

企業にとって、“近代化”は常に大きな課題。技術の近代化、組織の近代化、生産システムの近代化……。テーマ、ジャンルも多岐にわたる。このシリーズでは、プレス加工メーカーの成功事例を「近代化」という切り口で追ってみる。

車体部品の専門メーカー。平成23年に、 菊池プレス工業と高尾金属工業が合併して誕生した。 国内4工場、海外9ヶ国21工場で事業を展開している。 今回は、そのうちの群馬工場を中心にレポートする。

シリーズNo.10 ————— ◎ 株式会社ジーテクト

車体部品メーカーとして 世界トップを目指す

菊池プレス工業は、昭和22年の創業。かつてのプリンス自動車や本田技研工業(以下、ホンダ)、富士重工業(以下、富士重)などと取引があり、ホンダに対してはほぼ車体1台分の車体部品、富士重に対しては車体部品並びにCVT部品をはじめとするパワーユニット系の部品を主に製造、提供していた。創業の地は東京都三鷹市。埼玉、群馬、栃木に工場を構え、関東を地盤に事業を展開していた。

一方の高尾金属工業は、昭和27年に和歌山県で創業。滋賀県甲賀郡に主力の滋賀工場を擁し、同じようにホンダ向けに車体部品をつくっていた。立地の関係から供給先は鈴鹿工場など、関西が中心だった。

事業内容、売上高、社員数などの規模もほぼ似通っていた両社が合併に踏み切ったのは、自動車部品業界におけ

る厳しいグローバル競争を勝ち抜くため、それぞれが単独では達成し難い展開力の充実、業容の拡大、事業基盤の充実による競争力の向上が得られるという認識に至ったからとされる。顧客の戦略や思惑と両社のニーズが合致して合併したのは平成23年。商号を株式会社ジーテクトに変更して本店を埼玉県さいたま市に置いた。

両社は、それまでにホンダの海外展開に合わせ、世界各地に生産拠点を築いていた。単独で海外に出たケースもあるが、両社が共同で出資して設立した海外拠点が数多くあり、長年にわたって継続されてきたこうした協力関係も合併を後押しした要因のひとつにあげられる。

現在の業容は、次の通り。資本金46億5622万7715円。社員数6,683人(連結。うち国内は1,078人)。売上高は、平成26年3月期の見込みで約1780億円。

国内の生産拠点は、埼玉工場、栃木工場、群馬工場、



▲ D30-300トン プレス

滋賀工場の4ヶ所。海外は、北米、欧州、中国、アジア、南米など9ヶ国16拠点に21工場を抱えている。

主要取引先はホンダ、トヨタ自動車、富士重、マツダ、日産自動車などの大手自動車メーカー。部品メーカーとしては世界でも有数の規模を誇り、ジャスダックスタンダードに上場もしている。

ちなみに、合併後の社名である「ジーテクト」は、ローマ字表記すれば「G-TEKT」。「G」は「Global&Genba」の「G」、「TE」は「Technology」の「TE」、「KT」は「Kikuchi & Takao」からとった。

「世界市場をターゲットに、安全・環境に即した先進技術を提案・提供し、“車体部品メーカーとして世界トップを目指す”」これが、新会社の使命でありスローガンだ。

合併効果

合併後の国内生産体制は、基本的に合併前の両社の体制と同じで、工場を新設したり統合したりといったことはしていない。工場ごとの役割分担もほとんど変えていない。すなわち、旧高尾金属工業の滋賀工場はホンダの鈴鹿工場向け車体部品を中心につくっており、旧菊池プレス工業の栃木工場はホンダや富士重、トヨタ自動車向けなどに厚物精密部品を、埼玉工場はホンダ向けの車体部品を生産している。栃木県にある「C&C栃木」は、各種新製品の開発や営業などを担当する。

そして、今回ご紹介する群馬県太田市の群馬工場。ここでは富士重向けの車体部品をつくる一方、併設している金型センターで海外を含めた各生産拠点向けに必要な金型を製作、供給している。部品売上の98%が富士重向けの車体部品だという。

「合併して約3年。大きくは変わっていないものの、少しずつ合併効果みたいなものが出始めています」

ジーテクトの執行役員で生産本部・群馬工場長を務める菊池哲雄氏は、合併後の変化をこう語る。

「ひとつには、グローバルでの経営の意思決定が従来に比べてスピーディになりました。また、お互いの仕事のやり方の違いが明確になり、生産管理から事務一般まで、双方の良いところを取り入れ、より効率的な業務運営が行えるようになってきています。融合という言葉を使うのは早すぎますが、明らかに士気が高まり、生産効率も上がりました。いい方向に向かっていきます」(菊池工場長)

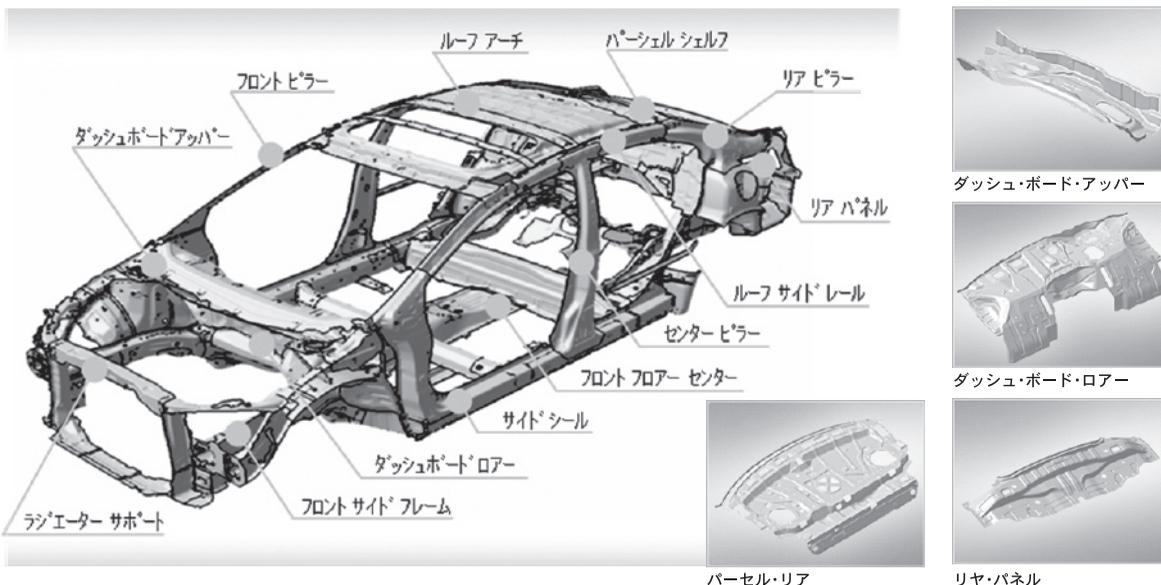
「NSX」のホワイトボディで 見せた技術開発力

今から24年前の平成2年。ホンダは、市販車としては史上初となる「オールアルミモノコック・ボディ」のスーパーカー「NSX」を発売した。自動車開発史上、車体の軽量化に向けた取り組みにおいて大きなエポックとなったこのアルミ製骨格を、プレス成形と溶接でつくり出したのが、当時の菊池プレス工業を中心とする部品メーカーだった。

車体をアルミ製にすれば車重は軽くなる。しかし、車体として必要な強度や安全性を確保できるだけのアルミ加工技術を確認するのは難しく、どこも成功していなかった。筆者は、その車体向けアルミ加工技術を開発し、高いレベルの安全性が要求される市販車に応用した菊池プレスの技術力を確認するため、同社の工場を訪ね、展示してあったホワイトボディを目にしながら当時の菊池俊嗣社長に取材した思い出がある。

同社の技術開発力は以前から評価されていたが、これをきっかけに一段とその評価が高まったような印象がある。

車体部品を主軸に試作開発から製品耐久テストの実証試験を行い、精度保証された加工製品を生み出す





株式会社ジーテクト
http://www.g-tekt.jp/

執行役員 生産本部群馬工場長

菊池 哲雄氏



▲ 群馬工場前景

<会社のあらまし>

株式会社ジーテクト

代表取締役社長 菊池 俊嗣

住 所 〒330-0854 埼玉県さいたま市大宮区桜木町1-9-4

TEL 0276-20-6551 FAX 0276-32-1735

発 足 平成23年

社員数 連結で6,683人(国内1,078人)24年度実績

資本金 4,656,227,715円 売上高 1,780億円(平成25年度見通し。連結)

クライアントが要求する品質の製品を、いかに迅速に、低コストで、精度高くつくり込むか。このNSXのアルミ製車体開発で実証された開発力、提案力が、その後の発展を支えてきたのは間違いのないと思われる。

同社はその後も、ゲストエンジニアリング制度のもと、クライアントと一体になって開発提案力を磨き、多くの新車開発における高剛性・軽量化ボディ造りに技術貢献してきた。Hondaは、数ある完成車メーカーのなかでも開発から生産起ち上げまでの期間が短いことで知られる。その速さの一翼を担ってきた部品メーカーの1社が同社だ、といっても過言ではあるまい。その積み重ねが、今日のジーテクトの業容につながっている。

トランスファユニットのサーボ化で生産性が顕著に向上

群馬工場は、平成14年に誕生した。その際、それまで菊池プレス工業の主力工場だった東京都の羽村工場からAIDA社製の1800トントランスファプレス機を移設した。

「このとき、トランスファーをサーボ化したり、材料供給装置をリニューアルするなど、いくつかの改良をほどこしました。今でい

う、プレス機械の近代化ですね」(菊池工場長)

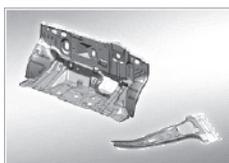
トランスファユニットのサーボ化工事のメリットは非常に高い。フィード、クランプ、リフト各ストロークとタイミングの最適値を選択できるためspmが確実に向上する。また、2次元であった送りが3次元化することにより、複雑形状製品の搬送も容易になる。さらに、フィーダを単独運転させることができる上、フィードバーを3分割して取り外すことができるので、フィンガーの段取りが容易になり、段取り時間も短縮できる。

群馬工場においても、トランスファユニットのサーボ化工事の効果は顕著にあらわれた。生産効率が格段にアップしたその実績から、後にジーテクトは同様の工事を北米工場をはじめ複数のトランスファプレスで実施している。

系列工場のトランスファプレス機の75%がAIDA社製

ジーテクトは、全世界に散らばる工場に、トランスファプレス機を数多く保有(導入中分を含む)している。そのうちの75%がAIDA社の製品だという。

■ テーラードブランク溶接



YAGレーザー溶接



マッシュルーム溶接



強度の必要な箇所に焼き入れできる高周波焼き入れ車体部品



▲ TMX-1800T トランスファプレス

「群馬工場の工場長として赴任してくる前、私はアメリカの現地法人の社長をしていたのですが、そこが持っているトランスファーもすべてAIDA社製でした」(菊池工場長)

AIDA社のプレス機をどう評価しているのか聞いてみると、こんな答が返ってきた。

「AIDA社さんとは、創業以来といってもよいほど長いおつきあいをしています。そのせいもあるのか、当社は、AIDA社さんが世の中に出す新製品の第1号を導入することが多いんですね。それだけ、性能のよさを信用し、頼りにしているというわけです。でも、その1号機に不満な点があると、当社の技術陣は、そこをはっきり指摘します。AIDAさんとおつきあいでいて感心するのは、次に新製品を出すとき、指摘した不満な箇所が、きちんと改善されていることです。これは、簡単なようではなかなかできない。だから、また、次もAIDA社さんの製品をとということになってしまうんでしょね」

世界のベンチマーク工場に

群馬工場では、平成26年8月を目的にAIDA社から600トンのブランピングプレス機を購入する。車体強度と軽量化を一段と高める、という昨今のクルマづくりの潮流を受け、部品の製造現場では超ハイテン材を使用することが多くなった。この要求に応えるため、抜きに強いAIDA社のPMXシリーズから1台、チョイスしたという。

「このプレス機に関しては、生産現場の技術者からAIDA社の600トンが選定・提案されてきて購入を決めました。生産設備は従来、技術部門や企画部門で機種も選定していたのですが、今回は、現場の人間が中心となって仕様・能力、使い勝手や将来のサービスを含めて検討し、メーカーや機種を具体的に選定し要望をあげてきました」

合併を契機に、自分の仕事や生産効率・コスト・品質・安全に対する思い入れや責任感がより強くなったのだろうと、菊池工場長。

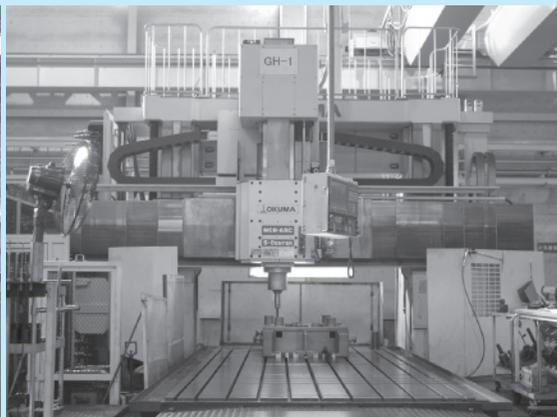
その菊池工場長は、群馬工場の今後について、次のように話してくれた。

「当工場には約210人の社員が在籍していますが、そのうちの約3割の70人ほどが開発要員で、技術開発にはものすごく力を入れています。これを支える金型の設計製作部門もあり、世界最先端の金型技術を誇っています。車体部品の開発と生産には欠かせないこの2つの部隊が同居していることが当工場の特徴であり、強みです。この強みを活かしながら、世界のベンチマーク工場を目指してグループに貢献していきたいと願っています」

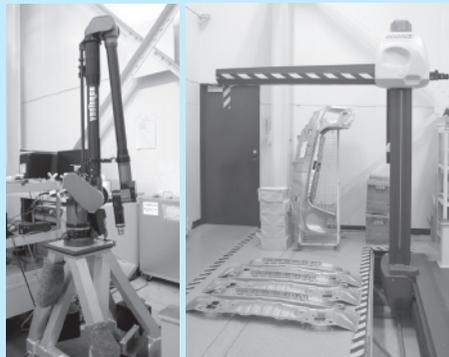
合併を機に、菊池プレス工業出身者と高尾金属工業出身者の人事交流・融合も進み始め、10年もたてば、出自は関係なくなってくるだろう。そのとき、ジーテクトはどんなふうに変貌し、群馬工場はどう変わっているのか――。



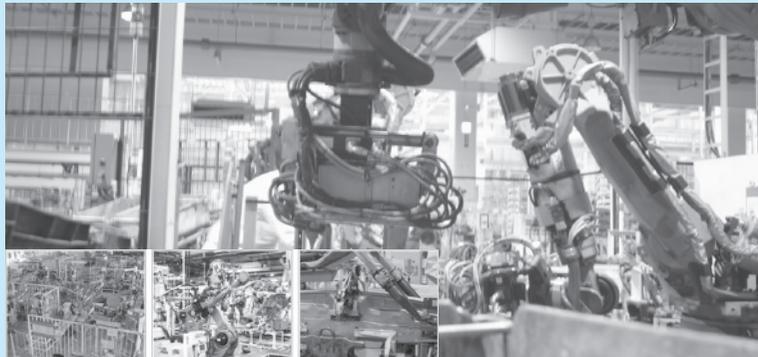
▲ マシニングセンタ加工ライン



▲ マシニングセンタ



▲ 非接触三次元測定機



▲ 溶接・組み付けロボットライン