

WORK スペシャル対談!! SOUWA CORPORATION

ユーザーの夢を実現すること それこそが追求する企業理念

Artwork（芸術作品）を社名の語源として1977年に設立されたワーク。絶対的な強度や信頼性など高品質を前提とした上でデザイン性も重視したホイール開発を行う老舗ブランドである。

●取材協力

【WORK】

東日本コールセンター TEL 048-688-7555

西日本コールセンター TEL 06-6746-2859

中日本コールセンター TEL 052-777-4512

<https://www.work-wheels.co.jp>

【ソウワコーポレーション】

TEL:052-321-0007 <http://www.souwa-wel.com>



**デザインには確たる理由あり
それを証明するインナーリム**

渡邊店長（以下渡邊）：今日はよろしくお願ひします。まず最初にワークホイールが持つ特徴、個人的にはインナーリムのカールだと思っておりますが、この意味を教えてください。

ワーク吉川氏（以下吉川）：端的に言えば強度を上げるためです。強度をどうするかは各メーカーの考え次第でしょうけど、当社の場合、いろいろ試した結果、カールを入れないと求める強度が得られなかったんです。

渡邊：なるほど。最近のホイールはプラスチックが増えている分だけインナーリムがたわみやすく、中には路面のキヤッツアイ踏んだら一発で凹んだ、なんて話も聞きますから安心感がありますね。

吉川：アウターリップに最も負荷がかかるのはわかっているんです。ただ当社の場合、組み立て式ホイールが強みでもあるためリム全体を考えるとアウターリップだけ強ければいいわけじゃない。なのでカールなんです。

渡邊：インナーリムの有無で走りは変わるんでしょうか。

吉川：もちろん。剛性が違うのでまったく変わります。剛性とは必ずみや歪みも含めた強度の表現になります。どんなホイールでも走行中は絶対にたわむんです。そのリズムが一定なら割れることはない。ところが路面やドライバーの運転など走行状況の変化でリズムも一定でなくなると負荷が増大、それが一部に集中してクラック、亀裂を引き起こします。まあ普通に走ってこればまず起きませんが、当社では安全基準120%増しぐらいの耐久性確保により防いでおります。例えば10万回転が基準ならそれ以上回しても問題ないようプラスチックの強度を持たせるわけですね。

吉川：もちろん。剛性が違うのでまったく変わります。剛性とは必ずみや歪みも含めた強度の表現になります。どんなホイールでも走行中は絶対にたわむんです。そのリズムが一定なら割れることはない。ところが路面やドライバーの運転など走行状況の変化でリズムも一定でなくなると負荷が増大、それが一部に集中してクラック、亀裂を引き起こします。まあ普通に走ってこればまず起きませんが、当社では安全基準120%増しぐらいの耐久性確保により防いでおります。例えば10万回転が基準ならそれ以上回しても問題ないようプラスチックの強度を持たせるわけですね。

渡邊：それはリムだけに？

吉川：いや、全体です。ディスクも単体はもちろん全体の強度テストを行う。どこに負荷が集中しても大丈夫だと保証できるよう徹底します。

渡邊：インナーリムを単純に分厚くするわけではないんですね。

吉川：もちろん。むしろ厚くすると逆効果な場合もあるんです。例えば塗装。塗料が分厚くなると剥がれなくなるわけじゃない、逆にパキンと割れてしまう。さらに厚くして重量が増したら何の意味もありません。



WORK SOUWA CORPORATION
スペシャル対談!!

得点十分ですね。

吉川：レースの世界って、非現実の中でも一番キツイ。その経験があるから極限を知っているし経験値を持つ人間が作ればフィードバックも活きる。強度を例に挙げれば、知らない人間が作った最高と、知っている人間の最高は違う。どんな場合にどこに負荷がかかるか、そういった要素を盛り込んでデザインする。デザインはデザインだけのものではないんですよ。

渡邊：機能に裏打ちされたデザインというわけですね。

吉川：これでいきたいけど強度が出ない、みたいなデザインは見ただけでわかります。実際、今は解析ソフトを使えば負荷がかかる場所など全部バレてしまう。どこに肉を付けてどこを削るのか徹底した上で魅力的なデザインを考える。この手法はマルチピースもワンピースも同じです。

渡邊：最近のように低扁平タイヤが一般化した状況だとホイールの強度や剛性は非常に重要ですね。

吉川：そうですね。ただ、それ以上にホイールメーカー、タイヤメーカーそれぞれが気にするのは、ホイールってタイヤありき、タイヤもホイールありきの商品なのでお互い何を装着するかがわからないことです。当たり前前の話ですけど、組み合わせる以上、重要なのはいかにブレることなく回るか、すなわち真円度です。可能な限り100%に近い真円度のホイールを工業製品として作らなければならず、さらに組み付け時のほめ込みやすさやタイヤの保持力なども重要になってくる。

吉川：そうですね。ただ、それ以上にホイールメーカー、タイヤメーカーそれぞれが気にするのは、ホイールってタイヤありき、タイヤもホイールありきの商品なのでお互い何を装着するかがわからないことです。当たり前前の話ですけど、組み合わせる以上、重要なのはいかにブレることなく回るか、すなわち真円度です。可能な限り100%に近い真円度のホイールを工業製品として作らなければならず、さらに組み付け時のほめ込みやすさやタイヤの保持力なども重要になってくる。

渡邊：タイヤの保持力で考えたことはなかった（笑）。

吉川：タイヤは、はめ込みで固定されているだけ。接着もビス止めもない。ですが空気圧が下がっても絶対に外れてはダメなので、当社では一部モデルにローレット加工を行うことで防いでおります。このようなテストは安全性確保に欠かせず、当社の場合、合格基準を通常より厳しくすることです。さらなる安全性を追求しております。

渡邊：デザインに関してお聞きしたいんですが、最近ではコンケープが流行っているように思えるんですが。

吉川：確かに流行ってますね。でも元々はカッコ良さよりもレース用のホイールから来た流れです。レースで加

速時やコーナリング時の加重値、ホイール自体の重量などをトータルで考えた場合、この形状が力の伝わり方を一直線でつなげられる分だけムダがない。必然性が生んだ形状なんです。

渡邊：そうか。コンケープってファッションではなく機能なんだ。

吉川：以前はコンケープなんて言葉はなかったですね。何をどう表現すればいいかが難しく、当社も出した当時はターバーやターバーデザインと呼んでいました。よってファッションではなくレースからのフィードバックです。

渡邊：なるほど。では昔からの技がコンケープだとすれば、最近の技はやはりフローフォーミングですか？ 今回の新作もフローフォーミングですか？

吉川：WFT、ワークフローフォーミングテクノロジーのことですね。こ



ソウワコーポレーション
社長 渡邊 康弘 氏
SOUWA CORPORATION
WATANABE YASUHIRO

吉川：そうですね。ただ、それ以上にホイールメーカー、タイヤメーカーそれぞれが気にするのは、ホイールってタイヤありき、タイヤもホイールありきの商品なのでお互い何を装着するかがわからないことです。当たり前前の話ですけど、組み合わせる以上、重要なのはいかにブレることなく回るか、すなわち真円度です。可能な限り100%に近い真円度のホイールを工業製品として作らなければならず、さらに組み付け時のほめ込みやすさやタイヤの保持力なども重要になってくる。

渡邊：デザインに関してお聞きしたいんですが、最近ではコンケープが流行っているように思えるんですが。

吉川：確かに流行ってますね。でも元々はカッコ良さよりもレース用のホイールから来た流れです。レースで加



GNOSIS IS205
インタビューでも挙がっていたワークが誇る世界最高峰の技術 WFT により製造される輸入車対応ホイール。WFT=ワークフォーミングテクノロジーとは鍛造が完了した素材のリム部分に圧力を掛けながら伸ばして成型する製法。鍛えられたアルミ組織の微細化による「しなやかさ」と肉薄化がもたらす「軽量化」を高い次元で両立させている。19 / 20 / 21 インチを設定。

WORK YOSHIKAWA MASAOKI

ワーク
商品企画部 広告企画課
吉川雅章 氏



が、それは当社にとって当たり前。言葉にすれば「安心・安全」ですが、もはや私どもは語っておりません。必然の前提条件です。

渡邊：なるほど。どのホイールも品質には絶対的な裏付けが。よくレースをやっている方から「ワークのホイールは他より重いけどタイムは上回る。結局は剛性などの兼ね合いかな」なんて話を聞くことがあるんですが、それが裏付けなんじゃないですか。

吉川：今おっしゃられた話はラリーによく聞きます。ラリーは帰ってこないし何も無い。ポイントはおるか下手したらリタイヤ扱いされて得るものゼロ。逆に言うか帰還さえできればどうにかなるわけですが、そこで当社のホイールが意図的に過度な走行した場合を除き、割れた話が出たことがない。多少重くてもワークなら勝ると。ラリーの場合、軽量な高性能ホイールでも割れたらどうしようもないですから。渡邊：なるほど。現場からの声は説

の製法で作ったホイールには刻印を入れております。

渡邊：特徴は。

吉川：おそらく一般の方がイメージするのは「軽さ」「硬さ」「鍛造と一纏」などかなと思いますが、実際はちよつと違います。

渡邊：個人的にはディスクを鍛造で作る、リムは引き伸ばして成形する、といったイメージです。

吉川：基本的にはそう。ただ、リムはそこまで伸ばせるわけではないためフロー成型での対応になります。