

みやぎ自動車産業振興ビジョン

令和3年7月

みやぎ自動車産業振興協議会

目 次

【みやぎ自動車産業振興ビジョン】

<u>1 背景・趣旨</u>	3
<u>2 目的・位置付け</u>	4
(1) 策定の目的・位置付け	4
(2) 新・宮城の将来ビジョンとの関係	4
(3) 持続可能な開発目標（SDGs）との関係	4
<u>3 推進期間</u>	5
<u>4 推進体制</u>	5
<u>5 自動車関連産業の現状</u>	6
(1) 宮城・東北の自動車関連産業の概況	6
(2) 宮城の自動車関連産業集積の状況	7
(3) 東北の自動車関連産業集積の状況	13
(4) 自動車関連産業の動向	15
<u>6 これまでの取組と成果</u>	18
(1) これまでの取組の概況	18
(2) 県の取組	19
(3) 取組の成果	21
(4) 主な課題と考慮すべき視点	23
<u>7 今後の取組</u>	25
(1) 宮城の自動車関連産業の目指す姿	25
(2) 今後の取組の方向性	26
(3) 目標	27
(4) 重点取組分野	28
 【第1期実施計画（推進期間：2021年度～2024年度）】	
<u>1 目標</u>	30
<u>2 主な取組・事業</u>	30
<u>3 実施体制</u>	36
 【資料編】	
1 みやぎ自動車産業振興プランにおける各取組と実績.....	37
2 みやぎ自動車産業振興協議会・とうほく自動車産業集積連携会議の概要.....	41

1 背景・趣旨

宮城県では、関東自動車工業株式会社岩手工場での増産の動き等に対応するため、県内企業の新規参入・取引拡大を促進し、自動車関連産業の集積を図ることを目的として、2006年（平成18年）5月に「みやぎ自動車産業振興協議会」（以下、「協議会」という。）を設立し、産学官金の連携による取組を開始した。

その後、2011年（平成23年）3月11日の東日本大震災を経て、2012年（平成24年）5月には、これまでの協議会の取組を踏まえ、県内企業の自動車関連産業への参入を更に加速させ、自動車関連産業が東日本大震災からの復興の牽引役となり、ふるさと宮城の再生と更なる発展を図るため、協議会の行動計画となる「みやぎ自動車産業振興プラン」を策定し、以降、本県の自動車関連産業の振興のための各種取組を進めている。

この間、県内では、2011年1月に、トヨタ自動車系のセントラル自動車株式会社が操業を開始し、2012年7月には、関連企業3社が統合してトヨタ自動車東日本株式会社が発足し、同年12月には、同社の宮城大和工場の第3工場（エンジン工場）が竣工・稼働を開始している。

これらの動きを契機として、県内では、自動車関連産業における企業立地・進出や新規参入・取引拡大が進み、輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等は、「みやぎ自動車産業振興プラン」策定前の2010年（平成22年）から約3倍に拡大するなど、本県の自動車関連産業は、東日本大震災からの復興の原動力として、着実に集積が進展しており、本県の産業・経済を牽引している。

現在、自動車業界は「100年に一度の大変革期」を迎えていると言われており、今後、CASE（コネクティッド・自動運転・シェアリングサービス・電動化）と呼ばれる新たな領域における技術革新が急速に進むことが予想され、車を通じて、産業、社会、人々の生活が大きく変わることが想定される。

その一方で、国内需要の減少による国内の自動車生産の縮小、海外市場の拡大やグローバル競争の激化、脱炭素社会（カーボンニュートラル）の実現に向けた動向、2020年（令和2年）に急増した新型コロナウイルス感染症への対応が急務になるなど、今後は、自動車関連産業を取り巻く環境変化や将来の不測の事態にも備えながら地域経済の構築を目指していく必要がある。

また、これらの環境変化等に対応する新たな戦略により、異業種をも巻き込んだ業界再編や次世代自動車の投入・開発の加速など、今後、自動車関連産業を取り巻く環境は大きく変化していくことが想定される。

このような背景のもと、宮城の自動車関連産業が、より一層の競争力を高めながら持続的に成長・発展し、産業集積や拠点化を促進するためには、この変革期を好機と捉え、今後の取組を積極的・戦略的に展開する必要がある。

今後10年先を見据えた本県の自動車関連産業の更なる振興に向けて、県内の産学官金の関係者が連携して一体となった取組を効果的に進めるに当たり、基本的な考えや方向性を共有するため、「みやぎ自動車産業振興ビジョン」（以下、「本ビジョン」という。）を策定する。

2 目的・位置付け

(1) 策定の目的・位置付け

本ビジョンは、本県の自動車関連産業の更なる振興及び持続的な成長・発展に向けて、今後10年間の活動において目指す基本的な考えや方向性を関係者が共有し、その実現に向けた取組方針を明らかにするもので、協議会の今後10年間の活動の基本となる計画として位置付ける。

なお、本ビジョンの推進に当たり、今後の取組・事業をまとめた実施計画（行動計画）を別途策定することで、今後の取組・事業を着実に実施していくものとする。

(2) 新・宮城の将来ビジョンとの関係

宮城県では、将来の宮城のあるべき姿や目標を共有し、その実現に向けて取り組むべき施策をまとめた「新・宮城の将来ビジョン」を2020年（令和2年）12月に策定し、2030年度（令和12年度）を目標年度として設定している。

「新・宮城の将来ビジョン」は、県政運営の基本的な指針であり、県の施策や事業を進める上での中長期的目標と位置付けられており、政策推進の基本方向の一つとして「富県宮城を支える県内産業の持続的な成長促進」が示されている。

本ビジョンにおいては、「新・宮城の将来ビジョン」に掲げる政策推進の基本方向や取組と協調して推進するとともに、宮城県の産業施策に関する他の計画や事業と相互に連携し、本県の自動車関連産業の更なる振興及び持続的な成長・発展に繋げていくこととする。

(3) 持続可能な開発目標（SDGs）との関係

2015年（平成27年）に国際連合で採択された持続可能な開発目標であるSDGs（Sustainable Development Goals）は、2030年を目標年とし、「誰一人取り残さない」持続可能な世界の実現に向けて17のゴール、169のターゲットから構成される「世界共通の目標」である。

持続可能性の追求は、今後、直面する課題等を解決する上で重要な要素であることから、SDGsの「包摂性」「統合性」などの特徴を踏まえ、本ビジョンが目指す基本的な考えや方向性に反映させながら、各取組・事業を進めていくこととする。

また、本ビジョンが目指す基本的な考えや方向性が、世界の目標であるSDGsの達成に繋がっている認識を深め、「参画型」の特徴を生かし、協議会の組織等を通じて、様々な主体の参画、連携・協働を促進していく。



SDGsの5つの特徴

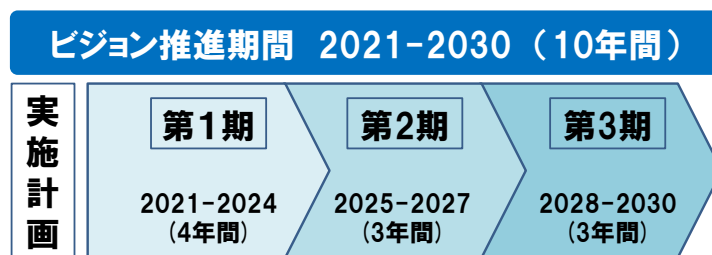
- 普遍性** 先進国を含め、**全ての国が行動**
- 包摂性** 「**誰一人取り残さない**」
- 参画型** **あらゆる主体・関係者の参画**を重視
- 統合性** **経済・社会・環境**の相互関連・相乗効果を重視
- 透明性** **定期的にフォローアップ**

持続可能な開発目標（SDGs）実施指針
(H28.12.22内閣官房SDGs推進本部決定)を基に作成

3 推進期間

本ビジョンは「新・宮城の将来ビジョン」に掲げる政策推進の基本方向や取組と協調して推進していくことから、本ビジョンの推進期間についても、「新・宮城の将来ビジョン」の目標年度と歩調を合わせることで、2021年度（令和3年度）から2030年度（令和12年度）までの10年間とする。

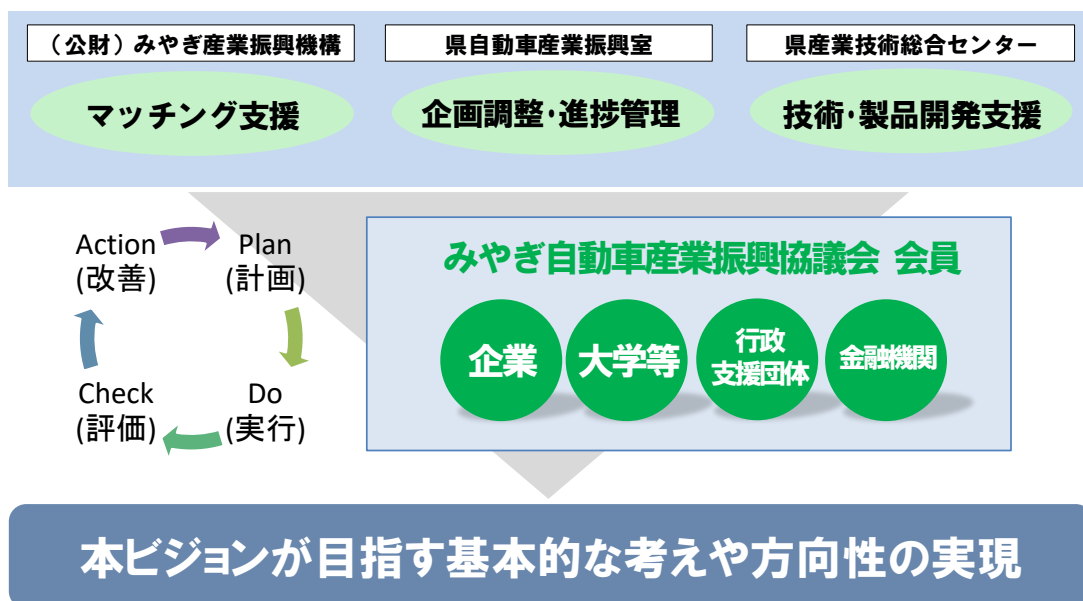
また、推進期間内の具体的な取組・事業をまとめた実施計画（行動計画）の期間区分についても、「新・宮城の将来ビジョン」の実施計画の期間区分と合わせることで、2021年度から2024年度（令和6年度）までの第1期（4年間）、2025年度（令和7年度）から2027年度（令和9年度）までの第2期（3年間）、2028年度（令和10年度）から2030年度までの第3期（3年間）の3期に分けて、各取組・事業を着実に実施していく。



4 推進体制

本ビジョンの推進に当たっては、これまでの協議会の推進体制を基本とし、公益財団法人みやぎ産業振興機構、県自動車産業振興室及び県産業技術総合センターが、それぞれの強みを活かした役割を担い、相互に連携しながら、本県の自動車関連産業の更なる振興に向けて三位一体で各取組・事業を着実に実施していく。

また、協議会会員とともに、協議会の総力を挙げて、本ビジョンが目指す基本的な考えや方向性の実現に向けて取り組むこととし、毎年度の協議会総会等において、実施計画（行動計画）に基づく各取組・事業の成果と課題、それらを踏まえた今後の方向性を協議し、必要に応じて内容の見直し等を行うこととする。



5 自動車関連産業の現状

(1) 宮城・東北の自動車関連産業の概況

県内では1960年代に、大手自動車部品メーカーが進出して以降、県北部・南部のそれぞれの地域において一定規模のサプライチェーンが形成された。

その後、セントラル自動車株式会社が2011年（平成23年）1月に黒川郡大衡村に立地し、新工場での車両の生産が開始されるとともに、トヨタ自動車株式会社が「世界No.1の魅力あるコンパクト車の提供」を実現するため、東北を中部・九州に次ぐ国内第3の拠点として位置付け、関東自動車工業株式会社、セントラル自動車株式会社及びトヨタ自動車東北株式会社の3社を統合し、トヨタ自動車東日本株式会社が2012年（平成24年）7月に発足、同年12月には、同社の宮城大和工場の第3工場（エンジン工場）が竣工・稼働を開始した。

これらの動きに合わせて、本県では、協議会の活動等を通じて自動車関連産業の振興のための取組を進めた結果、企業立地・進出や新規参入・取引拡大などによる産業集積が進んでおり、本県の自動車関連産業は、県内主要産業の一つになるまで成長し、東日本大震災からの地域経済の復興の大きな原動力となっている。

また、東北地域においては、完成車の生産工場の拠点化に合わせて、大手自動車部品メーカーが進出するとともに、「とうほく自動車産業集積連携会議」における活動等を通じて、東北6県及び新潟県（以下、「東北7県」という。）の広域連携により、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た取組が進められている。

更には、2020年（令和2年）12月のトヨタ自動車東日本株式会社の東富士工場（静岡県裾野市）の閉所に伴い、同工場の車両生産が東北へ集約されており、今後、東北が自動車の生産拠点の一つとして、ますます重要な役割を担っていくものと考えられる。

■ 宮城・東北における自動車関連産業に関する主な出来事

1964(昭和39)年	8月	・東北アルプス(株)(現アルプスアルパイン(株)) 古川工場 開設
1969(昭和44)年	8月	・(株)京浜精機製作所(現日立 Astemo(株)) 角田工場 開設
1993(平成5)年	9月	・関東自動車工業(株)(現トヨタ自動車東日本(株)) 岩手工場 稼働
1998(平成10)年	7月	・トヨタ自動車東北(株)(現トヨタ自動車東日本(株)) 宮城大和工場) 稼働
2005(平成17)年	11月	・関東自動車工業(株)(現トヨタ自動車東日本(株)) 岩手工場 第2ライン 稼働
2006(平成18)年	5月	・みやぎ自動車産業振興協議会 設立
2006(平成18)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・山形県の3県でスタート ・2007(平成19)年に他3県(青森県・秋田県・福島県)が参加 ・2014(平成26)年に新潟県が参加 → 東北7県組織に拡大
2007(平成19)年	10月	・セントラル自動車(株) 宮城への移転を発表
2011(平成23)年	1月	・セントラル自動車(株) 宮城工場(現トヨタ自動車東日本(株) 宮城大衡工場) 稼働 → 宮城県で初めての自動車生産が開始

2011(平成 23)年	3 月	・東日本大震災
2012(平成 24)年	5 月	・みやぎ自動車産業振興プラン 策定
2012(平成 24)年	7 月	・トヨタ自動車東日本(株) 発足
2012(平成 24)年	12 月	・トヨタ自動車東日本(株) 宮城大和工場 第3工場(エンジン工場) 稼働
2020(令和 2)年	12 月	・トヨタ自動車東日本(株) 東富士工場 閉所, 東北へ生産を集約

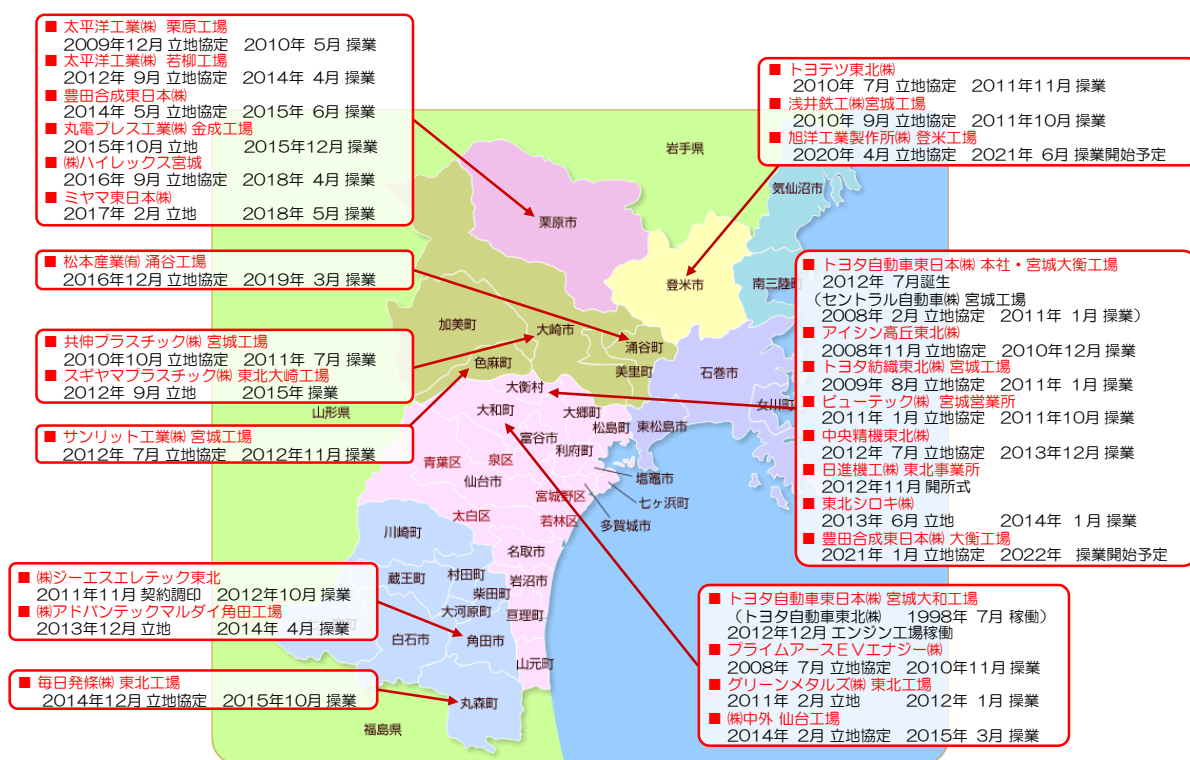
(2) 宮城の自動車関連産業集積の状況

県内では、トヨタ自動車東日本株式会社の発足、競争力の高い車種の車両生産などを契機として、自動車関連産業の企業立地・進出が進んでいる。

2010年(平成22年)以降、宮城県に立地又は進出を決めた自動車関連企業(増設を含む)は30社近くに達している。

一方、自動車関連産業に参入した県内企業は、県内で広く分布しており、特に県北地域(大崎地域・栗原地域・登米地域)に多く集積している。

■県内への企業立地・進出の動向



(宮城県産業立地推進課取りまとめ)

■県内企業の集積状況(自動車関連産業への新規参入・取引拡大を目指す企業)

【大崎地域】

アルプスアルパイン株式会社等が立地している関係から様々な業種の企業が立地しており、特に「樹脂成形」「金型・治工具」の業種の企業が多い傾向にある。

【栗原地域・登米地域】

従来から盛んな「プレス」に加えて、「樹脂成形」「電装品」の業種の企業も多い。

【石巻地域】

日本製紙株式会社石巻工場等を中心に企業集積が進んでおり、「機械加工（部品、設備・金型等）」「製缶・板金」の業種の企業が集積している。

【仙台地域】

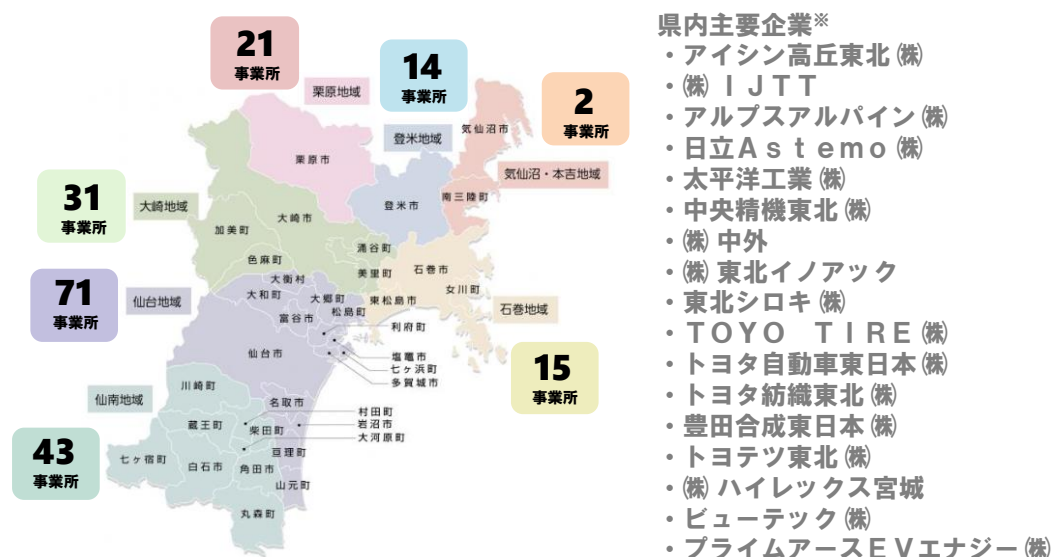
仙台北部中核工業団地を中心に企業集積が進んでおり、「機械加工（部品、設備・金型等）」「金型・治工具」「表面処理」「自動機」の業種の企業が多い。

仙台市内では、ソフトウェア関連の企業が多い。

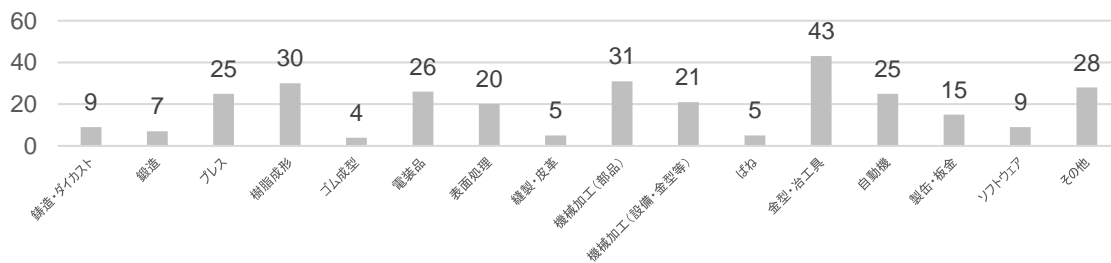
【仙南地域】

日立Astemo株式会社等が立地している関係から様々な業種の企業が立地しており、特に「機械加工（部品）」「金型・治工具」の業種が多く、他の地域に比べ、「鋳造（ダイカスト）」「鍛造」「プレス」の業種も多く集積している。

県内主要企業・事業所の分布状況*



自動車関連産業 県内事業所数（業種別）**



※ (公財)みやぎ産業振興機構「必冊!みやぎの仕事人2020」掲載の県内企業(173社)及び県内主要企業の情報を整理したもの(未掲載企業もあることから、実際には、上記以上の多くの企業が集積している)

※※ 1社で複数業種に該当する事業所があるため、実際の事業所数よりも多い

((公財)みやぎ産業振興機構取りまとめ)

(輸送用機械器具製造業)

- 県内企業の新規参入・取引拡大等に伴う自動車関連産業の集積が進んでおり、2019年(令和元年)の経済産業省工業統計調査(2018年実績)によると、本県の「輸送用機械器具製造業」の事業所数は101事業所で、全製造業の事業所数(2,579事業所)の4%を占めている。
- 従業員数は10,741人で、全製造業(118,720人)の9%を占め、地域の雇用の大きな受け皿の一つとなっている。
- 製造品出荷額等は5,457億円で、全製造業(4兆6,656億円)の12%を占めており、食料品、石油製品・石炭製品に次いで、県の主力産業の一つとなっている。
- 付加価値額は1,234億円で、全製造業(1兆4,482億円)の9%を占めており、電子部品・デバイス・電子回路、食料品、生産用機械器具に次ぐ割合となっている。
- 本県の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等及び付加価値額は、いずれも「みやぎ自動車産業振興プラン」策定前の2010年と比較すると、製造品出荷額等は約3倍に、付加価値額は約2.8倍に拡大している。
- 輸送用機械器具製造業における製造品出荷額等及び付加価値額の増加は、県内における完成車メーカーの進出等を契機として、自動車関連産業の集積、県内企業の新規参入・取引拡大が進んだものと捉えることができる。

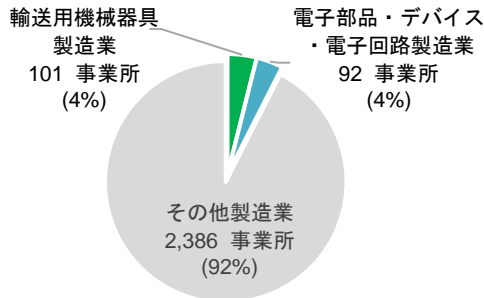
(電子部品・デバイス・電子回路製造業)

- 本県では、自動車関連産業の集積が進む以前から、電子部品・デバイス等関連の産業集積が進んでおり、完成車メーカーや自動車関連企業の県内への進出等を契機として、地元の電子部品・デバイス等関連企業が車載用の部品を製造し、自動車関連産業への参入を果たした事例も多く見受けられている。
- 2019年の経済産業省工業統計調査(2018年実績)によると、本県の「電子部品・デバイス・電子回路製造業」の事業所数は92事業所で、全製造業の事業所数の4%を占めている。
- 従業員数は14,313人で、全製造業の12%を占め、輸送用機械器具製造業同様、地域の雇用の大きな受け皿の一つとなっている。
- 製造品出荷額等は5,269億円で、全製造業の11%を占めており、輸送用機械器具製造業とともに、県の主力産業の一つとなっている。
- 付加価値額は3,029億円で、全製造業の21%を占めており、県の全製造業の中で最も付加価値額が高く、輸送用機械器具製造業の約2.4倍となっている。
- 本県の電子部品・デバイス・電子回路製造業の製造品出荷額等及び付加価値額は、いずれも「みやぎ自動車産業振興プラン」策定前の2010年と比較すると、製造品出荷額等は約1.2倍に、付加価値額は約2.1倍に拡大している。

【本県製造業における輸送用機械器具製造業等の概況】

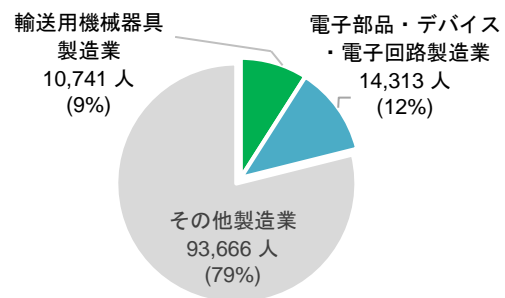
事業所数及び従業員数

事業所数



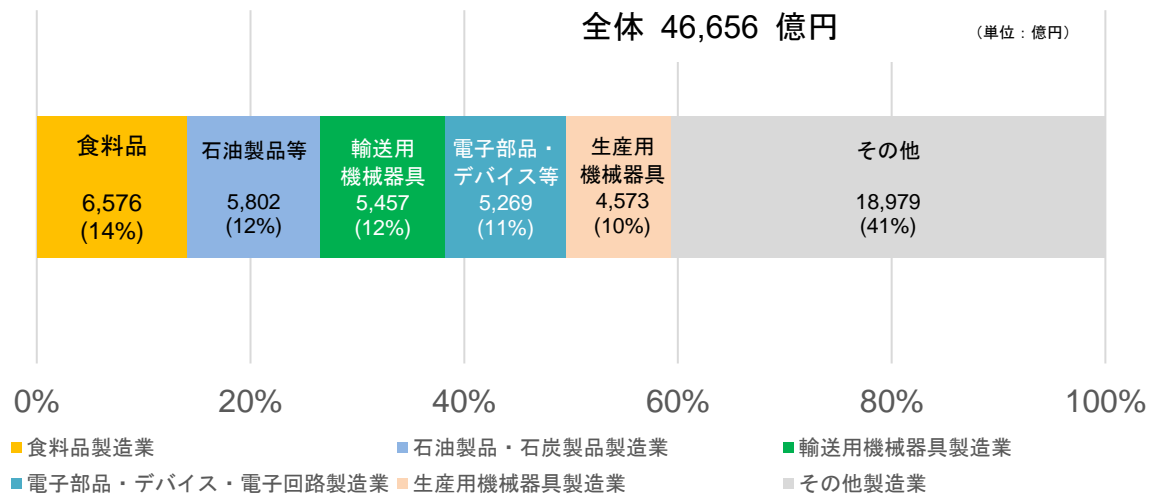
全体 2,579 事業所

従業員数

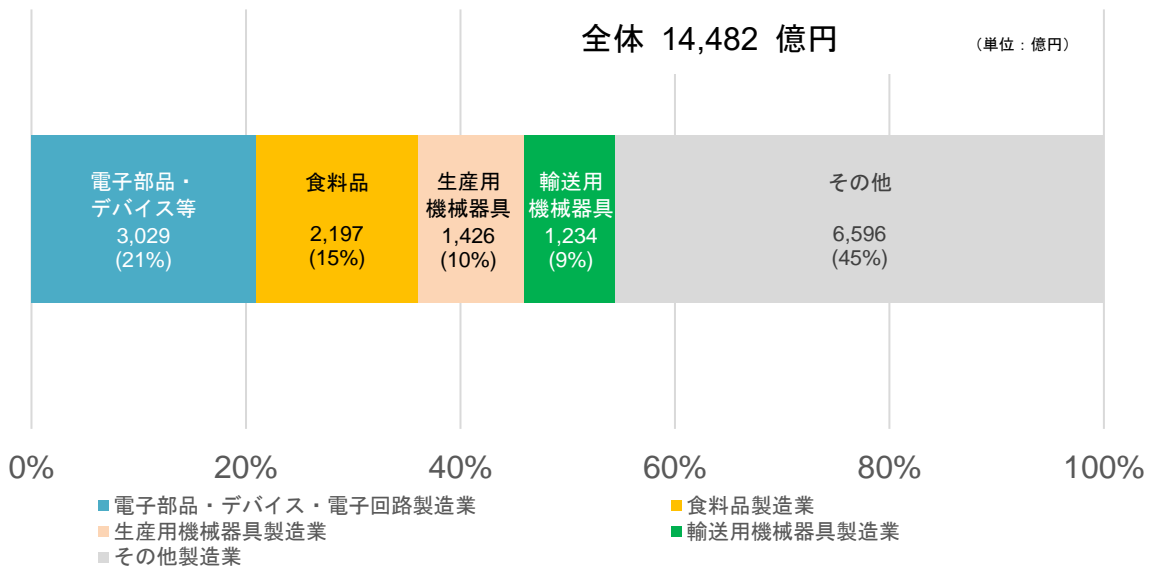


全体 118,720 人

製造品出荷額等



付加価値額



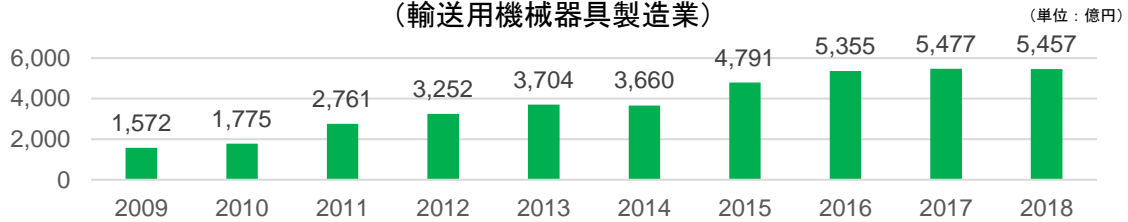
(経済産業省「2019年工業統計調査」を基に作成)

製造品出荷額等の推移

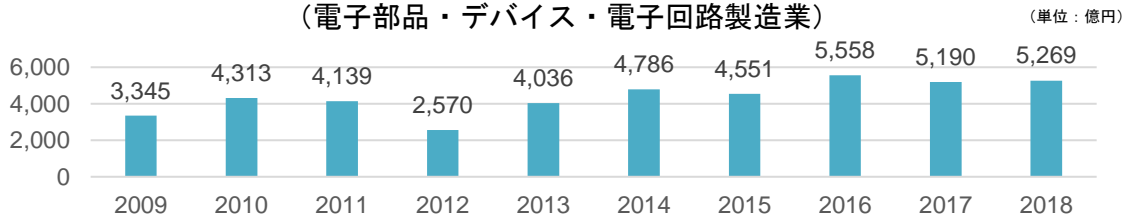
製造業全体



(輸送用機械器具製造業)



(電子部品・デバイス・電子回路製造業)

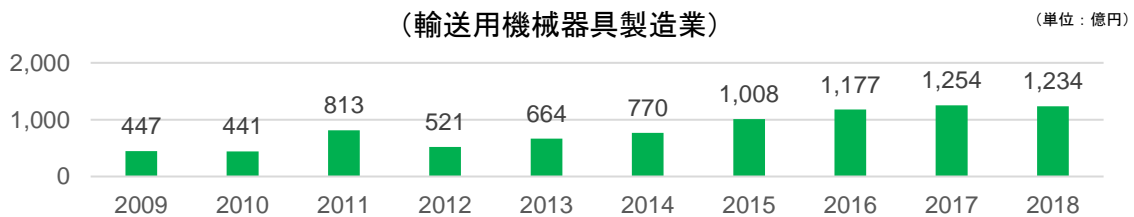


付加価値額の推移

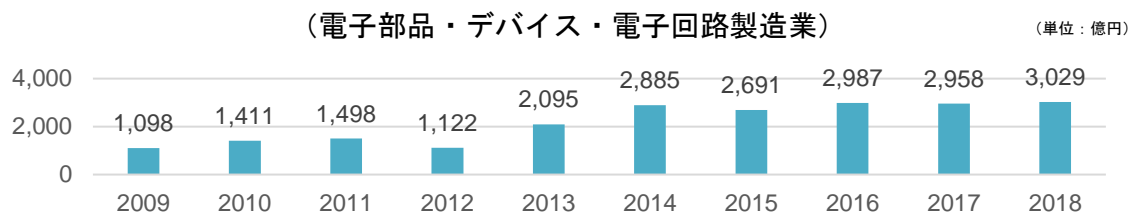
製造業全体



(輸送用機械器具製造業)



(電子部品・デバイス・電子回路製造業)



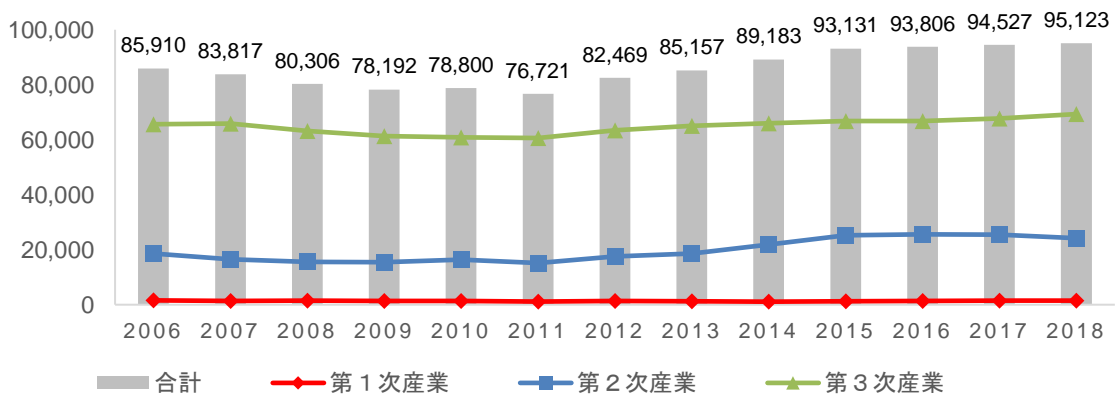
(経済産業省「工業統計調査」を基に作成)

(県内総生産)

- 2018年度（平成30年度）の県内総生産は、名目で9兆5,123億円（対前年度比0.6%増）、実質で9兆2,560億円（同0.4%増）となっている。
- 統計として比較可能な2006年度（平成18年度）以降で見ると、名目・実質ともに過去最高となっている。
- 東日本大震災前の2010年度と比較すると、名目では20.7%増、実質では18.9%増となっている。
- 県内総生産における第二次産業の占める割合が高くなっており、第二次産業を中分類別で見ると、2018年度の「輸送用機械製造業」の県内総生産は、名目で1,320億円、実質で1,118億円となっており、2006年度以降、名目・実質ともに過去最高となっている。
- 同じく「建設業」の県内総生産は、東日本大震災以降、復旧・復興需要により増加傾向にあったが、建設工事を伴う復旧・復興事業の減少により、2015年度（平成27年度）をピークとして、名目・実質ともに減少している。
- 今後、地域経済の持続的な成長・発展のためには、製造業、とりわけ、これまで牽引してきた自動車関連産業への期待も大きく、自動車関連産業の更なる振興に向けた取組が重要となっている。

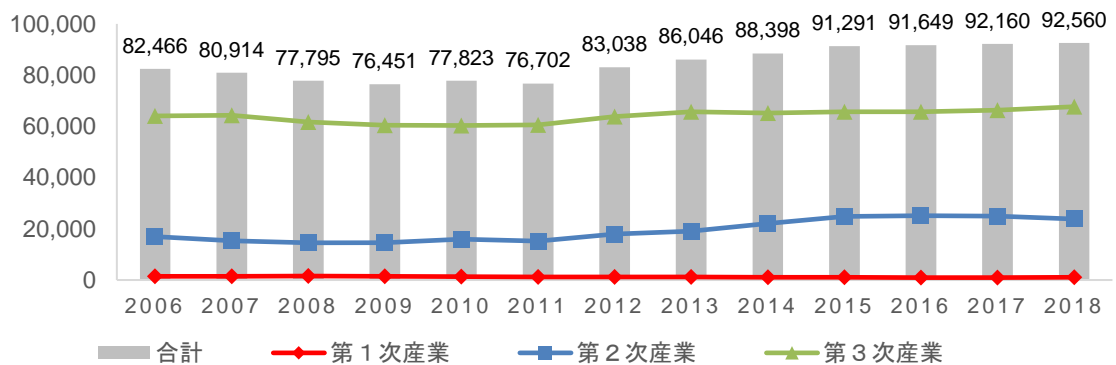
県内総生産の推移（名目）

（単位：億円）

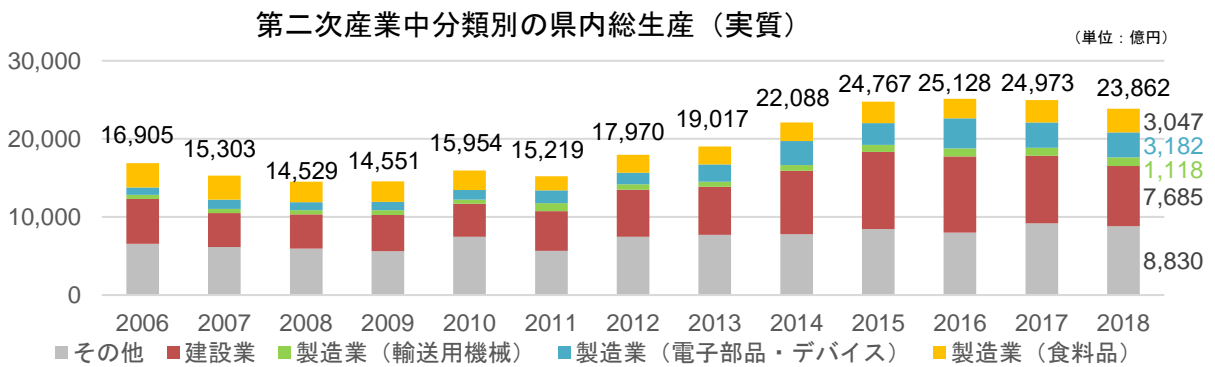
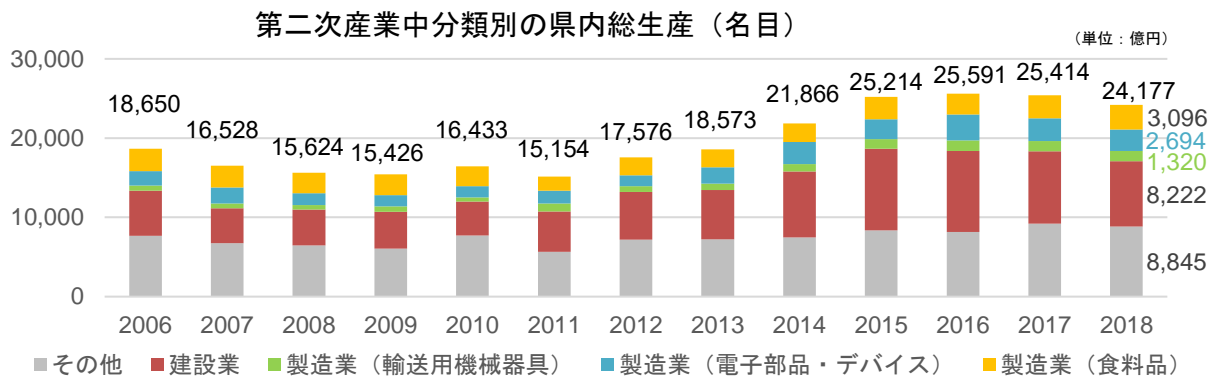


県内総生産の推移（実質）

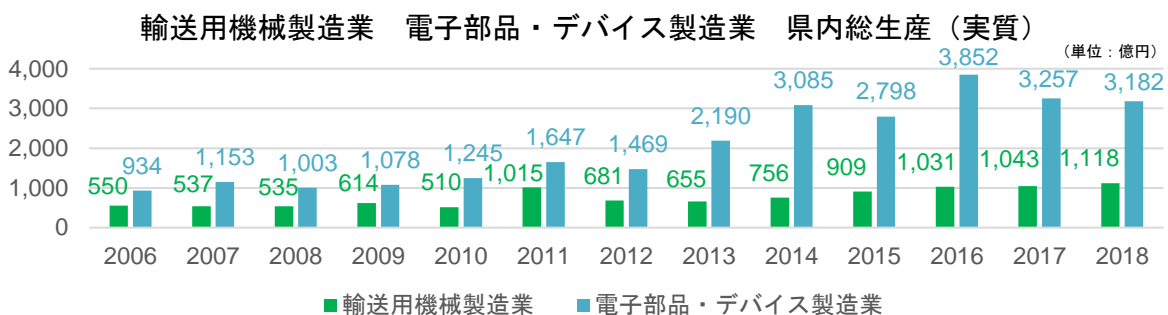
（単位：億円）



（宮城県統計課「平成30年度県民経済計算年報」を基に作成）



(宮城県統計課「平成 30 年度県民経済計算年報」を基に作成)



(宮城県統計課「県民経済計算年報」を基に作成)

(3) 東北の自動車関連産業集積の状況

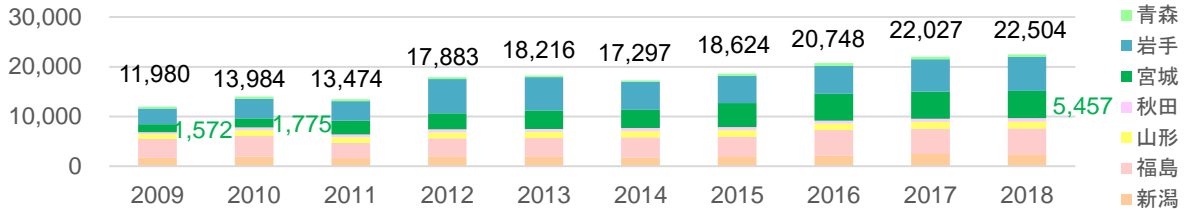
東北では、完成車メーカーによるコンパクトカーの生産集約の動きに合わせて、大手自動車部品メーカーが数多く進出し、取引が開始されている。

東北 7 県の「輸送用機械器具製造業」の製造品出荷額等は、2010 年（平成

22年)の1兆3,984億円から2018年(平成30年)には2兆2,504億円に、付加価値額は、同年の4,269億円から6,078億円に、それぞれ大きく増加している。

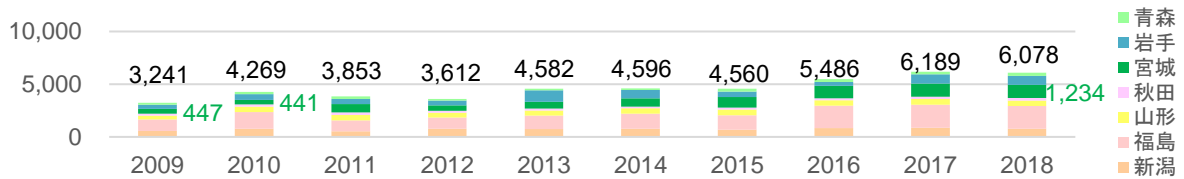
東北7県の輸送用機械器具製造業 製造品出荷額等の推移

(単位:億円)



東北7県の輸送用機械器具製造業 付加価値額の推移

(単位:億円)



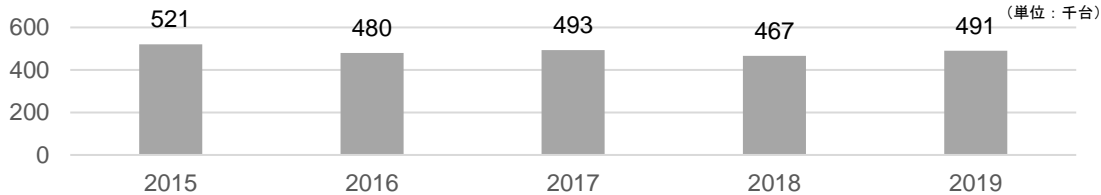
(経済産業省「工業統計調査」を基に作成)

(東北における自動車生産台数等)

- トヨタ自動車株式会社によれば、東北における自動車の直近の出荷額は、2011年(平成23年)に発生した東日本大震災時と比較すると、約500億円から16倍の約8,000億円(2018年)に、部品メーカーを中心とした仕入れ先企業は、同様の比較で約100社から約170社(2019年)に、自動車産業の就業者は約3万7千人から約4万人(2017年)に、それぞれ増加している。
- トヨタ自動車東日本株式会社の自動車生産台数は、2015年(平成27年)以降、年間で約45万台以上を維持する形で推移している。

トヨタ自動車東日本株式会社の自動車生産台数の推移

(単位:千台)



(トヨタ自動車株式会社からの情報を基に作成)

(他地域との比較)

- 東北7県と、国内自動車メーカーの主要な生産拠点が立地する他地域のデータと比較すると、輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等は、東北7県の総額が2兆2,504億円で全国都道府県中、第9位相当、一事業所当たりでは39.0億円で同第25位相当となっている。
- 同じく付加価値額は、東北7県の総額が6,078億円で全国都道府県中、第7位相当、一事業所当たりでは10.5億円で同第25位相当である。
- 東北7県の輸送用機械器具製造業の事業者数、製造品出荷額等及び付加価値

額は、集積する他地域の規模には及ばないが、いずれも順調に数値を伸ばしている。

■他地域との製造品出荷額等・付加価値額の比較（輸送用機械器具製造業）

自治体	事業所数	製造品出荷額等（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
宮城県	101	5,457	20	50.4	13	1,234	21	12.2	21
岩手県	57	6,823	18	119.7	3	856	24	15.02	16
東北7県	577	22,504	9	39.0	25	6,078	7	10.5	25
群馬県	487	35,325	5	72.5	9	10,648	3	21.9	7
埼玉県	534	27,027	7	50.6	18	6,041	7	11.3	23
神奈川県	568	41,601	3	73.2	8	9,739	4	17.1	13
愛知県	1,704	269,342	1	157.7	2	66,538	1	39	1
岡山県	219	9,770	17	44.6	24	3,043	16	13.9	19
広島県	484	35,038	6	72.4	10	8,476	5	17.5	12
福岡県	151	35,482	4	235.0	1	4,352	11	28.8	3

（経済産業省「2019年工業統計調査」を基に作成）

(4)自動車関連産業の動向

自動車関連産業とは、一般的に、完成車を扱う自動車メーカー、部品や素材メーカー、販売会社、サービス事業などを指す。

車両の生産には何万点もの部品が使われ、メーカー・ブランド別の販売網があり、生産・販売後も自動車の修理やメンテナンス、レンタカーやカーシェアリング等の各種サービスを含めると、自動車の生産・販売・サービスに関与する企業は非常に多いことから、裾野が広く、経済波及効果が大きい産業と言われている。

一般社団法人日本自動車工業会によれば、我が国の2018年（平成30年）の自動車製造業（自動車製造業（二輪自動車を含む）、自動車車体・附随車製造業、自動車部分品・附属品製造業）の製造品出荷額等は62.3兆円で、全製造業の製造品出荷額等に占める自動車製造業の割合は18.8%を占めている。

また、自動車製造のための設備投資額は1.5兆円、研究開発費は2.9兆円となっており、ともに全製造業に対して20%を超える割合を占めている。

自動車関連産業は、資材調達や製造をはじめ販売・整備・運送など多岐にわたることから、同産業に直接・間接に従事する就業人口は542万人にのぼると言われており、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。

このような中で、自動車関連産業は、以下に示すように、激変の時代を迎えており、自動車メーカーによる世界規模での競争が激化している。

■我が国における自動車関連産業に関する主なデータ（2018年）

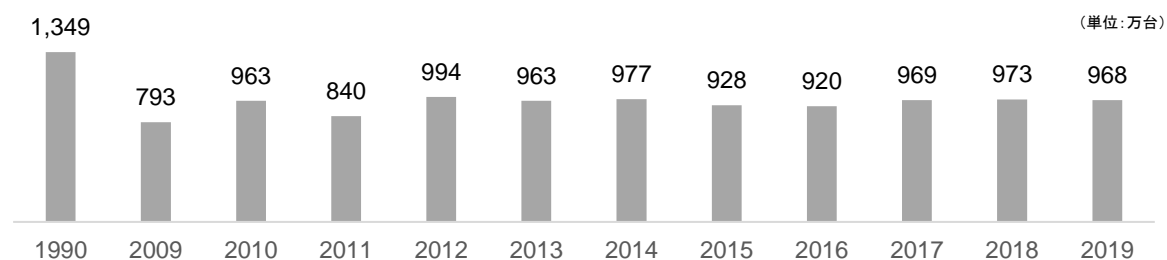
製造品出荷額等	約 62兆3,040億円	（全製造業の約18.8%）
設備投資額	約 1兆5,349億円	（全製造業の約23.2%）
研究開発費	約 2兆9,317億円	（全製造業の約23.8%）
自動車関連就業人口（推計）	約 5,414,000人	（全就業人口の約8.1%）

（一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業2020」を基に作成）

(国内の生産台数・販売台数の減少)

- 一般社団法人日本自動車工業会によると、2019年（令和元年）の国内自動車（四輪車）の生産台数は968万台であり、新車販売台数（四輪車）は520万台となっている。
- 国内自動車（四輪車）の生産台数は、1990年（平成2年）の1,349万台をピークとして、国内の人口減少や若者を中心とした車離れが続いていることもあり、リーマンショック直後の2009年（平成21年）には793万台まで落ち込んでいる。
- その後も、人口減少や消費税率引き上げ等の影響を受け、1,000万台に届かない台数で推移し、ここ数年は横ばい傾向にあり、国内の生産台数は、今後も中長期的には縮小傾向にあるものと言える。
- 一方、世界市場では、2019年における世界全体の生産台数（四輪車）は9,179万台、販売台数（四輪車）は9,130万台となっている。
- 世界の自動車需要は、新興国市場を中心に成長が続いており、国の「自動車新時代戦略会議中間整理」によれば、引き続き右肩上がりでの推移するとされている。

国内自動車（四輪車）生産台数の推移



世界各国／地域の生産台数(四輪車)の推移



世界各国／地域の販売台数(四輪車)の推移



(一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業2020」を基に作成)

(次世代自動車の開発・普及)

- 世界の各国・地域では、自動車の電動化目標が設定され、ガソリン車の市場縮小は避けられない状況となっている。
- 各国・地域の環境規制や政策動向が市場に大きく影響するが、今後は、環境性能に優れた次世代自動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車等）の普及が進むものと考えられている。
- 我が国においては、2020年（令和2年）12月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、自動車・蓄電池産業分野に

においては、遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車の新車販売で電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車）100%の実現を目指すとの目標が定められた。

- 近年、車両の電動化を巡る動きが一段と加速しており、自動車メーカーでは、新型の次世代自動車を相次いで発表している。
- ガソリン車の市場縮小や次世代自動車の開発・普及は、自動車関連産業のサプライチェーンの再編や、自動車関連メーカーの収益モデルの転換にも繋がるものと考えられている。

（車両のエレクトロニクス化の進展）

- 近年、自動車業界は「100年に一度の大変革期」を迎えていると言われており、「CASE」と呼ばれる技術革新が進んでいる。
- CASEは「Connected（コネクティッド）」「Autonomous（自動運転）」「Shared&Service（シェアリングサービス）」「Electric（電動化）」の4語の頭文字を取って生まれた言葉であり、新たな領域における技術革新が急速に進むことで、車の概念そのものが変わり、車を通じて、産業、社会、人々の生活が大きく変わると言われている。
- CASEの進展により、車載用の電子部品やソフトウェア開発の重要性が増すとともに、車両のエレクトロニクス化が進むことで、次世代自動車の開発・生産・普及にも繋がるものと考えられる。
- 車両のエレクトロニクス化の動きは、従来の産業分野の垣根を越えた、高度電子機械関連産業や情報関連産業などからの自動車関連産業への参入の余地も大きく、これらの技術革新への対応に向けて、自動車業界を取り巻く環境は大きく変わるものと考えられている。

（自動車メーカーのモビリティサービスへの移行）

- 自動車メーカーでは、新車販売に頼るビジネスモデルからの脱却を図り、モビリティサービスを基幹事業にする方針にシフトしている。
- モビリティサービスは「MaaS（Mobility as a Service）」とも呼ばれ、車両による移動サービスのことを指し、今後、自動運転システムの実用化に向けた技術開発が進み、完全な自動運転車の誕生やAI・IoT等技術との融合により、従来には無い新しいサービスや付加価値の提供が可能になると言われている。
- 今後、モビリティサービスの普及により、地域における移動手段の確保・充実や地域経済の活性化に繋がるものとして期待されている。
- 自動車メーカーにおけるモビリティサービスの提供を目指す動きは、製造業からサービス業への転換を意味し、従来の量販型のビジネスモデルから大きく転換し、産業構造や経済活動にも変化を引き起こす可能性があるものと考えられている。

6 これまでの取組と成果

(1) これまでの取組の概況

協議会では、県内企業の自動車関連産業への参入を加速し、自動車関連産業が東日本大震災からの復興の牽引役となり、宮城県の再生と発展の原動力となることを目指すため、協議会の行動計画と位置付ける「みやぎ自動車産業振興プラン」を2012年（平成24年）5月に策定した。

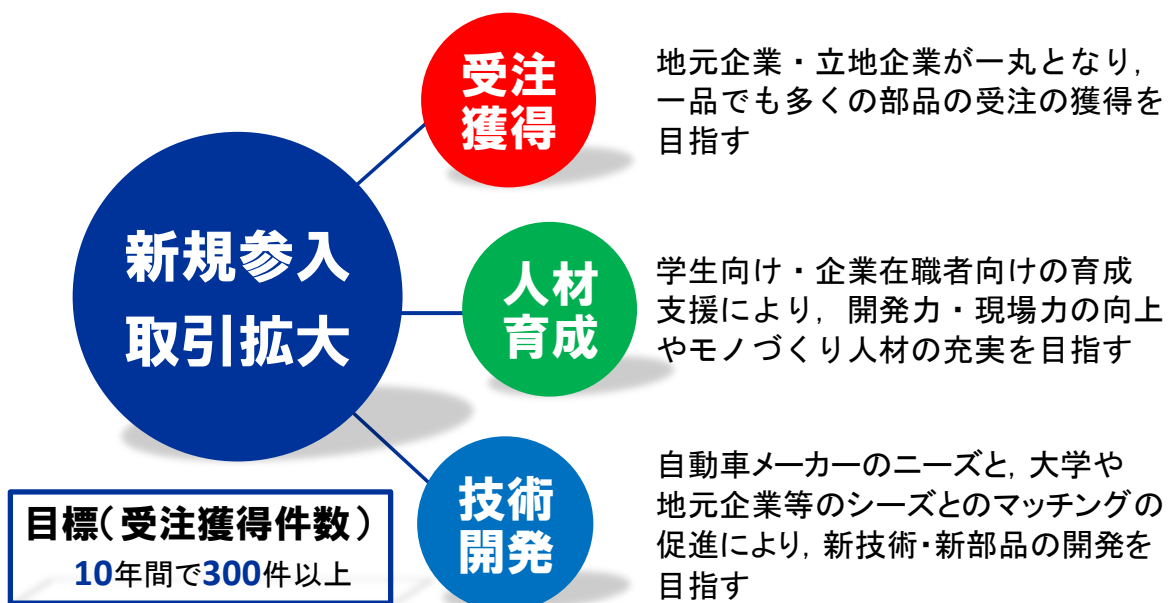
「みやぎ自動車産業振興プラン」では、2011年度（平成23年度）から2020年度（令和2年度）までの10年間で新規受注獲得300件以上を目標とし、県内企業の取引機会の創出に向けた「受注獲得支援」、自動車関連の産業人材の充実にに向けた「人材育成支援」、県内企業の技術力・開発力の向上に向けた「技術開発支援」の3つの大きな取組の柱を設定し、産学官金や東北7県等との「連携推進」を図りながら、県内自動車関連企業の「新規参入・取引拡大」を推進するための各取組・事業を展開してきた。

各取組・事業の展開に当たっては、目標達成に向けて、（公財）みやぎ産業振興機構、県自動車産業振興室及び県産業技術総合センターが三位一体で連携し、情報共有しながら実施してきた。

また、広域連携の取組として、2006年（平成18年）7月に設立された「とうほく自動車産業集積連携会議」を通じて、東北の各県や新潟県、北海道とも連携し、自動車メーカー等を対象とした展示商談会を継続的に開催するなど、地域企業の技術力や提案力をアピールし、受注・取引拡大に繋げる活動を展開してきた。

「みやぎ自動車産業振興プラン」の概要

- ▶ 「**受注獲得**」「**人材育成**」「**技術開発**」を3つの柱に設定
- ▶ 10年間で「**新規受注獲得件数 300件以上**」を目標に設定



(2) 県の取組

県内企業の新規参入・取引拡大を推進するため、県が実施した「受注獲得支援」, 「人材育成支援」, 「技術開発支援」及び「連携推進」における、これまでの主な取組は次のとおりである。

【受注獲得支援】

県内企業の取引機会を創出するため、発注企業の情報収集や取引あっせん、東北7県及び北海道（8道県）との広域連携や県単独による展示商談会の開催、県内企業のQCD（品質・コスト・納期）向上を目指した自動車関連企業OB等の活用による生産現場改善支援等に取り組み、県内企業の受注獲得を支援した。

（主な取組）

- （公財）みやぎ産業振興機構が実施主体となり、自動車関連企業の発注情報等に基づき、県内企業への「取引あっせん」等によるマッチング支援を行ったほか、同機構が配置するマッチングコーディネーターを活用し、発注元となる関東及び中部圏企業の新規開拓に取り組んだ。
- 8道県内の地域企業が、新技術・新工法やQCD向上に資する優れた技術を提案することで、具体的な取引や協力関係の構築を目指す展示商談会を継続して開催した。
- 8道県連携による展示商談会と併せて、車体を模したフレームに地域企業が開発・製造している部品を搭載・展示する「とうほく・北海道ショーケースカープロジェクト」を実施し、技術の見える化により、地域企業が持つ部品製造のポテンシャルをPRした。
- トヨタ自動車グループ向け展示商談会「とうほく・北海道 新技術・新工法展示商談会」及び「とうほく・北海道 自動車関連技術展示商談会」に加え、近年では、8道県による株式会社デンソー向けや、株式会社SUBARU向けの「とうほく・北海道 自動車関連技術展示商談会」を開催するなど、8道県の連携による地域企業の取引機会の創出を図った。
- 県内企業の取引機会の更なる創出のため、（公財）みやぎ産業振興機構と連携し、日産自動車株式会社、株式会社ケーヒン（現日立Astemo株式会社）等向けに「自動車関連技術展示商談会」を県単独で開催した。
- 自動車関連企業OB等の自動車産業振興アドバイザー等を活用し、県内企業のQCD向上を支援する「生産現場改善支援事業」により、生産現場の改善手法やトヨタ生産方式（TPS）等をテーマとした生産・品質管理や安全対策、マネジメント等を学ぶ機会（集合研修）を提供するとともに、定期的に県内企業を訪問し、オーダーメイドによる改善指導（個別支援）に取り組んだ。

【人材育成支援】

学生向けの研修の開催のほか、県内企業向けの自動車技術研修やセミナーの開催、研修受講費用の補助などにより、次代の自動車づくり人材の育成に取り組むとともに、県内企業の人材育成の取組を支援した。

(主な取組)

- 2007年度(平成19年度)から継続して実施している次代の自動車の設計・開発に携わる人材を育成する学生向けの「みやぎカーインテリジェント人材育成センター研修」を通じて、自動車関連産業への理解や関心を高めながら、自動車の基礎やトレンド、CAEや電子制御等について総合的・実践的に学ぶ研修を開催した。
- 自動車の基本構造や構成部品等を学ぶ県内企業向けの「自動車技術研修」の開催や、県産業技術総合センターが主体となり、自動車の分解や組立を通じて部品の機能や構造を実践的に学ぶ「自動車部品機能・構造研修」を開催した。
- 自動車関連の技術開発動向や業界の商習慣などをテーマとした「自動車関連産業セミナー」を開催し、電気自動車や燃料電池自動車、運転支援システム等の次世代自動車技術の紹介や、業界のトレンド、三河地域の自動車関連企業の動向等について情報提供を行った。
- 県内の中小企業が実施する専門的・実践的な技術や知識を習得する社内研修や外部機関への派遣研修に係る研修費用に対して「自動車関連人材育成補助金」を交付し、県内企業の人材育成に向けた取組を支援した。

【技術開発支援】

県産業技術総合センターが中心となり、県内企業の競争的資金の獲得に向けた新技術・新工法のプレ共同研究のほか、自動車部品の貸出や分析等のベンチマーク活動支援により、県内企業による製品開発・提案力向上の取組を支援した。

(主な取組)

- 自社技術の新たな研究開発に取り組む県内企業を支援するため、「新技術・新工法研究開発促進事業」により、県産業技術総合センターとの共同研究を実施し、県内企業の競争的資金の獲得を支援した。
- 展示商談会への出展に当たり、ビジネススペースでの取引に繋がるよう、自動車産業振興アドバイザー等を活用し、県内企業の提案内容の改善や展示商談スペースでの対応方法等について助言・指導を行った。
- 県内企業が自動車部品の性能を把握し、新技術・新工法の提案に繋げることを目的とした「ベンチマーク活動支援事業」により、自動車部品の性能分析・調査等の技術支援を実施するとともに、県内企業に対して具体的な開発部品の実用化・量産化に向けた個別支援を実施した。
- 自動車の電動化に向けた急速な動きや運転支援機能の性能向上が見込まれることを踏まえ、最新の運転支援機能を搭載した電気自動車等を導入し、機能・構造のデータ解析を進め、収集データを県内企業へ提供することで県内企業の技術開発・製品開発を支援した。
- 自動車産業振興アドバイザー等による企業訪問等を通じて、先端技術の自動車部品等への応用展開などを視野に入れながら、新技術・新工法や製品開発に取り組む県内企業への技術的な助言・指導を行った。

【連携推進】

協議会の運営や「とうほく自動車産業集積連携会議」への参画等を通じて、協議会会員の交流促進、情報発信等を図った。

(主な取組)

- 2006年(平成18年)5月に設立した「みやぎ自動車産業振興協議会」を運営し、総会・講演会等の開催による会員の交流の促進を図るとともに、メンバーリストによる各種支援制度に関する情報提供等を行った。
- 東北7県の連携組織である「とうほく自動車産業集積連携会議」を通じて、総会・講演会の開催、北海道を含めた8道県合同による展示商談会の開催など東北地域が連携した取組を進めた。
- (公財)みやぎ産業振興機構において、自動車産業に参入を目指す県内企業や県内の自動車産業主要企業を紹介するガイドブック(必冊!みやぎの仕事人)を作成し、展示商談会や首都圏等の展示会等で配布した。
- 協議会WEBページ(宮城県ホームページ)による情報発信や協議会会員向けメール配信(MJK通信)により、自動車関連産業やものづくり産業に関する各種情報を積極的に発信した。

(3)取組の成果

これまでの取組により、2011年度(平成23年度)から2020年度(令和2年度)までの10年間における、県内企業による自動車関連の新規受注獲得件数は468件であり、「みやぎ自動車産業振興プラン」において掲げた目標(10年間で300件)を大幅に上回るなど、着実に成果が上がっている。

また、自動車関連産業の企業立地・進出や新規参入・取引拡大の進展により、輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等は、2010年(平成22年)と比較すると、約3倍に拡大している。

更には、輸送用機械製造業の県内総生産は、名目で1,320億円、実質で1,118億円となっており、いずれも過去最高となっている。

以上を踏まえ、本県では、完成車メーカーの進出等を契機として、自動車関連産業の集積、県内企業の新規参入・取引拡大が進んだことにより、自動車関連産業は、東日本大震災からの復興の原動力として、本県の産業・経済の発展に多大な効果をもたらしたと言える。

(主な成果)

◆自動車関連誘致企業の増加

2010年以降、30社近くの自動車関連企業が県内に立地・進出しており、県内企業との間での新規参入・取引拡大が進んでいる。

具体的には、トヨタ自動車株式会社の完成車製造子会社であるトヨタ自動車東日本株式会社の本社・宮城大衡工場や、車載電池製造のプライムアースEVエナジー株式会社を始め、仙台都市圏北部を中心としたトヨタ系の工場や自動車部品メーカーなどの立地・進出が相次いでおり、これらの企業との新規参

入・取引拡大による国内第3の自動車生産拠点としての発展が期待されている。
更には、車載ソフトウェア関連企業等の研究開発部門の立地・進出も進んでいる。

◆県内企業の自動車関連産業への参入の増加

県内では、1960年代に東北アルプス株式会社（現アルプスアルパイン株式会社）及び株式会社京浜精機製作所（現日立Astemo株式会社）が、それぞれ県内に工場を構えた時期から、県北部と県南部では、この2社に関わるサプライチェーンの形成が進み、主に電子部品を中心に取引拡大が進んでいたが、2011年1月のセントラル自動車株式会社（現トヨタ自動車東日本株式会社）の進出等を契機として、宮城・東北への自動車関連企業の立地・進出が更に加速した。

これらの動きにより、電子部品等を生産する県内企業が、自動車分野での取組を強化し、県内への立地・進出企業や三河地域の大手自動車部品メーカーとの取引を開始又は拡大したケースも増えている。

◆県内企業の自動車関連取引数の増加

県内企業の自動車部品等の新たな受注獲得件数は、「みやぎ自動車産業振興プラン」において掲げた目標（2011年度から2020年度までの10年間で300件）を3年前倒しで達成（2017年度末で318件）した。

その後も、県内企業と自動車メーカー・部品メーカーとの取引件数は着実に増加しており、県内外の1次・2次サプライヤーからの発注情報の収集活動や、それを受けた県内企業との取引あっせん等を継続的に実施した結果、2020年度末までの新規受注獲得件数は468件に達している。

■新規受注獲得件数

年度	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	累計
件数	16	48	49	54	52	54	45	58	42	50	468

◆完成車メーカーとの取引企業の増加

トヨタ自動車株式会社によると、東北に拠点を構える仕入先は、セントラル自動車株式会社（現トヨタ自動車東日本株式会社）が県内で生産を開始した2011年に約100拠点であったものが、2019年度末（令和元年度末）時点で約170拠点にまで増加しており、東北における自動車部品の現地調達化が進んでいる。

◆製造品出荷額等・付加価値額の増加

2019年の経済産業省工業統計調査（2018年実績）の結果によると、本県の製造品出荷額等の金額は、過去最高の4兆6,656億円となっている。

そのうち「輸送用機械器具製造業」の製造品出荷額等は、2010年以降、ほぼ毎年増加しており、2018年（平成30年）の実績は5,457億円で、

2010年の実績（1,775億円）と比較して約3倍に拡大している。

また、同付加価値額は、2018年の実績が1,234億円で、2010年の実績（441億円）と比較して約2.8倍に拡大している。

◆県内総生産の増加

セントラル自動車株式会社が県内で生産を開始（2011年1月稼働）する以前の2009年度（平成21年度）の「輸送用機械製造業」の県内総生産は、名目で668億円、実質で614億円であったが、直近の2018年度の数值では、名目で1,320億円、実質で1,118億円といずれも過去最高となっている。

(4) 主な課題と考慮すべき視点

本県の自動車関連産業について、協議会の幹事企業等からの意見や協議会会員向けのアンケート結果等を踏まえ、現在の主な課題、今後の取組に向けて考慮すべき視点を以下のとおり整理した。

(全体)

- 東日本大震災からの復興需要の頭打ちや、今後の人口減少が見込まれる中で、富県宮城の力を更に成長させるためにも、自動車関連産業の持続的な成長・発展や競争力強化に向けた取組を進めていく必要がある。
- 完成車メーカーの進出、部品メーカーの集積等に伴い、これらの企業と県内企業との取引が開始されたが、時間の経過とともに新規での参入が困難になっており、県内企業の企画提案力・開発力・販売力の向上を図ることで、取引拡大や現地調達化に向けた取組を更に進めていく必要がある。
- 県内で部品の生産工程が完結できるような仕組みづくりや、生産設備系企業の誘致や競争力強化などにより、県外の他地域との差別化を図り、競争優位性を確保していく取組が求められている。
- 県内の自動車関連産業の更なる集積や活性化を促進するためには、企業誘致と併せて、地域の核となるような地元企業や連携組織を育成し、増やしていく取組を進めていく取組が求められている。

(受注獲得)

- 近年、国内外を含めて、自動車メーカー同士の競争が激化しており、自動車メーカー各社は、より安価で魅力的な自動車の生産・販売を目指しており、取引企業においては品質の確保や更なるコスト低減が求められることから、県内企業においては、より効率性の高い生産手法の導入を進めるなど、取引関係の維持や失注防止に向けた対応が必要である。
- 東北におけるコンパクトカーの生産拠点化が進み、新たな参入企業が出てきている一方で、サプライチェーンの形成によって取引関係が固定化し、今後の新規参入が難しくなることが予想されており、新規参入を促進するための更なる取組が求められている。

-
- 自動車メーカーの共通プラットフォームの導入，ユニット化などによる部品の共通化・共有化（＝部品受注企業の整理・縮小）や，電気自動車の生産・普及による部品点数の大幅な減少が想定されており，既に取り引がある県内企業においても，今後，取引の維持が困難となることが懸念されている。

（人材育成）

- 県内企業においては，人手不足が課題となっている場合もあることから，生産活動の効率化や省人化を目指す取組等を進めることにより，自動車関連産業を担う人材の確保や定着の促進に繋げていく必要がある。
- 日々の生産活動への対応や新型コロナウイルス感染症の影響等により，人材育成に費やす時間の確保が難しい県内企業も見受けられることから，受講しやすい研修・セミナーの企画・実施や環境づくりを進める取組が求められている。
- 県内企業向けの技術研修やセミナー，学生向けの研修について，近年，参加者数が減少傾向にあることから，県内企業の人材育成に関するニーズなどを深掘りし，参加企業のニーズや学生の興味・関心に合致した魅力的な内容とすることや，研修・セミナーを通じて参加者との交流が促進される取組が求められている。

（技術開発）

- 自動車及びその構成部品は常に進歩する中で，県内企業が継続的に自動車メーカーや部品メーカー等との取引の維持・拡大を図るためには，常に最新技術動向を把握し，今後の自動車技術を予測しながら，開発力・提案力の向上を図る必要がある。
- 自動車業界は大きな変革期を迎えているとされており，特に電動化・自動運転等の流れは自動車部品の生産等に与える影響が大きく，県内企業の関心も高いことから，CASE分野での技術開発・製品開発を促進していく取組が求められている。
- 自動車メーカー等からの高い品質の確保や更なるコスト低減に対応するための技術開発や製品開発，生産技術の向上に取り組む必要がある。
- 自動車関連の製品開発は，採用に至るまでに長い年月を要すると言われており，県内企業が単独で長期間かけて製品開発を行うことは難しいため，継続して製品開発ができる仕組みや環境整備が求められている。

（連携推進）

- CASEやMa a Sなどの新たな領域での技術革新に対応するため，電子部品・電気機械分野の連携組織である「みやぎ高度電子機械産業振興協議会」や組込みソフトウェア分野の連携組織である「みやぎ組込み産業振興協議会」等との関わりを強化した各取組・事業の展開が求められている。
- 東北7県の輸送用機械器具製造業の製造品出荷額等は，順調に数値が伸びているが，今後も県内のみならず，東北7県が連携し，国内第3の自動車生産拠点としての更なる産業集積を図ることが求められている。

7 今後の取組

(1) 宮城の自動車関連産業の目指す姿

2012年（平成24年）5月に策定した「みやぎ自動車産業振興プラン」では、県内企業による「車づくりが宮城に根付く」ことを目指し、県内企業の自動車関連産業の新規参入・取引拡大を図るための取組を展開してきた。

現在、人口減少・少子高齢化の影響やCASEに代表される自動車業界の大変革、東日本大震災からの復興需要の収束、新型コロナウイルス感染症へのリスク対応など、本県の自動車関連産業を取り巻く環境は大きく変化している状況にあり、今後、地域経済の縮小などが懸念される中で、これらの新たな環境変化にも対応し、様々なリスクに強い経済基盤を構築していくためには、これまで以上に県内企業の生産性や競争力を高めていくことが求められている。

今後の自動車関連産業の振興に向けた取組に当たっては、自動車関連産業が「車づくりが宮城に根付く」段階から、自動車関連産業全体を底上げし、付加価値を更に高めていくことで、自動車生産拠点としての「車づくりを宮城で深化させる」段階へとステップアップを図ることが必要である。

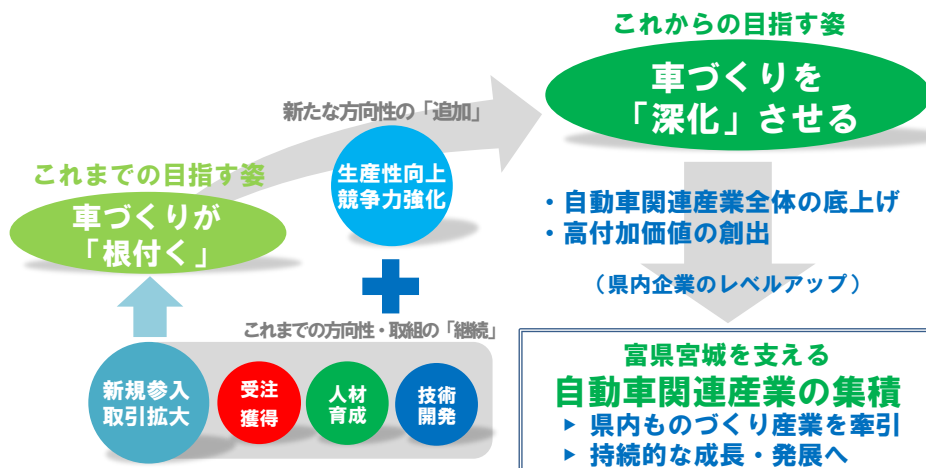
今後は、これまでの取組を「継続」させながら、常に10年先を見据え、本県の自動車関連産業の振興を図りながら、「車づくりの深化」を進めていくことで、自動車関連産業の更なる集積を図り、県内ものづくり産業を牽引する存在となることで、富県宮城の力の更なる成長や自動車関連産業の持続的な成長・発展を目指していくこととする。

これらを踏まえ、本ビジョンにおける「10年後の目指す姿」を次のとおり設定する。

〔10年後の目指す姿〕

宮城の自動車関連産業が、自動車生産拠点としての生産性・競争力の高い企業集積の形成により、県内ものづくり産業を牽引し、持続的に成長・発展している～「車づくりが宮城に根付く」段階から
「車づくりを宮城で深化させる」段階へのステップアップ～

自動車関連産業のステップアップ



(2) 今後の取組の方向性

協議会では、車づくりを宮城に根付かせるため、これまで「新規参入・取引拡大」に重点を置いて、3つの大きな取組の柱（受注獲得、人材育成、技術開発）を設定し、各取組・事業を実施してきた。

今後、自動車関連産業を取り巻く環境変化に対応しながら、本県の車づくりを深化させ、自動車生産拠点としての持続的な成長・発展を実現するためには、県内企業の受注機会の創出を図る「新規参入・取引拡大」とともに、県内企業の「生産性向上」や「競争力強化」にも取り組み、自動車関連産業全体の質的強化や新たな取組をバランス良く展開していく必要がある。

具体的には、県内企業の受注獲得・取引創出に直接結びつける「受注機会の創出」、自動車関連産業を支える「人材の創出・育成」、次世代技術・サービス等に対応する「新技術の開発・活用の推進」、経済社会環境の変化に対応する「生産性の向上」、多様な取引・発注ニーズ等に対応する「競争力の強化」に向けた取組を、それぞれ展開していく必要がある。

これらの取組の視点を踏まえ、「今後の取組の方向性」を次のとおり設定し、今後の取組を戦略的に展開し、県内企業のレベルアップを図ることで、自動車関連産業全体への波及効果の誘発や県内経済の好循環に繋げていくこととする。

〔今後の取組の方向性〕

◆県内企業の受注獲得・取引創出に直接結びつける「受注機会の創出」

受注獲得・取引創出に直接結びつける「受注機会の創出」に取り組み、多くの部品の受注・生産に繋げ、自動車生産拠点としての持続的な成長・発展を目指す。

◆自動車関連産業を支える「人材の創出・育成」

教育機関との緊密な連携等により、自動車関連産業において活躍する「人材の創出・育成」に取り組み、次代の自動車づくりを担う人材や、技術の進展等に対応した実践力のある人材及び経営人材等の創出・育成を目指す。

◆次世代技術・サービス等に対応する「新技術の開発・活用の推進」

CASEに代表される次世代技術・サービス等に対応する「新技術の開発・活用の推進」に取り組み、新分野や新領域における技術開発・製品開発、市場参入及び高付加価値の創出を目指す。

◆経済社会環境の変化に対応する「生産性の向上」

人口減少や国際競争の激化、新型コロナウイルス感染症等の経済社会環境の変化に柔軟に対応するため、これまでのQCD向上の取組に加えて、AI・IoT等の導入を促進する「生産性の向上」に取り組み、県内企業の経営基盤強化・安定を目指す。

◆多様な取引・発注ニーズ等に対応する「競争力の強化」

高い品質の確保や更なるコスト低減など、多様化する取引・発注ニーズ等に対応する「競争力の強化」に取り組み、県内企業の企画提案力・開発力・販売力の向上を目指す。

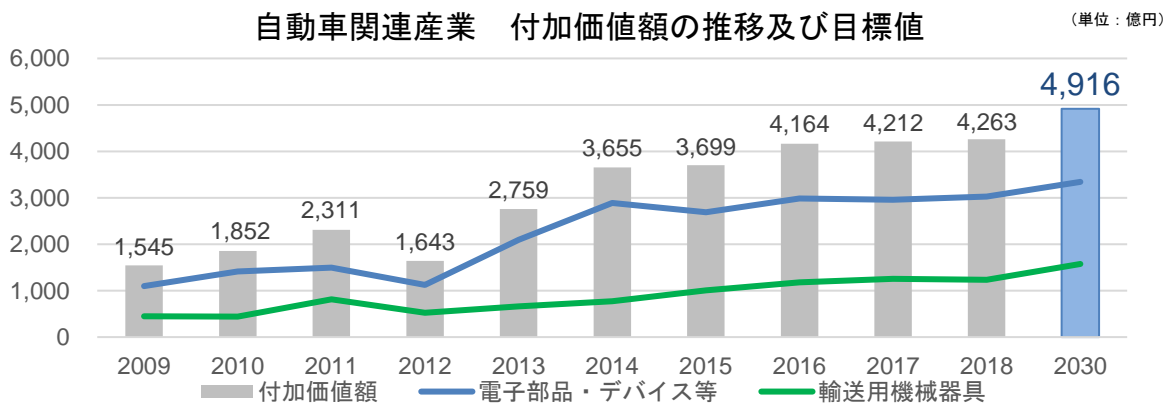
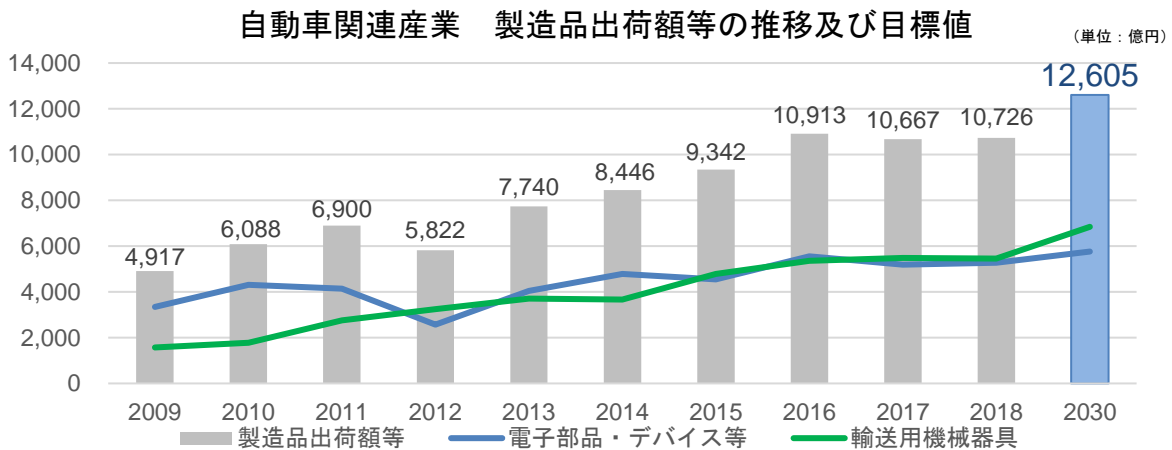
(3) 目標

宮城の自動車関連産業の「10年後の目指す姿」の実現に向けて、本ビジョンにおける目標を設定する。

目標指標は、今後も自動車関連の製品・部品等を安定的・継続的に生産・供給し、自動車生産拠点としての高い生産性や競争力を有する企業集積の状況を把握するための指標とし、「自動車関連産業の製造品出荷額等及び付加価値額」と設定する。

今後、目標の達成に向け、必要な取組を戦略的に進めることで、本県の自動車関連産業集積を更に促進させるとともに、県内製造業全体の持続的な成長・発展にも繋げていくこととする。

成果指標	現状（2018年実績値）	目標値（2030年）
自動車関連産業の製造品出荷額等	1兆726億円	1兆2,605億円
自動車関連産業の付加価値額	4,263億円	4,916億円



(経済産業省「工業統計調査」を基に作成)

(成果指標における「自動車関連産業」の定義)

- 成果指標の対象となる「自動車関連産業」は、本県の産業集積及び自動車関連産業の参入状況等の特徴を踏まえ、経済産業省工業統計調査における「輸送用機械器具製造業」及び「電子部品・デバイス・電子回路製造業」を組み合わせたものとして定義する。
- 「輸送用機械器具製造業」のうち、自動車製造業は「自動車製造業（二輪自動車を含む）」「自動車車体・附随車製造業」「自動車部分品・附属品製造業」の3つに細分されるが、本県の調査結果が一部秘匿とされているため、成果指標として設定することができない。
- 「電子部品・デバイス・電子回路製造業」は、自動車の電動化等の進展により、車載用の電子部品の重要性が増していること、また、既に車載用の電子部品を製造している県内企業も多く、今後は、これまで以上に自動車関連産業との関わりも大きくなっていくものと推測される。
- 以上を踏まえ、「輸送用機械器具製造業」と「電子部品・デバイス・電子回路製造業」を組み合わせることで、本県の自動車関連産業の動向を捉えていくこととする。
- 協議会では、毎年度実施する会員向けのアンケート調査等を通じて、県内企業の自動車関連産業分野への参入状況などの最新動向や実態の詳細な把握に努めることとし、今後の施策や取組に反映させていくこととする。

(目標値設定の考え方)

- これまでの経済産業省工業統計調査の実績とともに、県の「宮城の将来ビジョン・震災復興・地方創生実施計画（発展期：2018年度～2020年度）」（2018年3月策定）における目標値及びこれまでの実績等を考慮し、本ビジョンの目標値を設定した。
- 目標値は、自動車関連産業の「製造品出荷額等」を1兆2,605億円（2030年）とし、「付加価値額」を4,916億円（2030年）とする。
- 本ビジョンの推進期間の10年間における「製造品出荷額等」の平均増加率（前年比）は1.8%、「付加価値額」の平均増加率（前年比）は1.5%とし、目標値の達成と併せ、自動車関連産業全体の底上げ及び高付加価値の創出を目指すこととする。
- 今後、新型コロナウイルス感染症の影響拡大等による社会経済情勢の大きな変化などが生じた場合には、本ビジョンの実施計画（第2期、第3期）の策定期間等に合わせて、必要に応じて目標値の見直しを行うものとする。

(4)重点取組分野

本ビジョンにおいて、これまでの取組を継続し、新たな環境変化にも柔軟に対応しながら「車づくりの深化」に向けた取組を進めるに当たり、「10年後の目指す姿」の実現及び「今後の取組の方向性」に対応するための「重点取組分野（取組の柱）」を設定する。

重点取組分野は、これまでの「みやぎ自動車産業振興プラン」において掲げた

「受注獲得」，「人材育成」，「技術開発」の3つの大きな取組の柱を継承し，ターゲットの絞り込み（選択と集中）により，これまで以上に重点的に取り組み，富県宮城を支える県内自動車関連産業の更なる集積を目指すこととする。

併せて，各重点取組分野の推進に向けて，協議会や「とうほく自動車産業集積連携会議」の運営，「みやぎ高度電子機械産業振興協議会」や「みやぎ組込み産業振興協議会」等との関係強化による「連携推進・情報発信」により，会員相互や異業種との交流・連携の促進並びに各種情報提供を図っていくこととする。

〔重点取組分野〕

◆受注獲得・取引創出

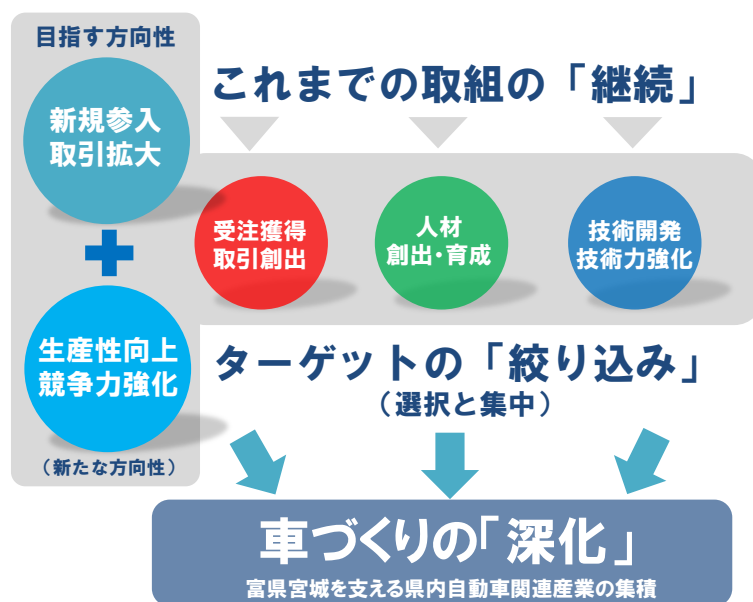
取引あっせんや展示商談会の開催などにより，県内企業の受注獲得や取引創出を図る。

◆人材創出・育成

自動車関連の知識・技術を習得する機会の場の提供により，県内で活躍する人材の創出や育成を図る。

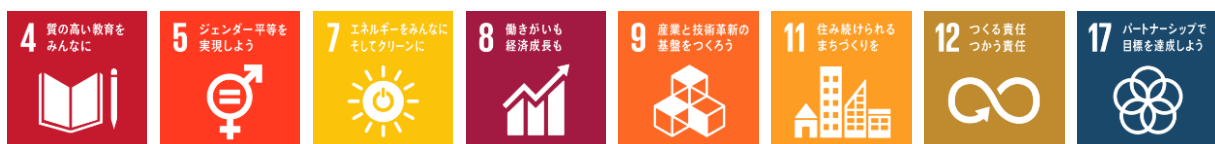
◆技術開発・技術力強化

次世代技術に関する製品開発やA I・I o T等活用による生産技術力の向上により，県内企業の技術開発や技術力の強化を図る。



(SDGsとの関係)

今後の取組（10年後の目指す姿，取組の方向性，目標，重点取組分野）を推進するに当たり，SDGsが掲げる17の目標のうち，自動車関連産業の振興に関連し，優先的に取り組むべき目標を以下のとおり整理する。



【第1期実施計画（推進期間：2021年度～2024年度）】

2021年度（令和3年度）から2024年度（令和6年度）までの第1期の計画期間においては、これまで実施してきた各取組・事業を継続しながら、10年先を見据えた「車づくりの深化」に向けて、これまでの取組内容やターゲットの見直しを図り、効率的・効果的に取り組むとともに、新たな取組についても検討・実施していく。

4年間の計画期間における目標及び主な取組・事業を、以下のとおり整理する。

1 目標

(全体)

成果指標	現状（2018年実績値）	目標値（2024年）
自動車関連産業の製造品出荷額等	1兆726億円	1兆1,348億円
自動車関連産業の付加価値額	4,263億円	4,510億円

(重点取組分野)

成果指標	重点取組分野	目標値（2024年）
新規受注獲得件数	受注獲得・取引創出	160件
研修等受講者数	人材創出・育成	延べ1,200人
支援企業件数	技術開発・技術力強化	延べ300件

2 主な取組・事業

(1) 受注獲得・取引創出

(取組の方向性)

- 参入ターゲットを把握し、発注先への積極的な提案へ繋げるため、サプライチェーンに関する情報収集を強化するとともに、発注企業のニーズに応じた多様な形態によるマッチング機会の創出を図る。
- 従来の自動車メーカー・部品メーカーへの提案に加えて、東北への進出が見込まれる1次サプライヤーや、2次サプライヤー以下の部品メーカー等をターゲットとした幅広いマッチング機会を創出する。
- 本県の強みである高度電子機械関連企業や、今後必要性が高まると見込まれる技術を保有する県内企業等による自動車関連産業への参入を促進する。
- 現地調達化やサプライチェーン再構築に向けた取組のほか、地域の企業が連携して受注するための取組を促進する。

(成果指標・目標値)

■ **新規受注獲得件数：160件**

- 成果指標項目は、受注獲得・取引創出のための各取組・事業の実施等により、県内企業等が新規受注獲得した件数を設定する。
- 新規受注獲得件数は、（公財）みやぎ産業振興機構による取引あっせん件数のほか、展示商談会や会員向けアンケート等により把握し、原則とし

て、案件又は発注単位で計上（1契約（又は案件）当たり1件）する。

なお、同時に、1つのユニット部品を構成するパーツ（部品）を複数点受注した場合は「1件」と計上し、1つの生産設備や金型などのパーツ（部品）を複数点受注した場合にも同様に「1件」と計上することとする。

- 2024年度（令和6年度）までの目標件数は、これまでの実績等を踏まえ、40件／年と想定し、160件と設定する。

（主な取組・事業〔担当〕）

◆取引情報収集・取引あっせん事業〔（公財）みやぎ産業振興機構〕

企業業訪問等により取引情報を収集し、その情報を元に取りあっせんを行い、県内企業の受注獲得・取引創出を図る。

（具体的な取組）

- 主に関東・中部圏の1次・2次サプライヤーのほか、県内の部品メーカー等との取引あっせんを実施する。
- 部品メーカー等への訪問や関東圏を中心とした企業訪問等の実施により、取引情報等のニーズ把握や関係構築を図り、サプライチェーンに関する情報収集・分析を強化する。
- 県内の自動車関連企業の保有技術等を掲載したガイドブックを作成し、県内外の自動車メーカー・部品メーカー等へ周知する。

◆とうほく合同展示商談会開催事業〔県自動車産業振興室〕

東北7県・北海道による8道県合同で、自動車関連企業（自動車メーカー・大手サプライヤー等）と地域企業との商談機会を提供し、県内企業の受注獲得や関係構築を図る。

（具体的な取組）

- 自動車関連企業（自動車メーカー・大手サプライヤー等）のニーズに基づき、新技術・新工法を紹介する展示商談会を開催する。
- 展示商談会開催に当たり、新型コロナウイルス感染症対策を実施する。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による営業活動の制限等に対応するため、従来型に加えて、オンライン（WEB）の活用を検討し、参加企業にとって効率的・効果的な手法による展示商談会を実施する。

◆県単独展示商談会開催事業〔（公財）みやぎ産業振興機構〕

県単独で、自動車関連企業（部品メーカー等）との商談機会を提供し、県内企業の受注獲得や関係構築を図る。

（具体的な取組）

- 自動車のエレクトロニクス化に伴う電子部品やシステム制御のニーズの増加が見込まれることを踏まえ、関東圏の自動車関連企業（部品メーカー等）をメインターゲットとした個別商談会を開催する。
- 個別商談会開催に当たり、新型コロナウイルス感染症対策を実施する。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による営業活動の制限等に対応するた

め、従来型に加えて、オンライン（WEB）の活用を検討し、参加企業にとって効率的・効果的な手法による商談の機会を提供する。

(2) 人材創出・育成

(取組の方向性)

- 教育機関等と連携し、自動車部品の機能・構造，要素技術，設計開発等に関する研修・セミナーの実施，県内企業が行う人材育成の取組を支援することにより，県内の自動車関連産業を支える実践的な人材及び経営人材等の創出・育成に繋げる。
- 県内企業のニーズを把握しながら，AI・IoT等の先端技術実装社会に関する情報など，最新の業界動向や技術動向を理解する機会を提供する。

(成果指標・目標値)

■研修等受講者数： 延べ1, 200人

- 成果指標項目は，人材創出・育成のために開催する各種研修・セミナー等に参加した受講者数を設定する。
- 研修等受講者数は，人材創出・育成の対象を，自動車関連産業を支える「人（＝人材）」と想定し，協議会や県が開催する各種研修・セミナー等に参加した人数を計上する。
- 2024年度までの目標値は，これまでの実績等を踏まえ，延べ300人／年と想定し，延べ1, 200人と設定する。

(主な取組・事業 [担当])

◆みやぎカーインテリジェント人材育成センター研修事業 [県自動車産業振興室]

東北の学生等を対象として，自動車知識の習得を目指す座学や，車載部品の設計開発等に関する専門講座等で構成する研修を開催し，自動車関連の開発・設計人材を育成し，学生の自動車関連企業への就職促進を図る。

(具体的な取組)

- 自動車関連産業の技術動向や学生の受講ニーズを把握しながら，AI・IoT等の先端技術実装社会に対応した内容の研修を実施する。
- 新型コロナウイルス感染症対策として，従来型に加えて，オンライン（WEB）の活用を検討する，必要に応じてカリキュラムや実施方法を見直すことにより，研修内容の充実を図る。

◆自動車技術研修事業 [県産業技術総合センター]

自動車関連産業への新規参入・取引拡大を目指す県内企業等を対象に，ターゲットとなる自動車部品の機能・構造を理解する機会を提供する。

(具体的な取組)

- 県産業技術総合センターにおいて，県内企業向けに自動車部品の機能・構造を学ぶ研修や，県内企業からの依頼に基づくオーダーメイド型の個別研修や出前研修を実施する。

- 電気自動車や自動運転等に関係する最新部品を活用しながら、県内企業のニーズや最新の技術・製品動向等を踏まえた研修を実施する。
- 県内企業のニーズの細分化への対応や研修内容の深化を図るため、従来の内容に加えて、要素技術別（例：プレス、樹脂、表面処理等）や応用技術別（例：センサーや電装ユニット等）の研修を検討・実施する。
- 新型コロナウイルス感染症対策として、従来型の研修に加えて、オンライン（WEB）の活用を検討するなど、必要に応じてカリキュラムや実施方法を見直すことにより、研修内容の充実を図る。

◆自動車関連産業セミナー開催事業 [県自動車産業振興室]

最新の業界動向や技術動向等に関するセミナーを開催し、自動車関連産業を理解する機会を提供する。

(具体的な取組)

- 県内企業等のニーズを把握しながら、自動車業界の急激な変化や業界動向に対応する必要性の高いテーマのセミナーを企画・開催する。
- CASE等の次世代自動車技術、AI・IoT等の導入などの最新の生産技術のトレンド等に関する情報を提供する。
- 新型コロナウイルス感染症対策として、従来の集合型のセミナーに加えて、オンライン（WEB）を活用したセミナーを検討・実施する。

◆自動車関連人材育成補助事業 [県自動車産業振興室]

県内中小企業の自動車に関する専門的・実践的な技術や知識を習得する取組に対して補助を行い、県内中小企業の人材育成を促進する。

(具体的な取組)

- 他事業の研修・セミナー、企業訪問の機会を捉え、補助制度の周知等を図るとともに、トヨタ自動車東日本株式会社等の研修実施機関との連携により、補助金の積極的な活用を促進する。

(3) 技術開発・技術力強化

(取組の方向性)

- 県内企業のQCD向上のほか、CASE時代を踏まえた電動化・自動運転等の次世代技術に関する製品開発や、県内企業が行うAI・IoT等の導入による生産技術向上のための取組を促進し、県内企業の技術開発や技術力の強化を図る。
- 中長期的な技術開発や提案活動に積極的に取り組む県内企業に対して、県産業技術総合センターによる継続的な関わりや大学等の連携に向けた取組の強化を図る。
- 最新車両や次世代技術に関する調査分析を踏まえ、最新の技術開発動向について県内企業へ提供し、情報共有を図る。

(成果指標・目標値)

■支援企業件数： 延べ300件

- 成果指標項目は、技術開発・技術力強化のために自動車産業振興アドバイザー等が支援した企業件数を設定する。
- 支援企業件数は、技術開発・技術力強化の支援の対象を「企業」と想定し、自動車産業振興アドバイザーや産業技術総合センターが支援を実施した企業の件数を計上する。
- 2024年度までの目標値は、これまでの実績等を踏まえ、75件/年と想定し、300件と設定する。

(主な取組・事業 [担当])

◆生産現場改善支援事業 [県自動車産業振興室]

県内企業のQCD向上、生産技術向上のための取組を支援し、取引の維持・拡大、自動車関連産業への参入促進を図る。

(具体的な取組)

- 自動車産業振興アドバイザー等の活用により、集合研修や個別支援を実施し、県内企業のニーズに対応した改善指導を実施する。
- これまでのトヨタ生産方式(TPS)の導入に加えて、県内企業による生産性・品質改善のためのAI・IoTやロボット等の導入・活用を目指し、県内企業の生産基盤の強化を推進する。

◆新技術・新工法研究開発促進事業 [県産業技術総合センター]

新技術・新工法による新製品等を提案するため、県産業技術総合センターによる調査研究やプレ共同研究等を実施し、自動車分野への新規参入・取引拡大を目指す県内企業の研究開発を支援する。

また、競争的資金の獲得や展示商談会の出展等を通じて、自動車関連企業向けの技術提案や提案内容に関する助言等を実施する。

(具体的な取組)

- 県産業技術総合センターにおいて技術調査を実施し、技術情報の収集や新技術・新工法の獲得に努めるとともに、県内企業向けにシーズ発掘研究開発やプレ共同研究開発を実施する。
- 自動車産業振興アドバイザー等の活用により、県内企業等における新技術・新工法の研究開発を促進するとともに、展示商談会出展に向けた提案内容の磨き上げ等を行うことで、県内企業の受注獲得に繋げる。
- AI・IoTやロボット等を活用した生産技術力の向上のための技術支援や、重要性が増すソフトウェア技術への支援に対応していく。
- 県内企業における新たな設備投資等を促進するため、県産業技術総合センターによる機器・設備に関する情報提供や、(公財)みやぎ産業振興機構との連携による競争的資金の獲得等に向けた支援を行う。

◆製品開発力強化支援事業 [県産業技術総合センター]

県内企業の自動車部品の製品開発活動を支援し、県内企業の開発力・提案力の向上を推進することにより、県内企業の受注獲得に繋げる。

また、最新の自動車部品の機能・性能等のデータを調査分析し、県内企業に提供することで、県内企業の技術開発・製品開発を支援する。

(具体的な取組)

- 自動車産業振興アドバイザー等の活用により、自動車関連製品の研究開発に取り組む県内企業に対して技術的助言を行い、新技術・新工法や製品開発の促進を図る。
- C A S E時代を見据えた電動化・自動運転等に係る構造分析や、部品・技術に関する情報収集や調査を実施する。
- 教材車両の導入により、車両の機能や構造、搭載されている各部品を解析し、最新部品についての情報を県内企業に展開することで、県内企業の製品開発への参入を促進する。
- (公財)みやぎ産業振興機構と連携した現調化に関する情報収集を行い、自動車メーカー・大手サプライヤー等の開発ニーズに対応した県内企業の製品開発を支援する。

(4)連携推進・情報発信

(主な取組・事業 [担当])

◆**みやぎ自動車産業振興協議会の運営** [県自動車産業振興室]

協議会の運営・活動を通じて、県内の自動車関連企業等の交流や連携の場を創出するとともに、関連施策情報の共有化を図る。

(具体的な取組)

- 総会・講演会等の開催による会員の交流の促進を図るとともに、協議会WEBページや協議会会員向けメールマガジン「MJ K通信」による各種支援制度に関する情報提供等を行う。
- 「みやぎ高度電子機械産業振興協議会」や「みやぎ組込み産業振興協議会」と連携し、セミナーの共同開催等により、会員の相互交流を促進する。

◆**とうほく自動車産業集積連携会議への参画** [県自動車産業振興室]

とうほく自動車産業集積連携会議の活動を通じて、自動車関連産業に関わる企業等の交流や連携の場を創出することにより、東北地域の自動車関連産業の振興とその集積を図る。

(具体的な取組)

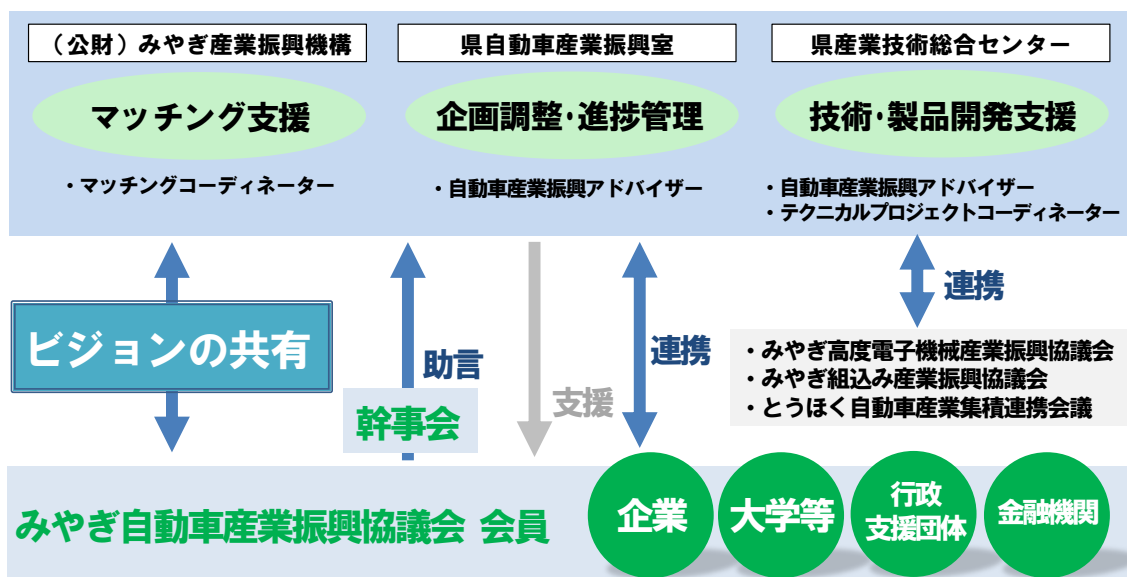
- とうほく自動車産業集積連携会議が策定する「とうほく自動車関連産業振興ビジョン」に基づき、自動車メーカー等へのトップセールスの実施や商談機会の提供、企業間連携や交流の機会の提供等により、東北地域における自動車関連産業の振興・集積を図る。

3 実施体制

(公財) みやぎ産業振興機構，県自動車産業振興室及び県産業技術総合センターによる3者の実施体制により，本ビジョンに掲げる10年後の目指す姿及び目標の実現に向けて，2021年度（令和3年度）から2024年度（令和6年度）までの第1期における各事業を着実に実施する。

(公財) みやぎ産業振興機構，県自動車産業振興室及び県産業技術総合センターは，それぞれが各事業を主体的に実施するとともに，各事業の進捗状況や協議会会員企業に関する情報共有を図るなど，これまで以上に連携強化を図っていく。

また，協議会会員に加えて，「みやぎ高度電子機械産業振興協議会」や「みやぎ組込み産業振興協議会」などの関係団体とも連携を強化し，情報共有や相互協力を図りながら，新分野・新領域の取組についても果敢にチャレンジしていく。



(公財) みやぎ産業振興機構 担当事業

- 取引情報収集・取引あっせん事業【受注獲得・取引創出】
- 県単独展示商談会開催事業【受注獲得・取引創出】

県自動車産業振興室 担当事業

- とうほく合同展示商談会開催事業【受注獲得・取引創出】
- みやぎカーインテリジェント人材育成センター研修事業【人材創出・育成】
- 自動車関連産業セミナー開催事業【人材創出・育成】
- 自動車関連人材育成補助事業【人材創出・育成】
- 生産現場改善支援事業【技術開発・技術力強化】
- みやぎ自動車産業振興協議会の運営【連携推進・情報発信】
- とうほく自動車産業集積連携会議への参画【連携推進・情報発信】

県産業技術総合センター 担当事業

- 自動車技術研修事業【人材創出・育成】
- 新技術・新工法研究開発促進事業【技術開発・技術力強化】
- 製品開発力強化支援事業【技術開発・技術力強化】

【資料編】

1 みやぎ自動車産業振興プランにおける各取組と実績

(1) 受注獲得支援

事業名	内容	指標	実績	成果等
実行計画策定	ターゲット 具体化と 優先順位 付け	計画 策定	策定あり	毎年度事業計画を策定した。 新規受注件数は順調に推移し、当該 計画に沿った取組が着実な成果に繋が った。
「光る技術」 発掘事業	AD訪問 調査	訪問企業数 のべ 2,000 社 (200 社/年)	のべ 1,136 社 (56.8%)	成果指標を下回ったが、企業の実情 を詳しく調査するための工場視察や意 見交換を行い、訪問で得られた情報か ら次のステップへと繋ぐことで「受注獲 得」に関する一定の成果を得た。
異分野の 「光る技術」 発掘事業	AD訪問 調査	訪問企業数 のべ 270 社 (30 社/年)	のべ 55 社 (20.4%)	異業種に関する情報収集不足などの ため、訪問企業数は低調であった。 みやぎ高度電子機械産業振興協議 会等との連携も限定的であった。
企業間連携 促進事業	連携組織 訪問調査 等	訪問団体数 のべ 100 団体 (12 団体/年)	のべ 28 団体 (28%)	県内の連携事例のほか、他地域の 先進事例についてもヒアリングを実施し たが、既存の連携事例の捕捉にとどま り、新たな連携事例の構築までには至 らなかった。
自動車部品 機能・構造 研修事業	構成部品 機能・構造 研修	参加企業数 のべ 150 社 (15 社/年)	のべ 519 社 (346%)	現物を確認しながら学ぶことができる ため、若手教育の一部としても活用さ れ、多くの企業に好評であった。 部品の機能・構造を学ぶことで取引 先への提案が明確になり、受注獲得に 繋がった事例もあった。
VA 検討会 開催事業	検討会 開催	検討会数 120 回 (12 回/年)	138 回 (115%)	参入のための商品開発段階におい て、企業からの現在の自動車部品の性 能や構造に関する検討会を随時実施し 、新技術・新工法研究開発促進事業 による更なる技術開発や展示商談会へ の出展に繋がった事例もあった。
新技術・新工 法研究開発 促進事業	プレ共同 研究	共同研究数 50 件 (5 件/年)	40 件 (80%)	企業の技術シーズからプレ共同研究 テーマへの発展が難しく、件数はやや 低調であったが、プレ共同研究等を通 じた競争的資金獲得により、新技術・新 工法の開発促進に繋がった。
ベンチマーク 活動支援事業	構成部品 の詳細な 計測・分析 等	-	-	技術検討会は 12 件/年を上回る件数 を実施した。 自動車の最新技術動向や技術マー ケティングに関する内容のセミナーを年 2 回以上開催し、企業ニーズに応じた部 品の分析調査・情報提供、ベンチマーク 活動の啓発活動を継続的に実施した。 新たな開発テーマの考案に繋がった 事例が増えつつあり、自動車部品に関 する情報も蓄積が進んでいる。
開発部品等 実証試験 支援事業	試作品の 耐久性等 を実測	実証試験数 90 件 (10 件/年)	300 件 (333.3%)	東北大と連携した競争的資金獲得に より、多くの試験設備を導入した。 これまで実施できなかった試験内容 に関する実証試験を進めることにより、 開発品の性能向上に繋がった。

事業名	内容	指標	実績	成果等
セミナー開催事業	業界理解、技術トレンド、技術分野別のセミナー開催	開催回数 36回 (4回/年)	34回 (94.4%)	自動車関連産業への参入に向けた意識啓発に一定の成果を得た。 近年は、次世代自動車技術を紹介や、業界のトレンドや三河地域の自動車関連企業の動向など、より実践的な内容に関するセミナー等を実施した。
生産現場改善事業	集合研修	企業数 のべ40社 (4社/年)	のべ465社 (1162.5%)	成果指標を大きく上回った。 座学だけでなく実習要素を取り入れ、対象者を一般向け、管理者向けなどに階層別に設定し、内容を柔軟に変更したことで、継続した参加を促すことができた。 研修を受講した中から、個別支援に繋がった企業もあり、個々の企業の改善意識の向上に繋がった。
	個別指導	企業数 のべ20社 (2社/年)	のべ70社 (350%)	個別企業のニーズに基づき、企業の信頼を得ながら丁寧に進めたことで、成果指標を大きく上回った。 支援を受けた企業の従業員の改善意識向上が図られ、自律的に改善を進めることができる体質へ転換させることができた。
マッチング事業	8道県連携展示商談会	出展企業数 100社 (10社/年)	131社・大学 (131%)	地場企業にとってトヨタグループに直接提案できる貴重な機会であり、出展ニーズが高かったこともあり、成果指標を達成した。 地場企業で参入可能性のある企業と自動車メーカー、大手サプライヤーとのマッチング機会を創出した。
	県単独展示商談会	出展企業数 300社 (30社/年)	230社・大学 (76.7%)	自動車関連メーカー向け展示商談会を開催し、マッチング機会を創出するとともに、県内企業の技術をアピールする場の提供を図った。
	個別あっせん	成約件数 120件 (12件/年)	158件 (131.7%)	自動車関連産業メーカーを訪問し、発注情報(ニーズ)の収集を実施するとともに、県内企業の情報提供、ニーズに沿った県内受注企業の紹介を行ったことにより、成果指標を上回った。
	展示商談会出展支援事業	-	のべ41件	2016年度から2018年度の3年間で のべ41社に対し共同出展支援及び出展料の一部助成を実施し、マッチング・商談機会を創出した。 一部出展者は商談成立や見積・図面依頼・試作依頼に至った事例もあった。
逆展示商談会開催事業	地元企業から提案したい部品・機能を提示し、それに見合った技術・工法を提案	開催回数 10回 提案企業数 のべ300社 (30社/回)	開催回数 11回 のべ190社 (63.3%)	2012年度にアクアの分解展示商談会、2013年度に1次サプライヤー6社を対象とした展示商談会を開催した。 開催を通じて、他地域の既参入企業と県内企業の見積価格に差があること、1・2次サプライヤーをターゲットにした方が参入の可能性が高まると考える企業が多いことが明らかになった。

事業名	内容	指標	実績	成果等
サプライチェーン調査事業	三河地方等のサプライヤー訪問調査	訪問企業数のべ 1,350 社 (150 社/年)	のべ 982 社 (72.7%)	受発注・企業誘致・企業間連携などの情報を多角的に実施し、情報の共有・連携を図った。 情報の収集と同時に県内企業の情報を発信することで、関東・中部圏のサプライヤーに対して県内企業を知るきっかけづくりの役割も果たした。
設備投資 公的支援検討	自動車関連産業の商慣習に適した設備投資支援の検討	制度創設	創設なし	設備等のアンマッチが県内企業の新規参入への大きな障壁の一つとなっているが、国や他の支援機関による支援制度の充実等により、設備投資の支援の創設には至らなかった。

(2) 人材育成支援

事業名	内容	指標	実績	成果等
みやぎカーイ ンテリジェント 人材育成事業	学生向けの開発人材育成	受講学生数 1,000 人 (100 人/年)	685 人 (68.5%)	自動車関連産業・技術等への理解を高めるため、学生向け講座の実施に当たり、進路選択の参考とするためのセミナー等を講座に組み込み、技術・知識の習得のみならず、自動車産業への就職を視野に入れた講座内容とした。 受講者数は成果指標を下回ったが、受講者中の自動車関連企業への就職者の割合は上昇傾向にあり(2011 年度から2019 年度の受講者(就職年次該当者)のうち 34.8%が同産業の企業に就職)、同産業の人材確保・育成に繋がった。
研修支援事業	自動車関連人材育成補助金	支援企業数 90 社 (10 社/年)	37 社 (41.1%)	成果指標は達成しなかったが、2016 年度に、より活用しやすい制度としたことで活用数は増加傾向にある。 実務経験が少ない従業員がものづくりの基本的技術・知識を学ぶ研修への活用が多く、新規参入・取引拡大への即効性はないが、企業の地力を高めることに繋がった。
トヨタ東日本 学園連携事業	トヨタ東日本学園との連携に関する検討・協議	制度創設	制度創設済	花壇自動車大学校との共同研修の対象を 8 道県に拡大し、学園提供によるエンジンをういて実施した。 登米・大崎地域における自動車関連の協議会において、同学園と連携し、県内企業対象の研修を実施するなど、地域単位での連携強化の動きがあった。
セミナー開催 事業 [再掲]	業界理解、技術トレンド、技術分野別のセミナー開催	開催回数 36 回 (4 回/年)	34 回 (94.4%)	自動車関連産業への参入に向けた意識啓発に一定の成果を得た。 近年は、次世代自動車技術を紹介や、業界のトレンドや三河地域の自動車関連企業の動向など、より実践的な内容に関するセミナー等を実施した。

事業名	内容	指標	実績	成果等
生産現場改善事業 [再掲]	集合研修	企業数 のべ 40 社 (4 社/年)	のべ 465 社 (1,162.5%)	<p>成果指標を大きく上回った。</p> <p>座学だけでなく実習要素を取り入れ、対象者を一般向け、管理者向けなどに階層別に設定し、内容を柔軟に変更したことで、継続した参加を促すことができた。</p> <p>研修を受講した中から、個別支援に繋がった企業もあり、個々の企業の改善意識の向上に繋がった。</p>
	個別指導	企業数 のべ 20 社 (2 社/年)	のべ 70 社 (350%)	<p>個別企業のニーズに基づき、企業の信頼を得ながら丁寧に進めたことで、成果指標を大きく上回った。</p> <p>支援を受けた企業の従業員の改善意識向上が図られ、自律的に改善を進めることができる体質へ転換させることができた。</p>

(3) 技術開発支援

事業名	内容	指標	実績	成果等
新技術・新工法研究開発促進事業 [再掲]	プレ共同研究	共同研究数 50 件 (5 件/年)	40 件 (80%)	<p>企業の技術シーズからプレ共同研究テーマへの発展が難しく、件数はやや低調であったが、プレ共同研究等を通じた競争的資金獲得により、新技術・新工法の開発促進に繋がった。</p>
ベンチマーク活動支援事業 [再掲]	構成部品の詳細な計測・分析等	—	—	<p>技術検討会は 12 件/年を上回る件数を実施した。</p> <p>自動車の最新技術動向や技術マーケティングに関する内容のセミナーを年 2 回以上開催し、企業ニーズに応じた部品の分析調査・情報提供、ベンチマーク活動の啓発活動も継続的に実施した。</p> <p>新たな開発テーマの考案に繋がった事例が増えつつあり、自動車部品に関する情報も蓄積が進んでいる。</p>
技術センター東北との連携	TMEJ 技術センター東北と連携し、開発案件への地元企業の参画	参画企業数 5 社	1 社 (20%)	<p>2012 年度に TMEJ 技術センター東北の職員を講師とし、技術開発の重要性をテーマとしたセミナーを開催した。</p> <p>技術センター東北・県内企業・県による共同研究を実施し、競争的資金(サポイン)の採択を受けるなどの成果もあったが、TMEJ の開発部隊が東富士総合センターに移転したことから、その後の連携数が伸びなかった。</p>
東北大学等との連携	東北大学等との産学連携による技術開発	参画企業数 15 社 (3 社×5 テーマ)	29 社 (193.3%) 1 テーマ	<p>文部科学省地域イノベーション戦略支援プログラム「次世代自動車宮城県エリア」の補助採択を受け、2012-2016 年度までの 5 年間、自動車分野における人材育成や技術開発のための共同研究を実施した。</p> <p>東北大学等の学術機関と県内企業の連携により、新たな自動車部品開発に関する技術の取得や新分野への挑戦など、県内企業の「技術開発」力の強化に繋がった。</p>

2 みやぎ自動車産業振興協議会・とうほく自動車産業集積連携会議の概要

(1) みやぎ自動車産業振興協議会

名 称	みやぎ自動車産業振興協議会
沿 革	2006年5月11日 設立 2006年7月14日 とうほく自動車産業集積連携会議 参画
目 的	宮城県における自動車関連産業の集積に資すること
組 織	代表幹事：（公財）みやぎ産業振興機構理事長 幹 事：アルプスアルパイン(株)、岩機ダイカスト工業(株)、(株)ウチダ、 (株)七十七銀行、東北電力(株)宮城支店、東北特殊鋼(株)、 トヨタ自動車東日本(株)、トヨタ紡織東北(株)、 日立Astemo(株)宮城事業所、 プライムアースEVエナジー(株)、(株)北光、ヤマセ電気(株)、 （一社）みやぎ工業会、（大）東北大学、仙台市、 KCみやぎ推進ネットワーク、宮城県
会員数	616 会員 うち製造業 374 会員 （2021年3月末時点） ※平成18年発足時 124 会員（うち製造業 86 会員）
主 な 活 動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高度な技術力の集積 技術力の高度化、人材育成、生産改善等の支援、 県内企業等に対する各種セミナー等の開催及び広報 ・ 受発注機会の拡大 受発注に関するニーズ調査、情報交換、メーリングリストの活用、 展示商談会、関東・中部圏からの受注機会の拡大 ・ 産学官金融連携及び広域連携の促進（関係機関との協力）
計画等	2012年5月 「みやぎ自動車産業振興プラン」策定

(2) とうほく自動車産業集積連携会議

名 称	とうほく自動車産業集積連携会議
沿 革	2006年7月14日 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
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
組 織	代表幹事：岩手県知事 会 員：自動車産業に関連する，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	2,173 会員（2020年12月末時点） ※平成18年発足時 462 会員
主 な 活 動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 研究開発機能や高機能部品工場等の誘致に向けたトップセールス ・ リーフレット，ホームページ等を活用したPR ・ 地場企業の技術力をアピールする商談会等の開催 ・ 自動車部品等への理解促進を目的としたセミナー等の開催，相互参加促進 ・ アドバイザー等による企業の掘り起し，商談会後の取引に向けたフォローアップ ・ 域内企業の技術等の情報発信
計 画 等	<p>2007年8月 「とうほくを自動車関連産業の一大集積拠点に！」策定</p> <p>2010年6月 「新・とうほく自動車関連産業振興ビジョン」策定</p> <p>2014年6月 「とうほく自動車関連産業振興ビジョン～東北復興に向けた更なる自動車産業の振興に向けて～」策定</p> <p>2018年7月 「とうほく自動車関連産業振興ビジョン～とうほく自動車関連産業のさらなる高みへ～」策定</p>