始動 北の拠点

―自動車産業 集積の未来 9

第3部 挑戦 ① 意識改革

自社技術・生産力提案を

宮城県に本社工場を移転するトヨタ自動車の完成車製造子会社、セントラル自動車（神奈川県相模原市）が来年1月に稼働し、関東自動車工業岩手工場（宮城県金ケ崎町）と合わせた東北の完成車の生産能力は50万台規模となる。関連部品メーカーの進出が加速するとされる水準だ。そこに多くの地元企業が参入してこそ自動車産業が「東北の産業」となる。高いハードルに挑む東北の企業の現場を訪ね、地域の産業とするための課題を探る。（自動車産業取材班）＝5回続き、4面に関連特集

「何かできることがあったら言ってください」。自動車産業の最大の集積地・中部地方から東北に進出した大手部品メーカー幹部は、工場見学の地元製造業者から同じ決まり文句をたびたび聞かされ、がっかりしている。

トヨタ自動車は東北を「国内第3の生産拠点」と位置付け、グループ部品メーカーの集積を進める。商機と見た地元企業の見学も増えているが、世界規模の激烈な価格競争に身をさらすメーカー側にとって「言ってください」という言葉は「待ち」の姿勢と映る。

メーカー幹部は「自動車産業に参入してほしいとは思っているが『待ち』の考え方が変わらない限り、東北で多くの企業が参入するのは難しいだろう」と話す。

死にものぐるい

自動車部品製造で半世紀に及ぶ実績を持つエムテックスマツムラ（天童市）の長谷川征男副社長は厳しい業界に参入し、生き抜く条件に「提案力」を挙げる。

取引先からかつて3年間で25％の原価低減を求められた経験がある。「できないなら辞退していい」とさえ言われたが、加工の無駄を徹底してそぎ落とし、必要な生産設備も買わずに自ら造り、要請に応える提案をはき出した。「死にものぐるいだった」と振り返る。

自社の技術や生産性を絶えず見直し、大手にも提案できる力を磨けば、企業の競争力は高まる。長谷川副社長は「自動車産業だからこそ最先端の素材や技術に触れ、会社としての力を蓄えられる。この産業の大きなメリットだ」と強調する。

車の部品はいったん受注すれば、モデルチェンジ周期に合わせて4、5年は安定受注が見込めるとされる。一方、完成車メーカーの海外生産の加速で部品業界も海外シフトが進み、国内の部品産業の空洞化を懸念する声も出始めている。

厳しさこそ糧に

車のアンテナや音響関連の小型部品を生産する堀尾製作所（石巻市）は中国に2工場を構える。競争相手の中国企業は着実に技術力を上げており、大手が調達先を日系から中国企業に切り替える動きも広がる。

だが堀尾正彦社長は「海外だけでは企業の力が落ちる」と言う。車関連の大手各社は新たな技術や生産システムの開発・試行は基本的に国内の「マザー工場」で行う考え。堀尾社長は「国内で難題を与えられ、技術や生産管理などを習得する」ことが、製造業者がグローバル競争時代に生き残る道と見る。

東北の中小企業に意識改革と経営革新をもたらす可能性を秘める自動車産業。宮城県で間もなく稼働するセントラルの新工場は、トヨタが最新のノウハウを注ぎ込んだ、国内で18年ぶりとなる新工場だ。

複数の車メーカーに部品を納める岩機ダイカスト工業（宮城県山元町）の斎藤吉雄社長は「洗練された生産方式の手本がすぐそこにある。生かさない手はない」と期待する。「厳しさこそ糧」と信じる東北の企業の新たな挑戦が始まっている。

自動車部品を生産する堀尾製作所の本社工場。新たな技術や生産手法の習得に模索を続ける＝石巻市

メモ

国内の自動車部品産業　経済産業省の工業統計調査（2008年）で自動車部品・付属品の出荷額は約32兆5180億円に上る。部品メーカーでつくる日本自動車部品工業会の会員企業調査で2008年度の出荷額は約17兆9014億円。02年度から6年連続で増え、07年度に過去最高を記録したが、08年度は景気悪化の影響で前年度の86％に落ち込んだ。