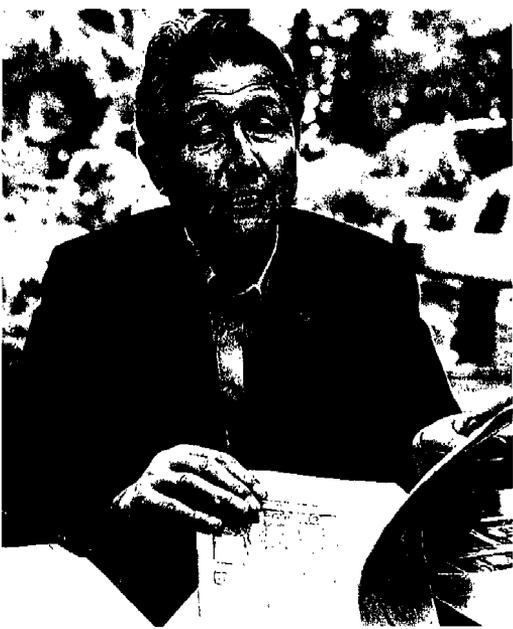


横文字で学べ生産の音



蛇川忠暉さん

一番風呂につかり、寮で手持ちの辞書の目々だった。日野自動車相談役の蛇川忠暉(78)は、1961年に北海道大学工学部を卒業してトヨタ自動車に入った。エンジン生産ラインをつくる部署に配属されたが、時代は大量生産の前夜。大学出の仕事はあまりなかった。

自動車業界は大量生産のただ中であつた。ゼネラル・モーターズ(GM)やフォードの生産ラインの最新情報が専門誌に載っていた。他の追従を許さないという自信の表れたらう、今なら社外秘になるラインの詳細が書かれていた。

「こんな機械があるのか。みんなびっくりして、えーっというわけです」

欧米は乗用車の1カ月あた

りのライン生産量がすでに1万台を超えていた。日本は4千台程度だった。外国のラインには、自動車を量産するために開発された大型専門機械が並んでいた。日本にあるのは、汎用機だけだった。

64年に大衆車「カローラ」のプロジェクトが始まり、日本にも大量生産の時代がくる。蛇川は「エンジン1基45秒」という速度を目指した。それが外国文献に書かれた標準だったからだ。

トヨタには、まだ外国製の工作機械を大量に買う余裕がなかった。蛇川は外国文献を頼りに、日本の工作機械メーカーに発注した。部品の材料を固定し、削



藤田哲三さん



西嶋祐さん

て加工しようとするが、材料の固定がうまくいかない。削りくずも絡まってしまふ。外国文献にも、そこまでは書かれていなかった。ものまねは、失敗に終わった。

外国製の工作機械には特別なノウハウがあるのだろう、と部分的な導入が始まった。エンジン部品の穴を加工する工作機械を入れたとき、蛇川は輸入専門商社、千代田機械貿易(現シーケービー)の藤田哲三(71)に会う。

後にシーケービー社長になる藤田は、64年の入社で蛇川と同期だった。機械据え付けのためにドイツや米国から来日した技術者を名古屋のホテルに泊めて、毎朝、トヨタの工場に送り込んだ。現場で蛇川や作業員の要望を外国人技術者に伝え、要求品質、納期通りに機械を動かすところ

まで面倒をみた。外国人の技術者が「そんなことは無理だ」というのをなだめすかして、作業させた。しばしば、双方の板挟みになった。こうして生産現場で日本企業と外国工作機械メーカーの技術者たちがぶつかり合った。その中で、文献にはない貴重なノウハウが日本に伝わった。

60年代、ホンダの鈴鹿製作所では西嶋祐(88)が二輪車スパーカブで日産5千台の大量生産と格闘していた。

西は、鈴鹿に来る前、浜松製作所ですでに外国製工作機械に触れていた。本田宗一郎が50年代に海外で買い付けた工作機械がそこにあつた。宗一郎には致命された。

「機械が来た日からキリコを出せ」。キリコとは切りくずのことだ。トヨタなどに比べて当時はちっぽけな会社だったホンダには、高価な機械を遊ばせる余裕はなかった。

西も蛇川のように外国文献を眺めあさり、また見ぬ工作機械の使い方を予習した。

「すごいおもちゃが来るのが待ち遠しくて仕方ない、というふうな思いでした」

西はその後、四輪車の製造ラインを手がける。自動車生産に最後発で参入したホンダにとつて、自動車のラインには未知の部分があつた。どの機械をどう使えばよいのか。西もまた、専門商社を頼った。教えを請うた相手は、シーケービー創業者の山崎規一だった。

山崎は西に欧州の工作機械メーカーを紹介し、自ら西を欧州の本社まで連れて行った。西はそこで、必要だった研磨機械を手に入れた。

今の自動車工場には日本製工作機械が並ぶ。70年代後半には、外国製のノウハウをほぼ学んだからだ。

2000年、豊田市にあるトヨタの上郷工場でエンジンラインの解体式があつた。75年、蛇川が外国製工作機械だけをつくったラインだった。当時読んだ外国文献は横むと80センチになる。蛇川は、いまもその束を捨てられない。

(安井孝之)