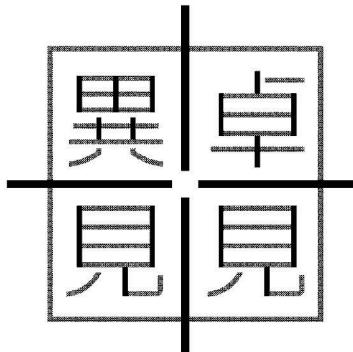


日本とドイツは、今でも国内総生産（GDP）に占める製造業の割合がそれぞれ21%、20%と大きなシェアを持つ唯一の先進国である。また両国の産業構造は、自動車産業が製造業の大部分を占めているという点で非常に似ている。

しかし、米国と中国の新興企業が、日本とドイツ企業による世界の自動車産業独占状態を脅かしている。さらに「デジタル化やIoT（モノのインターネット）」の導入は製品の開発、設計、製造方法に多大な影響を与えており、この流れは「第4次産業革命」と呼ばれている。自動車業界では製品のテ



Kekst CNC アジア
地域代表／日本最高責任者
ヨッヘン・レゲヴィー



ラスになりうるかを、ある事例を用いて紹介する。

カイゼン術、関心呼ぶ

私の良く知る駒場徹郎氏が経営する京浜精密工業（KSK）は、国内に3工場と500人の従業員を抱える自動車部品製造会社である。主な製品はアルミニウムダイカスト部品だ。KSKはオーナー企業であり、「カイゼン」のスキルと革新的な生産技術で高い評価を得ている。実際に、自社の強みであるカイゼンスキルを学びたい海外視察者を長年にわたり多数受け入れてきた。

20年前、ドイツ建設業界の大手サプライヤー、フィッシャーがK

第4次産業革命を生き抜く

クロジー同様に、モビリティのコンセプトそのものが「CASE」へと根本的な変化を遂げている。CASEとはコネクテッド、自動化、シェア＆サービス、電気化の次世代技術四つのキーワードの頭文字を取つたものだ。

当運載の最初に、この変化に取り組むために、日本の東京モーターショー（TMS）とフランクフルトモーターショー（IAA）を組み合わせて、新しい世界的なモビリティイベントを作るというマクロな視点からの提案をした。今回は、この課題にマクロな視点からアプローチする。日独企業間の協力が、この変化の時代において、日本の自動車業界にどう

SKのカイゼンのスキルに着目した。フィッシャーは、ドイツでは創始者のフィッシャー氏が発明した製品で有名で、世界35カ国に従業員5000人以上を有する企業だ。そのフィッシャーのオーナーは、KSKから工程、技術、製品を恒常的に改善するKSKのように自社を変える方法を習得したいと考えた。互いに利益の対立がなかつたこともあり、2社の交流はすぐに始まった。

以来、両社は互いに定期的な訪問を重ね、現在も優れたカイゼン事例を紹介し合っている。技術的な問題解決のために専門家が派遣されたこともある。生産準備プロセスの見識を提供するなどマネ

先進のスマート工場に

2018年、KSKは栃木県に国内3カ所目となる工場を開設した。今後、ロボティクス、付加価値化、品質管理のためのデータ分析・画像認識における人工知能（AI）技術を備えた「スマートファクトリー」に変えていく。その際、フィッシャーとの交流で得た知見により、そのプロセスで生じる時間、コスト、複雑性を軽減できるはずだ。

この事例は多くの日本企業にとって、さまざまな示唆に富んでいる。まず自社の強みにこだわること。KSKの場合、それがカイゼンとモノづくりだった。その強みが海外のパートナーにとって非常に興味深く、双方にとって有益な交流の基礎となる。また同じ業界や国内だけでなく、関連業界や海外のパートナーにも目を向けること。予想外の発見と学びが得られるだろう。

コラボレーションは、このグローバルで競争を強いられる時代には不可欠だ。日本企業が変化と革新を受け入れれば、競争力を維持できるだけではなく新しい市場の開拓を也可能になるかもしれない。

（次回は慶應義塾大学教授／データインテリジェンスの松岡由幸氏です）

日独企業で強み持ち寄せ

96年独ケルン大経済学博士課程修了。ドイツ日本研究所副所長、三菱自動車コミュニケーション本部長を経て、04年からKekst CNCの日本最高責任者とアジア地域代表を兼務。ドイツ出身、54歳。

96年独ケルン大経済学博士課程修了。ドイツ日本研究所副所長、三菱自動車コミュニケーターとして、04年からKekst CNCの日本最高責任者とアジア地域代表を兼務。ドイツ出身、54歳。