



Interview

(株)JMC 専務取締役兼 COO

鈴木浩之氏

Hiroyuki Suzuki



アイダエンジニアリング(株) 営業サービス本部 技術部 顧問

井村隆昭氏

Takaaki Imura

デジタルツールを駆使し、 柔軟な思考で新事業を次々と展開

井村 鋳造メーカーでありながら3次元プリンティングやCTスキャニングのサービスを手がけられるJMCさんですが、そのユニークな事業経営についておうかがいしたいと思います。まず、鈴木浩之専務兼COOの経歴からお聞かせください。

鈴木 私は、祖父が創業した鋳物屋の4代目ですが、大学の卒業を機に鋳物業で独立しました。その後、事業を営んでいる最中にJMCの先代社長と現在の渡邊大知社長に出会い、2004年に合併しました。渡邊社長は樹脂の光造形、私は金属（鋳造）が専門ですが、

両社の合併により光造形樹脂を型に用いた鋳造を2006年に本格的に始めました。

当初、従業員は10人くらいでしたが、2008年には量産を受注したことから長野県飯田市に初めて自社工場を建て、3人くらいで操業を始めました。それ以降は毎年1棟ずつのペースで増設し、7棟からなる工場に拡張しています。一般的に鋳物の製造は、木型、加工、鋳造の各工程を専門業者が担う分業制になっていますが、私はそれが嫌で全工程を内製化し、かつ量産ではなく試作にフォーカスした事業を2010年頃か



PROFILE

鈴木 浩之 (すずき ひろゆき)

2002年 桜美林大学 経営政策学部 卒業
 2002年 (有)エス・ケー・イーを設立
 2006年 (株)JMC と合併 専務取締役 に就任

ら続けてきました。

井村 現在も鋳造は試作品が主ですか。

鈴木 はい、車関係の鋳造試作から始まり、徐々に事業を拡大して現在は小ロットの量産や航空機部品も手がけています。

井村 車や航空機の部品を飯田の工場の7棟で分担して製造しているのでしょうか。

鈴木 7棟は、木型の棟、3次元造形による砂型の棟、機械加工の棟、CT スキャンの棟、鋳造の棟と技術や工程別の建屋になっており、そこで車や航空機の部品を内製しています。2020年2月には静岡県浜松市に機械加工用の工場を新設しました。これまでは機械加工の70%が外注で、内製は30%だったのですが、社内でできることを協力メーカーに依頼するのはいいですが、できないことを依頼するのが私は嫌で機械加工を内製化できる大きな工場を建てました。

井村 車や航空機関連の鋳物だと大きくて重いですよ。飯田と浜松だと地理的に少し離れているのでデメリットになりませんか。

鈴木 当社が手がけるのはアルミ鋳物なので手でも運べます。鉄だとそうはいきませんが、アルミ鋳物なので宅配便で輸送しています。

主力の3事業に加えて 新規事業を次々と開拓

井村 御社の事業の特徴をお聞かせください。

鈴木 当社は鋳造、CT、3Dプリンタ出力を事業の柱としています。3事業の関連性は非常に高く、CTは鋳造品の検査、3Dプリンタのデータも鋳造に活用するということに密接に関連していることが特徴です。

中でも樹脂の3次元プリンティングでは量産にも着手しています。

鋳造事業の80%を車関連が占めていますが、航空機にも参入し始めました。また、輸送機として鉄道や船舶、さらにはロボットなど対象の幅を広げようとしています。

CT事業では、1号機としてバイカーヒューズ社のCTスキャナを2014年に導入しました。最初は内製した鋳造品の品質保証に用いたのですが、CTでの検査に興味をもたれる企業が多く、CTスキャナで部品の検査を受託する事業を始めました。

新注力分野としては、心臓カテーテルシミュレータ「ハートロイド」(商品名)に用いる透明の心臓模型を大阪大学、(株)フヨーと共同で開発しています。また、コロナ禍を機に車のレストアサービス(古くなった自動車などを修復・復元するサービス)への参入も始めました。ポルシェやハーレーダビッドソンなどの旧車の部品の生産も始めています。

井村 レストア市場への参入はおもしろいですね。ただ、そのためにはレストアする部品のことを知らなければならぬと思うのですが、それについてはどうされたのですか。

鈴木 市場には1950年代の車の部品が新品の状態でも売買されていますが、それらの中には1個が100万円という高値のものもあり、コレクターの皆さんも困惑しているようです。そこでそれら旧車の部品をリバーエンジニアリングで当時のままの純正部品に仕上げたり、現代風にアレンジしたりという2つのパターンで開発しています。ポルシェやハーレー、メルセデスなど旧車の部品で意匠権、知的財産権が切れてい