

オートセイ生産から整流化へ

自動車メーカーの組立ラインのサイクルタイムは1分くらいのため、ガスケットは30秒かけて製造すればよいのだが、当時は不必要な大型プレスを使い高速で生産していたため、仕掛品は増え、丈夫な金型も必要だったため、型代だけで莫大な費用がかかっていた。そこで「スピードの速いプレスはいらない、ガスケットはエンジン部品だが、エンジンはクランクで動いている、だったらエンジンを親にしてクランクの動きで材料をプレスすれば良い」という発想の基にエンジンバイパスを完成させ、製造の整流化を推進した。

当時我が社を取り巻く環境も「売り手市場」から「買い手市場」へ変化していた。

それまでは大ロット生産し、多くの在庫を持って利益を上げられたが、お客様からの注文に「ジャストインタイム」で対応し在庫を持たない体制でなければ利益を上げられない状況になっていた。このCPSを通した改善がなければ、今日の石川ガスケットはなかったであろう。

そしてこの「改善」は引き継がれ現在に至っているのである。



【地下実働実験室】

日本で最初の本格的な地下実験室を千住工場内に設けた。100馬力から500馬力のエンジンテストルームを4基設置した。こうした設備規模と実験技術に対し自動車メーカーから高い評価を得た。