

# 地域情報

## 自動車産業集積へ期待高まる ～アイシン精機(株)の苫東進出～

自動車産業の中核部品会社であるアイシン精機株式会社は、本年2月、苫東に保有していた土地に自動変速機の油圧回路部品バルブボディやウォーターポンプ・オイルポンプの生産工場を建設することを公表し、100%出資子会社の新会社「アイシン北海道株式会社」を設立しました。トヨタ自動車北海道(株)以来、15年ぶりの大規模な自動車部品工場進出に、高橋はるみ北海道知事が「アイシン精機(株)の立地は、本道の製造業の厚みと広がりを増す取組みや経済・雇用の改善に弾みがつくもの」と語るなど、道内では裾野の広い総合産業である自動車産業の集積による地域活性化への期待が高まっています。

2月28日に設立されたアイシン北海道(株)の栗原大介社長に、進出に至った経緯と今後の事業展開についてうかがいました。

### 苫小牧東部開発地域

苫小牧東部開発地域は、札幌市から約60km、苫小牧市中心部から約10kmの道央地域南部に位置し、苫小牧東港と新千歳空港に隣接した東西8km、南北12kmに及ぶ総面積約1万ヘクタールの臨海・臨空型の大規模な複合開発地域です。

この地域の開発は、国家的プロジェクトとして、基幹資源型工業等の大規模な展開をめざした開発が進められてきましたが、現在はその後経済社会環境の変化を踏まえて、'95年に策定された苫小牧東部開発新計画により、生産・研究開発機能はもとより、魅力ある都市的環境を備えた複合開発が推進されています。

これまで、臨海部には石炭火力発電所、石油備蓄基地、コールセンターなどエネルギー関連産業が、内陸部にはいすゞ自動車(株)北海道工場(現・いすゞエンジン製造北海道(株))が'84年から稼働しているほか、自動車関連・機械・金属・化学・食品・流通など、各種の企業が進出しています。また、これに加え、近隣の苫小牧西部工業団地には、'91年にトヨタ自動車北海道(株)が進出、関連企業の立地もあり、波及効果が期待されていました。

### アイシン北海道(株)の設立

アイシン精機(株)は、トヨタの苫小牧進出と時期を同じくして'92年11月には苫東に20haの土地を購入しました。しかし、ちょうどバブル崩壊後の時期と重なり、北海道での製造は実現しませんでした。

アイシン精機(株)は、トヨタ系の大手自動車部品メーカーで、連結対象企業として146社、うち海外法人として76社を擁し、特に自動変速機(AT:オートマチックトランスミッション)では世界シェアNO1のブランドとして知られています。また、カーナビゲーションなどの自動車関連だけでなく、省エネルギー機器や福祉関連機器を含む住生活関連の製品開発にも拡張し、研究開発費に約1,000億円を出している世界的な企業です。また、北海道との関わりでは、豊頃町にエンジンの立ち上がりやブレーキの寒冷地テストのために国内最大級のテストコースを有しています。

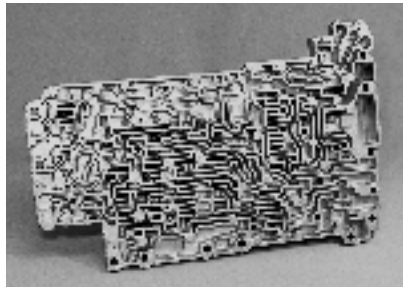
#### 工場の概要

①工場規模	土地 約20万㎡ 建物 約2.2万㎡
②生産品目	アルミダイキャスト製品(オートマチックトランスミッション用バルブボディ、ウォーターポンプ、オイルポンプ)
③生産開始	'07年4月
④売上規模	'08年度見込み約90億円
⑤従業員数	〃 約400名
⑥投資額	約100億円

そのアイシン精機(株)が土地保有から15年目にしてようやく工場を建設、自動車部品の製造を始めることを本年2月3日に公表。同月28日には苫小牧市に100%出資子会社の新会社「アイシン北海道(株)」を設立、2007年4月の生産開始に向けて動き始めました。

### 苫東ではATのバルブボディを生産

「苫東への工場建設は念願でした。苫東地域は産業と自然が調和した地域であり、北海道には優秀な人材が多く、今後大きく発展する期待を持っています」と栗原社長はいいます。



今回生産を考えているのは、粗形材関連製品のうちATに組み付けられるバルブボディという部品で、アルミダイキャスト<sup>\*</sup>方式で生産します。現在、国内では愛知県に11の生産工場がありますが、愛知県外に進出した生産拠点としては岩手県のアイシン東北、熊本県のアイシン九州に次いで3拠点目となります。

北海道での生産を決定したのは、今後も国内、国外(北米・欧州・中国・ASEAN)へのグローバルな供給体制を確立するためです。

その背景としては、国内外における順調な需要、例えばトヨタは2010年に1000万台生産というような目標を持っていますが、このような得意先の増産への対応と事業体単位での生産の再編をねらいに、生産体制の強化や効

率化を進めるためです。アルミダイキャスト事業は、アイシン精機(株)の主要事業の一つで、国内でのグループを含めた生産量は、'05年度の約18万トンから '08

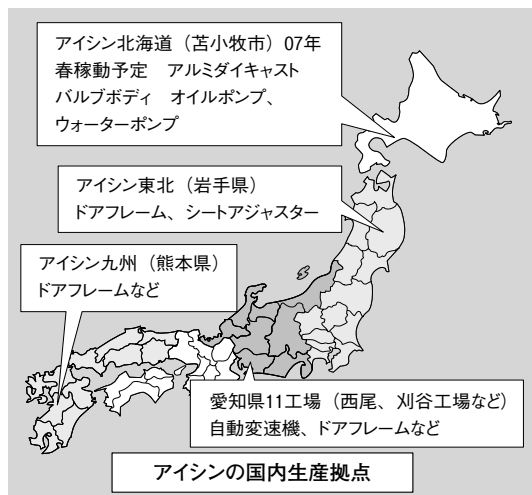


年度には約22万トンまで拡大が見込まれるため、主力工場である西尾工場の第二拠点として新会社を設立し、生産能力の増強を図ります。苫小牧での生産品は、物流コストなどを考慮して中小型の製品とし、西尾工場の1割程度(年間約1万トン)を生産移管します。「北海道での生産品は、原材料も納品物も北海道・本州間の物流を伴うため、物流コストについて十分検討し、ATのバルブボディに決めました。もちろん、将来の製品は、現地調達できるものを期待して検討し、トヨタ北海道、いすゞエンジン製造へ供給できるようなモノを検討することになりますが、愛知や九州のように伝統的に自動車部品産業の存在している地域とは違いますので、まずは原材料を調達運搬して一気に生産できるアルミダイキャストを選択しました」。また、「バルブボディは平たい板チョコのような形で、重量はあってもかさばらなく、空気を運ばなくてすみません。運搬には速度の早い鉄道と重量を稼げる船舶の双方を検討しています」と北海道での生産品を選択した理由を語った。

製品はATに組み付ける素材として全て愛知県に輸送され、そのほとんどがアイシングループのATを生産しているアイシン・エイ・ダブリュ(株)に納められ、ATに組付けられた後に、国内外の自動車メーカーに納入される。国内の自動車メーカーだけでなく国外のメーカーにも納入するため、AT完成品としてのシェアは世界NO1の位置を確保しています。

### 北海道進出の決め手は人材確保

北海道進出を決めた大きな理由には、愛知県内での人手不足もあるといいます。



<sup>\*</sup>ダイキャスト=キャストリング (Die Casting) : 鋳型鋳造。溶かした金属を鋳型に流し込み製品を作る方法。

「おかげさまで国内外の好調な需要増加によって愛知県では、トヨタグループ、アイシングループも生産拡大のため工場拡張をしていますが、慢性的な人手不足に陥りグループ内でも人材確保に必死の状況です」と栗原社長は愛知県内での熾烈な現況を語ります。

北海道では、バブル崩壊からなかなか景気が回復せず、失業率は下がらず、有効求人倍率も上がらない状態が続いているなかで、幸いなことに2月のアイシン北海道の設立発表以来、苫小牧の職業安定所等への問い合わせが殺到しています。

「非常にありがたく、うれしい。5月から正式に人材募集をする予定です。北海道の人材の優秀さは、トヨタ北海道工場での操業以来の生産過程で実証されています」。

栗原社長がアイシン北海道で特に考慮していることをうかがうと「当たり前ですが安全と品質の確保です」という答えでした。「700度にもなるアルミダイキャストは事故が起こるとケガや人命を失う。細心の注意を払いたい。品質についてはもともとアイシンは品質至上ですが、品質に問題が起きた時は近距離に納めている場合は単時間で検査処理もでき、得意先のラインを止める事態にはなりません。北海道の場合不良品の山になり、直した部品検査にも時間を要し、結果的に得意先を止めることにもなりかねません。これを生じさせないことが大きな課題です」

### 自動車産業集積への期待と展望

アイシンの進出を契機に、北海道は、北海道経済の活性化を図るためには、加工組立型の産業振興、特に裾野が広く、経済・雇用への波及効果が高い自動車産業の集積を押し進めていく必要があるとして、本年1月、産学官による「自動車産業集積促進研究会」を立ち上げ、自動車産業の立地促進方策、地場のものづくり基盤技術産業の育成、振興方策の検討に本格的に取り組むことを明らかにしています。

また、本年3月に出された日本政策投資銀行北海道支店のレポート「北海道における自動車産業集積に向けて」では、まずは既存の自動車産業の集積を活かしながら、競争力のある部品メーカーの誘致から始めるととも

に、道内地場企業の技術力の底上げを図る。その際、“世界中で北海道だからこそ生産できるモノ”に狙いを定め、当該分野で高い市場シェアを確保することが集積に向けた一つの鍵。また、企業誘致を行う際には、企業側のニーズを踏まえた“きめ細かい”施策と切り切った優遇措置を打ち出すとともに、地場企業の技術力向上には地域全体でのサポート体制構築が重要としています。

こうした北海道側の期待と動きに対する考え方について、栗原社長は「まだ操業もしていませんので、アドバイスできるような考えも立場にもありません。あくまでも私見です」と断った上で、「北海道の人材、技術力、企業が劣っていることはありません。また、裾野の広い自動車組立工場の誘致が北海道の製造業の底上げをするということは分かりますが、あせりは禁物でしょう」。

### 自動車産業の精神文化を北海道に

「組み付け、号口などの言葉やトヨタ生産方式・文化はユニークです。また、得意先の常に変動する製品要求に対して、どれだけ“カイゼン（改善）”し、継続して供給でき、得意先のラインを止めないという精神が鍵です。三河では父さん母さんの町工場を含む4～5次の下請けまでのピラミッドでトヨタ方式の共通語が通じ、得意先ラインを止めない精神が息づく仲間です」。「この独特の共通語と得意先のラインを止めないという自動車産業の精神文化を得るには現場（現地、現物、現人）が必要です。北海道に来て、トヨタ自動車北海道㈱、㈱ダイナックスなどの現場を見ましたが、現場を預かっている人は日々ラインの改善を考え、実施し、それに誇りを持ち、自分たちの課題がはっきりと見えています。こうした文化を北海道の風土、考え方に取り込むためには、共通語を持った仲間を増やすコミュニケーションや交流が必要です。それには現場が一番だと思います」と語ってくれました。

北海道での加工組立産業の振興には、現場を介した自動車産業の精神文化を北海道に取り込み、根付かせることで自ずとその答えが出るように思われました。