

連載

拝聴! ニッポンの 工場長

第
54
回

ダイフク

執行役員 安全衛生管理本部長
兼 滋賀事業所長

喜多 浩明氏

700種の動植物が棲む
自然豊かな環境と
最先端のモノづくりを融合、
維持する

世界トップクラスのマテリアルハンドリングシステムの総合メーカーで、工場や倉庫などにおける保管、搬送、仕分け・ピッキングなどの自動化システムで知られるダイフク。工場をはじめ、配送センターや空港などでの自動化ニーズの多様化が進む現代において欠かせない企業の1つだ。甲子園球場30個分という広大な敷地に12の工場棟を擁する滋賀事業所はダイフクグループのマザー工場として最先端の製品開発と人材育成を担う。事業所長の喜多浩明氏は、長い海外経験で共鳴した外国人のチャレンジ精神を次世代につなぎながら、豊かな自然環境と最先端工場の融合を維持していく。

ダイフク(株) 滋賀事業所

ダイフクのマザー工場として1971年に操業開始。甲子園球場30個分の敷地にさまざまな物流システム・機器を生産する12の工場が建つ。マテハン・ロジスティックスの総合展示場「日に新たに館」、洗車機展示場などがある。早くから自然環境の保全に取り組み、緑豊かな敷地内には約700種の動植物と50種類の希少生物がいる。昨年はヤマトサンショウウオの卵が発見され滋賀県立琵琶湖博物館などの協力で無事孵化に成功。敷地面積:約120万㎡。在籍者数:約3,000名(パートナー企業社員含む)。

所在地 〒529-1692

滋賀県蒲生郡日野町大字中在寺1225

小学生時代に掃除機のモーターで ホバークラフトを自作 大学時代は鳥人間コンテストに挑戦

—小学生の頃から目についた機械や部品を改造して遊んでいた喜多氏。大学では航空工学を学び、4年生の夏に「鳥人間コンテスト」に挑戦した。

小学校の頃から何かを改造して遊ぶのが好きでした。近所に捨ててあった掃除機のモーターを使ってホバークラフトをつくらうとしたこともありました。小さいモーターを使ってつくったら結構動いたのもっと大きいモーターだったら1人ぐらい乗れるんじゃないかと思ってつくってみました。でもうまく固定できず、スイッチを入れたら暴れだして、大変なことになりました(笑)。小学生の頃はそんなことをしょっちゅうやっていました。なんか飛ぶものに憧れたんですね。それで大学は航空工学部に進みました。

航空を学んでいたのも、その集大成のつもりで、大学4年の時に日本テレビ系の「鳥人間コンテスト」に挑戦しました。私はパイロットではなくて、

設計者として参画しました。私の大学としては初参加だったので、教授を説得して支援を取り付けて、近所の企業を回って資金を集めました。最初に1/10スケールのモデルをつくり、テストしたらうまく飛んだので、実機で記録が狙えそうだと、工夫や改造を本番ギリギリまで繰り返して臨みました。当時の最長飛行機録は100mだったので、テレビ局でのプレゼンでは「160mは飛びます」と断言しました。でも結果は27m(笑)。

——就活を犠牲にして4年間の集大成として鳥人間コンテスト臨んだ喜多氏。想定外の記録に落ち込む間もなく、出遅れた就活を開始した。周囲から「健康診断はしておいたほうがいい」とアドバイスを受け、病院に向いた喜多氏の目を捉えたものがあつた。大福機工のテレリフトだつた。

病院内に張り巡らされたレールの上を、カルテを入れて横に走ったり縦に動いたり面白動きをする機械があるなと思って見てたんです。それがテレリフト。メーカー名を見たら「大福機工(現：ダイフク)」と記してあつた。それで大福機工のことを調べて、入社試験を申し込んだんです。9、10月頃で、だいたい他の学生は内定が出ている。筆記試験を受けて面接の時、面接担当者に「どこも行くところがないのか、かわいそうだな」と言われました。きっと私が採用されたのは、面接担当者の同情を買ったからだと思っています(笑)。

——入社後の配属先は設計部。担当は入社きっかけとなつたテレリフト。機械が専門だつた喜多氏は制御や電気などの専門知識を採り入れながら、同社を代表する製品の設計に関わつていった。

テレリフトの担当になつたのは、おそらく「お前はテレリフトを見て入社したんだから」というのが理由だと思います(笑)。社風もあつて結構自由にさせてもらいました。テレリフトのラインアップの中には、レールを掃除するバキュームコンテナというのがあつて、その掃除機の中に入っているファンを、標準を無視して変えたこともあります。良いと思つたことはさせてくれるんですね。

その後は、半導体工場でウエハを搬送する台車設計を担当しました。難易度は格段に上がりました。とにかく繊細でどこか「カチッ」と音がするとウエハがダメになってしまう。あとクリーン度



喜多氏の入社きっかけをつくつたダイフクの「テレリフト」

の管理が厳しかつたですね。

半導体の台車の後は、物流部門のスタッカークレーンやソーティング・トランス・ビークル(STV)のモデルチェンジの開発設計を、若手3、4名のチームで担当しました。スタッカークレーンは自動倉庫で使われるクレーンのことです。当社の主力商品の1つ。従来は駆動部のモーターが上部にあつたためメンテナンス性が悪く、下に移そうとなつた。STVは有軌道の仕分け台車のことです。当時は完全オーダーメイドからレディーメイドくらいにしようと、製品の標準化を進め出した頃。若かつたし、自分たちが望めば会社がやらせてくれるという雰囲気が良くて、残業もよくしました。失敗すると上司が「次、どうすんねん」と聞いてくる。そこで考えて工夫する。そういうことが面白かつたし、設計の技術だけでなく考え方のものを学んだ気がしています。

印象に残っているのは、ある設計のミスがあつて管理部門と揉めていた時。当時の設計課長がやって来てこう言つたんです。「設計の図面(当時はA1サイズ)1枚には、単行本1冊分の情報が入っている。よつてミスもあるだろうが、その図面情報で後工程のたくさんの人が動くことになる。コストにも大きな影響を及ぼす。それだけの責任を背負っていることを忘れるな」と。それまで自分が思い上がつていたことを多に反省させられました。

——設計者の役割と責任を実感していった喜多氏が次に異動した先が、設計部門が顧客と直接会つてシステムをつくる部門。まだ3次元CADなどが導入されていない時代。喜多氏はイメージのす