

2025  
ISSUE 4 秋号



# 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

自動車とは何か

～学生短信～

矢崎総業

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、  
できることだけだ。



高分子の可能性を追求し、より良い移動とく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



高压水素タンク



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広げていきます。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。



〒461-0005  
名古屋市東区東桜一丁目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

全領域空燃比センサ／ノックセンサ

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。

どうすればできるか。

**YOROZU**

## 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  
イヅミ工業株式会社  
株式会社キャタラー  
株式会社ソニック石川  
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ラステック  
株式会社デンソーワイバシシステムズ  
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)

「企業は人材育成で成長し続ける

詳しい情報はこちらから



人事・人材開発支援の  
**株式会社シナジーパワー**

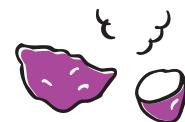
愛知県名古屋市中区丸の内 1-17-19 キリックス丸の内ビル 8F  
TEL 052-204-4780 E-MAIL [info@synergy-power.co.jp](mailto:info@synergy-power.co.jp)

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

6 卷頭言  
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



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

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～



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

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)



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



32 日刊自動車新聞NEWS TOP5  
「学生フォーミュラ日本大会2025」決勝レポート



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

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・深圳汽車零部件
- ・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

タイトル	認定・認証施設	取得No.	認定・認証機関
ISO/IEC 17025:2017 技術開発課 IBラボ	IBラボ	ASNITE 0050T	IA Japan
ISO 9001:2015 技術開発課	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	本社/五反田(営)・宇都宮(営)・栃木工場	0066403	LRQA
IATF 16949:2016 IWATA BOLT USA INC	IWATA BOLT USA INC	0328553	BSI
ISO 14001:2015 IWATA BOLT USA INC	IWATA BOLT USA INC	EMSS549810	BSI
ISO 9001:2015 IWATA BOLT MEXICANA S.A.D.E C.V.	IWATA BOLT MEXICANA S.A.D.E C.V.	55929	ABS QE
ISO 14001:2015 IWATA BOLT SINGAPORE PTE LTD.	IWATA BOLT SINGAPORE PTE LTD.	94-2-0318	TÜV SÜD PSB
IATF 16949:2016 IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	0343755	BSI
ISO 9001:2015 IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	FM695250	BSI
IATF 16949:2016 岩田螺絲(深圳)有限公司	岩田螺絲(深圳)有限公司	EWS695167	BSI
ISO 9001:2015 岩田螺絲(深圳)有限公司	岩田螺絲(深圳)有限公司	44111081851	TÜV NORD CERT
ISO 14001:2015 岩田螺絲(深圳)有限公司	岩田螺絲(深圳)有限公司	04100062166	TÜV NORD CERT

**IB** 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/>

# JAPIA 総合技術委員会 委員長就任に際して

Introduction

卷頭言



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 二之夕 裕美  
(東海理化 代表取締役社長)

昨年度より日本自動車部品工業会（以下、JAPIA）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。よろしくお願ひいたします。

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 있습니다。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（ソフトウエア・デバイス・ファインド・ビーケル）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エアからソフトウエ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つつあります。

総合技術委員会では、こうした技術革新に対応す

JMS（ジャパンモビリティショー）において出会いの場を設定したり、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おります。

また、環境対応の面では、サーキュラーエコノミー（C.E）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、C.E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つても業界や団体によつても定義が違つてゐる状態でもあり、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。JAPIA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、法規制がもつと進んだ場合に材料が足らざに困ることのないよう積極的な働き掛けを行つて行きます。

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。

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、オーブ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おります。

I A）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。よろしくお願ひいたします。

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 있습니다。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（ソフトウエア・デバイス・ファインド・ビーケル）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エアからソフトウエ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つつあります。

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、オーブ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おります。

# 我が社のターニングポイント

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



矢崎 陸  
(やさき 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



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

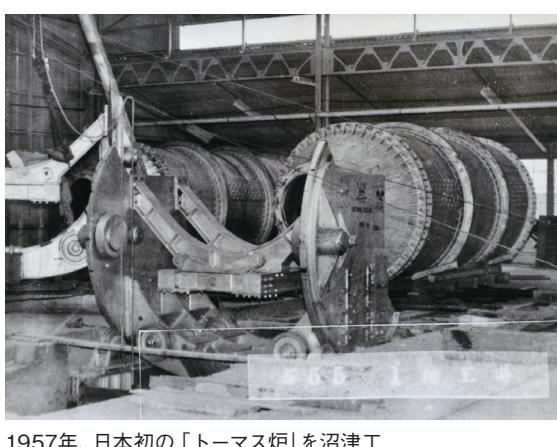
業は育たないと言っていた中で、自動車の電線の将来を直観したそうです。仕事の合間に修理工場や電線工場を回つて知識を蓄え、29（昭和4）年に独立します。

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　さまざまなお試験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。



1957年、日本初の「トマス炉」を沼津工場に導入

1924（大正13）年。数えで16歳の時です。日本橋横山町の衣料雑貨問屋にて、つち奉公し、明るさと勤勉さで頭角を現したそうです。電線販売を任せていたある日、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業が登場した矢崎は、この相談を受けました。そこで、矢崎は「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、今までこそ当たり前となつたり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。「もつたいない」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。

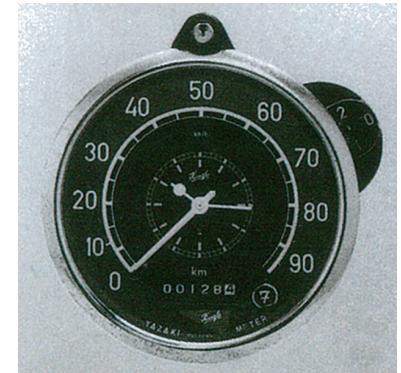
### Q　タコグラフ（運行記録計）の国産化にも取り組みました

56年、欧州視察の途上、ドイツにてト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いた。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、今までこそ当たり前となつたり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。「もつたいない」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。

矢崎 50年代後半、日本ではモータリ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

# 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

**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

齡化や過疎化といった社会課題に向き合い、事業を通じて解決を試みる姿勢は「社会から必要とされる企業」という社是の実践でもあります。もちろん、どの分野もかねて取り組んでいる専業の会社があり、容易に参入できる時代ではありません。コアコンピタンス、会社の競争力の源とのシナジーなどを考え、不斷に見直しを進めています。

**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想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。

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

飛躍する大きな契機となつたともえます。

**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

飛躍する大きな契機となつたともえます。

**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**

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

飛躍する大きな契機となつたともえます。

**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

飛躍する大きな契機となつたともえます。

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。特に大きかった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。特に大きかった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。特に大きかった産しかねない状況でした。

**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つたのですね**

矢崎 73年の第一次オイルショックで下。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つていた当時、一步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。特に大きかった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。特に大きかった産しかねない状況でした。

**Q 2000年代ごろからは、自動車産業のグローバル化に伴い国内事業の見直しも図ってきました**

矢崎 介護、農業、環境リサイクルといった地域密着事業に挑みました。高

たのは、30年間にわたってグループの象徴だった東京・西新橋の本社売却です。会社の苦楽が詰まつた愛着のある拠点を、断腸の思いで処分。従業員らも歯を食いしばって頑張り、組合はボーナスゼロを申し出してくれました。



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

指しています。自動車に欠かせない基幹部品の開発・供給を続けながら、EDDS（エレクトリカル・エレクトロニック・ディスプレイ・システム）という概念を打ち出しました。これはEEDDS（エレクトリカル・エレクトロニック・ディスプレイ・システム）とHDMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）を統合したもので、車両の中の電力と情報を最適配分し、人とタッチスクリーンと社会をつなぐ技術。C ASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）といった変革を支える基盤です。

さらに、タコグラフやドライブレコーダーで収集したデータを人工知能（AI）で解析し、事故防止や保険料削減につなげるサービスも展開しています。道路損傷の自動検知システムなども、従来の「部品提供企業」から「社会課題を解決するサービス企業」へと進化する取り組み。これらは「コトづくり」として、社会の目に見えない価値を形にする営みでもあります。

矢崎 さうして、事業を支えているのは「人」です。創業以来、矢崎は「人が財産」という考え方を大切にしてきました。特に今後、顧客の「困り事」に寄りそつといつ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业文化をさらに進め、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。



# 10100

# 次代を見据えて Ask about the next generation

12

T2  
事業開発本部長  
**國年 賢**

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

「2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。

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

語立背景やビジネス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、単なる支局開発ことじまつづ、当社は



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

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。

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-LINE	25年3月実証開始
	福山通運	25年2月実証開始
	大和物流	25年7月実証開始
飲料	アサヒロジ クリン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	キユーピー、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

当社が実現を目指す「ノバ・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・効率的な物流です。

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

—各方面で進められている実証で丁2が中心的な役割を果たしています



## 実証試験中の大型トラック

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。

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

設立後 プレシリーズAで約12億円、シリーズBで50億円を調達し、累計5億円、シリーズAで42億円、さらには追加ラウンドで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。

飲料 医薬缶 タイヤメークーなど  
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  
の効率性、積載物の品質管理など

# 次代を見据えて Ask about the next generation



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。

当社の自動運転システムは、P-FNのAI技術を基盤に、LiDARや高精度カメラによるセンサー、高精度地図や自己位置推定技術を組み合わせています。

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。

また25年6月、神奈川県綾瀬市から神戸市まで約500キロドルをレベル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で、は国内最長距離離れた。これ

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～関西間で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、三井倉庫ロジスティ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。

当社の自動運転システムは、P-FNのAI技術を基盤に、LiDARや高精度カメラによるセンサー、高精度地図や自己位置推定技術を組み合わせています。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。実用化しており、高速道路走行時に最適化しており、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、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。

## 不27年を目標にドライバー不在の幹線輸送を計画中

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

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、一般道を経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を経て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。



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

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、さまざまなものとの公開を進めて「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」

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も、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「バース」



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

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。

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

カーやTier 1などと連携し、自動運転のシステム・ソフトを提供することも検討します。自動運転トラックを走らせるため、その導入や拠点構築・運用、遠隔監視や異常時の駆け付けサービス、保険対応などをパッケージで提供することも検討しています。

保守・メンテナンスでは、自動運転のシステムや大型車に対応する整備のできる場所が日本にはまだ整っていない、といった課題もあります。

自社で工場を設けて整備を内製化する計画があり、早ければ29年度にも開始する方針です。

## 「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。

# 激動の時代、部品業界の再編

経営環境は  
逆風



日立オートモティブシステムズ、ケーピン、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つた。小林会頭は続ける。「変動の時期にチャンスを捉え、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。



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

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・ビーケル（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実だ。

こうした中、改めて業界再編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

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、新型コロナ関連融資の終了に伴う資金繰りの悪化も重なり、とりわけ中小・規模事業者の経営環境は厳しいものとなっている。

とはいっても、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なり、23年は899万台と盛り返したもの、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820万台にとどまつており、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

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いて、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。もっとも、Tier1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Tier1、Tier2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、最も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。

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併連携とは縁遠かった。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流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。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

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に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つた。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。

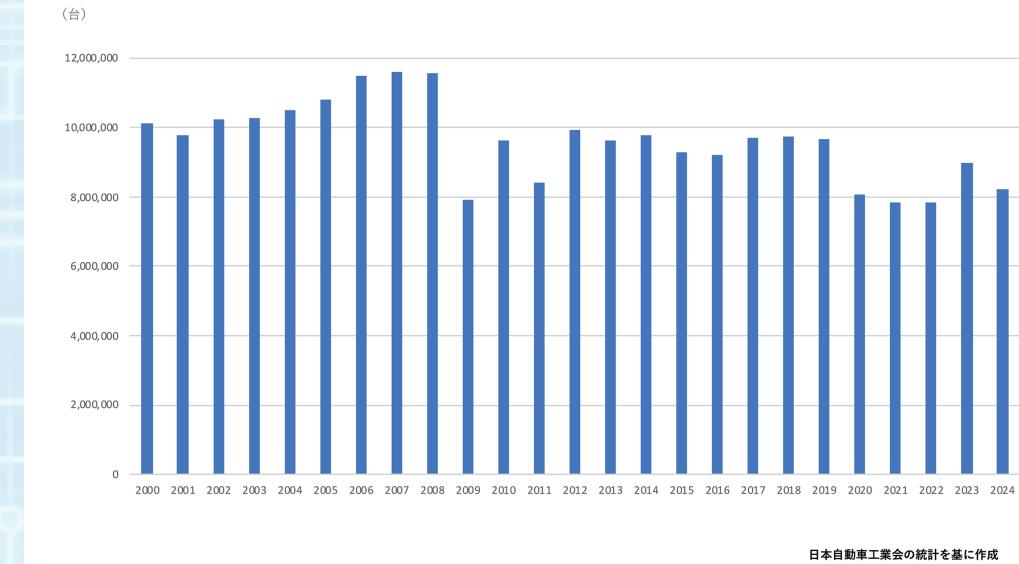
もちろん、企業価値が高まらないまま株式を流通するに任せれば、物言う株主（アクティビスト）からの提案が強まつたり、買収リスクが高まつたりと、懸念も膨らむ。事実この数年、中堅規模のサプライヤーはしばしば投資家に目を付けられており、その中には中国など海外の投資家も少なくない。

かつては系列色の強かつ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っても株主は株主。意見に耳を傾け、

業経営に知しつす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

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

直近25年における国内の自動車生産台数の推移



編さ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えりを見越す。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

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。Tier 1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。

足元では、ピストンリングや

スパークプラグ、燃料タンク・

# 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175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

トランク開閉	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	ステラントイス
自動車春闘	モペッド	補修部品	ダイハツ工業	ルーム
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	比亚迪(BYD)
EUのCRFP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	ボッシュ
自動運転	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
隠り場のEV市場	自動車封制	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	自動車上通商	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	ギガキヤスト	フォード・モーター	ブリヂストン	ブランド別輸入車新規登録台数
SDV	中古車市場	物流業界	ニスラー	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	

発行概要:A5判 /モノクロ 83ページ  
編集:日刊自動車新聞社  
定価:1,000円(税込)  
掲載内容:自動車業界解説、統計情報

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イヤーの存在も、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はしっかりと還元することに何ら変わりはない」と話しつつ、「モノづくりの本質がゆがめられることがあってはならない。誠意ある対話の中で、主張すべき点はしっかりと主張していく」とも強調する。

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、欧洲勢などはシステム統合の領域ですでに先行する。例えばブリッ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、仮ミシユランと伊ブレンボという名立たる専業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收め、存在感を高める。国内でこそ受注減など不景気による再編劇が持ち上がる必至だ。

テイ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かもしれない。経営改革に乗組んだ例もある。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ける日系サプライヤーを相次いで傘下に收め、存在感を高める。国内でこそ受注減など不景気による再編劇が持ち上がる必至だ。



近年、日本でも存在感を高める印・マザーサングループ

お問い合わせは **03-5777-2318** お申込用  
フックス **0120-461-490**

インターネット書店 ~NJD-BOOKS~ URL <https://www.njd-books.com>

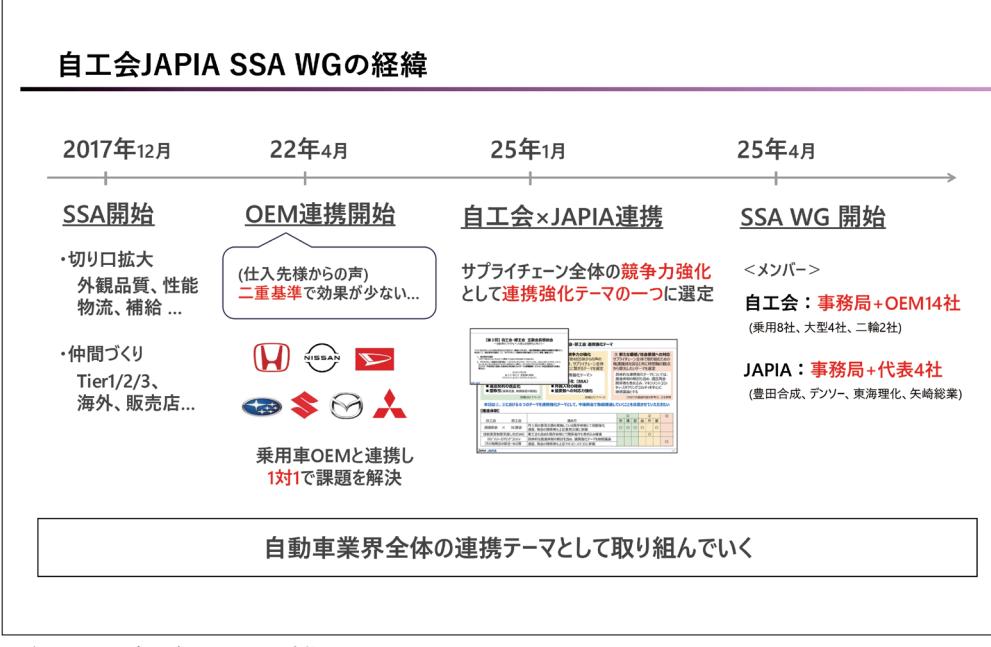
お客様にご記入いただいた個人情報は、当社において厳密に管理いたします。また当社から商品・サービス等に関する各種ご案内をさせていただく場合がございます。  
※お届け料金は別途発送料金を含みます。



## JAPIA's Activities

**なぜSSAが必要なのか――業界課題と共同の危機感**

SSAは、2017年にトヨタ自動車が社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ましたが、各社が個別にSA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」といった新たな課題も見えてきました。こういった課題に対応してOEM間での1対1協議を通じて解決を図つたものの「複数OEMをまたいで認識合わせ／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



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。

この状況を踏まえ、25

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

目標線で改めて問い合わせる」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「お客様の笑顔、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

# JAPIAの活動

## 第21回 SSAワーキンググループ

報告: SSAワーキンググループ

### 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

#### SSAの概要

##### ■SSAとは

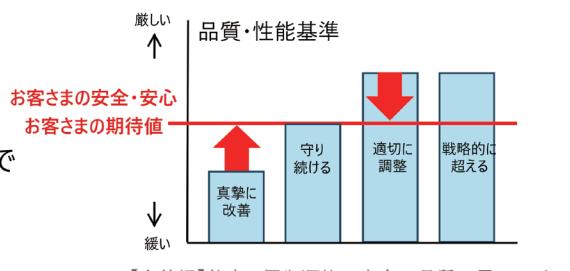
2017年 競争力強化の活動として開始

品質・性能基準を

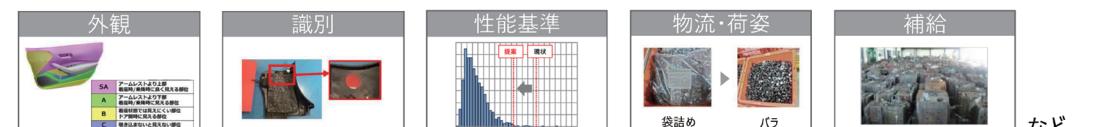
お客様の安全・安心や期待値に合わせることで

競争力のあるモノづくりと

ステークホルダーの笑顔を目指す活動



##### ■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合わせる活動





本社  
岐阜県羽島郡笠松町門間1815-1

資本金 9千円  
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)

## 会員企業ファイル⑦4



## オーツカ



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

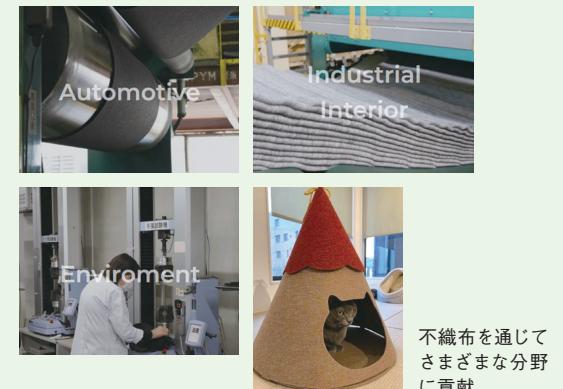
■環境対応への先進的な取り組み

PETペレット PETボトル  
PPペレット PE

リサイクル

自動車部品

混合樹脂製品のリサイクル 繊維・不織布化技術



本社  
埼玉県比企郡滑川町月輪  
1443-16

資本金 3千円  
従業員 190人  
拠点 国内2  
代表者 代表取締役社長  
島野 裕久

## 我が社の強み

## 会員企業ファイル⑦3



## 島野精機

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

我が社  
の逸品



## 今年10月で創業90周年

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、内燃機関向けをはじめとする各種自動車部品を手掛ける。本社

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400万台、唐子工場（埼玉県東松山市）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きる分野だ」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觸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。月産数十万台に個に達する。

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が主流になつ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きる分野だ」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觸機会を徐々に増やしている。

車室内の快適な乗り心地を支える上での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。近年の売上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、ホールハウスマーケット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）やエアバッゲ端材を再利用したりリサイクルナイロンを原料に使用したり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つた。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く。

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场での競争力を確保を狙う。

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、ふる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。

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。



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



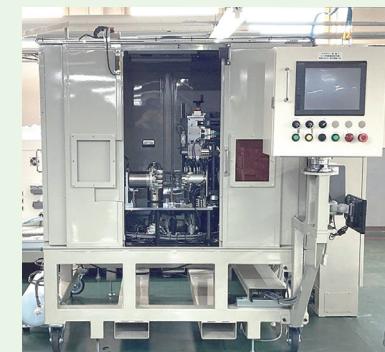
世界シェア1位のアルミ電解コンデンサ用リード端子

## 会員企業ファイル⑯



### 湖北工業

## ニッチ分野でトップシェア開発のDNAを次世代へ

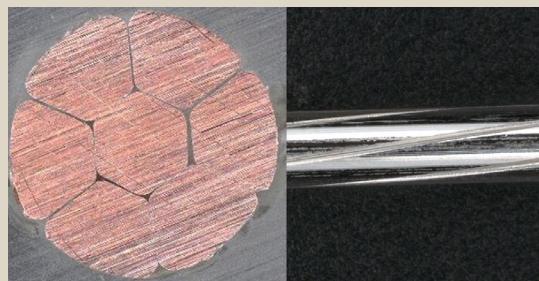


不良率低下に貢献するレーザー溶接機



本社  
愛知県西尾市寺津町二丁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)



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

## 会員企業ファイル⑰



### 三洲電線

## 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



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「これからは電気の時代」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、では、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靭性を確保。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。髪の毛よりも微細な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。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。

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結品メーカーとなり、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「あえて空氣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。

## 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大量生産体制だ。完成品は、全長3.5メートル、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ース化など、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、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。



# 読者アンケートおよび 「連載企画」取材協力のお願い

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に読者アンケートを実施いたしております。ご多用のこと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紹介いただき、それに関連する写真や資料のご提供をお願い申し上げます。

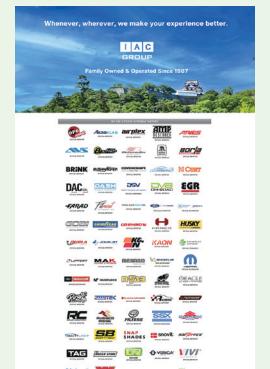
「JAPIA NEWS」読者アンケート



### ◆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 gyoumu@japia.or.jp  
TEL. 03-3445-4214

読者アンケート期限：2025年12月5日（金）



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



MICHELIN スノーチェーン  
イージーグリップエボリューション

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



GOODYEAR スチール ルーフラック MEGA PRO

多種多様な自動車部用品を輸入  
「三方良し」の理念で事業を拡大

自動車部用品などの輸出入事業を行な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）、トレーラーハイツなど

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

品やアクセサリーなど、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ます。

基本はBtoB（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、BtoC（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

A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「三方良し」を掲げ、「売り手良し、買い手良し、世間良し」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。





見事4連覇を果たした京都工芸繊維大学

今回大会のトピックは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）が登場した。EVクラスには中國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

たちだ。

今回大会のトピックは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）が登場した。EVクラスには中國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を見せつけた。

個性あふれるマシンづくりに個性あふれるマシンづくりにが、結果にも表れた格好だ。個性あふれるマシンづくりに乗り越え、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。

**岐阜大と富山大が受賞**

2014年から10年超にわたり協賛するJAPIAも、業界

## 岐阜大と富山大が受賞

2014年から10年超にわたり協賛するJAPIAも、業界



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

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、デジソーやアイシンをはじめとする地元メーカー、アステモ、ジヤ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サポート内容は物心両面で多岐にわたる。その担当手は、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。

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見るのが毎年の楽しみ」と目を細める。

大会への参加は、学生にとっての楽しみ」と目を細める。

大会への参加は、学生にとっての楽しみ」と目を細める。



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

第12回

# 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

会場内には自動車メーカーもブースを出展

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、その出来栄えを競うもの。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

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、その出来栄えを競うもの。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

35 JAPIA NEWS ISSUE 4 2025

ISSUE 4 2025 JAPIA NEWS 34



For society, for the community

## 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



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



本社敷地内にある田んぼで地域の小学生が参加して稻刈りを体験

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、外来種の駆除活動を続けていく必要があります。そのため、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も受け止められがちな面があると懸念しております。本来の目的であります。

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トン近くに達します。

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ましたのですが、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つたことです。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つてきました。

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



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

**SANGO**  
人の環境を育むものづくり

**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

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。

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」といった啓蒙的目的もあります。スタートから10年、地域の皆さまの協力も得て、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、活動を続けています。

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、八和田工場で展示場を開設して、外来生物がこれまで広がらないように、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。

弊社は持続可能な社会の実現のため「環境の三五」「人を中心とする企業グループ」を目指しています。地域社会と一緒に活動を始め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環です。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で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稻刈りの体验学習を環境教育の一環として実施しています。18年の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を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。

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稻刈りの体验学習を環境教育の一