

# ホンダエンジニアリングの 金型技術と調達戦略

ホンダエンジニアリング(株) 作元 武幸\*、友光 博幸\*\*、大湊 泰則\*\*\*

当社では、Honda の自動車生産のグローバル化に合わせ、2000 年から本格的にグローバル調達を開始し、現地人材育成やコミュニケーションなどの課題を乗り越えてきた。それには、需要のあるところで生産するという Honda の基本的な考え方にに基づき、現地に根ざした事業を興すことを全社一体で取り組んできた成果にほかならない。一方で、グローバル化の進展にあたり、日本からの駐在者や技術支援が増加し、当社の役割の一つである技術開発のスピードが停滞したのもこの時期である。

当社の調達と技術戦略の見直しは、リーマン・ショック以後の仕事量の減少や円高による国内競争力の低下が一つの契機となった。本稿は、当社のプレス・樹脂・パワートレイン製造の金型事業において過去の経過とともに、近未来予想について報告するものである。

## 近年の技術開発と調達戦略

当社の海外 4 拠点（アメリカ、イギリス、タイ、中国）が自立して比較的高難度な金型の製作を安定的に担うことができるようになったのは、現地化を進めた約 9 年後の 2009 年頃であったと記憶している。その前後、アメリカに端を発した全世界的な不況に巻き込まれることになる。北米機種を中心に新機種の開発

が 30% 中止され、仕事量が激減しただけでなく、さらに円高が進み国内競争力は低下、金型調達の中心はアジアにスイッチすることになる。

また、それ以前の 9 年間ではリソースの大半は駐在や技術支援というかたちで消化され、設計技術・製造技術ともに技術革新は停滞していた時期である。

そこで当社では、原点に戻り日本の役割を再検討し、次の 2 つの柱で立て直しに着手した。

- ① 他社を圧倒する技術開発で商品価値と量産効率を向上させる。
- ② 1 番型を最高効率で製作しリピート発信する。

以下では、これら 2 つの柱のもとに行った施策について具体的事例を交えて報告する。

## 他社を圧倒する技術開発で 商品価値と量産効率を向上させる

### 1. 商品価値

各領域の主な開発成果を報告する。プレスでは軽自動車の軽量化施策の一つとして、サイドパネルアウトにテラードブランクを用いた成形技術を確立した。本開発成果は Honda のほとんどすべての軽自動車に現在でも適用されている。樹脂では、型構造の見直しによる薄肉化の基本技術を確立した。またパワートレインでは、新商品量産保証のためのディーゼルエンジンの ASCT（アドバンスド・セミソリッド・キャストリング・テクノロジー）製法や CVT エLEMENT の高速 FB（ファイブブランピング）製法に取り組んだ。

\*Takeyuki Sakumoto：金型生産部 金型生産管理ブロック  
ブロックリーダー、\*\*Hiroyuki Tomomitsu：同 金型設計  
ブロックリーダー、\*\*\*Yasunori Ominato：同 金型  
設計ブロック 技師  
〒321-3395 栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台 6-1  
TEL (028) 677-6949