

特別レポート

中小企業の 次世代自動車関連ビジネス獲得を 技術と経営の両面からサポート

次世代自動車センター浜松

「次世代自動車の時代に生き残るための中小企業支援」を目的に、さまざまな事業を展開する次世代自動車センター浜松（浜松市中央区）。静岡県内の中小モノづくり企業を中心とした500社以上の会員企業を対象に、自社の“固有技術”を探するための手法の提供や自動車部品メーカーとの技術マッチング、電気自動車（EV）を分解して部品を展示する部品ベンチマーク活動などを通じて、次世代自動車関連ビジネスの獲得をサポートする。EV化が加速する中、関連部品の試作にこぎつける会員企業が増加するなど成果が現れ始めている。

EV シフトが発足を後押し

同センターは、静岡県西部地域の中小企業支援を担う（公財）浜松地域イノベーション推進機構の中に、2018年4月に設立された。きっかけは世界的なEVシフトが鮮明になった2017年。フランスやイギリスが2040年までにガソリン車と



図1 望月英二センター長

ディーゼル車の販売を禁止すると明らかにしたのを受け、自動車産業が盛んな静岡県、特に浜松市の地元企業の間で危機感が高まったことがセンター設立を後押しした。センター長には、スズキで車両開発や部品調達の経験をもつ望月英二氏（図1）が、企業を支援するコーディネーターには、完成車メーカーからの出向者が就任。その後、完成車メーカーや自動車部品メーカーの技術系管理職経験者がコーディネーターとして従事するようになった。120社からスタートした会員数は2023年11月時点で500社以上に。当初は静岡県内の中小企業を中心だったが、最近は県外の自動車部品メーカーや産業調査会社など大手も会員に名を連ねる。

「よく『ガソリン車がなくなる』と言われますが、ガソリン車がゼロになることはありません。むしろ減ることが問題なのです。ガソリン車が減れば、その分エンジン部品も減ります。中小企業は損益分岐点が高く、売上げ減少への余力が小さい。売上げが2割減ただけでも赤字になり、設備投資や人材確保が難しくなります」と望月センター長は指摘する。

つまり、エンジン部品を従来通り安定供給するためにも、次世代自動車市場への取組みが重要になる。この課題への対策として、同センターでは次世代自動車へ移行しても受注を獲得できるように、中小企業がもともと保有している固有技術で生き残る道筋を示している。エンジンのシャフトを得意とする会社ならモータのシャフトをつくる、エンジンの冷却用パイプが主力ならバッテリーの