

岩手県 自動車関連産業における地域産業クラスター計画

1. 地域産業クラスターの形成を目指す産業領域：モビリティ産業への変革を目指す自動車関連産業領域

(1) 該当する業種 ※ () 内は産業中分類ベースで記載

自動車・同附属品製造業（輸送用機械器具製造業）
自動車部品・金型・プレス加工（金属製品製造業）
生産用機械・同部品製造業、金属加工機械製造業（生産用機械器具製造業）
電子部品製造業（電子部品・デバイス・電子回路製造業）
ソフトウェア業（情報サービス業）

(2) 特定の理由

岩手県では、1993 年に関東自動車工業(株)岩手工場（※）が操業を開始して以来、同社岩手工場の第 2 ライン増設（2005 年）、トヨタ自動車東日本(株)の設立（2012 年）、トヨタグループによる東北の「国内第 3 の生産拠点化」の動きを背景に、国内有数の「ものづくり産業集積地」を形成することを目指し、2006 年に県内産学官連携によるネットワーク組織「いわて自動車関連産業集積促進協議会」を設立、2008 年には長期戦略である「岩手県自動車関連産業成長戦略」を策定するとともに、2012 年以降は、重点的な行動計画を示す「岩手県自動車関連産業振興アクションプラン」を策定、これらに基づき産学官が一体となって、自動車関連企業のサプライチェーン構築を進めてきた。

この間、「いわて自動車関連産業集積促進協議会」の加盟企業・団体数は、発足時の 193 会員から 2 倍超の 395 会員となり、輸送用機械器具製造業出荷額は、4,122 億円（2006 年）から約 1.8 倍の 7,456 億円（2023 年）になるなど、自動車関連産業は本県の基幹産業として地域経済と雇用を力強く牽引している。この産学官連携による自動車産業集積の動きは、岩手県が主導し、東北 6 県に新潟県を加えた「とうほく自動車産業集積連携会議」の設立（2006 年）、北海道自動車産業集積促進協議会との共催によるトヨタグループ向け商談会の開催（2015 年～）などに発展を続け、現在も、自動車関連産業の一大集積拠点を目指し、広域連携での取組を強力に展開している。

人口減少の進展により人材確保が厳しさを増す中で、自動車関連産業は「100 年に一度の大変革期」を迎えており、電子化・電動化などの急激な技術革新やグローバル市場の影響の下、完成車・部品メーカーの戦略がより重要さを増しているが、2024 年には現行の「岩手県自動車関連産業新ビジョン（改訂版）」を策定、生産性の向上や付加価値創出力の強化などの質的充実とともに新たな価値を創出する視点が重要と考え、「自動車関連産業が岩手の価値創出を牽引し、県民の幸福度の向上に貢献」することを目指す姿とし、取組を進めている。

自動車関連産業は、国全体の製造業出荷額の 2 割を占め、就業人口は 550 万を超えるなど、日本経済を支える重要な基幹産業としての地位を占めている一方、電動化、

※現トヨタ自動車東日本(株)の前身。2012 年に関東自動車工業、セントラル自動車、トヨタ自動車東北の 3 社を統合し、トヨタ自動車東日本(株)が誕生。

GX、AX などあらゆる産業構造の変化への対応や、生活様式の変化に伴い自動車に求められる機能の変容への対応など、モビリティ産業への変革が進められている。

この点、本県では、完成車の生産拠点として長年培った高い品質と生産技術を有しており、既に構築されているサプライチェーンが大きな強みとなる。更に、産学官連携による次世代技術（CN、CASE、MaaS など）と企業のマッチング、次世代技術シーズの創出・育成、HEV 等の次世代モビリティを担う人材や企業における AI 活用人材の育成、DX 支援等の取組を重層的に行ってきた実績がある。

また、本県の特長として、県南地域では予てより自動車関連産業と併せて半導体関連産業の集積が進んでいることが挙げられ、両産業の集積促進組織が総会を合同で開催するなど企業間の交流の舞台が整っており、相互に連携することで、高度な技術力を持った人材育成などの相乗効果が大いに期待できる。さらに、トヨタ自動車東日本㈱岩手工場から自動車で 1 時間圏内の盛岡市及び滝沢市周辺には、理工系・ソフトウェア系の学部を有する大学が複数存在し、産学官連携による IT 産業の集積が進められ、ものづくりと IT 産業との融和の面でも地理的優位性がある。

県内への主要サプライヤーの進出に目を移すと、関東自動車工業㈱岩手工場第 2 ライン増設時（2005 年）に多くのサプライヤーが進出し、セントラル自動車㈱宮城大衡工場稼働時（2011 年）にも進出が相次いだ。近年は、トヨタ自動車東日本㈱岩手工場への人気車種の生産移管やモデルチェンジ等に対応するため、企業の新設・増設が 15 件みられ（2021～2025 年度）、トヨタ自動車東日本㈱を核とするサプライチェーン強化につながる投資が継続されている。

トヨタ自動車東日本㈱及び県内に進出した主要サプライヤーは、東日本大震災津波以降、産学官連携を含めた復興支援、県内企業の生産性向上支援、地域課題の解決等に意欲的に取り組んでいただくなど、自動車及び自動車部品生産等に留まらない活動を展開し、地域の活性化にともに取り組む、なくてはならない存在であり、今後、モビリティを通じ、様々な社会実装を目指すなど、モビリティの新たな価値を岩手で広げていく可能性を秘めている。

さらに、新たな動きとして、トヨタ自動車㈱が、クルマファンの裾野拡大及び車両開発へのフィードバック等を目的として開催するモータースポーツ「TOYOTA GAZOO Racing Rally Challenge」への取組が挙げられる。県内としては 38 年ぶりのラリー大会となるプレイベントが、2025 年 11 月と 2026 年 2 月、岩手県雫石町の小岩井農場を主会場として開催され、現在、2027 年以降の本大会開催に向けて、関係者が一丸となって取り組んでいる。トヨタ自動車㈱やトヨタ自動車東日本㈱をはじめとする県内自動車関連企業、自動車販売店と自治体の連携により実施されることで、県内における自動車関連産業の認知度やブランド力が向上し、クルマファンの拡大による将来の自動車関連産業を担う人材の育成に寄与するとともに、モータースポーツを起点とした良いクルマづくり、更なる自動車関連産業の集積拡大に資することが期待される。

以上の理由から、モビリティ産業への変革を目指す自動車産業クラスターとしてより強固なクラスターが形成される可能性が高いことが、本領域を特定する最大の理由である。

2. 地域産業クラスターの形成を目指す区域

(1) 特にクラスター形成の核となる区域

金ケ崎町、北上市、奥州市、一関市、花巻市、平泉町など、北上川バレープロジェクトに関わる区域

※「北上川バレー」は、県央地域から県南地域にかけて広がるエリア。県では、自動車・半導体関連産業を中心とした産業集積や、新たな雇用の創出が見込まれる地域特性を生かし、広域的な連携の促進や、第4次産業革命技術の導入、人材育成などを通じて、働きやすく暮らしやすい新しい時代を切り拓く先行モデルとなるゾーンの創造を目指しており、「いわて県民計画(2019～2028)」における「新しい時代を切り拓くプロジェクト」のひとつ。

(2) 計画推進の核となる企業

トヨタ自動車東日本㈱、㈱デンソー岩手、アイシン東北㈱、トヨタ紡織東北㈱、㈱フタバ平泉、東北小島㈱、ハヤテレ東北㈱、HOWA 岩手㈱、㈱マルヤス・セキソー東北、豊田合成東日本㈱

※上記は、国から提示を受けたコネクタ一度（企業の域外販売額/企業が所在する都道府県の域外販売額）、ハブ度（企業の域内仕入額/企業が所在する都道府県の域内仕入額）が高い企業のリストを参考に選定しているが、本計画においては、上記企業単体のみならず、これらを核として形成されている関連企業群や、当該企業との取引・連携関係にある企業についても、本クラスターを構成する一体的な企業群として捉え、重点的な支援の対象に含めることを想定している。

(3) 特定の理由

金ケ崎町を拠点とするトヨタ自動車東日本㈱岩手工場を核として、北上市、奥州市、一関市、花巻市及び平泉町等の北上川流域には、主要部品製造を担う Tier1、Tier2 企業をはじめ、プレス加工、金属加工、金型、表面処理加工など幅広い技術を持つ企業や物流を担う企業が集積し、自動車関連産業のサプライチェーンが形成されている。

また、国道4号、東北自動車道、東北新幹線、花巻空港などの交通網を有し、物流の効率性が高いほか、専攻科を有する黒沢尻工業高等学校等の複数の工業系高等学校、一関工業高等専門学校等の教育機関が充実し、現在も高度な人材を輩出している。

関東自動車工業㈱岩手工場の操業以来長きにわたり、完成車の生産拠点を支える高い品質と技術力を有する企業が多く立地し、現在はトヨタ自動車㈱の国内第3の生産

拠点として、高品質なコンパクトカーの生産を支えている。今後、トヨタ自動車(株)の国内生産を担う地域としてさらなる産業の集積が見込まれる区域として特定した。

3. 当該分野の現状認識と目指す姿【目標】

(1) 現状の整理

トヨタ自動車(株)は、東北を「国内第3の生産拠点」と位置付け、トヨタ自動車東日本(株)にコンパクトカーの生産を集約しており、東北の自動車生産台数は、岩手工場での生産を中核として、生産台数は2006年の約30万台から約45万台(2018年)へと拡大している。リーマンショック、東日本大震災津波、新型コロナウイルスなどの厳しい環境要因を乗り越え、岩手県の自動車関連産業のサプライチェーンは世界水準の品質を保ちながら、海外への輸出車を含め国際競争力の高い車づくりに貢献している。現在、岩手工場では、国内新車販売台数で首位となったことがあるヤリスシリーズ、カローラシリーズ、アクアに加え、LBXが生産されるとともに、工場で使用される電力には再エネ電力が活用され、さらに競争力が増している。

今後、県内サプライチェーンをより強固なものにするためには、トヨタ自動車(株)が求める品質、コスト、納期等に的確に対応しながら、地場企業がさらなる取引拡大を目指していく必要がある。

加えて、物流の基盤となる道路や、操業の安全・安心に資する河川など社会資本の整備はもとより、既存インフラが良好に機能することが不可欠である。また、サプライヤーの進出に対応するため、必要に応じた産業団地の整備など、クラスターの形成に繋がる基盤の構築が求められる。

(2) 目指すべき目標(必須KGIとして、計画での官民設備投資額、計画での付加価値増加額及び計画での産業ニーズに即した産業人材育成数を含む。)

必須KGIとして、本計画における官民設備投資額は、2036年度に10億円、累計で約108億円を目指す。

必須KGIとして、本計画における付加価値増加額は、2036年度までに約455億円を目指す。

必須KGIとして、本計画における産業人材育成数は、2036年度までに1,650人を目指す。

(3) 設定の根拠

必須KGIである官民設備投資額については、官については、現時点で想定している県自動車関連事業(クラスター計画関連)の進行に向けた事業費を計上し、民については、直近5か年の増設投資の推移を参照し、電動化への対応、GXやDX、AX等の産業構造変化に対応するための投資について、政策効果を見込み毎年10億円規模で継続することとして設定した。

必須 KGI である付加価値増加額については、産業中分類「輸送用機械器具製造業」の付加価値額を指標として用いる。同一統計に基づく直近 3 か年の推移を参照し、直近値に政策効果を見込み 1.4 倍で設定した。

必須 KGI である産業人材育成数については、一関工業高等専門学校及び高等学校等と連携して実施する次世代モビリティを担う人材育成数や AI 活用人材の育成数等を基礎とし、政策効果を見込み毎年 150 人の育成が継続することとして設定した。

(4) 効果検証

本プランで掲げた目標について、毎年度フォローアップを実施し、国からの求めに応じて結果を報告する。

4. 勝ち筋の特定と投資の具体像、定量的なインパクト【道筋】

(1) 基本戦略：当該産業領域における勝ち筋・岩手県に構築すべき機能

- ① 長年、高品質な完成車の生産拠点を支えてきたサプライチェーンについて、電動化、水素やバイオ燃料等の新技術への対応などの支援を強化
- ② 現在域内で生産・供給できていない部品等を、高品質・適正な原価で生産・供給することや既に生産・供給している部品等の更なる高付加価値化を実現できるよう、地場企業の品質向上、AI 活用や DX 推進による生産性向上を強力に支援
- ③ 今後のモビリティに求められる、移動の楽しさづくり、クルマファンの拡大などの新たな価値創出、地域の課題とモビリティの融合（自動運転の実証拠点化等）の推進
- ④ いわて自動車関連産業集積促進協議会を核としたクラスター強化に向けた事業展開（取引拡大や人材育成等）

以上により、サプライチェーンの質的強化を強力に推し進め、将来の環境変化に対応できるクラスターを形成する。

(2) 投資の具体像

10 年総額 約 108 億円以上（官 16 億円、民 92 億円）

【官】

- ・ 電動化、GX、AX 等に対応する設備投資、人材育成の支援
- ・ 産学官連携による次世代自動車技術及び異業種と自動車関連企業とのマッチング推進、共同研究、人材育成等
- ・ 交通空白地域での自動運転等、社会課題に対応した新たなクルマづくり支援
- ・ モータースポーツを起点としたクルマファンの裾野拡大及び産学官連携強化
- ・ 産業支援機関等による企業と連携した人材育成等の支援
- ・ 企業連携による AI 活用人材育成の支援
- ・ 省人化や省力化を目的とした設備投資支援

【民】

- ・ 電動化、GX、AX 等に対応する設備投資
- ・ 部品の現地生産に対応するための工場の新增設

(3) 地域へのインパクト、目指すべき姿

これまで、国内有数の自動車生産拠点として、世界水準の魅力あるコンパクトカーを安定的に生産してきたサプライチェーンの質的強化により、「100 年に一度の大変革期」における電子化・電動化に向けた技術革新、GX・DX・AX などの産業構造の変化、グローバル市場の影響に柔軟に対応し、更には AI 活用や DX 推進による生産性向上を進め、人口減少下においても新たな価値を生み出し続ける自動車産業クラスターを形成する。当該クラスターは、東日本大震災津波を乗り越え、持続的成長を続けるサプライチェーンとして、国内外のものづくり産業のシンボルとなり得る。

また、自動車生産にとどまらず、異業種との連携による移動の楽しさづくりなどの新たな価値の創出や、自動運転等の社会実装を目指したフィールドの提供等の取組を推進し、モビリティを通じた地域課題の解決を目指す。

ラリーチャレンジ等により、トヨタ自動車㈱と地域との接点が創出され、自動車関連産業に関わる人材の確保や、高度な研究開発拠点の進出促進、更にはモータースポーツを起点として、岩手という地域が自動車の生産に加え、その魅力や文化についても国内外に発信できる地域としてのブランドを確立する。

5. 投資促進に向けた課題と事業環境整備の取組【政策手段】

(1) 投資促進に向けた課題

岩手県の自動車関連産業のサプライチェーンは、完成車の生産拠点として、国際競争力が高い、世界水準の品質を実現しているが、世界中の消費者に選ばれる車づくりを進めるトヨタ自動車㈱の生産を支えるためには、電動化への対応や、GX・DX・AX 等への迅速な対応、さらなる原価低減や生産性向上、優秀な人材の育成・確保への投資がより一層必要になることから、自治体として強力に支援していく必要がある。

具体的には、本計画策定に当たり実施した自動車関連企業に対するヒアリング、アンケートを分析した結果、現在の主な課題として、人材不足、技術力向上、設備投資、DX、販路開拓が上位となっており、更なるサプライチェーンの強化に向けて支援が求められる。

特に、関東自動車工業㈱岩手工場操業時（1993 年）、関東自動車工業㈱岩手工場第 2 ライン増設時（2005 年）に進出したサプライヤーについては、人手不足による DX、AX の導入や設備の老朽化による更新の課題を抱えており、新たな設備投資のニーズが高まっている。

(2) 講じるべき政策パッケージ

① 伴走支援体制

本県においては、「いわて自動車関連産業集積促進協議会」を中核として、県（ものづくり自動車産業振興室/出先機関）、いわて産業振興センター、岩手県工業技術センター等が連携し、専門コーディネーターによる伴走支援体制を構築している。

本計画の推進に当たっては、県内企業のニーズに応じて、電動化、GX、AX への対応、工程改善・生産性向上、サプライチェーン参入、設備投資、人材育成、販路開拓、異業種とのマッチング等を実施する。

支援は、企業ごとの定期ヒアリング（年数回程度）及び個別訪問等により継続的に実施し、必要に応じて自動車メーカー及び Tier1 企業 OB 等の専門人材の活用により体制強化を図る。

また、県は、「いわて自動車関連産業集積促進協議会」の事務局であるものづくり自動車産業振興室を中心として、本計画の全体統括および施策推進を担い、関係機関との定期的な連絡会議（月 1 回程度）を通じて情報共有および方針調整を行う。

あわせて、県外企業のニーズ探索やマッチング機会創出のための商談会等を実施し、新規参入の促進や異業種との連携創出を図る。

これらにより、県と関係機関が緊密に連携し、サプライチェーンの質的強化及び異業種との連携による新たな価値の創出に向け、切れ目のない伴走支援を推進する。

② 政策手段

モビリティ産業への変革を目指す自動車産業クラスターとしてより強固なクラスターを形成していくため、トヨタ自動車東日本㈱を中心とするクラスター形成の中核となる企業と連携し、各種取組を実施する。

また、中核となる企業を支える企業等も含め、以下の支援を重層的に実施する。

○ サプライチェーン強化への対応【拡充】

- ・岩手県内での自動車部品等のサプライチェーンの強化を目的としている自動車関連産業重点強化支援事業費補助金の充実により、電動化、GX、AX 等の環境変化に対応する設備導入、専門的な技術・知識習得に対応する人材育成に対する補助等により、生産性向上等を目指す投資等を積極的に支援する。
- ・サプライチェーンの強化に向けて、いわて産業振興センター、岩手県工業技術センター等と連携し、商談会等の開催や専門コーディネーターの派遣による次世代技術と企業のマッチング推進、産学との共同研究の推進による技術開発等を支援する。

○ 新事業展開・誘致促進への対応【新規】

県内自動車関連産業の人材確保や技術開発拠点の集積にもつなげていくため、ラリーチャレンジ等に向けた体制を整備し、トヨタ自動車㈱、トヨタ販売店等との更なる連携強化によるクルマファンや交流人口の拡大に向けて取り組む。

交通空白地域での自動運転等の社会実装を目指したフィールドの提供等の取組を推進し、モビリティを通じた地域課題の解決を目指す。

サプライチェーン強化につながる投資が継続されている中、トヨタ自動車東日本

株への生産移管、モデルチェンジ等や更なる生産台数拡大等に対応するため、企業立地促進奨励事業費補助金の活用や市町村、関係機関との連携により、新規企業の立地や自動車関連産業への参入促進に取り組む。

○ インフラ整備への対応【新規】

クラスターの形成に繋がる基盤の構築に向け、道路や河川などの社会資本の整備や、既存インフラの良好な維持管理に取り組む。

○ 人材育成・確保への対応【拡充】

一関工業高等専門学校等との連携によるモビリティを担う産業人材の育成、岩手県工業技術センター等との連携による AI 活用人材の育成、県が行う若年期からのものづくり産業人材の育成、いわて産業振興センターとの連携によるミカタプロジェクトの有効活用、地域課題の解決に向けた実証等にかかる支援、県が任用する自動車関連産業アドバイザー等の活用により、伴走支援を行う体制をさらに強化する。

○ 関連するものづくり基盤技術等の支援【拡充】

その他、裾野が広い自動車関連産業を支えるものづくり基盤技術（加工、樹脂成形、プレス、関連設備、ソフトウェア等）や知的財産の確保、産業人材の育成・確保などに対して、岩手県工業技術センター、いわて産業振興センター、いわてデジタルエンジニア育成センター、岩手県発明協会等の産業支援機関や県立職業能力開発施設（産業技術短期大学校、高等技術専門校）等が一体となり、取組を進める。

（３）KPI 及び KPI 未達時の撤退基準の設定

KGI 達成に向けた政策手段の進捗状況を確認するため、以下の通り KPI を設定する。

- ・ 自動車関連企業の新規取引件数（累計）については、既存の県民計画指標を活用し、現行目標値を基礎として、毎年度 35 件程度着実に増加させ、2031 年度に 210 件を目指すことを目安とする。
- ・ モビリティ人材等育成数として、単年度の目標値である 150 人を基礎とし、2036 年度の KGI の 1,650 人の達成に向けた進捗を確認するため、2031 年度に累計 900 人を目指すことを目安とする。
- ・ 自動車関連企業の工程改善研修の参加企業数（累計）については、既存の県民計画指標を活用し、現行目標値を基礎として、毎年度 10 件程度着実に増加させ、2031 年度に 60 件を目指すことを目安とする。

また、2031 年頃を目途に KPI の進捗状況について中間検証を行い、各指標の進捗が著しく低調であり、KGI 達成が困難と判断される場合には、計画の再考・見直しを検討する。