

ISSUE 2
2019



JAPIA
Japan Auto Parts Industries Association

WELCOME

特集

採用競争最前線

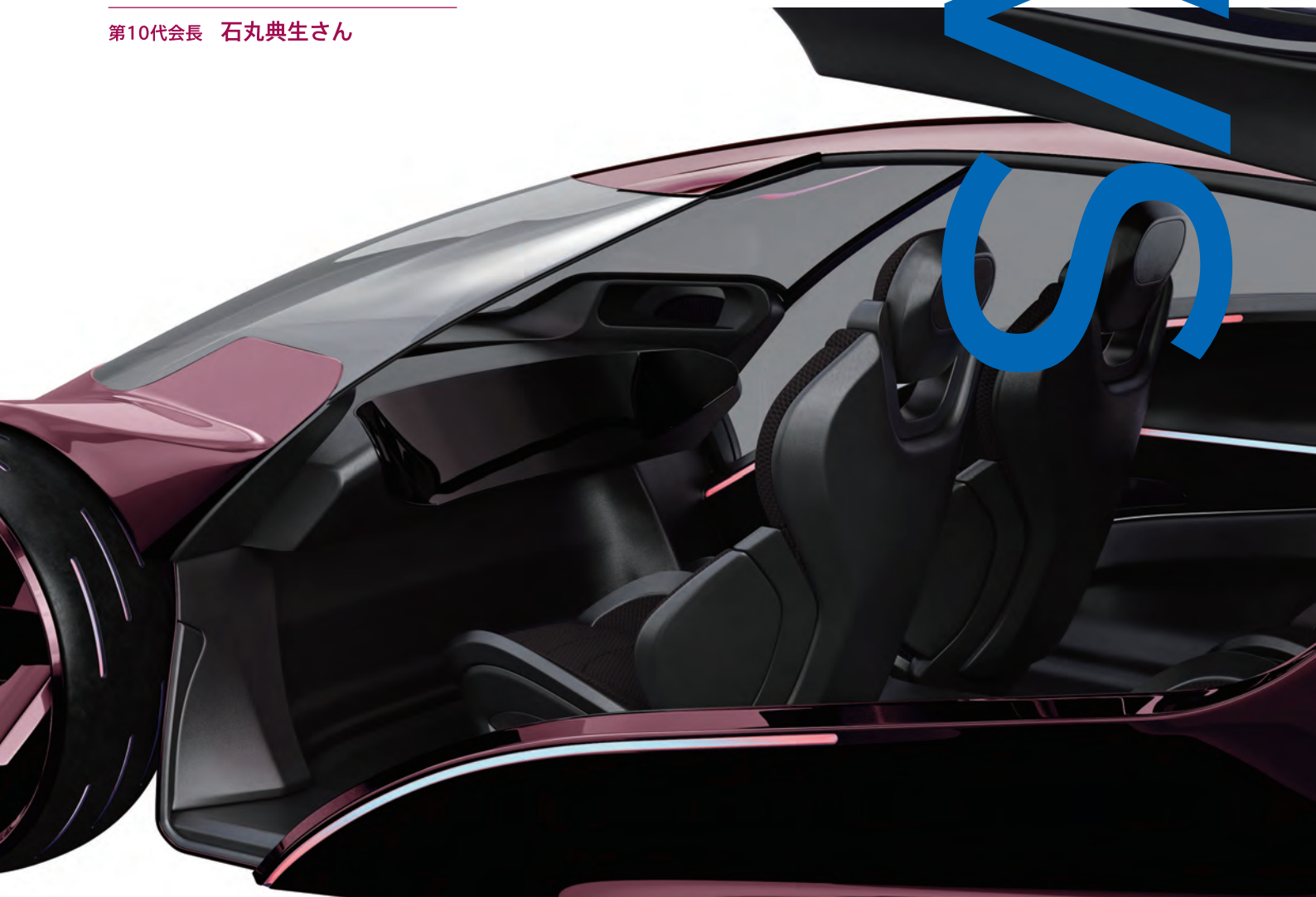
人材確保のための戦略と取り組み

次代を見据えて

スカイドライブ代表取締役
カーティベーター共同代表
福澤知浩さん

50周年記念インタビュー

第10代会長 石丸典生さん





その居心地の良い空間は、
トヨタ紡織のある空間です。



QUALITY OF TIME AND SPACE

すべてのモビリティに“上質な移動空間”を

モビリティに乗る時間を、ただ移動するためだけではなく、
もっと意味のある、価値あるものにしたい。

私たちトヨタ紡織は、
「世界中のお客様に最高のモビリティライフを提案し続ける会社」
として、世の中をリードする移動空間の
システムサプライヤーを目指しています。

Koito



安全を光に託して

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) <https://www.koito.co.jp>

人とクルマの安全は、私たちの願いです。

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。

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
- ・刈谷・三重・大阪・広島・福岡・久留米

海外

- ・タイ工場・シンガポール工場・オハイオ工場
- ・深圳工場・香港・上海・蘇州支店・武漢
- ・深圳貿易・深圳汽车零部件
- ・シンガポール・マレーシア・タイ・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
(グアダラハラ・ケレタロ)・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No.	認定・認証機関
日本	ISO/IEC 17025:2005	栃木試験所	RTL00210	JAB
	ISO/IEC 17025:2005	技術開発課 IBラボ	ASNITE 0050T	IA Japan
	ISO 9001:2015	栃木工場・技術開発課	YKA 0200001	LRQA
	ISO 14001:2015	本社・五反田(営)・栃木工場	0066403	LRQA
アメリカ	IATF 16949:2016	IWATA BOLT USA, INC.	613385	BSI
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT USA, INC.	EMS549810	BSI
メキシコ	ISO 9001:2015	IWATA BOLT MEXICANA S.A. DE C.V.	55929	ABS QE
シンガポール	ISO 9001:2015	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	94-2-0318	TÜV SÜD PSB
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	2004-0265	TÜV SÜD PSB
タイ	IATF 16949:2016	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	0343755	BSI
	ISO 9001:2015	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	FM695250	BSI
	ISO 14001:2015	IWATA BOLT THAILAND CO.,LTD.	EMS695187	BSI
中国 (深圳)	IATF 16949:2016	岩田螺絲 (深圳) 有限公司	44111081851	TÜV NORD CERT
	ISO 9001:2008	岩田螺絲 (深圳) 有限公司	04100062166	TÜV NORD CERT
	ISO 14001:2004	岩田螺絲 (深圳) 有限公司	04104062166	TÜV NORD CERT



イワタボルト 株式会社

〒141-8508 東京都品川区西五反田 2 丁目 32 番 4 号

電話 03(3493)0211(代表)

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

中国⇔日本 同日即配! 羽田空港・上海浦東空港 当日21時頃 貨物お引渡し!!

最速! ハンドキャリー便

航空貨物やクーリエ等では間に合わない貨物を最速のハンドキャリーでお届けします!

フォーユーエクスプレスの上海⇔東京定期便は

月 火 水 木 金 日

週6往復 料金は **¥10,000** より!

国内、上海での通関もお任せ下さい!

中国強制認証制度(3C)該当品目の通関もご相談ください。

中国
全土

宅配便
航空便
赤帽

フォーユーの
ハンドキャリー定期便
上海⇔東京羽田

宅配便
航空便
赤帽

日本
全国

日本国内、中国国内の配送を弊社ハンドキャリー定期便に繋ぎ、速く、確実に貨物を運びます。中国国内のハンドキャリーも承ります!

TOKYO 羽田 ▶▶▶ 上海 **03-5651-5685**

■使用航空便: MU540便 18:10→20:50 (日曜はMU576便 08:40→10:40)

■貨物持ち込み場所

○集荷も行っています、詳細はお問い合わせください。

○渋谷受付所 月曜～金曜 14:30まで受付
東京都渋谷区南平台町12-17 秀和第一南平台レジデンス105号
株式会社エフアイティー

○本社受付所 月曜～金曜 16:00まで受付
東京都中央区日本橋小舟町7-3 オリエントビル1階

○前日出荷の場合、宅配便等で東京本社まで出荷ください。

日曜のフライトご利用の場合はお問い合わせください。

■料金

東京都内→上海浦東空港間基本料金
JP¥3,000/kg (ミニマムJP¥10,000) 中国国内運賃は別途

■貨物お引渡し

中国時間当日21時頃上海浦東空港でお渡し、もしくは、中国全土へ配送手配も致します。

■上海での通関手続き

浦東空港での中国輸入手続きも代行いたします。
3C該当商品の通関等、ご相談ください。

SHANGHAI 上海 ▶▶▶ 羽田 **021-5111-3445**

■使用航空便: MU575便 17:10→20:50

■貨物持ち込み場所 日曜日～金曜日

○弊社虹橋事務所へ持ち込みの場合 中国時間当日13:30まで受付

○浦東空港へお持ち込みの場合 中国時間当日15:00まで受付
※浦東空港第1ターミナル11番出入口にて弊社空港担当にお渡しください。

■料金

上海浦東空港→羽田空港間基本料金
JP¥2,800/kg (ミニマムJP¥10,000)

この他に取扱手数料(C&F×15%)、配送希望の場合は別途日本国内運

賃が掛かります。

■貨物お引渡し

○羽田空港渡し: 当日21時頃○赤帽利用: 東京23区配達当日22時頃
(赤帽料金は渋谷区内でJP¥10,000程度)

○佐川急便利用

翌AM9:00お届け: 関東、東北(福島、山形、宮城)、北陸、信越地方

翌AMお届け: 東海、関西

翌PMお届け: 中国、四国、九州、沖縄、東北(青森、秋田、岩手)、北海道地区

フォーユーエクスプレスの
チャーター便

日本より、中国各地、東南アジア各地へ、中国より、日本各地、東南アジア各地へ
お急ぎの貨物をお客様のスケジュールに合わせ、最速でハンドキャリー致します。
熟練の弊社スタッフがお客様の貨物を持って、世界中に配送致します。

料金例: 上海→大阪 ¥180,000、名古屋→上海 ¥180,000、上海→ホーチミン ¥180,000

FORYOU EXPRESS
有限会社フォーユーエクスプレス
<https://foryouexpress.jp/>

本社 東京都中央区日本橋小舟町7-3 オリエントビル1階
TEL: 03-5651-5685 FAX: 03-3661-8170
mail: info@foryouexpress.jp

上海事務所 上海市中山西路933号 上海銀城2208室
TEL: 021-5111-3445, 3447 FAX: 021-5111-3449
mail: shanghai@foryouexpress.com

CONTENTS

6 巻頭言

副会長・関西支部長

吉田 夢佳志 (大東プレス工業取締役会長)

8 次代を見据えて

スカイドライブ代表取締役、カーティベーター共同代表
福澤 知浩さん

12 特集

採用競争最前線

～人材確保のための戦略と取り組み～

18 部工会50周年記念インタビュー

第10代会長 石丸 典生さん

22 北米だより Vol.136

—FCAがデトロイトに自動車工場を新設—

23 支部活動レポート

中部支部視察報告 環境部会

会員企業紹介～我が社の強み～

26 櫻金属工業 (東京都調布市)

27 朝日電装 (浜松市浜北区)

28 アパックス (岐阜県恵那市)

29 三井屋工業 (愛知県豊田市)

30 尾張精機 (名古屋市東区)

31 植屋 (名古屋市中区)

32 日刊自動車新聞NEWS TOP5

34 モータースポーツの力 第2回

矢島工業



第10代会長
石丸 典生さん



スカイドライブ代表取締役
カーティベーター共同代表
福澤 知浩さん

2019年4月15日発行

(年4回 [1・4・7・10月] 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

自動車産業界の為の
IATF16949 セミナーは…

www.lapj.co.jp まで

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

大好評! IATF16949 規格解説セミナー
IATF16949 内部監査員セミナー
AIAG, コアツール実践 2 日間セミナー



東京・名古屋・大阪・北九州にて開催しております。

〒106-0032 東京都港区六本木 1-7-27

TEL : 03-5114-2930

Email : iso@lapj.co

言 頭 卷

2030年の初夢「妻と夫の対話」

お父さん、今日は楽しみの日ですね

そうなんだよ、今日はこれまで乗ってきたクルマが下取りに出て、新車と入れ替わる日だったね。思い返せば10年前、今のクルマに乗った時に、お前とこの新車を我が家ではいつまで乗ろうかと相談したね。

そうでしたね、お父さん。あのときは子どもたちもまだ小さくて、なにかとお父さんの運転であちこち連れて行ってもらったことが思い出されますね。

楽しいことも沢山あったけど、ほら…下の子が夜中に突然お腹が痛いと言いだしたときも、このクルマで病院に行っただね…。

そうでしたね、そんなときもこのクルマのお世話になりましたね。

新車が来たときにお前と相談して、10年間乗ると決めたんだっただね。

そうでした。

それから、せめて10年間は乗れるよう互いに健康に気をつけて頑張ろうと話したこと



も思い出したよ。9年目に次のクルマはなににしようってお前と相談して、今日の新車を決めるのに、ああでもない、こうでもないといういろいろ検討をして時間はかかったけれど、ようやく決めて、ちょうど1年前に発注したんだったね。

そうそう、どんなタイプの車にしようかって、色とか内装とかあれこれ話しましたよね。でも、そのときはとても楽しかったことを覚えていますよ。昔は…なんですか、型が古くなったとか、装備が古いとか言っては3〜4年で乗り換えていましたね。よく考えてみますと、お父さんが言っていた様に、当時の車でもエンジンは30万km以上走れるほどの耐久性を備えていたんだね。

あの時代から、今は大きく考え方も変わって、地球環境対策でCO₂を極力削減しようと地球規模での取り組みが始まって、グローバルな観点から各国が率先して対策を立てて実行してきたんだ。なにより凄かったのは、資源の先送



一般社団法人 日本自動車部品工業会

副会長・関西支部長 吉田 夢佳志

(大東プレス工業取締役会長)

りという考え方がこれまでの考え方を大きく変える源になったという事だね。ここから物を大切に使う、無駄な物は買わない、持たない、使わない、という考えがどんどん浸透してきたね。本場に必要なもの、必要なときに、必要なだけ買うことに個人が徹底したからこそ、今のように生活様式とか考え方を大きく変えることができたんだね。

そうですね、確かに自由に物が買えないという不自由さはありますが、計画的に物を買うということ、これが、これほど世の中を変えることができると思ってもいませんでしたよ。

今日の新車も、セールスから納車には発注後1年ぐらい掛かると言われていたので、ちょうど1年前に発注したけれど、それ以上待たされる事もなく、ちょうど10年目の今日、乗り換えることができたね。

だから言っているように、世の中を変えていくのは買う側の考え方を変えること、つまりは「買い方改革」と言うのかな。個人の考え方が大きく変わったからこそ今の様な環境に沿った、それでいて大した不自由もなく快適な生活ができていくのだと思うよ。

仕事だって毎日8時間勤務となつて、昔やっていたような残業などはとつくになくなつ



てしまったし、会社を定時に退社して自分のしたい事ができるようになったし、お母さんとも一緒に過ごしたり、今この歳になつてもスキルアップのために教室に通ったりもしているし、中には外国語の勉強や趣味の世界を楽しんだりしている仲間も大勢いるよ。人間としてこの世に生まれてきて、本当に幸せを感じることができ今の世の中が最高だと感じているよ。その8時間がこの人生を楽しむ時間だと言えるし、残りの時間は休息、つまり睡眠の時間ということになるね。仕事の時間が8時間、幸せをさらに感じる事ができる8時間、そして休息の8時間。

子どもたちもそれぞれ独立して仕事も楽しそうですね、家族で毎日過ごす時間がたっぷりあって、孫たちもとても毎日が楽しそうですね。そうそう、上の子が趣味で作った作品が入選したとかで、今度表彰されるそうです。

ああ、あれね、私も見たけど仕事にも繋がるものでとても良くできた作品だと思っていたんだよ。そうか、表彰されるのか、凄いなあ。

あの子もあなたに似て一つのことをとことん突き詰めるのが趣味みたいですね。下の子も今何か描いていましたよ。このあいだこっそり覗いてみたら、割と大きな作品でしたけど、あの子の絵も入選するの良いですね。

あつ、新車を引き取りに行く時間になったよ。さあ、二人で安全運転で行こう！

次代Ask about the next generationを見据えて

やる気にあふれる若手エンジニアが続々集結 次世代モビリティの早期実用化を目指す

垂直離着陸が可能な次世代モビリティ「空飛ぶクルマ」。世界で100社以上が参入し「SFの世界を具現化しよう」と開発を加速している。国内では、昨年12月に政府が実用化に向けたロードマップを策定し、2020年代半ばを目標に事業を開始、30年代には本格的な実用化を目指す。その中で重要な役割を担っているスタートアップ企業が「スカイドライブ」だ。同社は12年に立ち上がった空飛ぶクルマの開発プロジェクト「カーティベーター」のメンバーを中心に設立され、商品化を進める役割を担う。活気あふれる若手エンジニアたちの陣頭指揮を執る福澤知浩氏（スカイドライブ代表取締役、カーティベーター共同代表）取材し、ヒントを探った。

約100件のアイデアの中から 空飛ぶクルマを選択

「空飛ぶクルマを開発することになったきっかけを教えてください」

「『画期的なモビリティを自分たちの手で作りたい』。そう考える有志がメンバーとして集まり、プロジェクトは始まりました。ただし、空飛ぶクルマを作ろうとすぐに決まったわけではありません。100件くらいのアイデアの中から『一番面白いモビリティは何か』と1年ほど検討し、空飛ぶクルマを選びました。ちなみに、空飛ぶクルマ以外では、合
体できるクルマや住むことができる
クルマ、穴を掘れるクルマなども候

福澤 知浩（ふくざわ・ともひろ）

スカイドライブ代表取締役
カーティベーター共同代表

東京大学工学部卒業後、トヨタ自動車
自動車部品のグローバル調達に従事。同
時に多くの現場でトヨタ生産方式を用い
たカイゼン活動を展開し、原価改善賞受
賞。2014年、カーティベーターに参画し、
共同代表に就任。17年、独立して製造
業の経営コンサルティング会社を設立し、
20社以上の経営改善を実施。18年7月、
スカイドライブ代表取締役就任。東京都
出身、1987年生まれ。





2020年東京五輪での披露を目指す。
空飛ぶクルマが一般化する時代はそう遠くないのかもしれない

補に挙がっていました」

―プロジェクトに参加するメンバーが増加しています

「たった3人で発足したプロジェクトですが、現在は100人規模で開発を進めています。フルタイム

で活動する人も2割程度に増えています。それぞれプロジェクトに加わった動機はバラバラですが、共通目標もあります。それは『自分たちの乗りたいクルマを自分たちの手で作りたい』という思いを持つて

いることです。しかも、それを大企業の歯車の一つとしてではなく、全体感が見える形で行いたいということですよ」

―製造業の人材不足が深刻化しています。いま、若者が集まる会社とはどんな企業だと思いませんか？

「カルチャーや働きやすさはもちろん大切ですが、先ほども申し上げましたが、やりがいを感じられることもそうです。ただ、最終的に一番大切なのは、良い製品を社会に出せているかどうかで

す。これはモチベーションにも影響します。現実的な面では、経営状況も重要な要素になると思います」

―日本には、モビリティ領域で事業展開するスタートアップ企業が少ないと指摘する声もあります

「日本にも電動車いすや宇宙産業など、モビリティ領域の企業はあります。また、ものづくりにおいては日本独自の素晴らしいカルチャーもあります。例えば、さまざまな会社の人々が集まって、しかも人々がボランティアで参加することでプロジェクトが成り立ち、これを大企業が支援しているケースもあります。当社もこうしたケースと言えます、事業の成功が好事例として広がっていけばと期待しています。ただ、空飛ぶクルマのメーカーも複数あり、さらには『スペースX』などといった世界的な企業がいくつもある海外に比べると、日本でも空飛ぶクルマを開発するようなスタートアップ企業がもっと増えてほ

しいですね」

最大の課題は 安全性の確保 国内メーカーの 協力は不可欠

「2023年の市販化を目
標に掲げています。想定して
いる使用用途を教えてください」

「空飛ぶクルマを付加価値の
高い交通機関として利用して
もらいたいと考えています。また、
新興国ではフライトを趣味とする
個人向け市場も見込めると見てい
ます。実用化のためには一般の人々
に空飛ぶクルマの必要性を感じて
もらわなければいけません。多く
の人々に注目されつつはありますが、
20年の東京オリンピックの開
会式などで空飛ぶクルマを飛ばす
などして、多くの人々が使用した
いと思ってもらえる社会受容性を



昨年12月に成功した屋外での無人飛行試験。
今年の夏か秋ごろには有人飛行の実証実験に乗り出す

形成するきっかけにしたいですね」
―社会受容性や法規制の課題も大
きそうですが、技術的なハードル
はクリアできそうですか

「技術的な課題もたくさんありま
す。一つ言えることは、空飛ぶクル
マは自動車以上に安全でなくては
いけないということです。19年内
に初めて有人フライト実験を実施
しますが、人が乗るようになれば
求められる制御のレベルはかなり

上がります。故障を避けるのはも
ちろん、故障した場合にも全体機
能を維持して無事に着陸できるよ
うにしなければなりません」

―電気以外を動力にする可能性は
「コストと重量を理由に、当面は
バッテリー（電力）を使用します。
航空エンジンのノウハウがないこと
も理由の一つです。自動車と同様、
旅客機も電動化が進んでいます
が、空飛ぶクルマにはその第一歩として
の役割もあると考えています。ただ、
中長期的には燃料電池を使用する可
能性もありますし、内燃機関と電気
のハイブリッド化もあり得るかもし
れません」

―空飛ぶクルマの実用化が日本の
産業に与えるインパクトをどのよ
うに見ていますか

「航空産業が活性化するのではな
いでしょうか。国産旅客機はホンダ
の『ホンダジェット』と三菱重工業
の『MRJ』しかなく、あとは受託
製造の会社があるくらいです。空飛

次代 Ask about the next generation を見据えて

ぶクルマを日本で実現することで、航空関連ビジネスの領域は広がると考えています。また、ものづくりをする企業では、技術力の向上に伴って、民生、自動車、航空、医療、宇宙へとステップアップしていく流れがあります。航空関連の市場が広がると、産業全体の技術



開発中の「SD-01」。
写真は昨年の「人とくるまのテクノロジー展」で公開した実験機

の高度化が進むことにつながると言えるのではないのでしょうか」
—部品業界にもビジネスチャンスはありますか—
「航空部品と自動車部品の間、センサーやコネクタ類、制御系などの新しいビジネスが生まれると見ています。日本の企業にたくさんの方の支援をいただいているカーティベーターと当社ですが、実はモーターや電池といった全ての基幹部品は意外と海外製だったりします。オールジャパンの取り組みでもありますし、要素技術のレベルは日系企業の方が確実に高いため、本当は日本の製品を使用したいのですが、空飛ぶクルマに使用できる部品を作っているメーカーがないのです。航空部品は自動車部品以上に安全性と冗長性が求められます。最



若手を中心に 100 人近いメンバーが集う。
自動車メーカーや部品メーカーのほか家電業界など異業種からも

写真／伊藤 淳

初は規模が小さいとは思いますが、空飛ぶクルマは航空部品よりも台数の規模を見込めると考えています。空飛ぶクルマの実用化には、国内メーカーのさらなる協力が不可欠です」

採用競争最前線 人材確保のための戦略と取り組み



採用活動は売り手市場が続く見込み

2020年4月入社採用活動が本格的にスタートした。学生優位の「売り手市場」の傾向は一段と強くなり、経団連に加盟していない企業の採用活動は早期化。そうした中、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）の潮流が加速する自動車部品各社は、量、質ともに高水準な人材の確保が求められる。厳しい採用競争の最前線を追った。

**採用希望は増加傾向
人材確保は
厳しい状況**

採用サイトを運営するデイスコが19年2月にまとめたレポートによると、20年4月の採用数を19年4月より「増加」と回答した企業は28・0%だった。「減少」は7.9%で、5年連続で「増加」が「減少」を20ポイント以上上回ったという。採用活動の状況について「非常に厳しくなる」と回答した企業もさらに増加し、48・6%と半数近くを占めた。特に製造業は5割超が「非常に厳しくなる」と回答しており、自動車部品メーカーには厳しい状況が続く。

機械系部品を主力としてき



製造業にとっては電気・IT系の人材確保が当面の課題

た伝統的なサプライヤーにとって、特に採用難度が高いのがソフトウェア開発を担う電気・電子系の学生だろう。CASEへの対応で制御技術の高度化や人工知能（AI）の活用は進んでいるが、こうした領域の学生は多くの産業から引く手あまたの状況にあ

る。機械系サプライヤーの場合、電子系やIT系の学生に対するブランド力が乏しく「海外の大学から『日本で働きたい』という学生を採用する方が楽」（日産系サプライヤー）という意見も聞かれる。大手サプライヤーが進めてきたアプローチの一つが都心

部への拠点新設だ。愛知県を本拠地とするトヨタ系サプライヤーやホンダ系サプライヤーが、東京・台場地区に相次いで研究開発拠点を開設した。あるトヨタ系サプライヤー首脳は「自動車メーカーが本気でIT系やAI系人材の採用を進めている。相応の対応をしなければ採用できないのは当然」と指摘。ホンダ系サプライヤー首脳

は「学生に『お台場で研究できる』という立地の好イメージがプラスに働いている」と、採用活動への手応えを語る。

採用の世界にもAI化の波が

先端技術を採用活動に取り入れようとする動きも出てきている。大手携帯キャリアが17年に導入し、トレンドの一つになっているのが採用活動における人工知能（AI）の活用だ。エントリーシートや面接の判断にAIを活用し、

基準の明確化や採用担当者の負担軽減につなげる。自動車部品メーカーでも導入に乗り出す企業が増え出した。

ただ、学生に話を聞くと「機械に判断されたくない」と、AIの導入に否定的な意見もある。AIの技術自体、発展

途上にあるため、導入した企業も手さぐり段階の状態だ。

20年4月入社採用活動からエントリーシートの解析にAIを活用した独立系ベアリングメーカーもその1社。「あくまでもトライアル」と前置きし、エントリーシートはAIと人の目のダブルチェックで行っている。現状では精度を高めるツールとしての活用にとどまる。

ある電子部品メーカーは、人工知能（AI）を使用し、採用面接官のスキルと面接の質を向上させる実験を自社で開始した。会話データを解析し、面接官と応募者の相互理解に不足がないかなどを見極める。結果は面接官にフィードバックし、スキルの向上に役立てる。ただ、今回の実証実験でAIは応募者の資質や能力の判断に用いない。充実

した面接を実現することで、企業と応募者のミスマッチ防止につなげる考えだ。

離職を防ぐために 新たな研修制度を 導入

人材確保のためには離職率の改善も必要となる。厚生労働省のまとめによると、大学卒の入社3年以内の離職率は約3割で推移している（全産業平均）。離職理由は多岐にわたるが、一般的に多いのは「人間関係」や「教育体制」などだろう。

この二つの問題を解消するために、樹脂部品を手がけるあるスバル系サプライヤーは、新しい新入社員研修「ものづくり研修」を18年度に開始した。これは3カ月間をかけて新製品の企画、設計、試

作、加工設備の製作、製品組み立てまでを体験する研修。

ニーズ分析、デザインレビュー、3D設計、3Dプリンターでの造形、加工機の商品発注といった「細かい業務まで省略することなく自分たちでやってもらう」（同社採用担当者）ことにより、配属先以外の部署と自分の仕事の関係性を理解させ、適切な仕事の進め方を学ばせる。当然、新入社員は分からないことばかりのため、先輩社員の助言を請うことになるが「配属先以外の部署の社員と接点生まれ、社員の人間関係を深められる」（同）効果に期待する。

このように、自動車部品メーカーでも給与や福利厚生、教育体制の充実化を進めているものの、売り手市場の今、離職率に満足している企業は多くない。早期の退職は、

新入社員に投資してきた時間と費用が無駄になってしまうだけでなく、SNSの普及などで退職者の意見が世間に広まり、企業イメージに影響するケースが珍しくない。昨秋には、自動車メーカーを3年で退職したエンジニアが不満を書いたブログがインターネット上で話題になった例もある。

外資系サプライヤーへの転職が増える傾向に

では、離職したエンジニアはどこに転職しているのか。転職先の候補として近年存在感を高めている企業の一つが



各企業は1人でも多くの人材との出会いを望む

外資系サプライヤーだ。100年に一度の大変革期を迎える中、自動車メーカー各社が「ケイレッツ」の枠にとらわれず、技術力やコストに優れるサプライヤーを調達先に選ぶ水平分業型に移行しつつある。これにより、外資系に



法改正の後押しもあり外国人労働者は増加傾向。優秀な人材も多いが受け入れ側にクリアすべき課題も多い

とって重かった門戸が開くことになり、日本の研究開発体制の拡充を急ぐ企業が多いのだ。

日本での開発案件が増加したことにより、外資系の採用活動にも変化が出ている。その一例が「英語力」。従来、

外資系の採用活動では英語力を必須条件としていたが、新卒を含む若手エンジニアの採用では英語力を「あれば望ましい」とどめる企業が目立ち始めた。社内の英語研修のほか、英語学習にかかる費用を負担するなど支援体制を構築し、英語力に対する不安を払拭している。

改正入管法がスタート 外国人労働者は増加傾向

人材確保に苦勞しているのは開発現場だけではない。生産現場の自動化は進んでいるものの、最終検査や梱包作業など人の手がかかる工程はまだ多い。生産現場は地方にあるケースが少なくなく、過疎化の影響で採用難度が高まっている。

4月に改正出入国管理法（入管法）の運用が始まり、自動車部品の生産現場でも活躍の場が広がる可能性があるのが外国人だ。法改正で新設された在留資格「特定技能」の特徴は、労働力として雇用できること。従来は単純労働が認められていなかった。

同資格は1号と2号の2種類に分かれ、自動車部品業界は素形材産業、産業機械製造業、電気・電子情報関連産業などを対象とする1号に該当する。1号は家族の帯同が認められていないものの、最長5年の在留が認められる。同じく最長5年だった従来の技能実習生制度と組み合わせることにより、合計10年間の滞在が可能となる。日本で長く働きたいと考える外国人労働者と、外国人を労働力として活用したい企業側のメリットは大きい。ただ、部品メーカーの反応が良いかといえば、そうでもないさそうだ。

「外国人はまじめで優秀な人材が多い」（ホンダ系サプライヤー）とはいえ、外国人の活用はけっして容易ではない。「言葉や文化の違いを理由に」近隣住民とトラブルに

なり、予定していた期間よりも早く帰国するケースもある」(マツダ系サプライヤー)。

日本人労働者も当然、トラブルはあるが、外国人であるだけで目立ってしまう面もある。こうした状況を回避するためには、企業側の支援体制の構築が不可欠だ。そのマツダ系サプライヤーでは、約4億円を投じて実習生専用寮を新設して働きやすい環境を整え、より効果的な技能実習につなげるという。

学生フォーミュラ支援を通じ企業認知度向上へつなげる

アフターマーケット用パーツを自社ブランドで生産している会社は別だが、多くの部品メーカーは最終製品を生産していない。このため、一般認

知度の低さは採用部門の慢性的な課題となっている。

部品メーカーにとって学生との貴重な接点になっているのが、自動車技術会が開催している「学生フォーミュラ」だ。学生フォーミュラの参加者は専門的知識と意欲のある学生が多く、「小さな部品一つひとつに関心のある学生と出会える」(スポンサー企業の採用担当者)。基本的な目的は学生大会への支援を通じた業界貢献であるが、人材不足の今、採用活動には不可欠なイベントといえる。昨年の大会では、それぞれの製品を展示したブースのほか、外資系サプライヤーがカフェスペースを出店するなどし、学生との接点強化に活用した。

認知度向上のためには、ベンチャー企業の採用活動に見習う点があるかもしれない。

ベンチャーは企業の広報活動を兼ねたユニークな採用活動を行っている。例えば、インターネット広告代理店が実施した「面接無し採用」は、ITスキルのみの評価でエンジニアを採用する。このほか麻雀で人間性を見極める「麻雀採用」やSNSで300以上の「いいね!」を獲得していることを応募資格とする「インフルエンサー採用」といったオリジナリティーのある採用活動を実施してきた企業もある。

もちろん、単に奇をてらった採用試験では意味がない。ただ、会社の方向性や求める人物像と合致した採用方法であれば、学生に関心を抱かせ



学生フォーミュラは部品メーカーと学生の貴重な接点となる

るきっかけの一つになる可能性もある。

21年から就活ルール変更 中小企業には逆風か

今年から来年にかけての企



現在の就活ルールは21年から変わる。活動期間は早期・長期化傾向となるか

業の採用活動には転換点がある。1997年に経団連が策定したいわゆる「就活ルール」が2020年卒を最後に廃止

となるためだ。21年からは政府と大学がルールを作る。ただ、政府主導のルールは企業への要請によるもので、拘束

力が高まる効果は見込めない。採用競争が激しさを増しているだけに、就活の早期化につながる可能性を指摘する声もある。

就活ルールの廃止は、基本的にこれまでルールを順守してきた大企業にプラスに作用する。「ルールの対象にならない経団連非加盟の企業に対する採用競争力が高まる」(ワイヤーハース大手採用担当者)、「通年採用が浸透すれば、

学生は決まったスケジュールに縛られずにさまざまなことに挑戦できる。そうした経験をしてきた学生を採用しやすくなる」(大手総合サプライヤー採用担当者)と期待を示す。

一方、規模の割に知名度が高くない企業が多い部品業界にとっては「マイナスに作用する」と懸念する人事担当者も少なくない。バネ大手の広報担当者は「採用活動を前倒ししても、超大手のような人気企業とは言えない当社の場合、結局は内定辞退のリスクが付きまとう」と不安な表情を浮かべる。

一括採用から通年採用にシフトする企業が増えた場合、中小企業の採用活動はさらに困難を極めることになる。一括採用と比べ、通年採用はコストがかかり、専任の採用担

当を配置していない企業は導入しにくい。ある中小サプライヤーの首脳は「新卒採用は諦めて第2新卒や中途採用だけで人材を確保していく必要がある」と話す。

依然として競争が激しい採用最前線。採用活動で差別化できる企業に学生は集中し、それができない会社はさらに人材難が深刻化し、時には黒字経営にも関わらず人手不足のために倒産する「黒字倒産」に迫られることもある。二極化がさらに進めば、多くの企業で成り立っている自動車業界のサプライチェーンの根幹を揺るがしかねない。モノづくりや自動車に対する若者の関心度が薄れているといわれる中、業界全体で魅力を発信していく活動を深化させる必要もある。

JAPIA発足50周年記念インタビュー

歴代会長に聞く

第10代会長 石丸典生さん



石丸 典生
(いしまる つねお)

デンソー 元会長社長
部工委会長在任期間：1998（平成
10）年5月～2000（同12）年5月

大病を経て社会人に
デンソーへは途中で
入社

Q 大変お元気そうですね、日頃から気をつけていることはありますか？

石丸 今も積極的にいろいろなところに顔を出すようにしています。誘われればどこへでも行くし、頼まれれば講演したり書いたりもします。そういう、人と交わる生活が健康の元ではないでしょうか。体力づくりはほとんど何もやっていませんが、ゴルフだけは続けています。昨年も50数回、だいたい週に1度くらい、夏も冬も関係なくプレーしています。

Q 夏は暑くないですか？

石丸 暑いですよ。冬より夏の方が厳しいです。それでも暑さのために途中でやめたことはないですね。

Q 最近のスコアは？

石丸 だんだん悪くなってい

ます。記録は全て残していますが、昨年の平均は107.3でした。

Q ゴルフを始めたのは50歳を過ぎてからとのことですが。

石丸 それまでゴルフは時間も金もかかるしで、体を鍛えるには効率が悪いと思っていました。しかし、だんだん会社で役職が上がってくると、周りでゴルフの話が多くなりました。（ゴルフをやらない）私がいると皆ゴルフの話をやめてしまいます。それが始めたきっかけです。役員になり、学位を取ってから始め、3年間毎日練習しました。2年ほどで80台で回れるようになりました。ゴルフは太陽の光を浴びて、適度に動いて適度に休めて、何より人とお付き合いができるのが良いと思います。

Q 健康といえば、若い頃に大病をされたと聞きました。

石丸 1952年に肺結核治療のため手術をして、それ以来、片肺の生活です。よく体調を維持できていると思います。



部品メーカーの結束力を高め 国際的な地位向上に取り組む

す。

Q 手術したこともあり、日本電装（現デンソー）への入社は遅かったんですね。

石丸 デンソーは大学の研究員を含めて5社目で、大学を出てから11年目の入社でした。中途入社組は当時「外人部隊」と言われたものです。

Q その経験は社会人生活に役立ちましたか？

石丸 デンソーに入るまではエンジンの研究開発ばかりやってきたので、それがとても役立ちましたね。東京方面の企業や大学の人々とも広く交流していました。若い人たちも、せめて二つ以上の会社を経験すると良いと思っています。

3年間副会長を務め 98年から会長に就任

Q 日本自動車部品工業会（JAPPIA）の会長を引き受けたときの気持ちは？

石丸 社内で幹部になってから、「JAPPIAとの関係はもっとも大切にしなければいけない」と考えてきました。JAPPIA中部支部の支部長を務め、国際関係担当として副会長を3年間務めたこともあって、会長になるのは流れとして自然でした。だから気負うこともなく、「自分のやるべき仕事が回ってきたな」という感じでした。

Q 当時、業界はバブル崩壊でした。

石丸 会社では91年に社長になり、最初の約3年間は非常に大変でした。その後の2年でやっと盛り返し、以前のレベルまで業績を戻しました。その間、どんなに厳しくても「研究開発費は減らすな」「海外展開を忘れるな」と言い、その通りにやってきました。

部品メーカーとして大事にしたことがもう

一つあります。それは、一つの自動車メーカーに頼るのでなく、いろいろなメーカーに供給するということです。複数のメーカーに共通部品を供給しなければ部品工業としての意味がありません。ピラミッド型の系列制のような捉え方ではなく「対等な立場に立つべき」という気持ちを強く持っていました。



1998年、マレーシアで開催された「第2回アセアン自動車裾野産業カンファレンス」に出席

Q J A P I Aでの議論もそうでしたか？

石丸 それは以前からありました。「デンソーはトヨタ系」と言われていましたが、当時、日産自動車以外のすべてのメーカーと取引がありました。欧米のカーメーカーにも果敢に挑戦しました。同じようなことを、J A P I Aの会員各社にもやってほしいという気持ちを持っていました。自動車メーカーから「つくれ」と言われるのではなく、「こんな部品はどうですか」と持ち込めるような先行型・提案型を目指すべきだと考えていました。部品メーカーが団結し、その立場を国際的に高めたいと考えて取り組んでいました。

Q 会長として当時、感じていた課題は？

石丸 とにかく、J A P I Aの立場を日本自動車工業会に近づけるにはどうすれば良いか考えていました。いろいろな会議体を作ったのも、J A P I Aの位置付けを重要なも



99年には「日米欧三極自動車部品会議」(米国)に出席

のにしようという意図があったことです。

その一つがJ N X (ジャパン・ネットワーク・エクスチェンジ)です。当時、自動車業界全体で電子化が始まっており、その中で部品の受発注情報を一元化しようとしていました。20数社の実証実験から始め、加盟2千社を目指していました。

今では2700社になつています。ただ、自動車メーカーの受発注システムを統一するのは難しく、今も別々のままです。

Q J A P I A会員会社は企業規模に違いがありますが参画意識を持ってもらうための工夫は？

石丸 関東、中部、関西の中では、関西支部に規模の小さな会社がたくさんありました。池永薫爾さん(当時のダイヤモンド電機社長)が積極的に動いてくれて、私自身が神経を使うことはありませんでした。

Q 後任会長の 大野陽男さん(元カルソニックカンセイ会長)との思い出は？

石丸 米国日産に在籍されていたこともあり、語学に長け、J A P I Aの国際的な仕事にも理解が早く、活躍していた

できました。何か話をするとな「OH NO (大野)」と冗談を飛ばしていたのを思い出します。

自動車の大変革期に際し、J A P I Aへ期待すること

Q 今、自動車は、電動化や自動運転などで大きく変わろうとしています。J A P I Aへの期待は？

石丸 先に述べたように、自動車メーカーに指示されるのではなく、提案して売り込める製品づくりをどのようにするかが最大の目玉だと思います。そのためには、デンソーがQ Rコードを公開したように、部品メーカーが競争をするだけでなく、もっと協調できる環境にできると良いのではないのでしょうか。それによって自動車メーカーとも協調できるようになります。敵対するのではなく、共生する方向に持っ



次世代車には 利便性の高さが求められる。 自然と共生できる エネルギー・資源活用も重要

ていくべきです。

Q これからの自動車の方向性をどのように見えていますか？

石丸 利便性が最優先事項になるでしょう。楽しむ乗り物ではなく、便利な足代わりになるにはどうすれば良いかが基本になると思っています。すでに軽自動車や小さいクルマが良く売れているとか、都会ではクルマはいらないという状況になっています。ただ、自分で運転はしなくても、クルマの役割を果たすものは必要です。まったく移動せずに生活ができ、本当にそうした役割が不要になるなら、極端に言えば自動車工業はなくなつて他のことをやれば良いわけです。時代は変わつていきますから、いつまでも自動車にこだわることはないですよ。

Q 現役世代に伝えたいことは？

石丸 「子孫に負の遺産を残すな」ということです。日本には一千兆円余の借金があり、先

進各国も借金を抱えています。資源の面で見ても、子孫の使う分を食いつぶしています。これが一番の課題です。

ITが発展しても、結局は電力が必要です。娯楽は働くためのリソースとしてあるべきで、子孫のために働かなければなりません。そして、最大の無駄である戦争や軍備を減らすことです。とかく理系の人にイノベーションが求められています。が、戦争や軍備をなくすように、文系の人にもっと頑張ってもらわなければなりません。そうしたことに警鐘を鳴らすのが仕事だと思っています。

Q 技術について注目していることは？

石丸 共生ということ、人間同士だけでなく、自然に対してもそうでなければなりません。今、皆がぜいたくに生



「メキシコミッション」(99年)

活しては、地球の資源はいずれなくなつてしまいます。子孫のために資源は残していかねばなりません。そのため、太陽エネルギーをどれだけ利用できるかが最後の課題になるでしょう。太陽エネルギーを完全に活用することが最大の課題であり、私たちの務めと考えています。

「FCAがデトロイトに自動車工場を新設」

JAPIA 北米代表 河島 哲則

厳しい冬の季節に、米国自動車市場の減速が次第に明らかになり、GMがカナダと米国での工場閉鎖と人員削減を発表し、フォードも南米事業を縮小、中国でも人員削減など暗い話題が目立つようになってきたデトロイトでしたが、2月の終わりになってフィアット・クライスラー（FCA）がとても明るいニュースを発表しました。

デトロイト市内とその周辺にある既存の組立工場、部品生産工場に追加投資し、増産と新規モデルの生産に備えるとともに、デトロイト市内に新工場を建設してSUVを増産するというのです。投資額は45億ドルに上り、なんと6500人近くの新規雇用を創出すること！発表は、ウィットマー・ミシガン州知事、ダッガン・デトロイト市長など地域を代表する政治家やUAWなどが多く出席して華々しく行われました。

このニュースにメディアはさっそく「GMやフォードは従業員を減らし、工場を閉鎖しているのに、FCAは増産、工場新設、雇用拡大とまさにデトロイトのヒーロー。GMなどは経営方針の見直しを迫られるのではないか」などと報じ

る始末ですが、それは必ずしも正しくありません。

GMとフォードは相互通信、自動運転、シェアリング、電動化という新しい時代のテクノロジーす



FCAの新しいデトロイト生産拠点完成予想図 (FCA US LLC.提供)

べてに巨額の先行投資を行いながら現在の市場で利益を上げ続けるいかなければならず、そのためには利益率の低い乗用車からほぼ撤退して高収益のトラックとSUV

に集中するということも同時に進める必要があります。そのための工場閉鎖や人員削減は、市場がまだ好調なうちにやらなければなりません。一方、FCAはもうずっと前に乗用車からは撤退。さらに余剰生産能力の高いGMなどとは異なり、販売好調な「ラム」(ピックアップ)や「ジープ」(SUV)などは、生産能力を増やさなければ間に合わないほどなのです。

2018年の米国におけるジープの販売台数は97万台以上と前年から17%も増え、ラムも前年より8%増えて52万台を超えました。FCAの業績を支えるこれらのモデルはすべて米国内で組み立てられています。まさに「もつと生産能力が欲しい」状況なのです。

さらにFCAには、CASE(つながる・自動運転・カーシェア・電動化)に投資する考えがありません。自動運転はすでにアルファベット(グーグル)傘下のウェイモに任せてしまいましたが、今はトラックとSUVに全力を注ぐつもりなのです。

とはいえ、デトロイトに自動車工場ができるのは30年ぶりであり、良いことには違いありません。

視察報告



(一社) 日本自動車部品工業会 中部支部

環境部会委員 近藤康晴

(トヨタ紡織(株) グローバル安全衛生環境部 室長)

日時

2019 年
2 月 15 日 (金)
14:00 ~ 16:30

視察スケジュール

- (1)「みなとアクルス」開発内容説明
～スマートタウンの実現に向けて～
- (2)エネルギーセンター内見学 (3)質疑応答

参加者

支部会員企業
13 名 (12 社)

訪問先

みなとアクルス エネルギーセンター

【みなとアクルス エネルギーセンターの概要】

規 模 延べ床面積 4,532.53㎡、4 階建

構 造 1 階 鉄骨鉄筋コンクリート造、2 ~ 4 階 鉄骨造

主な用途 1 階 業務用厨房ショールーム「プロ厨房オイシス」

2 ~ 4 階 エネルギープラント設置 屋上 津波避難スペース

エネルギーセンターの構築するシステムから、商業施設やスポーツ施設、住宅など様々な建物に低炭素エネルギーを一括供給する。



訪問のねらい

みなとアクルスは、『人と環境と地域のつながりを育むまち』を開発コンセプトに、「環境と省エネの取り組みにより、総合エネルギー事業のモデルとなる先進的なまちづくり」の実現に取り組んでおり、その中心がスマートエネルギーシステムである。国内最高水準のエネルギーシステム構成を視察し、会員各社の環境・省エネ活動に役立てていく。

みなとアクルス開発の内容

(1) 開発エリアの特性

- ・名古屋駅から南へ約 7.5 km の位置で地下鉄の港区役所駅そばの生活圏。
- ・面積約 31 ha の東邦ガス工場跡地と既設のスポーツランド 2 ha を加えた約 33 ha を再開発。
- ・中川運河と港北運河に隣接、J R 貨物線がエリアを貫通。



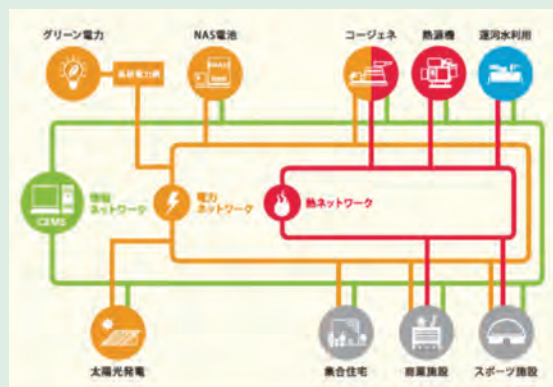


- (2) 開発コンセプト..「人と環境と地域のつながりを育むまち」
- ・環境と省エネルギーの取組みによる先進的なまちづくり (スマートタウン)。
 - ・地域防災に資する災害に強いまちづくり (安全・安心)。
 - ・多様な人々が集い、交流するにぎわいのあるまちづくり。
- (3) 開発概要
- みなとアクルスは、まちづくりを象徴するキーワード「AQUA」「LINK」「SMART」からの造語。

- ・ 2015年2月..都市計画決定
 - ・ 15年5月..開発許可取得。その後、第I期開発に着手
 - ・ 17年3月..エネルギーセンター竣工
 - ・ 18年9月..まちびらき (ららぽーと・公共施設開業)
 - ・ 20年3月..集合住宅入居開始予定
- (4) みなとアクルスの主な特徴
- AQUA ~ 運河・自然に親しみ、こころ潤うまち ~
- ・ 自然と共生する都市デザインや都市と港を結ぶ水系ネットワーク。
 - ・ LINK ~ 人と人、人と地域をつなぐ、笑顔咲くまち ~
 - ・ まちの発展を支えるエリアマネジメント (環境・管理、広報・交流、防犯・安全など)。
 - ・ みなとアクルスのインフォメーション (情報発信、エコツアーなど)。
 - ・ 開発エリア内..各施設の耐震化、液化化対策、津波対策、災害時のエネルギー供給継続。
 - ・ 地域連携..津波避難ビル設置、災害時被災者への物資供給、災害時の外部電源供給。

- SMART ~ スマートエネルギーを実現し、進化するまち ~
- ① 環境に優しい電力供給システム
 - ・ 高効率なコージェネレーションの導入。
 - ・ 外部から木質バイオマス発電電力の受入れ。
 - ・ 大型蓄電池の導入と有効活用 (余らせず活用)。
 - ② 熱利用の高度化
 - ・ 熱需要に応じたコージェネ容量の設定 (熱容量にて設計)。
 - ・ バイナリー発電機導入による余剰低温排熱の有効利用。
 - ・ 未利用エネルギーの運河水を有効活用。
 - ③ エネルギーマネジメント
 - ・ みなとアクルス全体のエネルギー需給をCEMS*で一括してコントロール。
- 【供給側】 木質バイオマス電力、コージェネ、NAS電池を組み合わせた電力供給調整
- 【需要側】 CEMS、BEMS*、HEMS*の連携でデマンドコントロールを実施

■ エネルギー・マネジメント



- ・ システムの評価 (1990年比試算) として、省エネルギー率40%、CO₂削減率60%。
- ・ 環境性の評価では、名古屋市「低

*CEMS (Community Energy Management System) 地域エネルギー管理システム、BEMS (Building Energy Management System) ビルエネルギー管理システム、HEMS (Home Energy Management System) 住宅エネルギー管理システム

炭素モデル地区事業」の第1号に認定。

・災害時のエネルギー供給として、ガスコージェネの出力調整では対応できない電圧、周波数変動をNAS電池の充放電で制御。隣接する港区役所へも電力供給。

エネルギーセンター見学の概要

(1) 木質バイオマス電力
外部から24時間一定量、木質バイオマス電力を受入れ。

(2) NAS電池
能力600kW、72h放電可能、らばーとの営業に応じて需給調整や負荷平準化を実施。

(3) 特別高圧受変電設備
系統電力を特別高圧77kVで受電し6.6kVに変圧。分散型電源による発電と合わせて供給。

(4) ガスコージェネレーション
・ガスエンジン方式1000kW×2台、ガスは中圧Aで供給、ブラックアウトスタート付き。

・排熱はジェネリンクとバイナリー

発電機へ供給し、総合効率は78.5%。

・冷却は工業用水。BCP対応として上水、運河水、井戸水でバックアップ可能。

(5) エネルギー監視室
・CEMSで施設内エネルギーを一元管理、らばーと開業に伴い監視と需要予測を行う。
・発電と需要予測実施、エネルギー最適運転計画立案、デマンドレスポンス実施。



(6) 運河水利用ヒートポンプ
運河水の水温変動が年間を通じて小さいことを利用して、一次エネルギー使用量を削減。

(7) 夏場にはターボ冷凍機、蒸気吸収式冷凍機を使用し、冷房負荷を最適化。

所感

今回のみなとアクルスの開発は、省エネルギー、CO₂排出量の大幅な削減を可能にするとともに、災害に強い安全安心なまちづくりを推進し、地域と強いつながりを持った持

続可能な未来のまちづくりのモデルケースとして、先駆的な取り組みであると感銘を受けた。

今後、他の地域に展開されることが期待されるとともに、われわれの生産工場においても人、環境、地域とより強いコミュニケーションを構築することは可能であり、これからの自社の取組みにもぜひ役立てていきたいと思う。

最後に、今回の視察への対応を快諾いただきましたみなとアクルスエネルギーセンターの皆様、この場を借りて感謝申し上げます。

我が社の強み

会員企業ファイル⑦

櫻金属工業



群馬工場
本社
東京都調布市仙川町3-4
URL
<http://www.sakura-metal.co.jp/>

資本金 3,200 万円
従業員 304 人
生産拠点 群馬工場（群馬県太田市）、櫻花金属工業（蘇州）有限公司
代表者 代表取締役社長 福田大健

我が社の
逸品



カムシャフトやコネクティングロッド、アジャスター、オイルポンプアダプターなどを製造

創業82年 老舗エンジン部品メーカー



ロボットによる自動レーン。省人化にも積極的に取り組む

ベアリングメーカーとして創業
現在の主力はカムシャフト生産

櫻金属工業（さくらきんぞくこうぎょう）は2017年に創業80周年を迎えた。SUBARU（スバル）向けの自動車部品を中心に手がけており、カムシャフトが売り上げの4割を占める。生産は、かつてコネクティングロッドが約4割を占めたが、現在は大部分を中国の子会社に委託したため15%ほどとなっている。

ベアリングメーカーとして出発し、大戦後に加工技術を評価され、富士重工業（現スバル）の三鷹製作所からエンジン部品、特にコネクティングロッドの生産を任された。それ以来、コネクティングロッドメーカーとして、各種2、4サイクルガソリン・ディーゼルエンジン用と他機種に対応できるラインづくりを目指してきた。

富士重工業が三鷹から群馬県大泉町にパワーユニット工場を移転するのに合わせ、1988年、近隣の尾島町に工場を移転して現在に至る。各種コンロッドの生産において、市場に柔軟に対応できる体制を作り上げてきた。

また、アルミダイカストの生産体制の確立を目指し、金型設計製作から加工、組み付けまでの一貫生産体制を確立した。現在は、高い加工精度が求められるエンジン周りのケースやカバーの生産が増えている。

「エンジンはすべてなくなるわけではなく、しばらくは残る。全部が（電気モーターなどに）置き換わるとは思えない」（福田社長）と見込み、今後も現行の技術が応用できるアルミダイカストの一貫生産を推し進める

考えた。

15年前から生産性向上を本格化
同時に人材育成にも取り組む

生産性向上活動の高まりに呼応するように、15年前からLCA（ローコストオートメーション）化を進めるために現場、現物、現実の三現主義に、原理、原則を加えた考え方である「五ゲン主義」や、災害や不良、故障など効率を阻害するムダを排除し、生産効率を高めると同時に、この活動を通してそこに働く人々の考え方や行動も変える「TPM活動」に取り組んだ。

人材育成を進める中で、新設備の設計、製作に必要な電気や機械、組み立て、修理などのノウハウや電気技術者などの資格取得も進めて内製化。ライン設備間の「つなぎ自動化技術」を作り上げ、省人化、作業性向上につなげた。こうした「内製化力」もユーザーに評価されている。

昨今の労働力不足や賃金上昇に加え、パワートレーンのハイブリット化から電動化、そして自動運転へと変化する中で「どのように、どこを目指すか課題は山積」（同）。さらに、中国では減速傾向がある。「中国工場は賃金が安いからではなく、市場があるために設立した。需要が今後伸びそうな農業機械向けのエンジン部品なども手がけている。本社工場と同じようにまずは生産性効率化活動後、自動化を進める」（同）という戦略だ。さらに創業100周年に向けては「いかにものづくりの進化、差別化により顧客からの需要に応え、部品作りができるのか」が生き残りの鍵であると見ている。



本社・本社工場

浜松市浜北区染地台6-2-1

URL

<https://www.ad-asahidenso.co.jp/>

資本金 8,000 万円
従業員 560人(国内540人、海外20人) グループ総数: 国内580人、海外1,600人
生産拠点 国内 2、海外 6
代表者 代表取締役会長 手嶋寛征
代表取締役社長 山田和紀

会員企業ファイル⑧



朝日電装

二輪車用電装パーツの老舗 メーカーのしがらみがない 自由な取り引きを展開

我が社の
逸品

山田社長



川崎重工業で開発した大型バイクに採用されたハンドルスイッチ



安全性・信頼性はもちろん意匠性も求められる。
さまざまな素材や設計に対応するタンクキャップ

二輪車向け電装品の生産が中心
国内外のメーカーへ垣根なく供給

朝日電装(あさひでんそう)は、二輪車、四輪車、マリン、農機、産機などに使用されるスイッチ、ロック、電装品の開発、設計、製造、販売を一貫して手掛ける企業。設立は1961年だが、創業からは70年を超える歴史を持つ。

売上高の約45%を二輪車向けが占めており、取引先はヤマハ発動機、スズキ、ホンダ、川崎重工の国内4大メーカーにとどまらず、ドゥカティ、アプリリア、KTMなど海外メーカーも多い。スイッチ、グリップヒーター、APS(アクセルポジションセンサー)、スマートキーシステム、タンクキャップ、転倒センサーなど、同社の製品は採用した各社から高い信頼を得ている。

二輪車で培った技術力は、マリン、四輪車、農機、産機などでも発揮。ユーザーが要望する製品を常に開発し続けている。

同社の強みについて山田社長は「スタートの開発・設計の部分から、組み立て、保証、納品まで一貫して行えること。お客様とは入口から相談しながら一緒に考え、設計して作り上げるわけで、一貫性と柔軟性が強みです」と自信を見せる。

また「(どのメーカーの資本も入らない) 独立系企業のため、各社と取り引きできるだけでなく、当社の商品開

発のノウハウを横展開できる」(山田社長) 点も見逃せない強みだ。

社内には壁を作らず全員参加

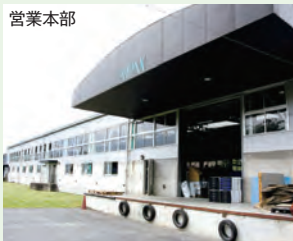
若く、モノづくりが好きな社員が多く、壁を作らず全員参加を掲げている。これが製品を生み出す原動力となっている。また、早くから海外に目を向けており、現在は台湾、タイ、インドネシア、ベトナム、インドに拠点を設置。技術のPR活動にも積極的で、東京モーターショーには69年から連続して出展している。

今後については「メーカーのトレンドに沿って商品開発を進め、CASEにも対応していきます。ユーザーに安心、快適に使ってもらえるようにモノづくりを続けます」(手嶋寛征会長)と、新しい時代の流れにもしっかりと対応する考えだ。



傾斜と転倒状態を瞬時に判断し、イグニッションをオフにする転倒センサー

営業本部



資本金 3,000 万円
従業員 55 人
生産拠点 本社工場、
一の沢工場
代表者 代表取締役社長
町野智彦

本社・本社工場
岐阜県恵那市長島町中野
1228-69
URL
<http://www.appax.com/>

我が社の
逸品



おりたたみコンテナ「アパコン」

会員企業ファイル⑨

APPAX

アパックス

“プラダン”界の第一人者 パーツメーカーの物流を サポート



部品を優しく包み込んで輸送できる「アパコンハンモック」

今年で創業50周年
設計から回収まですべてお任せ

アパックスは、プラスチックダンボール（プラダン）製品や緩衝材の企画・設計、製造・販売をしている。自社製品の修理、回収、リサイクルまで一環して行えることが特長で、2019年4月、設立50周年を迎えた。

もともと紙製のダンボールからスタートしたが、省資源、省スペース、輸送コストの面からプラスチックに移行。現在は約98%がプラダンとなっており、中でも繰り返し使用できる折り畳みコンテナ「アパコン」は自動車部品をはじめ、電子機器、食品、医薬品、衣料、官公庁など幅広いユーザーから高い信頼を得ている。

同社の強みは、その商品力に加えて多品種、小ロットで提供できること。「営業マン全員がセールスエンジニアのため、設計から素材、荷姿まで提案し、その場ですぐに決めることができます」と、町野社長は説明する。スピードが求められる中、業者にとって欲しい製品が短期間で入手できる。

コンセプトは「風呂敷」
補修もリサイクルも可能

アパコンには「スタンダードタイプ」、衝撃から守るため宙吊りにした「ハンモック」、真空断熱材を使用した高性能保冷ボックス「アパクール」、衣類をハンガーにかけたまま輸送できる「はごろも」、伸縮性ウレタンフィルムで挟み

込む浮遊緩衝材を使用した「サンドイッチ」セキユリティー機能を付与した「用心棒」など、あらゆるニーズに対応した製品があり、これをフルオーダーで提供する。

同社では自社で修理するほか、ユーザーから回収した製品をすべて自社工場でリサイクルし、新たな製品を送り出す「アパコンサイクルシステム」を運用し、循環型社会に大きく貢献している。

「日本人は繰り返し使用でき、使用しないときは畳め、汚れたら洗い、破れたら繕う『風呂敷』という伝統的な梱包と物流方法を編み出しました。当社はこの考えに重点を置いていきます」（町野社長）。アパックスは自動車部品メーカーをしつかりと包み込んでサポートする存在といえる。



箱内部へのアクセスを遮断し開梱を防ぐ「アパコン」



資本金 7,500 万円
従業員 199 人
生産拠点 本社工場、第二工場、
篠原工場、九州工場
代表者 代表取締役社長
野口明生

本社・本社工場
愛知県豊田市三軒町3-1
URL
<http://mitsuiya.jp/>

我が社の
逸品



トヨタ車のラゲージ用内装部品の約7割を生産

会員企業ファイル⑩

MITSUIYA

三井屋工業

製品開発力と品質で
オンリーワン企業を目指す



タイヤハウス内のフェンダーライナー

繊維系内装パーツで地位確立
近年は吸遮音材需要も成長中

三井屋工業（みついやこうぎょう）は、ラゲージ内装部品やシートアンダー、フェンダーライナーなど繊維系部品を開発・製造するメーカー。自動車メーカーからの吸遮音、制振、軽量化へのハイレベルな要求に対し、妥協のない材料開発を徹底して推進し、高い評価を受けている。同社が開発した発泡PP材は、軽さと強さを追求した新素材でトヨタ自動車の技術開発賞を受賞。トヨタ車のラゲージ内張りやマットの約70%を同社で生産するまでに至った。

欧州車では古くから採用されていた繊維系のフェンダーライナーを、国内でいち早く開発・生産して2000年、トヨタ「セルシオ」に装着。「タイヤから発生するノイズや、小石を巻き上げた際の打音は、当社の製品によって抑えられ、随分静かになったと思います」（野口社長）。タイヤハウスからの騒音低減に大きく貢献し、快適な室内環境を実現することから、現在では多くの車に装着されるようになった。今後は車外騒音規制に対応する製品を開発していくそうだ。

三井物産社員7人で創業
昨年、事業承継を実施

創業以来、材料リサイクルへの取り組みも徹底。以前は産業廃棄物がほとんどであったが、リサイクル化やRPP



ラゲージサイド
やフェンダーライナー、遮音材を生産



■フェンダーライナー ■リアホイールハウスライナー
■サイレンサー

Fによりゼロエミッションを達成した。同社は1947（昭和22）年、財閥解体の関係もあって三井物産の社員7人が名古屋市内に設立した。社名も「三井」と名古屋の「屋」から由来する。その後、多くの社員は三井物産に戻ったが、野口社長の義理の伯父が会社を買収してオーナー企業となり、引き続き自動車産業に貢献してきた。こうした中、野口社長は昨年、セレンディップ・コンサルティングへ全株式を譲渡するという大きな決断を下した。後継者不在、経営陣の高齢化などが主な理由だが「これを機にさらなる飛躍をするためです。新しい三井屋工業に期待していただきたい」（野口社長）と、新体制でさらに事業を発展させる考え。自動車業界は100年に一度の変革期と言われているが、創業以来のDNAはこれからも受け継がれていく。



資本金 10億9,300万円
従業員 362人
生産拠点 国内5、海外4
代表者 代表取締役社長 兵藤光司

本社・本社工場
名古屋市東区矢田3-16-85
URL
<https://www.owariseiki.co.jp/>

我が社の
逸品



ミッション用のシンクロナイザーリング。時計製造の技術が息づく

会員企業ファイル⑪



尾張精機株式会社
OWARI PRECISE PRODUCTS CO., LTD

尾張精機

時計製造の精密技術を継承 時勢を先取りし、 進化を続ける100年企業



航空機用ファスナー。自動車分野以外にも製品を供給

創業は明治、時計の生産が起源
技術力を生かしネジ製造に参入

尾張精機(おわりせいぎ)は1906(明治39)年、名古屋市内で柱時計を製造したことから始まる。同社の柱時計、掛時計、目覚まし時計などは性能の高さとデザインの良さから、国内販売だけでなく海外にも輸出。「OWARI TOKUKEI」ブランドとして高い人気を誇った。その技術力を武器に航空機用のネジ製造を経て自動車部品生産に参入し、自動車メーカーのほか、各製品のサプライヤーへ製品を供給するなど自動車産業を支える存在となっている。

現在はボルト、ナット類のファスナー製品、自動車用シンクロナイザーリングをはじめとした熱間鍛造製品を中心に製造。国内でも有数の量産体制を整え、多くの自動車メーカーから高い信頼を得ている。

時代の要請に合わせて
変革を続けることが重要

同社の強みについて兵藤社長は「時計からはじまり、航空機のネジ、そして自動車部品と、時代の要請に対して求められるものをタイムリーに作ってきたことだと思います」と話す。時代をつねに先取りして、新たな製品開発にチャレンジする精神と、つねに進化を求める改善へのこだわりは「モノづくりのDNA」として受け継がれている。



大正時代、パリ万博に出展した「ゼンマイ式ハエ取り器」

「100年に一度の変革期」と言われ、クルマの電動化が加速する中で、EV(電気自動車)は車体の軽量化がいつそう求められる。そのため同社では、これに対応したファスナーの開発を進めている。また、EVになっても変速機構は必要であり、同社のシンクロナイザー機構は重要なポジションを占める。それだけに「自動車メーカーのニーズを探り出して、早めに提案できるかが課題」(兵藤社長)と見ている。「精密にこだわる」ことが当社の最大の強みです(同)。ネジに関しても、車体の軽量化に伴い従来の鉄板と鉄板だけでなく、アルミや樹脂との締結など「異材接合技術」が求められることから、こうした部分に研究範囲を拡大。新しい時代の波に対応すると同時に、高い技術力によって自ら時代を作り出す構えを見せる。



研究開発センター
本社・本社工場
名古屋市中区上津2-9-29
URL
<https://www.tsuchiya-group.co.jp/>

資本金 1 億円
従業員 1,700 人
(国内グループ全体)
生産拠点 国内 8、海外 11
(グループ含む)
代表者 代表取締役
大原 鉦一

我が社の強み



化成品を中心に多分野へ商品を提供

会員企業ファイル⑫



槌屋

企画・開発から
製造・販売まで
多面的に躍動する専門商社



自動車の内装パネル用の素材も取り扱う

塗料の輸入販売業が起点
自動車分野に限らず商品提供

槌屋（つちや）は、求められる製品や技術を「さがす」、ニーズをとらえた価値を「うむ」、新たな価値を「つくる」、この三つをつなぐ多面的創造企業だ。1950年（昭和25年）、名古屋市内で塗料の販売からスタート。現在は塗料、潤滑・洗浄製品、セラミックス製品、接着剤・充填剤をはじめとした化成品を扱う専門商社として、自動車業界だけでなく住宅、航空・宇宙、生活用品、家電・OAなど幅広い業界に多くの商品を提供している。

同社の強みは、顧客の声を聞いて必要とする商品を的確に提案する力。世界中から探して提供しているが「もし世の中に存在しなければ、自分たちが創ってしまおう」（大原社長）というのが創業以来の方針だ。

このため、槌屋本体は専門商社だが、コーティング・カッティングの槌屋デカル工業、織物・成形の槌屋ティスコ、調合・充填の槌屋ケミカルをはじめ、槌屋スクリーン、槌屋マグネックス、槌屋ヤックなど国内外に19のメーカーを順次設立。専門商社の槌屋と専門メーカー各社を合わせた槌屋グループで、幅広い業界にその存在感を示している。

新しいメーカー部門を分社化してきたのは「専門分野を突き詰めてもらいたい」と、それぞれの会社で皆にチャンスをつかんでほしいから（同）。

その一方で愛知県知立市には大規模な研究開発センターを構え、グループ各社の技術の礎を磨くなど組織力も十分に生かしている。

業界間の橋渡し役として
技術や商品を提供

商社として、メーカーとして幅広い商品を提供し供給。「OA機器や航空機業界で使われているモノや情報を自動車業界に提案するなど、業界間の橋渡し役も担っていると思う」と、大原社長は同社の技術力と提案力に強い自信をみせる。

槌屋の「槌」は「打ち出の小槌」に由来する。先が見通せない時代だからこそ、今後も顧客が求める商品を積極的に提案していく構えだ。



車両用ストライプテープ

NEWS 1 税制改正大綱 自動車税制見直しも

与党は2018年12月14日、2019年度与党税制改正大綱を決定した。19年10月予定の消費税率10%への引き上げに伴う景気対策が柱で、自動車など高額な耐久消費財の購入や保有にかかる税負担の軽減に力点を置いた。自動車は消費増税後、毎年支払う自動車税の負担が最大で4500円下がるほか、購入時に（軽）自動車税に上乗せされる「環境性能割」の税率を20年9月末まで一律1%引き下げる。大綱には自動車関係諸税の課税のあり方を中・長期的な視点で見直す方針も盛り込まれた。

車体課税は、自動車産業が



自動車税の恒久減税は決まったが…

国際競争の激化や使用形態の変化などの変革期を迎えている状況から「国内市場の活性化を引き続き図っていくために、ユーザーの負担を軽減し、自動車を保有しやすい環境を作るべき」とした。一方で例年通り「地方財政に影響を与えないように配慮することが必要」とし、自動車税の恒久減税や消費増税前後の需要平準化を狙った「環境性能割」の軽減措置などを示した。

NEWS 2 18年新車販売 2年連続500万台超



市場は引き続き軽自動車がけん引

日本自動車販売協会連合会（自販連）と全国軽自動車協会連合会（全軽自協）が19年1月7日に発表した18年の新車販売台数は、登録車と軽自動車の合計で前年比0.7%増の527万2067台となり、2年連続で前年実績を上回った。500万台超えも2年連続。登録車は同1.3%減の334万7943台で3年ぶりのマイナス、軽自動車は同4.4%増の192万4124台

で2年連続のプラスとなり、軽自動車が発録車のマイナスをカバーした。

登録車は7年連続で300万台超えとなった。上期は前年同期比4.2%減の173万2358台と前年実績を下回ったが、下期は同2.1%増の161万5585台となり、マイナス幅を圧縮した。

2年連続で前年実績を上回った軽自動車は新車販売に占める比率が36.4%となり、前年より12ポイント上がった。ブランド別ではスバルを除く7ブランドが前年実績を上回り、市場をけん引したのはホンダ「N-BOX」とスズキ「スペーシア」。年間を通じて好調が続いた。

NEWS 3 日刊自予測 19年新車販売は535万台

日刊自動車新聞社は、19年の国内新車市場（登録車、軽自動車合計）を535万台とし、3年連続の500万台超と予測し

車新聞

TOP 5

12.2018~2.2019

掲載記事の詳細は「日刊自動車新聞電子版」(http://www.netdenjd.com/) (月額3500円) でご覧いただけます。
【購読の申し込み、お問い合わせ】
TEL:03-5777-2318
Eメール:hanbai@njd.jp

日刊自動 NEWS

かわら版

「日刊自動車新聞」に掲載された自動車業界ニュース(2018年12月～2019年2月)の中から、**注目記事**をピックアップ。明日のクルマ社会のヒントはココにある!

の見方もある。

NEWS 4 世界販売でVWが 3年連続の首位に

自動車メーカーの18年の世界販売トップ3は、独フォルクスワーゲン(VW)が前年比0.9%増の1083万4千台となり、3年連続首位となった。2位は仏ルノー・日産自動車・三菱自動車連合で同14%増の1075万6854台、3位はトヨタ自動車で同2.0%増の1059万4千台と、トップ3は昨年と同順位だった。ルノー・日産・三菱自連合は上期に僅差



VWグループの好調は続きそうな気配

で首位となったが、日産の米国での販売低迷などが影響し、暦年では2位にとどまった。ルノー・日産・三菱自連合の世界販売は過去最高となったが2年連続の2位。日産の世界販売は同2.8%減の565万3683台で9年ぶりに前年を下回った。

ダイハツ工業と日野自動車を含むトヨタグループの世界販売は3年連続のプラスで、過去最高を記録。トヨタ単体では同17%増の954万2千台で7年連続で増加し、過去最高を記録した。

NEWS 5 ホンダ、世界生産を 日米中に集中

ホンダは四輪車の世界生産体制を見直し、地域ごとの需給ギャップを解消する。2021年に英国とトルコで完成車の生産を終了、国内では埼玉製作所狭山工場(埼玉県狭山市)の生産を寄居工場(埼玉県寄居町)に集約し、21年末に世界生産能



八郷社長は英国とトルコからの生産撤退を発表

力を現状の年間540万台から30万台減となる510万台に削減する。

一方で、中国では今年、新工場の稼働を予定するなど、販売拡大を見込む地域では能力を増強する。さらに、今後販売を拡大する電動車はこれまでと異なる生産ノウハウが要求されるため、生産量が見込める日本や中国、米国で集中的に生産し、競争力を高める。

八郷隆弘社長は生産体制の変更理由について「電動化の加速を見据えて、グローバルでの生産配置と生産能力の適正化を進める」と語った。

足元の販売好調については「ユーザーは消費税増税を意識し始めているのではないかと、その理由を駆け込み需要と推測する声もある。一方で今回の増税は年度末商戦と重ならないため、需要はある程度平準化されるところも予測される。「自動車税の恒久減税や環境性能割の軽減措置も効いてくるのでは」と、消費税が8%に引き上げられた14年(556万台)ほど、山は高くならない可能性が高いと



主業はプレスメーカー
エンジンベンチや
風洞まで完備

4分の1スケールの風洞を所有し、レース車両の開発などを行う



横山 淳社長（左）と専会長（右）

モーター スポーツの力

第2回

矢島工業

レーサー、レースエンジニアとしての情熱がモータースポーツ活動の根源

SYMS

矢島工業株式会社

代表取締役社長：横山 淳

本社：群馬県太田市新野町 944

関連会社：矢島エンジニアリング株式会社、A.R.T

株式会社、Yajima Engineering (Thailand) Co.,Ltd、

矢島タクシー

車体プレス製品を主力とする矢島工業。群馬県太田市の本社には、路面稼働するムービングベルトを備え、再現性を高めた4分の1スケールの風洞やエンジンのベンチテスターなど、プレスメーカーとしては異色ともいえる研究開発設備を擁する。いずれもモータースポーツへの取り組みが発端だが、モータースポーツ車両をはじめ次世代自動車の開発に取り組みメーカーなど他社からの受託作業も多く、設備の稼働率はいずれも高いという。

「Creation and Challenge」創造、そして挑戦」を経営ビジョンに掲げる同社にとって、モータースポーツを含め新たな取り組みに対する抵抗感はない。近年はカーボン複合材料（CFRP）プレス成形部品の研究に注力している。一般的なオートクレープ方式に比べ成形時間を60分の1に短



ニュルブルクリンク24時間レース参戦車両の開発に貢献

車両開発をきっかけにラリーへ参加

縮するプレス方式に着目。アフターパーツ向けに軽量なトランクリッドを開発した。さらには成形技術を生かし、航空機産業への進出も果たした。そのほか軽量化に威力を発揮する、マグネシウムのプレス成型にも取り組んでいる。

レースに参戦、1969年には富士スピードウェイで開かれたJAFグランプリのFLレースに参戦している。

92年からは富士重工業（現スバル）のラリー活動にも携わる。「これまで特殊車両や車両の開発を手伝っていたことがきっかけだった」と、横山淳社長は振り返る。淳社長は、高校、大学と欧州に留学。当時は英国でレースエンジニアを目指していたため、日本国内から求められれば、モータースポーツの本場・英国でしか手に入らない材料や部品の調達にも協力した。

93年からは矢島工業内で「SYM5（シムス）レーシング」を結成し、自社でのレース活動を本格的に開始した。96年には「SYM5レーシング」ブランドでアフターパーツ市場に進出し、チューニングパーツの販売を開始。同年にエンジンベンチを導入、モータースポーツに関わる人

現在は車両製作など技術面でチームをサポート

材が増えていくとともに、「求人面でも効果を発揮した」（淳社長）という。

97年10月、レースエンジニアを目指す淳社長とともに英国に留学するなどし、レーシングドライバの道を着実に歩んでいた弟の崇さんが、日本国内でレース中に亡くなった。25歳だった。淳社長は翌年、帰国。矢島工業に入社し、生産技術のエンジニアとしてモノづくりの道を歩み始めた。しかし、辛いアクシデントに際してもレースへの情熱が途切れることはなかった。2004年、監督としてPCWRC（プロダクションカー世界ラリー選手権）のチームチャンピオ



2004年にPCWRCでチームタイトルを獲得。技術力を世界に示した

写真のトランクリッドをはじめカーボンパーツの開発にも取り組む



ンを獲得。06年には欧州と米国にレース会社を設立して参戦するなどした。リーマンショック後の09年からは国内での活動に集中。現在はレース車両の製作や競技車両のレンタル、エンジニア派遣などでレースチームをサポートしている。

社内ではクラブのような形でモータースポーツ活動が行われている。淳社長は「モータースポーツ活動は途切れさせることなく、これからもサポートを継続していきたい」という。人材の育成はもちろん、カーボンパーツをはじめ新たな分野への挑戦につながっているからだ。

どこでも 見られる 使える 電子版!

日刊自動車新聞

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

これでビジネスの幅が
広がります!

過去の記事もすぐ探せる!
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。

過去の記事
2018年
2017年
2016年
2015年

無料のお試し購読はこちらから

<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

〒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

EXARM OLED

SWAN



カネカ有機 EL 照明を採用した外観検査用デスクライト



外観目視検査に有効と認められたカネカ有機EL照明。
低反射、高演色、紫外線レス、ブルーライトをおさえた光が
長時間の目視作業の課題解決をサポートします。

人とくるまのテクノロジー展 2019 横浜 カネカブース（ブース番号 270）

外観検査用デスクライトを体験していただけます。

公式 HP : <https://expo.jsae.or.jp/> カネカ有機 EL 照明 HP : <https://www.kanekaoled.jp/>

製造元： **スワン電器株式会社**

〒277-0931 千葉県柏市藤ヶ谷 1830
<https://swanlighting.jp/>

販売元： **株式会社カネカ**

OLED 事業開発プロジェクト
お問い合わせ oled-market@kaneka.co.jp

変わる、進む、未来を創る



自動車部品事業/情報環境機器事業/外販設備、金型事業/農業事業

フタバ産業株式会社

〒444-8558 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/>

「企業は人」
「人材育成」
環境が変化しても
長し続ける
人材を育てる

人材育成制度

041 社

目標設定研修

146 回

評価者能力研修

724 回

昇格者選抜評価

204 回

主な実績企業 2019年3月時点

アイシン・エイ・ダブリュ株式会社
アイシン・エイ・ダブリュ工業株式会社
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・コロボ
アイシン辰栄株式会社
アイシン精機株式会社
アイシン高丘株式会社
株式会社アドヴィックス
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
株式会社デンソープレステック
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
浜名部品工業株式会社
豊生ブレーキ工業株式会社 他(50音順)

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

YOROZU

愛される100年企業へ

安心と信頼の技術力でクルマを支える

サスペンションシステムメーカーのヨロズ

世界中のお客さまにご満足いただける製品をお届けするため、
わたしたちは妥協を許さぬものづくりに取組みつづけます。



株式会社ヨロズ

YOROZU

検索

Always, Everywhere

NOKの製品は、世界中のドライバーに
安全と安心を供給しています。



この先にあるモビリティ社会に貢献する

NOK
NOK株式会社

www.nok.co.jp

未来をつくるのは、いつだって人。
人が主語で、かつ主役だ。

デンソーが世界に誇るのは、人のちから。
技術を思いのままに操る一人ひとりの技能。
あらゆる社員、あらゆるパートナーがいるからこそ、
不可能といわれるものにだって、挑むことができる。

一筋縄ではいかないかもしれない。
でも、壁にぶつかるたびに、その手が熱を帯びていく。
そのとてつもない熱こそが、ものづくりへの情熱。

人からしか生まれない熱で、
未来をつくれ。
人の手で、つくれ。

Crafting the Core