

# 時代を ひらく

鉄道車両は部品数が数万点に及ぶ。内外装や台車などで構成される車体は、鉄やステンレス、アルミなど金属部品の塊だ。

excellent(エクセラント)は、N700系新幹線の骨組みや、近畿日本鉄道の新型観光特急「しまかせ」の扉など、様々な部品を手がけている。

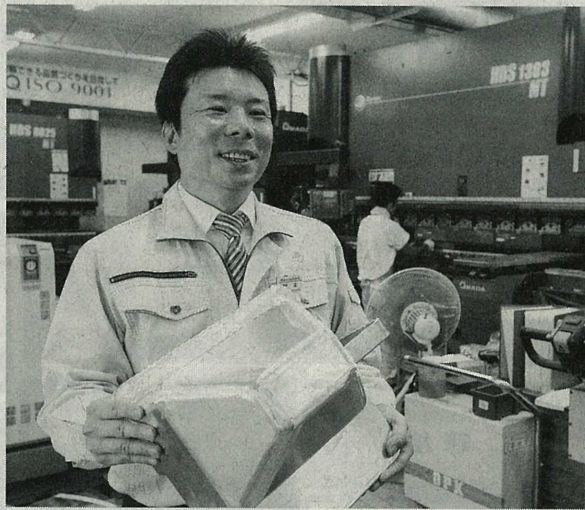
内装に使うパネルや窓枠、座席の側板、連結器のカバーなど車両の種類によって形状が異なる特注品が大半だ。それぞれ強度や耐久性で厳しい品質基準を要求される。鉄道の安全性にかかわるためだ。

金属部品を加工する工場は数多いが、秋本倫宏社長(41)は、強みは「スピード」と力を込める。品質とコストの要求を満たしながら、時には午前中に注文を受けて夕方に納

## 鉄道部品加工 強く素早く

excellent(エクセラント)

(大阪府東大阪市)



鉄道車両の部品を手話す秋本社長—原田拓未撮影

品する。そのため、3次元図面の作製から材料となる金属板の切断、プレス、溶接まで自社で一貫して加工できる体制を整えた。

主要な取引先は、車両メーカーの近畿車両などだ。現在は2015年春に開業する予定の北陸新幹線(長野—金沢間)向けの部品生産でフル操業が続いている。

中東ドバイの都市間鉄道や、米ロサンゼルス路面電車の部品も受注した。政府

は成長戦略の柱の一つに鉄道などのインフラ(社会基盤)輸出を据えており、海外市場の開拓に挑む車両メーカーを高い技術力で支えている。

もともとは座席の仕切り板など鉄道の木製部品を作っていた。父の一広さん(72)が金属部品を扱い始めたが、当時、ほかの工場で加工した部品の組み立て作業だけだった。

3代目の秋本社長は、大学卒業後、大手不動産会社で戸建て住宅の営業マンをしてい

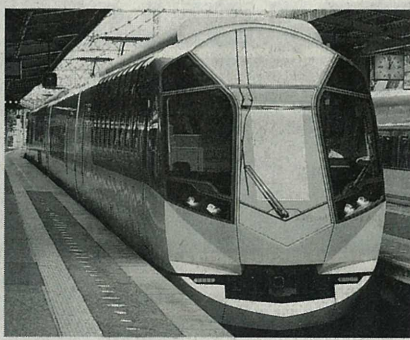
た。父の引退を機に1999年に家業を継いだ。組織の歯車になるより、自分で事業を動かしたいとの思いが強まったからだ。

本社工場を置く中小企業の町・東大阪では、中国など安い海外製に押され、町工場の経営は厳しい。それでも、「安

全や安心が求められる鉄道車両では、日本製の競争力は高い。省エネルギー性能でも優位性がある」と踏んだ。「手仕事は可能な限り減らすべきだ」と考え、最新のレーザー加工機やプレス機を積極的に導入した。

事実上の「創業」とも言えるたった一人からの出発だったが、車両メーカーを繰り返し訪問するうち、少量多品種の発注に即座に対応する力を磨けば勝機はあると考えた。無我夢中で一つ一つ注文をこなすうち、「あそこに頼めば何とかなる」と評判が立つようになった。

今のところメーカーからの注文にこたえるので精いっぱいだが、自社製品を開発するのが将来の夢だ。(三宅隆政)



扉などにエクセラントの部品が使われている近鉄の新型特急「しまかせ」