

自動車を支える サプライヤーの 底力カラ

☆32☆

困難に挑戦

機構改善

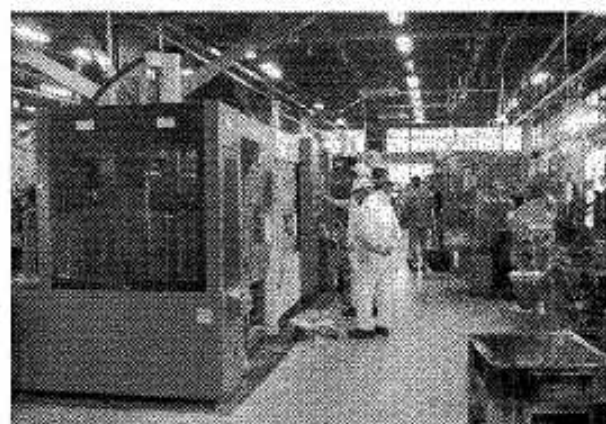
自動車業界はハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）の台頭で変革期を迎えている。だがメーカーにとってガソリン車は当面の主力製品であり、エンジンの燃費改善や排ガス減少など環境性能をいかに高めるかが課題になっている。

サプライヤーも同様。協和合金（横浜市金沢区、高島貞澄社長、04

5・772・1331）は手動変速機（MT）用シンクロナイザーリングの開発・生産が主力で、

材料選別や機構改善を通じてMTの環境性能向上に取り組んでいる。MT車は国内でこそ需要が減少しているものの、欧州、アジアではまた旺盛な需要がある。

ギアを同調させるシンクロナイザーの歴史は古く、ほぼ完成された機構とされているが、高島社長は「細部の機構改善による性能向上はまだまだ可能だ」と力を込める。



ラインで複数部品を生産する製造ライン

の生産量は20万個と通常時の4分の1まで下落した。

品目ごと

自動車のメーカーが最適調達にさらに力を入れる中、メーカーから

同社は1本のラインで平均6品目を生産している。生産品目の切り替えを迅速化するため、これまで1人で行っていた段取りを2人体制にした。

高島社長は「完成品在庫を圧縮した上で、迅速な部品供給体制を構築した」と自信を見せる。引き続きシンクロナイザー

MTの環境性能向上

部品仕上げ3日以内に

車は国内でこそ需要が減少しているものの、欧州、アジアではまた旺盛な需要がある。

車は国内でこそ需要が減少しているものの、欧州、アジアではまた旺盛な需要がある。

協和合金

ショック以降の自動車販売低迷は同社の業績にも深刻な影響を及ぼした。

2009年2月には本社の確定オーダーが納品の工場（横浜市金沢区）で1日前というこもしばしのシンクロナイザー部品は、完成品の在庫を潤

ツクや形状検査装置へのツドの交換などが必要になる。こまめに品目を切

部の研究開発と生産体制の整備に取り組む考えだ。（木曜日に掲載）

自動車