岩手県自動車関連産業新ビジョン
（改定版）

令和6年3月

岩　　手　　県

目　　次

第1章　はじめに
　1　策定の主旨　……1
　2　位置付け･期間　……1

第2章　東北･岩手の自動車関連産業の現状
　1　東北･岩手の自動車関連産業の全体動向　……2
　2　東北の自動車関連産業の概況　……3
　3　岩手の自動車関連産業の概況　……6
　4　「岩手県自動車関連産業成長戦略」の振返り　……12
　5　外部環境の動向　……19

第3章　現状の総括及び今後の方向性
　1　現状の総括　……21
　2　今後の方向性　……22

第4章　岩手県自動車関連産業新ビジョン
　1　目指す姿と目標　……27
　2　項目別の戦略　……29

第１章　はじめに

１　策定の主旨

岩手県では、自動車関連産業の集積促進を通じた地域経済の成長発展及び県民生活の向上等を目的として、2008 年に長期戦略である「岩手県自動車関連産業成長戦略」（以下、「成長戦略」という。）を策定するとともに、2012 年に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」を策定し、これらに基づき関係部局及び産学官が一体となって取組を進めてきた。

この間、トヨタ自動車㈱が、東北地域を「国内第三の生産拠点」と位置付け、2012 年にトヨタ自動車東日本㈱を発足させるとともに、同社岩手工場において、アクア、Ｃ－ＨＲ等の競争力の高いクルマが相次いで生産されてきた。自動車関連産業は東日本大震災津波からの経済復興の原動力となったばかりでなく、本県の産業経済を牽引する中核産業の地位を確立し、現在も安定的に生産活動を展開している。

成長戦略の策定から 10 年以上が経過した現在、自動車産業は「100 年に一度の大変革期」を迎えていると言われ、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、今後、完成車・部品メーカーの開発・生産戦略が大きく変動することも予想されるなど、岩手・東北の自動車産業を取り巻く環境は著しく変化している。将来にわたって岩手・東北の自動車産業がより一層競争力を高め、持続的に進化成長を遂げていくためには、この変革期を好機と捉え、10 年先を見据えた新たな取組を積極的に進めていく視点が必要である。

こうした背景から、今後 10 年にわたり、岩手県内の産学官が共有し、一体となった取組を進めていくための目標、戦略及び行動計画を示すものとして、本ビジョン及びアクションプランを策定する。

２　位置付け・期間

⑴ 位置付け

岩手県では、2019 年度から新たに「いわて県民計画(2019～2028)」をスタートさせたところであり、今後 10 年、目標である「お互いに幸福を守り育てる希望郷いわて」の実現に向けて取り組んでいくこととしている。

本ビジョンは、この「いわて県民計画（2019～2028)」における「自動車関連産業分野」に係る個別戦略と位置付けられ、自動車関連産業及びものづくり産業の持続的成長の基礎となって、県民の幸福度の向上と地域社会の一層の発展に資することを前提として策定する。

⑵ 期間

上記の位置付けを踏まえ、本ビジョンの計画期間は「いわて県民計画(2019～2028)」に基づき 2019～2028 年度と設定する。なお、内容については、自動車関連産業の変革の動きが著しい状況であることを踏まえ、必要に応じて、随時見直しを行う。

具体的な行動計画を示すアクションプランについても、県民計画のアクションプランに基づき、「第Ⅰ期(2019～2022 年度)」、「第Ⅱ期(2023～2026 年度)」、「第Ⅲ期(2027～2028 年度)」として、必要な時期に別途策定する。

第２章　東北・岩手の自動車関連産業の現状

【要旨】

○　東北の自動車生産台数は、岩手における生産車を中心に、2008 年の約 30 万台から 2018 年には約 45 万台へと伸長し、「岩手の企業が中核となって、東北はコンパクト車の生産拠点として確立した」といえる。

○　自動車産業は岩手県の中核産業に成長し、東日本大震災津波からの経済復興の原動力となるとともに、地域の産業成長･発展を牽引してきた。

○　岩手県の輸送用機械器具製造業は、全国有数の生産機能を実現しているが、付加価値創出では先進地域に及ばず、集積効果のものづくり産業全体への波及もまだ途上である。

○　「岩手県自動車関連産業成長戦略」における「目指す姿」の達成状況について振り返ると、項目毎の進捗には差が見られるものの、目標達成に向けた取組は、概ね順調に進捗してきたと総括できる。

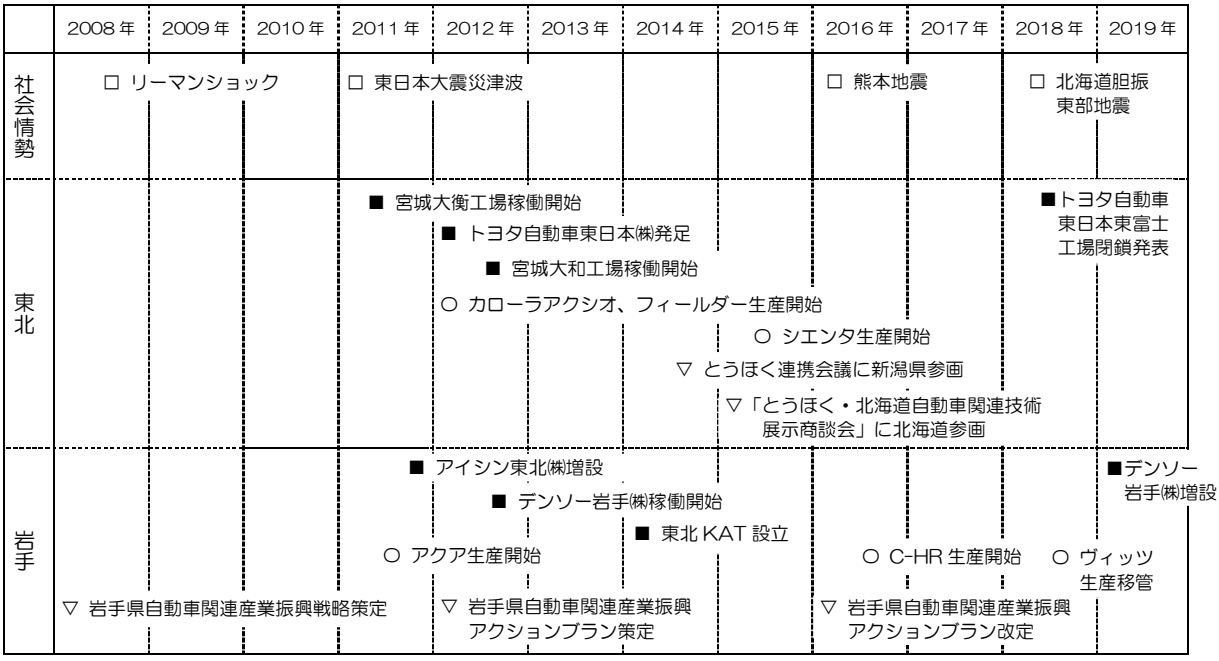
○　現在、自動車産業は大きな変革期を迎えており、今後、岩手･東北においても、その動向を見据え、的確に対応することが必要である。

１　東北・岩手の自動車関連産業の全体動向

岩手県の自動車産業振興は、関東自動車工業㈱岩手工場の第２ライン増設（2005 年）を契機に本格化し、その後策定した「岩手県自動車関連産業成長戦略」（2008 年）、「岩手県自動車関連産業振興アクションプラン」（2012 年）に基づき、取組を進めてきた。

この間、取組は「とうほく自動車産業集積連携会議」の発足（2006 年）など東北広域に拡大し、トヨタ自動車東日本㈱の設立（2012 年）をはじめとするトヨタグループによる「東北の国内第三の生産拠点化」の動きと足並みを揃える形で、岩手･東北の自動車産業は着実に発展してきた。

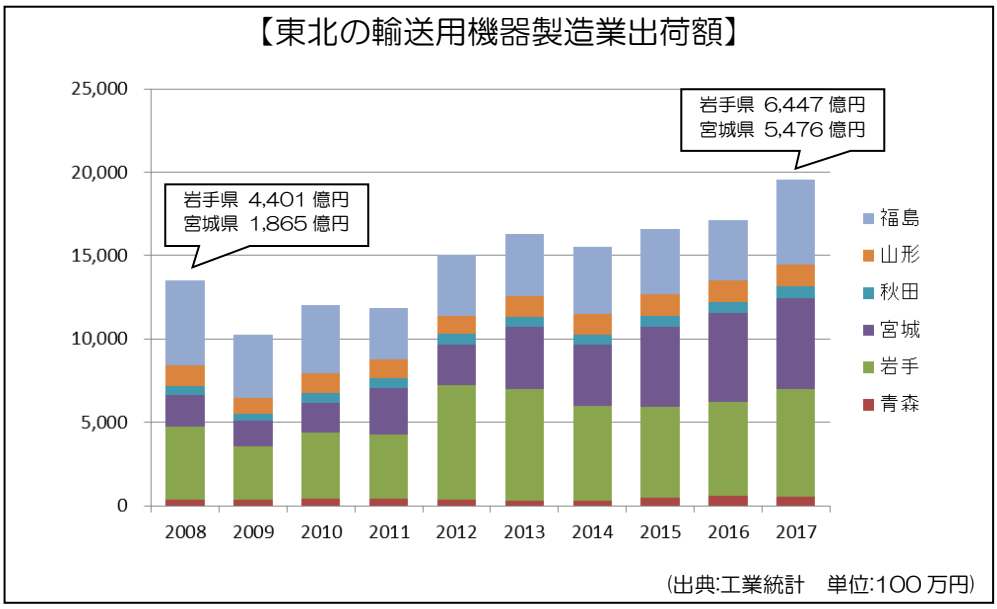
【東北の自動車関連産業の主な動向】　（□…社会情勢、■…立地関連動向、○…生産車両動向、▽…支援組織動向）



2　東北の自動車関連産業の概況

(1) 東北の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額

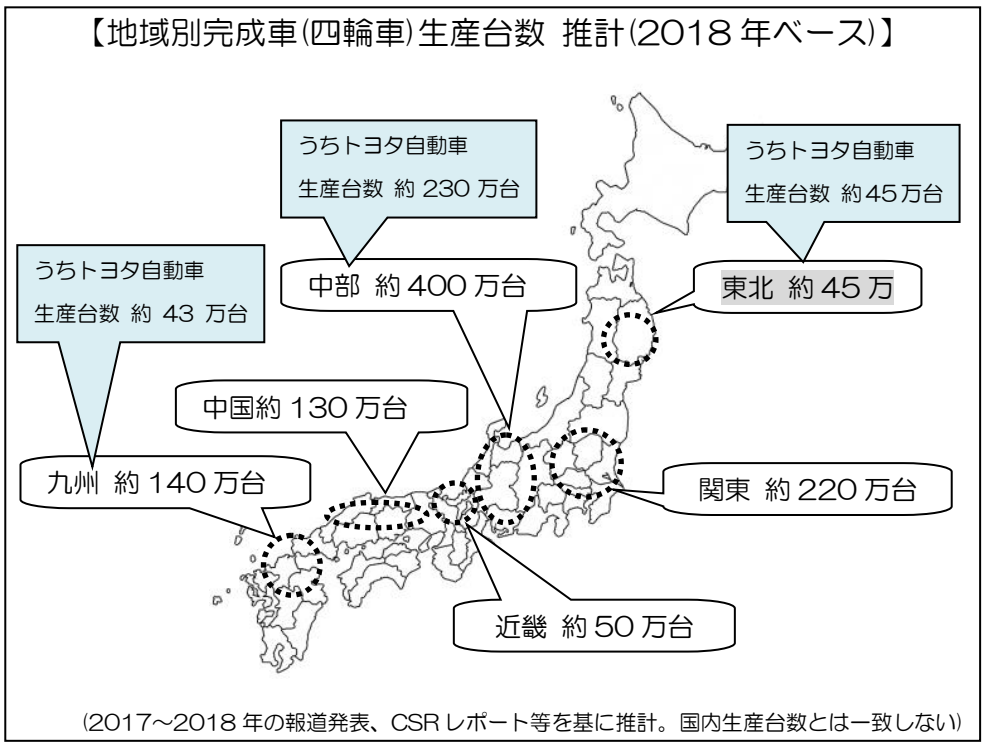
東北６県の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額は、2008 年の 1 兆 3,513 億円から 2017 年には 1 兆 9,569 億円まで大きく拡大した。この間、岩手の出荷額が継続して全体の 30%以上を占め、成長を牽引してきた。



(2) 東北の完成車生産の状況(2008～2018 年)

2011 年にセントラル自動車㈱(当時)宮城大衡工場が稼働したことにより、東北の完成車の生産工場は、関東自動車工業岩手工場の２拠点３ライン体制となり、東北の生産台数も 2008 年の約 30 万台から約 45 万台規模に増加した。(内訳:岩手工場…約 30～35 万台、宮城大衡工場…約 15 万台)

現在、トヨタ自動車東日本㈱が掲げる「東北を基盤に世界一の競争力を持つ魅力あるコンパクト車をつくる」という方針の下、数々の人気車種が生産されている。



【東北における生産車種及び推定生産台数（2017 年ベース)】

所在地	生産工場	生産車種	生産台数
岩手県	トヨタ自動車東日本㈱ 岩手工場 (生産能力 35 万台)	C-HR	119,487
		アクア	148,565
		(※ヴィッツ)	―
	岩手 計		268,052
宮城県	トヨタ自動車東日本㈱ 宮城大衡工場 (生産能力 15 万台)	シエンタ	98,722
		カローラアクシオ カローラフィールダー	81,196
	宮城 計		179,918
東北生産台数総計			447,970

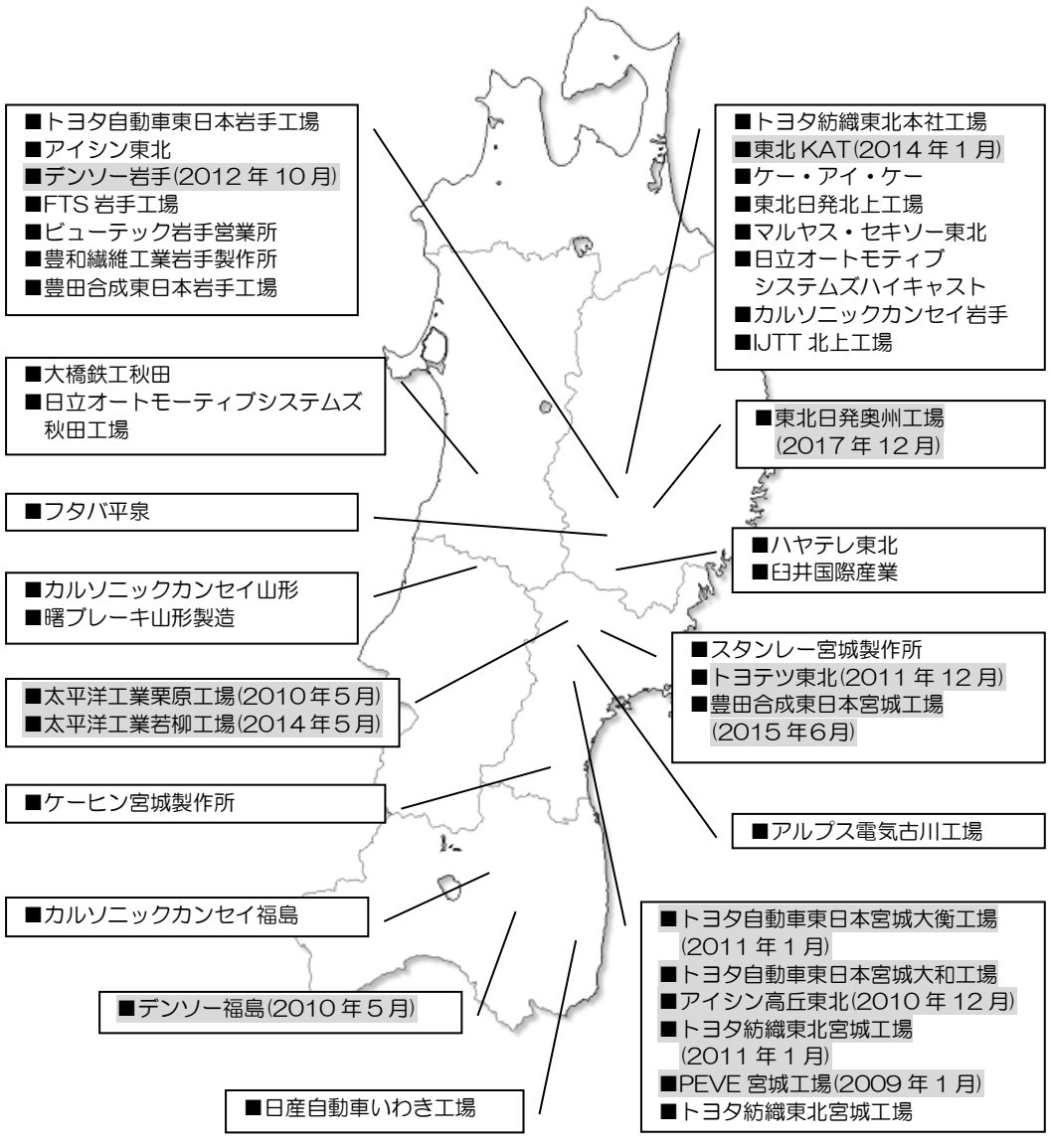
(出典：自動車産業レポート(2016 年)等)　※ヴィッツは 2018 年 10 月より生産移管のため非計上)

⑶ 東北への自動車関連企業の進出状況

東北へのコンパクトカーの生産集約の動きに合わせて、2008 年以降も大手部品メーカー(1 次サプライヤー)の進出が進展した。

【東北における主な自動車関連メーカーの状況】

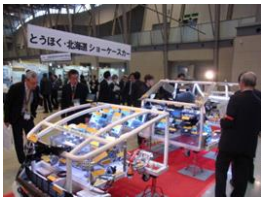
(※網掛は 2008 年以降稼働開始した拠点)



(4) 東北･北海道の広域連携

東北へのコンパクトカーの生産集約の動きを捉え、東北を自動車関連産業の一大集積拠点とすることを目指し、岩手県の呼び掛けのもと、宮城県･山形県との３県による「とうほく自動車産業集積連携会議」が 2006 年に発足。翌年には青森県･秋田県･福島県が参画し、６県が足並みを揃える形で、東北における自動車生産の拠点化に向け、一体的な取組を進めてきた。

2014 年度には新潟県が参画し、７県体制になるとともに、2015 年２月の「とうほく・北海道自動車関連技術展示商談会」以降、北海道との連携活動も定着するなど、代表幹事及び事務局を務める岩手県が中核となって、強力に広域連携の取組を進めている。

名称	とうほく自動車産業集積連携会議
目的	産学官が連携して、地域企業の技術力向上による自動車関連産業への進出や取引拡大、自動車部品メーカー等の立地の促進など、自動車関連産業の集積に向けた取組を推進し、「東北を自動車関連産業の一大集積拠点とすること」。
沿革	2006 年７月 「とうほく自動車産業集積連携会議」設立（岩手県、宮城県、山形県参画） 2007 年５月 青森県、秋田県、福島県参画 2014 年６月 新潟県参画 2015 年２月 「とうほく・北海道 自動車関連技術展示商談会」に北海道参加
組織	代 表 幹 事：岩手県知事 会 員：自動車産業に関係する、又は関心を持つ企業、その他目的に賛同する法人等で組織する各県協議会の会員 【会員数(2006 年) 462 会員 ⇒ (2019 年)2,149 会員】
主な活動	・ 自動車関連企業の東北進出に向けたトップセールス ・ 地場企業の技術力をアピールする商談会等の開催 【トヨタグループ向け展示商談会】 ・ トヨタ自動車㈱をはじめとする東海地区の自動車関連企業に対し、東北・北海道の企業が持つ「新技術・新工法」や「コスト、品質、納期（ＱＣＤ）」に関する技術を提案し、具体的な協力関係を構築することを目的に開催。 ・ 2006 年度から毎年度１回、豊田市（トヨタ自動車㈱本社）及び刈谷市で隔年度毎に交互開催。 ・ 出展企業：毎回 80～100 社程度 ・ 自動車部品等への理解促進を目的としたセミナー･勉強会等の開催 ・ アドバイザー等による企業の掘り起し、取引拡大に向けた支援 ・ 域内企業の技術等の情報発信 【とうほく･北海道ショーケースカープロジェクト】 ・ 車体を模したフレームに、地場企業が開発･製造している部品を搭載することにより、東北･北海道の８道県の技術を見える化し、地域の持つ部品製造のポテンシャルをアピールするプロジェクト。 ・ トヨタグループ向け展示商談会にて展示。 ・ 参画企業 95 社、搭載部品 262 点(2019 年２月時点) 

3　岩手の自動車関連産業の概況

(1) 輸送用機械器具製造業の状況

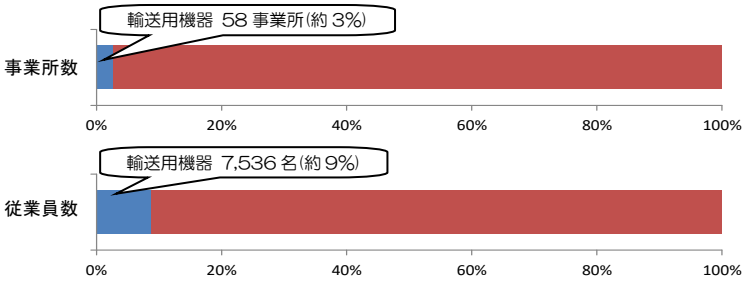
岩手県の輸送用機械器具製造業は、以前より食料品･生産用機器･電気電子機器等と並ぶ主要な産業分野の一つだったが、東日本大震災津波以降の著しい生産拡大を経て、県の経済を牽引する存在に成長した。

2017 年の工業統計調査結果によると、事業所数（58 事業所）では全製造業の約３％に過ぎないものの、製造品出荷額（6,447 億円、全製造業の約 26%）、付加価値額（235 億円、同約 32%）で第１位となっているほか、従業者数（7,536 名）でも全製造業の約９％を占め、地域の雇用の大きな受け皿となっている。

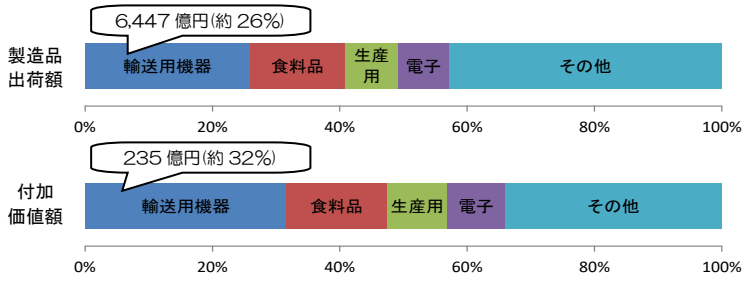
県は、自動車関連産業を半導体関連産業と並ぶ「中核産業」と位置付け、そのさらなる振興を通じた、地域経済の成長と発展に重点的に取り組んでいる。

【本県製造業における輸送用機械器具製造業の概況】

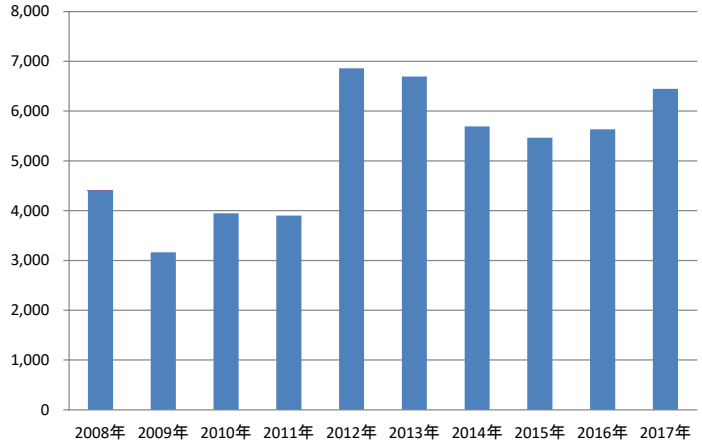
事業所数及び従業員数



製造品出荷額及び付加価値額 (単位:億円)



輸送用機械器具製造業の出荷額推移 (単位:億円)

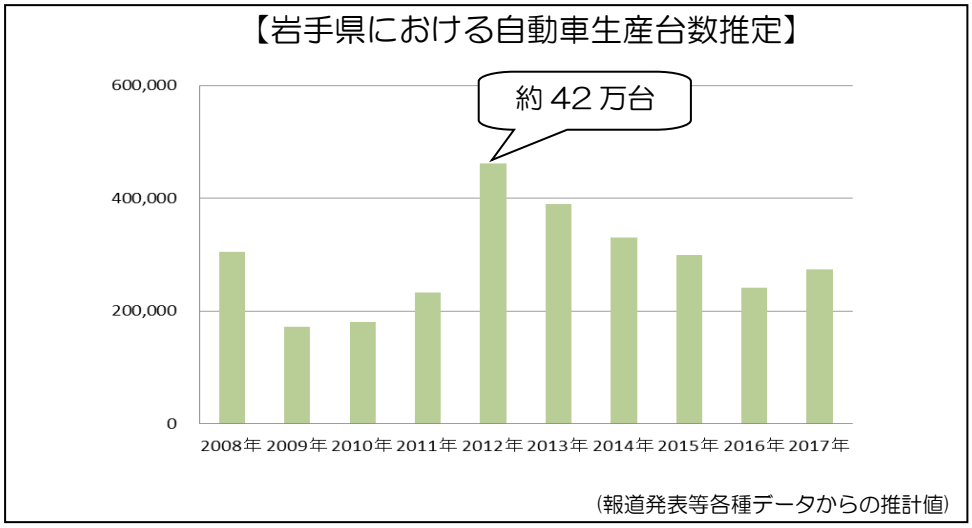


(出典 工業統計(2017 年))

⑵ 自動車生産台数の推移

岩手県内における自動車生産は、2011 年 12 月の「アクア」の生産開始により急激に伸長し、2012 年には過去最大の生産台数(年間約 42 万台)を記録した。

その後も、年間 20 万台以上を維持する形で安定的に推移している。



⑶ 企業集積の状況

① 概況

自動車関連企業の立地は、トヨタ自動車東日本㈱岩手工場が立地する県南地域に集中している。

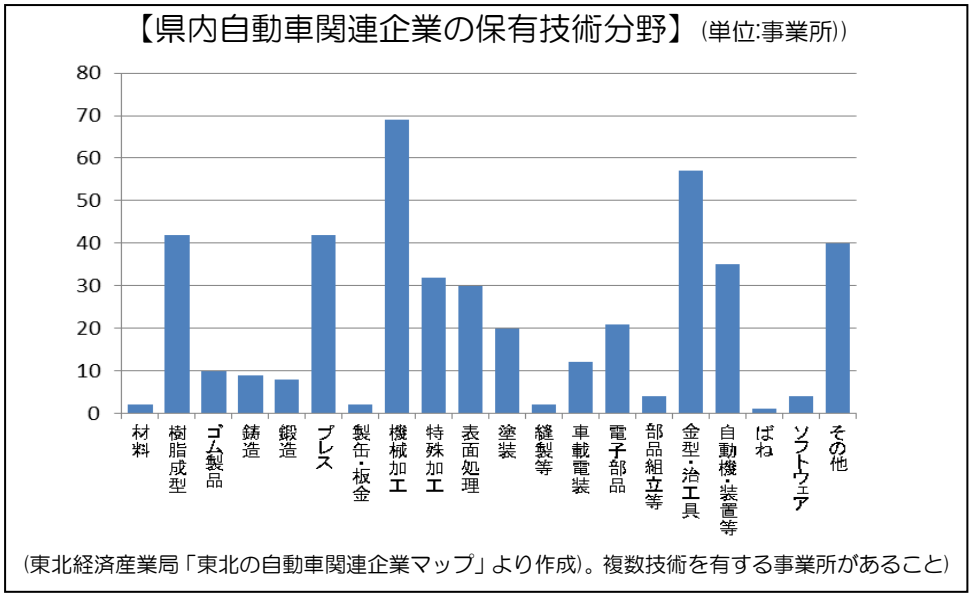
東北経済産業局の調査によると、岩手県内の企業の保有技術分野は、量産分野では機械加工、プレス加工、樹脂成型等が、非量産分野では表面･熱処理、金型･治工具、自動機･装置等の技術が多いが、例えば、金型では精密金型関連企業が多いなど、必ずしも自動車産業に要求される技術を保有している企業ばかりではないのが現状である。

【自動車関連企業(※)の地域別立地件数　2019 年 3 月現在】

広域圏	県央	県南	沿岸・県北
進出企業	8	78	5
地場企業	17	85	11

(いわて産業振興センター「いわて自動車関連企業ガイド」及び岩手県ものづくり自動車産業振興室 調べ)

※　県内の自動車関連産業に参入している全企業を網羅したものでないこと



② サプライチェーンの状況

県内に立地する１次及び２次サプライヤーは、ボデー･内装･電装･機能部品関係が多く、エンジン･排気･燃料系部品関係は少ない。

また、地場企業(※地場資本による企業)で、２次サプライヤーとしてサプライチェーンに参画している企業は少数に限られる。

【県内サプライヤーの状況(2018 年現在)】　※カッコ内は地場企業数

分野	１次サプライヤー数	２次サプライヤー数
ボデー・内装・電装・機能部品	14 社	23 社(3 社)
エンジン・排気・燃料系部品	４社	５社(2 社)

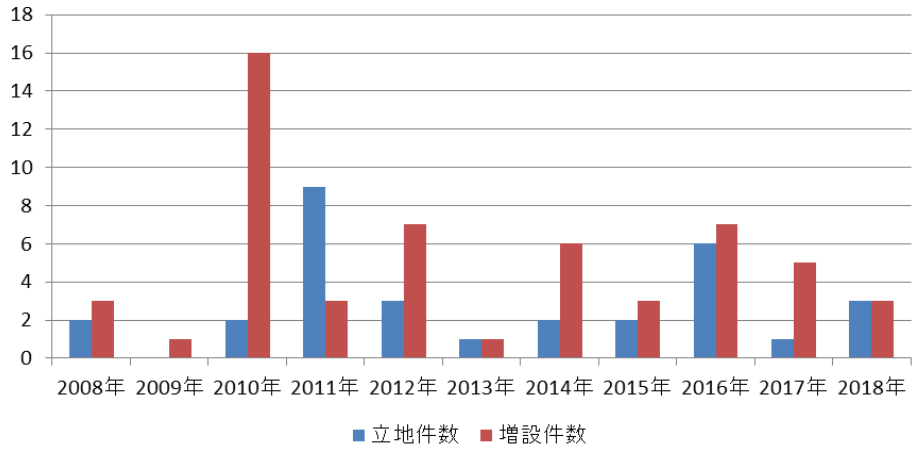
(岩手県商工労働観光部ものづくり自動車産業振興室 独自調べ)

③ 県外企業の進出動向

県外企業の新規立地は、関東自動車工業㈱岩手工場の第２ライン増設時(2005 年)に多く、2008 年以降は、セントラル自動車㈱の宮城大衡工場稼働時（2011 年）を除くと落ち着いて推移している。

一方で、アクアの生産開始時（2010 年）をはじめ、近年の県外企業の進出動向は、既に増設中心に移行している。

【県外の自動車関連企業の地域別進出・増設状況】



(4) 人材確保・育成の動向

① 正社員の求人･雇用状況

現在、全国的に有効求人倍率が高い状況が続いており、本県においても 1.45 倍（2018 年度計）となっているが、正社員の有効求人倍率はまだ１倍を下回っている。

こうした中、近年自動車関連企業では、優れた人材の確保と雇用の安定化を図るため、従業者の正規雇用化を積極的に推進している。

【正社員有効求人倍率及び構成比の推移】

	有効求人倍率(倍)		
	岩手県	うち正社員	全国の正社員
2018 年度計	1.45	0.91	1.13

② ものづくり人材育成

岩手県では、次代を担う優れたものづくり人材を育成するため、「いわて産業人材育成会議」の提言（2005 年）に基づき県内５地域に設立した「地域ものづくりネットワーク」が中心となり、小中学校から企業までの各ステージにおける「ものづくり教育」「キャリア教育」の取組を推進している。

また、三次元デジタル技術者教育や組込みソフトウェア技術者教育など、全国に先駆けて、特徴ある高度技術者育成を実施してきたほか、ＥＶ開発人材の育成も積極的に進めている。

【本県におけるものづくり人材育成の全体像】

取組	小中学生	高校生	大学生等	企業人
ものづくりへの理解促進	地域ものづくりネットワーク等による出前事業、工場見学の実施			
技術・技能の習得支援		工業系高校生向け技能講習会		生産工程改善指導を通じた企業人材の育成
高度技術の習得支援			３次元デジタル技術者、組込みソフトウェア技術者等の養成	
		EV に関する基礎知識習得から企業における研究開発能力向上を目指した各種講習の開催		
マネジメント力向上の支援				人材育成講座による次世代リーダー育成支援等

⑸ 自動車関連産業の事業環境

① 工業団地

現在、県全体での工業団地の分譲率は 79.4%（造成済面積の分譲率:91.5%）であり、特に県南広域圏では 90.9%（造成済面積の分譲率:94.3%）とほぼ充足状態にある。

【広域圏別工業団地の分譲状況（2019 年４月１日現在)】　　（単位：千㎡、%）

広域圏	工業団地数	工業団地面積	工場用地面積	分譲済面積	分譲可能面積	分譲率
県央	36	6,311	5,210	3,412	1,798	65.5
うち造成済面積					615	88.2
県南	84	21,556	14,674	13,343	1,331	90.9
うち造成済面積					843	94.3
沿岸	30	3,316	2,523	1,143	1,380	45.3
うち造成済面積					399	84.2
県北	16	1,996	1,363	986	377	72.3
うち造成済面積					158	88.4
合計	166	33,179	23,770	18,884	4,886	79.4
うち造成済面積					2,015	91.5

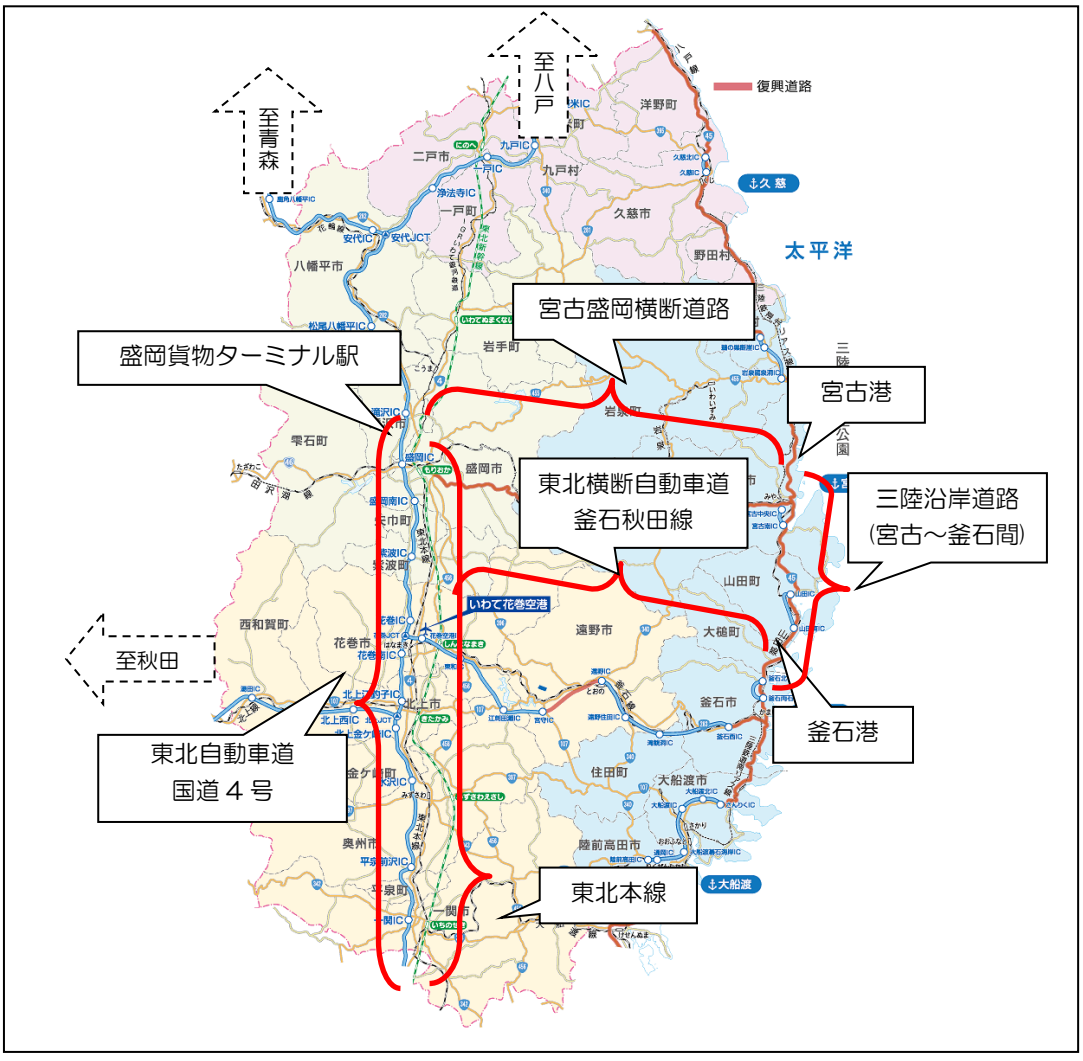
② 主要物流インフラの状況

2006 年より、東海地区で生産された自動車部品の多くは、「TOYOTA LONGPASS EXPRESS」により鉄路で岩手まで輸送されている。

一方、近年、復興道路等の整備、釜石港におけるガントリークレーンの供用開始、宮古・室蘭フェリー航路の開設など、沿岸を中心としたインフラ整備が進展しており、部品物流を取り巻く環境は大きく変化している。

完成車の積み出しについては、以前は釜石港も利用されていたが、東日本大震災津波以降は、仙台港の利用に一本化されている。

【県内における自動車関連産業の主要物流インフラ図】



③ エネルギー利用環境

現在、金ケ崎町の工業団地にＬＮＧ共同サテライト設備が設置され、近隣の一部企業が活用している。

県内のＥＶ用の充電ステーションは、2017 年末で約 400 箇所に設置されているが、広大な県土の下で、面積当たり設置数は全国的にみると下位となっている。

商用の水素ステーションは、現在県内には設置されていない。

④ 技術支援機関

岩手県内には様々な産業支援機関が存在するが、2008 年以降、全国的にみても特徴的な技術支援施設が開設され、技術高度化や新技術･新製品開発など、ものづくり企業等の各種課題解決を支援している。

【2008 年以降に整備された主な技術支援施設】

名称	開設年度	主な支援機能･設備
いわてデジタルエンジニア育成センター	2008	３次元デジタルものづくり支援（各種３次元機器）
いわてものづくりソフトウェア融合テクノロジーセンター(i-mos)	2011	次世代インテリジェント情報技術を軸とした開発支援（ドライビングシミュレータ等）
岩手県工業技術センターものづくりイノベーションセンター	2018	電子機器開発、３次元デジタルものづくり支援等（東北最大級の総合的 EMC 評価設備等）

⑹ グローバル化の状況

トヨタ自動車東日本㈱岩手工場生産の「アクア」が「Prius C」として継続的に北米等に輸出されているほか、自動車関連企業のグローバル化は、設備、製品、部品、技術分野等において、一定程度進められている。

2017 年には、トヨタ自動車東日本㈱がトヨタ･モーター･マニュファクチャリング･フランス（ＴＭＭＦ）との間で生産体制の協力関係をスタートさせている。

⑺ 岩手県における自動車関連産業振興の取組

2005 年の関東自動車工業㈱岩手工場の第２ライン稼働を皮切りとした自動車生産拡大の動きを捉え、岩手を自動車関連産業の一大集積拠点とすることを目指し、「いわて自動車関連産業集積促進協議会」が 2006 年に設立、県内産学官関係者が一体となった活動を進めてきた。

現在、会員数は発足時の２倍近くまで拡大しており、同協議会は、岩手県の自動車関連産業集積促進の基盤的組織となっている。

【いわて自動車関連産業集積促進協議会　概要】

名称	いわて自動車関連産業集積促進協議会
沿革	2006 年６月　設立 2006 年７月　とうほく自動車産業集積連携会議に参画
目的	⑴ 普及啓発等強化による自動車関連産業に関心を持つ企業等の裾野拡大 ⑵ 地場企業の技術力強化や、連携拡大による自動車関連産業への進出促進 ⑶ 域外への情報発信による部品メーカー等誘致推進
組織	代表幹事：岩手県知事 幹　　事：トヨタ自動車東日本㈱ほか産学官の代表者 16 者
会員数	366 会員　(2019 年４月現在) (※2006 年発足時　193 会員)
主な活動	情報の提供・共有、県内企業情報の発信、技術展示商談会の開催等

４　「岩手県自動車関連産業成長戦略」の振返り

⑴「岩手県自動車関連産業成長戦略」の概要

策定時期	2008 年７月
目指す姿	１ 国内の新たな自動車生産拠点の牽引役 ２ 世界への部品･新技術･完成車の供給拠点 ３ 国内有数のものづくり産業集積地の形成
４つの戦略	■ 戦略Ⅰ…「育てる(地場企業の育成・取引拡大)」 ・ 進出メーカーの協力の下、地場企業の技術力向上の指導や取引拡大を一層支援する ■ 戦略Ⅱ…「創る(次世代技術の開発促進)」 ・ 大学等の技術シーズや進出メーカーの技術ニーズを反映した次世代技術の産学官共同研究による事業化促進に取り組む ■ 戦略Ⅲ…「人づくり」 ・ 勤勉･実直な技能系･技術系人材のみならず、３次元設計や組込みソフトウェアなど自動車関連産業に不可欠な高度技術･研究人材の育成･確保に集中的に取り組む ■ 戦略Ⅳ…「誘致する」 ・ 基幹部品メーカーや研究開発部門の誘致とともに、物流インフラを含め立地環境の整備･充実に取り組む
アクションプラン (2012～2018)	・ サプライチェーン構築支援　・ 研究開発促進 ・ 人材育成･定着　・ 立地環境整備

⑵ ４つの戦略に基づいて実施した主な取組

戦略	主な取組
戦略Ⅰ 「育てる(地場企業の育成取引拡大)」 進出メーカーの支援･協力を得て、地場企業等の技術力向上や取引拡大を支援する。	■ 取引拡大が有望な企業への重点的支援 ・ 展示商談会の開催 ・ 設備投資･技術開発･人材育成への補助 ・ 自動車関連メーカーＯＢ人材による個別指導（改善指導） ・ 県/関係機関等による企業マッチング、グループ化支援 ■ 自動車関連産業の裾野拡大 ・ いわて自動車関連産業集積促進協議会を通じた情報発信 ・ 県/関係機関等による参入に向けた企業掘り起し
戦略Ⅱ 「創る(次世代技術の開発促進)」 産学官連携による自動車関連技術の開発･実用化を進めるとともに、開発提案型企業の育成を進める。	■ 次世代モビリティの開発拠点形成に向けた取組 ・「いわて環境と人にやさしい次世代モビリティ開発拠点」事業 ■ 次代の研究開発シーズ･研究開発型企業の拡充 ・ 研究開発費補助事業の実施 ・ 産学官連携による研究開発のマッチング支援
戦略Ⅲ 「人づくり」 産業界と教育界が連携して技能系･技術系人材の育成を進めるとともに、産学官の連携による高度技術･研究開発人材育成の仕組みを構築する。	■ 高度技術者・研究開発人材の育成 ・「いわて環境と人にやさしい次世代モビリティ開発拠点」による高度技術人材育成 ・ ３次元設計開発技術者、組込ソフト開発技術者、EV 人材育成 ■ 企業人材の育成 ・オーダーメード研修、管理監督者向けマネジメント研修 ■ 次代を担うものづくり人材の育成 ・ 地域ものづくりネットワークによる出前講座、工場見学等
戦略Ⅳ 「誘致する」 本県のものづくり人材や産学官連携、物流インフラなどの優位性をアピールして、基幹部品メーカーや研究開発機能等の進出を働きかける。	■ 企業･事業誘致に向けたセールス ■ 物流インフラの整備 ・ 内陸部と沿岸部を結ぶ新たな物流ネットワークの構築 (東北横断自動車道釜石秋田線、三陸沿岸道路等) ・ 県南地域の物流の効率化(国道４号等) ・ 港湾施設整備(釜石港、宮古港) ■ 人材確保の支援 ・ 岩手県地域産業高度化支援センターの開設(2018 年)

⑶ アクションプランの進捗と評価

アクションプランの進捗について、下表のとおり評価した。

全体としては、概ね順調に進捗してきたと評価できる。

＜進捗評価欄の記号＞　◎順調に進捗　○一定程度進捗　△進捗遅れあり　×進捗不十分

戦 略	目指す姿と達成目標		進捗評価	
戦略Ⅰ サプライチェーン構築支援	【目指す姿】 東日本において自動車産業のサプライチェーンが形成され、その中で県内企業が中心的な役割を果たしている。		◎	サプライチェーンの構築が大きく進展し、生産も安定化
	【達成目標】	【達成状況】		
	重点支援企業…56社	62社（111%）		
	出荷額伸び率…50%	※		
	裾野拡大企業…140社	140社（100%）		
戦略Ⅱ 研究開発促進	【目指す姿】 産学官連携支援体制を構築し、大学・公設試等の技術シーズと県内企業の技術ニーズをマッチングさせることにより、次世代製造技術等の開発が持続的に実施されている。		○	成果事例を創出するも、県内への研究開発機能の集積は発展途上
	【達成目標】	【達成状況】		
	事業化件数…16件	19件（118%）		
	新規取引件数…42件	44件（102%）		
戦略Ⅲ 人材育成・定着	【目指す姿】 自動車関連産業のサプライチェーンや研究開発を支えるものづくり人材が持続的に育成され、各分野で活躍するとともに、県内外からの人材が県内に定着し、自動車産業を支えている。		○	ものづくり人材育成は着実に進展も、今後の雇用の拡大に対応するため、さらなる人材確保の取組が重要
	【達成目標】	【達成状況】		
	技術人材育成者…1,100件	1,221名（118%）		
	工業高校技能士…3,800名	4,044名（106%）		
戦略Ⅳ 立地環境整備	【目指す姿】 自動車関連産業の集積をさらに加速させるため、新たな交通ネットワークが構築され、物流や人の流れの効率化・時間短縮が図られ、また、企業の新規立地や業容拡大が進んでいる。		○	復興道路や港湾等のインフラ整備により、物流環境は大きく改善
	【達成目標】	【達成状況】		
	北上金ヶ崎ＩＣ～釜石港 時間 … 15分短縮	15分短縮（100%）		
	北上金ヶ崎ＩＣ～宮古港 時間 … 40分短縮	40分短縮(100%)		
	港湾施設等復旧率 …100%	100%（100%）		
	港湾貨物取扱量の能力向上 …3倍(H28比)	3倍(100%)		

（※「戦略Ⅰ サプライチェーン構築支援」製造品出荷額の伸び率は、翌年度決算時に確定）

⑷ 他地域との比較

成長戦略に基づく取組の成果を検証するため、工業統計調査結果（2017 年）を基に、岩手県と全国の主要自動車産業集積地との自動車関連産業のデータ比較を行った。

＜データ比較にあたっての前提条件＞

- 統計上、「輸送用機械器具製造業」は主に大企業（完成車工場、大手部品メーカー等の進出企業）のみの数値で、サプライチェーンを構成する多くの「ものづくり基盤技術企業」が含まれておらず、全体の傾向を把握するには「輸送用機械器具製造業」のみの分析では不十分と考えられることから、以下の業種の合計値を便宜的に「ものづくり産業」の値と定義し、併せて比較を行った。

  （プラスチック製品製造業、鉄鋼業、非鉄金属製造業、金属製品製造業、はん用機械器具製造業、生産用機械器具製造業、業務用機械器具製造業、電子部品･デバイス･電子回路製造業、電気機械器具製造業、情報通信機械器具製造業、輸送用機械器具製造業）

- 一部の県の一部業種で「X」表示（非公開）のものがあるが、合計値から除外して算出した。

① 輸送用機械器具製造業の他県との比較

岩手県と、トヨタ自動車東日本㈱の工場が立地する宮城県･静岡県及びトヨタ自動車の主要な生産拠点である愛知県･福岡県について、それぞれのデータを比較した。

製造品出荷額は、岩手県は総額が 6,477 億円と全国都道府県中第 18 位だが、一事業所当たりでは、福岡県、愛知県に次ぐ第３位であり、岩手県の自動車関連主要企業（完成車メーカー、大手部品メーカー等）は、全国有数の優れた生産機能を実現しているといえる。

一方、付加価値額では、岩手県は総額が 891 億円で第 25 位、一事業所当たりでは第 13 位と、出荷額と比較していずれも順位を落としており、付加価値の創出力において、まだ先進地域の水準には届いていない。

	事業所数（事業所）	製造品出荷額（億円）				付加価値額（億円）			
		総額	全国順位	一事業所当たり	全国順位	総額	全国順位	一事業所当たり	全国順位
岩手県	**58**	**6,477**	**18**	**111.2**	**3**	**891**	**25**	**15.4**	**13**
宮城県	102	5,477	20	53.7	14	1,254	20	12.3	18
静岡県	1,024	43,060	2	42.1	22	14,588	2	14.2	15
愛知県	1,720	264,233	1	153.6	2	70,062	1	40.7	1
福岡県	152	33,736	6	221.9	1	4,312	11	28.4	2
全国 計	9,776	678,717	-	69.4	-	185,535	-	19.0	-

② ものづくり産業の他地域との比較

ものづくり産業については、県単位では数差が大きくなり過ぎ、意味のある比較が困難となるため、広域的な視点から、東北･東海･九州の各地域の平均値との比較を行った。

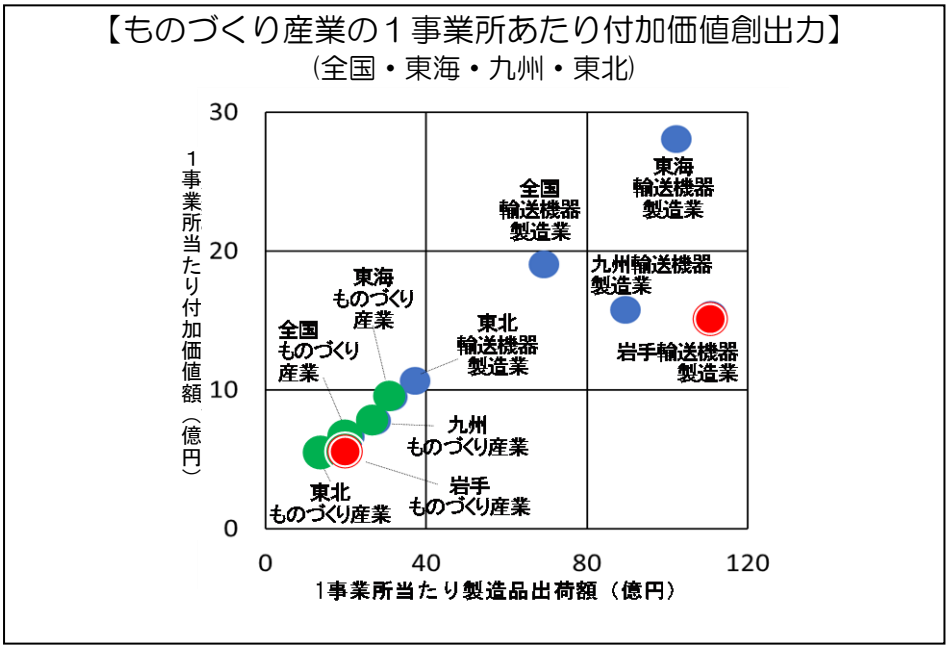
一事業所当たりの製造品出荷額は、岩手県は 20.2 億円で東北の平均値を大きく上回っているが、全国平均とほぼ同水準で、東海･九州とはまだ大きな開きがある。また、一事業所当たりの付加価値は東北の平均値とほぼ同程度で、全国平均とは若干の差がある。

岩手県の自動車関連産業は、着実に拡大･成長し県経済の発展を牽引しているが、地域のものづくり産業全体への集積効果の波及は、まだ十分とはいえず発展途上にある。

	事業所数（事業所）	製造品出荷額（億円）		付加価値額（億円）	
		総額	一事業所当たり	総額	一事業所当たり
岩手県	**832**	**16,790**	**20.2**	**4,600**	**5.5**
東北（東北６県＋新潟）	8,876	139,382	15.7	49,475	5.6
東海（静岡･愛知･岐阜･三重）	19,468	615,701	31.6	183,756	9.4
九州（九州７県＋山口）	6,034	165,880	27.5	46,709	7.7
全国 計	96,106	2,010,966	20.9	635,063	6.6

各地域及び全国の輸送用機械器具製造業のデータも加えて散布図上にプロットすると、岩手県の現在の実力を概ねイメージすることができる。

輸送用機械器具製造業においては、付加価値の向上が、また、ものづくり産業では生産性及び付加価値の向上が、それぞれ今後の課題と考えられる。



⑸ 成長戦略の総括

これまでの現状分析等を踏まえ、「岩手県自動車関連産業成長戦略」で掲げた「目指す姿」の達成状況について評価し、全体の総括を行った。

目指す姿の項目毎の進捗には差が見られ、課題もあるものの、戦略の目標達成に向けた取組は、概ね順調に進捗してきたと総括できる。

① 目指す姿１　（表中の記号：◎順調に進捗　〇一定程度進捗　△進捗遅れあり　×進捗不十分）

	評価	
目指す姿	**「国内の新たな自動車生産拠点のけん引役」** 東北が中部や北部九州などに続く国内の新たな生産拠点としての地位を確立するとともに、岩手がその中核として東北の自動車関連産業全体をリードする。	
評価	**■ 岩手の企業を中核に、東北はコンパクト車の生産拠点として確立** 【概況】 • トヨタ自動車は、東北を「第三の生産拠点」と位置付け、2012年に設立したトヨタ自動車東日本㈱へのコンパクトカーの生産集約化を推進。 • 東北の自動車生産台数は、岩手における生産車を中心に、200年の約 30 万台から、2018 年には約 45 万台へと拡大。 • 2008 年から 2017 年の東北の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額は、岩手県が 30%前後を占める形で着実に伸長。	◎

② 目指す姿２

	評価	
目指す姿	**「世界への部品、新技術、完成車の供給拠点」** 岩手や東北で育まれた自動車部品や完成車のみならず次世代技術を、北米、北東アジア、極東ロシアに輸出する供給拠点としての位置付けを確固たるものとする。	
評価	**■ 地場企業と進出企業が一体となり世界レベルのクルマづくりを実現** **■ 部品等の世界的供給拠点にまでは至らず** 【概況】 • トヨタ自動車東日本㈱岩手工場の生産車が継続的に一定台数を北米向けに輸出。 • アイシン東北㈱と地場企業群で形成する「生産技術クラスター」が、岩手発の生産設備のグローバル展開を推進。 • 自動車関連企業、ものづくり企業による設備、製品、部品、技術の輸出は一定程度あるが、現時点では限定的。	△

③ 目指す姿３

	評価	
目指す姿	**「国内有数のものづくり産業集積地の形成」** 自動車関連産業の集積を通じて培った本県のものづくり基盤を一層強固なものとし、自動車のみならず「ものづくり」全般に強みを発揮する国内有数のものづくり産業集積地を形成する。	
評価	**■ 自動車産業は中核産業として岩手県の産業の成長･発展を牽引** **■ ものづくり産業全体としてはまだ発展途上だが、今後の成長に期待** 【概況】 • 2008 年からこれまでの間、自動車産業は岩手県の中核産業に成長し、東日本大震災津波等のマイナス要因がある中で、県経済の復興の原動力となるとともに、地域の産業成長･発展を牽引。 • 生産性･付加価値等の面で、集積効果のものづくり産業全体への波及はまだ十分ではなく発展途上。 • 北上川流域地域では、半導体関連などものづくり産業の大規模な生産･雇用増が期待される状況にあり、今後が「国内有数のものづくり産業集積地」への成長に向けた好機。	○

【参考】

■ 成長戦略期間内に県内で実施された主な取組

1　モデル事例となる先駆的な取組

【ものづくりなでしこ iwate】

○ 2012 年、県南広域振興局が旗振り役となり、「個々の会社とグループ全体での成長」をコンセプトに、長島製作所(一関市；プレス・金型加工)、サトウ精機（花巻市；精密加工・治工具)，千田精密工業（奥州市；精密加工・金型製作)、山崎ダイカスト(秋田県美郷町)の女性後継者４名に、いわてデジタルエンジニア育成センター（北上市）等の支援機関の女性職員を加え結成された、共同受注を目指す企業連携組織。

○ 各メンバーが相互に企業・工場訪問を行い、東海地区の先進企業の見学や金型ブロックの耐久性向上や検査治具の地元調達等、各社の強みを活かした共同研究によりエンジン周辺部品の高機能化を実現。発足から数か月で共同受注に成功。

○ 本団体の活動は、大手自動車メーカーからも高く評価されるとともに、製造業における女性活躍の先駆的な事例としても大きく注目されている。

【Ａ社による地場企業へのサプライチェーン参入支援の取組】

○ 東北へのコンパクトカーの生産集約の動きを捉え、大手サプライヤーA 社は、東北に強固なサプライチェーンを構築することを目的に、弱電等から自動車関連産業への参入を図る東北の企業に対し、Ａ社グループの固有技術やノウハウ等の移植を推進。

○ この取組により、自動車関連産業に要求される高い QCD への対応が進み、自動車関連産業への参入が進展するとともに、支援を受けた中小企業各社の生産性や品質は大きく向上した。

【Ｂ社エンジニアリング事業部門の活動】

○ B 社の生産技術部内に設立された工機部門による、自動車の金型/設備の企画販売及び技術支援の取組。

○ 東北地区の設備・金型・治工具・表面処理の地場企業と連携して、案件ごとにタスクフォースチームを結成することで、地場企業の育成にも繋げている。

○ B 社グループ以外にも、東北域内の自動車関連企業や北米・中国・タイ等への供給も行っている。

２　その他の主な取組･事例

⑴ 戦略Ⅰ…「育てる(地場企業の育成・取引拡大)」

取組分野	取組	概要
取引拡大支援	トヨタグループ向け展示商談会	毎年１回、豊田市又は刈谷市内で、中部地区のトヨタグループ向けに、東北・北海道の８道県が連携した技術展示商談会を開催し、取引拡大･技術連携等を促進
技術力向上支援	生産工程改善指導	自動車産業に求められるＱＣＤ能力の向上を目指し、自動車メーカーＯＢによる個別指導･研修会等を実施。

⑵ 戦略Ⅱ…「創る(次世代技術の開発促進)」

取組分野	項目	概要
次世代技術の開発促進	強みシーズを活かした研究開発支援	・トリアジンチオール表面処理技術 ・鋳鉄の高機能化技術　・コバルト合金技術 ・酸化亜鉛単結晶活用技術　・制御技術　など
	「いわて環境と人にやさしい次世代モビリティ開発拠点」事業 (2012～2016 年)	・「次世代モビリティの開発拠点」形成を目指し、オール岩手体制による次世代技術開発、実用化、高度技術者育成、設備共用化等の取組を推進。 － ニーズ・シーズマッチングプロジェクト － いわてショーケースーカープロジェクト　他 ※事業化件数 19 件、新規取引件数 44 件　など
	岩手大学とトヨタ紡織㈱との包括協定締結	・岩手大学とトヨタ紡織㈱が 2019 年 3 月に「生産技術開発を中心とした連携と協力に関する包括協定」を締結し、複数の産学共同研究をスタート。

⑶ 戦略Ⅲ…「人づくり」

取組分野	取組項目	概要
技能系・技術系人材の育成	オーダーメード研修	・企業の経営戦略に則して作成したもオーダーメードの人材育成プログラムに基づいた各種研修の実施
	「地域ものづくりネットワーク」によるものづくり人材育成	・県内５地域の地域ものづくりネットワークが中心となり、小学生から企業人までの段階的なものづくり人材育成を推進。（出前授業、工場見学、技能実習等）
高度技術・研究開発人材の育成	いわてデジタルエンジニア育成センター	・三次元設計開発技術者の育成拠点として開設。人材育成とともに企業の３次元ものづくり支援を推進。
	いわてものづくりソフトウェア融合テクノロジーセンター（i-MOS）	・ものづくりとソフトウェアの融合による新たなイノベーションの創出拠点として開設。組込みソフトウェア技術者の育成及び産学共同研究開発を推進。
	ET ロボコン	・組込みソフト分野最大の人材育成イベント「ET ロボコン」の東北地区大会を毎年岩手で開催し、東北広域の若手技術者･先端技術の交流を推進。
	学生フォーミュラ	・県内の高専･大学が連携し、学生フォーミュラ大会の EV 部門に４年連続で出場。（優勝 1 回）
	ＥＶ人財育成事業 (2018 年～2020 年)	・ＥＶ開発技術者を育成するため、学生～企業技術者まで、EV に関する基礎知識～専門的な知識・技術を習得する講座を開催。(実施主体:：一関高等専門学校)

⑷ 戦略Ⅳ…「誘致する」

取組分野	取組項目	概要
有力部品メーカーの誘致	企業ニーズに対応した誘致活動	・進出を検討する企業のニーズに対応した誘致活動、トップセールス、フォローアップ活動等を推進。
立地環境の整備(ものづくり人材の育成、確保含む)	復興道路の整備	・東北横断自動車道釜石秋田線⇒ 2019年3月開通。 ・三陸沿岸道路の整備を推進。
	国道 4 号の整備	・物流効率化に向けた国道４号の渋滞解消を推進。 (水沢東バイパス､金ケ崎地区等2車線区間４車線化等)
	釜石港におけるガントリークレーンの整備	・大阪府から無償譲渡を受け 2017 年９月供用開始。 ※港湾荷役能力：３倍に拡大 釜石港のコンテナ取扱量：2017 年度比 200%増
	宮古港におけるフェリーターミナル等の関連施設整備	・2018 年６月の宮古～室蘭間のフェリー航路開設に向けた、宮古港フェリーターミナル等の整備
	岩手県地域産業高度化支援センター	・ものづくり産業の高度化、集積、人材確保等を総合支援するため、2018 年４月に北上市内に開設。

5 外部環境の動向

(1) 自動車産業を取り巻く環境の変化

現在、自動車産業は「100 年に一度の大変革期」を迎えていると言われ、トヨタ自動車が「『自動車をつくる会社』から『モビリティカンパニー』にモデルチェンジする」と明言しているように、完成車･部品メーカー各社が、直面する電子化･電動化への対応に加え、ＣＡＳＥ(※1)やＭａａＳ(※2)を意識したダイナミックな変革の動きを加速させている。

こうした動きは各社の開発･生産戦略に多大な変化をもたらしており、東北の自動車産業にも少なからずその影響が及びつつある。岩手県においても、その動向を見据えて的確に対応することが必要となっている。

地域に目を向けると、全国的に人口減少社会が進展する中、ＩＬＣプロジェクトなど大きな変化要素への対応とともに、新たな価値観による持続可能な地域社会づくりを推進することが重要である。その中で、県の中核産業である自動車関連産業への期待や求められる役割は、従来に増して大きくなるものと考えられる。

(※1)ＣＡＳＥ：Connected「つながる」、Autonomous「自動運転」、Shared&Service「ｼｪｱﾘﾝｸﾞ」、Electric「電動化」
(※2)ＭａａＳ：Mobility as a servis　多様な交通サービスをITの活用で統合して提供する新たな移動サービスの概念

【主な環境動向】

	項目	内容
グローバル社会	自動車市場	・ 新興国需要によりグローバル市場は引き続き拡大の見込み
	エネルギーシフトの加速	・ 世界的にエネルギーシフトの動きが加速 ・ 中国：2019 年１月から自動車会社に対する新エネルギー規制（一定割合の新エネ車生産の義務付け）をスタート ・ ドイツ：2030 年に化石燃料車の販売禁止 ・ フランス/イギリス：2040 年に化石燃料車の販売禁止
	グローバル経済とローカル経済	・ 自動車国内生産の一翼を担う地域として、従来に増してグローバル経済のローカル経済への影響は不可避
クルマ･技術	電子化･電動化	・ 自動車の電子制御化、デジタル機器化が進展 ・ 環境規制に対応し電動車（HV・EV・FCV 等）へとシフト
	第四次産業革命技術	・ 自動化･知能化技術の活用が進展（ロボット、ＡＩ） ・ ＩｏＴによるデジタル生産革命でものづくりが進化 ・ ５Ｇによる超高速モバイルネットワーク化が進展
	自動運転技術	・ 運転支援技術から完全自動運転の実現へ
	サービス化	・ ライドシェアなどモビリティサービスの成長とともに、他業種からの参入拡大、将来的には業界構造の転換の可能性
国内自動車産業	市場･生産動向	・ 国内市場に今後大きな伸びは見込めない状況 ・ トヨタ自動車は国内生産 300 万台を維持の方針
	企業間連携	・ 完成車メーカー/部品メーカーによる事業統合や系列を越えた事業提携等が活発化 ・ モビリティサービスを見据えた他産業（通信系企業、インターネットサービス企業等）との連携が進展
地域社会	復興の推進	・ より良い復興（ビルド･バック･ベター）を推進
	人口減少	・ 既存の生産年齢人口の縮小を踏まえ、働き手の多様化とともに、自動車産業の生産性向上等のノウハウ活用に大きな期待
	ILC の実現	・ 新たな産業創生とまちづくりに、自動車産業の様々な技術やポテンシャルが活用できる可能性

⑵ 自動車関連企業における最近の動向

この１年、自動車関連企業において、電子化･電動化への対応のほか、未来への布石と思われる、従来にない様々な協業や合従連衡の動きが生まれている。

これらの全てが、岩手･東北の自動車関連産業に直接影響を及ぼすものではないとしても、業界動向の趨勢を理解し、将来想定される東北でのＥＶ生産や次世代自動車生産等にも的確に対応できるよう、地域の産学官が認識を共有し、備えを進めることが重要である。

時期	概要
2018年6月	トヨタ自動車㈱が、広瀬工場で行っているハイブリッド車用電子部品の生産を2019年末を目途にデンソーに移管することを発表。
2018年７月	トヨタ自動車東日本㈱が、2020 年末までの東富士工場の生産の東北への集約と同工場の閉鎖、従業員の東北への異動を発表。
2018年10月	トヨタ自動車㈱が、ソフトバンクグループ㈱と連携し、新たなモビリティサービス事業会社「モネテクノロジーズ」を設立することを発表。その後同社は日野自動車㈱、本田技研工業㈱、マツダ㈱、スズキ㈱、㈱SUBARU、ダイハツ工業㈱、いすゞ自動車㈱の各社が資本業務提携する形へと進化。
2018年11月	トヨタ自動車㈱が、販売店改革の方針を発表。東京都内の直営販売店 4 社を2019年４月に統合。2020年春までに全国４つの販売店で全車種を併売。
2019年1月	トヨタ自動車㈱が、開発中の自動運転技術「ガーディアン」を他社に供与する意向を公表。
	トヨタ自動車㈱とパナソニック㈱が、2020 年に車載用電池(全個体電池)を開発･生産する新会社を設立することを発表。
2019年4月	㈱デンソー、アイシン精機㈱、㈱ジェイテクト、㈱アドヴィックスの４社が自動運転技術を開発する新会社「ジェイクワッド　ダイナミクス」を設立。
	アイシングループのアイシン･エィ･ダブリュ㈱とアイシン･エーアイ㈱が経営統合。
	アイシングループのアイシン･コムクルーズ㈱と㈱エィ･ダブリュ･ソフトウェアが、車載ソフトウェア開発強化を目的とした経営統合を発表。
	トヨタ自動車㈱が、ハイブリッド車関連特許の実施権を外部に無償提供することを発表。
	トヨタ自動車㈱が、上海モーターショーで、2020 年から中国で生産･販売するC-HRのＥＶ車を公開。
2019年５月	トヨタ自動車㈱とパナソニック㈱が、街づくり事業に関する新しい合弁会社「プライムライフテクノロジーズ㈱」を2020年１月に設立することを発表。
2019年６月	トヨタ自動車㈱が「2030 年に電動車 550 万台以上販売」としていた従来の目標を５年前倒しする新たな電動化戦略を発表。 ・日本市場での超小型 EV 展開（立ち乗りタイプ、座り乗りタイプＥＶ等） ・グローバルでの EV 展開（各社との連携による６バリエーションのＥＶ展開） ・バッテリーの開発･供給力の強化（世界の電池メーカーとの協調）
	トヨタ自動車㈱が、EV や先進技術を搭載した新型車の開発を行う専担組織「トヨタ ZEV ファクトリー」及び「クルマ開発センター」の２組織を新設。
	トヨタ自動車㈱と㈱SUBARU が、ＳＵＶモデルのＥＶの共同開発に合意。
2019年7月	トヨタ自動車㈱が、月定額で一定期間新車に乗れるサービス「KINTO（キント）」の全国展開を開始。
	トヨタ自動車㈱が、㈱デンソーと車載半導体の研究開発や電子部品の先行開発等を担う新会社の設立を発表。(2020 年４月予定)
	トヨタ自動車㈱と宇宙航空研究開発機構（JAXA）が、燃料電池車技術を用いた月面モビリティについて共同研究に着手することを発表。
2019年８月	トヨタ自動車㈱とスズキ㈱が資本提携に合意。

第３章　現状の総括及び今後の方向性

【要旨】

○　これまでの取組の下で、岩手県の自動車関連産業は、集積形成のステージが概ね終了段階にあると考えられ、今後は新たなステージとして、新たな取組を進めていくことが重要である。

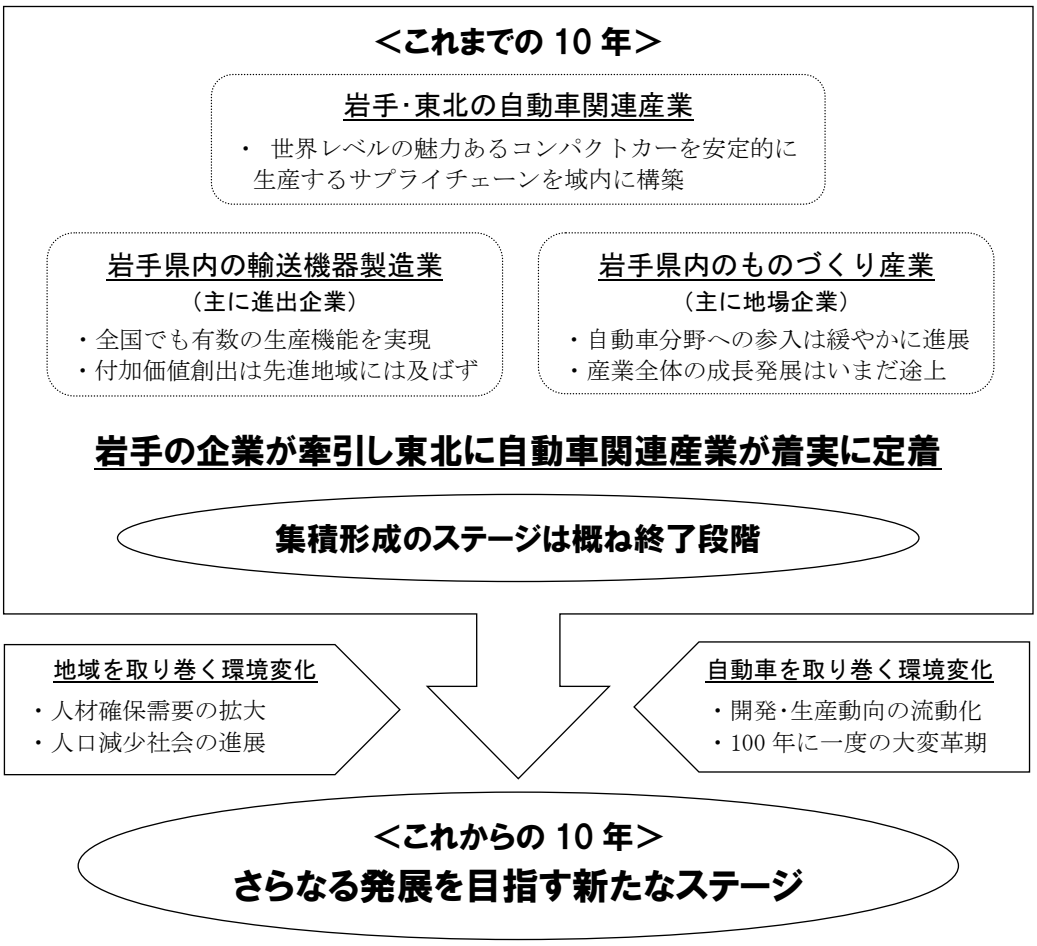
○　具体的には、集積の「質的強化」と「面的展開」を重点方針と位置付け、将来のさらなる発展ステージへと繋がる足場の確立を目指していく。

○　本県自動車産業の持つ強み/弱み及び新たなステージでの進化に向けた課題を整理するとともに、取組方向性を検討するにあたっての考慮すべき視点を確認したうえで、SWOT 分析を実施した。

1　現状の総括

現状を総括すると、これまでの「岩手県自動車関連産業集積戦略」に基づくおよそ 10 年の取組の下、岩手の企業が牽引して東北に自動車関連産業が着実に定着するに至り、集積形成のステージ（第１ステージ）は概ね終了段階にあると考えられる。

令和の時代を迎えたこれからの 10 年は、新たなステージ（第２ステージ）として、直面している課題の解決とともに、地域や自動車産業を取り巻く今後の環境変化への対応も踏まえながら、さらなる発展を目指した新たな取組を進めていくことが重要である。



２　今後の方向性

(1) 岩手県の自動車関連産業の発展シナリオ

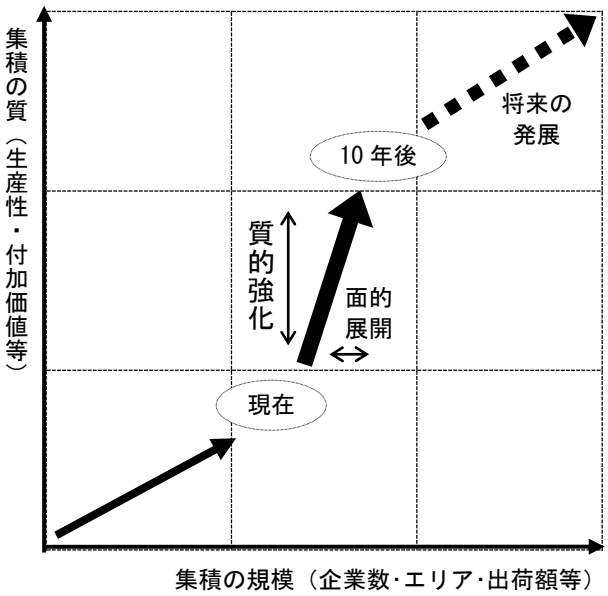
今後の岩手県の自動車関連産業の振興の取組の方向性を明らかにするため、発展シナリオを検討した。

これまでのステージでは、主に自動車関連産業集積の形成・拡大を目指した取組を進めてきたが、当面の間、岩手･東北における自動車生産台数に劇的な伸びが見込まれない環境下において、将来にわたり岩手県の自動車関連産業が持続的に成長発展を続けていくためには、これまでとは異なる新たな方向性に基づき、新たな進化の取組を進めていく必要がある。

具体的には、今後のステージでは、現在の集積の規模をベースとしながらも、

① 生産性の向上や付加価値創出力の強化など、集積の「質的強化」
② 全県的な集積の広がりや自動車関連技術の地域社会への活用など「面的展開」

を重点方針と位置付けた新たな取組を進め、将来のさらなる発展ステージへと繋がる足場を着実に確立することを目指していく。



【ポイント】 「ものづくり」から「モノづくり」への進化

「ものづくり」と「モノづくり」には大きな違いがある。

ここでいう「ものづくり」は「製品･部品を作ること」を指しているが、「モノづくり」は、これに加えて「更に改善･改良し続けること」を意味し、価値を生み出し競争力を強化していくための継続的な取組である。

単にモノを作るだけではなく、カイゼンや創意工夫のＰＤＣＡを常に回し続けることが重要で、その繰り返しの結果、生産性や付加価値は高められ、自ずとコストも低減していく。また、このプロセスに携わることは従業員の能力向上に繋がり、また新たな価値を生み出す源泉となるなど、企業の競争力強化や持続的な成長を実現するための一連のプロセスといえる。

「モノづくり」は本来あらゆる産業にあてはまる考え方だが、特に自動車産業が重視して取り組み、根付かせてきた文化･風土である。自動車産業を良い手本として、岩手の多くの企業が「ものづくり」から「モノづくり」へと進化していくことが強く期待される。

⑵ 岩手県の自動車関連産業の強みと弱み

ここまでの現状分析から、自動車関連産業に関わる岩手県の主な強みと弱みを整理した。

分野	強み、優れている点	弱み、劣っている点
自動車産業集積（マクロ）	• 世界レベルのコンパクトカーを生産する優れたサプライチェーンの形成 • 進出企業（完成車･部品）の高い生産性 • 進出企業と地場企業群によるクラスター形成の事例創出 • 産学官の自動車産業の振興に向けた共通意識･体制が確立	• 地場企業のサプライチェーン参画が限定的 • 生産機能に特化した産業集積 • 集積の業種的偏り（内外装に偏重） • 域内サプライチェーンに依存した構造
企業･技術（ミクロ）	• 主に電気･電子機器製造に携わってきた実績ある地場企業群 • 独自の強み技術を持つ企業、特定分野で高いシェアを持つ企業が一定数存在 • 「モノづくり」の手本である自動車企業･人材と交流可能な環境 • 企業連携のモデル事例あり	• ものづくり産業全体でみた生産性･付加価値創出力は低い • 中小企業が多く経営資源は限定的 • 大型加工に対応可能な企業が少数 • 企業戦略を確立し高い競争力を実現する企業は少数 • 研究開発型企業がまだ少ない
人材	• 北上川流域地域で大規模な雇用増の期待 • 産学官による「ものづくり人材育成」の取組が全県的に浸透 • 高度技術者（３次元デジタル･組込みソフトウェア･EV 開発等）育成の取組が蓄積	• 人材の絶対数に限界あり • 育成した人材の域外流出 • 大卒者の就職受け皿が不足 • 正規雇用、女性･高齢者･外国人等の雇用に拡大の余地あり
事業環境	• 物流インフラ（道路･港湾）の整備進展 • 北東北３県の交通の結節点 • 特質ある支援機関（EMC 評価施設、３次元デジタルソリューション支援施設等）	• 広い県土からくる移動時間距離の制約 • 企業進出の受け皿となる工業用地が不足 • エネルギー利用の選択肢が限定的
地域社会その他	• 「モノづくり」の手本である自動車関連企業･人材と交流可能な環境（再掲） • CASE に繋がる大学等の優れたシーズ	• 全県的にみたものづくり産業の地域的偏り • 産学共同から製品化に繋がる事例が少数 • 地理･社会的条件から生じる様々な地域課題

⑶ 新たなステージでの進化に向けた課題

新たな取組の方向性及び地域の強み･弱みを踏まえ、今後、岩手県の自動車関連産業が進化を遂げるために解決していかなければならない主な課題とそれぞれへの対応の視点を、５つの項目毎に整理した。

項目	課題	対応の視点
自動車産業集積（マクロ）	高い国際競争力を持つ自動車産業集積の確立	• 産業集積全体での体質強化 • 付加価値創出力の強化
企業･技術（ミクロ）	県内企業におけるものづくり競争力の底上げ	• 生産性･付加価値の向上 • 人口減少下での企業成長
人材	成長を支える人材が絶え間なく集まる仕組みづくり	• ものづくり人材の育成･確保･定着 • 多様な働き手の活用
事業環境	競争力強化に繋がる事業環境の構築	• 人･物･金･情報各面での優位な環境 • 産業の進化に対応した支援機能
地域社会・その他	自動車産業の技術やノウハウの幅広い波及・展開・活用	• 事業活動の県内各地への拡大 • 他産業への展開 • 次世代技術の他分野での活用

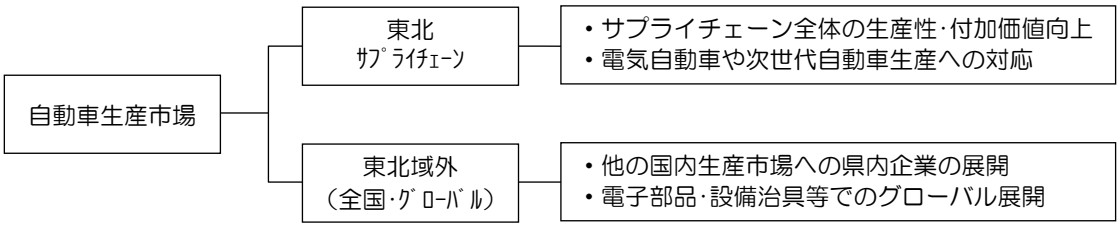
⑷　取組検討にあたり考慮すべき視点

①　自動車生産市場に関する視点

これまでの自動車関連産業の振興は、主に「東北におけるサプライチェーンの構築」を重点として推進してきたが、近年の東北の自動車生産は、車両メーカーの生産計画に従い安定的に推移しており、今後、新たな完成車工場の新設やライン増設が無い場合、市場自体の大規模な拡大は見込まれず、地場企業の新規参入余地も限定的とならざるを得ない。

一方で、電子化･電動化をはじめとする急激な環境変化は、グローバル市場や車両メーカー各社の開発･生産体制に大きな変革をもたらしており、東北においても、電気自動車の生産開始など、その影響は将来必ず及ぶものと考えられる。

今後は、自動車生産市場を、東北と東北域外の大きく二つとして捉え、それぞれに対応した振興施策を講じる視点が重要である。



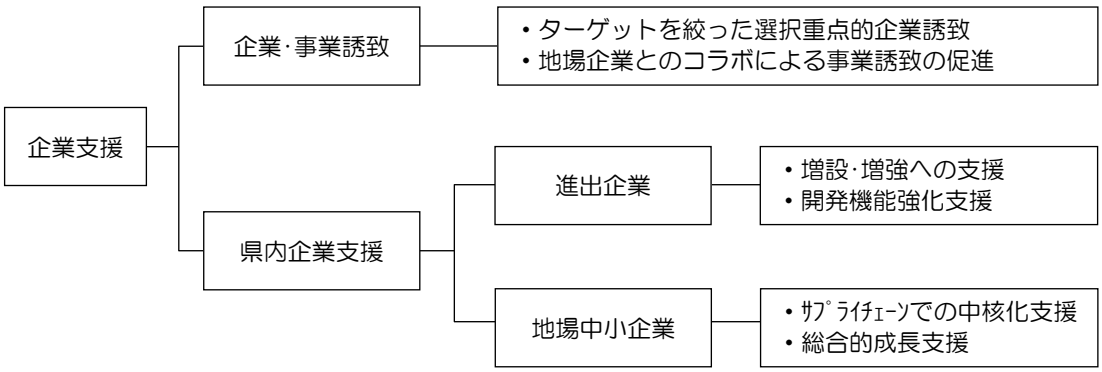
②　企業支援に関する視点

東北におけるサプライチェーン構築を進めるにあたり、これまで、企業誘致と地場企業支援を車の両輪とした取組を推進してきた。その結果、大手部品メーカーの岩手県内への新規進出は概ね一段落し、地場企業とのマッチングも一定程度進展するなど、大きな成果に繋がってきた。

一方、現在、県内の工業団地がほぼ充足状態にあること、人材も以前ほど容易に確保できる環境ではなくなってきていること、当面の東北における自動車生産は、大規模な変化を見込む段階に無いことなどから、企業誘致の戦略は転換が必要となっている。

また、前述のとおり、自動車産業の振興による県内ものづくり産業全体への効果波及は未だ途上と考えられ、サプライチェーン全体としての質的強化と、それを支える地場中小企業の成長支援が新たなステージでの重要な課題と位置付けられる。

今後は、新たな戦略に基づく「企業･事業誘致」とともに、「県内企業支援」として「進出企業」と「地場中小企業」の双方の成長･発展を重点的に支援していく視点が必要である。

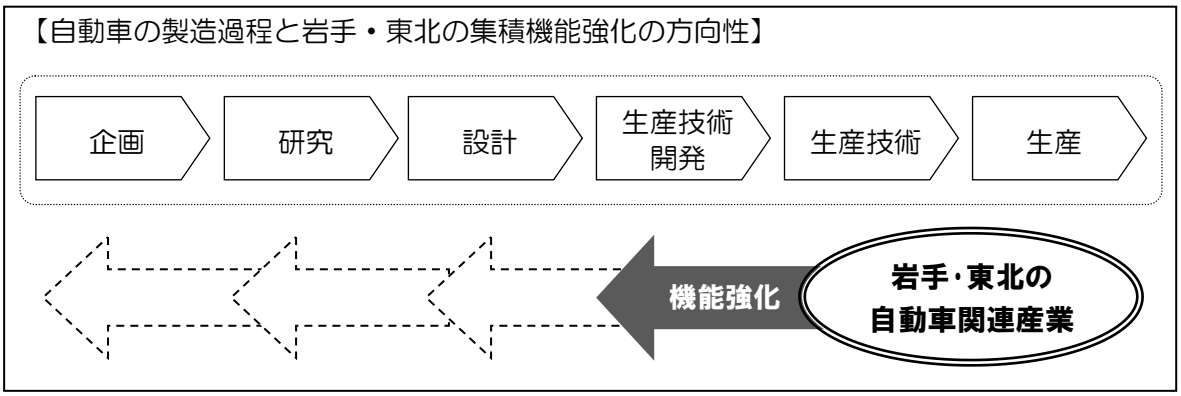


③　集積の機能強化に関する視点

これまで、東北の自動車関連産業は、概ね生産拠点の形成に特化する形で成長し、高度な生産機能を実現してきた。

この間、車両生産はかつてのブリッジ生産から、特定車種を東北の１工場が全量生産する形へ、そして現在は、混流･順建て生産の実現へと着実に進化を続けている。こうした中、サプライチェーン全体で今後一層新しい価値を創出していくためには、車両、構成部品いずれにおいても、より高度な水準の生産機能を実現していく不断の取組が必要であり、そのためには生産現場と一体となった生産技術開発の強化が有力な方策と考えられる。県内では既に一部の大手部品メーカーが、地域の大学と連携して生産技術開発を積極的に推進する事例が生まれており、他の部品メーカーにも同様の動きが広がりつつある。

高度な生産機能を強みに、研究や設計分野等へのさらなる高度化を推進していく観点から、産学連携等を軸に、地域の生産技術開発の機能強化を重点的に推進する視点が重要である。

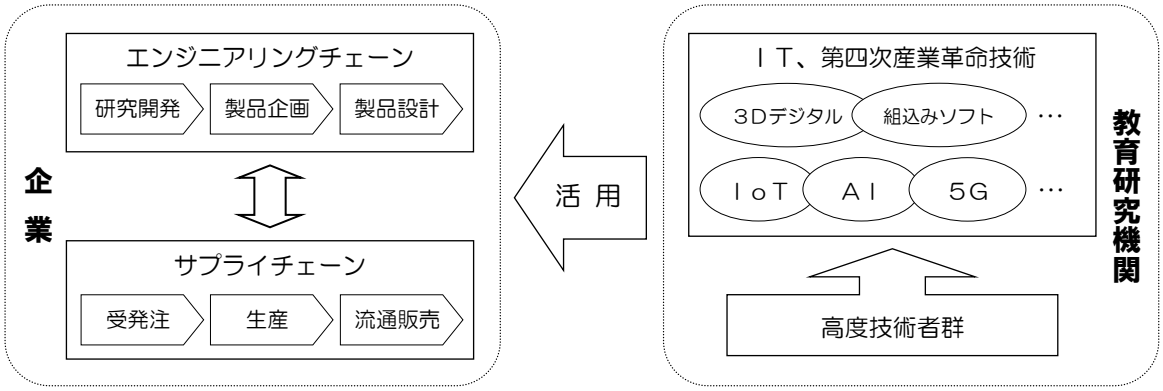


④　ＩＴ、第四次産業革命技術等の活用に関する視点

岩手県は、３次元デジタル技術や組込みソフトウェア技術に係る高度技術者育成に先駆的に取り組んできた経緯があり、大学･高専においてもソフトウェアに係る優れた研究教育実績を有しているが、これらの技術や人材のものづくり現場での活用は未だ限定的で、製品や生産現場の革新事例は少なく、育成した優れた人材の域外流出にも繋がっている。

ＩＴや第四次産業革命技術（ＩｏＴ、ＡＩ、５Ｇなど）は、あくまでも目的達成のための手段といえるが、優れた研究教育機関と、モノづくり文化の先達である自動車関連産業と身近に接することができる県内企業は、新技術･新工法開発や現場カイゼン等の目的達成のための有効なツールとして、これらの技術を活用できる可能性に溢れている。

地域のポテンシャルを十分に活かし、生産性の向上や付加価値の創出を促進するため、また、10 年先を見据えた地域産業全体の体質強化を促進する観点から、ＩＴ、第四次産業革命技術等を積極的に活用していく視点が必要である。



⑸ SWOT 分析

内部要因＼外部環境			機会	脅威
			〈短・中期〉 ・ 地域とｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ経済の連動 ・ 電子化･電動化の加速 ・ デジタル生産革命 ・ 各社の開発･生産戦略流動化 ・ ILC 建設と街づくり 〈長期〉 ・ 次世代自動車･モビリティ ・ 他業種からの参入拡大 ・ 新たな価値観の未来社会	〈短・中期〉 ・ 世界的な市場変動 ・ 各国環境規制強化 ・ 国内市場の縮小 ・ ものづくり人材の確保難 〈長期〉 ・ エネルギーシフト ・ 人口減少社会の進展
自動車産業集積	強み	・ 優れたｻﾌﾟﾗｲﾁｪｰﾝ（SC） ・ 進出企業の高い生産性 ・ クラスター形成の事例創出 ・ 産学官の体制確立	■ SC 全体のクラスター化でダントツの QCD を実現	■ 世界市場の変化にも適応できる特徴ある SC へ
	弱み	・ 地場企業の SC 参画が限定的 ・ 生産機能に特化した集積 ・ 集積の業種的偏り ・ 域内ｻﾌﾟﾗｲﾁｪｰﾝへの依存	■ 地場企業が中核となる SC へ ■ 域内と域外で取引を多様化	■ 開発～生産の一貫したクルマづくりで競争力強化 ■ 企業誘致は選択重点化
企業・技術	強み	・ 電気系に実績ある地場企業群 ・ 独自技術や高シェア企業あり ・ 自動車企業との交流環境 ・ 企業連携のモデル事例	■ 企業連携で新たな価値を創出 ■ カイゼンとデジタル技術でダントツ工場化	■ 域内でも早期に EV 生産 ■ 「モノづくり力」の向上で価値創出力を強化
	弱み	・ 生産性･付加価値創出力低い ・ 中小企業で経営資源限定的 ・ 高い競争力を持つ企業、研究開発型企業等は少数	■ 生産性･付加価値向上を主テーマに中小企業を総合支援 ■ 新技術･新工法を次々と生み出す企業群を育成	■ 自動化･標準化で人口減少を克服
人材	強み	・ 北上川流域地域での雇用増 ・ 産学官による「ものづくり人材育成」が全県的に浸透 ・ 高度技術者育成の取組蓄積	■ ソフトウェア技術者を活用し電子化･電動化に積極対応	■ ものづくり人材育成を一層強化し人材確保を促進
	弱み	・ 人材の絶対数に限界 ・ 育成した人材の域外流出 ・ 大卒者の就職受け皿が不足 ・ 正規･女性･高齢者雇用の余地	■ 開発機能を強化し大卒就職受け皿を増加	■ 多様な人材の活躍の場となり人口減少を克服
事業環境	強み	・ 物流インフラの整備進展 ・ 北東北３県の交通の結節点 ・ 特質ある支援機関	■ 新たな物流ルートの活用促進 ■ 広域 SC で域内完結を促進 ■ EMC 評価環境を活用し電子機器開発を促進	■ データ利活用で生産性向上
	弱み	・ 広い県土で時間距離に制約 ・ 工業用地の不足 ・ エネルギー利用の選択肢が限定的	■ 進出企業や地場企業の増設増強を支援	■ 新たな工業団地の適正整備 ■ 次世代社会･産業に対応したインフラ整備
地域社会・その他	強み	・ 自動車企業との交流環境 ・ CASE に繋がる大学等の優れたシーズ	■ 産学連携マッチング強化 ■ 自動運転技術の集積･高度化を促進	■ 多様な産業にカイゼンを浸透させ地域全体で体質強化
	弱み	・ ものづくり産業の地域的偏り ・ 製品化に繋がる事例が少数 ・ 地理･社会的条件から生じる様々な地域課題	■ 県北･沿岸地域への事業誘導 ■ 次世代自動車技術を活用して様々な地域課題を解決	■ 自動車産業の全県展開で地域の人材を幅広く活用

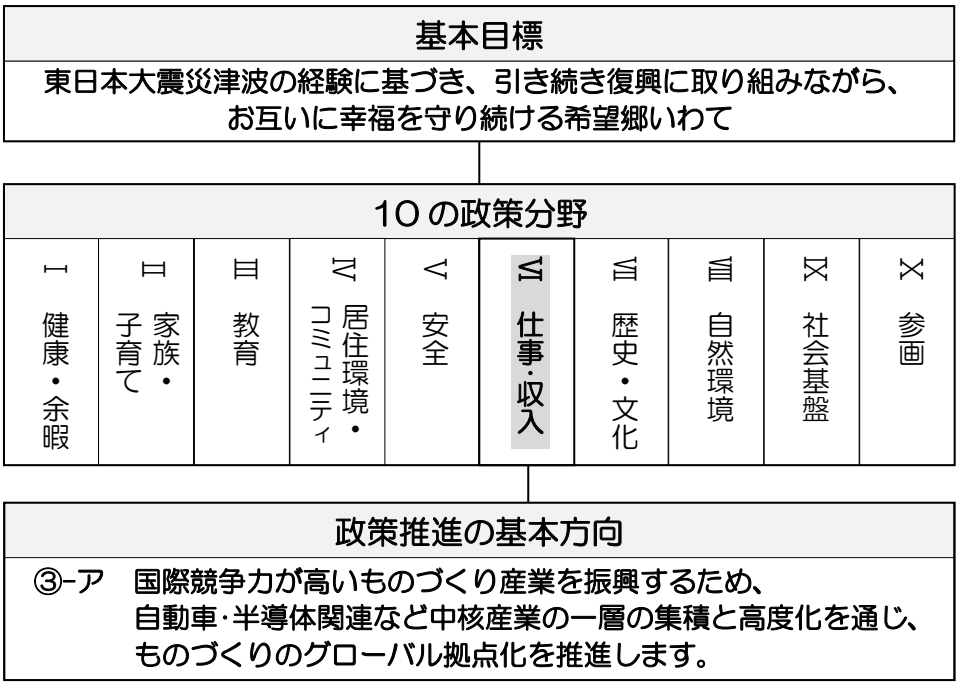
第４章　岩手県自動車関連産業新ビジョン

１　目指す姿と目標

⑴ いわて県民計画（2019～2028）

「いわて県民計画（2019～2028）」が掲げる「基本目標」と、自動車/ものづくり産業に関連する「政策推進の基本方向」は下図のとおりであり、本ビジョンはこれらの実現に資することを前提としている。

＜いわて県民計画（2019～2028）＞



⑵ 目指す姿

① 自動車関連産業が目指す姿

本県の自動車関連産業は、近年、県経済を代表する中核産業として地域の生産活動や雇用の拡大を力強く支えるとともに、県民が一丸となって東日本大震災津波からの復旧･復興に取り組むなか、いち早い生産の再開・拡大により経済循環の活発化を促すなど、地域経済が維持･発展を図るうえで極めて重要な役割を果たしてきた。

これからの 10 年においても、自動車関連産業の中核産業としての位置付けは、今後も変わらないばかりか、「県民一人ひとりがお互いに支え合いながら幸福を追求していくことができる地域社会」の実現に向けて、その果たすべき役割と期待はますます高まっている。

県民が幸福を追求できる持続可能な社会を形成するためには、物質的な豊かさや量的拡大のみならず、多様な価値感を尊重し、質的充実とともに新たな価値を創出していく視点が重要である。

こうした背景を踏まえ、本ビジョンにおいては、今後 10 年とその先を見据えた岩手県の自動車関連産業の「目指す姿」を次のとおり設定する。

自動車関連産業が目指す姿
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

② 各項目における目指す姿

「自動車関連産業の目指す姿」の実現に向けて、前章で整理した各課題に対応する５項目に関し、それぞれの「目指す姿」を下表の通り設定する。

項目	目指す姿
自動車産業集積 （マクロ）	○ 県内企業の牽引の下、東北が世界で有数の自動車産業集積地となっている
企業（ミクロ）	○ 県内ものづくり企業が自動車産業への挑戦を通じて高い生産性と付加価値を実現し、持続的に成長･発展している。
人材	○ 優れたものづくり人材や県内外の多様な人材が集まり、自動車･ものづくり産業で活躍している。
事業環境	○ 県内の産業インフラの整備と利活用が進展し、産業競争力の基盤となっている。
地域社会と未来への展開	○ 自動車産業の技術やノウハウが県内の産業成長、イノベーション創出、県民生活向上等に貢献している。

⑶ 達成目標

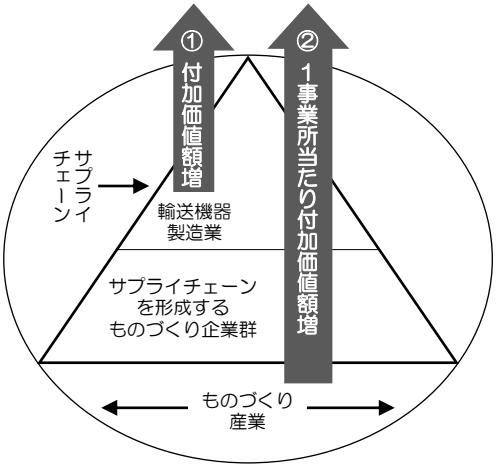
「目指す姿」の水準及びその現状とのギャップ、実現に向けた取組の進捗状況等を見える化し、関係者間で共有するため、「達成目標」を設定する。

これからの新しいステージでは、集積の「質的強化」と「面的展開」を目指していくことから、次の２つの指標の増加を新たな目標とする。

○ 自動車関連主要企業群の付加価値の創出力強化の観点から、「輸送用機械器具製造業の付加価値額（総額)」

○ サプライチェーン全体の質的強化及び自動車関連産業の裾野拡大（面的展開）の観点から、「ものづくり産業の１事業所当たり付加価値額」

指標	現状 （2017 年）	目標 （2028 年）	目標値設定の考え方
① 輸送用機械器具製造業の付加価値額（総額）	891 億円	**1,200 億円**	（現状）全国都道府県の第 25 位 （目標）2017 年で全国 20 位水準 ※ 現状比 34.7%増
② ものづくり産業の１事業所当たり付加価値額	5.5 億円	**6.6 億円**	（現状）全国平均以下 （目標）2017 年の全国平均水準 ※ 現状比 20%増



２　項目別の戦略

（1） 自動車産業集積

■ 目指す姿

県内企業の牽引の下、東北が世界で有数の自動車関連産業の集積地となっている。

■ 推進戦略

① サプライチェーンの体質強化

【取組の方向性】

○　サプライチェーン全体のクラスター化の促進
- 単なる部品供給に止まらず、競争力ある企業群が相互に連携･連動し、単一組織と同様の一気通貫で高水準のＱＣＤを安定的に実現する高度な生産連合体

○　あらゆる車種生産において、世界一のＱＣＤ能力を実現する岩手･東北ブランドの確立
○　地場企業が価値創出の中核となった地域企業牽引型サプライチェーンの構築
○　ＥＶや次世代自動車の生産に柔軟に対応できる県内サプライチェーンの実現

【推進方策】

短･中期	・ Ｔ１／Ｔ２企業を核としたクラスター化の促進 ・ サプライチェーンを構成する有力地場企業への重点的成長支援 （ 新たな地場Ｔ２企業群育成）
長期	・ 生産車種毎に最適のＱＣＤを実現できる厚みあるクラスター群の集積促進 ・ 地場Ｔ１企業の育成及びクラスターの確立

② クルマづくりの一貫体制化

【取組の方向性】

○ 生産技術開発機能強化による生産性向上及び付加価値創出
○ 開発から生産まで、クルマづくりの一貫体制化による価値創出力の強化

【推進方策】

短･中期	・ 進出企業における増設や機能増強の誘導、支援 ・ ターゲットを絞った企業･事業誘致 （生産技術開発機能、新型車生産対応に資する新たな生産機能等）
長期	・ 進出企業における高付加価値部品等の生産拠点化の促進 ・ ターゲットを絞った企業･事業誘致（試作評価機能、研究開発機能等）

③ 東北域外との取引拡大

【取組の方向性】

○ 東北市場と域外市場（全国･グローバル）を２本柱とする産業構造の構築
○ 完成車･部品･設備等のグローバル展開及び拠点化の促進

【推進方策】

短･中期	・ 域外完成車･部品メーカーとの交流機会拡大、取引開拓(設備･治具･システム等) ・ 進出企業の戦略と連動した地場企業群のグローバル展開モデルの形成
長期	・ 全国各地への拠点展開等による域外完成車･部品メーカーとの取引深耕 ・ 完成車･部品･設備等のグローバル展開事例の蓄積及び裾野の拡大

(2) 企業

■ 目指す姿

県内ものづくり企業が自動車産業への挑戦を通じて高い生産性と付加価値を実現し、持続的に成長・発展している。

■ 推進戦略

① 中小企業の競争力強化

【取組の方向性】

○ 自動車分野を含む自社の事業領域を確立し、成長戦略を実践する企業の重点的育成
○ 高い「モノづくり力」を備えた高い付加価値を生み出す企業の育成・集積化
- 生産の効率化（自動化・標準化）による少人数高効率型企業
- ＩＴ、第四次産業革命技術等を活用したデータ活用型先端技術工場
- 新技術・新工法を次々と生み出す開発提案型企業
- ダントツのコア技術やＱＣＤ水準を確立したナンバーワン/オンリーワン型企業

【推進方策】

短・中期	・ 自動車分野に関わる有力地場中小企業に対するパッケージ型重点支援 ・事業戦略・成長戦略立案支援　・取引支援　・技術開発支援 ・生産性向上・カイゼン支援　・設備投資支援　・人材育成支援 ・産学連携・企業連携支援　・金融支援　・事業承継支援　など ・ 成長意欲ある幅広い中小企業への「モノづくり力」向上支援 ・ ＩＴ、ソフトウェア、デジタル技術の一層の利活用促進 ・ 中小企業による新技術・新工法の計画的開発への支援
長期	・ ものづくり産業全体での重点支援企業の拡大及び蓄積 ・ 新技術・新工法を絶え間なく生み出す企業集積の形成促進 ・ ＩＴ、第四次産業革命技術等を戦略的に活用する先端工場の集積化 ・ 製造業分野での上場企業又はその予備群の育成

② 連携による新たな価値創出

【取組の方向性】

○ 企業連携により新たな価値を創出する連合体の育成・集積化
○ 産学連携による進出企業・地場企業の強み技術・ＱＣＤ能力の高度化促進
○ 広域連携（東北・全国）による競争力の創出及び多様な市場展開の促進

【推進方策】

短・中期	・ ＱＣＤ能力向上及び付加価値創出に繋がる企業グループの形成促進 ・ 企業ニーズと研究教育機関等とのマッチング促進 ・ 東北広域での企業間交流機会拡大及び取引の促進 ・ 東海地区企業等との連携による事業誘致の促進
長期	・ 競争力の高いモノづくり企業グループの集積化 ・ 産学連携による岩手発の先端的な製造技術や部品・製品の創出 ・ 広域連携による全国・グローバル市場展開モデルの創出

(3) 人材

■ 目指す姿

優れたものづくり人材や県内外の多様な人材が集まり、自動車・ものづくり産業で活躍している。

■ 推進戦略

① 企業ニーズと環境動向に対応した人材育成

【取組の方向性】

○ 自動車など幅広いものづくり及び関連事業を支える多様な人材群の計画的育成
○ 技術革新に対応した知識・技術と創造力を備えた高度技術・研究開発人材群の養成

【推進方策】

短・中期	・ 小学生からの各ステージにおける段階的ものづくり教育・キャリア教育の推進 ・ 県内各教育機関による技能人材、技術人材、自動車整備士等の計画的育成 ・ 付加価値創出を支える高度技術教育の強化及び実践プロジェクト等の推進 （三次元デジタル、組込みソフトウェア、ＥＶ開発等）
長期	・ 多様な人材を安定的に育成・輩出するための県内人材育成機能の拡充 ・ 意欲ある人材が全国から集まり学び合う高度技術・研究開発人材養成拠点化

② 人材の県内定着と流入の拡大

【取組の方向性】

○ 県内で育成した人材群が率先して県内に就職・定着する風土の醸成
○ 県外から意欲ある人材が絶え間なく集まる魅力と仕組みの構築

【推進方策】

短・中期	・ 生徒・学生、父兄、教員等のものづくり企業等への理解増進 ・ インターンシップの拡大、奨学金返還支援制度等の拡充 ・ U・Ｉターンを促進するマッチング活動や支援制度の強化 ・ 様々な企業の業容拡大ニーズに対応した人材確保支援
長期	・ 県内における大卒者の就職受皿（研究開発職等）の拡大促進 ・ 全国の人材が憧れ、集まる魅力ある雇用・生活環境の実現

③ 多様な人材が活躍する企業・産業づくり

【取組の方向性】

○ 女性・高齢者・障がい者・外国人等多様な人材の活躍の場の拡大
○ 女性や子育て世代が働きやすい職場環境の整備

【推進方策】

短・中期	・ 経営層・現場の意識改革による働き方改革の推進、多様な人材の受皿整備 ・ 子育てと仕事を両立できる職場環境の整備促進（共同利用型保育機能等） ・ 雇用拡大地域における従業者の居住環境等の整備促進
長期	・ＩＴ、第四次産業革命技術等を活用し多様な人材に対応した職場の実現・横展開 ・ 従業者の雇用・生活環境の魅力化の促進

(4) 事業環境

■ 目指す姿

県内の産業インフラの整備と利活用が進展し、産業競争力の基盤となっている。

■ 推進戦略

① 産業用地の適正・効果的な確保

【取組の方向性】

○ 企業の投資ニーズに対応した多様な事業スペースの確保・提供
○ 目的性・必要性の高い産業用地の整備

【推進方策】

短・中期	・ 多様な事業スペースの情報収集及び企業ニーズとのマッチング ・ 重要案件（サプライチェーン強化等）に対応した産業用地確保への支援
長期	・ 自動車産業の質的強化・面的展開に繋がる新たな工業団地等整備への支援

② コスト低減に繋がる物流・エネルギー環境の構築

【取組の方向性】

○ 安定的でコスト低減に繋がる県内物流・交通インフラの構築と利活用の促進
○ エネルギーシフトや次世代産業・社会に対応した多様なインフラの整備
○ 電動車や次世代自動車が利活用しやすい国内トップクラスの環境の実現

【推進方策】

短・中期	・ 内陸物流ルート及び内陸・沿岸ルートの整備・利活用の促進 ・ ミルクラン、新ルートなど新たな物流の可能性調査及び試行 ・ 生産準備集中期にも円滑に対応できる航空・鉄道便の利便性向上促進 ・ ＥＶ充電インフラの拡充支援及び水素ステーションの整備促進
長期	・ 完成車メーカーの戦略に適合する有効な完成車物流ルートの提案 ・ エネルギー供給の多様化の促進（水素、再生可能エネルギー等） ・ ＥＶや次世代自動車が県内でストレスなく利用できるインフラ網の整備

③ 技術革新や事業環境変化に対応した事業支援機能の拡充

【取組の方向性】

○ 企業の技術力向上、研究開発、生産・販売等を総合的に支援するものづくり支援機能の拡充
○ 企業のデータ利活用による競争力強化を支援する情報インフラ等の整備
○ 適正な取引関係の下で産業全体が健全に成長発展する産業風土の確立・維持

【推進方策】

短・中期	・ 特長ある試験研究機関の一層の機能強化と企業の利活用促進に向けた取組強化 ・ 各種データ利活用による成長モデル事例の創出 （受発注、生産、設備・人員稼働、物流、商流等データの活用） ・ 適正取引に係る知識・情報の継続的普及啓発の推進
長期	・ 技術革新や事業環境変化に対応した総合的なものづくり支援機能の拡充 ・ 企業群によるデータ利活用を促進する共同利用型情報インフラ等整備の促進

(5) 地域社会と未来への展開

■ 目指す姿

自動車関連産業の技術・ノウハウ・各種資源が、県内の産業成長、イノベーション創出、県民生活向上等に貢献している。

■ 推進戦略

① 自動車産業の全県展開・波及

【取組の方向性】

○ 県北・沿岸など県内での広域的な自動車産業の展開及び裾野拡大
○ 「モノづくり」の浸透による県内の様々な企業・産業の底上げ

【推進方策】

短・中期	・ 進出企業と県北・沿岸企業等との取引マッチング ・ 県北・沿岸企業による自動車産業参入・取引拡大の重点的支援 ・ 県央エリアの研究開発機能や人材を活用した自動車関連技術開発等の促進 ・ 食品加工業、サービス業、卸小売業等でのカイゼン取組企業の拡大
長期	・ 県内各地域の企業が中核となった自動車部品/技術クラスター等の形成 ・ 地域産業界が一体となりカイゼン/モノづくり活動を推進する体制の構築

② 県内の研究・技術シーズを軸とした次世代技術の創出

【取組の方向性】

○ 次々と有望なシーズが生まれ産学共同開発と実用化が進められるサイクルの確立
○ 岩手発の次世代自動車/モビリティ関連技術・部品・製品群の創出促進

【推進方策】

短・中期	・ 県内の様々なＣＡＳＥ関連技術の掘り起こし及び企業とのマッチングの推進 ・ 新たな「強みシーズ」の発掘、育成、大型プロジェクト化の推進 ・ 自動運転技術等に係る地域産学官の情報・技術交流、共同開発等の推進
長期	・ 様々な産学共同開発が途切れなく進むための開発/コーディネート機能の拡充 ・ 次世代自動車/モビリティ関連技術・部品・製品群の創出促進

③ 次世代技術・サービスの活用による豊かな地域社会の創造

【取組の方向性】

○ 自動車関連企業の様々なノウハウ・資源を活用した地域活性化の取組推進
○ 県民のくらしの向上に資する、革新的な自動車関連技術・サービスの導入・活用の促進

【推進方策】

短・中期	・ 自動車販売店等を活用した新たな事業・サービスの展開促進 ・ 自動車関連企業が開発する新サービス等の県内各地域での社会実装の推進 （スマホアプリ、ライドシェア、ドローン/空飛ぶクルマによる物流など） ・ 適正取引に係る知識・情報の継続的普及啓発の推進
長期	・自動車関連産業の拠点の全県への展開による、地域活性化の推進 ・ ＩＬＣ建設に伴う自動車関連技術等を活用した新たなまちづくりの推進