



発行所  
日刊自動車新聞社  
〒105-0012  
東京都港区北門1丁目10番11号  
電話 東京(03)5777-2351代表  
©日刊自動車新聞社2023

11月21日  
(火曜日)



## 尾張精機 岡野 圭 社長

品は堅調だ。さらに、これまで自動車用の骨格は、何百もの小さな板金部品を溶接したり、ネジで留めたりしてつくってきたが、アルミは溶接が難しい。電気自動車(EV)でトヨタ自動車を採用するアルミ鋳造技術「キガキャスト」では、3つの車台部分を1つに締結するときに、ネジが有力な接合方法になる。鉄からアルミや樹脂へ材料が変

えると、人や設備投資を減らすとしてしまうが「この事業を最後まで続けるために何をやるか」と問うと、皆の目標が10年先、20年先に向く。こうして先々のことを念頭に置いて議論している。飛び道具はない。日本ではリーマンショック前あたりがシンクロナイザーリングの生産のピークだった。当時に比べると国内生産は3分の1ほどになったが、赤字ではない。15年間やってきたからだろう。過去の打ち手を改めて整理することで、未来につなげたい」

「25年に向けた中期経営計画の手心は、設備や人の手配で『予算が承認されていないから動けない』というところがあったが、中計により前広(まえびろ)に考えられるようになった。あとは目標の達成がどうかだ。例えば『グローバルで営業利益率5%』を掲げているが、昨年は生産変動や原材料費の高騰があり、改善活動の効果を認める前に数字が変動してしまっただけだ。現在も拠点集約の影響などがあり、平時とは言い難い(がた)いが、現場にもオフィスにもまだムダはある。最新技術も採り入れ、ムダをなくしたい」

尾張精機は、2024年にネジなどのファスナー製品を生産する名古屋市の工場を移転し、尾張旭市にある自動車変速機(MT)用シンクロナイザーリングの工場へ集約する。岡野圭社長は、電動化で引き合いが増える小ネジの売り上げ増を見込みつつ、シンクロナイザーリングについても「最後まで生き残るメーカーになる」と決意する。

「アルミ鋳造技術」キガキャスト」に商機  
自動車生産が回復基調だし、連休明けにすぐ生産を始める予定だが、何かあった場合の備えとして先行生産の部品を蓄えている。これらの事情が重なり、オペレーションが難しい状況ではある」  
電動化によるファスナー製品への影響は「パワーコントロールユニット

## 社長インタビュー

### 電動化でファスナー製品が好調 内燃機関係も捨てず

「有り難い話ではあるが、量が少ないときは異なる難しさも感じている。すべてが計画通りいけば良いが、不良が出たり、従業員がそろわなかったりすると、どうしても作業が遅れる。それに加えて、当社は工場の移転集約プ

ット(PCU)やeアクセス、バッテリーケースなどの電動化部品には小さなネジを多く使うため、当社が生産する小ネジの需要が増えている。この10年で電動車向けネジの売上比率が1%から10%に伸びるなど、ファスナー製

「MT自体はなくなることはない。トヨタやアイシン、マツダがつくり続ける限り、当社もつくっていく。『最後まで生き残るシンクロナイザーリングメーカーになる』という覚悟でやる。現在、MTはほぼ新興国向けであり、先進国のように急激なEV化の波にのまれることはないと考えているが、インドや東南アジアでは中韓メーカーのEV

「需要減への対応で『赤字にするな』というお題目を唱

(堀 友香)

日刊自動車新聞社が記事利用を許諾しています。