

岡山県 自動車関連分野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：自動車部品等を核とする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

- 310 管理、補助的経済活動を行う事業所 (31 輸送用機械器具製造業)、
- 311 自動車・同附属品製造業、
- 312 鉄道車両・同部分品製造業、
- 313 船舶製造・修理業、船用機関製造業、
- 314 航空機・同附属品製造業、
- 315 産業用運搬車両・同部分品・附属品製造業、
- 319 その他の輸送用機械器具製造業 (31 輸送用機械器具製造業)

(2) 特定の理由

本県においては、三菱自動車工業(株)の主要生産拠点である水島製作所を中心とし、倉敷市、笠岡市、井原市、総社市といった備中地域をはじめとする県内全域に、エンジン部品、車体、電装品など多様な部品製造を支える数多くのサプライヤーが集積しており、本県の自動車産業は、製造品出荷額及び従業員数のいずれにおいても県内製造業全体の約1割を占める基幹産業となっている。このように裾野の広い自動車産業を支援することは、本県の製造業全体の持続的な成長につながるものである。

本県では、意欲ある県内自動車関連企業が主体となり、平成29年8月に「岡山県自動車関連企業ネットワーク会議」を設立した。同会議では、国内外の自動車メーカーの電動化戦略等に関する知見を深め、会員企業間の情報交換や交流の場を設けることで、県内企業の技術力向上や企業間連携の促進に取り組んできた。

近年、自動車業界を取り巻く環境は急激に変化しており、電動化に加え、SDV化、金属部品の樹脂化、欧州におけるプラスチック規制、自動車メーカーの再編など、企業が対応すべき課題は多岐にわたっている。金属加工を主軸とする県内企業にとって、この潮流に乗り遅れることは、将来的に受注機会の減少をもたらす可能性があり、サプライチェーンにおける競争力の低下につながる要因となり得る。

こうした社会情勢の下、将来を見据えた積極的な投資を行う県内企業も多く存在しており、世界市場における需要の変化を好機と捉え、本県の産業集積という強みを最大限に生かし、企業の持続的な成長促進と地域全体の活性化を図るため、当該領域を特定するものである。

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

部品メーカーや加工企業が特に集積する備中から備前地域にかけての県南部（倉敷市、笠岡市、井原市、総社市、岡山市）を中心としたエリアを核となる地域に特定し、県内各地にその経済効果を波及させる。

（２）計画推進の核となる企業

自動車メーカーのサプライチェーンを支える岡山県自動車関連企業ネットワーク会議会員企業が中心となり、将来に向けた積極的な投資計画を持つ企業を中核企業に据える。

（中核企業：（株）アステア、（株）石原パッキング工業、井原精機（株）、オーエム産業（株）、（株）川上鉄工所、（株）共立精機、倉敷化工（株）、コアテック（株）、新興工業（株）、水菱プラスチック（株）、武田鑄造（株）、TAMAYA Trading、（株）戸田レーシング、（有）中山鉄工所、ヒルタ工業（株）、備前発条（株）、（株）藤岡エンジニアリング、丸五ゴム工業（株）、水島機工（株）、水島プレス工業（株）、（有）ミツワ金型製作所、三乗工業（株）、ユアサ工機（株））

[核となる事業者のサプライチェーンの中での役割]

- ・（株）アステア：自動車のボデー骨格部品、衝突安全部品、燃料系部品、ドア関連部品などを供給する中核的な自動車部品メーカー。プレス、溶接、ロール成形、ホットプレス、樹脂成形等を一貫して担い、完成車メーカーの開発・量産を支える。
- ・（株）石原パッキング工業：工業用ゴム、パッキング、スポンジ、ホース、樹脂などの加工を担うサプライヤー。自動車部品メーカー等に対して、シール、緩衝、耐久性などの機能を持つゴム・樹脂部品を供給し、部品製造の中間工程を支える。
- ・井原精機（株）：ステアリング、ハブ、ブレーキ、サスペンション、トランスミッション等の重要保安部品を製造する自動車部品メーカー。鍛造から熱処理、機械加工、組立までを担う。
- ・オーエム産業（株）：自動車部品等へのめっき・表面処理を専門に担う。部品に耐食性、耐久性、導電性等の機能を付加し、部品メーカーの製造工程を支える。
- ・（株）川上鉄工所：鍛造を中心に、鉄鋼材料から自動車・産業機械等の部品を成形する。機械加工メーカーや部品メーカーに鍛造素材・部品を供給する。
- ・（株）共立精機：冷間鍛造をコア技術とし、ボールジョイント、スタビライザーリンク等の自動車足回り部品を製造。自動車の走行・操舵・安全性に関わる機能部品を供給する。
- ・倉敷化工（株）：防振ゴム、エンジンマウント、サスペンション部品、ホース等を製造する機能部品メーカー。振動・騒音・衝撃を抑制する製品を供給し、自動車の乗り心地、静粛性、耐久性を支える。
- ・コアテック（株）：自動車部品等の製造工程に必要なFA・自動化設備、ロボットシステム、検査装置等を設計・製作する設備メーカー。生産設備・生産技術の面からサプライチェーン全体を支える。
- ・新興工業（株）：ハブ・アクスル、ブレーキ等の自動車部品を切削加工・組立等により量産し、高品質な機械加工部品を供給する。

- ・水菱プラスチック(株)：自動車の内外装を中心とする樹脂部品について、設計・開発から生産までを担う自動車部品メーカー。
- ・武田鑄造(株)：鑄造技術を用いて自動車・農機具・産業機械等の部品を製造する。複雑形状の部品を成形し、鑄造部品を供給する。
- ・TAMAYA Trading：EV・PHV 向け充電インフラ等の事業を通じ、電動モビリティを支える。電動車の普及を支えるインフラ領域に位置する。
- ・(株)戸田レーシング：レース用エンジン・部品の開発・製造や、試作、解析、加工、エンジンの組立等を担う。モータースポーツ等の研究開発における試作・技術開発を支えるサプライヤー。
- ・(有)中山鉄工所：自動車部品の量産に必要な金型・治具・試作部品を供給し、部品メーカーの新製品開発や量産立ち上げを支える。
- ・ヒルタ工業(株)：自動車部品を中心とした大規模な部品メーカーであり、完成車メーカーや大手部品メーカーに量産部品を供給する。
- ・備前発条(株)：自動車シート用アームレスト、オットマン、ヘッドレスト等の機構部品やばね製品を供給する。シートメーカーや自動車メーカーに対し、シートの機能・快適性を支える金属機構部品を供給する。
- ・(株)藤岡エンジニアリング：マグネシウム・アルミニウム等の非鉄金属について、成形から精密機械加工までを一貫して担うメーカー。自動車の軽量化に寄与する軽量金属部品を供給する。
- ・丸五ゴム工業(株)：防振ゴム、ラバーホース、ゴム・樹脂成形品等を製造する自動車向け機能部品メーカー。防振、シール、流体制御等の機能を担うゴム部品を完成車メーカーや大手部品メーカーに供給する。
- ・水島機工(株)：自動車用エンジン部品や駆動系部品、足回り部品を中心に量産対応した高精度な機械加工部品を安定供給する。
- ・水島プレス工業(株)：ステアリングシャフト、ドアヒンジ等の自動車部品を、素材から加工・製品化まで一貫して生産する。自動車の操舵・車体機構に関わる部品を供給し、完成車メーカーや大手部品メーカーを支える。
- ・(有)ミツワ金型製作所：自動車部品等の量産に必要な金型・治具等を製作し、新製品の立ち上げや量産工程を支える。
- ・三乗工業(株)：自動車内装部品や遮音・吸音部品を製造する専門メーカー。車室内の静粛性・快適性を高める機能部品を供給する。
- ・ユアサ工機(株)：クランクシャフトや長尺シャフト等の精密加工を担う部品メーカー。エンジン・駆動系等に使用される高精度シャフトを試作から量産まで供給し、自動車・二輪車・産業機械等の製造を支える。

(3) 特定の理由

本県には、三菱自動車工業(株)水島製作所を拠点とし、プレスや金型、樹脂成型などの高度な専門技術を有する自動車関連企業が県内全域に立地しているが、特に次世代モ

ビリティ分野に向けたさらなる産業集積・高度化が見込まれる地域として備中から備前地域にかけての県南部（倉敷市、笠岡市、井原市、総社市、岡山市）を中心としたエリアを特定した。

また、県内全域にわたる投資意欲の広がりが見られ、前述の岡山県自動車関連企業ネットワーク会議会員に対する令和8年4月の調査では、総額約239億円の積極的な投資計画が示されている。例えば、備中地域での新工場建設や、大型自動プレス機導入、備前地域でのロボット導入など、県内各地の中核企業が次世代モビリティへの対応やDX投資を加速化しており、広域にまたがる投資案件を一体的に支援することで、県全体のサプライチェーンの底上げ及び経済波及効果が期待できるものと考えている。

加えて、当該産業領域においては、本県の強みである以下の要件を備えていることから、備中から備前地域にかけての県南部（倉敷市、笠岡市、井原市、総社市、岡山市）を中心としたエリアを対象区域として特定する。

- ① 特に備中地域（倉敷市、笠岡市、井原市、総社市）及び備前地域（岡山市）には、専門技術を持つ企業が集積していることから、効率的な企業間連携が可能となり、サプライチェーン全体での開発や生産のリードタイムを短縮できている。
- ② 山陽自動車道等の高速道路網が交差する交通の要衝であり、港湾・貨物駅等の物流インフラも近接しているため、域内外への効率的な部品供給が可能であり、広域物流の効率性が高くなっている。
- ③ 「岡山県自動車関連企業ネットワーク会議」や県内の大学・公設試験研究機関等が集積・連携しており、新技術開発に向けた産学官の支援体制や、次世代産業を担う人材の育成・リスクリングが可能な環境が整備されている。

3. 当該分野の現状認識と目指す姿【目標】

（1）現状の整理

県内には、プレス、溶接、樹脂加工、電子制御、金型製造などの高度な技術を有するサプライヤーが幅広く集積しており、多層的な自動車関連産業のクラスターを構築している。県ではこれまで、「EVシフトへの対応方針」に基づき、国内初の量産型軽EVへの部品採用や、医療・農業等の新分野進出において一定の成果を挙げ、令和5年の出荷額は1兆635億円（前年比+13.9%）に達するなど、自動車産業は本県の地域経済の牽引役を担っている。

また、県内企業では、将来の競争力強化を見据えた投資の動きが加速化しており、次世代モビリティへの対応や生産性向上を目指した設備投資計画が複数存在している。自動車メーカー各社の開発競争が激化する中、従来の技術や事業モデルに留まることなく、国際的な開発競争の中での持続的な成長を図るためには、特に、軽量化、部品統合、リサイクル材活用などの先端技術や、生産性を高めるための最新設備の導入が不可欠であり、成長の原動力となる将来に向けた積極的な投資（挑戦）が求められる。

県内企業においては、原材料価格の高騰やエネルギーコスト増を背景に、大規模な設備投資に対する負担軽減のニーズがあり、高額な設備投資への対応に加え、製造リード

タイムの大幅な短縮や、高度なデジタル技術を使いこなす人材の育成、並びに次世代モビリティ部品に求められる技術への対応が急務の課題となっている。

今後、自動車市場は電動化やSDV化により、さらなる変革と成長が見込まれ、グローバルな市場競争が一段と激しさを増す中で、本県が有する軽EVの生産拠点としての優位性を最大限に生かし、既存のサプライチェーンの強化のみならず、従来の事業領域を越えた連携の強化や技術促進を図り、持続可能な産業構造を構築していくことが必要である。

(2) 目指すべき目標

区域内の自動車関連産業における付加価値創出額について、今後10年間で、現行値1,451億円（最新の数値は令和5年実績値）を2,041億円（+40.7%）に増加させることを目指す。また、本計画における官民設備等投資額は、2036年度に26.4億円（官：1.6億円、民：24.8億円）、10年後の2036年度までに少なくとも総額255億円（官：16億円、民：239億円）の投資を見込んでおり、官側では、次世代技術開発の促進や生産性向上、製品の高付加価値化を後押しするとともに、新分野への進出や販路拡大を加速させることで、自動車関連産業の将来にわたる持続的な成長を目指す。本計画における産業人材育成数は、10年後の2036年度までに660人の増加を目指す。

(3) 設定の根拠

付加価値創出額については、過去の伸長率を基礎とし、次世代モビリティへの転換に伴う付加価値増加率を上乗せし算定した。

官民設備等投資額は、本県の支援事業における投資額及び県内自動車関連企業を対象とした調査で集計した投資案件を積み上げたものであり、企業の将来的な投資計画が単なる計画で留まることなく、国や県の補助制度の活用を通じて確実に履行されることが重要である考え、調査結果の積み上げ数値を指標として設定した。

また、産業人材育成数は、開発工数の短縮につながるデジタルソフトの活用スキル向上研修や新技術・新製品の設計基礎習得研修の参加者数及び主にもものづくり分野の職業に必要な技能や知識の習得を目指す県立高等技術専門校（南部、北部、美作）における自動車産業に関連する訓練科（機械加工、溶接、塗装、自動車整備工学）の近年の平均修了者数から指標を設定した。

(4) 効果検証

本計画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・本県に構築すべき機能

勝ち筋①：次世代モビリティへの技術転換と高付加価値化

県内企業が強みとする高精度な加工技術を生かした、次世代モビリティに必要な新たな技術への挑戦を支援することで、スムーズな技術転換を図るとともに、再生材の活用や軽量化などの付加価値の高い技術の受注率を高め、サプライチェーンにおいて、市場の変化に左右されない安定した立ち位置を確保する。さらに、デジタルツールの活用により、開発スピードの向上を図り、次世代モビリティの技術の進化に柔軟に対応できる産業構造を目指す。

(設計～試作～試験～量産の反復期間の短縮▲10%、高付加価値化 20%)

勝ち筋②：生産性向上による労働力不足への対応

深刻な人手不足への対策として、低コストで実施可能な現場改善活動を通じて、誰もが従事しやすい現場づくりを支援するとともに、A I 等を活用した生産管理システム等を導入することで、工程のリードタイムの短縮と品質向上を両立した生産体制を構築する。

(出荷数増加 10%、製造コスト削減▲10%、自動化 20%、製造リードタイム▲10%、不良率削減▲10%)

勝ち筋③：新分野への展開と攻めの市場開拓

自動車分野で培った高度な技術を医療やロボット等の成長産業へ展開し、事業の多角化を推進するとともに、国内外のメーカーへの技術提案を通じて自社の技術やブランド力を発信することで、取引先の多様化と新規受注の獲得を図る。

(新規商談・受注拡大件数 2 件/年)

(2) 投資の具体像

今後 10 年間で少なくとも総額 255 億円（官：16 億円、民：239 億円）の投資を見込んでおり、官側では、次世代技術開発の促進や生産性向上、製品の高付加価値化を後押しするとともに、新分野への進出や販路拡大を加速させることで、自動車関連産業の将来にわたる持続的な成長を目指す。民の投資に記載する投資案件は、県内自動車関連企業を対象とした調査結果を集計したものである。

官：次世代技術等の開発支援、生産性向上支援、販路開拓支援 等

民：

要素技術	投資額 (億円)	主な投資対象	主な投資目的
電子機器、製造設備、 その他 〔コアテック(株) ほか〕	67.5	新工場建設、本社社屋改築、加工機更新、生産管理システムの更新、大型トラックコネク トパーキング及び EV トラックの充電等の土地 開発及び施設を整備	生産能力増強、生産効率 の向上・コスト削減、労 働環境改善、データ活 用・DX、次世代モビリ ティの駐車場のインフラ施 設等

表面処理、プレス・板金・溶接	88.0	旋盤・研磨機などの機械加工に必要な設備の更新、溶接ロボットの導入、生産ラインの自動化、新工場建設、工場増設、生産設備増強、基幹システム更新、新車種・新商品対応設備・治具・金型、大型自動プレス導入、新規自動溶接機新設、塗装設備の増設、加工機	生産能力の増強、生産効率の向上・コスト削減、品質の向上、新技術・新製品への対応、人手不足の解消、労働環境の改善、データ活用・DXの推進、BCPの強化
〔オーエム産業(株) ほか〕			
切削、治工具・金型	16.4	歯車研削盤、3Dプリンター、熱処理設備、自動車用製造設備、工場建屋改修	生産能力の増強、新技術・新製品への対応
〔水島機工(株) ほか〕		リバースエンジニアリングの生産性向上を実現する設備、溶接ロボット、自動プレス材料送り装置、マシニング	生産効率の向上・コスト削減、人手不足の解消
鋳造・鍛造	54.0	切削加工設備の更新、自動生産ラインの新設、金型加工設備の増設、エンジン部品追加製造設備、製造現場システム、特殊設備、新規受注品の生産設備導入、県内工場の新設、DX推進システム、研磨設備、大型旋盤、他工場の買収、生産管理システム、設備の老朽化の更新、高周波電気炉の導入	生産能力の増強、生産効率の向上・コスト削減、品質の向上、新技術・新製品への対応、人手不足解消、労働環境改善、老朽化設備の更新、土地の有効活用
〔井原精機(株) ほか〕			
ゴム・樹脂成型	12.7	射出成形機、レーザー加工機等、製造設備の新規導入、倉庫建設、生産管理システム、統合基幹業務システムの導入、耐久試験機の導入、全自動 Assy 機の導入	生産能力の増強、生産効率の向上・コスト削減、品質の向上、新技術・新製品への対応、人手不足の解消、労働環境の改善、環境・安全対策規制への対応、データ活用・DXの推進
〔水菱プラスチック(株) ほか〕			

(3) 地域へのインパクト、目指すべき姿

①本県全体へのインパクト、目指すべき姿

次世代モビリティへのシフトを見据えた大規模な設備投資と技術転換を柱として、本県の自動車関連産業のさらなる磨き上げを図る。地域に根差した高度な加工技術と現場のノウハウを合わせ、新たな価値を創出するための企業風土を醸成し、サプライチェーンを支えるクラスターの強化を目指す。また、現場改善等による生産性向上と新分野への多角化を推進することで、高付加価値化を通じた県内経済の持続的発展につなげる。

②県内各地域へのインパクト、目指すべき姿

＜備前地域（岡山市・備前市・瀬戸内市 等）＞

自動化システム、エンジン部品、特殊素材、塗装・表面処理等の専門技術を有する企業が中心となり、地域全体の技術開発を促進することで、高付加価値な自動車関連部品の開発を進め、中長期的な将来に向けた技術革新を目指す。

＜備中地域（倉敷市・総社市 等）＞

アクスル部品や大型プレス加工等の生産基盤を土台とし、次世代モビリティ向けの熱マネジメント製品や軽量化部品への技術を向上させるとともに、自動化ラインの導入により労働生産性を高め、国内有数の完成車製造拠点として、サプライチェーンの底上げに取り組む。

＜備後・備中西部地域（井原市・笠岡市・里庄町 等）＞

歯車研削や精密旋盤等の精密加工技術を基に、次世代モビリティの基幹となる部品に加え、医療機器や産業用ロボット等の成長分野へ進出し、市場ニーズを的確に捉えた自社製品の開発を強化することで、技術のブランド化を図る。

＜美作地域（津山市・奈義町・勝央町 等）＞

自動車部品、農業機械、建設機械などの多様な部材供給で培った加工技術を武器に、電動化に伴う新部品への参入を図るとともに、中国縦貫自動車道等の広域アクセスを強みとした物流効率化に加え、県内企業による技術連携や供給網の強化を推進することで、自動車関連産業における安定供給を維持する。

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

①技術転換に伴う大規模投資のリスクと資金確保

電動化等への対応に伴い、従来の設備からの大きな転換が迫られているが、1億円を超える大型設備投資は中小企業にとって負担が重く、将来への不透明感から投資判断が困難な状況にある。既存の補助制度の拡充や、次世代技術への挑戦を後押しする税制優遇、長期的な資金支援が求められている。

②次世代技術への対応

E Vシフトの進展や欧州のプラスチック規制など自動車業界を取り巻く環境が大きく変化する中、メーカー各社が開発競争を繰り広げる軽量化をはじめとする次世代技術への対応が急務となっており、特にハード部品の製造を強みとする多くの県内企業において重要な課題となっている。しかし、自社単独での実現は難しく、他企業や大学、自動車メーカーとの積極的な連携が求められる。

③新分野進出（多角化）へのノウハウ不足

半導体やロボット産業などの新分野への進出には、自動車業界とは異なる品質基準や知財戦略、販路開拓のノウハウが必要となるが、自社技術のPR力やマーケティング力が不足しており、異業種参入に向けた専門的な伴走支援が課題となっている。

④生産性の向上と経営の効率化

大量生産を主軸とする自動車関連企業では、研究開発や投資につながる原資の創出や価格競争力の維持には、人件費や光熱費などの固定費の見直しを含む生産性向上が重要な課題であるが、自社だけでは改善点の把握や最適な設備選定が難しい場合も多く、外部専門家による助言を踏まえた取組が必要である。

⑤技術提案機会の創出

新たな取引を生む効果的な手段として、大手自動車メーカーやメガサプライヤーが集まる大規模展示会への出展が挙げられるが、単独出展には多額の費用を要するため、多くの企業で技術提案の機会が不足している。また、競合他社との差別化を図る効果的な展示手法やアピール技術の不足も課題となっている。

⑥DX・自動化を担うデジタル人材の不足

生産ラインの自動化や管理システムの更新に向けた投資意欲は高いが、それらを使いこなし、データを経営改善に生かせるDX人材が質・量ともに不足している。

⑦産学官連携によるオープンイノベーションの不足

次世代モビリティ分野の技術革新は極めて速く、自前主義による研究開発では開発スピードの加速に対応できないリスクがある。大学の先端シーズや公設試験研究機関等を活用し、外部の知見をオープンイノベーションとして取り入れつつ、クラスターとしての強みを生かした迅速な試作・実証体制の構築が、競争優位性を確保する観点から重要となっている。

⑧好条件の産業用地の不足と老朽化対策

創業から年数の経過した工場の建替えや労働環境改善に向けた投資への支援も、企業定着の観点から重要となっている。また、新工場の建設や生産ラインの集約のための適地確保にも課題がある。

(2) 講じるべき政策パッケージ

本県では、県内自動車関連企業に対し、産学官の各機関と連携した上で、下記に掲げる支援を行うとともに、伴走支援体制を常時開設することで、県内企業の課題に柔軟に対応できる体制を構築する。担当部署：岡山県産業労働部 産業振興課、経営支援課、労働雇用政策課、企業誘致・投資促進課

以下、政策パッケージに対応する「(1) 投資促進に向けた課題」を[]書きで示す

①新たな付加価値の創出

電動化、SDV化、脱炭素化など自動車産業の構造変化を新たな成長機会と捉え、県内企業が自らの技術力を生かして新技術・新製品を生み出す研究開発型産業への転換を支援する。自動車メーカーや大学・研究機関との連携を強化し、試作・実証支援、開発人材の育成、専門家派遣などを通じて、県内企業の技術開発力を相互に高めることで、次世代技術への対応を円滑に進め、新たな付加価値の創出と地域全体の競争力向上を図る。〔②、③〕

②経営資源の最適化

国際的な原材料価格の高騰や円安、世界情勢の不安定化などにより、製造コストの上昇が続く一方、製品価格への転嫁が難しい状況が続いている。こうした厳しい経営環境を克服し、持続的な事業活動を維持するためには、生産性の向上と経営の効率化が不可欠である。県では、製造工程や業務プロセスの見直し、デジタル技術の導入検討などを通じて、生産性向上に向けた取組を支援するとともに、優れた改善事例や成果を県内企業間で共有・横展開することで、地域全体の経営資源の最適化を図る。〔④〕

③攻めの市場開拓

自動車メーカー各社のEV開発やサプライチェーンの再編が進む中、県内自動車関連企業がサプライチェーンの中で確固たる地位を維持・拡大していくためには、提案力向上と販路開拓力の強化が不可欠である。県では、商談機会の創出や海外展開支援、営業人材の育成、効果的な展示手法の習得支援などを通じて、企業の提案力を高め、新たな取引先の獲得を後押しし、県内企業が自ら市場を切り拓き、世界のモビリティ産業の中で存在感を発揮できることを目指す。〔⑤〕

④開発人材の育成支援

開発工数及びコスト削減に寄与するCAE等のスキル習得研修や、新技術・新製品の企画開発を担う設計基礎研修を実施するとともに、県立高等技術専門校（南部、北部、美作）において、県内製造業で活躍できる産業人材を育成することで、自動車関連産業の開発人材を育成する。〔⑥〕

⑤産学官連携による開発優位性の強化

本県の自動車関連産業クラスターが、次世代モビリティ分野で持続的な優位性を確立するためには、産学官との強固なネットワーク構築が不可欠である。県では、大学の先端技術や公設試験研究機関等が持つ高度な専門知識と、企業の現場技術を融合させるオープンイノベーションを積極的に推進し、次世代技術の開発スピードを飛躍的に向上させる。この産学官連携による活動をクラスターの核として機能させることで、個社では対応困難な先端領域への挑戦を後押しする。〔⑦〕

⑥税制優遇措置

電動化やSDV化、脱炭素化など自動車産業の構造変化に伴い、従来の設備からの大きな転換が迫られている。これらへの対応に必要な大型設備投資や創業から年数の経過した工場の建替えについて、地域未来投資促進税制等を活用して企業負担を軽減することにより、高い付加価値の創出、地域内の取引の拡大、受注機会の増大を促し、地域の成長発展の基盤強化を図る。〔①〕

⑦市町村及び民間事業者と連携した産業用地確保

地域の特色を生かした産業の活性化を目指す市町村に対し、補助金等の切れ目のない支援を行い、一体となって産業用地の整備を進めていく。

また、民間事業者等が保有する産業用地、工場跡地等の情報を収集し、新規立地や拡張を希望する自動車関連企業に対し、迅速に提供する。〔⑧〕

(3) K P I 及びK P I 未達時の撤退基準の設定

K G I 達成に向けた政策手段の進捗状況を確認するため、以下のとおりK P I を設定する。

(a) 新規商談・受注拡大件数【+ 2 件/年】

付加価値額を安定的に伸ばすために、新たな販路拡大を図ることで、特定の取引先への依存度を下げ経営の多角化を進め、企業の再投資につながる好循環の実現を目指す。

〔目標値の根拠〕展示会への共同出展及びメーカー等への技術提案に関する補助対象予定企業数（16 社）のうち、2 件が具体的な提案や見積につながると想定する。一般的な展示会の成約率は1～5%であるが、県の支援策を踏まえ、一般的な成約率を超えた目標値とする。

(b) 企業間での共同研究補助件数【+ 4 件/年】

共同研究の支援を通じて、新技術の開発や製品の高機能化を促進し、他社にはない独自の価値を創出することで、高い利益率を維持する仕組みの構築につなげ、付加価値率の向上を図る。

〔目標値の根拠〕県内企業が他企業と共同で行う共同研究に対する補助上限数（4 件）を目標値に設定した。

(c) 生産性向上の取組実施企業数【+15 社/年】

限られた経営資源でより多くの成果を生み出すために、県内企業の生産性向上の取組を支援することで、地域全体の付加価値額向上を図るとともに企業の投資活動に向けた資金創出を促進する。

〔目標値の根拠〕実地研修及び成果共有会の参加企業数の合計値を目標値に設定した。

(d) 自動車関連企業の開発人材育成者数及び県立高等技術専門学校(自動車関連訓練科)の修了者数【66 人/年】

〔目標値の根拠〕開発工数の短縮につながるデジタルソフトの活用スキル向上研修や新技術・新製品の設計基礎習得研修の参加者数及び主にもものづくり分野の職業に必要な技能や知識の習得を目指す県立高等技術専門学校（南部、北部、美作）における自動車産業に関連する訓練科（機械加工、溶接、塗装、自動車整備工学）の近年の平均修了者数から指標を設定した。

また、令和 11 年頃に K P I が未達成の際は、目標との因果関係の再検証や未達の要因分析を通じ、課題に対する集中的な支援を講じるとともに、金融機関・専門家等の外部知見の活用を通じて、支援の質とスピードを抜本的に見直す。