

JAPIA NEWS

2015
1・2

隔月刊
(通巻705号)

一般社団法人 日本自動車部品工業会

年頭所感

玉村和己 会長／経産省 伊吹英明 自動車課長

特集

2014年から将来へのステップアップへ ～ものづくり力継承へ！

特別寄稿

“ひとつ上の視点”による対等なパートナーシップ

新連載／DBJ 経済ワンポイント解説 Vol.1

円安の要因と内外金融政策を踏まえた展望

工業会業務レポート・スケジュール

支部活動レポート

中部支部

北米事務所だより Vol.110

委員会部会だより

総務委員会 経営調査部会

会員企業の経営動向把握と情報提供

会員企業紹介

岡本硝子 株式会社

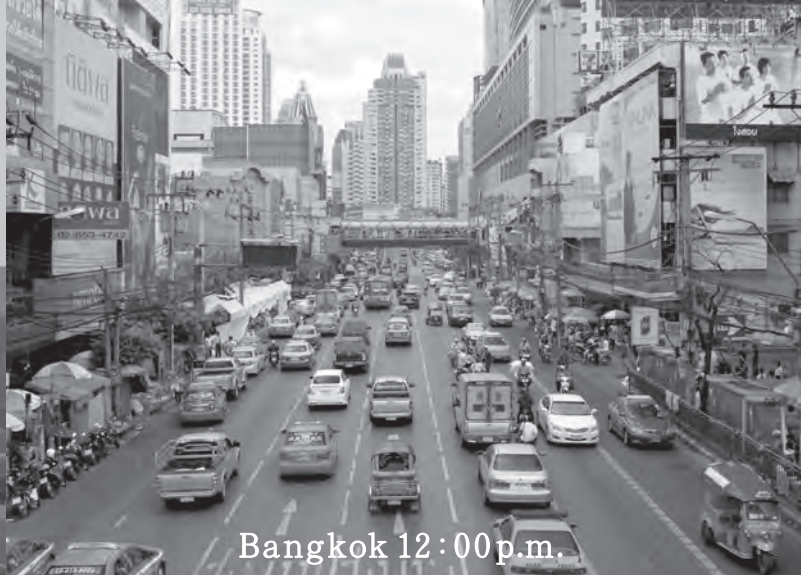
会員トピックス

株式会社デンソー 寺本年世 さん

<http://www.japia.or.jp>



New Delhi 10:30 a.m.



Bangkok 12:00 p.m.



Paris 7:00 a.m.



New York 1:00 a.m.

今、この瞬間、この惑星で、
何億というクルマが、何億という命を乗せて走っている。

クルマがずっと愛されるために

DENSO

www.denso.co.jp

クルマは、決して、人を傷つけてはならない。決して、人を悲しませてはならない。

私たちデンソーが守りたいのは、世界の命。

たとえば、夜、視界がよくない時、肉眼では見にくい歩行者をクルマが感知、認識し、

ドライバーに知らせることができる[ナイトビュー]。

たとえば、前のクルマが急ブレーキをかけた時、

ドライバーが気づかなくても、クルマが感知、認識し、

知らせることができる[プリクラッシュセーフティシステム]。

いつも、そして、もしもの時も、そこには、デンソーの安全テクノロジー。

世界の命を、技術で守りたい。





走る喜びは、
RXと加速する。



NGK
Premium RX[®]
— プレミアムRXプラグ —



燃費がいい。環境にいい。
NGK スパークプラグ

日本特殊陶業
<http://www.ngk-sparkplugs.jp>
NGKプラグスタジオ

「ルテニウム配合中心電極」と「白金突き出し+オーバル形状」外側電極採用。抜群の着火性を実現し、加速、燃費、耐汚損性、耐久性など、すべての性能を極めた次世代プレミアムプラグです。

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
- ・多摩・横浜・湘南相模・富士・浜松・名古屋・刈谷
- ・三重・大阪・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・インドネシア
- ・アメリカ（ロサンゼルス・アトランタ・
オハイオ・ナッシュビル）・メキシコ・カナダ



認定または認証取得一覧

	タイトル	認定・認証施設	取得・更新年月	取得No.	認定・認証機関
日本	ISO/IEC 17025:2005	栃木試験所	2009年12月	RTL00210	JAB
	ISO/IEC 17025:2005	技術開発課 IBラボ	2011年4月	ASNITE 0050T	IA Japan
	ISO 9001:2008	栃木工場・技術開発課	2009年12月	YKA200001	LRQA
アメリカ	ISO 14001:2004	本社・五反田(営)・栃木工場	2010年1月	0772850	LRQA
	ISO 9001:2008	IWATA BOLT USA, INC.	2010年9月	FM549851	BSI
	ISO 14001:2004	IWATA BOLT USA, INC.	2010年3月	EMS549810	BSI
シンガポール	ISO 9001:2008	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	2009年7月	94-2-0318	PSB
	ISO 14001:2004	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	2010年9月	2004-0265	PSB
タイ	ISO 9001:2008	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	2010年10月	TH07000507	BVQI
中国(深圳)	ISO/TS 16949:2009	岩田螺絲(深圳)有限公司	2010年11月	0079530	TÜV NORD
	ISO 9001:2008	岩田螺絲(深圳)有限公司	2009年7月	04100062166	TÜV NORD
	ISO 14001:2004	岩田螺絲(深圳)有限公司	2009年7月	04104062166	TÜV NORD

【IB】イワタボルト株式会社

〒141-8508 東京都品川区西五反田7丁目21番1号 第5TOCビル

電話 03(3493)0211(代表)

<http://www.iwatabolt.co.jp/>

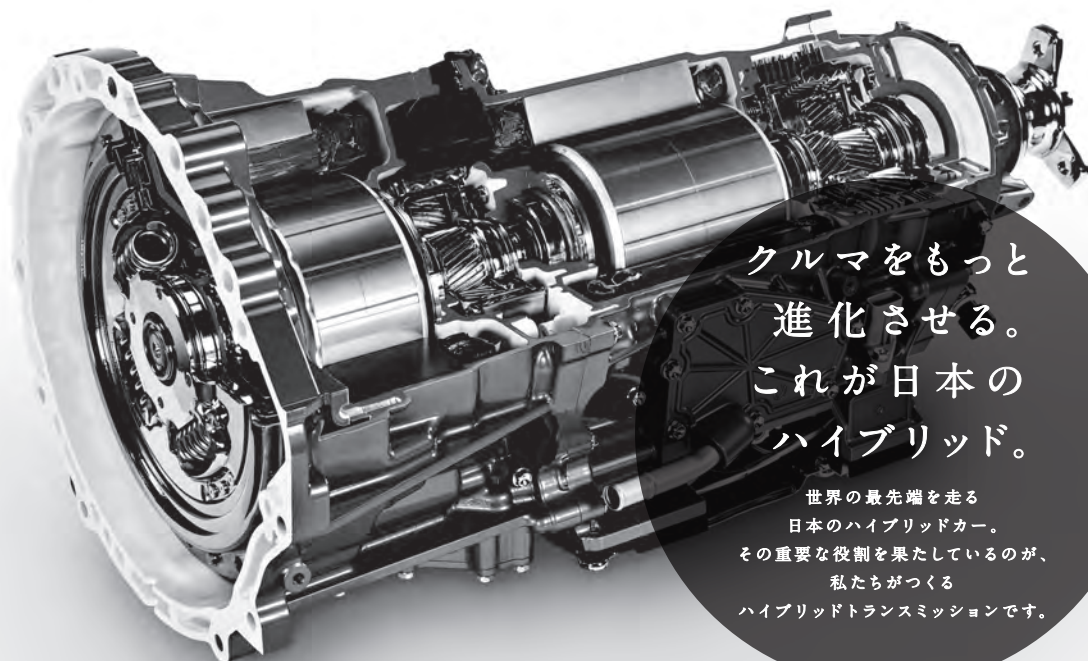
安全を光に託して

人とクルマの安全は、わたし達の願いです。

小糸製作所は自動車照明分野のリーディング・カンパニーとして
これからも人と環境にやさしい製品を提供してまいります。

株式会社小糸製作所

〒108-8711 東京都港区高輪四丁目8番3号
TEL: 03-3443-7111(代表) <http://www.koito.co.jp>



クルマをもっと
進化させる。
これが日本の
ハイブリッド。

世界の最先端を走る
日本のハイブリッドカー。
その重要な役割を果たしているのが、
私たちがつくる
ハイブリッドトランスミッションです。

FR ハイブリッド
トランスミッション
AWRHT25



FF ハイブリッド
トランスミッション
AWFHT15



AW アイシン・エイ・ダブリュ

オートマチックトランスミッション 世界シェアNo.1 ※当社調べ

よい品、より安く

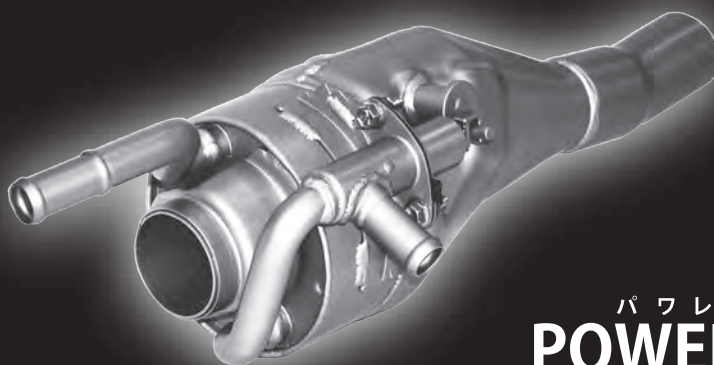
事業内容

◇自動車部品製造

排気系部品、ボデー骨格部品、
内・外装機能部品、足回り部品、
燃料系部品

◇情報環境機器部品製造

◇専用溶接設備、金型製造



パワレヴ
POWEREV®
(排気熱回収器)

排気ガスの熱を冷却水に伝えることで
エンジンの暖機を促進させ、燃費と
暖房性能の向上に貢献します

フタバ産業株式会社

愛知県岡崎市橋目町字御茶屋 1 番地
TEL 0564-31-2211
URL <http://www.futabasangyo.com/>

巻頭言

Introduction

新年のご挨拶



一般社団法人日本自動車部品工業会
会長・玉村 和己

〔日本発条株式会社 代表取締役社長〕

皆様、明けましておめでとうございます。
新しい年の始めにあたりましてご挨拶申し上げます。

昨年を振り返ってみますと、国内経済に大きく影響した出来事は、消費税の5%から8%への引き上げであったのではないのでしょうか。国内の自動車販売も、消費税率引き上げ前の駆け込み需要により、3月までは大きく増加した一方で、引き上げ後の4月からは反動で前年を下回る状況が続きました。年の後半には反動減の影響も落ち着いてくるとの見方もありましたが、大型の台風のほか、観測史上初といわれるような様々な天候の激変など、夏場の天候不順により消費が停滞したこととあいまって、なかなか景気が回復とは感じられませんでした。さらに、このように国内景気が低迷から十分脱しきれていないとの判断から、2015年10月から消費税が8%から10%への再び引き上げられる予定が、2017年4月からと1年半延期になりました。

また、2012年末から円高是正ということで、為替レートが円安方向にありましたが、昨年の後半からさらに円安が進んでおります。かつて「6重苦」の1つに数えられた超円高の時期には、1ドル70円台にまで上昇するような局面にありましたが、その状況から思いますと、まさに様変わりいうことができます。当然のことではありますが、円安は輸出比率の高い企業にとってはプラ

ス要因になる一方で、原材料に占める輸入品の比率の高い企業にはマイナス要因となりますので、製品構成や事業形態で売上・利益に対する影響にも違いがあります。加えて、自動車部品サプライヤーにとっては、完成車輸出の増減や競合する輸入部品との価格競争など、完成車メーカーの動きによる間接的な影響がありますので、対応がより難しくなる側面があります。短期間の急激な為替の変動は企業努力を超えるものであり、決して好ましいものではありません。

このように昨年の日本経済は厳しい状況が続きましたが、スポーツ界では特に、テニスの錦織圭選手が全米オープンで準優勝を果たし、日本人初のワールドツアー・ファイナルに出場、しかもベスト4という快挙をなしとげた明るい話題もありました。

自動車産業も、常々、経済の「日本代表」として、日々世界中で戦っておりますが、日本の自動車産業は、様々な分野においてトップグループに位置しており、優勝争いできるポジションであります。私たち部品メーカーとしても、スポーツ選手の活躍に負けず、勝利に貢献できるよう、日々切磋琢磨してまいりたいと存じます。

さて今年は、先に申し上げたように消費税率の引き上げが延期されますが、自動車販売に関しましては、取得税の廃止も延期されることとなりますので、プラス要因に

はなりません。ただし、消費税率の引き上げが延期されることで、景況感の悪化が食い止められ、これにより消費全体が上向くことで、国内の自動車販売にも好材料となることを期待しております。さらに今年は「東京モーターショー」の開催年にあたりますので、新車発表や各種イベントなどで自動車市場に多くの話題を提供することができます。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた準備が加速してくることで、日本全体の景気が回復に向かって行くことで、自動車販売の活性化のつながることを期待したいと思います。

自動車業界を取り巻く環境には、まだまだ先行き不透明な要因も多くあり、慎重な舵取りが求められます。当工業会といたしましても、今後も引き続き、会員企業の皆様への情報提供・各種サポート、関連団体との調整、政府・関係省庁への働きかけなどを行い、会員企業の皆様と自動車部品業界の発展に努力していく所存でございます。

最後に、今年一年が、会員皆様にとってよい年になりますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

平成27年

年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長

伊吹 英明



平成27年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

先の総選挙を経て、安倍政権が発足して2年が経過をしました。いわゆるアベノミクスの効果もあり、日本経済は明らかに好循環へと動き始めております。

とりわけ、自動車産業は、賃金の引き上げ率や昨夏のボーナスの伸び率は全産業の中でもトップレベルであり、国内の設備投資計画も大幅に増加させる等、我が国の産業のフロントランナーとして経済の好循環の実現に率先して貢献してまいりました。

昨年11月に、宮沢経済産業大臣の下とりまとめられた「自動車産業戦略2014」においては、自動車産業を国民産業と位置づけ自動車産業が中長期に直面するであろう課題を整理分析した上で、それに対する総合的な戦略を定めております。この戦略に基づき、自動車産業が今後も我が国の経済を支えるリーディング産業として発展を続けられるように努めて参りたいと考えております。

さらに、自動車産業の改善した収益を地

方の隅々にまで行きわたらせる観点から、自動車産業取引適正化ガイドラインを活用し、自動車関連の取引適正化の推進に努めて参ります。

また、我が国が直面しているエネルギー制約等の諸問題に対処するために次世代自動車の普及、自動走行技術の進展が重要と考えております。今後の市場拡大も睨み、日々競争が激しさを増しているこの分野で、他国を圧倒する性能・品質の実現につながるよう、インフラ整備、車両購入補助、研究開発に対する十分な予算措置や、人材育成を含めた中長期的な競争力強化に資する産産・産学が連携した協調体制の構築、等の支援を着実に実施してまいります。

加えて、通商交渉では、自動車産業のグローバル化を後押しするため、TPPや日EUEPAをはじめとした、包括的かつ高いレベルの協定を目指し、経済連携交渉を引き続き精力的に進めてまいります。

最後になりますが、本年の皆様方のますますのご発展とご健勝を祈念して、新年の挨拶とさせていただきます。

特集

2015年、将来へのステップアップ 不透明な国内市場と 活発化するグローバル市場への挑戦

乗用車メーカー各社の2014年の世界販売は、ほぼ全社が前年実績を上回る見込みとなった。12月24日時点で1～11月の世界販売台数は実績を公表する6社（ホンダ、富士重工業を除く）すべてが前年超えを果たしており、ホンダと富士重も伸長しているものとみられる。昨年前半は国内で消費増税に伴う駆け込み需要があったものの、後半にかけて反動減が目立ってきた。しかし、各社は国内の減速を好調な海外販売でカバーした格好だ。一方、14年度（4～3月）は国内で暦年よりも反動減の影響が大きく表れるため、マイナスに振れるメーカーも出てきそうだ。

■新興国市場が牽引

自動車メーカー各社の完成車生産は、2014年後半にかけて国内の落ち込みが顕著に表れた。昨年前半は消費増税前の駆け込み需要の効果で勢いを維持したものの、反動減からの回復が遅れている影響で10月まで4カ月連続で前年割れを喫した。1～10月の累計生産台数はかろうじて前年実績を上回っているが、このペースでは6年連続

で年1千万台の大台到達は困難な情勢だ。一方、海外生産は需要が好調な米国に加え、一部で景気減速の影響が出ているものの引き続き新興市場が牽引して実績を伸ばしている。足元では国内のマイナスを海外がカバーする傾向に拍車がかかっている格好だ。

日本自動車工業会がまとめた1～10月の国内累計生産台数は前年同期比3.3%増の826万4068台。上期（1～6月）は同8.7%増の479万4161台であり、後半戦に入り、目に見えて減速していることが分かる。14年は4月の消費増税を前にした駆け込み需要により、好調に滑り出した。心配された増税後も受注残によって各社の生産を支えられた形だ。しかし、新規受注には逆風が吹き続ける。各社の想定よりも反動減が長引き、生産調整を行うメーカーも出た。

国内需要の減少傾向は今に始まったことではない。かつて各社は国内の落ち込み分を輸出に振り向けることで、国内生産のボリュームを確保してきた。しかし、為替リスクが大きくなったほか、世界規模で供給体制の強化に取り組むメーカーが増え、現地生産への切り替えが加速してきた。これ



により、国内需要の増減が国内生産のボリュームにリンクしやすくなっているのだ。

■引き続き投資活発

昨年はメキシコでホンダとマツダが新工場を立ち上げたほか、日産自動車も中国やタイで新工場を稼働するなど海外投資が引き続き増えた。今年もスズキや三菱自動車、ホンダなどで新たな生産拠点の操業開始を見据える。能力増強において海外を重視するトレンドは当面変わらないものと考えられる。このため、各社が日本で一定の生産ボリュームを保つためには、国内市場における一層の活性化策が重要となる。このため、各社は魅力ある商品投入を意識し、昨年も多くのニューモデルを発売した。

ただ、日本メーカーが世界で競争力を維

持することに向け、高品質化や低コスト化の技術革新を支えてきた国内生産の役割は大きい。トヨタ自動車も研究開発に関わる国内投資を増やす方針を掲げている。日本のものづくり力を高めていくために、今後も国内で能力増強以外の取り組みを広げるメーカーが増えそうだ。

■環境技術 実用化急ピッチ

世界的に環境規制が強化される中で、自動車メーカー各社は、環境技術の実用化を加速させている。2014年は特にエンジンそのものを低燃費化する技術が実用化された。

トヨタ自動車は、ハイブリッドシステムの開発で培ってきた燃焼技術などを活用し高熱効率・低燃費の1.3リットルエンジンを開発した。このエンジンは、ハイブリッド専用エンジンに採用してきたアトキンソンサイクルを採用するとともに、圧縮比を13.5に高めて膨張比を上げて排熱を抑制する。また、シリンダー内に強いタンブル流（縦回転の混合気の流れ）を生成する新形状の吸気ポートの採用で、燃焼効率を高め、クールドEGR（排出ガス再循環システム）、電動連続可変バルブタイミング機構（VVT-iE）などによって燃焼改善と損失低減を追求、量産ガソリンエンジンとしては世界トップレベルの最大熱効率38%を達成した。トヨタでは、この低燃費エンジンを「ヴィッツ」に搭載したのをはじめ、15年までに全世界で合計14機種のエンジンを順次導入する計画だ。

マツダは、スモールカーの「デミオ」に

新開発1.5リットルクリーンディーゼルエンジン「スカイアクティブーD1.5」を設定した。圧縮比14.8と小排気量ディーゼルエンジンの中で最も低いレベルを達成して理想の燃焼効率を追求。高分散噴霧のソレノイドインジェクターと、段付エッグシェイプピストンによる火炎の壁面接触低減、過渡燃焼制御技術により冷却損失を抑制するほか、高圧EGR&低圧EGRシステムを採用し、均質リーン化領域を拡大し低燃費性能と高いパフォーマンスフィールの両立を図った。

電動化技術を活用した低燃費技術も進化した。スズキはマイルドハイブリッドシステム「エネチャージ」を進化させた「S—エネチャージ」を軽乗用車「ワゴンR」に設定した。S—エネチャージは、モーター機能付発電機（ISG）と専用リチウムイオンバッテリーを組み合わせ、減速時に蓄えた電力で加速時にISGがモーターアシストする。エンジンへの負担を軽減して、加速性能を維持しながら燃料消費を抑制するシステムで、軽自動車でも価格を抑えたハイブリッドシステムを実現した。

■市販FCVが登場

一方、トヨタは、走行中の二酸化炭素排出量がゼロで水素を燃料とする「究極のエコカー」とも呼ばれる燃料電池車（FCV）「MIRAI（ミライ）」の市販を開始した。水素と酸素を化学反応させることで電気を発生させる燃料電池を動力源とする自動車を市販したのはトヨタが世界で初めて。14年が次世代環境自動車の普及に向けて始動

した最初の年となった。

経済産業省が新たな自動車戦略 「自動車産業戦略2014」策定

「自動車産業戦略2014」を経産省自動車課が2013年の3月から検討を始め、製造や流通、リサイクルなどの各業界との議論、審議会での議論を経てまとめた。宮沢洋一経産相が11月17日、日本自動車工業会との懇談会で正式に発表した。懇談会に先立つ6月、安倍政権がまとめた「日本再興戦略」改定版の中短期行程表にも、すでに同戦略の策定と「左記戦略に基づいて、先進的で活性化された国内市場の形成」が盛り込まれている。

10年4月に公表された「次世代自動車戦略2010」は、20年と30年時点の次世代自動車普及目標を盛り込んだことで知られ、この目標は与党のマニフェスト（政権公約）などにも使われた。ただ、実際の目標値は「政府目標」と「民間努力ケース」の2通りあり、業界側があまりに高い政府目標に反対姿勢を崩さず、目標値を一本化できなかった経緯もある。この戦略は全体戦略のほか「電池」「資源」「インフラ」「システム」「国際標準化」の5戦略で構成されていることも特徴だった。

次世代自動車戦略2010は、どちらかというと電動系エコカーの開発・普及を促す色合いが濃かったが、これに対し、自動車産業戦略2014は、自動車の生産から流通、リサイクル、廃棄、あるいは通商や海外攻略などを包含した通商産業戦略になっており、エコカーの普及目標は次世代自動車戦

略2010を踏襲している。また、二輪車やバスなど、乗用車の陰に隠れていた個別製品の戦略を立てたことも特徴。

改めて自動車産業の強さを意識し、「国民産業」として20年後、30年後も世界をリードすることを目指す意識の表れが今回の戦略だといわれている。国内産業政策の司令塔でもある経産省ですが、過去を振り返ると、鉄鋼や造船、電機、半導体などの産業が次々と国際競争力を失い、ロボットやバイオ、ヘルスケアなどの新産業は急拡大はしない。もちろん、経産省が手取り足取り産業を育てる時代ではないが、通商交渉や競争環境の整備など、政府しかできないこともあり、日本に一定の量産規模や研究開発基盤を残さないと、やがて国内の自動車産業が衰退し、日本経済に計り知れない打撃を与えかねないという危機感も持っている。また、石油や金融ほど監督官庁との結びつきが強い自動車産業だが、近年は欧米や中国など官民一体で技術開発や標準化に取り組んでいる例もあり、日本としても官民のベクトルを合わせる必要があると判断したのかもしれない。

ポイントとしては、日本の自動車産業が目指すべき方向性を「グローバル」「研究開発・人材」「システム」の3戦略にまとめたほか「二輪車」「バス」「トラック・フォークリフト・運搬車両機器」の個別戦略も立てた。グローバル戦略は通商交渉を加速させたり、競争環境を整える一方で「先進的で活力有る国内市場の構築」も目指す。研

究開発・人材戦略ではEUなどの事例をにらんで官民の共同開発体制を整えたり、素材・部品メーカーとの共存共栄策を考える一因となる。システム戦略は主にテレマティクスやビッグデータ系、スマートグリッド（次世代送電網）などへの対応を促すもの。

戦略では、主な施策ごとに「今後も引き続き実施」「14年度中に着手」「15年度中の実施を目指す」などと実施時期が盛り込まれており、経産省自動車課を中心に各施策が具体化していくことになる。例えば二輪車戦略では、日本自動車工業会など関係団体が戦略に呼応したロードマップ(行程表)をとりまとめ済みで、現在は行程表に盛り込まれた施策が順次、実行に移されている段階。項目によっては、新たな会議体ができることも予想される。

戦略に盛り込まれた施策では大きく3つ。(1)官民で国内市場のあり方と目標を決め、目標実現に向けた具体策を盛り込んだロードマップをまとめる(2)保有コスト(税や駐車場、保険、ローンなど)を下げるため車体課税を見直したり、カーシェアリング(共同所有)や超小型モビリティなどの潜在需要を開拓しうる新たな自動車の保有・利用形態を検討する(3)モータースポーツの普及・振興に努める―。こうした方針に沿って、経産省と関係団体は現在、施策の具体化作業を進めている。注意深く、戦略の趣旨を研究し、さらには加速させる動きを強めていきたいところだ。

日本のものづくり力継承へ！ 第52回技能五輪全国大会から

第52回技能五輪全国大会（厚生労働省、中央職業能力開発協会、愛知県主催）が昨年11月28日（一部職種は24日から）から12月1日まで、愛知県内各地で行われた。JAPIA会員企業からも多数の技能者が参加して技術力を競った。同大会は23歳以下の青年技能者が機械系、金属系など41職種で技術力を競うもので、今回は全国から1200人が参加。各競技の優勝者は一部を除いて今年8月、ブラジル・サンパウロで開催される第43回技能五輪国際大会に日本代表選手として出場する。

全41職種のうち、自動車産業関連は、抜き型、メカトロニクス、旋盤、フライス盤、木型、電子機器組立て、ITネットワーク管理、電気溶接、車体塗装、曲げ板金、自動車工、自動車板金、構造物鉄工、精密機器組み立て、機械製図、工場電気設備など。技能五輪選手とは、自動車産業や電機産業などの製造業が企業単位で出場する場合、企業内訓練校の卒業生から選抜されるケースが多い。

技能系職種の研修生として給与を受けながら、1～2年の研修を経た後、さらに専門の選手育成課程を受けることになる。数時間の長丁場の競技に

対応するため、早朝のランニングや筋力トレーニングに始まり、競技訓練を日々行う。20歳前後の貴重な時間と情熱を全て大会の訓練に傾け、その日々から見れば、わずか数時間の競技にぶつける格好になる。競技は、愛知県内各地で行われ、選手たちは真剣な眼差しで技術力を存分に発揮。各企業関係者、同僚らも選手と一体となって応援という形で競技に参加した。また、高度な技能が間近で見られるとあって一般の見学者も多数来場。この結果、大会の来場者はのべ22万人にまで達した。

JAPIA会員企業の入賞者は次の通り（敬称略）

●機械組立て

【金賞】冷水裕平（三菱重工業）【銀賞】中島徹也（アイシン精機）、岸川僚佑（デンソー）【銅賞】油谷桂太（豊田自動織機）、中島雅敏（デンソー）【敢闘賞】植西玄樹（アンデン）、今泉雅哉（アスモ）、島本拓実（デンソー）、梶原将人（豊田自動織機）

●抜き型

【金賞】池上惣一郎（デンソー）【銀賞】中尾将



也（ジェイテクト）、鈴木快斗（アイシン・エイ・ダブリュ）【銅賞】岩瀬匠（デンソー）、福田佑太（日立オートモティブシステムズ）【敢闘賞】篠原和成（トヨタ紡織）

●精密機器組立て

【金賞】山岸太一（日立オートモティブシステムズ）【銀賞】壁谷公貴（デンソー）【銅賞】最上拓（同）【敢闘賞】山形隼斗（日立オートモティブシステムズ）、和田真之介（同）

●メカトロニクス

【銀賞】羽根純也・増田真也（豊田自動織機）、【銅賞】榊原清・早矢仕裕貴（アイシン・エイ・ダブリュ）【敢闘賞】久下大貴・浜川亮佑（三菱重工業）、晝河豪・松本康平（豊田自動織機）、荒木翔・佐々木隼平（アイシン精機）、市瀬永志郎・多古望（ジェイテクト）、安部和正・草野雄太（アイシン・エイ・ダブリュ）

●機械製図

【銅賞】佐藤敦矢（デンソー）、松田弘基（小島プレス工業）【敢闘賞】杉山雄輔（デンソー）、古田大貴（同）、板倉優（同）

●旋盤

【銀賞】中村昂治（デンソー）【銅賞】村瀬遼（同）【敢闘賞】上野祐平（同）、大橋熱生（三菱重工

業）、中山愛美（豊田自動織機）、市川幹人（デンソー）、土黒将矢（アイシン精機）、古賀圭祐（ジェイテクト）

●フライス盤

【銅賞】鈴木颯太（デンソー）【敢闘賞】渡邊達弥（ボッシュ）、平岡伸一（アイシン精機）、山口晴大（アイシン・エイ・ダブリュ）

●構造物鉄工

【銀賞】安田将貴（豊田自動織機）、佐藤貴也（同）【敢闘賞】高峰未来（三菱重工業）、三村泰隆（同）、松本徳史（同）

●電気溶接

【金賞】小山巧（豊田自動織機）【銀賞】藤田和久（三菱重工業）【銅賞】吉村拓真（同）

●自動車板金

【銅賞】加藤大稀（トヨタ紡織）

●電子機器組立て

【敢闘賞】坂田裕樹（アスモ）、井嶋大智（同）、犬飼英明（デンソー）

●工場電気設備

【金賞】高山郁彦（浜名湖電装）【銀賞】本藺智史（デンソー）、大月隆寛（同）【銅賞】安藤真悟（同）





“ひとつ上の視点” による対等な パートナーシップ

株式会社ローランド・ベルガー

日本共同代表 シニアパートナー 長島 聡

コンサルタント 野村 篤志

■ サプライヤに対する

完成車メーカーの期待

自動車の開発にかかる期間は3年から5年と長期に亘り、高い不確実性が常に付きまといまふ。ただ、近年の事業にまつわる変数の増加に伴い、この不確実性は高まる一方です。自動運転、繋がる車といった新機能の搭載や、販売地域拡大に伴う現地適合ニーズ、地域・国によって異なる規制対応などは、その変数の一例でしかありません。

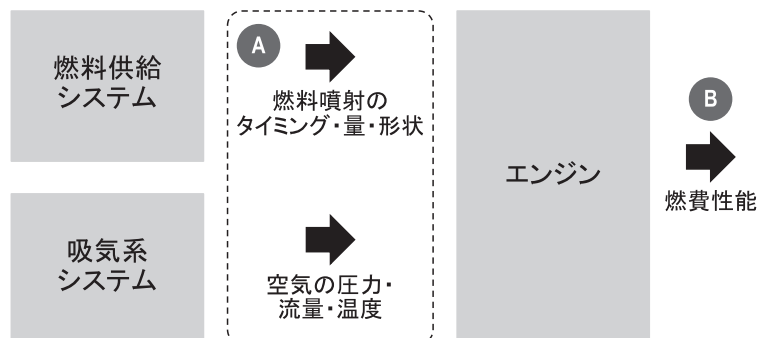
こうした状況の下、より効率的な車両開発を実現すべく、完成車メーカーがモジュール戦略を推進しているのは周知の通りかと思ひます。その先頭を走るVWでは、将来実現し

たい車の設計要件を多数のモデルで共有することで開発効率を高めると共に、各モジュール部品の性能・価格にバリエーションを持たせて多様な組み合わせによる環境変化への柔軟な対応を図っています。ただし、そのVWですら、自社単独でモジュール戦略を推進できるだけの十分な開発リソースを備えられていないという課題が抱えています。

そのため、完成車メーカーは、サプライヤに対しても、モジュール戦略の推進に貢献することを強く求めています。サプライヤの主たる貢献領域として、車両性能向上に向けたシステムレベルでの提案が挙げられます。サプライヤがこれまで以上に大きなシステムを



自社の製品・システムの性能 **A** が、より大きなシステムの性能 **B** に対して、どのような貢献できるかを提案





製品領域として捉えることで、完成車メーカーは、システム間の性能調整や統合にかかる工数を削減できるだけでなく、自社単独では実現し得なかった高いシステム性能を獲得できるようになるわけです。では、そのような貢献を果たしていく上で、サプライヤは、どのようなアプローチを取るべきなのでしょう。

■ 求められる“ひとつ上の視点”とは？

それは、「自社の製品・システムは、それを組み込んだより大きなシステムの性能において、どのような貢献ができるか？」といった、“ひとつ上の視点”を持つことです。さらに、それをより高次元で実現できるよう、完成車メーカーに対して提案を図っていくことだと考えます。例えば、燃料供給システムを手がけるサプライヤであれば、「インジェクタの噴射のタイミング・量・形状を変えることで、エンジンの燃費性能に対してどの程度の影響を与えられるのか」といったメカニズムを理解できていることが重要です。これにより、完成車メーカーに対して、「我々の

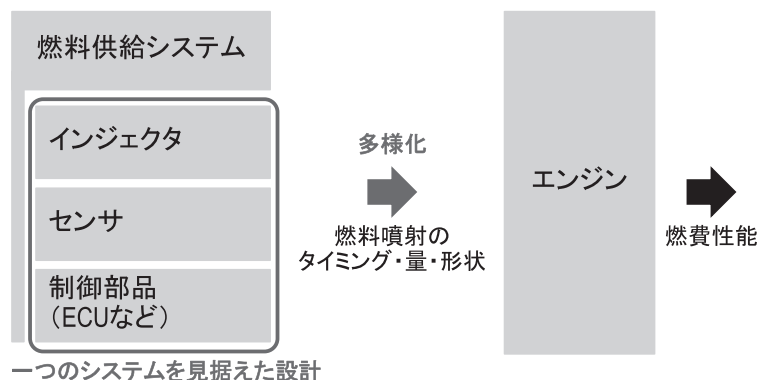
製品・システムではエンジンの燃費性能を3%引き上げることができる」といった提案を仕掛けていくことが可能となるのです。

完成車メーカーとしては、サプライヤからの提案を受け、燃費性能向上を実現する上でインジェクタで出来ること・出来ないことの線引きをより高い精度で判断できるため、吸気系システムなど複数システムとの間で行う性能割当てをより効率的に行うことが出来るわけです。

こうした価値貢献を実現していくためには、主に3つの取組みが必要となります。1つ目は、自社が開発する製品を「単品でなくシステムとして括る」ことです。それにより、調整可能な変数を増やすことができ、システムとしての性能向上に柔軟性が生まれます。これは単にシステムとしての全体最適を実現できるという意味に留まらず、完成車メーカーに対して提示可能な性能の幅自体を拡げることがを意味します。



センサや制御部品も含めた一つのシステムを見据えた設計により、これまで以上に多様な貢献を生み出す





例えば、インジェクタのノズルの位置やバルブの形状といった限られた製品の設計を完成車メーカーの指示で行ってきたサプライヤがいるとします。このサプライヤが、センサやECUなど制御部品も含めた一つのシステムを見据えてインジェクタの設計を新たに行うことができれば、自社の製品に割り当てられる性能を深く理解して、これまで以上に多様な貢献をエンジンに対して生み出すことができるようになります。

2つ目の取組みは、設計の拠り所となる「性能発現メカニズムの理解に外部機関を活用すること」です。自社のシステムを超えて周辺のシステム全てを自社で開発できる能力を身につける必要はありません。実車試験設備やシミュレーションそして、解析ノウハウを持つエンジニアリング会社を必要に応じて活用すれば良いのです。評価試験やシミュレーション結果の履歴を自社で応用可能な形で体系化していくことで次第にシステムの性能発現メカニズムを手の内化することができるはずです。

最後の取組みは、「収益を上げながら体質を変えること」です。複数の単品による事業からシステムを主体とした事業への転換は容易なものではありません。少なくとも3年はシステムの売上が上がるまでに時間が必要です。そこで、その期間はこれまで付き合いのない完成車メーカーとの単品ビジネスにもトライしていきます。但し、常にシステム発想での対話をする機会を求め、商品企画やマーケティングといった上流部門との接点も生み出していきます。単品の受注確度をあげるのも実はシステム発想です。次第に高まるシステム発想を活かし、コストに留まらない

提案をすることで体質転換を実感できるようになるはずです。

■ 対等なパートナーシップが もたらす効能

これまで、多くの日系サプライヤは、完成車メーカー主導の開発のもと、完成車メーカーの求める性能要件を最大限に満たせるよう開発リソースを投入してきました。しかしながら、完成車メーカーの開発リソースの逼迫が進む中、完成車メーカーと同じ目線で議論して、ニーズをよりの的確に見出すと共に、能動的に提案を仕掛けていくこと、完成車メーカーと対等なパートナーシップを構築することが重要となってくるのです。

完成車メーカーとの対等なパートナーシップの構築は、受注確度の向上や価格引き下げ圧力の緩和などに加え、場合によっては完成車メーカーからの開発費の提供など、収益力向上を図る上でポジティブな効果をもたらします。もちろん、これはティア1サプライヤに限らず、ティア2サプライヤがティア1サプライヤに対して提案を仕掛けていく上でも有効であることは間違いありません。

■ おわりに

日系完成車メーカーのケイレツに囚われないサプライヤ選定が加速する中、日系サプライヤにとっても、新たな顧客を開拓していけるか否かは死活問題となります。斯様な状況下、開発リソースの逼迫に悩む完成車メーカーに対して、サプライヤそれぞれが“ひとつ上の視点”を持って貢献していくことは、成長を確実なものとするために不可欠な武器となるのではないのでしょうか。

円安の要因と 内外金融政策を踏まえた展望

2014年夏場まで1ドル102円前後で安定していた対ドル円レートは、その後120円まで急速に円安が進んだ。円安は大量に輸出している企業にとってメリットが大きいですが、輸入物価上昇を通じた原材料高の影響を受けやすい中小企業や、輸出のない家計からは円安の悪影響を懸念する声も挙がっている。この円安は日米の金融政策に因るところが大きい。

今から2年前の12年後半までは、1ドル70円台の超円高であった。この円高の一因にはリーマン危機後の欧米景気への懸念を背景とした安全資産としての円買いがあり、12年後半には、この懸念が和らいだことが円高修正の契機となった。この他にも、為替レートは貿易収支や物価差等の数多くの要因により変動するが、08年以降の円高は、米国が利下げを実施することによって日米金利差が縮小し、ドルでの運用妙味が薄まったことで理解することができる。このように、近年の為替市場は、日米の金融政策の変更やそれに対する市場予想が相場を大きく動かす「金融政策

相場」となっている。果たして今後の日米金融政策はどう動くだろうか。

米国のFRB（連邦準備理事会）が雇用の最大化と物価の安定化を目標として12年9月に導入した量的緩和策（QE3）は、雇用の回復を受けて14年10月に終了し、今後は15年半ばとみられる利上げのタイミングを模索する段階に入る。FRBは、インフレ率が2%の目標を下回る限り、QE3終了後も「忍耐強く」利上げ時期を待つ姿勢を示しているが、14年中に幾度となく発生したように、今後利上げ時期が近づく中で米金利に上昇圧力がかかり、円安圧力となるとみられる。

一方で、日銀は、「2年程度で2%」という物価安定目標を達成するため、13年4月の金融政策決定会合で異次元緩和（量的・質的金融緩和）を導入した。この過程で円高は95円前後まで大きく修正された。これにより物価は上昇し、デフレ状態を脱しつつあるが、その主因となった円安による輸入物価上昇の効果が減衰してきているほか、原油価格の下落

日米金融政策と対ドル円レートの推移



もあって物価上昇率が低下している。さらに、消費税率引き上げ後の需要面には弱めの動きがみられ、これまで着実に進んできたデフレマインドの転換が遅延するリスクが出てきた。この顕在化を未然に防ぐことを根拠とし、14年10月に追加緩和が決定された。

米国が利上げに向かう一方で日本では異次元緩和が継続、という日米金融政策の方向性の相違が110円台後半への急速な円安をもたらしたが、15年も金融政策を材料に円安圧力がかかり続ける構図は変わらない。但し、為替市場では既に将来の日米金利差の拡大が織り込まれている可能性が高く、今後円安ペースは緩やかになるものと思われ、15年中は

120円台前半での推移が見込まれる。海外経済が下振れた場合には、リスク回避の動きから円高に振れるなど、「金融政策相場」から外れた動きも考えられるが、米国の出口戦略のペースが加速した場合や、日本の財政再建の遅れが強く認識された場合には円安が一段と進む可能性にも留意が必要である。

参考文献：

日本政策投資銀行(2014)「日銀の追加緩和」、「米国金融政策の出口戦略」、DBJ Monthly Overview 12月号
日本政策投資銀行(2014)「円安進行が日本経済に及ぼす影響」、DBJ Monthly Overview 11月号
戴友良(2007)「購買力平価 (PPP) パズルの解明：時系列的アプローチの視点から」日本銀行金融研究所
IMES DISCUSSION PAPER SERIES



「DBJ 経済ワンポイント解説」の寄稿にあたって ～株式会社日本政策投資銀行のご紹介～

日本政策投資銀行 (Development Bank of Japan Inc.) は、戦後のインフラ整備、石炭、鉄鋼など重要産業を育成するための資金を融資する金融機関として設立された政府系金融機関である日本開発銀行、北海道東北開発公庫が平成11年に統合し誕生しました。また平成20年には株式会社化され現在に至っております。

現在、DBJは「課題先進国」日本の持続的成長に貢献すべく、新たな事業フロンティアの開拓や少子・高齢化に対応した街

づくり、製造業の産業競争力強化等、日本の課題を長期的な視点でとらえた投融資一体型のシームレスな金融サービスを展開しております。

また、DBJは中立的ネットワークと産業調査力を活かし、設備投資動向調査、各種産業調査等の長期的な視点に立った良質なナレッジの提供に努めております。今回号より掲載する本経済レポートが、今後の皆様の課題発見、解決に少しでもお役立ちすることができれば幸いです。

■会社概要

代表取締役社長	橋本 徹
従業員数	1,189名 (H26年3月31日現在)
資本金	1兆2,069億5,300万円 (全額政府出資)
支店・事務所	支店10ヵ所、事務所8ヵ所、海外駐在員事務所1ヵ所、現地法人3ヵ所
総資産額	16兆2,479億円 (H26年3月31日現在)
貸出金残高	13兆9,630億円 (H26年3月31日現在)
総自己資本比率	15.23% (バーゼルⅢベース・国際統一基準) (H26年3月31日現在)
発行体格付	A1 (Moody's)、A+ (S&P)、AA (R&I)、AAA (JCR)

工業会業務レポート

委員会活動

総務部

●業務報告【10/16～12/15】

- 10月17日 正副会長等打合せ会・理事会 平成26年度上半期事業報告および上半期決算の承認（経団連会館）
- 12月11日 正副会長等打合せ会・理事懇談会 各委員会活動報告（ウェスティンホテル大阪）

●行事予定【1/16～3/15】

- 1月22日 正副会長等打合せ会、理事懇談会（東京プリンスホテル）
- 2月4日 政策委員会、政策委員会と自動車総連との懇談会 平成27年度事業計画、予算について、自動車総連との意見交換会（インターコンチネンタル東京ベイ）

業務部

●業務報告【10/16～12/15】

- 10月24日 総務委員会工場見学会 トヨタ自動車東日本(株) 本社・大衡工場の4輪車生産ラインの見学会を行った。（トヨタ自動車東日本(株) 本社・大衡工場）
- 10月30日 災害時の初動対策訓練セミナー（東京） 災害発生時の状況を模擬体験するセミナーを開催した。講師：(株)インターリスク総研 事業リスクマネジメント部 事業継続マネジメントグループ 上席コンサルタント 山口修殿 上席コンサルタント 田代邦幸殿（自動車部品会館）
- 11月4日 技術展示商談会 会員企業32社による第13回技術展示商談会を開催した。来場者は224名。（ヤマハ発動機(株) 本社）
- 11月4日 中小企業施策委員会 第13回技術展示商談会の感想と第14回以降の計画案について検討を行った。（ヤマハ発動機(株) 本社）
- 11月6日 自動車産業適正取引ガイドライン、下請法セミナー（東京） 自動車産業の取引適正化に向けて、「自動車産業適正取引ガイドライン」「下請法」に関するセミナーを開催した。テーマ①：「自動車産業適正取引ガイドラインについて」【講師】経済産業省自動車課、各地方経済産業局 ご担当者 テーマ②：「下請法の留意点について」【講師】はなぶさ法律事務所 弁護士 岡田英夫殿（損保会館）
- 11月10日 自動車産業適正取引ガイドライン、下請法セミナー（小倉） 自動車産業の取引適正化に向けて、「自動車産業適正取引ガイドライン」「下請法」に関するセミナーを開催した。テーマ①：「自動車産業適正取引ガイドラインについて」【講師】経済産業省自動車課、各地方経済産業局 ご担当者 テーマ②：「下請法の留意点について」【講師】はなぶさ法律事務所 弁護士 岡田英夫殿（西日本総合展示場）
- 11月17日 自動車産業適正取引ガイドライン、下請法セミナー（浜松） 自動車産業の取引適正化に向けて、「自動車産業適正取引ガイドライン」「下請法」に関するセミナーを開催した。テーマ①：「自動車産業適正取引ガイドラインについて」【講師】経済産業省自動車課、各地方経済産業局 ご担当者 テーマ②：「下請法の留意点について」【講師】はなぶさ法律事務所 弁護士 岡田英夫殿（浜松市勤労会館）

- 11月18日 自動車産業適正取引ガイドライン、下請法セミナー（名古屋） 自動車産業の取引適正化に向けて、「自動車産業適正取引ガイドライン」「下請法」に関するセミナーを開催した。テーマ①：「自動車産業適正取引ガイドラインについて」【講師】経済産業省自動車課、各地方経済産業局 ご担当者 テーマ②：「下請法の留意点について」【講師】はなぶさ法律事務所 弁護士 岡田英夫殿（名古屋国際センター）
- 11月25日 経営調査部会 上場企業82社の平成26年度中期の自動車部品工業の経営動向のとりまとめを行った。（自動車部品会館）
- 11月26日 災害時の初動対策訓練セミナー（大阪） 災害発生時の状況を模擬体験するセミナーを開催した。講師：(株)インターリスク総研 事業リスクマネジメント部 事業継続マネジメントグループ 上席コンサルタント 山口修殿 上席コンサルタント 田代邦幸殿（新大阪MT ビル）
- 12月1日 サプライチェーンにおけるリスク対応業務の効率化の検討に関する活動報告と危機管理セミナー リスク対応標準化WGの活動についての報告と、サプライチェーン事業強化に関するセミナーを開催した。テーマ：「調達戦略におけるサプライチェーン事業継続強化」講師：(株)富士通総研 BCM事業部 シニアコンサルタント 阿部学殿（自動車部品会館）
- 12月3日 災害時の初動対策訓練セミナー（名古屋） 災害発生時の状況を模擬体験するセミナーを開催した。講師：(株)インターリスク総研 事業リスクマネジメント部 事業継続マネジメントグループ 上席コンサルタント 山口修殿 上席コンサルタント 田代邦幸殿（ウインクあいち）
- 12月10日 総務委員会 上場企業82社の2014年度上半期の自動車部品工業の経営動向について検討を行い、12月12日の記者会見でその結果を発表した。（経団連会館）

●行事予定【1/16～3/15】

- 1月29日 2015年春季労使交渉への取り組みに関する講演会（自動車部品会館）
- 2月24日 経営調査部会（自動車部品会館）
- 3月10日 総務委員会（自動車部品会館）

関東支部

●業務報告【10/16～12/15】

- 11月6日 関東支部会員会社情報交流会 工場見学会（住友ゴム工業(株)白河工場）
- 11月7日 関東支部会員会社情報交流会 懇親ゴルフ会（グランディ那須白河）
- 11月10日 海外視察反省会 インド自動車産業視察研修参加者反省会（部品会館）

●行事予定【1/16～3/15】

- 1月19日 経営研究会幹事会 平成27年度事業計画（案）（部品会館）
- 1月22日 新年懇親会（東京プリンスホテル）
- 2月24日 講演会 ①「中小企業が海外事業を成功させるための方法」 コンサルビューション株式会社 代表取締役 中小企業診断士 高原彦二郎様 ②「INPIT海外知的財産プロデューサーによる支援について」 独立行政法人 工業所有権情報・研修館（INPIT） 海外知的財産プロデューサー 久永道夫様（経団連会館）

3月13日 関東支部運営委員会 平成26年度事業報告（仮）
平成27年度事業計画（案）（八芳園）

中部支部

●業務報告【10/16～12/15】

- 10月22日 事例選考会（環境部会） 代表事例の選考（名古屋栄ビル）
- 10月23日 ISO/TS16949:2009 規格解説セミナー（刈谷市産業振興センター）
- 10月28～29日
ISO/TS16949:2009 AIAG, コアツール実践2日間
セミナー（刈谷市産業振興センター）
- 10月29日 講演会「中部地域の産業の展望と課題」 中部
経済産業局 局長 井内撰男氏（名古屋東急ホテル）
- 10月29～30日
ISO14001:2004 内部監査員2日間セミナー（刈谷
市産業振興センター）
- 11月6～7日
ISO/TS16949:2009 内部監査員2日間セミナー（刈
谷市産業振興センター）
- 11月6～7日
研修会派遣（中小企業部会） テーマ：「5Sと目
で見る管理」後期（中小企業大学校瀬戸校）
- 11月13日 優良企業工場見学会（中小企業部会） 浅野撫糸
（株）（岐阜県安八郡）
- 11月18～21日
研修会派遣（中小企業部会） テーマ：「目標必
達のためのマネジメント強化講座」（中小企業大
学校瀬戸校）
- 11月26日 環境保全に関する講演会・事例発表会（環境部会）
講演会：筑波大学・トヨタ自動車 事例発表会
（13事例）（名古屋市工業研究所）
- 12月4日 第2回 運営委員会 議案：支部事業中間報告お
よび今後の計画について（名古屋市内）
- 12月4～5日
ISO/TS16949:2009 AIAG, コアツール実践2日間
セミナー（刈谷市産業振興センター）

●行事予定【1/16～3/15】

- 1月30日 優良企業工場見学会（中小企業部会） リコーエ
レメックス（株）岡崎事業所（愛知県岡崎市）
- 2月5日 支部懇談会・懇親会 賀詞交歓会（名古屋マリ
オットアソシアホテル）
- 2月12日 講演会（中小企業部会）「海外展開セミナー」
中小機構（名古屋栄ビル）
- 2月19日 講演会（中小企業部会）「アジア自動車産業の
現状と将来展望」フォーイン（名古屋栄ビル）
- 3月4日 正副支部長打合せ会 支部事業報告および来年
度事業計画について（名古屋市内）
- 3月10日 優良施設見学会（環境部会） トヨタ自動車（株）バ
イオ・緑化研究所（愛知県三好市）

関西支部

●業務報告【10/16～12/15】

- 10月21日 生産分科会 第2回委員会・ご指導会・工場見学
会「日本の製造業の力を高める知のすり合わせ」（株）柿内幸夫技術士事務所 柿内幸夫氏（新
興工業（株））
- 10月22日～31日
経営研修会 欧州視察（一社）日本金属プレス
工業協会 共催（ICOSPA世界大会、フロイデン

ベルク社、ヘルマン社、ポルシェ博物館、メル
セデス・ベンツ博物館）

- 11月7日 総務分科会・補修部品分科会共催 第2回勉強会・
工場見学会「海外進出企業・現地責任者による
海外（今回はベトナム）進出勉強会」 エクセディ
ベトナム 社長 金井秀樹氏・（株）エクセディ グ
ローバル監査部 杉山茂氏「ベトナムの自動車
補修部品市場を中心とした最新のベトナム情報」
流通科学大学 教授 上田義朗氏（株）エクセ
ディ 本社）
- 12月5日 品質分科会 第2回委員会・工場見学会・忘年会
（ダイヤモンド電機（株）鳥取工場）
- 12月11日 第3回正副支部長会・第2回運営委員会（ウェス
ティンホテル大阪）
- 12月11日～12日
品質分科会 ISO/TS16949:2009 内部監査員2日
間セミナー（エル・おおさか）

●行事予定【1/16～3/15】

- 2月5日 技術分科会 第3回勉強会・見学会（ヤンマー（株））
- 2月27日 総務分科会 第3回勉強会「工場経営 in メキシ
コ」（株）エクセディ）
- 3月11日 第4回正副支部長会 第3回運営委員会 情報交
換会・講演会・懇親会（ホテルグランヴィア岡山）
- 3月13日 生産分科会 第3回委員会・工場見学会（国産部
品工業（株） 予定）

技術関係委員会等の開催状況 (10/16～12/15)

1. 総合技術委員会

2. 基準認証部会関係

日 時	会 議 名	開催場所	概 要
10月21日	基準認証部会 中国WG	自動車部品会館	1) 各専門部会で検討していただいた質問・要望事項整理 2) 中国認証機関（CQC）招聘計画 3) JAMAとの打合せ
11月6日	基準認証部会	自動車部品会館	1) インドWG 活動状況 2) 中国WG 活動状況 ・中国認証機関招聘について 3) ASEAN-WG 活動状況 4) JASIC情報
11月26日	基準認証部会インドWG	自動車部品会館	1) インドミッション計画と準備大日程について 2) インド関係の課題整理
12月8日	QRTV-WG	自動車部品会館	1) QRTVインフォーマル会議対応

3. IT対応委員会関係

日 時	会 議 名	開催場所	概 要
10月16日	DE促進部会	自動車部品会館	1) 全体報告について 2) WG報告について 3) 幹事会報告について 4) その他（困り事相談、情報交換等） 5) （独）産業技術総合研究所のご講演 6) WG活動
10月29日	異業種交流会事前打合せ	山形カシオ	1) 異業種交流会の打合せ
10月30日	構造改革WG	ダッソーシステムズ（大崎）、PTC（新宿）	1) ダッソーシステムズ、並びにPTCとの情報交換
10月31日	3D-CAD新技術調査WG	自動車部品会館	1) 講演会の打合せ
11月6日	EDI部会帳票WG	自動車部品会館	1) 第10版改訂箇所の部工会内審議の進め方について
11月18日	EDI部会	自動車部品会館	1) 帳票WG活動（改訂ガイドライン）について 2) 中小企業EDIについて
11月21日	DE促進部会	デンソー（刈谷）	1) 全体報告について 2) WG報告について 3) 幹事会報告について 4) その他（困り事相談、情報交換等） 5) WG活動
12月2日	3D-CAD新技術調査WG	自動車部品会館	1) 講演会の打合せ
12月5日	構造改革WG	PTC（新宿）	1) Creo/Windchillの情報交換
12月11日	IT対応委員会DE促進部会講演会	自動車部品会館	1) 「3D-CAD新技術調査WG活動報告について」 2) 「情報セキュリティ基盤及びISO27001を活用したISMSの構築について」 3) 「企業間ファイル共有におけるセキュリティ対策について」

4. 環境対応委員会関係

日 時	会 議 名	開催場所	概 要
10月17日	JAMAシート分科会幹事会	自動車部品会館	1) JAMAシート2015年度改正機能アイテム協議 2) 10/28-31 中国ELVセミナー資料内容協議 3) GASG会議に関する情報共有
	標準LCAデータ作成WG	アイシン精機（本社）	1) 標準LCAデータ作成WGの今年度活動計画

日 時	会 議 名	開催場所	概 要
10月21日	鉛規制対応分科会	自動車部品会館	1) 第7回（2014年）見直しへの対応状況（高融点はんだ等） 2) 第8回（2015年）見直しへの準備対応（銅合金、アルミ合金等） 3) 課題と対応について
10月24日	工場用化学物質分科会 啓発推進WG	自動車部品会館	1) 説明会アンケート結果のまとめについて
	環境保全規制対応検討 WG	自動車部品会館	1) 説明会アンケート結果について 2) WGの今後の進め方について 3) 各社のグローバルでの不具合・対応策の情報共有
10月27日	低炭素プロジェクト	自動車部品会館	1) 先回会議意見の調整状況 2) 国内目標設定案の検討 3) 今後の進め方
10月27日	省エネ事例・情報展開TF	自動車部品会館	1) 海外向け事例について 2) 省エネ法令一覧について 3) H26年度省エネ事例集について
10月28日	中国ELV説明会（東京）	日比谷 図書文化館	1) 中国ELV規制の最新状況とその対応 2) 部品メーカへの影響（物質調査とSOC分析）
10月29日	LCA使用段階検討WG	自動車部品会館	1) 使用段階の算出方法の検討 2) 想定車両の検討 3) 使用段階の負荷の考え方について
10月30日	工場用化学物質入口 管理G	自動車部品会館	1) 今後の5ヵ年計画の提案について 2) グリーン調整ガイドラインについて
	工場用化学物質入口 管理G分科会リーダ会	自動車部品会館	1) 説明会アンケート結果について 2) 今後の計画について
10月31日	中国ELV説明会（名古屋）	名古屋市 工業研究所	10月28日（東京会場）と同じ
11月4日	環境対応委員会幹事会	刈谷市産業振興 センター	1) 各部会・分科会 他の年度活動計画の推進状況及びトピック 2) 総合技術委員会及び理事会での報告 3) 事務局情報
11月12日	JAMAシート分科会 幹事会	豊田自動織機 (東京支社)	1) JAMAシート2015年度改正機能アイテム進捗報告 2) GASG会議情報共有 4) 12/12全体会の議題と担当協議
11月13日	製品環境部会	自動車部品会館	1) 欧州出張（REACH-TF他）（9/23-25）報告 2) GASG速報（11/5,6） 3) AIAG, CLEPA出張（10/8-14）報告
11月17日	LCA使用段階検討WG	自動車部品会館	1) 基本データの設定 2) 選定品種
11月28日	製品環境部会幹事会	自動車部品会館	1) 欧州出張・GASG報告 2) 欧州ELV規制・適用除外進捗状況 3) 環境対応委員会報告内容討議
12月1日	LCAデータベースWG	アイシン精機 (本社)	1) 製品のシステム境界及びLCI算出結果の確認
12月3日	環境対応委員会	自動車部品会館	1) 総合技術委員会及び理事会での報告 2) 各部会・分科会の今年度活動状況の報告 3) 事務局情報
12月10日	化学物質規制対応分科会 幹事会	自動車部品会館	1) 各国法規制動向 2) REACH認可物質（候補）について 3) 自工会との会議結果
12月12日	JAMAシート分科会 幹事会	自動車部品会館	1) 全体会の内容確認
	JAMAシート分科会 全体会	自動車部品会館	1) GADSL改正動向について 2) IMDS 2015年エンハンスメントについて 3) JAMAシート2015年度改正報告

5. 品目別部会関係

日 時	会 議 名	開催場所	概 要
10月17日	電線部会	自動車部品会館	1) 前回議事録確認について 2) JASO D6XX高压電線規格1次案修正審議について 3) 第65回ISO国際会議アクションアイテム対応審議について ①各国意見確認と日本の意見整合 ②ISO WD19642-1～7 内容確認と修正案整合
10月22日	エアバッグ分科会 CE-WG	自動車部品会館	1) BAM対応結果 (9/15) 確認と今後 2) 旧品の欧州法規 (2007/23/EC) 再認可可否への対応方法検討 3) ウクライナ、韓国他火薬・エアバッグ関係法規情報
10月24日	車輪技術部会	自動車部品会館	1) ISO, JIS対応について 2) 2015年版JATMA YEAR BOOK R章改正について 3) ホイールの各国部品認証対応について 4) 自技会、JASIC関連について
10月28日	濾器技術部会	自動車部品会館	1) ISO国際会議出席報告について (ISO/TC22/SC7/WG1, WG3, SC5/WG11及びISO/TC70/SC7) 2) JIS定期見直しについて 3) 自技会関連について
10月29日	チャイルドシート分科会	自動車部品会館	1) CREPA回答への対応について
11月7日	レストレイント部会 幹事会	自動車部品会館	1) 秋季合同会議開催計画 2) 平成26年度上期部会・分科会中間活動報告 3) PR活動について 4) 国内外法規動向について
11月11日	GTB対応会議 (ランプ部会)	自動車部品会館	1) 次回第118回GTB会議 (11/19-21@北京) での審議内容と対応方針について 2) 前回GTB-Photometry会議 (9/9@フランス) の結果報告について
	ランプ部会	自動車部品会館	1) 第72回GRE会議 (10-20-23@ジュネーブ) の結果報告について 2) 中国CCC認証の新実施規則について
11月14日	車輪技術部会	自動車部品会館	1) ISO, JIS対応について 2) 2015年版JATMA YEAR BOOK R章改正について 3) ホイールの各国部品認証対応について 4) 自技会、JASIC関連について
11月21日	クッション性分科会	横浜国立大学	1) 横浜国立大学 高田教授研究室の見学と意見交換
11月26日	運行記録計部会	自動車部品会館	1) クラウド・テレマティクスを活用した事例紹介について 2) 事例での課題について 3) JAPIAとしての課題纏め (国交省へ提出) について
	濾器技術部会 ISO16332WG	自動車部品会館	1) ISO16332対応について
11月27日 ～28日	オイルシール技術部会	岐阜県高山市	1) JIS-ISO対応 2) ISO審議状況等
12月4日	電線部会	自動車部品会館	1) 前回議事録確認について 2) JASO D6XX高压電線規格2次案修正審議について 3) 第65回ISO国際会議出席報告、及びアクションアイテムの対応について
12月5日	シート部会	自動車部品会館	1) 第18回シート技術研究発表会開催計画 2) 中国CCC認証対応について 3) 部会見学会計画
	GTB対応会議 (ランプ部会)	自動車部品会館	1) 第118回GTB会議 (11/19-21@北京) の結果報告と今後の展開について
	ランプ部会	自動車部品会館	1) 基準認証部会 活動状況報告について 2) 中国CCC認証 新実施規則について (CQC来日 実施細則・実施細則説明会の開催計画等)
12月12日 ～13日	レストレイント部会秋季 合同会議	京都府舞鶴市	1) 平成26年度上期部会・分科会中間活動報告 2) 平成26年度部会・分科会中間会計報告 3) PR活動について 4) 国内外法規動向等の情報

●行事予定〔1/16～3/15〕

月 日	会合名称など	概 要	場 所
1月16日	JAMAシート分科会幹事会		自動車部品会館
1月19日	LCA分科会		自動車部品会館
//	LCA算出段階WG		自動車部品会館
1月20日	車輪技術部会及びタイヤ・リム合同会議		自動車部品会館
1月22日	鉛規制幹事会		自動車部品会館
1月22日～ 1月23日	異業種交流会		山形カシオ
1月29日	化学物質規制対応分科会		自動車部品会館
1月30日	DE促進部会幹事会		シーメンス（新宿）
//	DE促進部会		シーメンス（新宿）
//	製品環境部会幹事会		自動車部品会館
2月5日	製品環境部会		自動車部品会館
2月12日	総合技術委員会		自動車部品会館
2月13日	電線部会		自動車部品会館
//	JAMAシート分科会幹事会		自動車部品会館
2月18日	基準認証部会		自動車部品会館
2月19日	製品環境部会幹事会（仮）		自動車部品会館
2月20日	DE促進部会幹事会		自動車部品会館
//	DE促進部会		自動車部品会館
//	車輪技術部会		自動車部品会館
2月27日	構造改革WG		ダッソーシステムズ（大崎）
//	ランプ部会		自動車部品会館
2月27日～ 2月28日	シート部会		未定
3月11日	IT対応委員会		自動車部品会館
3月13日	構造改革WG		シーメンス（新宿）
//	JAMAシート分科会幹事会		自動車部品会館

中部支部 環境部会主催 「大和ハウス工業(株)施設見学会 視察報告」

一般社団法人 日本自動車部品工業会

中部支部 環境部会委員 平田 雅巳（記）

（愛三工業(株) 環境推進センター）

1. 日時

2014年 9月25日（木） 10:30～15:30

2. 訪問先

大和ハウス工業株式会社

①総合技術研究所 奈良市左京6-6-2

②奈良工場 奈良市西九条4-2-2

3. 面談者

大和ハウス工業株式会社

名古屋支社建築事業部 壹岐事業部長様

建築事業推進部企画開発部 谷口主任様

4. 参加者

中部支部環境部会 会員 15名（12社）

5. 訪問のねらい

大和ハウス工業は『住宅や建築物のライフサイクルにおける“環境負荷ゼロ”』にチャレンジした取組みを積極的に推進され、自社工場でのエネルギー最小化の取組みが評価されて、平成25年度には省エネ大賞を2年連続で受賞された。省エネのための工場建屋のあり方や生産現場での取組みについて、現地視察をさせて頂いた。

6. 概要について

総合技術研究所は、より安心、安全で、かつ快適な住環境を開発するための研究拠点である。ここでは、研究活動の成果が具体的な姿で展示され、体験できる施設があり、最新技術を体感することができる。

奈良工場は「次世代環境配慮型工場※」の実証工場として2013年2月に建て替えられ、約24,000㎡の甲子園球場ほどの大きさである。この工場の省エネ効果は従来工場比で約80%も削減できたという。

※次世代環境配慮型工場：大和ハウス工業では『D's SMART FACTORY』の商品名で2012年12月から販売を開始している

7. 視察スケジュール

（1）総合技術研究所（10:30～12:00）

①D'sミュージアム見学：環境共生をテーマに世界の住まいや会社歴史を紹介

②本館（テクノギャラリー）見学：最新研究事例の体験型の展示場

（2）奈良工場（13:30～15:30）

①環境配慮型の快適な工場づくりのプレゼンテーション

②第1工場省エネ実証施設の見学

8. 視察内容

（1）総合技術研究所

①D'sミュージアム見学

同館3階フロアーには世界各国の住居が展示されている。展示は分かりやすく模型にしたものの他、移築した日本農家の古民家やモンゴル遊牧民の移動式住居「ゲル」の実物も展示されている。ここでは各国の気候、風土に適應する知恵が紹介されていた。

2階フロアーは、1955年創業から現在に至る会社の歴史が紹介されている。

約60年ほど前に「パイプハウス」というパイプ製の骨組みにトタン板を張り付けた簡素な商品からスタートした同社は、その4年後、プレハブ住宅の原点といわれる「ミゼットハウス」を開発した。これは3時間で建つ勉強部屋として爆発的にヒットしたという。高度成長期以降の社会ニーズに應えて、成長した会社の姿が大変よくわかる展示だった。また、この展示を通して、日本の戦後復興、経済成長とともに日本の住環境の変化を興味深く感じる事ができた。

②本館（テクノギャラリー）見学

安心・安全・快適を追求した最新技術の体験型の展示場になっている。主な展示技術を紹介する。

「免震システム」：大地震の際に、家具類の転倒による災害を防止するため球体で家を支持する独自システムである。10人ほどが同時に体験できる模型が展示されており、阪神淡路大震



災を模擬体験でき、その効果を実感した。
「快適防音室」：10畳ほどの防音室内の四隅には幅50cmほどの三角柱状の吸音材が床から天井までの高さで設置されている。これだけで不快な反響音が無くなるのを不思議な思いで体感した。また、これはペットボトルをリサイクルしてできたものという。

その他、環境配慮、環境共生技術が多数展示され、最新技術を身近に感じることができた。

(2) 奈良工場

大和ハウス工業は2011年に「環境中長期ビジョン2020」を策定し、自社工場において2020年までにCO₂排出量（総量）で2005年度比50%削減を目指して活動を推進している。奈良工場は操業が1960年と歴史ある工場であり、省エネ実証工場として先行する九州工場に続き、第1工場が建て替えとなった。第1工場は戸建住宅用の鉄骨の組立て・溶接ラインと外壁パネルラインがおかれていた。以下に第1工場での省エネ実証設備等を紹介する。

- ①自然エネルギーの活用：自然採光と自然換気を考えた越屋根
- ②柱と梁の構造：両方向ラーメン架構と鋼管トラス梁と呼ばれる構造により、柱間隔が4方25m



と広いスペースが実現され、通気や採光を妨げる構造物が無い。

- ③高断熱化：断熱材一体の屋根により日射熱の侵入が抑えられる。室温低下には現れにくいですが、天井からの輻射熱が抑えられることで体感温度が下がるという。
- ④気化式冷却ファン：微細な霧を噴霧し、その気化熱により、室温を約5度下げることができるという。噴霧範囲は約30mで、工場の柱ごとに設置されていた。このファンは溶接ラインにも設置されており、製品や設備に対して、全く問題は無いというこれらにより、夏季はクーラー無しでも、快適と現場従業員からも好評という。
- ⑤高効率反射照明：水銀灯と比べ約45%の省エネ効果があり、照度100ルクスで消灯されるため、従来工場に比べ、約80%の照明電力低減が可能になったという。
- ⑥見える化、見せる化による省エネ：ホワイトボードほどの大型の液晶モニターには、ラインの稼働や電力負荷、デマンド予測などの生産状況がモニターされていた。これは誰でも見ることができ、生産の異常を早期に発見、処置だけでなく、現場の気づきを生んで省エネ改善などにつなげる活動を推進している。



9. 所感

省エネ大賞2年連続で受賞という全社を挙げた素晴らしい取組みを視察することができ、持続可能な工場づくりに大いに参考になるものである。自社工場で実証していることで取り組み事例の説明にも熱意と自信を窺うことができた。現在、

第2工場を建て替え中とのことで、第1工場同様に情報発信して頂き参考にさせて頂けることを期待する。

最後に、ご多忙の中ご親切な対応と熱心なご説明を頂いた、谷口主任様はじめ大和ハウス工業の皆様には、この場を借りて感謝を申し上げます。

視察報告

中部支部 中小企業部会主催 「YKK (株)黒部事業所 視察報告」

一般社団法人 日本自動車部品工業会

中小企業部会 部会長 望月 貴史 (記)

(光精工(株)執行役員)

1. 日時

2014年10月10日 (金) 13:00～15:30

2. 視察先

YKK株式会社 黒部事業所 (富山県黒部市)

3. 参加者

日本自動車部品工業会 中部支部 中小企業部会
会員企業9社13名

4. 視察内容

- ・会社概要説明
- ・ファスナー工場・アルミ材押出し工場・商品展示館の見学
- ・工機事業紹介、質疑応答

5. 視察目的

ファスニング事業・AP事業を中核に高品質な製品をグローバルに供給し続け、それを支える工機事業のあり方を学ぶことで、自動車部品製造の技術開発の参考とする。

6. 会社概要

創業 1934年1月
年商 6,969億円 (2013年度 連結ベース)
従業員 40,708名 (2014年3月31日現在)
内、黒部事業所6,200名

7. 事業内容

(1) ファスニング事業

我々の最も身近にあるファスナーの製造販売部門。金属ファスナー以外にもコイルファスナー等様々な商品を提供し、自動車用シートや宇宙服等にも使用され、年商の4割強を占める中核事業。

(2) AP事業

窓のアルミサッシ、住宅・ビル建材など住まいやオフィスには欠かせない建築用プロダクツを供給し、年商の6割近くを占める。

(3) 工機技術本部

YKKグループの技術の中核。全世界に展開する工場の製造設備の開発設計は工機本部で行う。金型の設計も同様。

8. 工場視察

(1) ファスニング工場

まず、ファスナー部品工場を見学。繊維製のテープにファスナーのエレメント部分を装着する工程であるが、人の気配はなく、数多くの機械に繊維テープが巻き上げられ、完成品が設備の横に置かれた袋に流れ込んでいた。もちろん、工場内に製品が落ちていたこともなく、たいへん綺麗で清潔さを保っていた。

隣接する建物では、染色された繊維テープが画

像検査を経て、仕上げに至る工程が行われていた。この工程では、検査もあることから作業する方も相当数（約240名）いた。後で聞いたところ、ファスナー工場では派遣社員が250名程度おり、導入教育を行った後、安全・品質維持をOJTで一週間程度教え続けるようだ。この工場で製造するファスナーのうち、ジーンズやカバンに使用される「金属ファスナー」は30%、スキーウェアに使用される「ビスロンファスナー」は10%、残り60%が「樹脂ファスナー」とのことである。また、自動車シート向けに「コンシールファスナー」という縫い目やテープが見えにくいファスナーが展示され、手に取ることができた。ファスナーの接合部分を見えにくくするこの商品を製造する機械も、自社の工機部門が開発・設計・製作している。

繊維品や樹脂を扱う工場は、繊維の糸くずや樹脂成型時のにおいや汚れ等が目立つケースがあるが、視察したこの工場はそのような事象は一切なかった。視察後の質疑応答時に説明があったが、業務終了時と朝始業時に清掃を実施し、4Sを実践しているようだ。

(2) アルミ押出し工場

次にアルミ押出ラインを見学した。2007年11月に操業開始し、年間14,400tを製造。高温に熱された巨大なアルミ棒材が金型を経て、70mにわたる線上の枠の上にゆっくりと流れていく様（まさにところてんが「天突き」から出てくる様）に視察した全員が目を奪われた。この工場内も清掃がきっちりと行われているせいか、綺麗さが目立った。

(3) 工機技術本部

工場視察後、会議室で工機事業についての紹介を受けた。日本・北中米・南米・中国・アジア・ヨーロッパの世界6極による地域経営を基本としているYKKグループは、71ヶ国108社を傘下に抱えており、その技術は工機事業本部に在籍する約1,200名の社員が支えている。うち設計部門は約300名で、リードタイム短縮のために、どう開発設計を進めるのか、皆テーマを持つとともに、技術伝承のためにベテランが教え込む道場が各地にあるようだ。技術や設計の基本は日本の精神で考えるものの、金型等は現地で設計も行っている。当然外国人も雇い、活躍できる場を提供している。

9. 所感

ファスナーと言えば「YKK」ブランドと誰しもが欲するものと思いきや、全世界のファスナー本数シェアは、中国等の台頭で必ずしも高くないとの説明があった。

自分自身の経験では、安価な服やカバンを購入した際に意外にも早くファスナーが壊れてしまうケースがあるが、YKKブランドが使われた製品でそのような経験はないだろう。YKK精神である「善の巡環」という他人の利益を図らずして自らの繁栄はないという考え方を根本に、常に品質にこだわり続け、目指す会社像「メーカーに徹する」姿勢は、自動車部品製造に携わる我々が正に見本にすべきと感じた。

最後に、今回の視察にご対応いただいた米島部長様をはじめとした多くの関係者の皆様には、この場をお借りして改めて感謝申し上げます。



会員企業の経営動向を取りまとめ 実態把握と情報提供を広く展開 経営に役立つ講演会の開催も

Q 部会の活動内容を簡単に教えてください。

A 総務委員会の一部会として、会員企業が共通する課題解決への取り組みや会員企業の経営実態等の調査、取りまとめを行なっています。

自動車部品産業のタイムリーな経営実態を把握するために、四半期毎・年4回、上場企業で自動車部品の売上高比率が50%以上の会員企業の経営動向の取りまとめを行い、上半期（6月）・通期（12月）については、会長記者会見等で発表し、自動車部品産業の実態をアピールしています。それに関連して、会長記者会見における経営動向、経営環境に関する想定問答の策定等も行っています。

また、自動車部品産業の直面する課題解決のため、「旧型補給部品問題」「取引適正化」について2つの検討組織（「旧型補給部品問題検討会」「自動車ガイドラインWG」）を立ち上げて取り組みを行なっています。特に、昨年4月に消費税率が引上げられたことに関連し、自動車産業適正取引

ガイドラインが同1月と12月に改訂されたことから、自動車工業会と連携して、会員企業並びにその取引先等においてガイドラインの周知と理解を深めて頂くためのセミナーを年2回、全国複数個所（3月は全国6ヶ所、11～12月は全国9ヶ所）において開催

平成26年6月11日

2013（平成25）年度 自動車部品工業の経営動向

一般社団法人 日本自動車部品工業会

一般社団法人日本自動車部品工業会は、平成26年5月1日現在での会員企業446社のうち、上場企業で自動車部品の売上高比率が50%以上、かつ前年同期比較が可能な自動車部品専門企業82社の平成25年度の経営動向を各社の連結決算短信（※連結決算を行っていない企業は単独決算）により集計・分析した。

<経済全体の状況>

平成25年度の世界経済は、米国では景気の回復基調が継続、欧州の一部では景気の持ち直しが見られた。新興国の一部では成長の鈍化があるものの、世界全体では緩やかな回復となった。日本経済は、政府・日銀による大規模な金融・財政政策の効果や、円安による企業収益の拡大、設備投資の持ち直しが見られ、緩やかな回復基調で推移した。

自動車セクターは前年のエコカー補助金制度の終了による反動減があったものの、魅力ある新型車の投入・モデルチェンジ効果や消費税の引き上げを控えた需要拡大により、年度では販売台数は回復した。

<部品メーカーの状況>

自動車部品メーカー82社の平成25年度の業績は、以下のとおりとなった。

	(単位:億円)			
	24年度	25年度	前年同期差	前年同期比
売上高	207,199	240,951	33,752	+16.3%
営業利益	10,222	14,804	4,582	+44.8%
売上高営業利益率	4.9%	6.1%	1.2 p t	—
経常利益	11,601	16,336	4,734	+40.8%
売上高経常利益率	5.6%	6.8%	1.2 p t	—
当期利益	5,744	9,354	3,610	+62.8%
売上高当期利益率	2.8%	3.9%	1.1 p t	—



総務委員会 経営調査部会
部会長 岡野 教忠
(株式会社リケン 代表取締役社長)

しました。

Q 部会の具体的な活動と注力しているポイントとは？

A 会員企業の約半数は中小規模の企業ですが、その経営実態をタイム

リーに把握することが難しい。このようなことから、経営調査部会において、2014年度上半期よりアンケート調査による取りまとめを始めましたが、回収率等が低い実態です。部会では、回答頂いた会員企業へのフィードバック等を実施し、回収率を上げて会員企業全体の経営実態を把握する活動に努めていきたいと思っています。

Q その他の活動内容について教えてください。

A その他の活動として、会員企業における事業計画等の立案に役立てて頂くための情報提供の一環として、年2回、著名な自動車アナリストによる国内外の自動車・部品産業の動向等に関する講演会を開催しています。また、製造物責任(PL)への対応として、平成7年より国内・海外団体PL保険制度を運用し、低廉な価格設定等団体制度のメリットを提供し、多くの会員企業に活用頂いています。

プレス発表資料				
2014年12月12日				
2014年度上半期 自動車部品工業の経営動向				
一般社団法人 日本自動車部品工業会				
一般社団法人日本自動車部品工業会は、2014年11月1日現在での会員企業444社のうち、上場企業で自動車部品の売上高比率が50%以上、かつ前年同期比較が可能な自動車部品専門企業82社の2014年度上半期(4～9月)の経営動向を各社の連結決算短信(※連結決算を行っていない企業は単独決算)により集計・分析した。				
<経済全体の状況>				
2014年度上半期の世界経済は、米国では金融緩和の縮小による影響が懸念されるものの、景気回復基調が継続した。欧州でも全体としては持ち直している。一方で中国やその他新興国では景気の拡大テンポは緩やかになっている。				
日本経済は、消費税増税前の駆け込み需要の反動により一部に弱さが残るものの、緩やかな回復基調が続いた。一方、金融市場では8月下旬以降、ドル円相場は円安が進み6年ぶりにドル高・円安水準を更新、株高基調が続いた。この結果輸出比率が高い企業を中心に企業収益を押し上げる状況となった。				
<完成車メーカーの状況>				
自動車工業会の発表による上半期の自動車国内生産は、478.2万台・前年同期比+0.8%となり、2年ぶりに前年同期を上回った。車種別では、乗用車+0.4%、トラック+3.5%、バス+3.2%となっている。				
二輪車については26.4万台、前年同期比+6.6%となり、3年ぶりに前年同期を上回った。				
<部品メーカーの状況>				
自動車部品メーカー82社の2014年度上半期の業績は、以下のとおりとなった。				
(単位:億円)				
	2013年度(上半期)	2014年度(上半期)	前年同期差	前年同期比
売上高	115,700	123,647	7,947	+6.9%
営業利益	6,931	6,997	66	+1.0%
売上高営業利益率	6.0%	5.7%	-0.3pt	-
経常利益	7,742	7,808	66	+0.8%
売上高経常利益率	6.7%	6.3%	-0.4pt	-
当期利益	4,355	4,110	-245	-5.6%
売上高当期利益率	3.8%	3.3%	-0.5pt	-
1				

ガラスにこだわり… ニッチ市場で圧倒的な 技術開発企業を目指す

特殊ガラスと薄膜で
世界的な認知。
自動車分野でも
ピンチをチャンスに変える！



岡本毅社長

会社プロフィール



本 社 〒277-0872 千葉県柏市十余二 380 番地
TEL.04-7137-3111 FAX.04-7137-3112
URL.<http://www.ogc-jp.com>

資 本 金 1,762 百万円

従 業 員 240 人

事業所拠点 本社・ガラス事業所／千葉県柏市十余二 380 番地
薄膜事業所／千葉県柏市高田 1309
海外／中国（江蘇省）・台湾（2 拠点）

部 工 会 加 入 2010 年

代 表 者 代表取締役社長 岡本毅

ガラス専門メーカーとして 86年の歴史

1928年（昭和3年）に東京・江東区でカットガラスを生産したことが同社のルーツだ。日本の造船産業が盛んな時期には船舶用ガラスのシェアが

80%を超えた時期もあった。モータリゼーションの隆盛とともに自動車用ヘッドライトのカバーガラス（ヘッドレンズ）にも進出。高い技術力が



必要なガラス製異型ヘッドレンズでは同社でしか生産できない技術であり、独占的な時代が続くなど全売上の約6割を自動車分野で占めるほどであった。

技術特化、専門特化による 絶対的な付加価値戦略へシフト

そうした独占的な事業も社会の変化や技術革新によって永くは続かなかった。ヘッドレンズに関してはデザインの高度化や軽量化のため最近ではほとんど樹脂性に置き換わっている。

「樹脂が最適であれば樹脂に任せる。ただし、ガラスでなくてはならない分野に特化する」（岡本毅社長）という方針から、既存技術の転用を考え、医療分野と電子分野へ進出。歯科用デンタルミラー（口の内部を照らす照明用反射鏡）では世界シェア約70%以上、液晶プロジェクター用反射鏡では同



液晶用プロジェクター

約51%、フライアイレンズでは同約75%と三つの製品で世界シェアNo1を誇っている。決して派手ではないが同社の硝材開発技術、薄膜技術、精密成型技術がないと成り立たないといっても過言ではない。ガラスに付加価値をつけるため真空蒸着技術を導入し、独自に改良。特殊ガラスの組成・材料開発からナノレベルの薄膜技術、成型技術の融合と一貫生産体制の構築は今では同社の大きな特徴となっている。また生産設備においても特徴的な技術は自社開発しており、そうした技術も他社への供与も行っている。

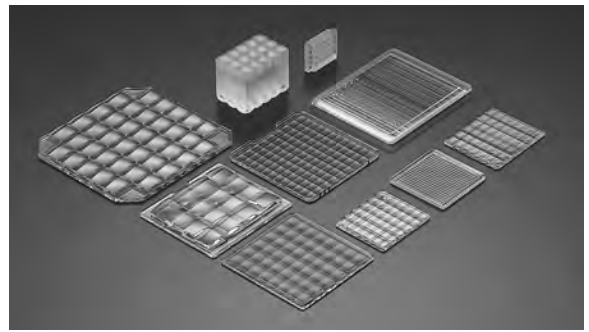
こだわりの技術開発と 交通安全への貢献

「単純な製造業は海外との競争に負けていく。だからこそ日本独自、当社独自の技術開発力で差別化していかななくてはならない」と語るのは岡本社長。これはもちろん今までになかった技術を生み出すことも想定している。

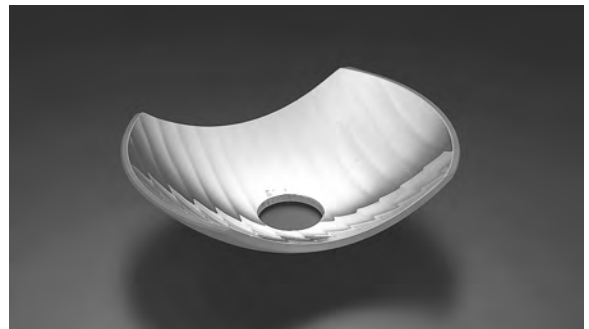
例えば最先端のカーエレクトロニクス・安全分野でも同社の技術は生かされている。夜間の歩行者などの発見が容易となる夜間暗視装置には同社の近赤外線透過プリズムが活用されている。また今後の成長分野として期待されるヘッドアップディスプレイ (HUD) においては、基幹部品である、ガラス製凹面鏡や各種レンズ、フィルタを供給する体制は注目されている。関連会社が今春から新規工場を稼働開始させるなど同社の特徴をいかに発揮するはずだ。

これからの方向性について

他社がまねできないオンリーワン技術の確立を目指す同社。「目指す企業像は世界一働きやすい会



フライアイレンズ



歯科用デンタルミラー

社になること」(同社長)を掲げ、企業の規模だけ、あるいは売上など数字だけを追う会社にしたいという。そのためには既存技術の先進化や独自技術の高度化をさらに進め、「自ら考える社員を育てること、採用すること」を念頭に岡本社長は日々社員とのコミュニケーションを大事にしている。

ユニークなのは事業だけでなく、人材採用においても特筆すべき点がある。新卒の採用試験で竹とんぼを作る課題やテニスボールのデッサンを描かせるなどものづくりへの情熱や個性、発想の豊かさという点に重きを置いた採用活動を行い、次世代の同社を担う「自主・自律」のクリエイティブな人材育成を心がけているという。



米国のフランチャイズ法

JAPIA 北米事務所 河島 哲則

米国には連邦フランチャイズ法（自動車ディーラー法）があり、メーカーと販売店の取引の誠実性を要求していますが、それを補完する形での州法の制定を認めているため、ほぼ全ての州が個別にフランチャイズ法を制定し、多くの場合メーカーが販売店を経由せずに消費者に直接クルマを販売することを禁じています。この法律に近年挑戦を続けているのが電気自動車専門メーカーのテスラ・モーターズです。

10月21日、ミシガン州のリック・スナイダー知事が州内でテスラ・モーターズによる直販を禁じる法律に署名しました。これまで既に存在していたフランチャイズ法を更に強化してテスラの直販を完全に禁止することになったのです。この法律は州議会上下院共に圧倒的支持を得て成立しましたが、実は全く無関係な事柄についてのある法案に、採決前の土壇場でそっと文言が追加されただけでした。議会で議論されることもなければ、公聴会など一般市民の意見を聴く機会も設けなくて、いわば「こっそりと」成立させてしまったわけです。



テスラ・モデルS

今日までにミシガンの他、テキサス、ニュー・ジャージー、アリゾナなど同様の法律を制定してテスラの直販を禁止した州もあれば、マサチューセッツ州のようにこれを許可する州もあり、販売店を経由しない自動車販売を禁止するフランチャイズ法が連邦法でなく州法であるため、州によって異なる状況になっています。ただし連邦取引委員会（FTC）はこれら州法が元来消費者の利益を保護すべきものであって、規制される業界の利益を保護すべきではないと批判しています。

テスラの直販を禁じる立法を求めているのが大きな政治的影響力を持つ自動車販売業界であることは言うまでもなく、フランチャイズ法に縛られているデトロイト3などは新興のライバルに直販をさせないようにこれを支持しているのは当然です。州知事選を目前に控え再選を目指すスナイダー知事も署名せざるを得ず、この法律がすんなり成立してしまったのは自然な成り行きでしょう。

しかし私はこのニュースの背景に、銃規制がしなくてもできない米国の姿が重なって見えてしかたがありません。そしてかつて日本車の販売シェアがどんどん拡大していた時代に、米国の自動車業界が日本車を米国で売りにくくなるようにしようということばかりにエネルギーを費やして、日本車に負けない優れた商品を作ろうという努力を怠っていた姿も重なって見えてしまいます。だから米国では相変わらず銃によって命を奪われる人が後をたたないことも、良いクルマを作る努力より新興のライバルのじゃまをすることばかり考えていた米国の自動車産業がその後どんな道を歩んだかということも、おそらく何の教訓にもなっていないのだと心寒く感じてしまいます。

会員トピックス

日本女性技術者フォーラム 女性技術者に贈る奨励賞受賞

株式会社デンソー 電機システム技術部 設計室設計3課担当係長 寺本 年世さん

10月26日、日本女性技術者フォーラム（Japan Woman Engineer Forum、以下JWEF）から、デンソーの寺本年世さんが「2014年JWEF女性技術者に贈る奨励賞」を受賞した。この賞は、若手女性技術者を対象に2009年に創設された賞。仕事を遂行する上での行動・手法・成果が社会や会社のこれまでの意識や風土の改革につながり、さらに後進に影響を与える女性技術者に贈るもの。寺本さんは2児の母親でもあるが育児休暇中にも「自分磨き」に努め、職場復帰後も常に前向きに取り組んでいる。さらに後進の育成にも注力されている姿勢が高く評価され、自動車関連業界からは、初の受賞者となる。その寺本さんに受賞の感想を聞いた。

受賞した感想は？

私の価値観となった「困難があっても諦めず、今の私ができる事を職場や家族へ提案し、行動する」点を評価して頂けて、非常に嬉しい。世界初の製品開発に情熱をもって取り組む同僚達、育児休暇中の継続的なキャリア面談により、復帰サポートしてくれた上司、日常の家事を分担してくれた家族の存在があったからこそ、自然と育児中の資格取得といった前向きな行動に繋がったと思う。支えてくれた方達に頂けた賞だと思う。今一度、感謝の気持ちを伝えたい。

エンジニアを目指した理由とは？

私が、技術者になったきっかけは、歯科技工士（入れ歯や差し歯・銀歯などの製作・加工を行う医療系技術専門職）であった母の影響が大きい。昔を振り返ると、中学～高校生の頃から、歯を製作するプロセスや個人のお口にあわせた快適な入れ歯を作る為の技術ポイント、また失敗した時には（今でいう）



表彰式

なぜなぜ分析を、夕飯準備を一緒にする際や食事中に、よく話していた様に思う。（特に母は入れ歯作成時の温度管理を、よく失敗しており、成功するまで、毎日、解

決策と結果を素人の私に、報告していた事が微笑ましく思い出される。）

また、母は料理についても、早く、おいしく作る為の持論の理屈を、幼い時から機会がある毎に私に説明してくれた。物事の理屈や原理を理解し、解決できると「嬉しい＝幸せ」という方程式と女性でも家事や育児をしながら働き続ける事が、自然と私の中に根付いていたと思う。

大学で、数理モデルに興味を持った私は、生物数理学の研究室で卒業研究を実施した。熱心な教授のお陰で、学部4年生という短期に、日常生活の事象において自分で課題を見つけ、数式化し、解決因子をふって解決する面白さを知り、技術者の道を選択した。

今後の目標について

現在、次世代車両の電源システム開発を担当している。高度運転支援技術が発展する世の中が望まれる一方で、運転者にとって、想定外のシーン（事故時の衝突時）においても車両安全を確実に担保できる電源システムを提供したいと考えている。技術課題や推進課題が多いが、「世界の命を、技術で守りたい*」というデンソー技術者としての情熱と「困難があっても諦めず、今できる事を職場や家族に提案し、行動する」という自分の価値観を大切に挑戦していきたい。

※DENSOのTVCMでのキャッチコピー：TVで目にする度に、技術者としての使命を感じる。

自分にとって大切な時間とは？

特別なことはしていない。週末は、自分も楽しく、子供も楽しめる時間を大切にしたい為、甘いものの好きの私は、おやつをよく一緒に作る。9歳と4歳の子供が飽きない為の工夫は、簡単な作業を頼み、必ず個々の工程で、匂わせたり味見させたりと、五感を刺激することで、一緒に楽しむ。季節のフルーツを使ったゼリーなど、簡単な工程で済ませる点も私流。

また、子供達が寝る前のお楽しみとして実施する、アロマオイルを使ったマッサージは、子供の成長や気持ちを感じる事ができる貴重な時間である。良い香りに包まれながら、子供の肌に触れ、会話をする、何気ない時間に幸せを感じる日々である。

行政・団体

10月.....

■経産省、環境性能課税 20年燃費基準超は非課税 (29日)
経済産業省は、自動車税に導入予定の「環境性能課税(割)案」を自民党の関係部会に示した。

11月.....

■自動車検査独法、国際調和にらみ審査事務規定改正 (5日)
自動車検査独立行政法人はこのほど、審査事務規定の一部を改正した。

■総務省、新事業創出へ施策 テレマティクスの市場拡大に期待 (6日)
総務省は、移动通信サービスの費用負担を減らしたり、新サービスの創出につながるような施策に取り組む。

■国交省、「事業用自動車総合安全プラン」の改定案まとめ (11日)
国土交通省は「事業用自動車総合安全プラン」の改定案をまとめた。

■経産省が車体課税案 EV/PHV/クリーンDE 廃車まで税徴収せず (12日)
車体課税に関する経済産業省の新制度案が明らかになった。

■経産相、「自動車産業戦略2014」を正式発表 (18日)
宮沢洋一経産相は、「自動車産業戦略2014」を正式発表した。人口増加やエネルギー制約などを踏まえ、日本の自動車産業が目指すべき方向性を「グローバル」「システム」「二輪車」などの個別戦略にまとめた。

■経産省、ミライ購入補助202万円 (19日)
経済産業省は、トヨタ自動車が発表した燃料電池自動車 (FCV)「MIRAI (ミライ)」への購入補助金を202万円に決めたことを明らかにした。

■国交省、自動車アセス 前期分4車種の結果公表 (20日)
国土交通省は、自動車アセスメント (JNCAP) 評価結果の一部をこのほど公表した。

■経産省、技術基準改正で水素供給拠点「液化型」扱い可能に (21日)
経済産業省は、燃料電池自動車 (FCV) 用の水素供給ステーションに関する技術基準を改正し、液化水素タンクを設置できるようにした。

■国交省、タカタ問題で対策本部を設置 (26日)
太田昭宏国交相は、タカタ製エアバッグのリコール (回収・無償修理) 問題に関し、省内に対策本部を設けたことを明らかにした。

■経産省調査、中小企業の3割にエネコスト増価格転嫁を (27日)
電力や燃料などエネルギーコストの上昇分を取引価格に転嫁したいと考える中小・零細企業が増えている。経済産業省の調査によると、価格への転嫁意向を持つ企業の割合が、これまでと比べほぼ倍増した。

■“タカタ問題”で国交省自動車局長「日本でもきちんと処理必要」 (28日)

タカタ製エアバッグのリコール (回収・無償修理) 問題に関し、国土交通省の田端浩自動車局長は、「アメリカで一定の対応を取っていく段階に進めば、日本においても同じようにきちんと処置をしていかなければと考えている」と語った。

12月.....

■特許庁、模倣品・海賊版撲滅へキャンペーン (2日)
経済産業省特許庁は、今年度の「模倣品・海賊版撲滅キャンペーン」を始めた。

■経産省・国交省、小型貨物車の新燃費基準案を公表 (4日)
経済産業省、国土交通省は、小型貨物自動車 (車両総重量3.5トン以下) の新燃費基準案を公表した。

■国交省、ETC義務化に本腰 (6日)
国土交通省がETC (自動料金収受システム) の義務化に動き始めた。

■経産省など、自動車用シート原料のTDI 中国、不当廉売の疑い (8日)
自動車用シートなどに使われるトルエンジソシアナート (TDI) が中国から不当に安く輸入され、国内産業に打撃を与えた可能性が強まったとして経済産業省と財務省は「反ダンピング関税」を課す検討に入った。

■自動車業界、エコカー減税基準の切り替え見合わせを最優先に (12日)
自動車業界は、来春に予定されるエコカー減税の基準切り替えを見合わせるよう政府・与党に求める方針だ。

■環境省、排ガス・燃費試験に国際標準「WLTC」を導入 (15日)
乗用車などの排ガス・燃費試験法に新モード「WLTC」が導入される見通しになった。

■国交省、タカタ製エアバッグ調査リコールの推移注視 部品供給に指導も (17日)
国土交通省は、ホンダからタカタ製運転席側エアバッグインフレーター (膨張装置) の全数回収調査 (調査リコール) を行うとの通知書を受け取ったことを明らかにした。

■自工会会長、タカタ問題 メーカー側も「科学物質の知見不足」 (19日)
日本自動車工業会の池史彦会長 (ホンダ会長) は、定例会見でタカタ製エアバッグの不具合問題について「化学物質に関する知見が不足していた」とし、このことが自動車メーカーとして問題の波及を防げなかった要因の一つと指摘した。

■環境省、排ガス試験モード「WLTC」 2018年末から導入を正式決定 (20日)
環境省は、乗用車などの新たな排ガス試験モード「WLTC」を2018年末から順次、導入することや実際の規制値などを盛り込んだ答申案を正式にまとめた。

NOK
www.nok.co.jp

Always, Everywhere

NOK株式会社
〒105-8585 東京都港区芝大門 1 丁目 12 番 15 号

クローズアップ



空飛ぶ車「SkyDrive」の3Dイメージ図

空飛ぶ車の開発プロジェクトが進行している。自動車メーカーに勤める若手技術者を中心とするプロジェクトチームのカーティベーター（中村翼代表）が公道から飛び立つ世界最小サイズのクルマ「SkyDrive」の開発を急いでいる。（11月22日付）

表）が公道から飛び立つ世界最小サイズのクルマ「SkyDrive」の開発を急いでいる。（11月22日付）

自動車総連、来春闘基本方針案 ベア6000円以上、2000年以降で最高（22日）

自動車総連（相原康伸会長）は、2015年春闘で事実上のベースアップとなる賃金改善を6000円以上とする基本方針案をまとめたことを明らかにした。

国内

10月.....

■中部の部品各社、日本事業のコスト増 ジワリ（27日）

中部の部品メーカーの間で、日本事業のコストアップが業績拡大を停滞させる重しとなりつつある。

■トヨタ自動車、部品値下げ要請見送り（29日）

トヨタ自動車は2014年度下期（14年10月～15年3月）の部品価格の改定方針を転換し、値下げ要請を見送ることにした。

■原田工業、特許侵害でヨコオを提訴（30日）

原田工業は、ラジオ受信用の「低背型車載用アンテナ」に関する特許権に基づいて、ヨコオに対する特許侵害訴訟を東京地方裁判所に提起した。

■ルネサス、早期退職1800人募集（31日）

ルネサスエレクトロニクスは、国内関連子会社を含む35歳以上の社員を対象に1800人を募集する早期退職優遇制度を実施する。

11月.....

■トヨタの部品価格改定見送り、部品大手も追従（1日）

トヨタ自動車は2014年度下期（10月～15年3月）の部品価格改定を見送ったことを受け、大手部品メーカーが2次、3次の部品メーカーへの値下げ要請を見合わせる動きが広がりつつある。

■トヨタ系大手部品メーカー、4～9月期 3年連続で相次ぎ増収（1日）

トヨタ系大手部品メーカーが発表した2014年4～9月期連結決算は、3年連続で増収となるケースが相次いだ。

■部品メーカー、来春採用内定12%増、売り手市場に苦悩の声も（4日）

日刊自動車新聞社がまとめた部品メーカーの2015年度新卒採用状況（15年春入社、調査実施は10月）によると、上場部品メーカーの新卒内定者数は5171人で14年度（14年春入社）実績を12.1%上回った。

■タカタ、リコール問題で15年3月期特別損失499億円に（7日）

タカタは、2014年4～9月期決算を発表した。

■UDトラックス社長に村上氏（12日）

UDトラックスは、来年1月1日付で国内販売事業最高責任者の村上吉弘氏（51）が社長に就任する人事を内定した。

■帝人、白金フリーで安価な燃料電池向けカーボンアロイ触媒（12日）

帝人は、白金を使わずに安価での供給が可能なカーボンアロイ触媒（CAC）を開発した。

■小糸製作所、1灯式の新型LEDヘッドランプ生産開始（13日）

小糸製作所はロービームとハイビームを一体化した最新型の1灯式LEDヘッドランプの生産を開始した

■ホンダ、エアバックで10回目 タカタ製搭乗車リコール（14日）

ホンダは、タカタ製エアバッグを搭載する5車種で新たにリコール（回収・無償修理）を実施する。

■日清紡HD、キャパシター事業から撤退 新デバイスへ開発資源（14日）

日清紡ホールディングス（日清紡HD）は、電気二重層キャパシター事業から撤退すると発表した。TRP子会社でキャパシターの開発・製造を手がけるTOCキャパシタ（丸山律夫社長、長野県岡谷市）に製造設備や販売権を譲渡する。

■岩谷産業、水素1キロ＝1100円 HV並み燃料コスト実現（15日）

岩谷産業、燃料電池車（FCV）の燃料となる水素価格を発表した。

■日立、リチウム電池で新技術 EV航続距離2倍に（16日）

日立製作所は、電気自動車（EV）の航続距離を2倍に延ばすことができるリチウムイオン電池の要素技術を開発した。

■部品メーカー129社上期決算、米中好調と円安が下支え

5.7%の営業増益（22日）

部品メーカー129社の2014年4～9月（上期）の決算は、円安の進行や北米、中国での販売増により、売上高は前年同期に比べ5.1%の増加、営業利益は同5.7%の増加となった。

12月.....

■ホンダ、国交省への重大事故・不具合報告「漏れはない」（1日）

ホンダはこのほど、国土交通省に対し、日本ではリコール（回収・無償修理）につながるおそれのある重大事故や不具合の報告漏れはないと報告した。

■トヨタの部品事業再編、中堅以下にも影響 軽利間の競争激化必至（1日）

長い沈黙を破って動き出したトヨタグループの部品事業再編は、大手だけでなく中堅以下の企業の経営にも微妙に影響して来そうだ。

■タカタ問題、自動車業界全体で調査 トヨタ。各社に呼びかけ（4日）

タカタ製エアバッグのリコール（回収・無償修理）問題で、自動車メーカー各社が本格的に対応に乗り出す。

■沖エンジニアリング、RCJの環境試験事業を譲り受ける（4日）

信頼性評価の技術サービスを展開する沖エンジニアリング（OEG、浅井裕社長、東京都練馬区）は、日本電子部品信頼性センター（RCJ、木村忠正理事長、東京都中央区）の環境試験事業を2015年2月21日付で譲り受ける。

■タカタ製エアバッグ問題、国内でも調査リコール加速（10日）

太田昭宏国土交通相は、タカタ製エアバッグ問題で、ホンダが運転席側エアバッグについて国内で調査リコールを行うとの報告を受けたことを明らかにした。

■クラレ、優れた耐候、加工性 高機能フィルム参入（10日）

クラレは、耐候性能や透明性、加工性に優れたアクリルフィルム「パラピュア」を開発し、新たに市場参入する。

■プレス工業、FCV関連事業へ参入（11日）

プレス工業は、2015年から燃料電池車（FCV）向けのビジネスに参入する。

■岩谷産業、セブンイレブンと協力 店舗併設型水素ステーション開設（12日）

岩谷産業は、セブンイレブン・ジャパンと共同で、店舗併設型の水素供給ステーションを開発、実証実験を開始する。

■住友理工、FCスタック向け初供給 セルガスケツト 基幹システムで参入（16日）

住友理工がトヨタ自動車の新型燃料電池車（FCV）「MIRAI（ミライ）」向けに新製品「セルガスケツト」を開発し、供給を開始したことが分かった。

■TRW、後席用エアバック発表 シートベルトと連動（17日）

米TRWオートモーティブ・ホールディングスは、正面衝突に対応する後席用エアバッグの新システムを発表した。

■トヨタのFCV「MIRAI」、基幹部品受注 大半は中部勢（24日）

トヨタ自動車が発売した新型燃料電池車（FCV）「MIRAI（ミライ）」同モデルの基幹部品を受注し、FCV事業に初参入した部

日刊自ダイジェスト

品メーカーは中部勢が大半を占める形となった。

海外

10月.....

11月.....

■横浜ゴム、中国でアルミホイールの模造品排除 (6日)

横浜ゴムは、中国で市販向けアルミホイールの模造品の排除に成功した。

■タカタ製エアバッグのリコールで広がる波紋、米上院商業科学運輸委が20日公聴会 (18日)

タカタ製エアバッグを巡るリコール問題への波紋が広がっている。米国では上院の商業科学運輸委員会が20日に公聴会の開催を決定。

■タカタ製エアバッグ問題、米での公聴会で厳しい批判が続出 (22日)

タカタ製エアバッグのリコール問題を巡って20日(日本時間21日)、米議会上院で公聴会が開かれた。

12月.....

■日本電産、独の車載用ポンプメーカー買収 (13日)

日本電産は、車載用ポンプの開発や生産を手がける独ゲレーテ・ウント・ブンベンパウ(GPM)を買収する。

■フィアットとクライスラー、社名を変更 (18日)

イタリアのフィアット・グループは、今年10月にニューヨーク証券取引所に上場した持ち株会社のフィアット・クライスラー・オートモービルズ(FCA)に合わせ、社名を「FCAイタリア」に変更した。

■ブリヂストン、中国で勝訴 タイヤ部材の意匠権侵害 (18日)

ブリヂストンは、中国でリトレッドタイヤ用トレッド部材の製造販売を手がけるメーカー2社を相手にした意匠権侵害訴訟で勝訴した。

市場

10月.....

■主要自動車メーカー 国内総保有、急激に変化、軽大手2社が躍進 (27日)

過去10年間で日本国内における自動車保有台数は緩やかに拡大してきた。

■4～9月新車販売、40都道府県で前年割れ (27日)

日刊自動車新聞がまとめた2014年度上期(4～9月)の都道府県別新車販売台数および軽自動車比率によると、全国のうち40都道府県で販売台数が前年同期を下回った。軽比率が最も高かったのは長崎で60.4%だった。

■乗用車8社4～9月、国内生産2年ぶりプラス 輸出増が押し上げ (28日)

乗用車メーカー8社は、2014年度上期(4～9月)の生産・販売・輸出実績を発表。

11月.....

■工作機械受注10月、国内はリーマン以降で最高水準 (21日)

日本工作機械工業会がまとめた10月分の受注額(確報)によると、受注総額は前年同月比30.8%増の1337億円、1年1カ月連続のプラスだった。

■10月鍛圧機械受注、2カ月連続の減少 (27日)

日本鍛圧機械工業会が発表した鍛圧機械業況調査によると、2014年10月の受注実績は前年同月比3.6%減の257億円で2カ月連続の減少となった。

■世界販売10月 米欧市場が好調 全6社が前年超え (28日)

乗用車メーカーが日明らかにした10月の世界販売台数は、実績を公表する6社(ホンダ、富士重工業除く)すべてが前年超えとなった。

■カーAVC機器の10月出荷額、6カ月連続で減 (28日)

電子情報技術産業協会(JEITA)がまとめた民生用電子機器の10月分の国内出荷額は、前年同期比16.9%減の975億円と7カ月連続で減少した。

■10月の自動車国内生産、過去2番目の低水準 (29日)

日本自動車工業会が発表した10月の自動車国内生産実績によると四輪車の生産台数が前年同月比6.3%減の81万6936台と4カ月連続でマイナスとなった。

■10月の輸出実績、1.6%減少 (29日)

日本自動車工業会が発表した10月の輸出実績は、前年同月比1.6%減の40万1250台となり3カ月連続でマイナスとなった。

12月.....

■11月新車販売9%減 増税の影響続く (2日)

自販連と全軽自協が発表した2014年11月の新車販売台数は、前年同月比9.0%減の41万6139台となり、5カ月連続で減少した。

■10月、アルミホイール生産4ヵ月ぶり増加 (10日)

日本アルミニウム協会が発表したアルミホイール統計月報によると、2014年10月の生産実績は前年同月比1.8%増の163万8631個で4ヵ月ぶりに増加した。

■JATMAが来年のタイヤ需要見通し発表 3%減1億1816万本 (12日)

日本自動車タイヤ協会(JATMA)は、2015年の自動車タイヤ国内需要見通しを発表した。

■日本の乗用車各社、11月の日米中販売 中国市場で明暗(17日)

日本の乗用車メーカーによる2014年11月の日本、米国、中国における販売台数がまとまった。

記者の目

トヨタ自動車が燃料電池車(FCV)「MIRAI」(ミライ)を発売した。注目度は高く、すでに数年分の受注を獲得したという。ホンダは2015年に、日産自動車も17年にFCVを投入、欧米自動車メーカーも追随する。

FCVの普及に向けて課題は多い。製造原価の低減は当然、インフラの整備や二酸化炭素を発生させない水素の生産など自動車以外の業界にも対応が求められる。

市場拡大には時間がかかるが、これまでにない構造のクルマを世に出すのは、やりがいのある仕事だろう。ミライの基幹部品を開発した30代の技術者は「入社以来ずっとFCVに試行錯誤してきた。ミライのハン

ドルを握った瞬間、涙が出そうなほど嬉しかった」と心境を語る。「当分は他の部署に移りたくない。FCVでやるべきことがたくさんある」と笑顔だった。やりがいだけでは事業は成功しないが、クルマの進化を支える原動力のように見えた。

FCVから刺激を受ける企業は多い。普及を見込み、化学メーカーや部品メーカーが燃料電池の構成部品や水素タンクの製品化に着手した。FCVに負けじと電気自動車の航続距離倍増を宣言した自動車メーカーや電機メーカーもある。自動車業界が長く活気付くことに期待したい。(S)



このダイジェストは10月26日～12月24日まで日刊自動車新聞に掲載した主要な部品関連記事を抜粋。詳しくは日刊自動車電子版・<http://www.netdenjd.com/> (有料・月額3,500円) で読めます。

指標・統計

■自動車の生産・販売・輸出（自工会調）

1. 四輪車の生産実績

（単位：台）

	2014. 8月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計6	対前年 同期比 (%)	2014. 9月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)
乗 用 車	533,903	92.6	5,611,375	105.6	714,227	95.9	6,325,602	104.4
普 通 車	310,299	97.1	3,115,327	103.6	423,310	100.6	3,538,637	103.2
小 型 四 輪 車	108,581	77.2	1,208,483	98.8	150,740	81.2	1,359,223	96.5
軽 四 輪 車	115,023	98.8	1,287,565	119.0	140,177	101.2	1,427,742	116.9
ト ラ ッ ク	91,179	97.3	892,003	104.9	123,661	105.6	1,015,664	105.0
バ ス	9,751	97.1	92,479	103.3	13,163	113.4	105,642	104.5
合 計	634,833	93.3	6,595,857	105.5	851,051	97.4	7,446,908	104.5

2. 四輪車の国内販売実績

（単位：台）

	2014. 8月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)	2014. 9月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)
乗 用 車	281,325	90.5	3,239,248	107.1	431,823	96.8	3,671,071	105.8
普 通 車	91,090	98.2	989,076	108.1	143,982	104.3	1,133,058	107.6
小 型 四 輪 車	86,659	90.1	993,959	102.0	124,453	85.2	1,118,412	99.8
軽 四 輪 車	103,576	85.0	1,256,213	110.7	163,388	100.9	1,419,601	109.5
ト ラ ッ ク	51,165	92.8	552,207	106.4	85,609	113.2	637,816	107.3
バ ス	980	105.2	8,082	104.3	1,340	119.7	9,422	106.3
合 計	333,470	90.9	3,799,537	107.0	518,772	99.2	4,318,309	106.0

3. 四輪車の輸出実績

（単位：台）

	2014. 8月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)	2014. 9月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)
乗 用 車	277,848	91.4	2,502,819	94.5	350,025	95.5	2,852,844	94.6
普 通 車	259,565	98.0	2,331,291	102.4	328,935	99.6	2,660,226	102.1
小 型 四 輪 車	18,149	47.1	169,860	45.7	20,968	58.2	190,828	46.8
軽 四 輪 車	134	21.7	1,668	171.3	122	48.0	1,790	145.8
ト ラ ッ ク	35,260	94.2	309,914	100.4	47,257	104.9	357,171	100.9
バ ス	9,730	100.0	92,251	102.7	12,899	103.4	105,150	102.8
合 計	322,838	91.9	2,904,984	95.3	410,181	96.7	3,315,165	95.5

■自動車部品の生産・輸出・輸入

1. 自動車部品の生産（経済産業省「生産動態統計」）

（単位：百万円）

		2014. 8月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)	2014. 9月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)
総括	自動車部品 41品目	437,196	93.3	4,234,158	103.7	559,186	100.5	4,793,344	103.3
	関連自動車部品 9品目	90,411	95.2	848,442	103.6	109,565	97.4	958,007	102.8
	内燃機関電装品 5品目	28,729	98.7	270,944	107.7	34,135	102.5	305,079	107.1
	二輪車部品 4品目	4,835	98.9	45,333	109.5	5,718	111.4	51,051	109.7
	合 計	561,171	93.9	5,398,877	103.9	708,604	100.2	6,107,481	103.4

指標・統計

			2014. 8月分	対前年 同月比(%)	1月よりの 累計	対前年 同期比(%)	2014. 9月分	対前年 同月比(%)	1月よりの 累計	対前年 同期比(%)
自動車部品 (41品目)	1	ピストン	2,738	102.9	27,444	102.2	3,551	99.3	30,995	101.9
	2	ピストンリング	3,077	98.9	27,243	103.3	3,929	112.7	31,172	104.4
	3	シリンダーライナ	1,571	97.7	14,473	104.4	2,002	108.3	16,475	104.8
	4	吸気弁及び排気弁	2,944	88.5	27,722	97.1	3,585	91.2	31,307	96.4
	5	ガスケット	2,145	93.4	19,797	98.2	2,611	99.1	22,408	98.3
	6	燃料ポンプ	1,476	73.9	15,387	89.7	1,928	84.3	17,315	89.1
	7	空気清浄器	1,967	115.3	16,215	87.2	2,167	118.7	18,382	90.0
	8	油清浄器	1,588	102.7	15,072	97.5	1,919	109.3	16,991	98.7
	9	油ポンプ	2,083	94.4	19,120	106.5	2,476	98.3	21,596	105.5
	10	水ポンプ	1,947	89.1	18,471	94.6	2,451	101.9	20,922	95.4
	11	ラジエータ	13,583	67.8	139,020	101.3	16,986	89.8	156,006	99.9
	12	クラッチ装置	4,561	99.0	42,156	105.7	5,535	106.3	47,691	105.8
	13	自動変速装置	148,034	94.2	1,413,647	103.2	186,057	99.2	1,599,704	102.7
	14	ユニバーサルジョイント	3,124	93.9	28,837	109.0	3,725	105.3	32,562	108.5
	15	プロペラシャフト	3,829	88.4	37,294	99.6	4,969	94.3	42,263	98.9
	16	車輪	6,703	89.1	63,570	94.4	8,840	103.2	72,410	95.4
	17	かじ取りハンドル	3,122	78.0	32,738	94.2	4,294	84.9	37,032	93.0
	18	ショックアブソーバ	9,736	108.5	86,945	112.6	12,000	116.3	98,945	113.0
	19	ブレーキ倍力装置	2,641	95.0	23,615	101.8	3,148	104.3	26,763	102.1
	20	ブレーキシリンダ	5,939	98.1	52,338	103.7	6,732	102.9	59,070	103.6
	21	ブレーキパイプ	2,186	95.7	21,307	108.2	2,803	104.3	24,110	107.8
	22	ブレーキシュー	2,410	92.4	22,852	101.7	3,001	99.0	25,853	101.4
	23	燃料タンク	5,676	91.2	57,735	103.0	7,735	100.2	65,470	102.6
	24	排気管及び消音器	22,046	100.3	214,355	106.4	29,260	107.8	243,615	106.5
	25	窓わく	2,185	94.8	21,615	106.7	2,969	105.7	24,584	106.5
	26	ドアヒンジ・ハンドル・ロック	6,272	82.6	64,158	91.3	8,224	90.3	72,382	91.2
	27	窓ガラス開閉装置	3,941	99.3	37,057	106.5	5,056	101.8	42,113	105.9
	28	シート	52,175	92.2	524,796	104.3	71,464	99.7	596,260	103.7
	29	スイッチ類	10,965	89.5	108,850	100.9	14,160	95.8	123,010	100.3
	30	計器類	8,861	95.0	88,131	100.7	11,249	97.3	99,380	100.3
	31	窓ふき	5,926	94.5	58,417	104.9	7,730	103.3	66,147	104.7
	32	警音器	1,161	96.2	10,712	102.5	1,460	100.6	12,172	102.3
	33	暖房装置	6,532	87.8	68,576	95.2	8,939	90.4	77,515	94.7
	34	電子式ブレーキ制御装置	11,518	82.9	122,285	104.4	15,419	91.0	137,704	102.7
	35	シートベルト	6,160	90.1	62,813	106.0	7,103	86.5	69,916	103.6
	36	エアバッグモジュール	5,676	108.6	56,376	115.4	7,741	113.5	64,117	115.2
	37	気化器・燃料噴射装置	16,972	84.1	163,736	98.3	21,502	97.7	185,238	98.3
	38	ステアリング装置・タイロッド・タイロッドエンド	30,399	99.0	284,811	104.6	37,839	106.2	322,650	104.8
	39	軸受メタル	3,357	153.8	32,512	175.9	4,155	169.1	36,667	175.1
	40	ブッシュ	2,392	123.2	21,395	124.5	3,139	135.7	24,534	125.8
	41	オイルシール	7,578	119.8	70,565	128.0	9,333	126.3	79,898	127.8
		合 計	437,196	93.3	4,234,158	103.7	559,186	100.5	4,793,344	103.3
関連自動車 部品 (9品目)	1	自動車用蓄電池	6,557	92.7	65,472	106.1	8,864	111.0	74,336	106.7
	2	かさね板ばね	2,228	106.9	18,444	102.0	2,398	117.7	20,842	103.6
	3	つるまきばね	1,642	87.1	15,943	98.2	2,023	93.1	17,966	97.6
	4	線ばね	4,025	93.1	38,304	101.6	5,132	103.9	43,436	101.9
	5	カークーラー	19,906	94.4	198,800	100.9	26,846	100.2	225,646	100.9
	6	自動車用器具	28,165	97.0	239,314	108.7	28,011	100.3	267,325	107.8
	7	自動車用電球	798	104.7	7,720	120.0	996	114.1	8,716	119.3
	8	カーオーディオ	2,994	113.2	27,635	116.4	3,839	100.0	31,474	114.1
	9	カーナビゲーションシステム	24,096	92.5	236,810	99.4	31,456	87.6	268,266	97.9
		合 計	90,411	95.2	848,442	103.6	109,565	97.4	958,007	102.8

			2014. 8月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)	2014. 9月分	対前年 同月比 (%)	1月よりの 累計	対前年 同期比 (%)
内燃機関電 装品 (5品目)	1	ダイナモ	5,869	93.2	56,715	102.6	7,002	100.7	63,717	102.4
	2	スタータ	6,595	102.2	64,747	112.3	7,722	104.4	72,469	111.4
	3	ディストリビュータ	556	87.3	5,109	84.0	623	85.0	5,732	84.1
	4	イグニッションコイル	5,923	91.7	56,267	94.9	6,884	89.3	63,151	94.2
	5	プラグ	9,786	105.6	88,106	120.2	11,904	113.1	100,010	119.3
		合 計	28,729	98.7	270,944	107.7	34,135	102.5	305,079	107.1
二輪自動車 部品 (4品目)	1	気化器	661	96.1	6,094	104.3	768	94.6	6,862	103.1
	2	ショックアブソーバ	1,971	93.3	16,244	96.5	2,206	105.7	18,450	97.5
	3	計器類	877	82.9	9,291	91.7	1,145	90.0	10,436	91.5
	4	ブレーキ装置	1,326	128.5	13,704	159.4	1,599	166.0	15,303	160.1
		合 計	4,835	98.9	45,333	109.5	5,718	111.4	51,051	109.7

(注)：経済産業省「生産動態統計」の見直しにより

①平成21年1月より／「自動車用蓄電池」を「自動車用蓄電池（二輪自動車用を除く）」に変更。

②平成23年1月より／「オレオ（ショックアブソーバを含む）」を「ショックアブソーバ」に変更。

③平成26年1月より／品目の掲載順序を一部変更。

④平成26年1月より／「エアバッグモジュール」の定義を変更。

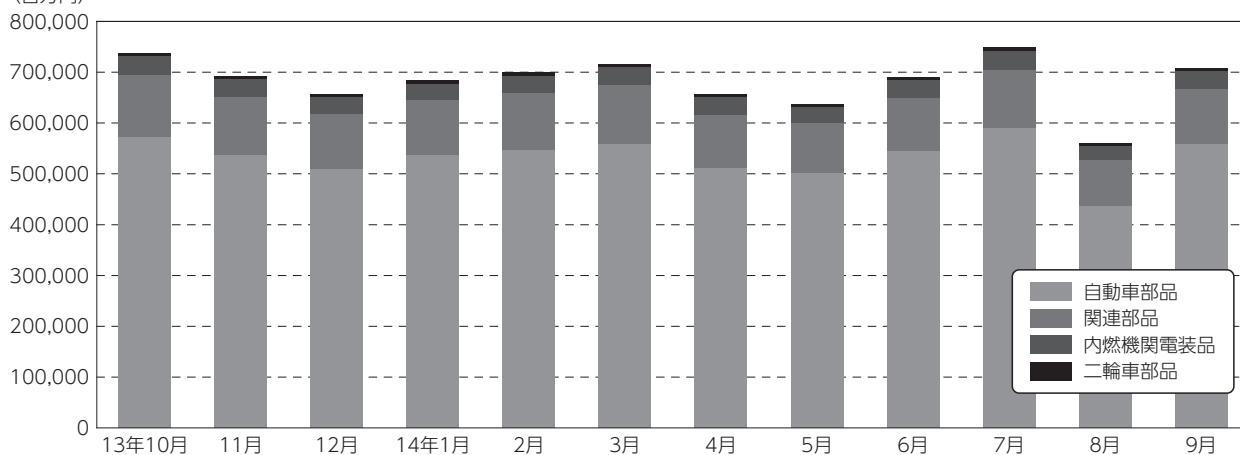
そのため、発生年月以前の数値と発生年月以降の数値をそのまま比較出来ません。

接続係数を前年の数値に乘じて、当月の数値と接続して前年比を算出しています。

⑤平成26年1月より／「オイルシール」の生産額の掲載が廃止になったため、「オイルシール」のみ販売額を計上しています。

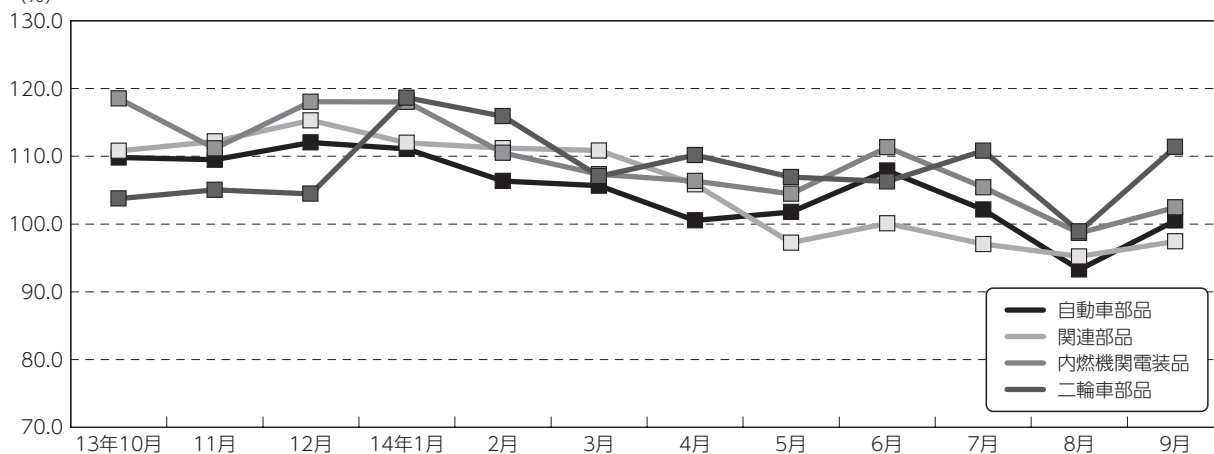
■最近12ヶ月の自動車部品の生産推移

(百万円)



■自動車部品生産の対前年同月比の状況

(%)



「企業は人」 材育成

環境が変化しても

長し続ける

人材を育てる

人材育成制度

037 社

目標設定研修

075 回

評価者能力研修

540 回

昇格者選抜評価

143 回

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 FAX 052-204-4700 〒460-0002
E-MAIL info@synergy-power.co.jp

主な実績企業

アイシン・エーアイ株式会社
アイシン・エンジニアリング株式会社
アイシン化工株式会社
アイシン機工株式会社
アイシン軽金属株式会社
アイシン・コムクルーズ株式会社
株式会社アイシン・コラボ
アイシン精機株式会社
アイシン辰栄株式会社
アイシン高丘株式会社
NTN 株式会社
株式会社キャタラー
埼玉工業株式会社
株式会社ソミック石川
津田工業株式会社
株式会社デンソーエアシステムズ
株式会社デンソーセールス
デンソーテクノ株式会社
トヨタ自動車株式会社
株式会社豊田自動織機
浜名湖電装株式会社
浜名部品工業株式会社
豊生ブレーキ工業株式会社
マブチモーター株式会社 他(50音順)

日本から中国へ、中国から日本へ、
航空貨物より速く、
クーリエよりも速く貨物を運びたい…

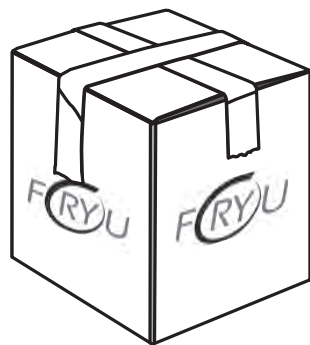
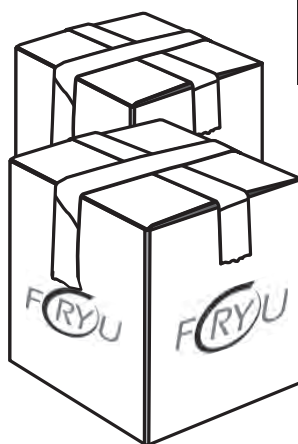
日本 中国間

同日即配！通関業務もお任せ下さい！

最速

定期便ご利用なら、
¥10,000 より

フォーユーエクスプレス



安心、確実、丁寧な
ハンドキャリーで
皆様のご要望に答えます。

TEL : 03-5651-5685 Mail : info@foryouexpress.jp
FAX : 03-3661-8170 URL : http://foryouexpress.jp/



フォーユーエクスプレス

検索

新春のお慶びを申し上げます

株式会社アステア 代表取締役会長 水松 幹夫	朝日電装株式会社 代表取締役社長 手嶋 寛征	株式会社浅野齒車工作所 取締役社長 相談役 倉長勇太郎 浅野總一郎	曙ブレーキ工業株式会社 代表取締役社長 信元 久隆	アイシン精機株式会社 取締役社長 藤森 文雄	愛三工業株式会社 代表取締役社長 小林 信雄
NOK株式会社 代表取締役会長兼社長 鶴 正登	HKT株式会社 代表取締役社長 長屋 捷治	イワタボルト株式会社 代表取締役社長 岩田 聖隆	株式会社今仙電機製作所 代表取締役社長 代表取締役社長 若山 恭二 藤掛 治	株式会社アーレスティ 代表取締役社長 高橋 新	アルパイン株式会社 相談役 石黒 征三
三和パッキング工業株式会社 代表取締役社長 宮川 博至	小島プレス工業株式会社 取締役社長 小島洋一郎	株式会社小糸製作所 代表取締役社長 大嶽 昌宏	カルソニックカンセイ株式会社 代表取締役社長 森谷 弘史	大野ゴム工業株式会社 代表取締役 大野 洋一	NTN株式会社 代表取締役社長 大久保博司
ダイヤモンド電機株式会社 代表取締役社長 栗田 裕功	大同メタル工業株式会社 代表取締役会長 兼最高経営責任者 判治 誠吾	大東プレス工業株式会社 代表取締役社長 取締役社長 吉田多佳志 中牟田昌彦	制研化学工業株式会社 代表取締役 前川 幸生	株式会社杉浦製作所 代表取締役社長 杉浦 明博	株式会社ジェイテクト 取締役社長 安形 哲夫
トヨタ紡織株式会社 取締役社長 豊田 周平	東海マテリアル株式会社 取締役社長 佐伯 正裕	株式会社デンソー 取締役社長 加藤 宣明	TPR株式会社 代表取締役社長兼COO 山岡 秀夫	株式会社榎屋 取締役社長 大原 鉾一	竹内工業株式会社 取締役社長 竹内 政雄

めざす未来はここからはじまる

CREATIVITY& INNOVATION

グローバルに広く世界へ、深く地域へ



TPMS送信機



ハイブリッド車用
バッテリーケース



ホイールキャップ



PACIFIC

太平洋工業株式会社

本社／〒503-8603 岐阜県大垣市久徳町100番地
工場／西大垣・東大垣・北大垣・養老・美濃・九州・栗原・若柳
海外拠点／台湾・韓国・アメリカ・タイ・中国・ベルギー
事業内容／自動車部品、電子機器製品等の製造ならびに販売
<http://www.pacific-ind.co.jp>

新春のお慶びを申し上げます

株式会社ニチリン 代表取締役社長 清水 良雄	日新工業株式会社 代表取締役 松下 芳博	日本特殊陶業株式会社 代表取締役社長 尾堂 真一	パシフィック工業株式会社 代表取締役社長 長安 莞爾	藤壺技研工業株式会社 代表取締役社長 藤壺 勇雄	株式会社ボンフォーム 代表取締役社長 西脇 保彦
マルヤス工業株式会社 代表取締役会長 山田 隆雄	三輪精機株式会社 代表取締役社長 末永 昭	矢崎総業株式会社 代表取締役社長 矢崎 信二	ユニプレス株式会社 代表取締役社長 吉澤 正信	株式会社ヨロズ 代表取締役社長 志藤 昭彦 代表取締役社長 佐藤 和己	株式会社日刊自動車新聞社 代表取締役社長 市川 優

どこでも 見られる 使える 電子版!

日刊自動車新聞 新 電子版

パソコンやスマホでニュースをチェック!

新聞紙面の記事はもちろん、ウェブならではの速報対応で、
業界動向をリアルタイムでお伝えします。

電子版でしか読めないコンテンツが満載。

気軽に使える情報ツールとしてお役立てください。

外出時や出張先、
海外でもご利用OK!

外出先や海外でも、ちょっとした
空き時間を利用して気になる記事
をチェックできます。

速報
機能

ウェブ
限定記事

過去の記事もすぐに探せる!
バックナンバー検索

全文検索機能でキーワードからの
記事検索もラクラク。期間を指定
しての検索もできます。

これでビジネスの幅が
広がります!

社内では新聞本紙
外出先では電子版
使い分けると便利だな!

あつ
これは
便利だ!

無料のお試し購読はこちらから

Q 日刊自動車新聞 電子版

検索

<http://www.netdenjd.com/>

購読の申し込み・お問い合わせ

日刊自動車新聞社

販売推進部

〒105-0012 東京都港区芝大門1-10-11 芝大門センタービル3階 TEL: 03-5777-2318 FAX: 03-5777-2319

E-mail: hanbai@njd.jp

JAPIA NEWS

2015
1・2
隔月刊

一般社団法人 日本自動車部品工業会

(通巻705号)

目次

- 05 | 新年のご挨拶
会長・玉村 和己
- 07 | 年頭所感
経済産業省 自動車課長 伊吹 英明
- 08 | **特集** 2015年、将来へのステップアップ
～日本のものづくり力継承へ! (技能五輪)
- 14 | **特別寄稿**
“ひとつ上の視点”による対等なパートナーシップ
株式会社ローランド・ベルガー 長島 聡/野村 篤志
- 17 | **新連載** DBJ 経済ワンポイント解説 Vol.1
円安の要因と内外金融政策を踏まえた展望
日本政策投資銀行
- 19 | 工業会業務レポート・スケジュール
- 25 | 支部活動レポート
中部支部視察報告 環境部会/中小企業部会
- 29 | **委員会部会だより**
総務委員会 経営調査部会
会員企業の経営動向把握と情報提供
部会長 岡野 教忠
- 31 | **会員企業紹介**
岡本硝子株式会社
- 33 | 北米事務所だより Vol.110
- 34 | 会員トピックス
株式会社デンソー 寺本 年世さん
- 35 | 日刊自動車新聞 NEWSダイジェスト
- 38 | 指標・統計

平成27年1月15日発行
(隔月1回15日発行)

■発行所

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

日刊自動車新聞社
〒105-0012
東京都港区芝大門1-10-11
芝大門センタービル3階
電話 03-5777-2351(代表)

■価格(消費税・送料別)

1部1,000円

JAPIA会員企業様向け

最新のTS16949セミナーの情報・案内等は…

www.lapj.co.jp まで

謹んで新春のお慶びを申し上げます

旧年中は格別のお引き立てを賜り厚く御礼申し上げます
本年もどうぞ宜しく願い申し上げます
平成27年元旦

ISO教育コンサルティング

株式会社エルエーピー

LAP ISO
Lead Auditor Project Team

〒106-0032 東京都港区六本木1-7-27 TEL:03-5114-2930 Email: iso@lapj.co.jp

自分の限界を 自分で決めるな。

トヨタ紡織は常に挑戦を続けてきた。

「快適」という数値化の困難な課題に対して、
運転時の揺れや振動の再現、
シートにかかる圧力の分布を計測することで、
“乗り心地”を科学的に分析し、日々あくなき追究を重ねている。

わたしたちが恐れているのは、
「できない」と思いこんで、これからの成長の芽を摘んでしまうこと。
不可能と思った瞬間に、人は思考をやめてしまうものだ。
「どうすればできる？」 そう問い直してみるだけで、
目の前に立ちはだかっていた壁は、超えるべきハードルへと姿を変える。
次の瞬間には、きっとあなた自身がそのハードルの超え方を模索し始めている。

トヨタ紡織にとっての次のハードルは、乗り物の種類という領域を超えること。
どんな乗り物でも、トヨタ紡織の「快適な乗り心地」を体感してもらうには、何ができるか。

トヨタ紡織の「快適な乗り心地」に関する技術への挑戦に、限界はない。

トヨタ紡織が生み出す製品は、鉄道シート、住宅インテリアなど様々な領域に広がっています。





世界の道で、 乗る人の「うれしさ」を 学び続ける。

そのクルマは、ヨーロッパの石畳を走るかもしれない。

そのクルマは、灼熱の砂漠を走るかもしれない。

そのクルマは、極寒の凍結路を走るかもしれない。

アイシン精機、特殊試験路。ここには世界のあらゆる道がある。

どんな環境でも満足してもらえる一台のために、このテストコースで
コンピュータで究めた製品を、さらに、乗る人の気持ちになって鍛えあげていく。

すべては、クルマの部品やシステムの開発段階から、
乗る人の“うれしさ”を学び、求められているものをカタチにするために。

AISIN

One Team, Best Future

アイシン精機株式会社 〒448-8650 愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 www.aisin.co.jp