

車体骨格部品やトランスミッション等の部品を製造するグローバルメーカー。自動車業界の変革を商機と捉え、さらなる進化を目指す

国内外カーメーカーの車体骨格部品やトランスミッション等の部品を製造するジーテクト。磨き抜かれた技術で、より軽く、より強い車体骨格部品を製造し、低燃費で衝突安全性能等に優れたボディを提供している。今、大変革期を迎える自動車業界。同社はこれをチャンスと捉え、これまでの「Tier1（1次メーカー）」から、一つ上のステージ、開発から携わる「Tier0.5」サプライヤーとなるべく挑戦を続けている。



代表取締役社長 社長執行役員
高尾 直宏氏

- 代表者 代表取締役社長 社長執行役員 高尾 直宏
- 創業 昭和28年11月(旧・菊池プレス工業(株))、昭和27年6月(旧・高尾金属工業(株))
- 設立 平成23年4月(ジーテクト発足)
- 資本金 46億5,622万7,715円
- 従業員数 8,330名(国内:1,166名)
- 事業内容 自動車車体部品、トランスミッション部品、金型・溶接設備製造・販売
- 所在地 〒330-0854 さいたま市大宮区桜木町1-11-20 大宮JPビルディング18階
TEL 048-646-3400 FAX 048-646-3411
- URL <https://www.g-tekt.jp/>

自動車の車体骨格部品やトランスミッション等の部品を製造する株式会社ジーテクト。同社は世界12カ国で28工場と研究開発5拠点を展開し、海外売上比率が8割超を占めるグローバルメーカーである。

主要製造部品はダッシュボードやフレーム、バックパネル、フロア、ルーフなどの車体骨格部品（ホワイトボディ）で、これらは外板パネルの下にあるため外から見ることができないが、車のすべての構成部品を支える重要な役割を担う。そして同時に、燃費や衝突安全性能、操縦安定性や乗り心地を左右する重要な使命を帯びている。

ホワイトボディは車両重量の3~4割を占めるため、低燃費実現に向けより軽く、安全性向上に向けより強くという、相反する二つの課題が課せられる。同社はこれに対して、軽くて強い高張力鋼板（ハイテン材）や高強度加工法（ホットスタンプ）など、長年培ってきた技術やノウハウを駆使して軽量かつ高い剛性を持つ部品を製造し、完成車メーカーのニーズに応えてきた。その実績から現在、ホンダをはじめとする国内メーカー、海外メーカーに大きな存在感を示している。

今、CASE(コネクテッド、自動化、シェアリング、電動

化)と呼ばれる大変革期を迎えている自動車業界。中でも急速にEV化が進み、車の構造が根幹から変わること、完成車メーカーは新たなサプライチェーンの構築を進めている。高尾直宏社長は、「今後サプライヤーの真価が問われる時代へと移行していく」と考え、市場獲得実現に向けて次々と布石を打っている。

→ 2社が一つになってジーテクトが誕生

昭和27（1952）年、和歌山県田辺市に高尾金属工業株式会社が誕生。そしてその翌年の昭和28年に東京都三鷹市に菊池プレス工業株式会社が誕生する。その後、1960年代には両社とも本田技研工業の自動車部品を手がけるようになる。

昭和59年、菊池プレス工業、高尾金属工業を含む5社合弁でアメリカ・オハイオ州にK・T・H Parts Industries, Inc.を設立し、アメリカでの現地製造を開始する。昭和63年には菊池プレス工業と高尾金属工業、American Honda Motor Co., Inc.の3社でJefferson Industries Corporationを設立。以降、菊池プレス工業と高尾金属工業の合弁でカナダ、中国、

インドと現地法人を設立して積極的に海外展開を行い、両社ともに順調に成長を続けていく。

そして平成23(2011)年、菊池プレス工業と高尾金属工業が一つになりジーテクトが誕生。本社をさいたま市に移す。その後、さらに海外展開を推し進め、よりいっそう海外での存在感を高めていった。

さらに東京、アメリカ、ドイツ、中国に研究開発拠点を置き、グローバルなR&Dネットワーク体制を構築。現在、東京にある「G-TEKT TOKYO LAB (GTL)」が中心となって各地域の技術ニーズや市場の動向を掌握し、研究開発はもとより技術戦略や販売戦略を加速させている。

→ ゴーテクト四つの強み

同社には成長を支える四つの競争力がある。一つ目と二つ目が、製造業の生命線である「開発力」と「技術力」である。同社はプレス成形が困難な軽くて強いハイテン材部品の量産化を早くから行い、現在はより強度の高い超ハイテン材(ウルトラハイテン材)部品の量産化を実現している。

さらに、加工が難しく大量生産には不向きとされていたホットスタンプ加工法を、スピーディーかつ量産加工できる技術を開発。加工難易度の高いアルミ部品の量産化も成功させ、飛躍的な軽量化を実現させている。

トランスミッション部品は、独自の加工技術でこれまでのプレス加工では困難だった薄い材料を部分的に厚くして一体成形加工する増肉加工や、100分の1mm単位の精密加工を可能にしている。

また早くから車1台分のシミュレーション解析を行い(車体一台解析技術)、その結果を反映させ個々の部品製造を進めてきた。つまり従来の部品だけを作る部分最適から、全体の構造や強度などを勘案し、より高品質な部品を作る全体最適のモノづくりである。

さらに同社の技術開発は部品製造だけにとどまらない。シミュレーション技術を活用して車体部品用のプレ

ス金型を社内で設計、製作するほか、溶接ラインをメインとする車体部品組み立てラインの設計・製作も手がけており、顧客のあらゆるニーズに対応できる設備設計・開発体制を構築している。

三つ目の強みが世界12カ国に展開する「グローバル拠点」。特にアメリカ・ドイツ・中国へ設置したR&D拠点に対して営業支援機能を追加することにより、受注活動へつなげる体制を構築。四つ目が先の三つの強みを実行するために必要となる「財務力」。安定した資金



によって、来たるEV化に向けた成長投資に加え、DOE(株主資本配当率)を基準とした株主還元を推し進め企業価値向上につなげている。

自社で持つこの四つの競争力について、高尾社長はこう語る。「これらの車輪(競争力)が一つでも欠けると、会社は力強く走ることはできません。各要素が高いレベルでバランスよく備わっていることが当社の強みであると考えています」。

→ EVシフトへの取り組み

同社は加速するEVシフトの潮流を事業拡大のチャ

ンスと捉え、次世代市場を開拓するための挑戦を始めている。

まず、車体骨格部品においては、超ハイテン材をはじめとする金属素材を用いてEVに求められる軽くて強い部品を手がけ、さらなる「安全・快適・環境」を追求している。さらにホットスタンプによる鋼板の一体成形技術やアルミダイキャストを部分的に採用した一体化製造等の技術で、これまで複数の部品で構成されていたパーツを大型モジュール化し、既存の生産ラインでギガ



キャストの代替となる新たな製造方法の提案も進めている。

モーター部品では、トランスミッションの製造で培ってきたプレス加工をはじめとする技術を展開し、モーターを構成する部品、「モーターコア」の量産に向けた技術開発を進行中だ。

またEVの固有部品であるバッテリーハウジング（バッテリー保護筐体）は、さまざまな車に対応するよう鉄製、アルミ製、複合素材等の幅広い素材と加工法を備え、早くも実証ラインで検証を開始している。

同社は、これまで培ってきた技術力と開発力をアドバンテージに、EVにおいても開発から量産までを担う車

体専門メーカーとして国内外の完成車メーカーに存在感を示していく考えだ。

→ スマートファクトリーで効率化を図る

同社は国内外の新設工場において、製造工程における無人化、自動検査の導入等を推し進め、材料投入から生産、納品まで無駄のない自動化システムを構築。省人化を図り、効率的な生産体制を実現している。

現在、岐阜県海津市で今年稼働予定の「中部工場」の建設が進められている。同工場では自動化システム、無人搬送車に加えて無人フォークリフトを導入。工場内物流でさらなる省人化を図り、加えてデジタル技術の活用による工程内検査を強化することでより効率的に稼働するスマートファクトリーを目指す予定だ。

また、令和3(2021)年には品質保証センターを開設して品質の集中管理を行っており、世界12カ国28工場、どこでも同じ品質の製品製造を可能にしている。

→ Tier1からTier0.5サプライヤーへ

「100年に1度」のCASEと呼ばれる変革期に対応するべく、同社は完成車メーカーと築き上げてきた信頼関係に加え、これまで磨き上げてきた車体一台解析技術や生産技術を武器に、さらなる進化に向けた取り組みを進めている。

高尾社長は、これまでのTier1サプライヤーから「車1台の開発から受注できる車体システムサプライヤー『Tier0.5』へと進化することで、次世代の自動車市場への勝ち残りを目指す」と語る。

開発から量産までを完成車メーカーから一括受注し、「車体領域のシステムサプライヤー」としての事業モデルを確立していく考えだ。

大きく変貌を遂げようとする自動車市場において、まずはEV関連事業の成長に向けてギアをトップに入れた同社。開発力、技術力、グローバル拠点、財務力という4車輪で、未来に向けて力強くアクセルを踏む。