



Interview

(株)ジェイテクト 取締役副会長

井川正治氏

Shoji Ikawa



三菱電機(株) 産業メカトロニクス事業部 主管技師長

岩崎健史氏

Takeshi Iwasaki

従来のモノづくりを見直し、 提案力のある高付加価値製品を生み出す

岩崎 今回は、ジェイテクトの井川正治取締役副会長にお話をうかがいます。井川さんはトヨタ自動車の専務取締役生産技術本部長を経て、2009年にジェイテクトの副社長、2010年に社長へ就任し、2013年6月から副会長を務めていらっしゃいます。また、2002年から2003年まで型技術協会の会長を務めていらっしゃいました。

トヨタ自動車でのご経験を工作機械や自動車部品の開発・製造にどう活かしているか、また型技術協会会長のご経験から国内金型メーカーへのご意見について

もうかがおうと思います。

“マザーマシン”としての 工作機械を追求

岩崎 井川さんの副社長就任当時はリーマン・ショックの直後で、社内は大変な状況だったのではないかと思います。実際、統計資料を見ると工作機械業界では売上げが前年比7~8割減まで落ち込んだ月もありました。そこで、どのように事業の立て直しを行ってきたのでしょうか。



PROFILE

井川 正治 (いかわ しょうじ)

1949年 生まれ。岐阜県出身。
 1975年 関西大学大学院 工学研究科修士課程機械工学専攻 修了
 同年 トヨタ自動車工業(株) [現トヨタ自動車(株)] 入社
 1999年 同社 第1生技部長、2000年 生技管理部長
 2001年 取締役 貞宝工場長
 2003年 常務役員 三好工場長・衣浦工場長・田原工場長
 2005年 専務取締役 生産技術本部長
 2009年 (株)ジェイテクト 取締役副社長、2010年 取締役社長
 2013年 取締役副会長就任 現在に至る

井川 ご存じのとおり、当社は2006年に光洋精工と豊田工機が合併して誕生しました。軸受、ステアリングシステム・駆動系などの自動車部品、工作機械の3つの主要事業は、大手顧客の自動車業界が活況だったこともあって、いずれも非常に好調でした。一方、合併したものの、それぞれに拡大していたことが災いして、合併効果が出る前にリーマン・ショックを迎えてしまいました。

私がジェイテクトに来てから特に重視して取り組んできたのは、①顧客に信頼されるための品質づくり、②少量でも安くつくるための生産体制の構築、③商品系列の見直しや商品提案力の強化です。①については、高品質な製品を生み出して顧客の信頼を得ること、②はこれまでのリードタイムが長い大量生産品の生産体制からの変革、③は従来製品を見直すことと、顧客に言われてつくるのではなく、付加価値の高い製品の開発・提案を自ら行うこと、を基本にしています。

岩崎 それらの施策を工作機械に対してはどのように講じているのでしょうか。まず、御社の工作機械の強み、顧客ニーズなどはどうお考えですか。

井川 当社では、研削盤は円筒研削盤やクランクライン用研削盤、カムライン用研削盤のほか、グループ会社の光洋機械工業が手がけているセンタレス研削盤や平面研削盤までをラインナップしていますので、種類が豊富でシェアも高く、大きな強みと言えます。一方、切削加工機はマシニングセンタ(MC)よりも、自動車のエンジン部品やミッション部品をつくるために特化した加工機が主力ですので、研削盤と比べて一般顧客に販売するのは難しい状況です。そこで、今後の製品展開を考えて当社の切削加工機の高さを整理し直し

ましたが、やはり重切削に対して剛性が高いことや自動車部品の高精度・高効率加工を実現する機械であることが大きな特徴であり、強みだと感じました。研削盤でも、切削加工機でも、ていねいにきさげ加工を行うことで、精度維持や長寿命化など高品質化に努めています。工作機械の原点に立ち返って、少量でも安くつくることのできる“マザーマシン”を追求していくことで、高性能で信頼性の高い機械を生み出していく方針です。

「刈谷 ReBORN」で 生産ラインを革新

岩崎 次に、工作機械の国内生産拠点である刈谷工場では、どのような生産体制の構築を図っていますか。

井川 現在、刈谷工場では、生産体制の改革刷新計画「刈谷 ReBORN」の最中にあります。MCの標準機の組立てで採用しているのが「フィッシュボーン方式」です。メインの組立てを魚の背骨に、複数の主要部品組立てを魚の小骨に見立てて、それぞれの役割分担で効率的に生産する手法です。

自動車の組立工程では、組立時間を最小にする方法を追求しています。例えばエンジンで言えば4気筒と6気筒がありますが、6気筒の搭載車種がラインに流れてきたときに、4気筒よりも組立時間が長くなると、次工程の人は車体が流れてくるまで手待ちとなってしまいます。結局、1工程でも手待ち時間が発生すると、以降の工程すべてに影響を及ぼしてしまい、組立時間が長くなってしまいます。したがって、組立時間の最適化を図るためには、4気筒でも6気筒でも、革張りがあるシートでもないシートでも、ナビがつい