



ナジコ製作所はディーゼル車両や製鉄所の圧延機に使うユニバーサルジョイントで国内トップメーカーだ（茨城県高萩市）

鉄道車両部品などを製造するナジコ製作所（茨城県高萩市）は2025年12月期から年間設備投資額を3億～4億円と従来の2倍の水準に引き上げる。鉄道のディーゼル車両の動力伝達に使うユニバーサルジョイントなどを手掛けているが、脱炭素や電動化に対応して熱交換器など需要拡大が期待できる分野にも重点投資し、生産性を向上させる。

同社は鉄道車両部品などのナジコ（東京・中央）の生産子会社で、1973年に高萩市の工業団地に進出した。旧社名は中村自工深川製作所で、22年1月に同じ敷地内に工場を構えていたグループ企業の旧中村自工大成製作所と合併し、ナジコ製作所に社名を変更した。



2022年1月にナジコ製作所に社名を変更した（茨城県高萩市）

ナジコ製作所の24年12月期の売上高は約30億円で、合併前の21年12月期からは5割ほど増えた。25年12月期の設備投資は約3億5000万円になる見通し。合併前は年間1億～2億円ほどの水準だったが、来期以降も「年間3億～4億円の投資をして脱炭素対応や生産性の向上につなげる」（中村尚樹社長）。

ユニバーサルジョイントはエンジンやモーターなどの回転を、ベアリングなどを使って伝達する筒状の装置だ。ナジコ製作所はディーゼルエンジンの回転を車輪に伝える鉄道用と、製鉄所の圧延機に使う大型のユニバーサルジョイントで国内のトップメーカーだ。



ナジコ製作所の中村尚樹社長

製鉄所向けは国内の需要を取り込みつつ、企画や営業を担当するナジコと連携して製鉄所の新設案件があるインド向けの開拓に力を入れる。もう一方の鉄道向けユニバーサルジョイントは「技術動向によって需要が変わる可能性がある」（中村社長）と見て、対応を進める。

ディーゼル車両は電車に比べて車両当たりの二酸化炭素（CO2）排出量が多いことから、鉄道各社は次世代車両の開発を急いでいる。[JR西日本](#)がバイオ燃料の導入を掲げる一方で、[JR東日本](#)は燃料電池と蓄電池を併用するハイブリッド型車両の開発を進めている。バイオ燃料が主流になればユニバーサルジョイントの利用は続くが、電動化が進むと需要が減る可能性もある。



ナジコ製作所はディーゼル車用向けの熱交換器でも高いシェアを持つ

鉄道車両向け部品では熱交換器に力を入れる。ナジコ製作所はディーゼル車両向けの熱交換器でもトップメーカーで、ハイブリッド車両向けにも供給している。電動化が進んでも熱交換器は動力制御や空調向けなどに使われるため、製造設備の更新で生産効率を高めてコストを抑える。

旧深川製作所では製鉄所と鉄道向けユニバーサルジョイントを生産し、個別原価管理を導入していた。一方、熱交換器を製造する旧大成製作所では総合原価管理で製品ごとの採算管理が難しかった。システム統合により採算管理を強化しており、鉄道車両や建設用機械、非常用電源など幅広い分野の需要がある熱交換器の生産性を向上させる。

（剣持泰宏）