

NEWS



特集

激動の時代、 部品業界の再編

～大変革の時期で岐路に立たされるサプライチェーン～

我が社の
ターニングポイント

矢崎総業

自動車とは何か
～学生短信～

第12回
「学生フォーミュラ日本大会2025」決勝レポート

交通事故ゼロ。
カーボンニュートラル。
この世界はまだ、
できてないことだらけだ。



だから、
デンソーがいる。

もっと安心して暮らせる社会へ。
もっと環境にやさしい社会へ。
デンソーは、あらゆるパートナーとともに
できてないだらけの世界を変えていきます。

DENSO
Crafting the Core

高分子の可能性を追求し、より良い移動と暮らしを未来につなぐ会社

合わせゆく 成してゆく

エアバッグ



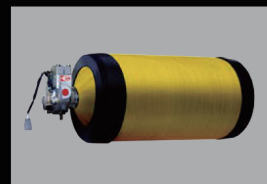
ハンドル(エアバッグ内蔵)



フロントグリル



高圧水素タンク



ドアガラスラン



 **TOYODA GOSEI**



可能性を
技術で
「カタチ」に。

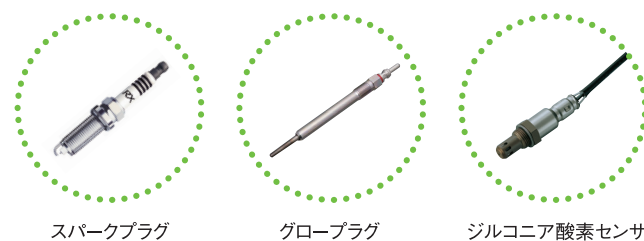
いま暮らしが進化しています。さまざまな領域で、次々と革新が生まれる時代に。私たちNOKグループは、社会の進化の根幹となる「安全」と「快適」を担っています。車や飛行機などのモビリティ、スマートフォンなどの電子機器、さらには医療機器、産業用ロボット、人工衛星まで。あらゆる産業のコアパーツを分子レベルの精度で生み出しています。私たちの技術。それは、世界の安全と快適の水準を上げる技術。人が豊かに生きる上で最も必要な価値を追求し、社会全体の未来の可能性をカタチにし上げていきます。それが私たちの掲げる「Essential Core Manufacturing — 社会に不可欠な中心領域を担うモノづくり」です。

Essential Core Manufacturing

NOK株式会社 メクテック株式会社 NOKクリューバー株式会社 ユニマテック株式会社 シンジーテック株式会社

技術は、誰のために生まれるの？

たとえば、クルマを動かす力になるプラグ。それは、運転する人のためのもの。
でも大きな視野で見つめれば、それは地球の、未来の一部になる。
だから日本特殊陶業は、子どもたちのこと、
世界で暮らす人々のことも想いながら技術を育んでいます。
環境を考えて進化するプラグやセンサ。未来を支える製品開発。
一つひとつに、大切な想いを込めて。挑戦は続きます。



全領域空燃比センサ / ノックセンサ

〒461-0005
名古屋市中区東桜一丁目1番1号
アーバンネット名古屋ネクスタビル
TEL (052)218-6218
<https://www.niterragroup.com>

Niterra
日本特殊陶業

私たちは、考え、動きます。
どうすればお客様の期待を超える
製品を生み出せるのか、
ひとりひとりの「できることの水準」を上げ、
一緒に働く仲間と共に、
妥協をしないものづくりに挑戦しつづけます。

株式会社 YOROSU

どうすればできるか。

YOROSU

「企業は人」
「人材育成」
環境が変化しても
長し続ける
人材を育てる

詳しい情報はこちらから



人事制度改定

056 社

目標設定研修

237 回

能力評価研修

1132 回

昇格者選抜評価

423 回

主な実績企業 2025年8月時点

株式会社アイシン
アイシン機工株式会社
アイシン九州株式会社
アイシン軽金属株式会社
株式会社アイシン・コラボ
アイシン辰栄株式会社
アイシン高丘株式会社
株式会社アイシン福井
株式会社アドヴィックス
イゾミ工業株式会社
株式会社キャタラー
株式会社ソミック石川
津田工業株式会社
東海部品工業株式会社
株式会社デンソーソリューション
株式会社デンソープレステック
株式会社デンソーワイパシステムズ
トヨタ自動車株式会社
株式会社豊田自動織機
ナブテスコ株式会社
浜名湖電装株式会社
豊生ブレーキ工業株式会社 他(50音順)

代表コンサルはアイシン精機株式会社
(現 株式会社アイシン) 人事部出身

人事・人材開発支援の
株式会社シナジーパワー

愛知県名古屋市中区丸の内1-17-19 キリックス丸の内ビル 8F
TEL 052-204-4780 E-MAIL info@synergy-power.co.jp

6 巻頭言

副会長・総合技術委員会委員長 二之タ 裕美
(東海理化 代表取締役社長)

8 我が社のターニングポイント

矢崎総業

12 次代を見据えて

T2
事業開発本部長
國年 賢

16 特集

激動の時代、部品業界の再編
～大変革の時期で岐路に立たされるサプライチェーン～

22 JAPIAの活動 第21回

SSAワーキンググループ

会員企業紹介～我が社の強み～

- 26 島野精機 (埼玉県比企郡)
- 27 オーツカ (岐阜県羽島郡)
- 28 三州電線 (愛知県西尾市)
- 29 湖北工業 (滋賀県長浜市)
- 30 アイエーシーインターナショナル (滋賀県彦根市)

32 日刊自動車新聞NEWS TOP5

34 自動車とは何か～学生短信～ 第12回

「学生フォーミュラ日本大会2025」決勝レポート

36 社会のために、地域のために 第4回

三五の特定外来生物の駆除活動など

38 読者アンケート



我が社のターニングポイント
矢崎総業 矢崎 陸 代表取締役社長



社会のために、地域のために
三五の特定外来生物の駆除活動

2025年10月15日発行
(年4回 [1・4・7・10月] 発行)

■発行

一般社団法人
日本自動車部品工業会
〒108-0074
東京都港区高輪1-16-15
電話:03-3445-4212
FAX:03-3447-5372

■編集

広報部会JAPIA NEWS編集委員会

■制作

日刊自動車新聞社

■価格(消費税込み・送料別)

1部1,100円

※JAPIAは日本自動車部品工業会
(部工会)の英文略称

光の力で未来へ。さあ。
KOITOと、いこう。

安全を光に託して
Koito
Since 1915

株式会社小糸製作所 〒141-0001 東京都品川区北品川五丁目1番18号 TEL 03-3443-7111(代表) <https://www.koito.co.jp>

イワタボルトの グローバルネットワーク

国内

- ・栃木工場・一関・山形・仙台・福島・宇都宮・栃木・上田・群馬
- ・太田・埼玉・つくば・千葉・五反田・SOFI 課・海外課
- ・多摩・横浜・湘南相模・富士・浜松・名古屋
- ・安城・三重・大阪・広島・福岡・久留米

海外

- ・タイ工場・シンガポール工場・オハイオ工場
- ・深圳工場・香港・上海・蘇州支店・武漢
- ・深圳貿易・深圳汽车零部件
- ・シンガポール・マレーシア・タイ・アユタヤ分室
- ・インドネシア・アメリカ (ロサンゼルス支店・アトランタ支店・オハイオ支店・ナッシュビル支店)
- ・メキシコ (グアダラハラ・ケレタロ支店)・カナダ支店

認定または認証取得一覧

	タイトル	認定・認証施設	取得No.	認定・認証機関
日本	ISO/IEC 17025:2017	技術開発課 IBラボ	ASNITE 0050T	IA Japan
	ISO 9001:2015	栃木工場・技術開発課	YKA 0200001	LRQA
	ISO 14001:2015	本社・五反田(営)・宇都宮(営)・栃木工場	0066403	LRQA
アメリカ	IATF 16949:2016	IWATA BOLT USA,INC	0328553	BSI
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT USA,INC	EMS549810	BSI
メキシコ	ISO 9001:2015	IWATA BOLT MEXICANA S.A. DE C.V.	55929	ABS OE
シンガポール	ISO 9001:2015	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	94-2-0318	TUV SUD PSB
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	2004-0265	TUV SUD PSB
	IATF 16949:2016	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	0343755	BSI
タイ	ISO 9001:2015	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	FM095250	BSI
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	EMS695187	BSI
	IATF 16949:2016	岩田螺絲(深圳)有限公司	44111081851	TUV NORD CERT
中国(深圳)	ISO 9001:2015	岩田螺絲(深圳)有限公司	04100062166	TUV NORD CERT
	ISO 14001:2015	岩田螺絲(深圳)有限公司	04104062166	TUV NORD CERT

イワタボルト株式会社

〒141-8508 東京都品川区西五反田2丁目32番4号

電話 03(3493)0211(代表) <http://www.iwatabolt.co.jp/>

JAPPIA総合技術委員会 委員長就任に際して

昨年度より日本自動車部品工業会（以下、JAPPIA）の総合技術委員会委員長を拝命いたしました東海理化の二之夕です。よろしくお願いいたします。

自動車産業は今、100年に一度と言われる大変革期の真っただ中にあります。CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）、Maas（サービスとしてのモビリティ）、SDV（ソフトウェア・デファインド・ビークル）といった新しい概念が急速に現実のものとなり、車両の価値はハードウェアからソフトウェアへとシフトしています。このような変化の中で、私たち部品メーカーが果たすべき役割も大きく変わります。

総合技術委員会では、こうした技術革新に対応す

るため、会員各社が持つ知見を結集し、共通課題の解決に向けた取り組みを進めています。特に、オープンイノベーションの重要性が高まっており、従来の垣根を越えた連携が不可欠です。自社単独では解決が困難な課題に対して、異業種やスタートアップ、学術機関との協業を通じて新たな価値を創出することが求められています。特に中堅・中小の皆さまにおかれましては、生き残りのために意識を変えることも大切で、連携により新たなことへチャレンジしていくことが求められています。総合技術委員会では、これらのチャレンジが少しでも成功につながるようなサポートができないかという取り組みをしています。

JMS（ジャパンモビリティショー）において出会うの場を設定したり、どのような事を考えていくべきかについてのセミナーを実施したりと、皆さまに寄り添った活動をしていきたいと思っています。

また、環境対応の面では、サーキュラーエコノミー（CE）への対応が喫緊の課題です。資源の有限性やカーボンニュートラルの実現に向けて、製品設計段階からリサイクルや再利用を前提とした開発が必要となります。部品の長寿命化、再製造技術の高度化、トレーサビリティの確保など、CEに対応するための技術的準備を今から着実に進めていくことが重要です。

ただ、リサイクル材と一言で言っても業界や団体によっても定義が違っている状態でもあり、会社の中でも同じ前提で議論がされているのか怪しいと感じることもあります。JAPPIAとしては環境省コンソーシアムへも参画しながら、自動車部品として必要な材料がしっかりと確保でき、将来、法規制がもっと進んだ場合に材料が足らずに困ることのないよう積極的な働き掛けを行っていきます。

さらに、SDVなど新しい時代への対応においては、各社が意識を変え、従来の「モノづくり」から「コトづくり」へと発想を転換する必要があります。

ソフトウェアによって車両の機能が定義される時代においては、アップデート可能な設計、セキュリティ対策、ユーザー体験の向上など、これまでとは異なる視点での技術開発が求められます。

このような変化の中で、私たちが持つ「現場力」や「技術力」は、依然として大きな強みです。それを生かしつつ、柔軟な発想と協調の姿勢を持つて、未来に向けた技術的挑戦を続けていくことが、業界全体の持続的成長につながると確信しています。

各社が協調して進めることで業界全体で競争力を付け、生き残っていくためにできる事は何かをJAPPIAとして考えて、会員各社が、JAPPIAに加盟して良かったと思えるような活動ができるように議論していきたいと思っています。

総合技術委員会としても、今後ますます多様化・複雑化する技術課題に対して、会員の皆さまと共に知恵を出し合い、自動車部品業界全体の競争力強化に貢献してまいります。

茅本会長のお言葉にもありますように「部工会があつて良かった」「部工会に入って良かった」と思っていただけのように総合技術委員会としても何ができるかを常に考え、尽力してまいりますので、ご支援とご協力をお願いいたします。

一般社団法人 日本自動車部品工業会

副会長・総合技術委員会委員長 ^{にのゆひろよし} 二之夕 裕美
(東海理化 代表取締役社長)



電線販売の取引先からバッテリーコードの 相談を受ける中で自動車の電線の将来を直観。 国産W/Hは歓迎され販路を拡大



1939年、東京都荒川区に「尾久工場」開設
一般電線ならびにW/Hの生産を開始

業は育たないと言われていた中で、自動車の電線の将来を直観したそうです。仕事の合間に修理工場や電線工場を回って知識を蓄え、29（昭和4）年に独立します。

当初は修理工場が顧客。乏しい資金で銅を買い、組電線を仕立てて売り込む自転車操業で、それでも国産W/Hは歓迎され、国産自動車メーカーの動きも追い風になって販路を拡大。合資会社を経て、矢崎電線工業を設立したのが41（昭和16）年です。以来、戦争や幾多の危機をくぐり抜け、来年

（2026年）で創業85周年になります。

Q さまざまな試練を乗り越えてきた中、節目の一つは戦中・戦後ですね

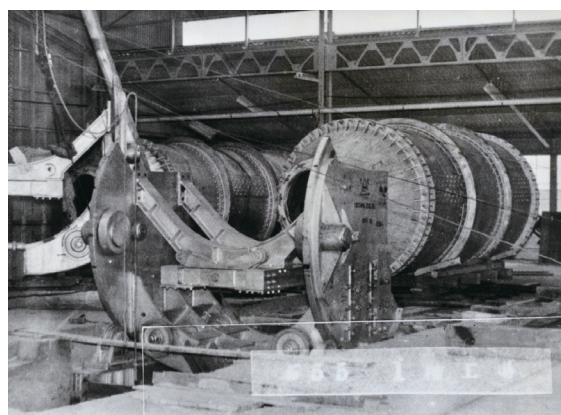
矢崎 順調に業績を拡大してきた会社も、空襲被害で、本社と東京都北区の尾久工場を焼失し、一般電線の製造・販売を手掛けるほかありませんでした。しかし、自動車産業の急速な復興に合わせ、1949（昭和24）年には一般電線製造を止め、本来のW/H専業に立ち帰りました。ただ、トップメーカーにはなかったものの、銅線の供給は金属大手頼み。自前で溶銅からやりたいと、51年には電気溶銅炉を導入しました。それでも安定した品質の銅がなかなか得られないのが悩みの種でした。

56年、欧州視察の途上、ドイツにトーマス炉という優れた回転式溶銅炉があると知り、早速導入。試行錯誤の末、57年には安定生産にこぎつけました。炉の生産能力はW/H生産の必要量をはるかに上回り、しかも品質は格段に向上。また、資源を生かすことも大きな狙いでした。創業者は工場に山積み

の廃電線の切れ端を見て「資源を無駄にしてはならない」と力説したそうです。廃電線の再資源化が可能になり、今でこそ当たり前となったリサイクルや循環型社会の考え方を当時から実践したわけです。「もったいない」の精神で事業に取り組む文化は、広くいきわたっています。

Q タコグラフ（運行記録計）の国産化にも取り組みました

矢崎 50年代後半、日本ではモーターゼーションと共に交通事故が急増し、社会問題化していました。運送業界からは「ドライバーの運行をきちんと管理したい」、行政からは「事業用自動車の安全性を確保したい」という要望



1957年、日本初の「トーマス炉」を沼津工場に導入

我が社の ターニング ポイント

矢崎 陸
（やざき りく）

矢崎総業代表取締役社長。1991年矢崎総業入社。99年取締役、2009年専務取締役、21年取締役副社長。創業者の故・矢崎貞美氏の孫で、矢崎裕彦名誉会長の長男。1968年2月生まれ、57歳。東京都出身

第12回

矢崎総業

YAZAKI



創 立 1941年
資本金 31億9,150万円
従業員 約22万人（グループ）
本 社 東京都港区港南1-8-15
Wビル7F

矢崎グループは、自動車用組電線（ワイヤーハーネス、W/H）や計器類といった自動車関連製品を中心に、電線、ガス機器、太陽熱利用機器、空調設備など幅広い事業領域を展開している。根底に「貫して流れる理念は「つなぐ」というキーワード。クルマ内部の電力や情報をつなぎ、人とクルマをつなぎ、さらに人々の暮らしや社会をつなぐことで、豊かな未来の実現を図っている。「世界とともにある企業」「社会から必要とされる企業」として、時代の変化に応じて変革を進め、技術と理念を融合させて新しい価値を提供してきた同社。矢崎陸社長にこれまでの歩みや今後の展望を聞いた。

青雲の志の創業者の直感 サステナブル経営を先取り

Q 創業の経緯はどのようなものでしょうか

矢崎 創業者・矢崎貞美が故郷の長野から上京したのは関東大震災の翌

1924（大正13）年。数えて16歳の時です。日本橋横山町の衣料雑貨問屋にでっち奉公し、明るさと勤勉さで頭角を現したそうです。電線販売を任されていたある日、取引先から自動車のバッテリーコードの相談を受けました。T型フォード全盛期で日本に自動車産

石油ショックや創業者の急逝 といった大ピンチを関係者の 死に物狂いの努力で乗り越えた



1960年、日本初のタコグラフ「TCO-8」を発売

が高まっていました。これに比べて60年、日本で初めてタコグラフの国産化に成功。安全運転の促進、過労防止、燃費改善といった労務管理や経済性の向上が可能になり、持続可能な運輸業の実現に寄与しました。62年にはタコグラフが法制化され、バスやトラックなどへ搭載が進み、安全管理に不可欠な装置となりました。これは当社が「部品メーカー」から「社会課題を解決する企業」へと飛躍する大きな契機となったといえます。

矢崎 62年にタイに現地法人を設立し、海外展開をスタートさせました。まだ生産拠点を海外に設けるのは珍しい時代でしたが、創業者は「日タイ親善の

石油ショックで会社存続の危機 愛着のあるビル売却の決断も

Q 海外展開もいち早く進めています

矢崎 62年にタイに現地法人を設立し、海外展開をスタートさせました。まだ生産拠点を海外に設けるのは珍しい時代でしたが、創業者は「日タイ親善の

架け橋になりたい」と願い、地域に根ざした事業をつくり上げました。

これを皮切りに、いまでは46の国・地域で約22万人の従業員を擁するグローバル企業へと発展しました。83年にメキシコへ進出した際には、現地の家庭に社員がホームステイし、住民と一緒に工場をつくり上げました。単なる進出ではなく「地域と共に生きる」という哲学があります。

Q 順風満帆な時期ばかりではなく、存亡に関わる危機もあったのですね

矢崎 73年の第一次オイルショックです。景気が急速に悪化し、業績も急降下。それに追い討ちを掛けるように、決算から2カ月後の74年8月27日、創業社長・矢崎貞美の急逝という悲運が襲いました。金融機関の融資姿勢も厳しくなっていた当時、一歩間違えば倒産しかねない状況でした。

この難局に、33歳で跡を継いだ矢崎裕彦新社長（当時）のもと、経営陣は銀行団からの支援体制を背に、思い切った策を進めました。特に大きかつ



1962年、タイ・バンコクに初の海外拠点「泰矢崎電線株式会社」を設立

値を形にする営みでもあります。

Q 環境配慮や人材では

矢崎 脱炭素も急務です。工場の屋根に太陽光パネルを設置し、自社利用だけでなく他拠点に供給する仕組みを構築しています。リサイクル樹脂を使ったコネクタでCO₂排出の削減に取り組んでいます。また、使用済み車載電池を再利用する蓄電システム「BVT TREFLY（バターフライ）」の開発も進めています。これらを通じ、持続可能な社会の実現に大きく貢献できると確信しています。

また、事業を支えているのは「人」です。創業以来、矢崎は「人が財産」という考えを大切にしてきました。特に今後、顧客の「困り事」に寄りそうといった新たな視点の事業開拓が必要になります。そうした進化を図る上でも、社員同士が自由闊達に意見を交わして交流を図るといった企業文化をさらに進め、人の成長と共に企業も成長するという信念で、これからも取り組んでいきたいと考えています。

Q 社長に就任されて3年になります

矢崎 2022年、復帰を目指して病氣療養中だった矢崎信二社長（当時）が死去し、副社長だった私が後を継ぎましたが、その際も大きな節目でした。いずれ自分がかじ取りを担うことになると思定はしていましたが、社長急逝の中、社業を遅滞なく進めていくことに必死で取り組みました。従業員らの協力もあって、新体制として進むことができました。

Q 業界は100年に一度の変革期です

矢崎 私たちは「モノづくり」と「コトづくり」で未来を切り拓くことを目

次代を見据えて

Ask about the next generation

物流が直面するドライバー不足解消の切り札となる 完全自動運転輸送の実現を目指し、官民連携で事業を推進中

T2は、設立から数年で110億円規模の資金調達と大手企業とのパートナーシップを実現し、レベル2の商用幹線輸送を国内で先行して開始した。今後はレベル4（完全自動運転）の実現に向け、技術開発と拠点整備を加速させ、日本の物流インフラを次世代へと進化させようとしている。物流業界への貢献を通じ、自動運転の社会定着実現に最も近い1社として注目される。



実証試験中の大型トラック

「各方面で進められている実証でT2が中心的な役割を果たしています」
当社が実現を目指すレベル4自動運転トラックによって「モノが届く」という当たり前を支えられるようになります。運転手不足による物流費高騰を抑制。メンテナンス時以外は24時間稼働。高感度センサーやカメラで人為ミスを削減。アクセルやブレーキの効率制御で安定走行を図り、燃費改善にも貢献。安心・安全・効率の物流です。
こうした世界を実現すべく、自動運転トラックの社会実証に向けた国との実証、高速道路のみならずその

「設立背景やビジョンをお聞かせください」

当社は2022年8月、三井物産や、人工知能（AI）分野で国内有数の技術を持つPreferred Networks（PFN）の共同出資で設立されました。背景には、物流業界が直面する深刻なドライバー不足など「2024年問題」への対応があります。高速道路におけるトラック事故のうち、大型車関連は7割を占めます。また、長距離運転手は2日に1回しか家に帰れないといった、深刻な労働環境下にあります。

私たちのミッションは、自動運転トラックを用いた幹線輸送の効率化と安全性の向上を通じて、こうした危機を打破し、持続可能な物流インフラを構築することです。そこでは、単なる技術開発にとどまらず、当社

自動車以外の業種も巻き込みさまざまな実証試験を実施中

自体が運送会社となることで、物流現場の実情に即した自動運転車の運用を目指します。具体的には、顧客（運送事業者や荷主）の物流拠点間の貨物輸送サービスを提供する、事業モデルづくりを軸にしています。



國年 賢（くにとし けん）関西学院大学社会学部卒業後、トヨタ自動車に入社。国内外における自動車生産用部品の輸送・運搬の監督や改善提案など、物流業務に長年携わる。2020年に三井物産へ移籍し、ロジスティクス戦略部に配属。経営効率改善を目指し、関係会社の物流コンサルを行う。22年、モビリティ第一本部に異動。自動運転による幹線輸送サービスの実現を目指すT2の立ち上げに参画。23年にT2へ出向し、現在、事業開発本部長。1986年生まれ

周辺に所在する物流施設の建物内を自動走行するための実証などを展開しています。対象エリア、車両を拡大するとともに、事業性を向上するための取り組みも図っています。

「資金調達などについては」

設立後、プレシリーズAで約12.5億円、シリーズAで42億円、さらに追加ラウンドで62億円を順次調達しました。そして25年8月にはプレシリーズBで50億円を調達し、累計約110億円に達しています。

株主には、三井物産をはじめ、三菱地所、宇佐美鉱油、東邦アセチレン、三井住友海上火災

保険、三井倉庫ロジステイクス、JASTIS、三井リース、KDDI、紀陽キャピタルマネジメント、大和物流、三井住友信託銀行をはじめ、物流・不動産・エネルギー・通信など多様な分野

の企業が参加しています。広範な株主ネットワークが、技術・運用・インフラ面での強力な基盤となっています。

「多くの実証を手掛けています」

運輸、電機、製紙、食品、化学品、飲料、医薬卸、タイヤメーカーなど多岐にわたる業種を巻き込み、活発に実証実験を展開しています。幹線輸送の走行ルートや所要時間、刻々と変化する渋滞や気象変動などへの対応が求められる走行オペレーションの有効性、積載物の品質管理などを、各業界の視点を通じ検証するこ

T2 パートナー企業および国との連携		
運 輸	佐川急便	2024年10月実証開始
	セイノーHD	24年10月実証開始
	日本通運・JR貨物	25年6月モーダルコンビネーションを開始
	日本郵便	25年1月実証開始
	F-LLINE	25年3月実証開始
	福山通運	25年2月実証開始
飲 料	大和物流	25年7月実証開始
	アサヒロジ キリンググループロジスティクス サッポログループ物流 サントリーロジスティクス	共同で25年6月実証開始
電 機	パナソニック	25年2月三井倉庫ロジスティクスとの共同実証開始
製 紙	大王製紙	25年3月実証開始
食 品	キュービー、江崎グリコ	25年7月実証開始
	日清食品	25年6月実証開始
化学品	住友化学	25年7月実証開始
医薬卸	東邦ホールディングス	25年7月実証開始
タイヤ	横浜ゴム	24年11月から自動運転の運用に適したタイヤの実証開始
国交省	路車協調による自動運転トラックの実証に参画	

自動車分野以外の企業とも活動

次代を見据えて

Ask about the next generation

が成功しても、法制度や保険の整備、社会的受容性といった課題があります。レベル4を実現するには安心感と理解が不可欠で、さまざまなデータの公開を進めて「透明性」を確保するとともに、浸透を図り、早期実用化につなげていきます。

―将来のロードマップ、展望や目標については―

27年を目標に、ドライバー不在でのレベル4幹線輸送を開始する計画です。そのため、三菱地所と共同で建物内走行の実証に取り組んでいます。「次世代基幹物流施設」をトラックの発着拠点として活用する予定ですが、自動運転で必要となる「GNSS」（全球測位衛星システム）の受信が困難となる「建物内の走行」を可能にするため、両社で国内初となる技術検証も始めました。

従来、自動運転トラックを高速道路で走らせることができて、GNSS受信困難だと、物流施設において荷物の積み下ろしを行う「パース



鉄道とも連携してモーダルコンビネーションに取り組む

将来的には、安全な自動運転トラックの量産へ向け、自動車メーカー

まで走行することが難しいのです。これを技術的にクリアし、さらにシームレスな物流を目指していく第一歩となります。こうして、有人／無人切り替え拠点や建物内走行の実証を行い、都市間輸送を完全自動化できるネットワークの構築を目指します。

―組織文化や求める人材は―

当社は多様なバックグラウンドを持つ人材が集まり、自由に意見を交わせるフラットな組織文化があります。重要なのは、未知の領域に挑む意欲と、自ら課題を見つけて解決する行動力です。自動車業界出身でなくとも、他業界の経験を生かして各メンバーが活躍しています。

での幹線輸送実証であり、システムの安定性などを確認できました。

―商用化へのステップは―

25年7月から、関東～関西間の商用幹線輸送を本格的に開始しました。佐川急便、西濃運輸、日本郵便、福山通運、三井倉庫ロジステイクスといった主要物流企業5社の貨物を運び、運行頻度は週1回から週5回へと増やしています。ドライバーが乗車した状態で、実用的な運行品質を確立しつつあります。



手放し運転による走行試験（自動運転レベル2）

とが大きな狙いです。

また25年6月、神奈川県綾瀬市から神戸市まで約500kmをレベル2自動運転トラックで走行し、99%の自動運転率を達成しました。これは国内最長距離

―技術面やパートナーシップについては―

当社の自動運転システムは、PFNのAI技術を基盤に、LiDARや高精度カメラによるセンサーフュージョン、高精度地図や自己位置推定技術を組み合わせています。制御アルゴリズムも幹線輸送の特性に最適化しており、高速道路走行時の安定性と安全性を重視しています。通信インフラではKDDIと連携し、遠隔監視や車両データのリアルタイム共有を実現しました。さらに、宇佐美鉱油とは補給・拠点整備で協力するなど、各株主企業との連携によって技術・運用両面での最適化を進めています。

27年を目標にドライバー不在の幹線輸送を計画

―最近の取り組みは―

貨物鉄道との融合プロジェクトも進行中です。日本通運、JR貨物らと共に、北海道～関西間で国内初と



今年6月、神奈川から兵庫まで約500kmをレベル2自動運転トラックで走行

なる「自動運転トラック×鉄道」のモーダルコンビネーション輸送を開始しました。公的支援や業界連携の下で、実運用に向けた布石を打っています。

東京・平和島エリアでは、一般道を經由する物流施設の受け入れ態勢づくりの検討に入っています。実用化で先行する高速道路上の自動運転から一歩踏み出し、一般道もルートに組み込む「シームレスな乗り入れ」の試みとなります。

また、自動運転車は技術的な実証

激動の時代、部品業界の再編 大変革の時期で岐路に立たされるサプライチェーン

経営環境は 逆風

東京商工リサーチが24年に公表した調査によると、国内乗用車メーカー7社と取引のあるTier 1、Tier 2企業は6万9860社に上る。このうち自動車部品などの製造業は2万892社と、全体の3割を占めて最多だ。立地別では、最多だった東京都以下、愛知県、大阪府、神奈川県、静岡県と続き、自動車メーカーが本社を構える地域にサプライチェーンが集積する構図が、データからも伺える。

もともと、Tier が深まるにつれ、経営環境は厳しくなるようだ。実際、24年の自動車部品製造業の倒産件数は36件と、直近10年では最多となった（東

「経済合理性を追求すれば、サプライチェーンも再編は待ったなしだ」――。2024年12月、日本商工会議所の定例会見での小林健会頭のコメントだ。当時は国内自動車メーカー同士の合併が取り沙汰されており、取引のあるサプライヤーも影響は避けられないことから、中小企業を束ねる日商の発信に注目が集まった。小林会頭は続ける。「変動の時期にチャンスをつかえ、ひと回り規模を大きくしてスケールメリットを取るなど、さまざまな方策があると思う。関連企業には前向きに検討してもらいたい」。約7万社に上るともされる、わが国の自動車サプライチェーン。しかし、系列取引の希薄化や資本政策の潮流、電動化をはじめとする自動車技術の変革、さらには社会構造や足元の経済・通商環境の変転を受け、そのビジネスモデルは岐路に立つ。かつてない転換・再編期を迎える業界の今を概観する。



日立オートモティブシステムズ、ケーヒン、ショーワ、日信工業の統合発表会見。企業グループの垣根を越えた再編で日立アステモ（現アステモ）が誕生した

経営統合に関する説明会

京商工リサーチ調べ。その多くが、負債額が1億円に満たない小規模倒産だ。人手不足や物価高に加え、新型コロナウイルスの終りに伴う資金繰りの悪化も重なり、とりわけ中小・小規模事業者の経営環境は厳しいものとなっている。

とはいえ、事業に直結するのは受注動向だ。この点では、コロナ禍が直撃した20年を境に、国内の自動車生産台数は落ち込んだままであることも無視できない。同年の国内生産は806万台と、東日本大震災が発生した11年以来9年ぶりに900万台を割り込むと、続く21、22年には800万台を下回るように23年は899万台と盛り返したものの、1千万台を優に超えていたリーマンショック以前の水準には遠く及ばない。24年も820万台にとどまっており、ピークだった1990年（1349万台）比では4割減と、国内空洞化は鮮明だ。その



EVシフトやSDVの進展で各社のモノづくりも抜本的変革が求められる（ジャパンモビリティショー2023の部品エリア）

再編の動きは 大手が先導

影響を被るのは中小・小規模事業者に限らず、サプライチェーン全体におよび、とりわけ国内向けの供給が多いサプライヤーほど厳しさは増す。

この流れにさおさすのが、100年に一度と言われて久しい自動車の変革。「CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）」という標語こそ「ソフトウェア・デファインド・ビークル（SDV）」に移り替わり、ハード以上にソフト領域に焦点が当たりつつあるものの、内燃機関から電動パワートレインへのシフト、車体技術の進化、車室空間の再定義など、モノづくりに抜本的な変化が待ち受けていることは確かだ。

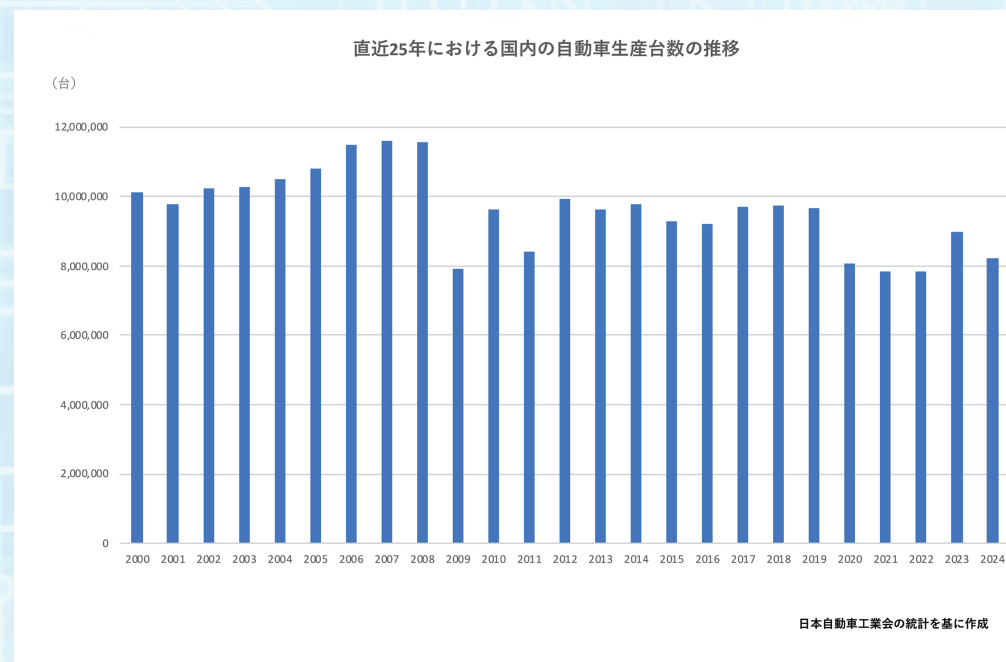
こうした中、改めて業界再編機運が高まるとの見方も強まっている。マッキンゼー出身で企

資本政策の変化も 無視できず

そもそも、護送船団的ともされる日本の垂直統合型サプライチェーンは従来、系列取引の頂点にいる自動車メーカーの意向もあり、欧米で進んだような合従連衡とは縁遠かった。独立系部品メーカーの中には積極的なM&Aを重ねて事業規模を飛躍的に伸ばした企業もあるが、例外的な存在と言える。

そんな伝統とも言える従来の潮目が変わろうとしている背景として見逃せないのが、株式市場における資本政策のトレンドだ。金融庁などは2018年ごろから、企業の政策保有株解消を促す方針を鮮明にしてきた。経営安定化を名目に塩漬けされた政策株は資本効率の低下を招くだけでなく、日本企業に対する海外投資家の心象にもマイナスとなるためだ。こうした方針を受け、自動車・自動車部品業

業経営に知しつる早稲田大学の平野正雄教授は、「日本の産業界は企業が多過ぎるとかねて



国内生産台数は部品メーカーの生き残りに直結する

より言及されている」と指摘。その上で、「(部品業界でも)リーディングカンパニーは数社に再

界でも、ここ数年で持ち合いの解消が進むが、売却益が成長投資や株主還元充てられるなどの効果が生じつつある半面、系列の結びつきは薄まった。裏を返せば、サプライヤーの主体性が増し、これまで取引の乏しかった企業との関係深化など、新境地に目を向けやすくなる契機が生まれたと言える。

もちろん、企業価値が高まらないまま株式を流通するに任せれば、物言う株主(アクティビスト)からの提案が強まったり、買取りリスクが高まったりと、懸念も膨らむ。事実この数年、中堅規模のサプライヤーはしばしば投資家に目を付けられており、その中には中国など海外の投資家も少なくない。

かつては系列色の強かったあるサプライヤーも、政策株解消を進める中で投資会社による株式の買い増しに直面した。社長は「アクティビストであつても株主は株主。意見に耳を傾け、

編まれていく可能性がある」と、企業体力のあるサプライヤーを中心とした業界地図の塗り替わりを予見する。

足元では、ピストンリングやスパークプラグ、燃料タンク・ポンプなど、将来的な需要縮小の見込まれる領域で再編事例が目立ちはじめた。Tier1同士が経営統合を果たしたり、競合する事業をライバルに譲渡するなど、スキームこそさまざまだが、縮小傾向の市場で生き残りを図る姿勢は一致する。

一般に、同業間での事業の「片寄せ」が進み、専門性の高い製品や技術が収れんすれば、サプライヤーはスケールメリットを生かして競争力を高めることができる。自動車メーカーへの提案力や価格交渉力も向上し、いわば「Tier 0.5」として商売に臨めるようになれば、水平分業へのステップと言えそうだ。

もつとも、こうした戦略に踏み切ることができるのは、競争

力のある事業領域を複数有する大手サプライヤーがもつばらだ。内燃機関部品を手掛けるあるTier2サプライヤーの幹部は「ウチは正直に言って1本足打法。いずれEVに置き換わることは分かっていたから新規事業を模索してきたが、育つたと言えるほどのものはない。ゼロからの(電動車部品)提案となると、コスト競争力に優れる中国メーカーとの真つ向勝負になり、太刀打ちできない」と打ち明ける。

M&Aも視野に入るが「われわれのような中小が同じTierで一緒にいても、ただの数合わせにしかないのでは。自分たちもそうだが、(取引先)金融機関もどうすれば良いか分からずに困っている」と吐露する。未来志向の再編機運が、Tierの深い階層にまで浸透するのは一筋縄ではいかないようだ。



日本進出を決めたホンハイ

新人歓迎 2025-2026

本紙の人気連載「新人歓迎 自動車業界入門編」を「新人歓迎2025-2026」として書籍化。
「知っておきたい75のキーワード」で国内外の自動車業界を分かりやすく解説、
あわせて最新統計情報も掲載しました。
これから自動車業界に携わる新社員の入門編として、新人研修などにお勧めの1冊です。

定価 1,000円（税込み）

～自動車業界の最新用語集～

新人 2025-2026 歓迎

難しい業界用語をやさしく解説



日刊自動車新聞社

本編(75のキーワード)		2024 年度統計一覧		
トランプ関税	新型エンジン	自動車整備	日産自動車	BMW
ホンダ・日産の経営統合	ティア0.5	中古車輸出	スズキ	ステランティス
自動車専用	モベット	補修部品	ダイハツ工業	ルノー
抱き合わせ販売	中古車の放射線量検査問題	自動車保険	マツダ	ボルボ
出張(訪問)整備	期待のインド	自動車用品	三菱自動車	比亜迪(BYD)
EUのCFRP規制	国内生産	OBD検査	スバル	メガサプライヤー
全固体電池	海外生産	自動車リサイクル	日野自動車	デンソー
経済安保	国内販売	リコール	いすゞ自動車	ポッシュ
自動車転	輸入車市場	自動車検査登録制度	三菱ふそうトラック・バス	コンチネンタル
諸り場のEV市場	自動車税制	ナンバープレート	UDトラックス	系列取引
中国EVメーカー	自動車と通商	自動車アセスメント	ヤマハ発動機	自動車部品業界の再編
中古車の総額表示	自動車と補助金	モデルベース開発	ゼネラル・モーターズ	新車販売台数(ブランド別)
自動車と半導体	自動車と燃費規制	ギガキャスト	フォード・モーター	ブランド別輸入車新規登録台数
SDV	中古車市場	物流業界	テスラ	地域別新車販売台数
日本版ライドシェア	トラック市場	トヨタ自動車	フォルクスワーゲン	
取引の適正化	二輪車市場	ホンダ	メルセデス・ベンツグループ	

日刊自動車新聞社 インターネット書店 日刊自動車新聞社 定価 1,000円（税込み）
お問合せは ☎03-5777-2318 お申込用 ☎0120-461-490
ファックス
～NJD-BOOKS～ URL <https://www.njd-books.com>

当社発行の出版物をインターネットでお求めいただけます。支払い方法もクレジットカード(VISA/MasterCard/JCB)・銀行・郵便局と各種選択できます。ぜひご利用ください。
※掲載内容は変わる場合がございます。



A Special Feature Article

海外勢も 日本市場を注視

自動車業界に参入する新たなプレーヤーの存在も、再編を促す外部刺激となりそうだ。国内自動車メーカーと組んで日本市場への本格進出を目指す台湾・鴻海(ホンハイ)精密工業の関潤CEOは、系列に縛られない身軽さを同社の長所と強調しつつ「自動車メーカー、部品メーカーを経験して分かったのは、クルマが部品に合わせた方が安くなること。使いやすいものを標準化し、同じものを使えばEVも安くなる」と力説する。

同社が国内で開いたEV事業説明会に参加した大手サプライヤーのトップも「より標準化、モジュール化してコスト競争力を付けること、それをグローバル供給できる体制の構築が必須だと感じた」と話す。実際、欧州勢などはシステム統合の領域ですでに先行する。例えばブレーキやサスペンション、ステアリングなどの制御系では、独ロバート・ボッシュやZFなどのメガサプライヤーが統合技術を実用段階に移すだけでなく、仏ミシュランと伊ブレンボという名立たる専門メーカーが手を組んだ例もある。システムが統合されつつ、標準化された部品を迅速・大量供給できるパートナーを望む声は、護送船団の中で寄り合ってきた国内サプライヤーに送られた期待とも映る。

グローバルサウスの動きも注目だ。最近では印・マザーサングループが、内燃機関部品を手掛ける日系サプライヤーを相次いで傘下に収め、存在感を高めている。国内でこそ受注減などネガティブな情報が先行するものの、日本で長年培った内燃機関技術は、インドのようにエンジン車の伸びしろがなお大きい地域では喉から手が出るほど欲しいもの。過渡期を迎える日本企業は、彼らの目に魅力的に映るのかもしれない。



近年、日本でも存在感を高める印・マザーサングループ

タイプな情報が先行するものの、日本で長年培った内燃機関技術は、インドのようにエンジン車の伸びしろがなお大きい地域では喉から手が出るほど欲しいもの。過渡期を迎える日本企業は、彼らの目に魅力的に映るのかもしれない。

なぜSSAが必要なのか
業界課題と共同の危機感

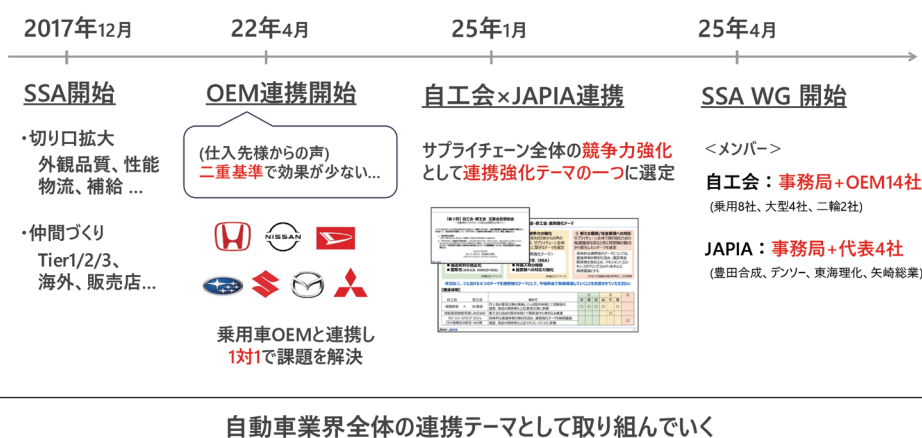
SSAは、2017年にトヨタ自動車社内内で開始した活動に端を発します。曖昧な品質要求や過剰な検査などによる現場のムリ・ムダ・ムラを是正し、持続可能なモノづくり体制構築を目指す取り組みです。その後、トヨタの呼び掛けを通じて、自動車OEM各社にも活動が広がり、各社が個別にSSA検討を進める中で、個別調整の結果として「サプライヤー工程では基準が2重になる」など新たな課題も見えてきました。こういった課題に対してOEM間での1対1協議を通じて解決を図ったものの「複数OEMをまたいでの認識合わせ／解決のスピード感」といった点に課題が残る状況でした。また、曖昧な要求による現場のムダは、全てのサプライチェーンにも存在

自動車OEMと部品メーカー間の品質基準の適正化を橋渡し 現場のムリ・ムダ・ムラを是正し、持続可能なモノづくりを目指す

自動車産業はグローバル競争の激化を受けて競争力強化が求められる一方で、人手不足といった社会課題との両立が求められています。こうした背景を受けて、日本自動車工業会（自工会）とJAPIAは共同で品質などの基準適正化を取り扱うSSA（Smart Standard Activity）ワーキンググループ（SSA-WG）を設け、取り組みを始めました。本稿では、この活動の背景や仕組み、現場の変化、今後の展望までをご紹介します。

※メンバーの肩書は取材時点になります

自工会JAPIA SSA WGの経緯



25年1月からは自工会とJAPIAが連携

しており、それらの課題を解消するにはOEM×Tier1のやり取りだけでなく「全てのサプライチェーンにも活動伝ばさ

せる取り組み」が必要でした。このような状況を踏まえ、25年1月には自工会とJAPIAの間でSSAを業界全体テーマ

として正式に取り上げ、同年4月に両会によるSSA-WGが発足しました。WGには自工会の自動車OEM14社と事務局が参加、JAPIAからはSSA経験豊富な会社4社（豊田合成、デンソー、東海理化、矢崎総業）と事務局が参加しています。

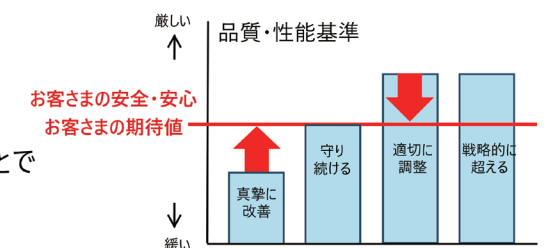
VE (Value Engineering) やVA (Value Analysis) といった活動が「既存基準を是として改善検討すること」に対して、SSAは「品質基準や要求そのものが適正か、エンドユーザー目線で改めて問い直してみる」活動です。基準適正化の議論を行う上では、要求を提示する側・受け手側双方が「お客さまの笑顔、そして自動車業界に携わる550万人の笑顔のために」という共通ビジョンのもと、対等な立場で率直な意見交換ができる風土が大事であり、本活動を通じてOEM・部品メーカー双方の心理的

SSAの概要

■SSAとは

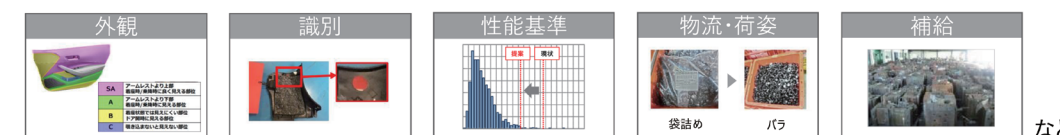
2017年 競争力強化の活動として開始

品質・性能基準を
お客さまの安全・安心や期待値に合わせることで
競争力のあるモノづくりと
ステークスホルダーの笑顔を目指す活動



【大前提】仕事の優先順位：安全＞品質＞量＞コスト

■SSAの切り口



SSAは品質基準や要求が適正かエンドユーザー目線で問い直す活動

SSAは今後、品質基準適正化検討にとどまらず、CN（カーボンニュートラル）やサステナビリティ、CE（サーキュラーエコノミー）といった社会的要請への対応にも活用が期待されています。

また、現在は主にOEMとTier1の協議が中心ですが、SSA-WGではTier1より先のメーカーへの展開も見据えています。25年末までには品目を拡大した第2回即断即決会を開催予定であり、より広い現場の課題を拾い上げる体制づくりを検討しています。サプライヤー側からの共同提案やCEに

業界全体の連携に向けて SSAの展望と今後の可能性

を通じて、特定企業の活動にとどまらない、業界全体の課題解決の方策・場として進化しつつあります。

ハードルの解消・雰囲気作りを積極的に進めています。

また、現場では人手不足が深刻化する一方で、やりづらい作



豊田合成 行元 恒平さん



デンソー 秋山 雅彦さん



トヨタ自動車 高尾 正道さん



東海理化 奥野 正也さん



矢崎総業 平野 征一郎さん

課題を踏まえた対応——合同即断即決会とその成果

SSA-WGでは、従来の品

業や不要な検査に貴重な人手が割かれているという課題があります。SSAを通じて、こうしたムダを見直し、真に必要な工程に人手を集中させることで、現場の体質強化へ結び付けることを目指しています。

SSAをさらに広げていくために

SSAは、日本のモノづくりをより魅力的で競争力あるものにするための重要な活動であり、この活動をサプライチェーン全体に広げていくことが必要です。「受注者」としては困り事を解決するために、OEMに対し、本音のコミュニケーションをすることが大切です。また「発注者」としては、Tier1より先の仕入先に対して、積極的に活動を働きかけ、困り事を真摯に解決していくことが求められます。そうすることで、活動の成果が最大化され、サプライチェーンの信頼関係もより強固なものとなるでしょう。

SSAを通じて、現場の課題、ひいては日本のモノづくりが抱

質協議の在り方を見直し、よりスピード感ある合意形成を目指す取り組みとして、「合同即断即決会」という新たな枠組みを設けました。これは、OEM14社とサプライヤー各社が一堂に会し、事前に共有された基準案に対して、その場で「OK」または「要検討」といった判断を即座に下す場です。従来のような1対1の個別交渉の課題であった「解決のスピード感」や「個別調整による負担や基準のダブルスタンダード化」などを解消する事を目的としています。

この取り組みによって、議論のスピードが飛躍的に向上しました。従来は仕入れ先が各OEMと個別交渉を重ねる必要があったため、結論が出るまでに2年以上かかるケースがあり、仕入れ先にとって大きな負担でした。一方、合同即断即決会では、困っている仕入れ先とOEMが一堂に会して調整する

ことで即時判断に至ったためです。実際、25年6月に開催された第1回合同即断即決会では、提示された150件の基準提案のうち、その多くがその場で「OK」と判断されました。

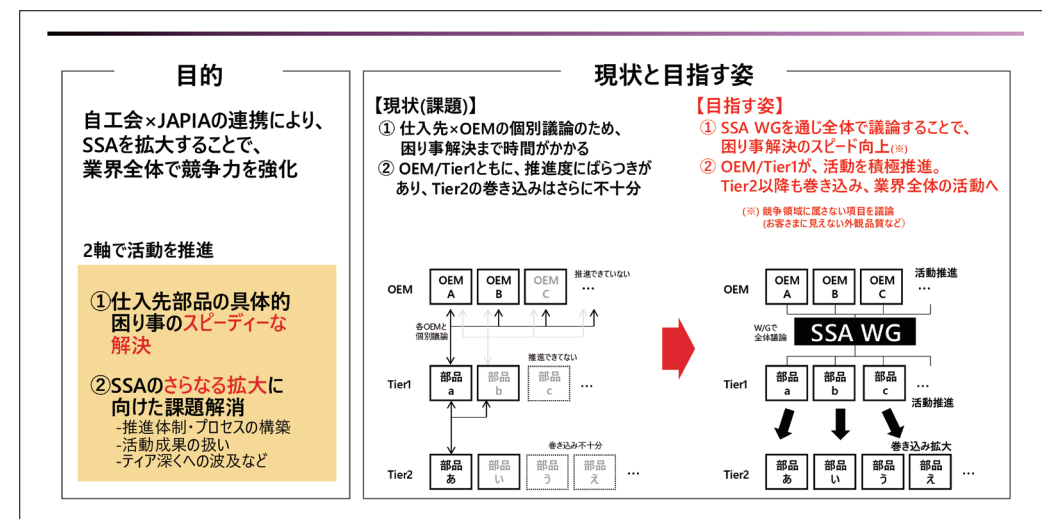
議論される案件は、機能上の影響がなく、お客さまの目にも触れない外観品質などであり、OEM側にとって判断に大きな支障がなく、困り事の多くがその場で解決されました。

このWGは単に意思決定の迅速化を図るだけでなく、独占禁止法にも配慮しています。独占禁止法上の懸念ある競争領域（性能面など）に関する案件は取り扱わないものの、品質案件を中心とした協調領域に関しては、情報遮断措置をはじめ、会議や即断即決会などの冒頭でコンプライアンス宣言をすることで、公正性・法的安全性の両立を図っています。

SSAは、こうした取り組み

える諸課題を解決し、より魅力的で競争力のある自動車産業につなげるためにも、業界が一丸

となつて活動を推進していくことが今求められています。



SSA共同WGの目的と現状



OEM各社で基準が異なるパーツ例

我が社の強み



資本金 9千万円
従業員 270人
拠点 国内8、海外1
代表者 代表取締役社長
大塚 有企朗
(おおつか ゆきお)

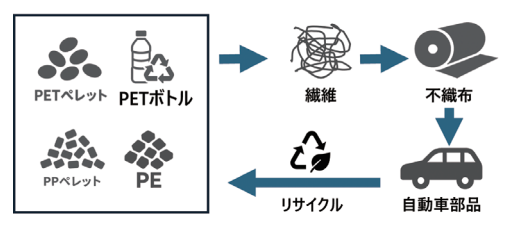
本社
岐阜県羽島郡笠松町門間1815-1

我が社の
逸品

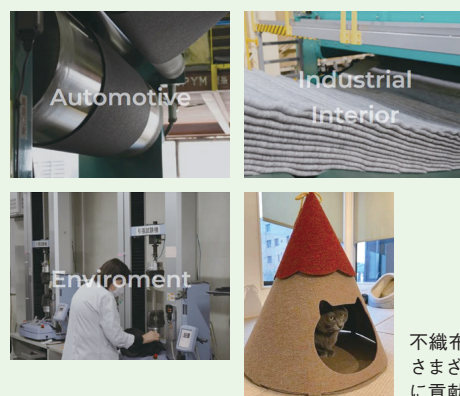


自動車の快適性を支える 老舗不織布メーカー

■環境対応への先進的な取り組み



混合樹脂製品のリサイクル繊維・不織布化技術



不織布を通じて
さまざまな分野
に貢献

**繊維加工業を基盤に成長
近年はペット関連にも進出**

車室内の快適な乗り心地を支える上で、内装材や吸音材など、「不織布」の役割は大きい。オーツカは、その分野で国内シェア約25%を誇るリーディングメーカーだ。

戦後間もない1947年、紡績工場として創業。繊維加工業を基盤に成長し、92年に現社名に改めた。不織布の特性を生かし、自動車用内外装材を主力に、産業資材や一般向けカーペットも手掛ける。近年の売り上げは自動車関連が9割以上を占め、トヨタや日産など自動車メーカーに供給している部品メーカーへ材料として納入し、自動車産業を支えている。

オーツカ製の不織布を使用する製品群は天井やフロアカーペット、トランクマット、ホイールハウス、エンジン回りの部品など多岐にわたる。軽量で遮音・断熱性に優れる不織布は、電動化時代の車両にも不可欠だ。モーター特有の高周波音に対応する新素材や、成形・デザイン性を兼ね備えた材料開発を進め、乗員の快適性を高める「縁の下の力持ち」として存在感を示している。

環境対応への先進的な取り組みも

ある。100%リサイクルPET（ポリエチレンテレフタレート）やエアバッグ端材を再利用したリサイクルナイロンを原料に使用したリサイクル製品の展開を進めており、さらに、リサイクルの難しいPETやPP（ポリプロピレン）が混合した廃材を再び部品に生まれ変わらせる「部品t0部品」リサイクル技術を開発中だ。異種混合繊維の再利用を可能にする仕組みは経済産業省からも評価され、補助事業の対象となった。2021年度には省エネ大賞の最高賞を受賞するなど、SDGs（持続可能な開発目標）を意識した活動を加速させている。

国内に岐阜・滋賀で計6工場を構えるほか、タイや中国、台湾にも提携先を持ち、グローバル展開にも注力。日本品質の優位性を武器に海外市場での競争力確保を狙う。

近年は一般消費者向けに猫ハウスや犬用知育玩具などで不織布を生かした製品をインターネットで通信販売している。特に猫ハウスは、ふろさと納税などでも注目される。さらに、除電性能を持つ特殊不織布「Thrilling Discharger」の開発など、新領域への挑戦も進む。

我が社の強み

会員企業ファイル⑦③



島野精機



資本金 3千万円
従業員 190人
拠点 国内2
代表者 代表取締役社長
島野 裕久

本社
埼玉県比企郡滑川町月輪
1443-16

我が社の
逸品



自動車部品や工業製品の 金属切削加工メーカー EVシフトにも技術で対応



自動車のエンジンやエアコンなどで使用される金属部品には同社の高度な切削加工技術が生きる



徹底した品質管理で供給網を守る

**今年10月で創業90周年
高い生産能力と品質管理が強み**

10月に創業90周年を迎えた島野精機（しまのせいき）。6軸自動盤など豊富な金属加工設備を生かし、切削・研削から処理工程まで一貫した体制で、内燃機向けをはじめとする各種自動車部品を手掛ける。本社工場、唐子工場（埼玉県東松山市）および2024年にグループ入りした大河原製作所（群馬県沼田市）で生産する部品総数は、月産400万個に達する。

同社の売り上げに占める自動車向けの比率は8割超。とはいえ、EVシフトの流れを受け、主力の内燃機関連部品は将来的な需要縮小が必至となる。生き残りに向け、既存技術の磨き上げと並行して取り組むのが、製品ポートフォリオの拡充だ。同社は「EVが主流になっても駆動系などは金属部品が残る。当社の精密な金属加工技術が生かせる分野だ」と展望する。2年ほど前からは各種展示会などにも出展し、海外や異業種の顧客とも接触機会を徐々に増やしている。

商機拡大に当たりアピールするのが、高い生産能力だ。月産数十万に

も及ぶ部品を供給できるメーカーは国内でも希少。加工工程を分割・並行して効率化するなど、長年培った生産技術をフル活用し、大規模受注に対応する。「製品ごとに専用ラインを設け、段替えをすることなく24時間稼働できる。新規ラインを増設する余裕も十分にある」とする。

もう一つの強みが品質管理だ。出荷前検査は目視による全数検査を基本とし、専属の検査人員も約30人を擁する。大量生産の場合は抜き取り検査で対応する例も見受けられるが「大量生産だからこそ、何かあつてからでは取り返しがつかない。コストはかかっても品質に妥協をしない姿勢は、歴代社長をはじめ、社内に強く根付いている」という。

同社も人手不足や高齢化は悩みの種だが、工程・在庫管理をデジタル化したり、検査ノウハウをデータ化して蓄積・レビューしたりと、デジタルトランスフォーメーション（DX）で課題解決を推し進める。堅実なモノづくりと、時流に沿ったスピーディーな変革を組み合わせ、次代の自動車サプライチェーンを支える。

我が社の強み



本社
滋賀県長浜市高月町高月1623

資本金 3億5千万円
従業員 単体：168人
連結：1536人
拠 点 国内2、海外6
代表者 代表取締役社長CEO
石井 太

会員企業ファイル⑦⑥



湖北工業



本社
愛知県西尾市寺津町二丁目7-1

資本金 8,800万円
従業員 117人
拠 点 国内6
代表者 代表取締役社長
鈴木 与志成
(すずき よしなり)

会員企業ファイル⑦⑤



三洲電線

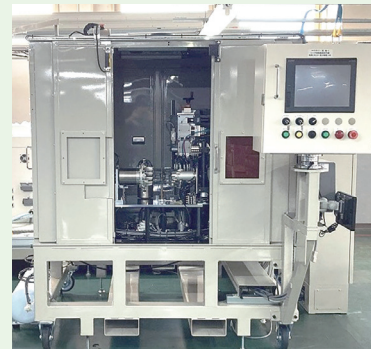
我が社の 逸品



ニッチ分野でトップシェア 開発のDNAを次世代へ



世界シェア1位のアルミ電解コンデンサ用リード端子



不良率低下に貢献するレーザー溶接機

今年で創業66周年を迎える
コンデンサの老舗メーカー

湖北工業（こほくこうぎょう）は、アルミ電解コンデンサ用リード端子と光通信用部品を主力として、グローバルで事業を展開する。2020年には連結売上高100億円を突破し、21年に東証二部（現スタンダード市場）に上場した。今年で創業66年を迎える。

コンデンサは、電流・電圧の安定化やノイズの除去など、電子機器には必要不可欠な受動部品である。特に自動車分野では、電動化や電装化を背景に搭載数が増加し、アルミ電解コンデンサの用途は自動車向けが最も多い。同社は、国内の主要メーカーにアルミ電解コンデンサ用リード端子を供給し、同市場の世界シェア（金額ベース、自社調べ）は約60%に上る。

同社のリード端子の強みは、アルミ電解コンデンサの特性向上と生産工程の歩留まり向上に寄与する技術・品質特性にある。北川一清専務取締役は「当社は、コンデンサの漏れ電流低減に寄与するリード端子、低抵抗に寄与する銅線リード端子などを開発してきた。アルミ電解コン

デンサメーカーとは技術交流を徹底し、車載や急拡大する人工知能（AI）サーバー市場の要求に応え続けている」と説明する。

優れた性能を支えるのは、自社開発した製造装置や特許技術を生かした量産体制だ。完成品は、全長3センチ、径は0.1ミリ単位と非常に小さい。異種金属の溶接やプレス時のバリレスタ化など、加工精度や完成度の高さが求められる。同社は、自動車品質規格のISO・IATFを取得。1秒間に5個の超高速生産に対応し、品質とスピードの両立を可能にした。

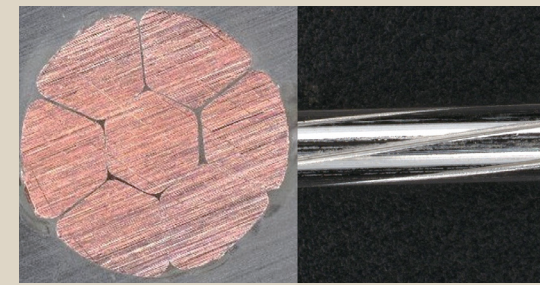
同社は近年、新たな事業の柱として、高純度石英ガラスを材料とした精密部品の開発に取り組む。石英粉末を液状化し、焼結成型する「スラリーキャスト法」という独自の工法を開発し、従来の切削加工では困難だった複雑な形状の加工を実現した。

北川専務は「開発のDNAが当社の成長を支えてきた」とし、リード端子でも、従来の電気溶接から、高速かつ高精度な加工を可能にするレーザー溶接の導入に向けて、工法の開発に取り組むなど、進化を続けている。ニッチ分野でオンリーワンを目指し、さらなる成長が期待される。

我が社の 逸品



圧縮導体の技術を極め、 「黒子」の存在から 完成品メーカーへ



燃（よ）り加工した線材を再度伸線した強圧縮線。燃り線に比べ伝送特性が優れ、かつ単線より柔軟



導体の製造工程

CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）対応に商機

三洲電線（さんしゅうでんせん）は、1948年創業の老舗メーカーだ。鈴木与志成社長の曾祖母に当たる創業者が「これからは電気時代」と、電線やケーブルに電気を流す核となる「導体」の製造を開始。現在では、自動車のワイヤーハーネスや産業用ロボットなどに幅広く採用されている。CASEの進展に伴い、自動車向け製品の売り上げは3割と拡大傾向にあり、2025年4月にJAPIAに加盟した。

「当社の強みは、圧縮導体の製造技術だ」と鈴木社長は話す。特許を持つ独自の加工技術により、導体を圧縮・高密度化した微細な銅線を燃り合わせ、なおかつ断線しない強靱性を確保。自動車の軽量化や省スペース化、車載ネットワークの高速化などに貢献する。スズ・銀メッキ線、ステンレスなど銅以外の材料にも対応し、何万通りもの素材・素線径・本数・燃り方などの組み合わせから最適な構成を導き出し、納入先の要求仕様に応える。髪の毛よりさらに微細な10ミクロンなど、さらなる銅線の細径化にも挑戦している。

導体の製造技術を生かし、新規事業にも注力する。近年では、大手部品メーカーと自動車ドアの挟み込み防止センサーなどの安全装置用ワイヤーを共同開発し、量産車に採用されるなど、ケーブル会社に導体を納入する以外のビジネスも増えているという。花房大輔副社長は「自動車のコネクテッド化で膨大なデータを高速で取り込む需要が高まっており、当社にとって追い風だ」と述べる。

自動車のほか、手術支援ロボットの部材といった医療機器の新規事業も手掛けており、ゆくゆくは米国での事業展開も検討している。

持続的な成長につながる人材確保などのため、株式上場も視野に入れている。現在では、東京プロモーター上場に向けて社内体制を準備するほか、その後の名古屋証券取引所、東京証券取引所への上場も目指す。

電線の「黒子」的な存在から、安全装置や医療機器なども製造する完成品メーカーとなり、さらなる成長を見据え、従業員が活発に意見を交換し合える組織風土づくりにも力を入れている。鈴木社長は「あえて空気を読まない組織にしていきたい」と、変革への意気込みを語る。



読者アンケートおよび「連載企画」取材協力をお願い

日ごろは当会事業へのご理解とご協力をいただき、また機関紙「JAPIA NEWS」をご愛読いただきまして、ありがとうございます。

【機関紙「JAPIA NEWS」読者アンケートのご協力のお願い】

JAPIAでは、コンテンツの充実を図るため読者アンケートを実施いたしております。ご多用のところ大変恐縮ではございますが、下記QRコードもしくは弊会ホームページより本紙の内容に関するアンケートにご協力いただけますと幸いです。

【連載企画：「我が社のターニングポイント」取材ご協力のお願い】

「JAPIA NEWS 2023 ISSUE1」（2023年1月発行）より、会員企業さまの沿革や最も大きな転換期、社風、社員教育でのユニークな取り組み、将来の事業展開などについてお伺いする連載企画をスタートいたしました。会員企業さまにおかれましては、ぜひとも取材協力を賜りたく、何とぞよろしくお願い申し上げます。

取材にご協力いただけます場合には、以下の「連絡窓口」までご連絡を賜りたく、よろしくお願いいたします。なお、多数のご連絡をいただいた際には、ご調整させていただく場合もございます。

【掲載条件】

2026 ISSUE1（26年1月発行予定）、ISSUE2（26年4月発行予定）、ISSUE3（26年7月発行予定）の発行タイミングに合わせて、取材対応いただける企業さま

【掲載内容、資料など】

これまでの沿革や転換期、企業が成長・飛躍した際の大きな出来事などをご紹介いただき、それらに関連する写真や資料のご提供をお願い申し上げます。

「JAPIA NEWS」読者アンケート



読者アンケート期限：2025年12月5日（金）

◆ 連絡窓口

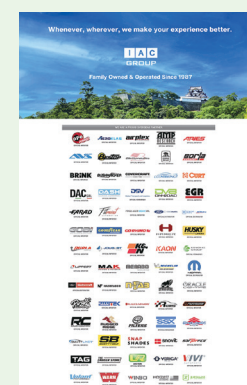
一般社団法人
日本自動車部品工業会 業務部
Eメール gyomu@japia.or.jp
TEL. 03-3445-4214

会員企業ファイル⑦⑦



アイエーシーインターナショナル

自動車部用品の輸入商社
海外の老舗ブランドを中心に
多様なアイテムを取り扱う



資本金 9,998万円（グループ合計1億7,898万円）
従業員 約45人
拠 点 国内6、海外1
代表者 代表取締役会長兼CEO 今村 英二

本社
滋賀県彦根市南川瀬町401-1

海外ブランドの自動車部用品を幅広く取り扱う

我が社の逸品



多種多様な自動車部用品を輸入「三方よし」の理念で事業を拡大
自動車部用品などの輸出入事業などを行うアイエーシーインターナショナルは、1987年に今村会長が滋賀県彦根市で創業した。世界中に張り巡らされた強固なグローバルネットワークや長年培ってきたビジネスノウハウを生かし、90年に法人化して事業を拡大。欧米を代表するメーカーの補修用部品の直輸入や、多数のプレミアムブランドのアフターマーケット製品の日本総輸入元として、サンシェードやルーフラック、スノーソックス（布製タイヤチェーン）、トレーラーヒッチなど多種多様な自動車部用品を展開している。
ミシュランやグッドイヤーなどの自動車部用品ライセンスシーとして、正規製品を直輸入している。さらに、国内自動車メーカーの海外製純正部品やアクセサリなど、日本では未発売の商品もイギリスやタイ、オーストラリア、カナダ、アメリカなどから輸入している。
日本にはない多様な商品を扱うことで、他社にまねできない付加価値を提供する。競争優位性を獲得する

と同時に、リピーターを獲得するなど顧客との信頼構築にもつながっている。
基本はB to B（法人間取引）だが、国内や海外の電子商取引（EC）サイトの活用や大手量販店との取引など、B to C（個人向け取引）販売による売上規模拡大にも余念がない。
今村会長は「今後は日本における輸入権獲得や輸入元として、海外の取引先や取り扱いブランドをさらに増やしていくことが目標。日本で唯一扱える商品やブランドの拡大を目指す」と力を込める。
同社は2025年4月にJAPIAに入会、情報の交換や共有などを通じて、横のつながりを構築し、新たなビジネスにつなげていく考えだ。
企業理念として近江商人の「三方よし」を掲げ、「売り手よし、買い手よし、世間よし」をビジネスの柱としている。さらに、社会全体に対して価値を提供し続けることで、事業に深く関わるすべてのステークホルダーに最適なサービスを提供し、信頼されるパートナーとして持続可能な成長につなげていく方針だ。

NEWS 1
**日野と三菱ふそう
経営統合で最終合意**

日野自動車と三菱ふそうトラック・バスは6月10日、経営統合の最終合意を締結したと発表した。両社は、日野の親会社であるトヨタ自動車と、三菱ふそうの親会社のダイムラー・トラックが設立する統合会社の子会社となる。統合会社は、2026年4月1日の事業開始を予定する。代表取締役を2名置き、CEO（最高経営責任者）には三菱ふそうのカー・デッペン社長が就任する。

トヨタとダイムラーは統合会社の株式を25%ずつ保有するが、議決権比率はダイムラーが26・7%、トヨタが19・9%となるよう統合後、一定期間内に持ち分比率を調整する。東京証券取引所プライム市場への上場を目指しており、従

掲載記事の詳細は
「日刊自動車新聞電子版」
(<https://www.netdenjd.com/>)
(月額3,500円)でご覧いただけます。
【購読の申し込み、お問い合わせ】
TEL:03-5777-2318
Eメール:hanbai@njd.jp

日刊自動車新聞

かわら版 NEWS TOP 5 6~8.2025

「日刊自動車新聞」に掲載された自動車業界ニュース(2025年6~8月)の中から、**注目記事をピックアップ**。明日のクルマ社会のヒントはココにある！



エスピノーサ社長は「従業員に深くおわびしたい」と語った

産を終了することについて記者会見を開いた。イヴァン・エスピノーサ社長は「将来の日産の成長と持続可能性のために、やらなければならないことだった。痛みを伴う判断で、私としては従業員に深くおわびしたい」とした。

追浜工場の生産終了と、日産車体湘南工場（神奈川県平塚市）への26年度末での委託生産終了により、国内での生産コストは27年度

業員規模は4万人以上となる想定だ。

日野自動車は同日、小型トラックやトヨタからの受託生産などを手掛ける羽村工場（東京都羽村市）をトヨタに移管する契約を結んだと発表した。26年4月1日付で譲渡する予定で、譲渡額は1500億円。日野が100%出資する新会社「トヨタ自動車羽村」を設立して羽村工場の事業を承継した上で、日野が保有する新会社の全株式をトヨタに譲渡する。羽村工場では、トヨタ「ランドクルーザー1250」やトヨタ／日野ブランドの小型トラック「ダイナ／



両社は26年4月の事業開始を目指す

までに15%改善するとの試算結果を示した。国内工場の稼働率は現状6割ほどだが、拠点の統廃合により100%へ高めることを目指していく。追浜工場での車両生産は28年3月末に終了する。生産車は日産自動車九州（福岡県苅田町）に移管する。同工場で勤務する約2400人は28年3月末まで勤務を続け、その後の雇用は労働組合と協議する。総合研究所やテストコース、専用ふ頭などは事業を継続する。

受け皿となる日産自動車九州は11年に稼働し、約4500人が勤務する。「セレナ」「エクストレイル」などを生産している。年産能力は50万台。日産車体湘南工場への委託生産は27年3月末に終える。現在は商用車「AD」と小型バン「NV200バネット」の2車種を生産する。ADは今年10月に、NV200は27年3月末に生産を終える。NV200は後継モデルを27年度に導入するが、湘南工場以外で生産する計画だ。

日産車体は「湘南工場は車両生産委託の可能性を模索しつつ、特装車・サービス部品生産をはじめ

デュトロ」などを生産しており、これらを新会社に承継する。新会社の代表者には、トヨタの生産管理部主査だった青木是篤氏が就任する予定。6月10日付で日野に出向し、CMO（最高ものづくり責任者）付執行職に就いた。

NEWS 2
マレリ、米連邦破産法を申請

経営再建中の大手自動車部品メーカー、マレリホールディングス（HD）は6月11日、米連邦破産法11条（チャプター11、日本の民事再生法に相当）の適用申請を開始したと発表した。私的整理がまとまらず、資産を裁判所の管理下に置きつつ、事業を継続して再建を目指す。貸出残高は約6500億円規模。2022年に続く経営破綻となる。同法ではスポンサー企業からの資金投入などがしやすくなるとの見方もある。これを受けて7月29日、同社はドイツ銀行やストラテジック・バリュ・パートナーズ（SVP）などの外資銀行・ファンド連合がスポンサーに決まったと発表。45

とするサポート事業を担うことも視野に、従業員の雇用を最優先にあらゆる可能性を検討していく」と発表した。同社広報は「日産車体として湘南工場閉鎖の方針は決まっていない」としている。

NEWS 4
**日米関税交渉が決着
乗用車関税は15%に**

日米関税交渉が決着した。自動車に対する追加関税は、現在の25%から12・5%に下がり、基本税率25%（乗用車）を含めた輸入関税は15%となる。政府が求めていた撤回には至らなかったが、追加関税分は半分になり、自動車メーカーの間で安堵が広がっている。ただ、関税が上がることには変わりなく、米国の市場の変調などにも警戒が必要だ。

トランプ米大統領は米現地時間の7月22日、SNS（交流サイト）に「われわれは日本との大規模なデール（取引）をまとめた。おそらく市場最大の取引だ」と投稿し、日本との関税交渉が合意に至ったことを明らかにした。SNSでは「日本は米国に15%の相互



マレリは26年のチャプター11適用脱却を目指す

日間の入札期間が28日で終了し、同グループを上回る提案はなかったという。「26年にチャプター11適用脱却を目指す」としている。同グループは、ドイツ銀行やSVPのほか、MBKパートナーズ、フォートレス・インベストメント・グループ、ポラス・キャピタル・マネジメントの五つの外銀とファンドで構成されている。印マザーサングループの応札も取り沙汰されたが「このグループより優越するような提案はなく、検討されなかったようだ」（関係者）という。

NEWS 3
**日産、追浜工場での
車両生産を終了**

日産自動車は7月15日、2027年度末までに追浜工場（神奈川県横須賀市）での車両生

関税を支払う」とし、8月まで適用が延期されていた25%の相互関税は10%引き下がる。自動車と自動車部品にかかる追加関税は25%から12・5%へと半減する。日米貿易交渉の合意を受けた自動車関税率の27・5%から15%への引き下げ時期について政府は8月4日、少なくとも1カ月以上先の可能性が高いとの見通しを示した。

NEWS 5
トヨタ、愛知県豊田市新工場を建設

トヨタ自動車は8月7日、愛知県豊田市に車両工場を新設するための土地を取得したと発表した。生産車種やパワートレインなどは未定で、2030年初頭の稼働を目指す。

トヨタは国内の雇用や技術水準の維持に必要な生産規模の目安として年産300万台を掲げており、工場新設により長期的に国内生産体制を維持する。トヨタが国内に工場を新設するのは、11年のトヨタ自動車東日本・宮城大衡工場以来となる。



見事4連覇を果たした京都工芸繊維大学

界のEV市場をリードする技術力を見せつけた。審査員たちが口をそろえるのが競技のレベルアップだ。実際、車検通過は64チーム、エン

今回の大会のトピックはEVクラスの独立だ。従来はICVとの混合で総合優勝を競っていたが、「燃費／電費やコストなどはパワーユニットごとに事情が異なる」（学生フォーミュラ会議の加古慈議長）ことなどを踏まえ、今年から2クラスそれぞれで優勝チームを選出する方式に刷新。ICVクラスは58チーム（前回は54チーム）、EVクラスは25チーム（同21チーム）が出場した。EVクラスには中国チームも参戦し上位入賞を果たすなど、世界のEV市場をリードする技術力を見せつけた。

たちだ。

フォーミュラマシンの開発や走行を通じた人材育成。 京都工芸繊維大が ICVクラスで4連覇!!



Aichi Sky Expoでの開催は今回で2回目。全83チームのうちEVクラスが25チーム、ICV（内燃機関車）クラスが58チーム参加

デュランズ完走は45チームと、いずれも前年より16チーム増加した。コロナ禍による開催中止などを経て、22年に「フルスベック」の大会が復活してから3年。技術やチームマネジメントの知見が途絶えかねない危機を乗り越え、OBや先輩から思いを受け継いだ各校の取り組みが、結果にも表れた格好だ。

個性あふれるマシンづくりには、自動車関連各社の協力も欠かせない。部品供給や技術指導はもちろん、チームが団結するための組織づくりの伝授など、サポート内容は物心両面で多岐にわたる。その担い手は、学生フォーミュラを経験してメーカーに就職したOBであることも多い。

部工会会長賞は 岐阜大と富山大が受賞

2014年から10年超にわたって協賛するJAPIAも、業界

を挙げて大会をバックアップ。今年の「日本自動車部品工業会会長賞」には、ICVクラスで岐阜大学を、EVクラスで富山大学を選出し、栄誉を称えた。業界の周知や企業の魅力発信、人材獲得など、大会の意義もJAPIA会員間に年々浸透している。愛知県に移って2年目となるイベント会場には会期中、デンソーやアイシンをはじめとする地元メーカーや、アステモ、ジャトコなどが数多くブースを出展。あるメーカーの担当者は「数あるイベントの中でも学生フォーミュラは、モノづくりへの関心が高いコアなクルマ好きが集う貴重な場。ここをきっかけに会社を知ってもらい、採用につながった例もある」と話す。別のメーカーの担当者は「実は自分も学生フォーミュラ出身。後輩たちの頑張りをみるのが毎年の楽しみ」と目を細める。大会への参加は、学生にとつ



EVクラス優勝の名古屋大学。ICVを上回るパフォーマンスを見せた

でも転機となる。EVクラスで優勝した名古屋大学の河野楓雅チームリーダーは、喜びの声とともに「良いモノをつくること」はもちろん、コミュニケーションの重要さも実感できた。今後の進路選択に向けても学びになった」と話す。貴重な経験を得た学生たちが業界の門をたたき、次代の自動車産業の担い手となる未来は、明るいものとなりそうだ。

このほかの上位入賞結果は次の通り。ICVクラス2位＝同志社大学、同3位＝大阪大学、EVクラス2位＝名古屋工業大学、同3位＝吉林大学（中国）。

自動車とは何か

～学生短信～



学生フォーミュラ日本大会 2025
決勝レポート

ホームページ <https://www.jsae.or.jp/formula/>
問い合わせ先 formula@jsae.or.jp



学生フォーミュラ
ホームページ

自動車技術会（中畔邦雄会長）が主催する「学生フォーミュラ2025」が、9月8～13日に開催された。現役の学生がフォーミュラマシンの開発や走行を通じて切磋琢磨する祭典には、国内外83チームが出場。熱戦の末、ICV（内燃機関車）クラスは京都工芸繊維大学が、今回大会から独立したEV（電気自動車）クラスでは名古屋大学が優勝した。会場のAichi Sky Expo（愛知県国際展示場、愛知県常滑市）には前年比3千人超の2万3491人が詰めかけ、学生たちの奮闘にエールを送った。

今年からICVと EVを分けて審査

今年で23回目となる学生フォーミュラは、学生が1年間をかけて自分たちの手でフォーミュラマシンを作り上げ、その出来栄を競うもの。審査項目はコスト、プレゼンテーション、デザインの三つを評価する「静的審査」と、アクセラレーション、スキッドパッド、オートクロス、エンデュランス、エフィシエンシーの四つを評価する「動的審査」に大別され、これに加えて走行の大前提となる車検審査もある。各項目の審査を務めるのは、自動車メーカーや部品メーカーの熟練エンジニア



会場内には自動車メーカーや部品メーカーもブースを出展

社是のもと、地域や環境へさまざまな貢献活動を実施 特定外来生物の駆除を通じ、生態系保護の大切さも啓蒙

累計で1500人の方々に参加していただいています。コロナ禍中は従業員のみで対応して活動を継続してきました。毎年の駆除量は合計で9ト近く達します。

残念なことは、当初は地域の方々や従業員家族が参加していたのですが、コロナ禍を境に不特定多数の方々の参加をお願いできなくなりました。

とです。また、懸念材料として除草作業は毎年5月に行っているのですが、昨今の気温の上昇により、熱中症対策が欠かせなくなってきました。そのため水分の提供はもちろんのこと、活動時間の短縮や救護班の待機などを実施し、安全な活動に気を配っています。現在は近隣企業の従



本社敷地内にある田んぼで地域の小学生が参加して稲刈りを体験

業員の方々も招待し、活動を行っています。

地域本来の生態系を保護するためには、外来種の駆除活動が続けていく必要があります。そのためにも、この取り組みは継続していく考えです。一方で、除草作業という一般的な活動として受け止められがちな面があると懸念しており、本来の目的であ

る地域本来の生態系の保護、外来種の生息拡大の危険性などを改めてアピールしていく必要があると感じています。

植樹や稲刈り体験など多岐に活動

弊社は持続可能な社会の実現のため「環境の三五」「人を大切にする企業グループ」を目指しています。地域社会と一体となった、個人と地球が調和する「環境づくり」を理念の一つに掲げており、オオキンケイギクの駆除活動もこうした活動の一つです。06年からは各工場とグループ会社で国内、そして海外の拠点で「三五の森づくり」を推進し、植樹活動をグローバルに行っています。

東日本大震災直後には被災地の「森の防潮堤」づくりにも協力し、三陸海岸沿いに森の防潮堤を築くため、東北で採取された木の種を各工場2〜3年かけて育て、苗木を東北へ出荷して被災地の植樹祭で植えてきま

した。

名古屋市の拠点ECO35の敷地内にある田んぼでは、市内の小学生が参加する田植えと稲刈りの体験学習を環境教育の一環として実施しています。18年のスペシャルオリンピックス日本夏季地区大会においては、三五クラブチームが試合の審判など運営スタッフとして参加し、練習会などにも協力しています。こうした環境づくりや社会福祉、災害復旧、ボランティアなど幅広い活動を通じて、これからも「環境の三五」として持続可能な社会を目指していきます。



事業所周辺で開催されるスポーツイベントでボランティア活動も行う

社会のために、地域のために
我が社の地域貢献



従業員と近隣企業、行政との協業で、工場周辺に生える外来の草を伐根

第4回

特定外来生物の駆除活動など

報告 ● 株式会社三五 ESG推進室 室長 浅田 紀彦

私たち三五グループは社是として「私達の地球 私達の会社 そして私達の繁栄につとめましょう」を掲げて「環境の三五」を主軸に活動しています。長年にわたって続けている地域のための活動も、環境に対する取り組みの一つです。今回はいくつかの地域活動の中から、近年、各地で課題となっている、特定外来生物の駆除を中心にご紹介します。



株式会社三五

代表取締役社長：水野 昭智
本社：愛知県みよし市
福田宮下1-1
事業所数：国内16、海外10

愛知県からの要請を きっかけに活動を開始

特定外来生物「オオキンケイギク」は、1880年代に観賞用や緑化用のため、海外より持ち込まれ、5〜7月にかけて鮮やかな黄色の花を咲かせます。しかし、繁殖力が強く、日本の生態系に重大な影響を及ぼす恐れがある植物として、外来生物法による特定外来生物に指定されています。愛知県から駆除活動の協力要請を受けて2016年から愛知県みよし市の三好工場を皮切りに、八和田工場で開催しており、地域本来の生態系保護のため、従業員と近隣企業、行政と連携して、外来生物がこれ以上広がらないように、工場周辺に生える草を根から引き抜く活動を続けています。

この活動には「地域本来の生態系に及ぼす影響を広く知ってもらいたい」といった啓蒙の目的もあります。スタートから10年、地域の皆さまの協力も得て