

9%（岡本社長）と、製造業としては高い。今期は売上高80億円、営業利益でも連続増益を目指す。ただ将来の上場については、「知名度向上なども含め、今のところ必要性を感じない」（同）と、慎重な姿勢を崩さない。この辺の謙虚さ（？）が三河人らしい一面だろうか。

中小から超大手まで、自動車産業が集積する西三河には、さまざまな技術やノウハウ、匠の技が伝承されてきた。現在ある自動車だけにとどまらず、「将来は低排ガス車やコミ

ユニティエイク
ル、高度道路交通
システム（ITS）
への展開も期待で
きる」（奥田誠・
野村総合研究所名

古屋オフィス代表）。物づくりにおける日本の「頭脳」が集まった三河は、まだまだ奥が深そうだ。

地盤沈下へ打開策 再開発に動き出す岐阜市

一方、隣の岐阜県はまだ人口の転出超過が止まらない。トヨタ景気のか、JR、名鉄各線をつなぐ岐阜県内の主要な街と三河地区とでは、対象的な動きを見せている。

名古屋からJRで約20分、県庁所在地である岐阜市は06年度 わずか

ながら転入超過に転じた。名駅再開発によって就業者の移動が起こり、交通の便では名古屋市内と比べても遜色のない岐阜市や大垣市などJR沿線の市が見直され始めた、という見方がある。一方、単に岐阜市近郊からの移転が起きているにすぎないとの声も根強い。周辺の市町はいまだ転出超過が続いているからだ。

その岐阜市に10月13日、新たなランドマークがランドオープンした。「岐阜シテイ・タワー43」だ。その名のとおり地上43階、JR岐阜

駅と隣接するこのビルは、低層ビルしかない岐阜市内では異様に目立つ存在だ。15階から42階は分譲住宅で243戸、さらに高齢者向け賃貸住宅が108戸分あり、低層階には商



新たなシンジョウビル「岐阜シテイ・タワー43」

業施設や医療施設がテナントとして入居した。最上階にはレストランと展望ルームがある。

不動産関係者が驚いたのは、一昨年5月のこと。この分譲マンションの公募抽選会が行われ、何と即日完売となったからだ。販売を担当したのは大阪や広島不動産業者で、名古屋や岐阜の地元の業者は初めから「売れない」と高をくくっていた。好調な名古屋景気がついに岐阜市へも波及したか、と思われた。

しかし、ふたを開けてみれば、岐阜市内や周辺の市町からの移転が大半。名古屋市など県外からの流入はほとんどなかった。つまり、岐阜

駅前という好立地に加え、医療機関やさまざまな商業施設、飲食店が近くにあるという利便性に、高齢者を中心にした周辺住民が魅力を感じて転居してきた、というのが現実だった。

そこで岐阜市では、何とか人口減少に歯止めをかけようと、駅前周辺で活発な再開発を始めようとしている。駅北側の繊維間屋街でも地権者が集まり、再開発研究会を新たに発足させるなど、岐阜市当局だけでな

COLUMN

航空宇宙が次の「物づくり名古屋」を背負って立つ

全 国の製品出荷額上位20品のうち、10品で愛知県がトップに立つ。中でも普通自動車（2000cc超）、自動車部品（2輪含む）、軽・小型乗用車、駆動・伝導・操縦装置部品など自動車関連製品では圧倒的なシェアだ。見方を変えれば、自動車頼みの経済構造になっており、世界最大の自動車メーカーであるトヨタの業績が地元経済を支配している、といった過言ではない。

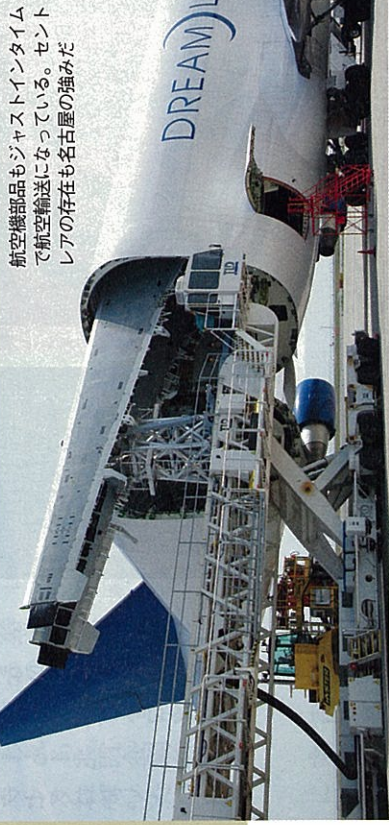
「自動車の次の産業を早く見つけたい」と、日本の経済成長は持続しない。トヨタのある岐阜はそう語る。自動車は未采永劫、日本の基幹産業であり続けることはない。それは名古屋経済にとっても同じ。愛知県では次世代産業の育成にも着手しており、健康、環境、エネルギー、航空宇宙、ロボット、ナノテク、バイオ、ITなどが挙げられている。

特に期待が高まっているのが、航空宇

宙産業だ。きっかけとなったのは、次期新型旅客機ボーイング787の生産で、日本のメーカー各社の分担比率がB777の21%から35%へと一気に高まったこと。従来のほぼ下請け的な立場から、主翼など主要部品も担当するなど、ボーイング本体と対等な立場に「昇格」したのだ。「もはや日本の技術を抜きにボーイングも生産できなくなるといったこと」と航空機アナリストは語る。

航空機部品は約300万点あるが、生産額では中部地区が全国の約5割と断トツ。戦前の中島飛行機、現在は三菱重工

や川崎重工の工場があり、その集積は「物づくり名古屋」そのもの。特に、注目されるのが炭素繊維複合材。鉄の4分の1の軽さで、B787では全体の約5割に使用されており、主翼を担当する三菱重工は全長30%の複合材工場を建設した。大江工場の隣に複合材工場を建設した。現在、純国産の民間小型ジェット旅客機の開発プロジェクトも進行中。ロケットの打ち上げ業務も民間に移管されるなど、宇宙産業も新局面を迎えているだけに、この航空宇宙分野での「物づくり名古屋」への期待も高まっている。



航空機部品もジャストインタイムで航空輸送になっている。セントレアの存在も名古屋の強みだ

発行株式の70%を握る大株主で、取引の8割以上がトヨタ向け。デンソーなどトヨタの1次サプライヤーが加入する「栄豊会」の一員でもある。

主力事業は、自動車工場向け設備の設計・製作・据え付けや、自動車用マニュアル類のデジタルデータ変換など。「ハード（生産設備）が得意な保養美工業と、ソフト（情報加工）が得意な神光マイクロが、互いの強みを融合し、相乗効果を狙った」と、トヨタ出身の岡本勲夫社長は合併当時を振り返る。

トヨタにとっても、まさに生命線といえるのが最前線の工場である。生

産設備をどう配置しラインを構築するかは、シンテックホズミが独自に蓄積してきたノウハウに、少なからずかかっている。今や電子部品の固まりと化した自動車で、無数の配線が間違えなくつながっているかどうか、検査するには高度な情報処理技術も必要だ。

実際にトヨタが「生産革新」を進めている高岡工場では、シンテックホズミのAGV（無人搬送車）が縦

横無尽に活躍中。さらに海外戦略で最重要市場と位置づけられる中国においては、天津・一汽トヨタや広州トヨタで工場内の設備を、シンテックホズミが中心になって受け持った。その事実が、従業員わずか400人に過ぎない一子会社に対し、「世界のトヨタ」が海外でも通用すると高く評価したことを裏付けている。

トヨタ生産ラインを支える 小さな実力派企業の存在感

合併後のシンテックホズミが三好町に本社を構えた理由は、愛知万博用の駐車場に使われていた土地をまとめて借りられる機会があったからだ。地元の土地整理組合が所有していた2・3万平方メートルを賃借し、18億円かけて生産棟と事務棟を建設。合併会社ということもあり、7拠点に分散していた部隊を1カ所に統合し、効率化を図る狙いもあった。

「豊田市内にはもう土地の供給力がなかったし、ソフトとハードがバラバラに分かれていてはシナジーも出しにくい」（岡本社長）。06年12月に行われた新社屋落成の植樹式には、今やトヨタ次期トップの呼び声が高い「プリンス」、豊田喜男・副社長も訪れている。

業績のほうも目下順調だ。前07年3月期売上高は74億円で、営業利益は未公表だが、「営業利益率は8%

く、危機感を強める地元商店街も魅力ある街づくりに動き出している。

岐阜県の製品出荷額で、全国シェア20%を超えるものに、給排水用バルブ・コック、換気扇、その他プリント配線板がある。

KV K（岐阜市）は風呂・台所などの給水専業メーカーとしてはトップ企業。換気扇は中津川市にある三菱電機の中津川製作所が製造している。大垣市にはDPF（ディーゼル車向け排ガス浄化装置）やICパッケージ基板、プリント基板メーカーとして世界的にも有名になったイビデン、路線トラックの草分けで運輸大手のセイノーホールディングス（西濃運輸の持ち株会社）がある。可児市には世界的なギターメーカーのヤイリギター、加茂郡白河町にはパイプオルガンで世界的な辻オルガン、多治見市には中部地区で食品スーパーからドラッグストアまで幅広く展開するパローが本社を置く。

再開発事業だけでなく、衰退する繊維産業に代わる新たな産業の育成も急務といえそうだが、岐阜市はトヨタ景気を受容できない代わりに、名古屋駅前の再開発効果による人口流入を狙っているようだ。

「名古屋経済圏」は均一でもなく、一枚岩でもない。域内地域格差の拡大という陰影を背に、各都市の思惑が交差している。