品の価格競争力低下で中国から米国向け輸出が難しくなる一方で、中国での生産を、第三国・地域に移管する動きも見られます。日本企業は中国からの主な生産移管先として、ベトナムやタイといった東南

アジア諸国や、日本への本国回帰、さらには対米輸出上の近接性やメリットなどから、メキシコへの移管を念頭に置いた動きが見られます。

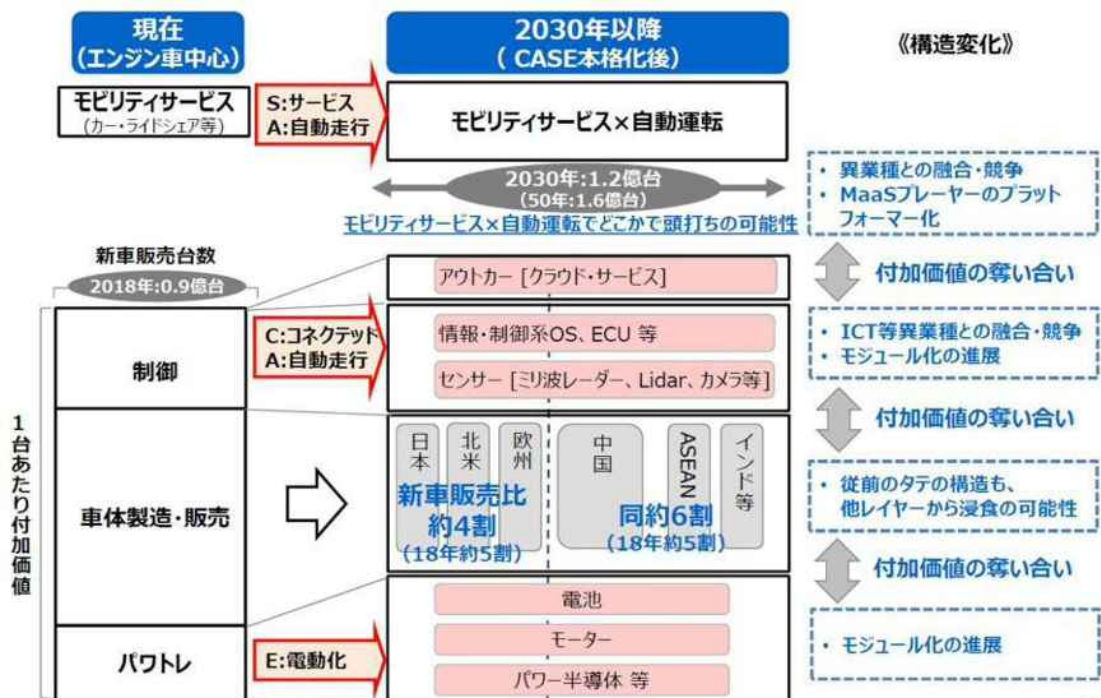
また、2020年7月に発行されたUSMCA(米国・メキシコ・カナダ協定)により、域内減産率の引き上げが必要となる中、これまで日本企業が日米間で行ってきた生産調整を米加間で行う可能性があります。加えて、日本から余力のある東南アジア工場に生産移転を行うなど、国内生産体制の縮小や部品産業の空洞化も懸念されます。

このように、グローバルサプライチェーンの維持は新型コロナウイルスの影響も相まって喫緊の課題となっており、日本企業にも従来の手法からの転換や柔軟な対応が求められています。

<CASE・MaaSの影響>

2016年にドイツ・ダイムラー社が発表した中長期戦略「CASE(ケース)」は、4つのキーワードの頭文字からなるコンセプトで、C(コネクティッド)、A(自動運転)、S(シェアリング)、E(電気自動車)を指します。自動車産業は「100年に一度の大変革期」を迎えており、将来的な電気自動車の普及による内燃機関部品の減少や、自動車の「所有」から「利用」への変化等、様々な影響が懸念されています。自動車産業を基幹産業とする本県においても、このCASEの潮流を的確にとらえ、更なる発展に向けた取組を推進していく必要があります。

図 11 CASE による構造変化



出典:「モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会」資料(2020年3月 経済産業省)

また、新しいモビリティサービスの概念である MaaS (Mobility as a Service) は、フィンランド・ヘルシンキにおける交通渋滞や環境悪化等の自動車交通問題の解決に向け、産学官コンソーシアムである「ITS フィンランド」がプロジェクトを始動し、2014 年に開催された ITS 欧州会議で概念を提案したのが始まりです。MaaS は人々の移動の利便性を大きく向上させることが期待され、日本でも各地で導入に向けた取組が進められています。自動車産業においては、シェアリングサービスの普及による自動車販売への影響や、あらゆるヒト・モノが繋がることによる通信技術の発展への対応等が求められます。

図 1 2 MaaS のイメージ図



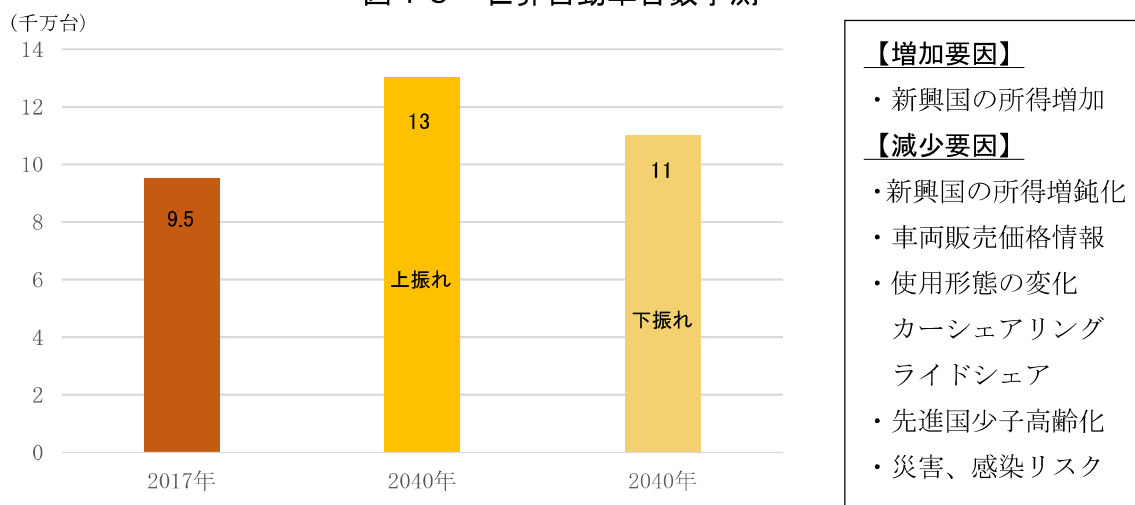
出典：国土交通省ホームページより

MaaS の実現のためには CASE 分野の技術革新は重要な要素となっており、現在では自動車メーカーのみならず、GAF A (Google、Apple、Facebook、Amazon) に代表される巨大プラットフォームも参画するなど、世界中で次代に向けた開発が進んでいます。国内・外の自動車メーカーは IT 企業や通信事業者、配車サービス企業といった異業種とのアライアンスを強化し、新分野への対応を進めています。

一方で、世界の自動車市場台数に目を向けると、2040年の市場規模は1.1億台～1.3億台で推移することが予測されており(図13)、それに準じて、エンジン車の台数も当面は伸長すると考えられます。また、電動化においても急速に電気自動車が普及するわけではなく、当面は価格、生産量、インフラ面で優位にあるハイブリッド車が電動化の現実解となることが予測されます(図14)。

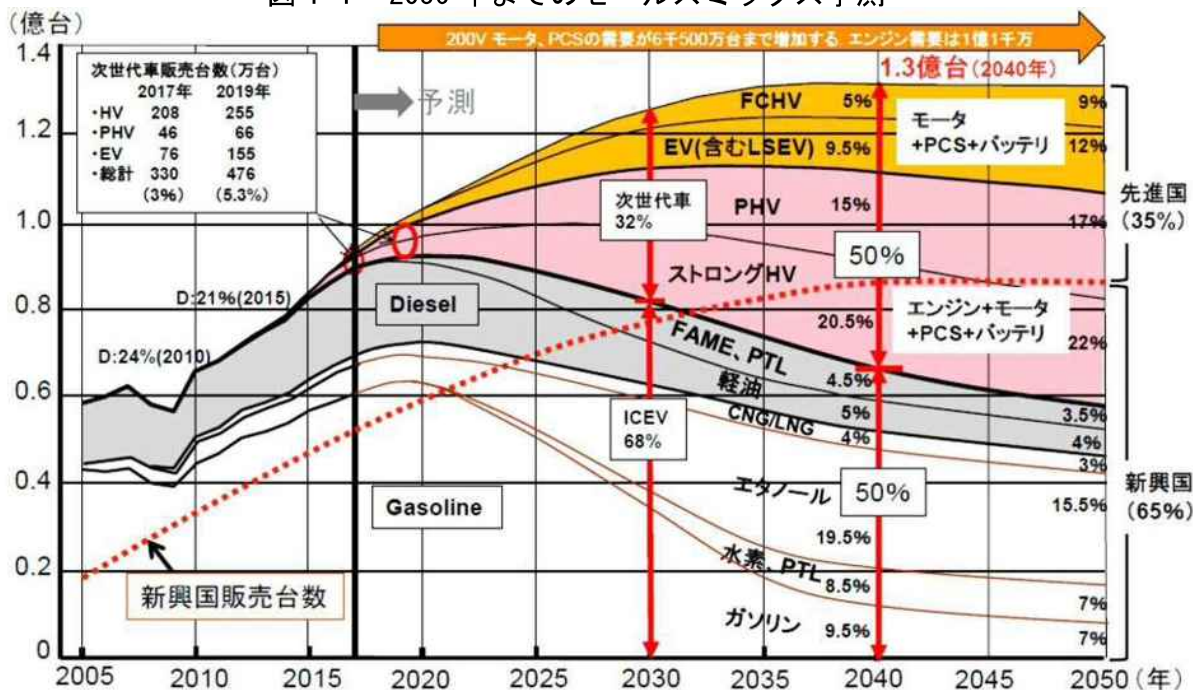
自動車産業は目まぐるしい変化の最中にあり、持続的な発展のためには新しい技術、サービスへの取組が重要ですが、新しい技術への取組のみならず、既存技術の基盤強化を図り、より付加価値を高めていくことも求められます。

図13 世界自動車台数予測



出典:PwCコンサルティング合同会社資料より作成

図14 2050年までのセールスマックス予測



出典:PwCコンサルティング合同会社資料より

〈自動運転の動向〉

近年、自動運転技術は大きなイノベーションの中であり、国内外の多くのメーカーが自動運転技術の研究開発に取り組み、世界各国においても自動運転に関する政策が発表されるなど、世界的に実用化・普及に向けた競争時代に突入しています。

このような中、我が国においては、2014年度から2018年度まで総合科学技術・イノベーション会議の戦略的イノベーション創造プログラム（Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program。以下、「SIP」という。）において、官民連携による研究開発を進めており、現在もSIP第2期の下、研究開発・実証実験等に取り組んでいます。

また、経済産業省と国土交通省で開催する「自動走行ビジネス検討会」において作成されたロードマップでは、早ければ2022年度頃には廃線跡などの限定空間では遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが開始され、2025年度を目途に40カ所以上にサービスが広がる可能性があるとしています。

「官民ITS構想・ロードマップ2020」では、これらの実現には技術開発のみならず、制度、インフラ、受容性、コスト、ビジネスモデルなど様々な観点での検討が不可欠と指摘しています。

本県においては2016年度より、全国に先駆けて、自動運転の実証実験を実施しておりますが、国の目標である、2025年の「全国各地域での無人自動運転移動サービス」の実現に向けては、地域毎により適した車両、技術方式を採用した実証実験を行うとともに、法制度面や社会的受容性、事業面での分析を進め、社会実装の実現に向けて取り組んでいく必要があります。

また、自動運転の社会実装には、交通事故削減や移動の自由の確保、人手不足の解消等、顕在化する社会課題の解決が期待されています。「あいち自動運転推進コンソーシアム」における最先端の技術を活用した実証実験や企業、大学と市町村とのマッチングの推進や、「あいち自動運転ワンストップセンター」における関係法令上の手続に係る各種相談への対応や関係機関との調整等の実施により、県内の事業者や市町村における取組を促進させ、県内各地における課題解決を図っていくことも肝要です。

図15 無人自動運転サービスの実現及び普及に向けたロードマップ



注1：当該ロードマップは、事業者からのヒアリング結果を参考として作成。
実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な
時期や在り方について検討し、実施する。
注2：サービス開始とは、一定の取入(乗客からの運賃収入に限らず、自治体・民間企業等
による間接的な費用負担も含む。)を得て継続的に輸送等の事業を行うことを言う。
注3：各類型における無人自動運転サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や
交通量の多寡など様々な条件によって異なること認識。

無人自動運転サービス実現の早期化及びサービスエリア拡大に向けた対策の例

- ①地域住民との協力や合意形成(自動運転車の走行への配慮)
 - ②交差部・乗降所等におけるインフラとの連携(信号情報の提供、専用発着場の整備等)
 - ③遠隔監視のみの自動運転サービスが難しい交差部・乗降所等の一部区間における遠隔運転手有の自動運転サービスとの組み合わせ
- による走行環境整備

出典：経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会資料より

〈新型コロナウイルス感染症の影響〉

2019年12月に確認された新型コロナウイルス感染症(以下「感染症」という)は瞬く間に世界中で拡大し、感染拡大防止のために、各国では外出規制・移動制限や特定国からの入国制限といった措置が実施されました。

自動車産業においては、感染症の拡大により、需要の急減や国際分業の変化等の影響を受けており、需要減少に伴う生産調整が実施されるなど、今後もその影響が懸念されます。

また、2020年1月～10月期の自動車購買需要は、主要国で前年同月比マイナス5%から20%の落ち込みとなっています(図16)。一方で、上半期においては各国で購買需要が低迷し、通年では総じて2割減との予測がされていたものの、経済活動の再開に伴う回復により、当初の予測より改善された国もあります。

図16 各国の自動車購買需要状況

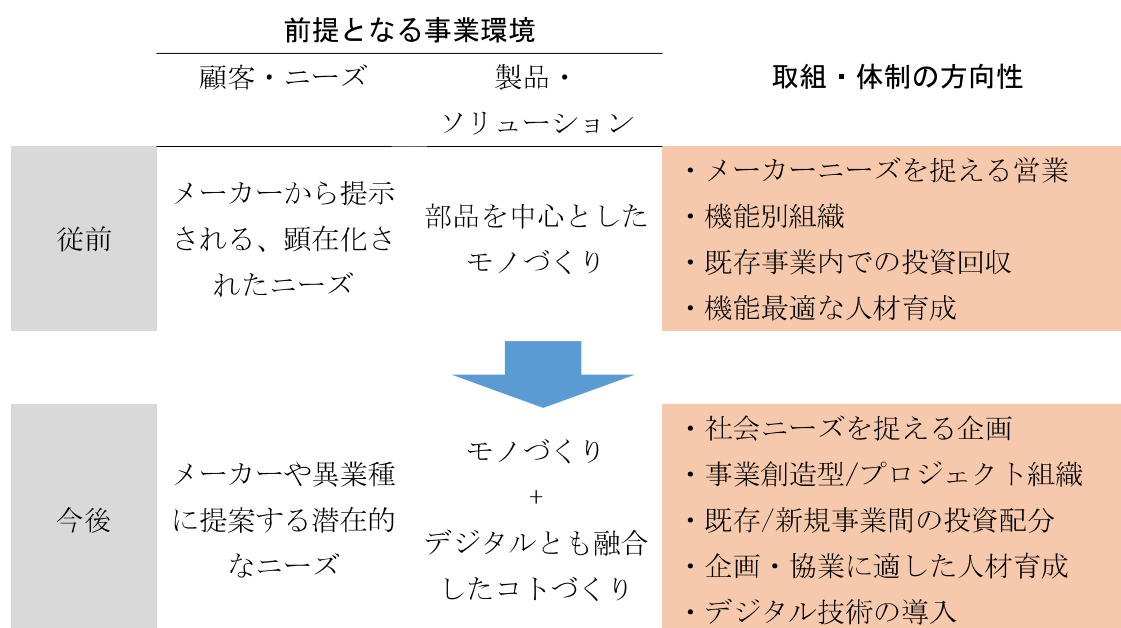
国名	2020年 1月～10月期 (前年同期比)	推移背景・状況
日本	-14.7%	・緊急事態宣言を受け、4月以降は低迷し、解除後が徐々に回復するも第二波の影響が続き、8月には下落
中国	-4.7%	・経済活動の早期再開、需要喚起策により、いち早く市場回復し、4月以降は例年並み以上
米国	-16.8%	・工場停止等で4月にかけて需要が大幅減少も、供給再開と低金利ローンにより7月にかけて回復
欧州	-23.0%	・ロックダウンにより4月にかけ大幅な減少を記録後、供給再開と補助金に支えられ7月にかけて回復するも継続せず、8月に再び低迷

出典：PwC コンサルティング合同会社資料より作成

日本及び世界各国では、感染症拡大防止と社会経済活動の維持の両立に向けた取組が進められています。今後の事業活動においては、移動の制限や非接触・非対面での働き方に対応するため、デジタル化をより一層進めることが求められます。

また、感染症を含め、前述したCASE・MaaSの進展や、気候変動、資源不足等、不確実性の高い事態に対応していくために、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、組織・協業体制の見直しといった構造変化も求められます。

図 17 自動車部品サプライヤーの構造変化



出典：PwC コンサルティング合同会社資料より作成

〈自動車の低炭素化の動向〉

2015年に国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）において、2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための国際枠組みとしてパリ協定が採択されるなど、地球温暖化対策は人類共通の喫緊の課題となっています。パリ協定以降、世界各国では燃費規制の強化を進めており、燃費基準となる規制値の達成に向けて、EV等の普及を中心とした対策を推移しています。

我が国では、「自動車新時代戦略会議中間整理（2018年8月）」において、2050年までに、世界で供給する日本車の電動化を進め、世界最高水準の環境性能を実現するとともに、世界のエネルギー供給とも連動し、“Well-to-Wheel Zero Emission” チャレンジに貢献することを長期ゴールとして掲げています。その実現に向けたマイルストーンとして、2030年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指しています。また、2020年12月には「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を発表し、2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%の実現を掲げる等、電動化の加速が見込まれます。

IV あいち自動車産業アクションプラン 2021-2025 の枠組

1 計画策定に当たっての基本的な考え方

○ アクションプランの策定に当たっては、「あいち自動車イノベーションプラン」で位置づけた「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」、及び両イノベーションを支える環境整備に関する取組を、社会情勢の変化を考慮した上で引き続き推進していき、本県自動車産業の基盤強化を図っていきます。

○ また、自動車産業を取り巻く CASE・MaaS といった新たな潮流や、新型コロナウイルスといった社会構造の変化に対し、本県の自動車産業が持続的な発展を遂げることが目下の課題であることから、その変化に対応していくための取組を推進していきます。

2 目指すべき姿

○ 計画策定に当たっての基本的な考え方のもと、計画目標を以下のとおりとします。

目 標

「モノづくりの世界的な集積を活かしつつ、CASE・MaaS 等の新たな潮流に対応できる企業群の形成」+「安全で快適な新しいクルマ社会の実現」

○ 10年、20年先を見据えると、我が国の自動車産業は、世界的な電動化の流れを受け、完成車メーカーを頂点とする従来のピラミッド型構造が変化していくことが考えられます。また、海外需要が伸長する一方で、内需の減少が予測される等、先が見通しにくい状況です。

○ 未来の「モビリティ社会」において、本県の自動車産業が発展していくためには、製造品出荷額等で42年連続全国第1位を続けるなど、圧倒的なモノづくり企業の集積を誇る本県において、その特性を十分に活かし、技術の高度化やイノベーションを推進し、新事業へ果敢にチャレンジしていくことで、CASE・MaaS等の新たな潮流に対応することが求められます。

○ そのためには、自社における技術開発のみならず、企業グループや、同業種・異業種、スタートアップ等との連携を通して、互いの強みを活かし、オールあいちの企業群で立ち向かっていくことが期待されます。

○ また、本県は国内で最も多くの自動車を生産し、利用してきた「クルマ文化」を持つ地域です。日本一のクルマ県であると同時に交通事故も多く、加えて、これから自動車との付き合い方が「所有」から「利用」へと変化していくことも見込まれる中、自動車を安全・快適に利用する環境作りや、県民一人一人の社会的受容性を感化する取組も積極的に実施していくことが必要です。

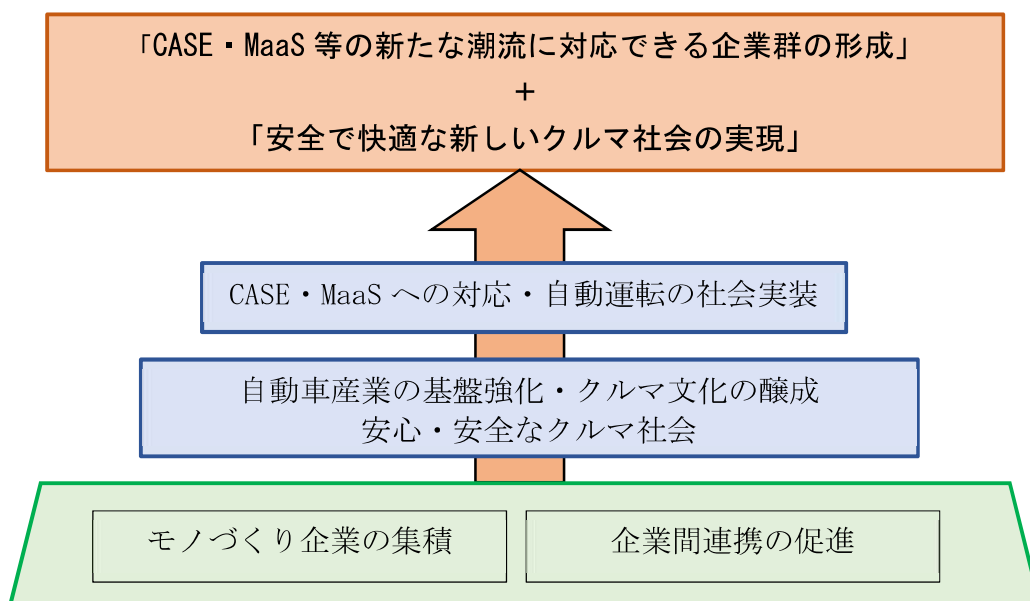
○ このような問題意識のもと、本県の自動車産業が引き続き日本経済を牽引し、グローバル市場においても存在感を発揮していくため、関連施策を着実に実行していきます。

3 構成 ～5つの施策の柱～

○ 本計画の目標である「モノづくりの世界的な集積を活かしつつ、CASE・MaaS等の新たな潮流に対応できる企業群の形成」+「安全で快適な新しいクルマ社会の実現」を達成するため、5つの施策の柱を定め、具体的な施策を推進していきます。

○ 計画の進捗状況を把握し、的確な進行管理を図るため、5つの施策の柱ごとにロードマップを作成するとともに、目指すべき姿を示す成果達成目標と、個別施策の進捗状況を管理する進捗管理指標を設定します。

図18 目標に向けた構成



V 5つの柱と具体的施策

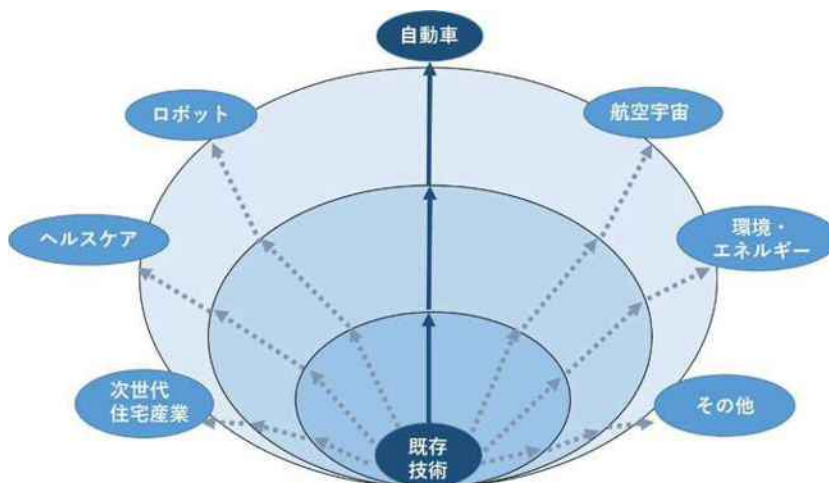
柱1 産業基盤の強化

<施策の内容>

○自動車関連企業の新事業展開・販路開拓支援

県内の自動車関連企業が、下請事業者から自社技術を活かして自ら提案を行う開発提案型企业への転換や、自動車分野以外の事業の柱を獲得するため、CASE・Ma a Sのトレンドや新型コロナウイルスによる自動車業界への影響を理解した上で自社技術の強みを把握し、タテ展開・ヨコ展開(図19)を図るための支援を実施します。

図19 既存技術のタテ展開・ヨコ展開



また、県内の中堅・中小自動車関連企業に対し、国内で行われる自動車関連の展示会への出展支援を実施し、新事業展開や企業間連携、販路開拓の機会を創出します。

さらに、産業空洞化対策減税基金を活用し2018年度から実施する「あいち中小企業応援ファンド助成事業」により、中小企業者等が行う地域資源等を活用した新製品(商品)開発、販路拡大などの新事業展開を支援します。

○中堅・中小企業の企業間連携の促進

CASE・MaaS 分野における新たな技術開発やグローバルなコスト競争に端を発する技術の高度化が求められる中においては、中小企業が単独で新製品開発や新市場開拓を行うことが困難なケースがあるため、異分野・異業種の連携を通じて、新分野・新市場への進出に取り組むことが効果的です。

さらに、デジタル化がより一層進展していく中においては、IT 企業やスタートアップといった異業種のプレイヤーと連携することが一つの解として考えられます。

これら企業間における連携を、新事業展開支援や販路開拓支援において促進していきます。

○あいち産業科学技術総合センターにおける中堅・中小企業への技術指導・相談の実施

あいち産業科学技術総合センターにおいて、製品開発に係る技術上の様々な問題について、職員が技術相談・技術指導を実施し、製品開発における技術上の様々な課題解決を行います。

次世代自動車関連の技術に関しては、燃料電池の開発に取り組む中小企業のニーズを踏まえ、センター内に設置する「燃料電池トライアルコア」において、試作品の特性評価、材料研究等を行います。

○サプライチェーンの強化

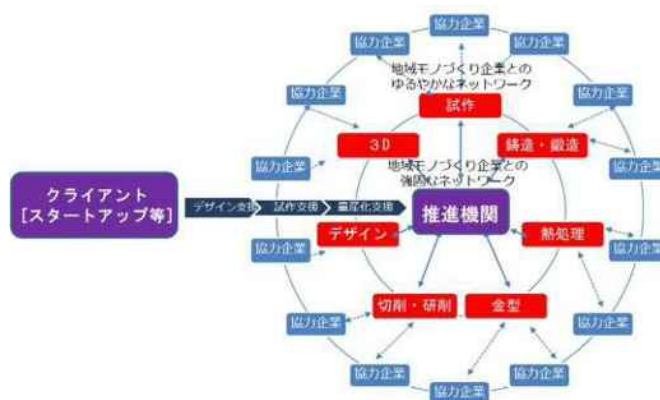
次世代自動車をはじめ、成長が期待される次世代産業や、産業の高度化・高付加価値化に資する研究施設・マザー工場・本社機能等の立地促進、また、スタートアップの誘引を図るため、市町村、経済団体等との連携の下、立地優遇施策や立地環境の整備など、総合的な取組を実施します。

また、「産業空洞化対策減税基金」を活用した立地補助金や産業立地促進税制の運用など、立地優遇策を活用した企業誘致や県内企業の再投資、サプライチェーンの中核をなす分野等の立地を支援し、自動車産業の集積を強化します。

○スタートアップとの連携

イノベーションの担い手として、革新的ビジネスモデルや最先端技術を持つスタートアップの重要性が増しています。愛知の強みを生かしたスタートアップの創出・育成・誘致を図るとともに、「あいちモノづくりネットワーク」(図20)等を活用し、本県の強みであるモノづくり産業の技術とスタートアップの新たなアイデア・ビジネスモデルを融合させるなど、オープンイノベーションを基本コンセプトとして、愛知独自のエコシステムの形成を目指します。

図20 あいちモノづくりネットワーク



○グローバル市場の獲得

感染症の影響により、当面はグローバルなヒトやモノの動きに制約が見込まれ、世界経済の不確実性が増す中、県内企業がグローバルな活動を引き続き展開できるよう、県の海外産業情報センターやサポートデスク、(独)日本貿易振興機構(JETRO)のネットワーク等を活用して、海外市場の動向に関する情報を提供するとともに、相談対応、専門家の紹介、海外で開催される展示会への出展支援等を行います。

○中堅・中小企業へのデジタル技術の活用促進

県内中小企業等の経営力向上を目的に、IoT や産業用ロボットなどの技術の利活用を促進するため、相談窓口により、デジタル技術の利活用の相談や事業者間のマッチングなど、中小企業等の現場におけるデジタル技術の導入、利活用を支援します。

また、中小企業におけるデジタル技術の利活用を促進するため、デジタル技術を活用した経営改善の意識向上を目的とした経営層向けのセミナーや、現場でデジタル技術を導入、利活用していくための研修会等を実施します。

柱2 安心・安全なクルマ社会

<施策の内容>

○自動車安全技術の向上と普及・啓発

2013年に設置した「自動車安全技術プロジェクトチーム」において、自動車安全技術の面から死亡事故等の減少に取り組むため、産学行政の連携のもと、自動車安全技術に係る調査や研究開発、実証実験、及びその支援を推進します(図21)。また、自動車安全技術プロジェクトチームにおける取組の普及・啓発を実施し、県内における自動車安全技術の活用の拡大を図ります。

自動車安全技術プロジェクトチームでは「プローブ情報活用ワーキンググループ」と「事故分析ワーキンググループ」の二つのワーキンググループを設置し、プローブ情報の交通安全対策への活用(図23)や、事故分析による自動車安全技術の開発支援(図24)、普及活動を実施します。

また、交通事故を減らし、より安全に車を運転できるよう、先進安全自動車(A S V)の体験試乗会や、死亡事故が多い高齢者向けにセミナーを開催する等、自動車安全技術の普及・啓発を実施します。

図21 自動車安全技術プロジェクトチームの活動

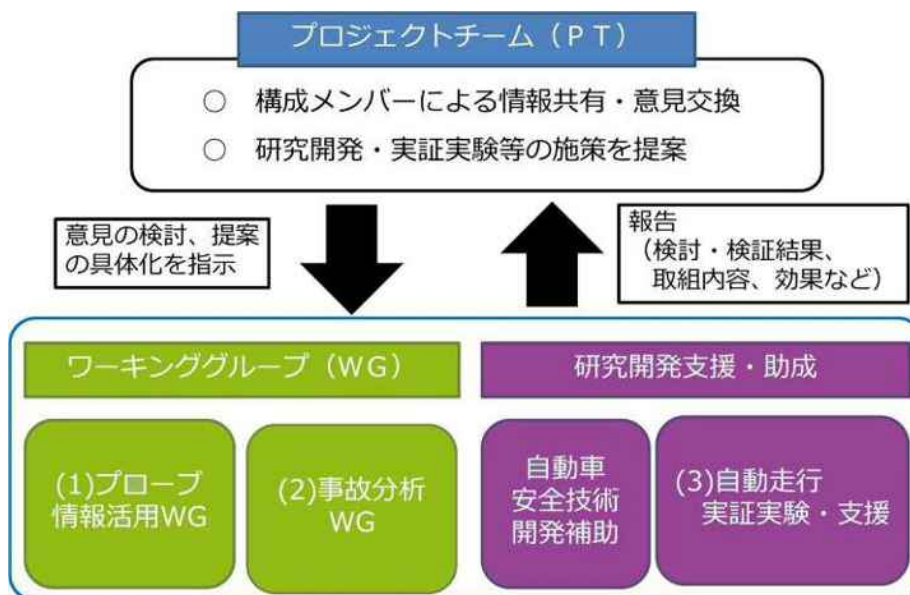


図 2 2 プローブ情報を活用した交通安全対策例



※県道やゾーン 30 などの市道を対象に、ABS が多発する箇所の現地調査を行い、対策を実施

図 2 3 ドライブレコーダーの映像を活用した事故分析例



映像から分かる情報

- ・ 車両前方映像
- ・ 車内映像
- ・ 事故発生場所
- ・ 車両速度 等

分析方法

- ・ 自転車の相対軌跡（対象物との距離・時間）の計算
- ・ 衝突（実事故）と回避（ヒヤリハット）の際の速度とブレーキをかけるタイミングの比較
- ・ シミュレーションによる事故の再現 等

相対位置計算のための調査の様子




OITS の普及・実用化の促進

情報通信技術を活用して交通事故や渋滞などの課題解決を図る I T S について、産学行政で構成する「愛知県 I T S 推進協議会」（会長：知事）を中心に、フォーラムの開催等による普及啓発や研究支援など様々な活動を通じ、普及・実用化の促進に取り組めます。

柱3 クルマ文化の醸成

＜施策の内容＞

○世界に向けた最先端クルマ情報の発信

産業展示会等の機会を捉え、最先端の技術や産学官の取組に関する情報発信を実施します。また、「ラリージャパン」などの国際的なイベントにおいても、当地の「クルマ文化」の発信を実施します。

○新たな技術の普及・啓発

自動運転といった新たな技術を社会へ実装していくためには、実際に利用する県民の十分な認識・理解を得る必要があります。そのため、自動運転の社会実装に向けた実証実験においては、県民に対する試乗の機会を設け、モニター調査を実施する等、社会的受容性の醸成を図っていきます。

また、先進安全自動車(A S V)の体験試乗会や、死亡事故が多い高齢者向けにセミナーを開催する等、最新の自動車安全技術の普及・啓発を実施します。

○次世代自動車に関する学習機会の充実

中堅・中小の自動車部品メーカー等を対象とした次世代自動車の最新動向について解説する講座や、産官学が連携した研究会を開催し、次世代自動車に関する学習機会の充実を図ります。

柱4 CASE・MaaSへの対応

<施策の内容>

○自動車関連企業の新事業展開支援（再掲）

県内の自動車関連企業が、下請事業者から自社技術を活かして自ら提案を行う開発提案型企業への転換や、自動車分野以外の事業の柱を獲得するため、CASE・MaaSのトレンドや新型コロナウイルスによる自動車業界への影響を理解した上で自社技術の強みを把握し、タテ展開・ヨコ展開を図るための支援を実施します。

○MaaSの普及促進

移動手段選択の最適化により、混雑緩和や環境負荷低減などの様々な効果が期待できるMaaSについて、産学行政で構成する「MaaS推進会議」の活動などにより、社会実装を推進します。

○次世代自動車に関する最新情報の提供

中堅・中小企業の技術者を対象に、次世代自動車の構造や、搭載される電池、モーター等の部品の機能・構造について解説する研修を実施し、次世代自動車に関する最新の情報提供やモノづくり人材の育成を図ります。

○EV・PHV・FCVの普及拡大

自動車と関係が深い本県において、EV・PHV・FCVといった次世代自動車の普及を促進することは、CO₂の削減、大気汚染の改善にも効果があるとともに、本県の基幹産業である自動車産業の振興・発展にも貢献します。

次世代自動車の普及に当たっては、「あいちEV・PHV普及ネットワーク」や「あいちFCV普及促進協議会」における多様な分野の参加者の連携・協働により、普及を促進します。

また、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン(2020 年度策定予定)」や「愛知県水素ステーション整備・配備計画」による充電インフラや水素ステーションの整備、「先進環境対応自動車導入促進費補助金」によるEV・PHV・FCVなどの先進環境対応自動車の導入促進、EV・PHV・FCVを対象とした県独自の自動車税種別割の課税免除といった取組を通じ、普及を促進します。

○次世代技術導入に係る研究開発・実証実験の支援

「新あいち創造研究開発補助金」により、自動車分野を含め、企業が実施する次世代成長分野の研究開発や実証実験を支援します。

○「知の拠点あいち」における自動車技術の研究開発の推進

「知の拠点あいち重点研究プロジェクト」において、次世代自動車等の分野に関する研究開発を推進し、大学等の技術シーズをモノづくり産業の技術革新につなげ、自動車技術の高度化と早期の社会実装を図ります。

○スタートアップとの連携（再掲）

イノベーションの担い手として、革新的ビジネスモデルや最先端技術を持つスタートアップの重要性が増しています。愛知の強みを生かしたスタートアップの創出・育成・誘致を図るとともに、「あいちモノづくりネットワーク」等を活用し、本県の強みであるモノづくり産業の技術とスタートアップの新たなアイデア・ビジネスモデルを融合させるなど、オープンイノベーションを基本コンセプトとして、愛知独自のエコシステムの形成を目指します。

柱5 自動運転の社会実装

<施策の内容>

○自動運転の社会実装の実現に向けた実証実験の実施

本県では、2016年から県内各地において自動運転の実証実験を実施し、自動運転の社会実装に向け、技術面、運用面の両面から検証を実施してきました(図24)。

2025年に向けては、最先端の技術を用いて将来の自動運転のあり方を示す「ショーケース」、公園などの閉鎖空間である「集客施設」、名古屋市内の「都心」の3つのビジネスモデルを想定し、社会実装の実現に向けた実証実験を実施します。

図24 自動運転の実証実験の様子(令和2(2020)年度)



中部国際空港島
(小型バス車両)



西尾市 市街地
(タクシー車両)



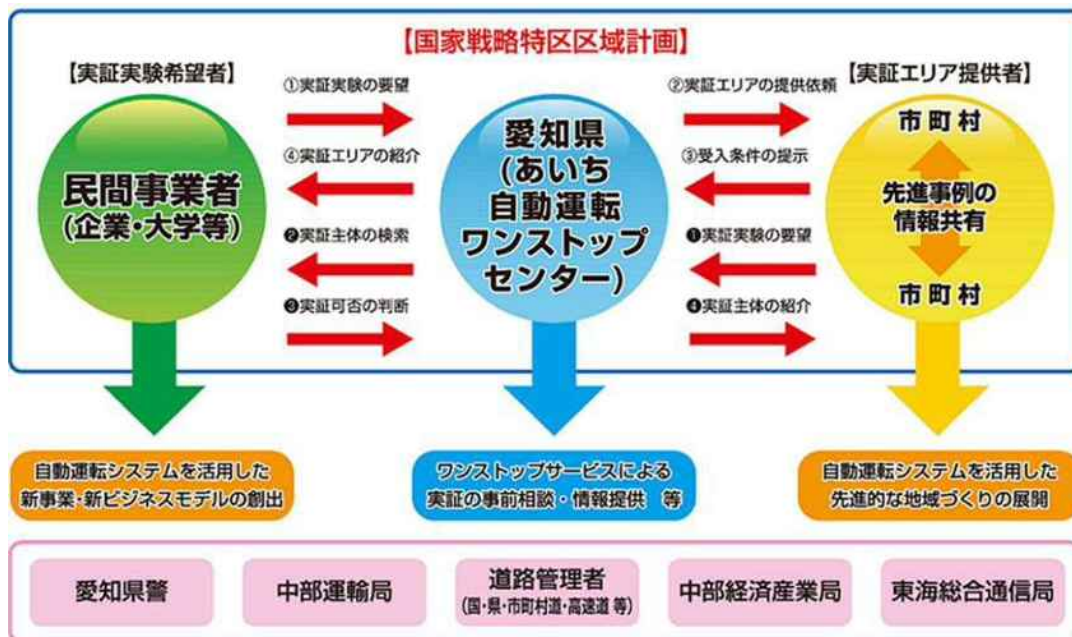
愛・地球博記念公園
(自動運転コンセプト車両・MOOX)

○県内における自動運転の社会実装に向けた取組の支援

自動運転の社会実装により、地域毎に顕在化する社会課題を解決するため、「あいち自動運転推進コンソーシアム」において、自動運転の実証実験を希望する企業・大学等と、実証実験フィールドの提供とともに、将来、自動運転を導入した地域づくりを推進する県内市町村とのマッチングを実施します。その他、国が実施する自動運転プロジェクトを活用するなど、県内各所における実証実験を推進します。

また、「あいち自動運転ワンストップセンター」において、関係法令上の手続に係る各種相談への対応や情報提供、関係機関との調整を支援します。

図 2 5 あいち自動運転推進コンソーシアム



<成果目標>

項目	目標
製造品出荷額等の全国シェア	15%程度
EV・PHV・FCV 新車販売割合(2030 年度目標) ※本目標値を目指し、2025 年度までの取組を行う	30%
県内における自動運転の社会実装件数	3 件

<進捗管理目標>

項目	目標
新事業展開の支援企業数	25 社
自動車分野における中堅・中小企業への技術指導・相談	100,000 件
展示会出展の支援企業数	25 社
「あいち中小企業応援ファンド」による支援	30 件
次世代自動車分野の企業立地	20 社
企業間連携による事業展開支援件数	4 件
試乗会や講習会等における啓発活動件数	25 件
次世代自動車に関する情報提供の実施人数(延べ)	5,000 人
水素ステーションの整備数(累計)	100 基 程度
研究開発・実証実験の支援(自動運転を除く)	70 件
「知の拠点あいち重点研究プロジェクト」で開発する次世代自動車等の分野に関する製品・試作品	10 件
スタートアップと県内企業との新たな連携件数(年間) ※2021 年度までの目標値	50 件
県内における自動運転の実証実験	40 件
あいち自動運転ワンストップセンターにおける相談	250 件

V 5つの柱と具体的施策 ～ロードマップ～

柱1 産業基盤の強化

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○自動車関連企業の新事業展開・販路開拓支援	ワークショップを開催し、県内自動車関連企業の新事業展開を支援する	ワークショップ事業を通じて得た知見を活用し、自動車関連企業の新事業展開支援を実施する			<ul style="list-style-type: none"> ・2025年: 県内企業の新事業展開支援 25社 ・2025年: 県内企業の展示会の出展支援 25社 ・2025年: 「あいち中小企業応援ファンド」による支援 30件
	国内の自動車関連展示会への県内中堅・中小企業の出展を支援し、販路開拓の機会を創出する			販路開拓支援事業の見直しと実施	
	「あいち中小企業応援ファンド」により、自動車部品関連の中堅・中小企業の新製品の開発や販路拡大の取組を支援				
○中堅・中小企業の企業間連携の促進	新分野進出支援や販路開拓支援の出口として、企業間連携を促進する				<ul style="list-style-type: none"> ・2025年: 企業間連携による事業展開の支援 4件
	ものづくりを行う中堅・中小企業と、新たなアイデア・技術を持つスタートアップとの連携を支援する				

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○あいち産業科学技術総合センターにおける中堅・中小企業への技術指導・相談	あいち産業科学技術総合センターにおいて、製品開発に係る技術上の様々な問題について、職員が技術相談・技術指導を実施し、製品開発における技術上の様々な課題解決を行う				・2025年：自動車分野における中堅・中小企業への技術指導・相談 100,000件
○サプライチェーンの強化	減税基金による県外企業の立地や県内企業の再投資を支援する				・2025年：次世代自動車分野の企業立地20社
○スタートアップとの連携	あいちモノづくりネットワーク等により、モノづくり企業とスタートアップの連携を支援する	あいちモノづくりネットワーク等の活動を通して得られた知見を活用し、モノづくり企業とスタートアップの連携を支援する			・2021年：スタートアップと県内企業との新たな連携件数50件
○グローバル市場の獲得	海外産業情報センターやサポートデスクにおいて、海外進出企業の海外事業活動を支援する あいち国際ビジネス支援センターにおいて、海外進出に係る相談対応を実施する				
○中堅・中小企業へのデジタル技術の活用促進	相談窓口を通して、現場へのデジタル技術の導入やデジタル技術の利用側と提供側のマッチングを支援する 経営層向け、現場向けのセミナー・研修会等を実施する	社会情勢を踏まえて支援策を検討・実施する			

柱2 安心・安全なクルマ社会

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○自動車安全技術の向上と普及・啓発	<p>自動車安全技術 PT において、自動車安全技術に係る調査や研究開発・実証実験及びその支援を実施する。また、県内において自動車安全技術の活用を拡大するための普及・啓発を実施する。</p> <p>プローブ情報活用ワーキンググループの活動を通じ、交通事故の防止、事故数減少に資する交通安全施設の設置等の交通安全対策への活用を検討する。</p> <p>事故分析ワーキンググループの活動を通じ、県内企業等の自動車安全技術の開発を支援する</p> <p>先進安全自動車（ASV）の試乗会を開催 高齢者向け講習会にてサポカー等の啓発活動を実施</p>				<p>・2025年：試乗会や講習会等の啓発活動 25件</p>
○ITSの普及・実用化の促進	<p>愛知県 ITS 推進協議会の活動を通じ、ITSの普及・実用化の促進を図る</p>				

柱3 クルマ文化の醸成

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○世界に向けた最先端クルマ情報の発信	産業展示会や国際的イベントの機会を捉え、当地の最先端クルマ情報を世界へ発信する				
○新たな技術の普及・啓発	自動運転実証実験においてモニター調査を実施し、自動運転の社会的受容性の醸成を図る				・2025年:試乗会や講習会等の啓発活動25件(再掲)
	<再掲> 先進安全自動車(ASV)の試乗会を開催 高齢者向け講習会にてサポカー等の啓発活動を実施				
○次世代自動車に関する学習機会の充実	中堅・中小の自動車部品メーカー等を対象とした講座を開催する等、次世代自動車に関する学習機会を充実させる				・2025年:次世代自動車に関する情報提供の実施人数5,000人

柱4 CASE・MaaSへの対応

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○自動車関連企業の 新分野進出支援(再掲)	ワークショップを開催し、県内自動車関連企業の新事業展開を支援する	ワークショップ事業を通じて得た知見を活用し、自動車関連企業の新事業展開を実施する			・2025年:県内企業の新事業展開支援25社(再掲)
○MaaSの普及促進	名古屋東部丘陵地域への実装を先導的に進める。 その後、ノウハウを活用し、県内各地域への普及促進に取り組む。				
○EV・PHV・FCVの普及拡大	EV・PHV・FCVの自動車税種別割の課税免税制度による普及拡大を図る				・2025年:水素ステーションの整備数100基程度
	「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン(仮称)」や「愛知県水素ステーション整備・配備計画」に基づき、充電設備や水素ステーションの普及活動を実施する				

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
○次世代自動車に関する最新情報の提供	<p>中堅・中小自動車部品メーカー等の技術者向け研修を開催し、次世代自動車に関する最新の情報提供やモノづくり人材の育成を図る</p> <p>セミナーを開催し、自動車産業を取り巻く環境と中堅・中小企業に求められる取組等の情報提供を実施する</p>				・2025年:次世代自動車に関する情報提供の実施延べ5,000人(再掲)
○次世代技術導入に係る研究開発支援	<p>減税基金により、自動車分野を含む次世代成長分野の研究開発や実証実験を支援する</p>				・2025年:研究開発・実証実験の支援70件
○「知の拠点あいち」における自動車技術の研究開発の促進	<p>「知の拠点あいち重点研究プロジェクトⅢ期」により、次世代自動車等の分野に関する研究開発を実施する</p>	<p>「知の拠点あいち重点研究プロジェクトⅢ期」の成果を踏まえた支援策を実施する</p> <p>「知の拠点あいち」を核とした新たな研究開発プロジェクトを実施する</p>			・2025年:「知の拠点あいち重点研究プロジェクト」で開発する次世代自動車等の分野に関する製品・試作品10件
○スタートアップとの連携(再掲)	<p>あいちモノづくりネットワーク等により、モノづくり企業とスタートアップの連携を支援する</p>	<p>あいちモノづくりネットワーク等の活動を通して得られた知見を活用し、モノづくり企業とスタートアップの連携を支援する</p>			・2021年:スタートアップと県内企業との新たな連携件数50件(再掲)

柱5 自動運転の社会実装

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標	
○自動運転の社会実装の実現に向けた実証実験の実施	ショーケースモデル(セントレア)			社会実装の実現状況を踏まえ、適切な支援を検討・実施する	・2025年:県内における自動運転の実証実験40件	
	実装を見据えた具体的なビジネスモデルを想定した実証実験を実施する					
	空港島のスーパーシティ化への取組との連携					
	集客施設モデル(モリコロパーク)			社会実装の実現状況を踏まえ、適切な支援を検討・実施する		
	実装を見据えた具体的なビジネスモデルを想定した実証実験を実施する					
		ジブリパーク 開業				
都市モデル(名古屋市内)				社会実装の実現状況を踏まえ、適切な支援を検討・実施する		
具体的なビジネスモデルを想定した実証実験の実施する						
				Station Ai 開業		

施策内容	2021年	2022年	2023年	2024年～2025年	進捗管理目標
<p>○県内における自動運転の社会実装に向けた取組の支援</p>	<div data-bbox="515 375 1668 662" style="border: 1px solid black; background-color: #d9e1f2; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・あいち自動運転推進コンソーシアムにより、実証実験を希望する企業、大学と市町村のマッチングを支援する。 ・国の自動運転プロジェクトの活用検討等 <div data-bbox="533 542 956 611" style="background-color: #f4a460; padding: 2px 5px; margin-top: 5px;">住宅・団地郊外モデルの支援</div> </div> <div data-bbox="515 702 1657 821" style="border: 1px solid black; background-color: #d9e1f2; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>あいち自動運転ワンストップセンター</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内における自動運転実証実験に係る手続きをワンストップ窓口で支援する </div>				<ul style="list-style-type: none"> ・2025年：あいち自動運転ワンストップセンターの相談件数 50件

VI 参考資料

<用語解説>

項目	説明
AI	Artificial Intelligenceの略で、人工知能のこと。
CASE	自動車に関する技術で、「Connected（コネクティッド化）」、「Autonomous（自動運転化）」、「Shared/Service（シェア/サービス化）」、「Electric（電動化）」の四つの頭文字をとったもの。
GAF A	米国の主要IT企業であるグーグル（Google）、アマゾン（Amazon）、フェイスブック（Facebook）、アップル（Apple）の4社の総称。ガーファと呼ぶ。GAF Aにマイクロソフト（Microsoft）を加えて、GAFAM（ガーファム）と呼ぶ場合もある。
ITS	Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略称。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。
ITS フィンランド	フィンランドにおいて、大学やタクシー協会、民間企業など100以上の団体や組織が参画し、オープンデータとオープンAPIのプラットフォームの開発・整備を行う産官学コンソーシアム。
Well-to-Wheel	自動車燃料の総合エネルギー効率を表す用語。「油田からタイヤを駆動するまで」という意味。走行時のCo2のみではなく、燃料をタンクに入れるまでのCo2の排出を指す。
あいちEV・PHV普及ネットワーク	EV・PHVの本格的な普及に向けて、関係事業主体が協働してモデル事業を推進することを目的として2009年4月に設立。電力会社、自動車メーカー、自治体、充電器メーカー、総合商社、駐車場会社の他、充電設備の設置や、営業車としてのEV等の導入が想定される小売業者などで構成。
あいちFCV普及促進協議会	燃料電池自動車（FCV）の普及促進、水素ステーションの整備促進に向けた幅広い取組実施するため、2005年7月に設立。県、県内市町村及び民間企業で構成。
愛知県ITS推進協議会	ITSを公共性、公益性を充足した社会システムとして実現しなければならないという理念の実現化を期待する企業、団体、関連学識経験者等と、愛知県をはじめとするこの地域の自治体がある実現のための総力を結集する産、学、行政連携の組織として1998年5月に設立。
あいち自動運転推進コンソーシアム	企業、大学等と市町村とのマッチング等により、県内各所における自動運転の実証実験を推進し、自動運転に係るイノベーションの誘発により、新たな事業を創出し、オールあいちによる自動運転の社会実装を目指すことを目的に2017年10月に設立。自治体、企業、大学、関係団体等で構成。
愛知県水素ステーション整備・配備計画	FCVの初期需要の創出に不可欠となる水素ステーションについて着実な整備を促進するため、2014年2月に策定。
あいち中小企業応援ファンド	地域資源（生産技術、農林水産品、観光資源等）を活用して新たな事業展開を図る中小・小規模企業者等に対して、運用益及び補助金を原資として助成する基金。
あいちモノづくりネットワーク	県内モノづくり企業が連携した新たなビジネスモデルやイノベーションの創出を図るため、試作から量産を一気通貫で行えるモノづくり企業のネットワーク。
オンデマンド交通	運行経路（路線）・乗降地点（停留所）・運行時刻（時刻表）が定められている一般的な路線バスと異なり、経路・乗降地点・時刻のいずれか、あるいは、すべてに柔軟性を持たせることで、利用者の要求に応じて運行する乗合型の公共交通サービス形態。
官民ITS 構想・ロードマップ	世界最先端のITSを維持・構築し、世界一の道路交通社会によるメリットを国民が享受するための戦略を官民が一体となって策定し、それを実行することにより、「世界一のITSを構築・維持し、日本・世界に貢献する」ことを目標とする計画。
グリーンスローモビリティ	電動で、時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上のモビリティのこと。

サプライチェーン	製品の原材料・部品の調達から、製造、在庫管理、配送、販売、消費までの全体の一連の流れ。
産業空洞化対策減税基金	産業空洞化に対応するため、法人県民税減税を代替する措置として、毎年度、その10%に相当する50億円程度を「基金」に積み立て、これを原資として、企業立地、研究開発、実証実験を支援する補助制度。
自動車安全技術プロジェクトチーム	交通事故の抑止及び交通事故死者数全国ワースト1位の返上を目指し、交通安全対策の取組の一つとして、自動車安全技術に係る調査、研究開発・実証実験及びその支援に取り組む。産、学、行政連携の組織として2013年6月に設立。
スーパーシティ	国家戦略特別区域法の一部改正により、新たに設けられた制度。国からスーパーシティ型国家戦略特区として区域指定される。 AIやビッグデータなど先端技術を活用し、未来の生活を先行実現する「まるごと未来都市」を目指すもの。都市内の様々なサービスに共通に使用できるデータ基盤を整備するとともに、大胆な規制改革等によって、複数の先端サービスを官民連携により地域住民等に提供する。
スタートアップ	IoT、AIなどの最先端の技術を活用し、新しい革新的なビジネスモデルを用いて急成長を目指す企業。
先進安全自動車(ASV)	先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車。
戦略的イノベーション創造プログラム	総合科学技術・イノベーション会議が司令塔機能を発揮して、府省の枠や旧来の分野を超えたマネジメントにより、科学技術イノベーション実現のために創設した国家プロジェクト。
知の拠点あいち	付加価値の高いモノづくり技術を支援するため、本県が整備を進めている、最先端の研究開発環境を備えた拠点。大学等の技術シーズを企業の事業化へとつなげる「重点研究プロジェクト」など、産学行政による共同研究開発を推進している。高度計測分析機器を備え、県内7か所の技術センター・試験場と連携して地域企業への技術支援を行う「あいち産業科学技術総合センター」、ナノレベルの先端計測分析施設である「あいちシンクロtron光センター」及び次世代成長分野等の実用化を支援する「実証研究エリア」で構成されている。
知の拠点あいち重点研究プロジェクトⅢ期	知の拠点あいち重点研究プロジェクトは、産学行政連携により、大学等の研究シーズを活用して県内主要産業が有する課題を解決し、新技術の開発・実用化や新産業の創出を目指すものであり、Ⅲ期は2019年度～2021年度の3年間にわたり、「近未来自動車技術開発プロジェクト」、「先進的AI・IoT・ビッグデータ活用技術開発プロジェクト」、「革新的モノづくり技術開発プロジェクト」の3つのプロジェクトを実施。
燃料電池トライアルコア	燃料電池の試作品の特性評価や技術相談、情報提供など、総合的な支援を行う窓口として、あいち産業科学技術総合センター産業技術センター内に設置。
パリ協定	国連気候変動枠組条約締約国会議(COP21)(2015年11月30日～12月13日)において採択され、2016年に発効。2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための国際枠組み。
プラットフォーマー	主にサービスの基盤(プラットフォーム)となるシステムやサービスをユーザーに提供している事業者のこと。IT業界において、インターネット上で大規模なサービス提供をしている企業を指す。
ロックダウン	感染症や暴動などの事態が発生した際、被害拡大を防ぐために外出などの行動を制限する措置のこと。
2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略	「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指し、14の重要分野ごとに、高い目標を掲げた上で、現状の課題と今後の取組を明記し、予算、税、規制改革・標準化、国際連携など、あらゆる政策を盛り込んだ実行計画。2020年12月策定。