



入社38年、社長就任15年。創業時から会社を見て、作って、育てて、支えてきた田邊さん。ものづくりへの真摯な姿勢は今も昔も変わらない。

「コイルスプリングって、見た目はクルクルって回ってるだけの金属んだけど、中身は全然違う。多くのノウハウが詰まっているもの」

「オレの話なんてさあ、一体だれが聞きたいの(笑)?」
取材スタッフを社長室で出迎えた男は、照れ隠しのように毒づいた。でも、その言葉でイヤな気分になる者など1人もいなかった。マスク越しにぞくぞくの優しさに、だれもが気持ちいいからだ。

タナベ代表取締役社長・田邊一徳(たなべかずのり)さんだ。サスペンションのコイルスプリングからスタートしてマフラー、車高調と、足回りを中心に表立って見えない「裏方」のパーツ屋として、40年もの間シーンと格闘してきた人物だ。

「まずはインタビューのアイドリング段階として、会社の歴史なんかをザックリ聞いてみた。」
「ボクがハタチの大学生のとき、'82年に親父がタナベを創業したんです。親父の前職は自動車用品の大手部品メーカー。両社で、強化サスとかジムカーナ用サスを考案して、商品を作って売ってたんなんです。で、ボクが2代目として15年前に跡を継いだ。だから、ほかの社長さんみたいに『小さい頃からクルマが好きだった』なんて話はないんだよ(笑)。」

でも、大学は理工学部だったし、ものづくりに興味があったんで、この仕事は向いていたのかも。まあ、理工学部っていつもマージャン科だったけど(笑)。

そのころから強化サスだとかデュアルマフラーだとか世の中にあっつて、後付けのドアミラーなんかをP社さんとかがやられて。ショックアブソーバーはKYBさん、モンローさん、トキコさんがあったり。すでに用品の市場は賑わっていたんじゃないかな」

「でも、大学は理工学部だったし、ものづくりに興味があったんで、この仕事は向いていたのかも。まあ、理工学部っていつもマージャン科だったけど(笑)。」

「でも、大学は理工学部だったし、ものづくりに興味があったんで、この仕事は向いていたのかも。まあ、理工学部っていつもマージャン科だったけど(笑)。」



シリコンタンクを装着したタナベの強化サスH150。このころはまだ焼きと冷えしか求められていなかった。

クルマに興味のなかった男

THE FOUNDER

パーツ スプリングとホイールの 自社工場を持つ 世界でただ1つのメーカーを牽引

偉人伝

株式会社タナベ 代表取締役社長
田邊一徳



業界の礎を築いてきた人物を直撃し、アフターパーツの過去・現在・未来に触れるのがこのコーナーの趣旨。今回はコイルスプリングからスタートし、車高調、ホイールへとビジネスを広げるタナベを取り上げる。その歴史は、まさに自動車用コイルスプリングの歴史。強化サスが車高調になるまでの道のりに、胸アツ必至!

source : 株式会社タナベ 072-728-6700 <https://www.rd-tanabe.com>
photo : Hiroyuki Urano text : Akio Sato (rsf)

強化サス誕生から 冷間製法まで

さて、タナベの押しも押されぬ主力商品といえばコイルスプリングだ。創業時の製品と現在の製品を比べることは、そのままコイルスプリングの歴史を知ることになる。ここから田邊社長の言葉のエンジンも、回転数がどんどん上がってきた。

「アフターマーケットのパネって、トラック用の増しリフトから始まったんだ。要は荷物を、つばい積みみたい。そのために板パネのリーフを追加して、積載重量が増しても車高が下がらないようにしていた。これが強化サスの走りだよ。硬くすることによってメリットが生れるってことに気付いて、同じことを乗用車でもやろうと。でも、乗用車の場合、硬くするだけだったら売れないから、一緒に車高も下げようってことになって、H150って商品が登場する。実用的なものにカッコよさが重なって、強化サスは生まれたんだよ。当時の顧客は暴走族(笑)。道路も多量に舗装がよくなってきたから、強化サスを組んだクルマはコンコン飛び跳ねてたなあ(笑)。」

H150の名前は、最低地上高150mmの意味。それに対して、今現在販売している210シリーズ



THE FOUNDER