

福岡県 先進モビリティ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：先進モビリティを核とする自動車・水素産業領域

(1) 該当する業種

自動車・同附属品製造業（輸送用機械器具製造業）、金属素形材製品製造業（金属製品製造業）、金属被覆・彫刻業、熱処理業（ほうろう鉄器を除く）（金属製品製造業）、鉄素形材製造業（鉄鋼業）、非鉄金属第2次製錬・精製業（非鉄金属合金製造業を含む）（非鉄金属製造業）、工業用プラスチック製品製造業（プラスチック製品製造業）、化学製品卸売業（建築材料、鉱物・金属材料等卸売業）、その他の繊維製品製造業（繊維工業）、産業用電気機械器具製造業（電気機械器具製造業）、燃料供給業（その他の小売業、ガス業）、運輸業（道路貨物輸送業、道路旅客輸送業）、廃棄物処理業（産業廃棄物処理業）

(2) 特定の理由

北部九州は、日産自動車九州株式会社、トヨタ自動車九州株式会社、ダイハツ九州株式会社、日産車体九州株式会社の4つの自動車メーカーが立地し、2025年時点で、これらの自動車メーカーを支えるサプライヤー企業は、九州全体で1,251社、うち福岡県内には647社が存在する。現在、北部九州は150万台の自動車生産能力を誇っており、日産自動車株式会社追浜工場からの生産移管により、今後さらなる生産台数の増加が見込まれるなど、世界有数の自動車生産拠点と成長している。

また、福岡県は、明治以降の重化学工業の発展に伴う環境負荷を克服する過程で、静脈産業が形成されてきた。公害対策で培われた高度な技術とインフラを活かし、現在では最先端リサイクル事業が展開されている。2011年には、北九州市が、アジアで初めてOECD（経済協力開発機構）の「グリーン成長モデル都市」に選定されるなど、世界的な循環型社会の先進地域となっている。

現在、自動車産業は電動化やCASE（Connected, Autonomous, Shared, Electric）と呼ばれる技術革新の波に直面しており、自動運転等の次世代技術への対応が求められている。福岡県には、約400社の半導体関連企業や、福岡市を中心とした多くのIT関連企業が集積しており、次世代技術の開発に対応できる環境を有している。

また、地球温暖化防止への世界的な取組が加速する中で、自動車産業も電動化のみならず、商用車を中心とした水素利用による脱炭素化への対応を迫られており、まさに大変革期を迎えている。

福岡県には、九州大学や水素エネルギー製品研究試験センターなど国内トップクラスの研究機関が立地しており、長年にわたり水素社会の実現に向けた技

術開発や実証を先導してきた。自動車メーカーが集積する強みは、水素を燃料とする水素商用モビリティの開発・生産だけでなく、工場内での水素活用といった産業分野の脱炭素化とも極めて親和性が高い。また、自動車関連サプライヤーが保有する精密加工技術や熱管理技術は、FCV や水素関連機器の部品製造へ転換するポテンシャルを有しており、水素は自動車産業と並ぶクラスター形成の重要な柱である。

また、令和7年5月には、国の「燃料電池商用車の導入促進に関する重点地域」の中核地方公共団体に全国6都県の1つとして選定され、燃料電池商用車の導入と大規模水素ステーションの整備を先行的に推進していく地域となっている。

福岡県の輸送用機械器具製造業は、出荷額約4兆2,936億円と、県内製造業の約37%を占める基幹産業であり、サプライチェーンを維持・強化しつつ、資源循環サイクルの確立を図り、水素活用を含めた先進モビリティ産業への構造転換に対応していくことは、地域経済の持続的な発展に不可欠である。

本計画では、既存の自動車集積地である強みや、水素、IT・半導体、リサイクル技術が交差する立地特性を活かしたクラスターを形成することにより、先行する海外製品等に対し、品質・納期面で優位性を確保する。

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

カーメーカーが立地しサプライヤーも集積する久留米市、宮若市、苅田町、水素エネルギーの利活用が進む福岡市、リサイクル企業が集積する北九州市

(久留米市・宮若市・京都郡苅田町)

完成車メーカーの生産拠点や開発拠点が立地しており、Tier1をはじめTier2以下の広範囲に渡る自動車部品サプライチェーン全体を牽引する役割を担うことで、今後もさらなる集積化が見込まれる。

(北九州市)

金属精錬・再資源化に関連する企業の集積地。使用済EVバッテリーに含まれるレアメタルの抽出や再資源化といった、将来の自動車産業における経済安全保障上極めて重要な地域、国内トップクラスの循環型産業の基盤を有している。

(福岡市)

先進的な実証フィールド(自動運転や水素商用車導入等)としての都市環境が整っており、IT企業の集積を活かし、ソフトウェア制御やデータ分析といった先進モビリティの「頭脳」となる技術開発や水素商用車導入を通じて、自動運転の実装や水素利用の地産地消モデルを先導する役割を担う。

※上記核となる区域のほか、先進モビリティの「開発・生産」「普及」「循環」の拠点の形成に応じ、県全域でクラスター化を目指す。

（２）計画推進の核となる企業

計画推進の核となる企業は次の通り。各社はサプライチェーンの各段階（開発・生産、普及、循環）において指導的役割を担う。

○自動車関連企業

日産自動車九州株式会社、トヨタ自動車九州株式会社、ダイハツ九州株式会社、日産車体九州株式会社および各メーカーの主な Tier1 企業

上記企業は、開発・生産のハブとしてサプライチェーンの上流を担う。北部九州の年間 150 万台規模の生産能力は、本計画の需要創出・維持において十分な基盤である。

○資源循環関連企業

日本磁力選鉱株式会社、株式会社新菱、株式会社 chaintope、株式会社新出光、九州メタル産業株式会社、西日本オートリサイクル株式会社、吉川工業株式会社、トヨタ自動車九州株式会社、一般社団法人グリーンコープ共同体、西鉄自然電力合同会社、九州旅客鉄道株式会社、株式会社イデックスオート・ジャパン、株式会社三井ハイテック

上記企業を核とする GBNet 福岡の構成企業 48 社は、動脈・静脈産業の切れ目ない連携により、使用済 EV バッテリーの資源循環システムの構築を実現するために重要な基盤である。

○水素関連企業

岩谷産業株式会社、ENEOS 株式会社、日本エア・リキード合同会社、トヨタファイナンス株式会社、いすゞリーシングサービス株式会社

上記企業は、水素ステーションの整備・運営と水素商用モビリティの普及促進の中核を担う企業であり、計画を牽引する十分なリソースを有する。

以上の企業は計画推進の各分野の中核となる企業であるが、これらの中核企業にとどまらず県内の先進モビリティ分野における関連企業全体への支援を通じて、地域産業クラスターの形成を目指す。

（３）特定の理由

当該区域には自動車関連企業が集積し、部品供給から完成車出荷までの一貫した体制が確立している。物流面においても、完成車輸出に適した港湾施設や、部品調達を支える空港、貨物施設、高速道路網が整備されており、電動化に向けた新たな生産ラインや技術開発拠点の拡張に最適な立地条件を備えている。

また、使用済 EV バッテリーの資源循環においても、リユース・リサイクルなど各工程を担うポテンシャルを持つ企業が集積している。

さらに、当該区域は、重要港湾や物流拠点、大規模工場が集中しており、これらを連結する物流網での水素需要が見込めることから、水素サプライチェーンの社会実装（地産地消モデル）に最適なエリアである。水素ステーションの整備や水素商用モビリティの実装拠点としての要件を満たしており、自動車メーカー、水素関連サプライヤー、物流事業者が連携することで、産業拠点としての競争力を一層高めることができる。

加えて、技術開発のための公的試験研究機関やリスクリングのための人材育成機関、工業高校や高専、理工系大学などの教育機関が多数集積しており、当該区域は更なる産業集積の形成が見込まれる地域であると考えられる。

3. 当該分野の現状認識と目指す姿【目標】

（1）現状の整理

国内の新車販売における電動車（BEV、PHEV、FCV）シェアは3%程度に留まっており、自動運転をはじめとした先進モビリティの社会実装に時間を要している。一方で、九州から海外への輸出品目は自動車約26.3%と高い割合を占め、グローバル市場の需要変化、特に海外で先行する電動化・CASE対応からは切り離すことはできない。

福岡県には、自動車・同附属品製造業、工業用プラスチック製品製造業、産業用電気機械器具製造業などの自動車関連企業が集積し、安定した生産基盤が存在するが、電動化に伴う部品点数の減少や、ソフトウェア・電子制御技術へのニーズに対する中小サプライヤーの対応が喫緊の課題となっている。加えて、日産自動車九州への生産移管を契機としたサプライチェーンの強靱化や、地域サプライヤーの生産性向上やDXの推進、世界的な脱炭素化への対応が急務となっており、県では地元自動車メーカーやサプライヤーと連携し課題解決に向けた取組を進めている。

また、国は、カーボンニュートラルの実現を目指し2035年までに乗用車の新車販売を電動車100%にする目標を掲げているが、EVなどの電動車用バッテリー製造に不可欠なレアメタルは、産出や精錬を海外に依存している。このため、今後の製造量の増加への対応や、特定国の輸出規制による材料調達途絶のリスクなど、経済安全保障上の課題が顕在化している。また、欧州では2023年8月に欧州バッテリー規則が発効し、EU市場で流通する全バッテリーのライフサイクルに対する規制が導入され、2031年以降に製造するバッテリーへのリサイクル材の使用が義務化された。

こうしたバッテリー産業、ひいては自動車産業における諸課題の解決に向け、福岡県では、全国に先駆けて使用済EVバッテリーの資源循環システム「福岡モデル」を構築するため、2024年に「グリーンEVバッテリーネットワーク福岡（GBNet 福岡）」を発足し、自動車メーカーやリサイクル業者など48社と連携

し、「福岡モデル」の構築に向けた取組を加速させている。現状、中古 EV の約 8 割が海外へ輸出され、バッテリーに含まれるレアメタルが流出している。一方で、EV バッテリーの循環経済の国内市場は、2050 年には約 8 兆円規模に成長すると予測される中、中古 EV を国内に留め、バッテリーの資源循環システムをいち早く構築し、地域産業の競争力強化に繋げることが必要である。

さらに、商用車の FC 化を見据えた技術開発や、大規模水素ステーションの整備を核としたインフラ構築への対応も、地域産業が次世代へ生き残るために必要である。エネルギー供給の観点からは、水素の地産地消に向けた地域エネルギーサプライチェーンの構築が重要である。特に物流拠点や港湾エリアでの商用車利用を想定した「大規模水素ステーション」の整備は、輸送の脱炭素化とエネルギー供給の安定化を同時に実現する鍵となる。

加えて、水素先進県としての強みを活かし、産業集積地と物流拠点を結ぶ大規模水素ステーションの整備・運用を通じて、水素商用モビリティ導入のモデルケースを創出し、自動車産業の競争力強化と地域全体のカーボンニュートラル実現を目指している。

また、全国的にバスやタクシーの運転手不足が深刻になっている中、福岡県においても、路線バスの減便や廃止が行われるとともに、エリアや時間帯によってはタクシーの供給が追いつかない状況が発生するなど、地域公共交通の維持・確保に懸念が生じており、自動運転をはじめとする先進モビリティ技術の社会実装が期待されている。

こうした社会課題を解決できる産業地域に成長することが、「先進モビリティ拠点」の産業クラスターを構築するために重要である。

（２）目指すべき目標

①本計画における官民設備投資額は、10 年後の 2035 年までに 1,040 億円を目指す。

※R10 年度は 320 億円の官民設備投資額を目指す。

②本計画における付加価値増加額は、10 年後の 2035 年までに 500 億円を目指す。

※目標年度（R17）は 50 億円の付加価値増加を目指す。

③本計画における産業人材育成数は、10 年後の 2035 年までに延べ 5,000 人を目指す。

※目標年度（R17）の人材育成数は 500 人を目指す。

あわせて、本計画の推進により、域内取引額の拡大と、高付加価値化に伴う賃上げ・雇用創出を推進する。

（３）設定の根拠

本計画における官民設備投資額は、自動車メーカーやサプライヤーの増産に対応するための設備投資やレアメタルの資源循環に関する設備投資、水素ステーションの設備投資等を踏まえ、10年後の2035年までに1,040億円を目指す。

区域内の付加価値増加額について、現行5,976億円（2023年度）を、生産台数の増産を踏まえ10年後の2035年までに6,500億円へ+10%500億円の増加を目指す。

本計画における産業人材育成数は、県が設置する「福岡半導体リスクリングセンター」における自動車関連の専門人材育成数や「飯塚研究開発センター」におけるものづくり分野の中核人材育成数、また、九州大学と連携した水素専門人材育成プログラムの人材育成数を踏まえ、10年後の2035年までに電動車・水素技術者等の専門人材5,000人の育成を目指す。

（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・福岡県に構築すべき機能

- 日産自動車九州への生産移管を契機とした北部九州での生産拡大や電動化・CASEに対応した強靱なサプライチェーンの実現を目指す。
- 経済安全保障に資する「GBNet 福岡」の取組発展による、使用済EVバッテリー資源循環を確立する。
- 脱炭素化に向け、物流拠点が集積する地域を中心に大規模水素ステーションの整備と水素商用モビリティの導入促進を一体的に推進することで、「水素大動脈構想」の西の拠点を実現する。
- 運転手不足や交通空白の解消に向け、バス・タクシー事業者と連携した自動運転の社会実装を目指す。

（2）投資の具体像

【投資規模】

10年間総額 1,040 億円

【主な投資内容】

- ・生産移管に伴う新建屋建築、製造ラインの立ち上げ、生産設備の増強などにかかる設備投資
- ・生産移管に伴う県外からの設備移設及び新規導入にかかる設備投資
- ・生産性向上のためのAI搭載ロボット導入等にかかる設備投資
- ・自動車分野に関する新技術や新製品に関する開発・試作への投資

- ・使用済 EV バッテリーを用いた定置型蓄電池の製造ラインへの設備投資
- ・大規模水素ステーション建設、水素商用モビリティ導入などの設備投資
- ・地産地消型水素サプライチェーン実現のための水電解装置などの設備投資
- ・高度専門人材の育成・確保、リスクリングに資するプログラムへの投資

(3) 地域へのインパクト、目指すべき姿

これらの戦略と投資を通じて、自動車、IT、半導体などの産業集積を活かし、本県で開発・生産された先進的なモビリティやサービスが、脱炭素等の社会課題を世界に先んじて解決する「先進モビリティ拠点」の構築を目指す。

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

【現地調達率の向上】

日産自動車九州への生産移管や増産に対応するため現地調達率を向上させる必要がある。

【電動化や自動運転など CASE への対応】

電動化に伴う部品点数の減少や、ソフトウェア・電子制御技術へのニーズに対する、中小サプライヤーの対応のほか、生産性向上や脱炭素化に向けた工場設備の更新や、電動化への転換に必要な試作開発費等の資金調達が課題である。

【使用済 EV バッテリーの海外流出】

国内では中古 EV の価値が適正に評価されずに、バッテリーに含まれるリチウム等のレアメタルが海外へ流出している。国内で資源循環システムが成立していない現状を打破し、使用済 EV バッテリーのリユース・リサイクル等の資源循環ビジネスを創出、育成することが喫緊の課題である。

【FC 商用車普及に向けたインフラ整備】

物流の脱炭素化に向けた水素商用モビリティの普及には、車両コストに加え、高圧・大容量充填が可能な大規模水素ステーション等の供給インフラが必要である。しかし、これらインフラ整備には多大なコストと拠点調整が必要であり、地域の物流ニーズとインフラ整備の整合性を図ることが喫緊の課題となっている。また、水素関連製品や FCV 関連の部品製造、メンテナンス技術の習得もサプライヤーにとっての新たな課題である。

【開発・生産を担う技術者や製造スタッフの育成・確保】

機械工学や材料工学、電気・電子回路、ソフトウェア開発といった高度な専門技術を持った開発・生産を担う技術者や、組立・加工・検査というものづくりの根幹を支える製造スタッフを育成・確保していく必要がある。

【運転手不足による公共交通の減少等】

運転手不足に伴う地域公共交通の減少等に対応するため、円滑な輸送を確保

する必要がある。

（２）講じるべき政策パッケージ

県自動車・水素産業振興課が主体となり、「技術支援」、「伴走支援」、「事業支援」、「人材育成・確保」、「環境整備」の面で支援を強化する。

【技術支援】

○設備投資、技術開発の支援や生産性向上・DX 支援の強化

国・県・市町村の補助金情報を一元管理するポータルサイトの構築や補助金に関するワンストップ相談窓口を設置するなど、企業の資金調達を包括的に支援する。あわせて、自動車メーカーや Tier1 企業と地元企業との技術交流会・商談会を定期開催し現地調達率の向上を図る。また、国内外の先進モビリティや水素関連の展示会への出展を支援し、県内企業の優れた製品・技術の販路拡大を促進する。

また、中小企業の DX や生産性向上、先進モビリティ産業の取り組みを支援する「福岡県中小企業”稼ぐ力”応援センター」を設置。同センターにおいて、先進モビリティ分野への新事業進出や生産性向上等に取り組む地元企業への支援を行うほか、CASE 分野への新規参入や取引拡大支援等の伴走支援の強化を行う。

【伴走支援】

○CASE 分野への新規参入・取引拡大等の伴走支援の強化

電動車・先進モビリティ関連部品の開発を支援するため補助金制度を創設するとともに、国の補助金制度と連携し、電動車・先進モビリティ関連部品の開発、試作開発に対する支援を強化する。

また、自動車産業分野における生産性向上や生産工場の DX を推進するため、生産性向上に資する設備導入や IoT 導入に向けた設備投資への補助金支援や専門家派遣によるコンサルティング支援を強化する。

加えて、水素関連製品の開発を推進するため、専門家派遣による技術指導や製品の試作・開発・試験に対する支援を強化する。

【事業支援】

○中古 EV リース事業のさらなる拡大

中古 EV の利用を推進し国外流出を低減することを目的に、自治体として全国初となる中古 EV（サステナ EV）リース事業を推進する。これにより、レアメタルの海外流出を早急に抑制し、使用済バッテリーを確実に域内へ還流させる。併せて、リユース蓄電池、リサイクル市場の活性化を図るため、「総合静脈流通実証」による効率的な回収体制の構築や、リユース蓄電池市場のサブスクリプションモデルの実証、ブロックチェーン技術でバッテリー情報を見える化など、新たなスキームにより事業を拡充する。

○大規模水素ステーション・水素商用モビリティに対する支援の強化

社会インフラとなる大規模水素ステーションの整備と水素商用モビリティの導入に対する支援を拡大する。

【人材育成・確保】

○高度専門人材の育成や外国人などの人材確保

電動化関連技術、ソフトウェア開発、電気制御、データ分析、水素利用技術などに特化した専門人材育成プログラムを開発し、電動車・先進モビリティに関する専門人材の育成を強化する。

また、将来の自動車産業を支える中学生や高校生などの若手人材の育成や、工業高校・大学・専門学校等と連携しインターンシップ制度を強化するなど卒業生の県内企業への就職を促進する。

加えて、特定技能外国人材や高度外国人材の受け入れを促進するため、生活相談、日本語教育、住居確保などの総合的な支援体制を整備する。

【環境整備】

○公道や BRT での自動運転導入

バス・タクシーの国内最大保有台数を誇る企業が所在し、自動車における交通網が発達している地域特性を活かし、運転手不足や交通空白の解消に向け、公道や BRT での自動運転の社会実装を促進する。

また、電動車・先進モビリティ関連企業の誘致、集積を促進するため、物流の効率化や既存の物流インフラ（北九州空港・北九州港、高速 IC、北九州貨物ターミナル駅等）との連携を考慮した産業用地の確保・開発を推進する。

加えて、交通ネットワークを強化するため、自動車メーカー工場周辺道路の整備を推進するとともに、自動車メーカーの工場と高速道路 IC・港湾・空港をつなぐ道路、自動車関連企業の工場をつなぐ道路の整備を推進する。

【その他の支援】

○サプライチェーンの更なる強化に資する自動車関連企業の誘致

福岡県内に拠点を新設・増設・移転する企業に対し、企業立地促進交付金による助成や「グリーンアジア国際戦略総合特区」制度を活用した優遇措置といった支援を行い、自動車関連企業の誘致に繋げる。

○水素関連産業の集積

経済産業省は民間主導の政策提言「水素大動脈構想」に官民で取組むため、本年6月に実現会議を発足。FCトラック幹線輸送を起爆剤に、鉄鋼や発電など他産業への社会実装を目指している。重点地域6都県の西の拠点である福岡県は、国や民間のコミットも活かし、同構想の実現を通じ水素関連産業の集積地に発展させ水素関連企業の誘致や新規参入に繋げる。

○資源循環関連産業の発展

GBNet 福岡の施策は令和7年度全国知事会「先進政策大賞」を受賞するなど

極めて高い先進性が認められており、環境省や国土交通省などの事業に採択され取組を推進している。EV バッテリー資源循環を国内で初めて地域内で実現することにより、国内外から動脈・静脈分野における資源循環関連企業の誘致に繋げる。

（３）KPI 及び KPI 未達時の撤退基準の設定

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

- ・新製品の開発補助件数 ５件/年
- ・新規参入企業数 15 社/年
- ・専門講座受講者数 500 人/年

５年経過時に目標の達成率が著しく低い場合には事業計画の中断も含め、計画の再考・見直しを行うこととする。