

三井金属グループは1966年、ドアロックの製造開始により自動車部品事業に本格参入。以来、半世紀近くにわたり、高品質な各種機能部品の提供を通じて自動車の進化と社会経済の発展に貢献してきました。他方、大井製作所は大手自動車メーカー系列の部品製造会社として業容を拡大したのち、2003年に三井金属グループの一員となっています。

2010年7月、三井金属の自動車機器事業と大井製作所は合併し、三井金属アクトとして新たな歴史を刻み始めました。長いものづくりの伝統と、革新を重んじる企業風土。

三井金属アクトは「自立自走」の企業グループとして、さらなる発展をめざしています。

グローバルに発展する エクセレントカンパニーをめざして

～三井金属アクトの次なるチャレンジ～

市場環境の変化を捉え、 海外への生産シフトを加速

いま、わが国の自動車部品産業は時代の転換点を迎えています。少子高齢化と長期

の景気低迷を背景に国内自動車販売台数の伸長が鈍化。空前の円高が輸出収益を圧迫しています。一方、世界に目を転じると、モータリゼーションの進展が著しい中国、ASEAN、インドなどの新興国を中心に、自動車産業は依然として高い成長率を維持しています。自動車メーカーと部品メーカーの双方にとって、現地調達・現地生産の推進が喫緊の経営課題となってきました。

三井金属アクト株式会社
代表取締役社長

坂井 治文

こうした事業環境の変化に対応するため、三井金属アクトは今般、世界規模で生産拠点の見直しを行いました。今後は中国およびタイにおける現地生産を順次拡張し、海外への生産シフトを加速させることによって商機の拡大とコスト競争力の向上を図っていきます。また、国内外の事業活動を一元的に管理・サポートすべく本部機能の強化を図るとともに、現地採用の促進を含めたグローバルな人材育成策を実施します。

2012年3月期の海外売上高比率は約48%でした。2016年3月期にはこの数字を60%まで高めたいと考えています。

ものづくり探求の成果を 全世界に向けて発信

海外移管の進捗に伴って、生産体制の世界最適化がますます重要になってきました。三井金属アクトは2008年からMPW (Mitsui Production Way / 三井生産方式) の名のもとに、技術やノウハウの標準化・理論化を進めています。長い歴史の中で培ってきた高度な生産技術を海外拠点に移植することはもちろん、海外各拠点が独自に編み出した生産手法を検証し、その優れた部分をベスト・プ

ラクティスとして他の拠点に水平展開する画期的な取り組みがここにきて一段と活発化しています。

2012年10月には、山梨県韮崎市に「ものづくりセンター」がオープンします。三井金属アクトの強みである「ものづくり力」をさらに高めるため、当センターでは、先端技術の量産化をはじめ、コスト削減に向けた材料開発、設計・生産の連携強化、品質保証体制の整備といったさまざまなテーマを追究し、その成果を全世界に向けて発信していく計画です。



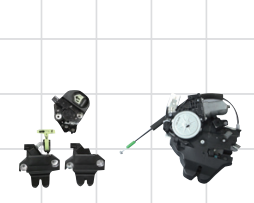
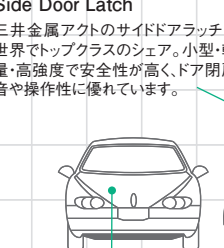
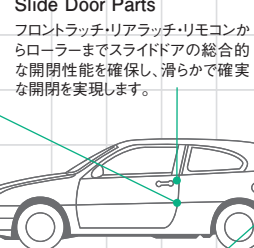
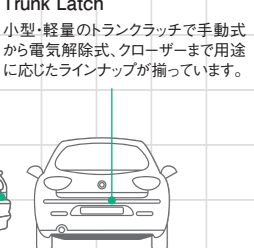
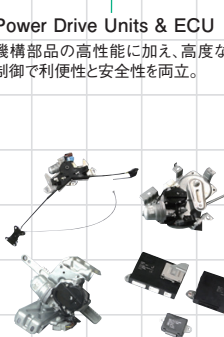


全社員の心をひとつに 世界の一流プレイヤーへ

車体のデザインやパワートレインの開発に経営資源を重点配分する自動車メーカーでは、ドア回りの機能部品開発に多数の要員を配置することはできません。そのため、自動車全体の設計を踏まえた先進的かつ包括的な製品企画を行い、積極的に提案していくことが部品メーカーに強く求められています。三井金属アクトは多彩な独創技術と充実したものづくり体制を基盤として、日々高度化する顧客ニーズに最善のソリューションで応えてまいります。

環境保全への貢献も果たすべき使命のひとつです。生産活動における環境負荷の低減、製品素材からの有害物質排除の徹底、燃費改善を図るための部品の軽量化・小型化など、常に地球環境を意識した事業活動を展開することで持続可能な社会の実現に寄与していきたいと考えています。

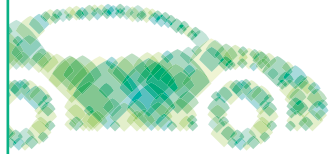
グローバル競争の激化や円高の進行など、自動車部品産業を取り巻く経営環境は今後も厳しい状況で推移することが予想されます。そうしたなか、私たち三井金属アクトは、社員の心をひとつにして次代のものづくりに挑戦し、お客様と社会に「三井金属アクトならではの価値」を提供してまいります。そして、トップレベルの製品をスピード感をもって創出し続ける「世界の一流プレイヤー」へ、力強く飛躍していきたいと決意しています。

グローバルで選ばれた、先進のテクノロジー。

 <p>Side Door Latch 三井金属アクトのサイドドアラッチは世界でトップクラスのシェア。小型・軽量・高強度で安全性が高く、ドア閉扉音や操作性に優れています。</p>	 <p>Slide Door Parts フロントラッチ・リアラッチ・リモコンからローラーまでスライドドアの総合的な開閉性能を確保し、滑らかに確実な開閉を実現します。</p>	 <p>Trunk Latch 小型・軽量のトランクラッチで手動式から電気解除式、クローザーまで用途に応じたラインナップが揃っています。</p>
 <p>Power Drive Units & ECU 機構部品の高性能に加え、高度な制御で利便性と安全性を両立。</p>	 <p>Back Door Latch 手動式から電気解除式、更に半ドアから電動で全開までドアを引き込むクローザーまで用途に応じたラインナップが揃っています。</p>	 <p>Other Parts 小型・軽量・高強度で安全性が高く、ドア閉扉音や操作性に優れています。</p>
		

機能・性能に加え、小型・軽量化のイノベーションは今も続いている。

<p>サイドドアラッチ</p>	<p>高強度で安全性が高く、ドア閉扉音や操作性に優れています。</p>
<p>1977年 605g</p>	<p>2002年 535g</p>
<p>2011年 360g</p>	
<p>パワー スライド ドアユニット</p>	<p>お客様の利便性と安全性を高度な制御で両立させています。</p>
<p>1992年 6.0kg</p>	<p>2002年 3.6kg</p>
<p>2011年 1.6kg</p>	
<p>バックドア ラッチ</p>	<p>高強度で安全性が高く、多彩な車両バックドアデザインに対応しています。</p>
<p>2000年 585g</p>	<p>2005年 450g</p>
<p>2010年 340g</p>	



三井金属アクト株式会社—本社[神奈川県横浜市]

卓越した技術力と先進の ものづくり力を結集し、 クルマの進化を強力にサポート

ドア回りの機能部品という一般の人には、なかなか目にすることが出来ない製品を開発・製造している三井金属アクト。しかし、徹底した差別化戦略から生み出される独自技術と、その粋を集めた多彩な製品群は、クルマの進化に欠くことのできない構成要素として日本に留まらず、世界中の自動車メーカーから高い評価を受けています。今回は、技術部門および生産部門の統括責任者に、ものづくりにかける熱い思いと持続可能な将来への展望を語ってもらいました。

自動車メーカーの諸課題に 最善のソリューションを提供

志村 当社グループがつくっているドアロックやスライドドアは自動車本来の「走る・曲がる・止まる」という機能とは無関係に思われがちです。しかし、たとえばドライバーが運転に集中するためにはドアの遮音性に配慮する必要があり、そのためにシールをしっかりと施すと今度は重量のある閉まりにくいドアになってしまう、といった因果関係が自動車と部品の間には無数にある。因果関係を理解し、フィロソフィーを持って開発しなければ良い製品は生まれません。部品の延長線上に部品があるのではない、クルマの延長線上に部品があるんですよ。

星川 志村本部長がよく言われる「クルマをもっと見なさい」「クルマを好きにならなさい」というのは、そういう意味ですね。クルマを好きであれば、お客様が言葉にした要求事項だけでなく、その背後にある真のニーズを引き出すことができる。お客様の課題に最適なソリューションを提供することで、他社との差別化を図ることも可能になります。

宮川 成功したソリューションのひとつにオートクローザーがありますね。自動車メーカーから開発を要請されていたわけではありませんが、開閉を自動化するという当社の提案は、救急車のドアを強く閉めると搬送患者の血圧が急激に上昇するという現実を憂慮していた救急隊員たちの隠れたニーズに応えることになりました。

志村 オートステップの開発も印象に残っています。スライドドアを開けると自動的に出てくる装置ですが、もともと高級ミニバンへの搭載を考えて企画したものでした。ところが高価すぎるという理由でミニバンでは普及せず、逆に軽自動車に採用されて月間1,000個くらいの売上を記録しました。農家のおじいちゃんやおばあちゃんが軽自動車で田んぼや畑に出る際、オートステップがあると楽に乗降できるというのです。我々はまだまだクルマの商品性や本当の使い勝手を分かっていないのだと反省しました。

製造現場で培われた知見を 開発部門にフィードバック

星川 斬新な発想で商品企画を行うのはいいけれど、それで現場が苦勞することもありますね。いかに競争力のある製品であっても、生産効率を最大化できる設計になっていなければ、お客様や自社の利益に寄与することはできません。たとえばドアの開閉音で言うと、狙い通りの音を出すために製造現場で綿密なチューニングを行う必要があれば、それだけ生産効率が落ちるわけですから。



井上 開発・設計部門と生産部門の連携は、ここに来て急速に改善しています。MPW (Mitsui Production Way)のもと、製造現場で培われた知見やものづくり力を開発部門にフィードバックしようという姿勢が強まっていますし、現場に蓄積されたノウハウを数値化・理論化し、誰もが活用できる資産にしようという動きも出てきました。今年10月には、山梨県韮崎市に「ものづくりセンター」を開設しますので、先端技術の量産化の取り組みもこれから本格化していくでしょう。

志村 海外への生産シフトが進むなかで、当社のもづくりも曲がり角に来ていますね。これまでは、世界統一基準を定め、設計図面や生産設備、金型などを海外の生産拠点に分配してきましたが、海外には日本とは異なる文化があり、異なるバックグラウンドを持った従業員がいて、異なる市場環境がある。世界規模で競争力を維持するためには、現地で資材調達し、現地で生産を管理する「地域最適」をめざすべきですね。

部品の小型軽量化で 自動車の環境性能向上に貢献

星川 近年は、部品メーカーにもクルマの環境性能への貢献が強く求められるようになってきました。燃費を改善するために、車体はもちろん部品も小型化する傾向にあります。



志村 アメリカでは、自動車メーカー別の平均燃費が基準値を下回らないよう義務づけたCAFE (Corporate Average Fuel Efficiency) の目標基準が2012年から引き上げられましたね。新基準を達成できない場合、罰金を課されますから燃費改善は喫緊のテーマとなっています。

宮川 以前は部品を統一化することによってスケールメリットを創出していました。しかし、大きいクルマに合わせて設計された部品を小型大衆車にも搭載することは環境対応の面で望ましくありません。現在は供給する部品の半数を小型化し、環境性能の向上に資するとともに材料費の削減も図っています。

井上 世の中の環境ニーズを先取りし、それを商品としてどう仕立てるかという視点が重要になってきましたね。また製品の輸送時に発生するCO₂を考えると、製品自体の小型化・軽量化だけでなく、物流のパッケージングの再構築や物流効率を考えた製品設計も大切になっています。

オンリーワンの技術で ナンバーワンの企業へ

志村 最後に今後の展望について——。社員の皆さんに、ふたつのことを特にお願いしたいと思います。ひとつは「チャレンジ・ザ・技術革新」。他社と差別化された製品をつくらうということです。もうひとつは「チェンジ・ザ・マインド」。我々の仕事は、世の中にすでに存在する技術を使って世の中にない製品をつくり上げようということです。既存概念にとらわれない新しいものの見方で仕事に取り組んでほしいと思っています。

井上 いま当社はグローバル競争の只中ですが、この競争に打ち勝つための鍵は現場にあると考えています。ものづくりを追求する三井金属アクトの企業文化をしっかりと継承していきたいと思っています。

井上二郎
生産本部 日本アジアビジネスユニット
ビジネスユニット長



星川次夫
部長
技術本部 開発部



宮川 かつては自動車メーカーから開発テーマを与えられたこともありましたが、現在は、部品メーカーが自ら企画開発し、品質や性能を保証して提案していかなければ生き残っていけない時代です。差別化された製品をスピード感をもって開発し、お客様の課題解決に貢献していきます。

星川 「ラッチなら三井金属アクト」と言われるようにしたいですね。そのためには、ものづくり力を含めた当社の総合力をもっと積極的にPRする必要があると感じています。また、当社の開発陣には若い人が多いので、彼らにクルマと部品づくりの楽しさをしっかりと伝えていきたいと思っています。

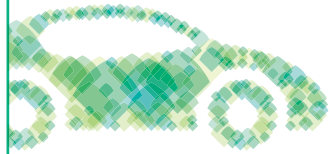
志村 全社員一丸となり、オンリーワンの技術でナンバーワンの企業をめざしていきましょう。



志村良治
取締役兼専務執行役員
技術本部長



宮川正純
取締役兼専務執行役員
技術本部副本部長



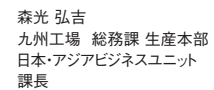
徹底した品質管理で自動車産業を支える 三井金属アクトの西の供給基地

三井金属アクト(株)九州工場は、環境と安全に配慮した生産活動を通じてモータリゼーションの発展と地域社会の振興に貢献しています。

九州工場は日本国内における自立自走する量産工場として位置付けられており、近隣にある日産自動車をはじめ、ダイハツ工業、マツダ、本田技研など西日本の自動車産業に対する部品供給基地として確かな地歩を築いています。厳格な品質管理と3R(リデュース、リユース、リサイクル)を重視した生産活動が、わが国のモータリゼーションの進展をしっかりと支えています。



飯野 章仁
九州工場 生産本部
日本・アジアビジネスユニット
工場長



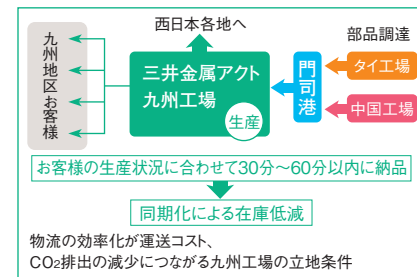
森光 弘吉
九州工場 総務課 生産本部
日本・アジアビジネスユニット
課長

絶好のロケーションが生む 高い物流効率と顧客対応力

福岡県の東北部に位置する京都郡みやこ町は、北は北九州市、東は行橋市、南は大分県中津市に境界を接しています。豊かな自然と文化遺産に恵まれた風光明媚な田園都市ですが、同時に、まちの中心部から九州自動車道の小倉南インターまで約30分、韓国に直行便も飛ぶ北九州空港へは約40分と、交通至便なロケーションを有しています。

昭和52年(1977年)3月、緑深いこの地で操業を開始した九州工場は、高度な生産技術と顧客ニーズへの即応体制を基盤に業容を拡大してきました。現在の主力製品は自動車のスライドドアシステム製品とサイドアロック。かつてはウインドレギュレータやシートスライド、サンルーフといった製品も手掛けていましたが、2009年よりスライドドアを構成するリモートコントロール、スライドアロックジャー、パワースライドドアの生産に

リソースを集中投入しています。サイドアロックについては、中国やタイで生産され門司港に陸揚げされた製品に九州工場加工を施し、付加価値を上げて西日本各地へ再出荷しています。



「当工場の特長はお客様に近いということですね。たとえば主要顧客の1社である日産自動車九州までクルマで約30分の距離です。物流効率に優れていることは言うまでもありませんし、お客様の生産状況に合わせて部品を納入する、いわゆる同期化を進めることができるため、双方の在庫低減にもつながっています。今後もこの近さを強みに、お客様と密接な関係を維持していきたいと考えています」(飯野工場長)

製品の安定供給に不可欠な 1日2回の厳密な品質確認

最大の強みはお客様に近いこと、顧客企業に近いことは確かに有利な条件に違いありませんが、しかしそれだけで顧客との間に強

固な信頼関係を築けるものではありません。日本の自動車メーカーの部品調達は、納期と品質に対する要求水準がきわめて高いことで有名です。高度な顧客ニーズに応えるため、九州工場では万全の品質管理体制を確立しています。

「材料や作業温度の違いなどにより製品の出来映えには微妙な差異が生じます。このばらつきをいかに制御し、最高品質の製品を安定的に生産していくか。そこに当工場が長い歴史の中で蓄積してきた技術やノウハウが活かされています。また、始業時と終業時に厳格な製品チェックを行い、品質管理の徹底を図っています」(飯野工場長)

品質確保と並んで重視しているのが生産における環境負荷の低減です。企業の環境保全活動と言うと温室効果ガスの抑制やリサイクルの推進状況に目がいきがちですが、森光総務課長は品質の保持こそ環境対策の第一歩であると強調します。

「九州工場では、プレス後の鋼材(端材)や段ボールの再利用を行っています。またサイドアロックの海外からの輸送にリターナブル容器を使用するなど、常に3Rを意識した事業運営を行ってきました。しかし、それ以上に大切なことは無駄なものをつくらないということです。不良品をなくし歩留まりを高めることによって廃棄物の削減と使用エネルギーの最小化を実現しています」(森光課長)

環境、安全、雇用を通じて 地域社会の発展に貢献

九州工場を語る上で欠かせないのが、地域社会との深い結びつきです。現在の陣容は派遣社員を含めて約290人。その大半を地元出身者が占めています。

「三井金属アクトなら安心と思っていたら、親子2代、当工場に勤務しているというケースがありますし、永年勤続表彰を受ける社員も多い。地元からの信頼を象徴する事例と言えるでしょう」(森光課長)

地域社会と共生していくために、九州工場では環境保全と安全操業に最優先で取り組むとともに、路上清掃や地元行事への参加など地域活動にも力を入れています。

「工場の周辺は豊かな田園地帯ですから、廃油流出などの環境事故を起こすことのないよう細心の注意を払っています。また、安全操業を継続していくため、新入社員に業務の中にひそむ危険を理解してもらうためのシミュレーション設備を設けています。幸い、2006

年以降、環境事故も労働災害も発生していません」(森光課長)

シミュレーション室は2010年に設置されたユニークな研修施設です。ここでは感電した際の人体に与えるショックや重量物を作業者の足に落とした場合の衝撃を「体感」することができ、開設以来、安全意識の向上に欠かせない設備として積極活用されています。



安全体感シミュレーション室

資材調達の最適化で 競争力のさらなる強化をめざす

順風満帆に見える九州工場ですが、将来にわたって発展を続けるために対処しなけれ

ばならない課題も多いと飯野工場長は指摘します。そのなかでも最大のテーマはコスト競争力の維持・強化です。

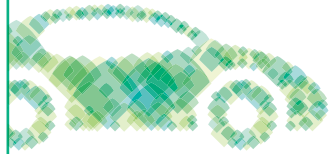
現在、日本の自動車メーカーと部品メーカーは、歴史的な円高や先進国における販売台数の伸長鈍化といった厳しい経営環境のもとで困難な舵取りを余儀なくされています。新興国を中心に激化するグローバル競争に打ち勝つためには、原価低減の取り組みをさらに推し進めなければなりません。

「九州工場が使っている購入品の約半数は関東圏から輸送されており、その資材価格や物流費が原価を押し上げる一因となっています。調達先を九州エリアと韓国、中国に切り換える<地場化>によって競争力のさらなる強化を実現したいと考えています」(飯野工場長)

三井金属アクトの国内生産をリードし、存在感を際立たせる九州工場。次の時代を見据えた新たな挑戦が始まっています。

緑の中に建つ九州工場。生産現場から事務所、社員食堂まで、用水は100%地下水で賄っています。





三井金属アクト株式会社
—MSC[タイ]

タイから世界へ—— 三井金属アクトのグローバルオペレーションを 牽引するMitsui Siam Components (MSC)

将来の持続的成長を見据え、生産と販売の国際化・現地化を加速する三井金属アクト。そのグローバルオペレーションの中核を担っているのが、タイに本拠を置くMitsui Siam Components Co.,Ltd (MSC)です。現地のマネジメント3名がMSCを、ご紹介します。



小谷田 雅行
MSC代表取締役社長



野添 幹夫
MSC顧問



犬伏 総浩
MSC部長

生産能力、月産250万個。 世界最大級のドアロック工場

野添 まず、MSCの概要を説明したいと思います。MSCは三井金属アクトの100%子会社で、自動車部品と三井金属本体の触媒事業を手掛けています。主力製品のサイドアロックは、その45%がタイ国内向け、55%が輸出です。国内向けは日産自動車、トヨタ自動車、本田技研工業などの日系企業がお客様です。キャパシティは月産220万個から250万個、これは単一の工場としてはおそらく世界最大でしょう。

かさばるために、まるで空気を運んでいるようになってしまふ。そこでドアロックのユニットだけをアメリカや日本に送り、そこで周辺部品を接続してお客様に納めているわけです。

野添 操業を開始した1995年以来、MSCの売上高は概ね右肩上がりです。近年は、リーマンショック、タイの政変、東日本大震災、大洪水と毎年何らかのリスクを抱えた事業運営になっていますが、2012年は経営環境も安定し、現在まで順調に生産を続けています。

社員食堂の充実した設備や、出産を間近に控えた女性でも安心して働ける環境が整っている。



MSC本社入り口



多くの日本企業が進出している



社員バスを利用したの出勤



工業団地周辺のタイ人社員が暮らすアパート

MPW(三井生産方式)のタイへの導入に苦勞された犬伏部長はとくに痛感されているのではないですか。

犬伏 そうですね。MSCでは2008年にMPWをスタートさせたのですが、最初は言葉の問題でつまづきました。MPWの考え方は現地社員にとって未知のもので、そもそも中間在庫や同期化といった概念に相当するタイ語が存在しないのです。MPWに込められた思想を周知するのに半年程度かかったでしょうか。

小谷田 野添顧問や犬伏部長のご尽力でMPWの定着を図ることができましたが、現場はいまも進化を続けています。ラインの設計変更が常に行われ、それがコスト削減につながっている。私は営業畑の出身ですが、社長に就任して、ものづくりの難しさと面白さを再認識しているところです。

工業油の管理からリサイクルまで 多彩な環境保全活動を推進

野添 MSCは環境負荷の低減にも力を注いでいます。触媒部門で使用する化学薬品や自動車部品のプレス等で使う加工油については、とくに厳重な管理を行っています。環境や安全に対する現地社員の意識は、日本と遜色のないレベルに達しているのではないのでしょうか。

小谷田 国家の姿勢としては、むしろ日本よりも進んでいるかもしれませんよ。タイは環境保全に熱心な国で、国内の工場に勤務する日本人

2,000名参加の野外パーティで タイ人社員の熱い血を実感

野添 社員数はMSC全体で約2,000名。その99%が現地採用のタイ人です。彼らをいかに育てていくか、それがMSCの成長の鍵を握っています。

小谷田 タイ人の気質は米国人に似たところがあって、会社に忠誠を誓うというよりも、仕事にひたむきに取り組み、その成果をもとにステップアップを図っていくという傾向が強い。長期にわたって会社に貢献してもらうためには、能力や実績を正しく評価し、それを待遇に反映させていくことが欠かせません。

犬伏 仕事以外で社員のモチベーションを高める工夫も必要になります。お祭り好きな国民性を考慮して、MSCは工業団地全体で開催しているスポーツ大会への参加や職場単位のバスツアー、そして社員2,000人をグラウンドに集めてのイヤーエンドパーティを後援しています。パーティにはプロの歌手やダンサーを呼び、バイクや冷蔵庫を賞品に抽選会も行います。私も初めて参加したときには、その盛り上がりには驚きました。

ものづくりの更なる進化に向けて MPWの定着と工程改善に注力

野添 人材の活用と並んで重要なのが、ものづくりの高度化ですね。製品の競争力を維持・拡大していくためには、生産工程の省力化や効率化が不可欠です。そのあたり、

は必ず国が実施する講習を受けなければなりませんし、環境管理士になるには数百時間に及ぶ研修を受講する必要がありますから。

犬伏 タイは中古材市場が発達していることもあって、リユースやリサイクルの環境が整っていますね。MSCでも鋼材や樹脂材のリサイクルを行っているほか、部品の梱包に使われる段ボールやビニールを資材メーカーに全量返却しています。いまは製品の輸送に用いるパレットを木製からリサイクル性の高いプラスチックに切り換えているところです。

夢は、MSCをビジターの集う 優良企業に育て上げること

野添 私が誇りに感じるのは、お客様第一の経営姿勢がこれまで一度として揺らぐなかったということですね。大洪水でサプライチェーンが混乱したときも、飛行機をチャーターして部品を調達し、お客様に製品を納めました。もちろん目先の収益を考えれば飛行機を使うなど論外かもしれませんが、お客様のラインを止めてはならないというMSCの決意は、かけがえのない信用につながっていくものと信じています。

小谷田 タイの国内経済はいまも成長を続けています。当地の自動車工業会や部品工業会も、アジアのデトロイトをめざして、業界の活性化や部品産業の育成に取り組んでいます。こうした良好な外部環境を追い風に、MSCをもっと儲かる企業にしていきたいと考えています。現在、部品は主に日系企業から購入していますが、今後は現地調達をさらに推進し、製品の価格競争力を高めていく方針です。

犬伏 私の夢は、MSCをビジターの多い優良企業に育てることですね。ビジターといっても会社見学のお客様ではなく、生産計画や生産管理を勉強するために訪れる同業の専門家のことです。MPWを基軸に優れた生産システムを確立し、同業他社の手本となるようなエクセレントカンパニーをめざしていきます。

大洪水の経験を教訓に、 リスク管理体制の 高度化を図っています



遠藤 忠記
MSC副社長

2011年の7月から2012年の1月にかけて、タイは未曾有の大洪水に見舞われました。モンスーン期の激しい降雨に加え、チャオプラヤー川上流にある2つの巨大ダムが放水を余儀なくされたことから、流域の600万ヘクタール以上の土地が水に浸かり、7つの工業団地が冠水しました。幸いMSCは被害を逃れましたが、部品を製造している取引先の多くが生産停止に追い込まれました。洪水による被害額は1兆4250億バーツ(457億米ドル)と言われています。

MSCが製造しているサイドアロックの約55%は米国や日本などの海外向けです。自動車メーカーの生産ラインを止めないためにも、速やかに部品を調達し、生産を続行しなければなりません。MSCではプロジェクトチームを編成して浸水状況の調査に着手すると同時に、日本から代替部品を空輸したり、冠水した取引先の工場から部品を搬出するなど、懸命の努力を重ねました。また現地社員も変則的な生産シフトに柔軟に対応してくれ、その結果、必要十分な製品をお客様に届けることができました。

大洪水が終息してから約8か月、タイ経済は順調に回復の道のりを歩んでいます。MSCでも、2012年5月以降、生産量の持ち直しと収支の改善が顕著になっています。今後は、この大洪水の経験を教訓として、災害に強いサプライチェーンの構築とリスク管理体制の高度化に注力していきたいと考えています。