



秋田県が取り組む 企業成長を促す 支援策とは

操業支援にとどまらない「真の企業誘致」

2019年7月、自動車の防音材などを製造し、愛知県に本社を置く自動車部品メーカーのサプライヤーが秋田県および横手市と立地協定を結んだ。同社のほかにも、今、秋田県には続々と自動車産業に関わる企業が集まっている。秋田の魅力とはどのような点にあるのだろうか。今回、自動車業界を牽引するトヨタ自動車の佐々木眞一氏、すでに1次サプライヤーとして先陣を切り秋田で事業を成功させている大橋鉄工の大橋雅史氏、そして秋田県知事の佐竹敬久氏に、それぞれの立場から「秋田の魅力」について話を聞いた。

制作：東洋経済企画広告制作チーム

Business
ASPECT

秋田県



秋田県、トヨタと取引する 1次サプライヤーを 続々誘致

「日本海側は裏日本」――。日本海側は太平洋側の工業化に後れを取った状況についてかつてそう表現されている時期があった。しかし、この認識はもはや過去のものだ。日本海側である秋田県には、今続々と自動車メーカーの1次サプライヤーなどが集まり出している。トランスミッションの精密部品を製造する「大橋鉄工」、前出の立地協定を結んだ防音材を製造する「イイダ産業」、そしてステアリングシステムなどの高度なソフトウェア開発を行う「ジェイテクト」も拠点を設けた。こうした流れに、秋田県知事の佐竹敬久氏は「県を挙げての自動車産業振興施策が、認められてきた」と未来への希望にもじませて語る。

なぜ、こうした自動車産業の重要なプレイヤーがこぞって秋田に進出しているのか。きっかけは、2012年にトヨタがコンパクトカーの製造拠点として置いた「トヨタ自動車東日本」に端を発する。東海地区に集中していた国内生産体制に危機感を持ったトヨタでは、BCP（事業継続計画）の観点

から国内の拠点を3極体制に刷新した。同社ではその拠点の1つとして宮城にグループ会社を構え、東日本への進出も考えるようになる。

「生産性を向上させるためには、サプライチェーンの集約が必須です。ただし、特定の場所に集中しすぎると、人材確保などの課題も出てくる。リスク分散も必要なので、もう少し東北の広範囲にサプライチェーンを構築していきたいと考えていました。秋田県は自動車産業に特化した取り組みを実施している点が魅力でした」とトヨタ自動車の客員TQM・ITS関連の佐々木眞一氏は明かす。

そもそも秋田では古くから鉱山が発見され、その流れで金属材料の製造が盛んになり、戦後は電子部品・デバイスの産業が興っている。秋田県が策定した「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」では、産業振興戦略として「自動車関連企業のサプライチェーン形成等による競争力強化とEV化対応」が明示されている。

ここで重要なのは、この産業振興戦略が補助金やハードの提供だけにとどまらない点だ。「企業に来てほしいからお金だけを出す、というやり方はしたくない



秋田県知事
佐竹 敬久 氏
Norihisa Satake

かった。われわれが目指したのは、来ていただく企業とともに成長すること。そのための支援を常に念頭に置いています」（佐竹氏）

県内3社と連携し、 新規受注を実現

秋田ではどんな支援が充実しているのか。1つには、産学官連携の充実だ。17年から秋田県に工場を置いた大橋鉄工は秋田県産業技術センターとレーザー技術での共同研究を進めている。

「われわれのような規模の会社と一緒に研究してくれるというのは、大きな驚きでした。しかも先

行投資の分野においてもいわずに力を貸していただけたのが、秋田に拠点を置いた1つのきっかけでした」と大橋鉄工の代表取締役社長の大橋雅史氏は当時を振り返る。

大橋鉄工は老舗の自動車部品のサプライヤーだ。トヨタを含め多くの自動車関連企業と取引し、ボディ部品やトランスミッション部品を供給している。今後の新興国でのAT車、CVT車普及を見据えた増産体制の確保、そしてBCPの観点から新たな拠点として秋田を選んだという。

秋田工場では当初、1社単独で完結する部品の生産を行っていた



大橋鉄工株式会社
大橋鉄工秋田株式会社
代表取締役社長
大橋 雅史 氏
Masashi Ohashi

が、19年の春から秋田県内の他社の協力のもと、新たな部品の生産にメドが付き、「トヨタ自動車東日本」への部品提供にもつながったところである。

こうしたことが実現した背景には、「県とトヨタさんで進められた人材育成の成果なくしては成し遂げられなかった」と大橋氏は力説する。

もともと秋田には自動車産業に通じる技術を持つ企業は多い。だが、従来の大量生産に基づく生産管理しか行っていたことがない。トヨタではジャスト・イン・タイムの「かんばん方式」となるため、対応する製造管理、品質管理ができる

能力を身に付けた人材を育てなければならぬ。

「そのため産業振興としての対策を立て、自動車人材育成プログラムである『あきたクルマ塾』が誕生しました。われわれトヨタの人間が講師となり、県内企業さんにトヨタ生産方式を学んでもらったのです」（佐々木氏）

こうした、業界に即した地元企業の底上げなどにも、秋田県は積極的に力を入れている。

現在では、トヨタのOBを講師に招いたセミナーはあらゆる分野の企業や組織に門戸を広げているという。「先日は、お菓子メーカーが『トヨタのカイゼン』を教えて



車は約3万個の部品を組み合わせて作られている。（写真提供：トヨタ自動車東日本）



トヨタは現地現物現認の「三現主義」で仕入先を応援する
 写真は大橋氏とトヨタ自動車東日本の白根武史取締役会長
 大橋鉄工秋田にて（写真提供：大橋鉄工秋田）

もらい、売上が上がったと喜んでいました。製造業でなくとも、組織であればトヨタさんのノウハウは役立ちます。トヨタさんのご尽力によって、県内がまさに「カイゼン」されています」（佐竹氏）

秋田県には、県の職員を民間や大学機関などに1〜2年派遣する「派遣研修」制度がある。派遣先にはトヨタ自動車や同東日本の名前もあり、実際の自動車産業の現場で経験を積んだ職員が、地元企業とサプライヤーのマッチングなども行っているという。机上の空論ではなく、実際の経験を生かしたマッチングだけに、効果も高い。

「人材の宝庫」としての秋田の魅力

もう一つ、トヨタや大橋鉄工が秋田に期待を寄せている点がある。それが、「人材の宝庫」としての秋田だ。これからの企業にとって、人材の確保が社の生き残りをかけた大きな課題である。

現在トヨタは、これまでの自動車メーカーという立ち位置から、モビリティカンパニーへの転換を打ち出した。当然、自動運転に代表されるICTやシェアードサービスなど、サービスそのものの展開に長けた人材が必要になってくる。

秋田は教育先進県として有名だ。小中学校の基礎学力が全国トップクラスであり、高等学校では、民間企業から講師を招きICTの最先端分野に関する実践的なカリキュラムも実施し始めている。県立大学においてはシステム科学技術学部の学科を再編、各産業分野で求める機械・電子の両方がわかる「知能メカトロニクス学科」や、ICT専門の「情報工学科」を開設し、人材育成に努めている。

「県外に出ている約3000人のAターナー（秋田県へのUターナー・Iターナー・Jターナーの総称）登録

者にも積極的に働きかけています。現在は少子化の時代で、できるなら親元に戻りたいというニーズも高い。また、県民性としても忍耐強く、企業への定着率も悪くないと聞いています。県内に競争力の強い企業に来ていただいていることで、県内就職やAターナーを加速させるよい循環をつくっていけると考えています」（佐竹氏）

アクセスのよさを実感

かつて秋田は、高速道路などを含め交通インフラの弱さが、企業誘致の課題に上っていた。しかし、現在は交通インフラが強化されている。日本海沿岸東北自動車道（日沿道）、東北中央自動車道の整備、秋田自動車道の4車線化に加え冬期の除雪を徹底して行う。秋田空港の東京便は1日9便、大阪・名古屋にも複数便が飛ぶ。新幹線は13年に新型車両の「E6系」が導入され、秋田―東京間を最短3時間37分で結ぶ。

大橋氏は、複数拠点を持つ企業として、いざというときに本社の人間や技術者がすぐに秋田工場に入れるアクセスのよさも重要視しているという。

「名古屋空港を使って、本社か



ら横手市の工場まで約3時間。万の際、製造業はいかにダウンタイムを短くできるかが勝負。その点ではアクセスのよさを実感しています」（大橋氏）

産学官連携が活発で人材の宝庫でもある秋田。しかも、交通インフラも整ってきたとなれば、多くの企業が拠点をつくることも不思議ではない。「秋田県では、自動車産業はもちろんのこと、医療・福祉機器分野や航空機産業の産業振興にも力を入れていく」と佐竹氏は言う。もちろん、「企業の成長を促す」支援を大前提としてだ。