

NEWS



特集

ジャパンモビリティショー ビズウィーク2024レビュー

～部品メーカーとスタートアップ企業がビジネスマッチング～

我が社の
ターニングポイント

ジャトコ

自動車とは何か
～学生短信～

第9回 上智大学
「学生フォーミュラチーム」(Sophia Racing)



移動を我慢することなく、地球にも優しくありたい。

デンソーは、移動における環境負荷を減らすだけではなく

モビリティを社会とつなげ、

エネルギーを効率的にマネジメントしていくことで

環境への影響をニュートラルに保つことができる社会を実現したいと考えています。

つながることで、もっと地球に優しくなる。

さあ、地球規模でのエネルギーマネジメントを、ともに。

移動のよろこびと 環境保護の両立を

Mobility Well-being

高分子の可能性を追求し、より良い移動と暮らしを未来につなぐ会社



合おせゆく
成してゆく

エアバッグ



ハンドル(エアバッグ内蔵)



フロントグリル



高圧水素タンク



ドアガラスラン



 **TOYODA GOSEI**

可能性を
技術で
「カタチ」に。

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



Essential Core Manufacturing

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

- 6

巻頭言

会長 茅本 隆司
(日本発条 代表取締役会長、CEO)
- 8

年頭所感

経済産業省 製造産業局自動車課長
伊藤 政道
- 12

我が社のターニングポイント

ジャトコ
- 16

次代を見据えて

日本郵便
郵便・物流業務部 集配企画室
高江柄 功 課長
サステナビリティ推進部
佐久間 誠 係長
- 20

特集

ジャパンモビリティショーbizウィーク2024レビュー
～部品メーカーとスタートアップ企業がビジネスマッチング～
- 25

支部活動レポート

中日本支部視察報告
- 28

JAPIAの活動 第18回

二輪車部品委員会
- 36

会員企業紹介～我が社の強み～

富士ゴム工業 (群馬県太田市)
- 37

水島機工 (岡山県倉敷市)
- 38

日刊自動車新聞NEWS TOP5
- 40

自動車とは何か～学生短信～ 第9回

上智大学「学生フォーミュラチーム」
(Sophia Racing)
- 42

新連載 社会のために、地域のために
～我が社の地域貢献～ 第1回

カヤバの交通安全活動
- 44

読者アンケート



我が社のターニングポイント
ジャトコ 佐藤 朋由 社長兼CEO



社会のために、地域のために
カヤバの交通安全活動

2025年1月15日発行
(年4回 [1・4・7・10月] 発行)

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

■編集
広報部会JAPIA NEWS編集委員会

■制作
日刊自動車新聞社

■価格(消費税込み・送料別)
1部1,100円

※JAPIAは日本自動車部品工業会
(部工会) の英文略称

Koito

安全を光に託して
人とクルマの安全は私たちの願い

「光」をテーマに新たな価値を創造し
安全・安心そして快適な交通社会の実現に貢献してまいります

株式会社小糸製作所

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

イワタボルトの
グローバルネットワーク

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

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

認定または認証取得一覧

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

IB

イワタボルト株式会社

〒141-8508 東京都品川区西五反田2丁目32番4号
電話 03(3493)0211(代表) <http://www.iwatabolt.co.jp/>



一般社団法人 日本自動車部品工業会

会長 茅本 隆司

(日本発条 代表取締役会長、CEO)

Introduction

巻頭言

年頭のごあいさつ

始めに

令和7（2025）年の新春を迎え、謹んでお喜び申し上げます。昨年5月、日本自動車部品工業会（JAPIA）会長を拝命し、早いもので半年余りが経過しました。就任時には「三つの視点で活動を推進する」とお伝えし、会員企業・事務局の皆さまのご協力を得ながら、自動車産業の競争力強化のための活動を進めてまいりました。

以下に、改めて「三つの視点」の内容を記載いたします。

- 一、カーボンニュートラル（CN）、サーキュラーエコノミー（CE）などの社会的要請に応える活動を通じて、持続可能な社会の構築を目指し、未来のモビリティ社会の創造と発展に貢献すること。
 - 二、中堅・中小企業を含むサプライチェーン全体の健全な維持・強化に取り組むこと。
 - 三、政府や関連団体との連携を強化すること。
- 今年も継続して、この「三つの視点」を基本方針としていきたいと思えます。JAPIAが果たすべ

き使命をしっかりと認識し、会員企業の皆さまとの対話を通じて、「協調」と「連携」を重んじながら、JAPIAの活動をさらに推進してまいります。

自動車部品業界の現状と課題

自動車産業、部品業界では、来るべき本格的な電動化時代の到来に備えています。電動化一辺倒から、マルチパスウェイへと潮目が変わりつつあるものの、サステナビリティの観点から、部品業界も製造工程における省エネルギーや温室効果ガス削減など、環境負荷の最小化が求められております。

トランプ政権の誕生によって、当面の紆余曲折はあるでしょうが、CNは社会的な使命であり、2050年の実現に向けて、私たちもこの課題に真摯に臨んでいかなければなりません。

また、資源の再生利用も、JAPIAの八大テーマの一つであるCEとして、中期的に重要なテーマであると認識しています。政府や日本自動車工業会（自工会）との連携を強化し、ライフサイクルアセスメントの観点での環境負荷低減に取り組んでまいります。

加えて、継続的に取り組んでいる取引適正化の推進・浸透活動、外国人技能実習生問題や物流問題など、自動車産業がモビリティ産業に変容していく中でも、日本を支える重要な産業で在り続けられるよう、サプライチェーン全体の競争力の維持・強化に向けて、一層取り組んでまいり所存です。

未来への展望

昨年10月、「ジャパンモビリティショービズウィーク2024」の未来モビリティ会議では、自工会の片山会長とスタートアップ企業2社の代表者とパネルディスカッションを行いました。また、当日は多数のスタートアップやJAPIA会員ブースを見学することもでき、非常に面白い内容が多く、楽しくワクワクするひと時を過ごせました。

これからのモビリティ産業の中では、競争と共創がキーワードになってくると思います。新しい知恵をどうやって取り込むかがカギとなり、競争ではなく、共創・協調領域を広げ、モビリティ社会のさらなる進展やより良い社会の実現に向けて、地道に活動をしていきたいと思えます。

具体的な取り組み

昨年の大きな活動成果として、初めて開催された自工会とJAPIAの「正副会長懇談会」（24年7月）があります。今までなかったことが不思議ですが、

時代の要請で、両会の正副会長が一堂に会して懇談会を実施し、「両会のさらなる連携強化」と「継続的な開催」を確認しました。自工会からは、「自工会とJAPIAが連携して、サプライチェーン全体への波及に向け、活動を共同で発信していく」と、極めて前向きな姿勢を示していただきました。JAPIAでは「八大テーマ」を掲げ、活動を推進しておりますが、どのテーマも自分たちだけでできるものではなく、自工会と歩調を合わせ、各種団体と協調路線を取り、自動車産業の「サプライチェーン全体の競争力強化」に向けて、一層活動していきたいと思えます。

結び

JAPIAでは、各種ツール（価格転嫁促進、CN、レジリエンスなど）の提供に努めてまいりました。今年も皆さまのご期待に沿えるよう、各種セミナー開催やより使いやすいツール提供などに心掛けて、「入って良かった」「あって良かった」JAPIAを目指してまいります。

最後になりましたが、本年の皆さま方の益々のご発展とご健勝を祈念して、新年のあいさつとさせていただきます。

ISSUE 1 2025 **JAPIA** NEWS 8



2025 年 新年のお慶びを申し上げます



株式会社浅野歯車工作所 取締役社長 藤田 一	株式会社青山製作所 代表取締役社長 青山 幸義	株式会社アーレステイ 代表取締役社長 高橋 新一	株式会社アイシン 取締役社長 吉田 守孝	三乗工業株式会社 代表取締役社長 眞田 達也	株式会社東郷製作所 代表取締役社長 相羽 繁生
株式会社小林製作所 代表取締役社長 中原 良文	小島プレス工業株式会社 取締役社長 小島 栄二	株式会社小糸製作所 代表取締役会長 大嶽 昌宏	カヤバ株式会社 代表取締役会長 大野 雅生	大野ゴム工業株式会社 代表取締役社長 大野 洋一	エムケーカシヤマ株式会社 代表取締役社長 樫山 剛士
太平洋工業株式会社 代表取締役会長 小川 信也	大東プレス工業株式会社 代表取締役社長 中牟田 昌彦	ダイキョーニシカワ株式会社 代表取締役社長 杉山 郁男	セルスター工業株式会社 代表取締役社長 勝永 直隆	制研化学工業株式会社 代表取締役社長 佐野 正典	住友電装株式会社 代表取締役執行役員社長 漆畑 憲一
日本特殊陶業株式会社 代表取締役取締役会長 尾堂 真一	日本精工株式会社 取締役 代表執行役員社長 CEO 市井 明俊	株式会社N-I-T-T-A-N 代表取締役社長 李 太煥	株式会社ニチリン 代表取締役社長執行役員 曾我 浩之	トピー工業株式会社 代表取締役社長 石井 博美	東洋エレメント工業株式会社 代表取締役社長 木村三喜夫
	株式会社日刊自動車新聞社 代表取締役社長 花井 真紀子	リョービ株式会社 代表取締役社長 浦上 彰	リケンNPR株式会社 代表取締役社長 前川 泰則 代表取締役社長 高橋 輝夫	株式会社ヨロズ 代表取締役会長 志藤 昭彦	ユニプレス株式会社 代表取締役社長執行役員 浦西 信哉



2025 年 新年のお慶びを申し上げます



日本発条株式会社 代表取締役社長 茅本 隆司 代表取締役社長 上村 和久	株式会社荒井製作所 代表取締役会長 叶 大江	株式会社三五 代表取締役社長 水野 昭智	大同メタル工業株式会社 代表取締役会長兼CEO 判治 誠吾	パシフィック工業株式会社 代表取締役社長 長安 純
豊田合成株式会社 取締役社長 齋藤 克巳	イワタボルト株式会社 代表取締役社長 岩田 聖隆	三輪精機株式会社 代表取締役社長 西海 栄一	大和産業株式会社 代表取締役社長 増淵 恭	藤倉コンポジット株式会社 代表取締役社長執行役員 森田 健司
トヨタ紡織株式会社 代表取締役社長 白柳 正義	エイケン工業株式会社 代表取締役社長 早馬 義光	三和パッキング工業株式会社 代表取締役社長 宮川 博至	竹内工業株式会社 代表取締役社長 竹内 祐介	富士部品工業株式会社 代表取締役社長 松崎 友康
株式会社東海理化 代表取締役社長 社長執行役員 二之夕 裕美	HKT株式会社 代表取締役社長 秋山 茂	株式会社ジェイテクト 取締役社長 近藤 禎人	株式会社榎屋 取締役社長 大原 鉾一	株式会社ボンフォーム 代表取締役会長 西脇 保彦
石川ガスケット株式会社 代表取締役 石川 伸一郎	NOK株式会社 代表取締役社長執行役員 社長執行役員グループCEO 鶴 正雄	シグマ株式会社 代表取締役社長 洪先 克範	TPR株式会社 代表取締役社長兼CEO 矢野 和美	マルヤス工業株式会社 代表取締役社長 山田 泰一郎
プレス工業株式会社 代表取締役会長 美野 哲司	NTN株式会社 取締役 代表執行役員 執行役員社長 鵜飼 英一	しげる工業株式会社 代表取締役社長執行役員 正田 敦郎	株式会社デンソー 代表取締役社長 林 新之助	矢崎総業株式会社 代表取締役社長 矢崎 陸

品質へのこだわりが強く、現場から厳しい声を掛けられることも。あの時の経験が、技術者としてキャリアを築く上での糧になった



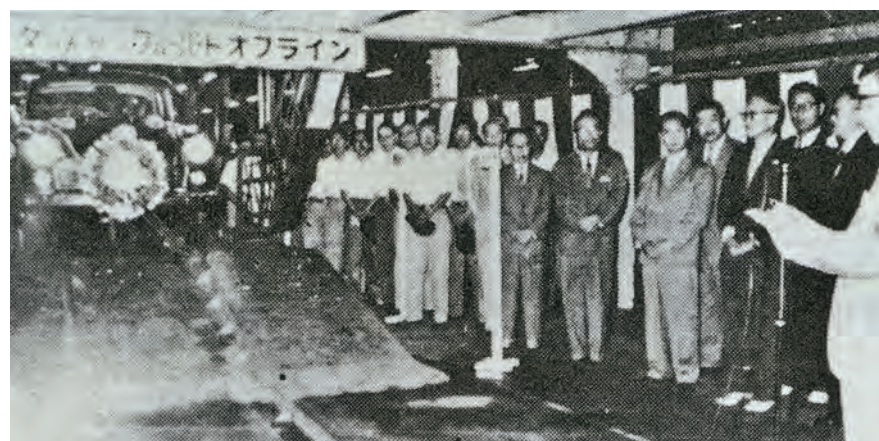
戦後のトランスミッションの加工風景

門工場と4拠点体制の時代ですね。吉原は第2、第3地区と増設していき、生産技術も高めていきました。67年には、吉原で生産した自動変速機が「サニー1000」に採用され、81年には日産初の3速自動変速機の生産も始まりました。日産車になくはない

部品を生産していた、技術の要のような拠点だったと聞いています。
Q 70年に日産、マツダ、フォードの合併で「日本自動変速機」が設立されました。以降さまざまな企業のDNAが掛け合わされ、今のジャトコができていきました。
佐藤 日本自動変速機は変速機を製造する企業で、これがジャトコの前身となります。日産はその後、ATとCV

Q 工場再開後、日産を代表する「ダットサン」「ブルーバード」などの組み立てを担うようになります。部品工場への転換のきっかけは何だったのでしょうか
佐藤 ダットサン110は、吉原工場です。初めて一貫生産を行いました。走行試験も工場内で行ったのですが、サスペンションが硬く、乗員が吐き気を催すこともあったとか。ラリー参戦などで経験を積み上げ、59年に記念すべきブルーバード1号車の生産にこぎ着けます。販売増に対応するため増産体制を敷く必要があり、日産は新しい生産

Q この再スタートで日産の中での吉原工場の位置付けはどう変わったのでしょうか
佐藤 64年ごろの日産は、まずは年産50万台を生産すべく、工場体制を整えました。追浜と座間は組み立て工場、横浜はエンジン工場、そして吉原はトランスミッション、ステアリングの専門工場として再スタートを切ることにしました。



ブルーバードオフライン式

Q ジャトコは元々、日産自動車の吉原工場として立ち上がったのが始まりでした
佐藤 戦時中に操業した吉原工場は、自動車や自動車用エンジンを生産する傍ら、旧陸軍向けに航空機用エンジンを生産していました。戦火が迫るにつ

れ軍需産業向けの生産が増えていき、日立航空機向けにエンジン「ハ47型」などを供給していたそうです。終戦後、稼働の大半を占めていた航空機エンジンの生産がなくなったことで、吉原工場は一度、閉鎖に追い込まれます。ただ、従業員の生活を守るために工場側は奔走し、民需生産転換許可を申請して、1946年に再び車両生産にこぎ着けたそうです。

日産の吉原工場としてスタート戦前は航空機エンジンも生産

我が社のターニングポイント

佐藤 朋由
(さとう ともよし)

ジャトコ社長兼CEO。大分大学工学部卒業後、1983年日産自動車入社。2010年ジャトコ執行役員、14年常務、15年専務、19年副社長、22年から現職。1960年9月生まれ、64歳。大分県出身

第9回

ジャトコ

Jatco



創立 1970年(日本自動変速機)
資本金 299億3,530万円
従業員 1万2,500人(2024年3月末日時点)
本社 静岡県富士市今泉700-1

ジャトコの歴史をたどると、日産自動車の生産工場の一つに行き着く。「ダットサン」「ブルーバード」といった名車の組み立てを一手に担った後、トランスミッションとステアリングの専門工場として第2のスタートを切った。複数の企業との合併・統合や親会社である日産の経営不振などを乗り越え、足元では電動化の大波に挑んでいる。佐藤朋由社長兼CEOに展望を聞いた。

注:「ジャトコ」の社名は1989年に「日本自動変速機」から「ジャトコ」へ変更、99年トランステクノロジー社と合併し「ジャトコ・トランステクノロジー」へ変更後、2002年に現在の名称に変更されています。本文中は時系列に合わせた表記としています

電費向上に変速機や歯車が果たす役割は大きい。 将来はモビリティ以外にも、グリーン電力やAIなど さまざまな領域に進出していきたい

Tを製造する部門を分社化し、トランステクノロジーを設立します。その後、この2社が99年に合併し、三菱自動車工業のAT、CVT部門も加わり、現在のジャトコとなりました。日産時代にトランスミッションを製造していた吉原工場は、ジャトコの現在の本社工場として残り、操業時から培ってきた技術力も受け継がれています。また、改善活動においては、現場の知恵と汗



ケース加工ライン

上でチェックするなど、ガラス細工のようにデリケートに扱っていました。そのため最初は、「海外で同じように生産するのは無理ではないか」という声が多かったです。ただ、私自身は人の良い面に目を向けることを大切にしていたので、彼ら、彼女らの素直で実直なところがプラスに働くのでは、と考えました。実際、日本のルールや方法をそのまま現地の作業者に教えたところ、すぐに習得してくれました。中国やタイでも同様の方法で生産拠点を立ち上げていったのですが、スムーズにいききました。メキシコでの成功体験は大きかったですね。

今後は電動化関連で自分たちのコア技術の引き合いが増す

Q 足元ではEVの潮流が渦巻いています。自社技術でどう戦っていきますか

佐藤 市場を見てみると、EVの駆動においてモーターやインバーターに頼り過ぎている印象があります。電費を

の成果によるところが本当に大きいです。この考え方は、統合してきた各社とも共通しているのではないのでしょうか。

Q 佐藤社長自身も日産入社当時、吉原工場でキャリアをスタートされたそうですね

佐藤 私は83年に日産へ入社しました。吉原工場で鍛造品を生産し、それを隣接するジャトコに供給していました。当時からジャトコは品質へのこだわりが強く、現場の方から厳しい声を掛けられることもありました。あの時の経験が、技術者としてキャリアを築く上での糧になったと思います。ジャトコは日産になくはないパートナーなのだと強く感じました。

吉原工場とジャトコが統合 メキシコを足掛かりに海外進出

Q 平成に入ると日産は経営不振に陥り、99年にルノーと資本提携を結びます。カルロス・ゴーン元社長による大改革も行われましたが、ジャトコには

向上させるために変速機や歯車が果たす役割は大きく、電動バイクなどではすでに注目されつつあります。今後、電動車関連でわれわれのコア技術の引き合いが増すと見ています。

Q 新たにeアクスルの量産も控えていますね。2030年に500万台を目標としています。手応えはいかがでしょう

佐藤 eアクスルの性能を左右するギヤ技術を持しているのが当社の強みです。性能面で競合他社に対して競争力のある製品を出せると自負しています。EVになると、1台につきeアクスル



独自開発の超小型eアクスル

どのような影響があったのでしょうか

佐藤 以前から吉原工場とジャトコを統合するのは決まっていたのですが、ゴーン氏が来日することが決まりそのスピードは早まりました。構造改革の中で、当時、ジャトコに対し「米国に進出してほしい」という案が出ました。ただ、これは国民性もあると思います。が、米国は全米自動車労働組合（UAW）の力が強く、マネジメント面で不安があるという声も多く挙がりました。そこで、メキシコにあった日産の工場のうち、MTを生産しているスペースを空け、そこでジャトコがCVTを生産する形となりました。

Q メキシコ進出はジャトコにどのような影響を与えたのでしょうか。佐藤社長も実際に現地で携われたそうですね、その時の印象を教えてください

佐藤 CVTは、日本で生産していた時も製造時にベルトが切れたり、破損したりすることが多い製品でした。生産時のルールを細かく決め、検査時も傷付かないよう油を塗った手のひらの

を2基搭載するケースも出てくるので、商機も大きいです。ただ、足元では中国市場が荒れており、決して楽観視はできない状況です。500万台の目標は下げませんが、四輪車以外のモビリティ向けでも台数を積み上げる必要があるかと考えています。

Q 例えばどういったモビリティでしょう

佐藤 われわれは「全ての車輪にジャトコのドライブユニットを」を合言葉に取り組んでいます。すでに電動アシスト自転車向けに駆動ユニットの供給を始めるべく準備を進めており、今後はラストワンマイル向けや高齢者向けの乗り物まで対象を広げていけたらと考えています。最終的にはインホイールモーターのような形で供給できたらという構想もあります。モビリティ以外でも、グリーン電力や人工知能（AI）、ソフトウェアなどさまざまな領域に進出していきたいです。私が社長である間に道筋をつけられたらうれい

次代を見据えて

Ask about the next generation

郵便・物流業務部
集配企画室 課長

高江柄 功

サステナビリティ推進部 係長

佐久間 誠

2030年度に温室効果ガス46%削減(19年度比)に向け、 配送車の電動化を積極的に導入・推進

日本郵便（千田哲也社長、東京都千代田区）は、環境への社会的対応とCO₂などの温室効果ガス削減を目的に、郵便・荷物の配達などに使用する四輪車、二輪車の電動化を2019年から導入・推進している。24年3月末時点での導入台数は、電気軽自動車（軽EV）が5千台、電動二輪車は1万6千台に達する。実証ではなく、実用化段階に入った電動車の現状については、郵便・物流業務部 集配企画室の高江柄功課長に、現在の運用状況をサステナビリティ推進部の佐久間誠係長に聞いた。



流山郵便局（千葉県流山市）で使用する軽EV

ガス排出量の削減目標を掲げており、50年にカーボンニュートラル（CN）の実現を目指しています。中間目標として30年度までに温室効果ガスの46%削減（19年度比）を推進しています。車両の電動化もこの一環となります。

— 本格運用から5年余り、配備先の反応はいかがですか

2009年から電動車を実証し、19年から本格導入

— 日本郵便の電動化の取り組みを教えてください

高江柄 2019年から本格的に電動車の導入を始めました。といっても突然スタートしたのではなく、09年から電動車の実証をしていました。全国の郵便局への導入に当たっては、一斉に切り替えるのではなく、それぞれの拠点で運用状況を見極めながら、従来のガソリン車と置き換える形で進めてきました。導入台数は、24年3月末時点で軽EV5千台、電動二輪車が1万6千台に達しています。今後は軽EVが全保有台数の50%に当たる約1万5千台、電動二輪車が40%を占める約3万台の導入を目指しています。

— 電動車導入の狙いは環境への配慮でしょうか

佐久間 サステナビリティ

高江柄 新しい乗り物だけに当初は戸惑いもありましたが、実際に導入し、運用してみると、拠点で充電できることもあり、燃料補給の手間がなくなったとする声が多かったですね。これまでは業務を終えても、燃料補給のためガソリンスタンドに寄る必要があったからです。翌日の仕事のためには、前日に燃料補給を済ませておくことが欠かせません。しかし、郵便局によつてはガソリンスタンドが近くにない場合もあります。軽EVならそのまま充電、電動二輪車は郵便局内に設置する充電器に取り外し式の電池パックをセットするだけなので、業務の効率化にもつながっています。

走行性能の面でも好評です。意外かもしれませんが、ガソリン車に比べEVはパワーがあります。電動モーターは初速から力強い走りが可能なため、郵便物を積載した

ティへの取り組みの一つとなる温室効果ガス、CO₂排出量の削減です。日本郵政グループでは中期計画「JPビジョン2025+」で温室効果

写真右、高江柄 功（たかえがら いさお）1999年入社、2024年郵便・物流業務部配属。20年より車両の調達・配備、車両関係備品の調達・配備、充電設備工事、グリーンイノベーション基金事業の推進などに従事。49歳。岩手県出身

同左、佐久間 誠（さくま まこと）2002年入社、24年サステナビリティ推進部配属。電力会社を中心に他社との協業・提携の管理、カーボンニュートラル化に向けた取り組みの進捗（しんちょく）管理・検討、環境法令への対応、環境データの集計・取りまとめ、サステナビリティ委員会の運営などに従事。49歳。千葉県出身



航続距離は都区内なら問題なし
四輪駆動EVの開発を希望

— 電動車の導入に当たって懸念材料はありましたか

状況でも坂道を楽に上ることができると評価する声が多いです。すでに導入した郵便局では「ガソリン車より使い勝手が良い」「できればEVに乗りたい」という意見の方が多くなっています。



児島郵便局（岡山県倉敷市）に設置したEV用急速充電器

ありますか
高江柄 航続距離と積雪地域への対応ですね。いずれは長距離を運用する場合でも使用可能な電動車が必要になります。現状、長距離向けにはガソリン車を割り当てていますが、電動車の導入を拡大するためには航続距離の長距離化が欠かせません。同時に四輪駆動車の設定を以前から希望しています。現在、約1万4千台が内燃機関による四輪駆動車ですが、これを置き換える電動車がなく、積雪地への軽EVの導入が遅れている。

ます。メーカーにはお願いしていますが、当面は難しいようです。EVの使用を望む社員も増えており、航続距離の長距離化と、四輪駆動EVの設定によって全国へ電動車の導入を加速させたいところです。また、電動車のバッテリー劣化もこれからの課題です。1台ずつ使用環境によって異なりますし、いかに対応していくかはこれからとなります。一方、寒冷地におけるバッテリーの性能低下は、当初懸念したほど大きな影響はありませんでした。むしろ、軽EVでヒーターを使用する場合の影響が大きく、航続距離が短くなります。使用する場合や状況によつて異なるため、全体を見極めるまでには至っていません。ヒーターの使用を抑制するためシートヒーターの設定がありますが、「非常に良い」あるいは「効きづらい」と評価が分かれており、これも使用者や環境によつて差が生じています。

—電動車の導入に伴い、周辺地域の社会的変化はありますか
佐久間 自治体からCNのために協力してほしいといった声掛けを頂くことが増えてきました。24年10月には岡山県倉敷市と当社、三菱自動車、Terra Chargeの4社で合意した「倉敷市のカーボンニュートラル化及び災害時のレジリエンス推進取組」に基づき、倉敷市内の児島郵便局に24時間利用可能な有料のEV急速充電器1台を設置しました。倉敷市内を走行する三菱自動車の電動車から取得した走行実績情報を基に分析を行い、充電インフラ拡充の観点から設置しました。引き続き4社の合意に基づき倉敷市内の充電インフラ拡充を目指すと同時に、それぞれが持つ資源やノウハウを活用して社会のCN化に貢献していきたいです。今後、当社としても各の郵便局の状況を確認しながら、急速充電器の設置を検討していきたいと考えています。

—電動車の導入で目に見える効果はありましたか
高江柄 ガソリン車に比べモーターとバッテリーだけですから、エンジンオイル交換など定期的なメンテナンスの項目が減り、不具合が発生しません。

高江柄 航続距離ですね。どうしても電欠を心配するケースが多かったです。ただ、実際の運用では、軽EVが1日当たり70〜75キロの走行可能です。電動二輪車は一充電当たり40キロの走行が可能で、昼休みに拠点で電池パックを交換すれば1日当たり80キロの走行が可能となり、実用上の問題はありません。実際の運用でより航続距離が求められる場合はガソリン車、それ以外は電動車と使い分けています。東京都区内であれば、電動車でほぼ問題ありません。



「ガソリン車よりも力強い」と好評な電動二輪車

るケースも少ないようです。一方、車体が重いなどの理由で、タイヤの摩耗は早い傾向にあるようです。タイヤの空気圧管理など、日常点検についてはガソリン車でも実施しており、電動車に変わっても特段問題はありません。ただ、電動車に関して

は導入から5年あまり経過しています。これから徐々にEV用バッテリーの劣化による交換時期を迎えるので、トータルのコストがガソリン車と比べどのようになるのかは、これから見極める段階に入ってきています。今後は、電動車も技術向上に伴い、車両の性能などもアップグレードが期待されます。これは保有車のバッテリー交換で対応するのか、新車へ入れ替えるのかも含めて検討していくことになりそうです。周辺環境への評価では、電動車の静粛性が認められています。公園や住宅街などで電動車の静粛性は良い点ですね。ただ、静か過ぎて歩行者に気付いてもらえないという悩みもあります。運転により注意する点とともに、車両には低速時に音を発生する設定もあり、これを活用しています。また、地下などの閉鎖空間での使用についても、EVは排ガスがないため効果があるようです。

—今後の課題、メーカーへの要望は

ジャパンモビリティショービジネスウィーク2024レビュー 部品メーカーとスタートアップ企業がビジネスマッチング



JMS Biz Week 2024は幕張メッセで開催。完成車メーカーや部品メーカーなど自動車関連企業が50社以上、自動車関連のスタートアップが150社以上出展

自動運転や電動化など次のステップに向け急速に進むモビリティ社会。新時代の到来に向けて、自動車部品メーカーには従来の常識にとらわれることなく、新たな分野との交流が求められている。2024年10月15～18日に開催された「ジャパンモビリティショー（JMS） Biz Week 2024」（主催：日本自動車工業会、共催：日本自動車部品工業会）は、企業連携を推進するビジネスイベントとして開催され、自工会やJAPIA会員企業と、スタートアップ企業との出会いの場が設けられ活況を呈した。今回はITをはじめとする情報分野の展示会「CEATEC（シーテック）2024」と併催されたこともあり、新たな出会いが数多く生まれたもよう。新価値創造に向けて、企業と人が動き始めている。

JMS会場レポート 出展者に有意義な4日間に

会場では自社技術の深掘りや新規事業のリサーチをはじめ、「自社名のアピールのため」に出展したスタートアップ企業もあり、多種多様な企業が一堂に会した。会場内のビジネスマッチングエリアが盛況だったのと同時に、中長期的な出会いの場として今回のJMSを役立てようとする企業も目立った。また、完成車メーカーや部品メーカーなど自動車関連企業が50社以上、自動車関連のスタートアップが150社以上出展し、モビリティの未来に役立てようとするアプローチも多かった。

まで接点が多かった業種との出会いを求める場としての活用が目立った。

ベンチャー企業とのマッチングの可能性を探るべく、JAP I Aブースに出展したいずれの会員企業も、将来のモビリティをにらみ、電気・電子分野企業との接点拡大を図るという。新規事業として取り組むカーボンニュートラル（CN）のリサーチのため出展した企業もあった。モノづくり支援企業としての接点を求めるケースでは「プラスチック成型開発のパートナーとして手伝えることがあれば」として、ベンチャーとの接点拡大により、モノづくりに強みを持つ自社の技術を生かす考えだ。

ベンチャーもモビリティ分野でのアプローチを進める。盗難や飲酒運転の防止など、次世代自動車に移行後も普遍的な領域でのビジネス拡大を見込むケースや、EVの要となる電池の劣化状況の診断技術など、チャレ



完成車メーカーは水素関連などCNに対する技術展示・提案を行っていた

ンジする領域は幅広い。電池性能の診断技術では完成車メーカーをはじめ、複数の企業がブースに訪れていたことから、今回の出展が新たな企業との接点拡大に貢献したようだ。また、災害や防災情報の提供により、サプライチェーンの維持に役立てようとする企業もあった。

も積極的に新たな取り組みを打ち出した。トヨタ自動車は、「ポータブル水素カートリッジ」を提案し、専用のコンロも展示するなど水素燃焼の可能性を強調した。カートリッジ式での利便性が魅力で、災害時などにも役立てることができる。水素燃焼方式は燃料電池（FC）よりも相対的に低品質な水素が使えるため、水素エンジン車とともに

にエネルギーの多様化にもつながる。

スズキは燃料電池の荷役運搬車を出展し、新しい「働くクルマ」を提案した。ホンダは次世代モビリティを展示し、未来の方向性を探っていたのが特徴だ。水素をはじめと

する新しい燃料源、次世代モビリティといった展示に加え、完成車メーカーからはIT関連の展示も目立った。BizウィークとあってIT人材の募集も視野に入れるなど、自社の取り組み内容を積極的に開示していた。

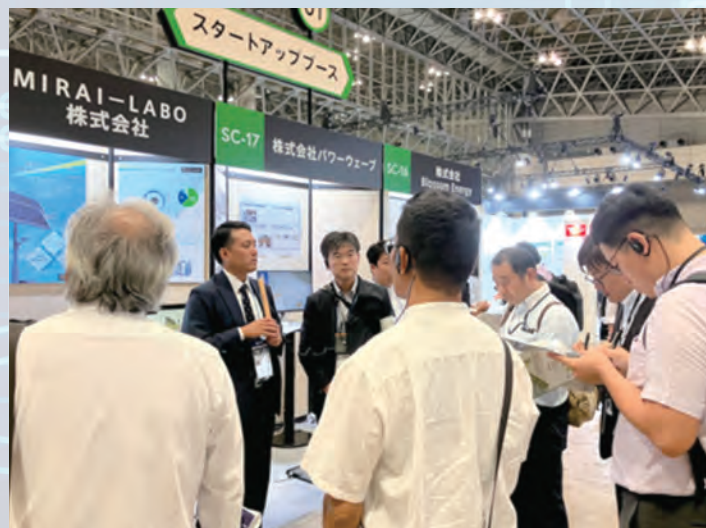
JAPIA、自工会、スタートアップのトップによるトークセッション

開期中には「未来モビリティ会議」と題し、自動車メーカー、部品メーカー、スタートアップ企業の経営トップや学識経験者、ジャーナリストらがトークセッションを行った。

初日の10月15日に行われた「特別セッション」には、JAPIAから茅本会長が登壇。自工会の片山正則会長に加え、スタートアップ企業から、東南アジアを中心にカーファイナンス事業を展開するグローバルモビリティサービスの中島徳至社長、ナビゲーションソフト



部品メーカーとスタートアップ企業が向かい合う形でブースを配置



会員企業や仕入れ先を対象にした「部工会見学ツアー」を開催

社の保有技術や事業課題を整理し、会場でプレゼン・質疑応答するリバーспITCHは、会員企業とその関連企業から10社が参加した。オープンイノベーション研究会（OI研※）が支援した。JAPIAの大谷篤史技術部長は「発表内容をサポートするなどして当日に備えた」と、開催前からの支援によって自社

の特徴の掘り起こしを図ったという。部品メーカーブースにはリバーспITCH参加企業を含め25社が出展し、技術アピールとともにスタートアップ企業などとの交流を深めた。「事業共創の推進」は、会場内に設けた商談エリアとなるビジネスマッチングスペースを中心に、オンラインでも行われた。

JMS会期中におけるマッチングスペースでの商談件数は、JAPIA関連の出展者だけで200件以上に上り、JAPIAの須藤早希技術部課長は「オンラインによる商談は現在も継続している」と、新たな出会いの場としての活動が広がりをみせているとする。



JMS期間中のビジネスマッチングなどに尽力したJAPIAの須藤さん（左）と坂元さん

スタートアップとの交流方法や、BtoBのイベントを知る絶好の機会として、JAPIAでは会員企業や仕入れ先を対象にした「部工会見学ツアー」を開催した。「会期中24ツアーを開催し、155人の方々に参加していただいた」と、業務部の坂元奎太さんは説明する。

ツアーごとにOI研のメン



「未来モビリティ会議 特別セッション」にはJAPIAから茅本会長が出席。スタートアップ企業のトップらとこれからのモビリティ社会について語り合った

を開発するルービックの山中亨代表取締役の4人によって、モビリティ社会実現に向けた共創や、オープンイノベーションに向けてのテーマセッションが行われた。

この中でモビリティ社会の実現について茅本会長は「自動車はモビリティに変わっても、われわれ部品メーカーは日本を支える重要産業で在りたい。そのためには競争力の維持が不可欠。その実現にはスタートアップの皆さんから、新しい知識や技術を得ることも大切」とコメントした。自工会の片山会長は「これまで自動車産業が提供してきたサービスや商品だけでは、モビリティ社会の実現はできない。産業の枠を超えて（他分野と）コミットしていきたい」と述べた。

これに対してスタートアップ側は、「共創」するためには人材育成が必須。これまでの経験や勘に頼らず、多くの人を巻き

込みながら事業を進められる人材が必要」（中島社長）。「スタートアップは身軽な点が特徴。地域課題の把握から解決に対しても、自らの判断で迅速に行える。先進技術はもちろん、そのような長所を既存企業に活用してほしい」（山中代表）といったやり取りが行われた。

**JAPIA会員および関連企業25社が出展
マッチングブースは200件を超える商談で盛況**

今回のJMSでJAPIAは、未来のモビリティ社会の到来を見据えて「新しい仲間づくり」「事業共創の推進」「議論や提言の発信」の三つの大きなテーマに取り組んだ。「新しい仲間づくり」では、会場で自社の強みやニーズを発表して新しい仲間と接点を増やす「リバーспITCH」と、会場でモノを展示してアピールする「ブース出展」を実施した。自

※新たなモビリティ社会を見据え、生き残りをかけた事業転換には「外部との共創を通じた新たなビジネスの創出と、サプライチェーンの強靱化が欠かせない」として、JAPIAメンバーでOI活用経験を持つ会員企業8社が中心となり発足。JMSでも広範囲に支援活動を行っている

サントリープロダクツ株式会社 「サントリー天然水 北アルプス信濃の森工場」

視察報告



(一社) 日本自動車部品工業会 中日本支部
都筑 渉

(愛三工業株式会社 カーボンニュートラル推進部)

日時

2024年
10月4日(金)
13:00~15:00

視察スケジュール

13:00~14:00 セミナー「工場の省エネ活動、CO₂排出ゼロ工場の取り組みについて」
14:00~15:00 工場見学

参加者

14人(11社)

訪問先

サントリー天然水 北アルプス信濃の森工場

(長野県大町市常盤8071-1)



【会社(サントリーホールディングス株式会社)の概要】

代表者 代表取締役社長 新浪 剛史
設立 2009年
資本金 700億円
従業員数 4万1,511人
事業内容 グループ全体の経営戦略の策定・推進およびコーポレート機能

訪問目的

同工場は、CO₂排出実質ゼロ(国内工場初)を実現している。工場建設のコンセプトや工場での取り組みについて見学することで、会員会社の環境活動の参考とする。

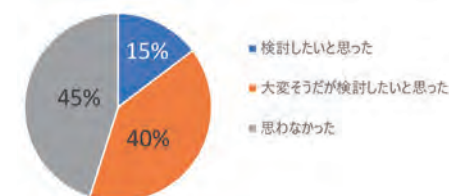
A Special Feature Article

JAPIA見学ツアー のアンケート調査結果

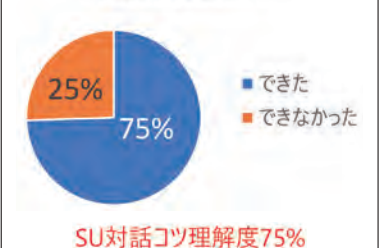
JAPIAでは、次回以降に向けて見学ツアー参加者にアンケート調査を実施した。その結果、回答者の半数以上が「次回も参加を検討したい」として関心の高さをうかがわせた。同ツアーは84%が満足し、90%が各ブースの出展ポイントが理解できたという。スタートアップ企業との対話に関しても、75%がコツをつかんだとしている。

バーが説明員として帯同し、リバーズピッチ参加企業の準備に向けた活動や「スタートアップ企業との交流などを体感していただいた」(坂元さん)。須藤課長は「次回以降の参加に役立ててほしい」と期待をかけ、今後のモビリティショーでも「会員企業とスタートアップ企業との交流を増やしていきたい」と、新たなモビリティ社会創成に向けて意欲を示した。

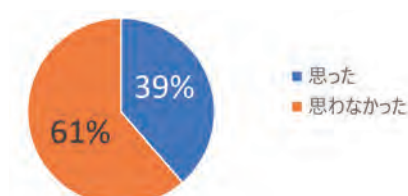
見学ツアーに参加してみて、「来年度はイベントへの応募を検討したい」と思いましたか



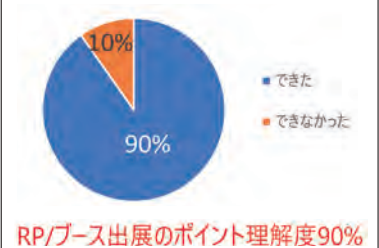
スタートアップ(SU)企業との対話のコツを学ぶことができましたか?



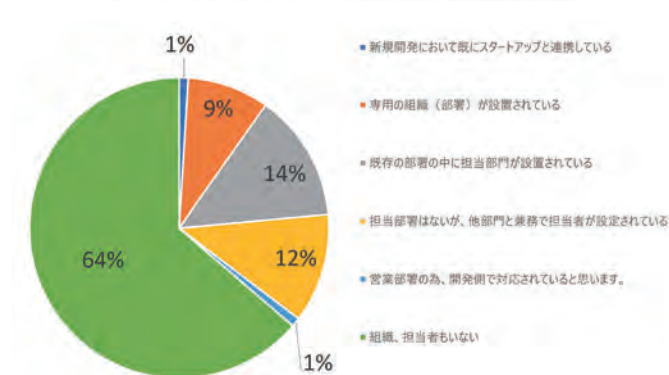
リバーズピッチをご覧になり、出場してみたいと思いましたが?
(※午前中のツアー参加者のみ)



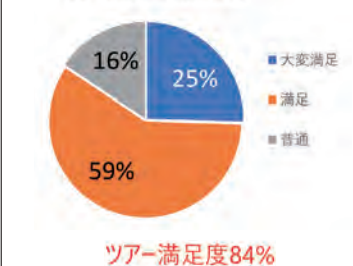
リバーズピッチ(RP)やブース出展におけるポイントを理解することができましたか?



貴社にはスタートアップの活用、連携を検討するための組織がありますか?



ツアーの総合的な満足度



スタートアップブースへのツアー参加者の満足度は高かったが、個社内にスタートアップ企業に対応する担当者や部署の設置はまだ少ない

視察報告

(1) 概要説明

「サントリー天然水 北アルプス信濃の森工場」は、3千ヘクタールの北アルプスの麓で2022年から操業を開始した最新工場である。工場では441ヘクタールの広大な森が育んだ地下水をくみ上げ、「自然の恵みをそのままに」の考えの下、安全な天然水を製造、提供している。

生産工程は無菌環境でのボトルリングなど、徹底した品質管理や成分分析などによる定期的な水質検査も行っている。また、水博士の異名を持つ、水専門の官能検査員が味や匂いの厳しいチェックを行っている。

(2) 環境への取り組み

サントリーグループでは、グループ一体となったサステナビリティ経営を推進するため、19年に「サントリーグループ サステナビリティ・ビジョン」を策定し、

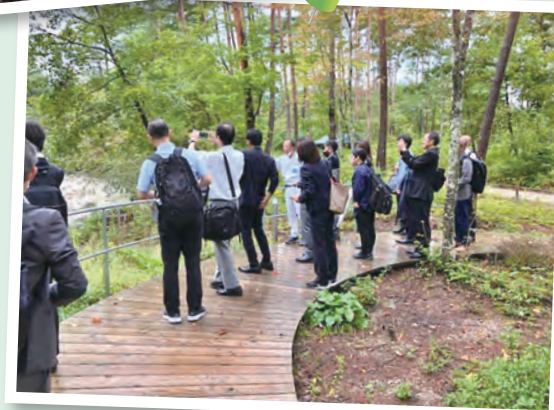


七つのテーマを掲げている。中でも「水」「CO₂」「容器・包装」の三つのテーマに関しては、2030年目標を掲げ、世の中に先駆けた取り組みを推進していた。

① 水への取り組み

30年までに水使用量原単位を15年比で35%削減を目標に活動し、23年実績では28%に達している。

具体的な取り組みとして、水源涵養（雨や河川などの地表の水が



地下に浸透して地下水になること）機能の向上と、生物多様性の再生を目的とした活動「天然水の森」を03年にスタートし、現在では16都府県23カ所1万2千ヘクタール規模まで拡大し、国内工場でくみ上げる平均地下水量の2倍以上の水を涵養している。

② 温室効果ガス（GHG）への取り組み

GHG排出量を30年までに19年

比50%削減を目標に活動し、23年実績で24%まで達成している。

具体的な取り組みとして、すべての生産研究拠点の電力は100%再生可能エネルギー由来とし、さらに北アルプス信濃の森工場では、太陽光パネルの設置やバイオマスボイラーも導入している。

バイオマスボイラーに使用するチップは大町市の森林組合から購入し、使用後の灰は路盤材に利用されている。また、同社の南アルプス白州工場では、クリーン水素の導入を目指しているという。

③ 容器・包装への取り組み

ペットボトルのサステナブル素材の使用率を、30年までに100%にすることを目標に活動し、23年実績は30%に到達。国内の清涼飲料水用ペットボトルのサステナブル素材使用率は、53%に達している。

具体的な取り組みとして「ボト



ル・トゥ・ボトル」の水平リサイクルを推進している。

(3) 工場見学

「北アルプス信濃の森工場」では、北アルプスが20年の歳月をかけて育んだ地下水を利用してサントリー天然水（北アルプス）を製造している。工場見学では、雨がサントリー天然水になるまでの映像を見ることが始まり、見学者が雨水の気持ちになって見学を進めるスタイルであった。

雨が北アルプスに降り、地下水となってくみ上げられ、製品になるまでの過程を分かりやすく説明いただいた。地下水の水温は年間を通して約12度とのことであった。最後に、工場のラインをガラス越しに見学した。製造ラインは二つあり、徹底した効率化とDX（デジタルトランスフォーメーション）化による省人化が進んでおり、各ラインに作業員は4人しかいないという（他工場は十数人必要）。

年間生産能力は、550ミリのペットボトル換算で3300万ケースに達する。

所感

北アルプス信濃の森工場は、自然の中にある気持ちの良い施設だった。水源を守るため、森林整備などを行い、雨水が地下に浸透しやすい「ふかふかの土」をつくる活動をしていると聞き、「自然の恵みをそのままに」という考えが徹底されていることと、原材料を自分たちで調達していることに自動車部品製造業との違いを実感した。

製品のトレーサビリティについては、ペットボトルのキャップに付けたコードを確認することで、生産に関わったすべての情報が確認できるため、不具合の調査時間が従来の10分の1になったという。



生産以外でのCO₂排出量削減の活動として参考になった。

啓発活動として「水育」活動も活発に実施されており、直接エンドユーザーと向き合っていると感じた。また、官能検査員の中には25歳未満に一滴の香料が入っていることを判別できる能力を持つ人もいると聞き、驚いた。

JAPIAの活動

第18回 二輪車部品委員会

報告：二輪車部品委員会

二輪車市場の拡大・活性化のため、完成車メーカーや自治体と連携しながら各種研修会やフォーラムなどを開催

2021年11月に二輪車産業の成長戦略として「二輪車産業政策ロードマップ」が二輪車関係10団体と経済産業省、地方自治体などの協働により発表されました。この10団体には日本自動車工業会と共に、JAPIAが参画。JAPIAの「二輪車部品委員会」が担当し、各種研修会、講演会、見学会をはじめ、フォーラムなど国内外二輪車市場の拡大・活性化に向けた活動を展開しています。その中でも「バイク ラブ フォーラム (BLF)」は、利用者を含めた関係者が集まり「バイクの未来を考える」というイベントで、各方面からの注目を集め人気を博しています。今回は同委員会の活動とBLFについて紹介します。



第12回 BIKE LOVE FORUM in 南国みやざきの様子

二輪車業界テーマの講演会や工場見学などを実施

JAPIAにおいて二輪車部品を手掛ける会員企業は多数派ではないものの、二輪車業界を支えるべく、また産業全体に価値の高い貢献を行うため、二輪



カワサキモータースの工場見学会

車部品委員会が存在します。現在、JAPIAの会員は429社。このうち、110社が二輪車部品を製造しています。二輪車専門の部品メーカーは数社のみで、100社以上が四輪車部品との兼業となることから、二輪車部品の影響力は一見小さく感じられます。しかし、開発や技術、生産面から見ると、二輪車と四輪車の部品には共通点もあり、相互に連携しています。二輪車部品における小型化・軽量化、環境対応、低コスト製造などのノウハウは、自動車部品産業全体の技術革新に大きな影響を及ぼしていると言えます。

その一方で、現在の国内二輪車市場には、かつての活気はありません。一部のプレミアムモデルを除き、市場では「減った」「縮小した」という話が目立ちます。確かに、日本では二輪車から四輪車主体へシフトしています。このため、四輪車の方に目を奪われがちですが、依然、暮らしや経済で存在感はあります。むしろ四輪車にはない、二輪車特有の利便性や趣向性などのニーズが根強く存在し続いています。何より、日本は世界の二輪車産業をリードし、日本メーカーの二輪車は多くの国で生活・産業の発展に貢献しています。まだまだ日本の二輪車産業には「力」があります。

そこで、国内外での二輪車市場の拡大・活性化を目指して、JAPIAは「二輪車部品委員会」を結成しました。主な活動は、年2回の委員会開催に加え、二輪車市場・二輪車業界をテーマとした講演会や施設・工場見学を実施。また、BLFには主催団体の一つとして第1回から参画。経産省の指導や二輪車関係団体の動きに連動した形で、「二輪車産業政策 ロードマップ2030」に対応した活動を進めています。

「二輪車産業政策 ロードマップ2030」では、「二輪車ならではの価値提供を通じ、人々の暮らしに『感動』を届け、日本経済・社会と二輪車市場の発展、雇用維持に貢献」というビジョンを掲げ、「事故死者数ゼロ」や「CN達成への貢献」「快適・楽しさの追求」などの政策課題に取り組んでいます。さらに、二輪車メーカーや自工会二輪車委員会との意見交換会も開き、情報共有と活動の連携を図っています。

BLFは重点活動の一つ これまでに12回開催

BLF活動は「二輪車部品委員会」の重点活動の一つです。「世界に通用する素晴らしいバ

を図ることが目的。バイクに関わる企業、団体、地方自治体などが核になり、利用者なども交え、関係者間で社会におけるバイクへの認知と受容、共存の在り方やバイクの将来像などに関して真摯に議論している」と説明しています。

25年のBLFは、埼玉県秩父郡小鹿野町での開催を予定しています。地方のライダー誘致の先駆けと言われる町で、法人・団体、地元住民らの会費と町の補助金で運営する任意団体「ウエルカムライダーズおがの」(買う・食べる・泊まる)を結成、ジェントルライダー歓迎を



BLF開催実行委員会の川瀬信昭幹事長
(自工会・二輪車委員会企画部会長)



宮崎市観光商工部観光戦略課の本間彰人課長

イク文化の創造を目指す」という目標を掲げ、年1回、開催しています。利用者も参加し、二輪車の認知、共存をはじめ、二輪車の市場、産業の育成、振興に取り組んでいます。もともとは経産省から二輪車業界への呼び掛けで始まり、第1回は三重県鈴鹿市で開催されました。

直近では24年の9月27日に「第12回BIKE LOVE FORUM in 南国みやぎ」が宮崎市内で行われました。フォーラムのテーマは「バイク×観光・地域振興」バイクツーリズムによる観光資源活用と地域振興」で、経産省やBLF関

係団体より「二輪車産業政策ロードマップ2030」が示され、二輪車市場やバイクツーリズムの現状についての説明がありました。また、二輪車による地域振興の可能性について、一般社団法人日本ライダーズフォーラムの風間深志代表と宮崎市観光商工部観光戦略課の本間彰人課長が「ライダーを歓迎する街づくり」と題し、実例を交えて対談しました。

本間課長は「これまで宮崎市では本格的に取り組んだ実績がなく、バイクツーリズムに関する議論に参加させていただくことが自体初の試みだったが、今回のフォーラムを通して、バイクツーリズムの活性化や地域住民との共存という視点、これまで見えていなかった、バイクによる観光や地域振興の課題が見えてきた」と、二輪車の可能性に



宮崎市は堀切峠をはじめ観光地やツーリングコースが豊富で参加者に好評

ついて所感を述べられました。同時に「風間代表との対談を通して、バイクツーリズムが地域経済に与える影響の大きさやライダーが求めるものなど、多くの貴重な知見を得ることができた」(同)とも話されています。

ライダーを受け入れる際の具体的な課題として、駐車場問題やツーリングコースのPRなどが挙げられました。また、県外

からフォーラムに参加したライダーの方々に、宮崎の食や自然が好評だったことから、「宮崎市を訪れるライダーの方が増え、地域のお店や宿泊施設などの利用促進につながることを期待している」(同)と前向きな意見がありました。

現在、神戸と宮崎を結ぶカーフェリーでは、二輪車乗船者が割引運賃で乗船できるお得なツーリングプランが展開されているため、本間課長は「ぜひ活用いただきたい」と話されました。

**25年大会は埼玉・秩父で開催
安全でクリーンなバイク社会を**

BLF開催実行委員会の川瀬信昭幹事長(自工会・二輪車委員会企画部会長)はフォーラム開催の意義に関して「『世界に通用する素晴らしいバイク文化の創造』を目指すとともにバイク産業の振興、市場の発展など

掲げています。また、埼玉県はいち早く高校生を対象にした二輪運転免許取得、車両購入、運転を禁止した「三ない運動」を見直した自治体でもあります。バイク施策の先進地域でもあることから「ここから、さまざまなバイク情報を発信できるのではないかと考えています」(川瀬幹事長)と準備が進められています。

二輪車は日本を代表する産業ですが、市場の中心が海外へ移行しており、四輪と比べ、地域域のエネルギー政策や規制に対応するためのロードマップには不明確な部分が多々あるため、部品メーカーとしては開発・生産に対する方向付け、リソースの確保に経営的課題があります。

委員会では二輪車部品メーカーの関心事を中心に講演会や施設の見学会を設定し、テーマに沿ったキーパーソン、二輪車

メーカー幹部からリアルな情報の入手と各社の抱える課題に対する意見交換を通して、工場におけるカーボンニュートラル(CN)、品質・生産性向上、人材育成に対する取り組みを学び、委員会メンバーや会員企業各社の経営に役立てていただけるような活動を心掛けています。

また、委員会としてBLFに参画し、二輪の利便性、環境や安全に対する取り組みなどの情報を発信し、政府、関係団体と一体となり、市場の活性化に引き続き尽力していく予定です。

このように二輪車部品委員会は、今後の二輪車の市場発展と産業振興に向けた活動の一翼を担っています。委員は今年度から新たに加わった4社を含む14社で構成され、委員長は21年からケブル工



二輪車部品委員会委員長を務めるケブル工業の青木保則社長

業の青木保則社長が務めています。

二輪車メーカーの立場で、川瀬幹事長(ヤマハ発動機)は、「快適で楽しいバイクライフのためには、JAPIA会員企業さまから供給していただく部品が必要不可欠です。引き続き、自工会と共に二輪車ロードマップ2030のゴールイメージの実現に向け、共に歩んでまいります」と、JAPIAの活動に期待しています。

未来に届けたい、安心と笑顔。

Beaming future is in our hands

私たちは持続可能（サステナブル）な社会の実現に向けて、事業を通して貢献していきます。




VISION2030 この手で笑顔の未来を

愛三工業株式会社

〒474-8588 愛知県大府市共和町一丁目1番地の1
www.aisan-ind.co.jp



「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

人事制度改定
056社
目標設定研修
215回
能力評価研修
1063回
昇格者選抜評価
360回

主な実績企業 2024年11月時点

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

代表コンサルはアイシン精機株式会社
（現 株式会社アイシン）人事部出身

詳しい情報はこちらから



人事・人材開発支援の
株式会社シナジーパワー

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

日刊自動車新聞
電子版

媒体（PC、スマホ、タブレット）を選ばず、国内・海外問わず、最新ニュースをチェック！

新聞紙面の記事はもちろん、オンラインならではの速報対応で、業界動向をリアルタイムで配信。電子版でしか読めないコンテンツも満載。

電子版だけの機能が充実

全文検索機能 過去の記事を含めた全文検索機能で、情報をキャッチ ※過去の記事は2008年6月からになります。	ウェブ限定記事 電子版限定のスペシャルコンテンツ	スクラップ機能 重要な記事はスクラップボタンで一発保存
--	---	--

1ID 3,500円

※契約IDが増えるほど、お得な料金設定

https://www.netdenjd.com/

日刊自動車新聞 電子版 **検索**

無料お試し版はこちらから iPad iPhone Android に対応しています！

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 E-mail：hanbai@njd.jp

株式会社 **ヨロズ**

私たちは、考え、動きます。

どうすればお客様の期待を超える

製品を生み出せるのか、

ひとりひとりの「できることの水準」を上げ、

一緒に働く仲間と共に、

妥協をしないものづくりに挑戦しつづけます。

どうすればできるか。

YORUZU

世界と日本！自動車産業界唯一の総合年鑑

自動車年鑑 2024-2025年版

Automotive Yearbook

自動車産業の総合データ集。自動車産業、自動車社会など自動車に関する主要な動向全般を収録。

本誌は自動車産業のデータ集です。自動車の生産や販売、保有に関するさまざまな統計データをはじめ、自動車メーカーを中心とした国内外の動向、世界各国のレポート、新型車やニューリーダー情報を収録しています。最新刊はオールカラー88頁の冊子に加え、統計・資料、108団体7700社以上の連絡先や代表者名を収録した名簿The Listなど全820頁をDVDに収めました。より使いやすい体裁にリニューアルされた自動車年鑑2024-2025年版をぜひお役立て下さい。



申し込みHP

日刊自動車新聞社 共編
一般社団法人日本自動車会議所

定価24,200円(税込み)、送料無料(分売不可)
B5判 冊子88ページ・DVD全820ページ

主な編集内容

本編

統計・資料編

特集1
〈EVシフトにブレーキ？ 世界の新車市場の動向〉

特集2
〈震源地は中国 電動化・知能化競争と産業構造の変革・業界再編〉

特集3
〈「ジャパンモビリティショー」を初開催〉

◎2023～2024 ニューモデル

◎ザ・ニューリーダーズ

◎自動車産業日誌

◎日本と主要国の自動車産業

◎国内自動車販売・サービス

◎自動車産業と行政

◎日本メーカーの主要経営指標一覧

◎役員・経営陣一覧

◎国内主要事業所、車種別最終組立工場一覧

◎海外主要拠点、出資会社

◎新車販売台数推移

◎メーカー別中古車登録台数

◎国産車ディーラーの概要

◎主要国の自動車生産台数

◎自動車部品出荷金額の推移

◎自動車関係諸税率の概要 など

日刊自動車新聞社

お問合せは ☎03-5777-2318

お申込用ファックス 0120-461-490

大変革期

日本自動車産業は優位性を保てるか

～海外展開通史から読み解く～

「100年に一度」ともいわれる現在の変革期に、これからの自動車産業の将来像を描く上でも、過去の歴史をきちんと整理することは極めて重要なことである(著者)一。1900年代の序盤、悪戦苦闘を経て確立した日本自動車産業がその後、成長してきた背景には常に海外戦略が存在します。日本の自動車産業がグローバルに競争優位性を高めてきた要因となってきました。しかし今、電動化や自動走行をはじめとする車載技術の高度化が進み、消費者の価値観が大きく変化する中で、競争のステージが変わりつつあります。日本自動車産業のものづくり能力が今後の戦略にいかに発揮されるか。それを読み解くのに必要な、海外展開通史としてまとめられた一冊です。

上山邦雄・著



日刊自動車新聞社

お問合せは ☎03-5777-2308
お申込用ファックス 0120-461-490

好評発売中

主な編集内容

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

おわりに

戦前期日本自動車産業の成立と海外展開

戦後日本自動車産業の再建と輸出の再開

高度成長期における自動車産業の発展と輸出の拡大

石油危機による打撃と回復からバブルの頂点まで

―国際競争力のより一層の強化とグローバル化への対応期―

バブル崩壊後の競争優位の弱体化と再確立

リーマンショックによる打撃と回復過程

新興国の台頭・「CASE革命」時代における課題と海外展開

日刊自動車新聞社発行
本体価格1,800円+税 A5判、全340ページ

【申込書】 申込日 年 月 日

大変革期 冊

〒

ご住所

ご社名

部署名

ご担当者

お電話番号

FAX番号

請求書添えて、お送りします。別途送料を申し受けます。

お客様にご記入いただいた個人情報、当社において適切に管理いたします。また当社から商品・サービス等に関する各種ご案内をさせていただきます場合がございます。

http://www.njd-books.com/



資本金 5千万円
従業員 273人
拠点 国内2、海外1
代表者 代表取締役会長
滝澤 公一
取締役社長
滝澤 昌朗

本社
岡山県倉敷市水島西通1-1936-12

我が社の
逸品滝澤 昌朗
社長

マニュアルトランスミッションで 培った歯車技術を電動車へ展開



eアクスルの減速機用歯車



電動車向けのローター部品や締結部品も手掛ける

モノづくりにおける同社の強みは、高精度の切削加工技術だ。長年、マニュアルトランスミッション用の歯

製造現場のみならずバックオフィス
の業務変革をデジタル技術の積極的
な活用により推進している。川口浩
司技術部長も「企業文化の変化を感
じている」という。

電動化やカーボンニュートラルな
ど、自動車業界を取り巻く環境が大
きく変化する中、「変化はピンチで
はなくチャンスだ」と滝澤昌朗社長
は話す。22年には「関わる全ての
人を元気にする」というパーパスを掲
げ、まずは「ノー」と言わず果敢に
トライしてみるというモットーの下、
製造現場のみならずバックオフィ
スの業務変革をデジタル技術の積極
的な活用により推進している。川口
浩司技術部長も「企業文化の変化を
実感している」という。

コア技術を生かし、新規事業の創
出も視野に入れる。「人工知能（AI）
をはじめとしたデジタル投資や自動
化投資を積極的に行い、自動車業界
の変化に対応するとともに、製品領
域の拡大にも取り組んでいく」と滝
澤社長は次代を見据える。

車でこうした技術を磨いてきたこと
が新製品の採用にもつながっている。
電動化に伴い、車内外の静粛性に対
するニーズが高まっており、滑らか
に動く歯車の需要が拡大。同社の高
い加工技術と研削設備を生かした歯
車製品が「eアクスル」の減速機な
どに採用されているという。プラグ
インハイブリッド車の好調も追い風
に、今後もさらなる拡販を目指す。
自動車以外では、産業用ロボットの
減速機に搭載される歯車などへの採
用も見込む。

自らが率先して変化し、関わる
全ての人を元気にしたい

水島機工（みずしまきこう）は

1953年に岡山県倉敷市で創業し、
2023年に70周年を迎えた老舗部
品メーカーだ。倉敷市内に2拠点と
タイに1拠点を構え、設立当初から
の取引先である三菱自動車向けをは
じめ、国内外の自動車メーカーや部
品メーカーにデファレンシャルギヤ
などの駆動部品やエンジン、電動車
向けの部品まで幅広く製品を供給し
ている。

電動化やカーボンニュートラルな

ど、自動車業界を取り巻く環境が大

きく変化する中、「変化はピンチで

はなくチャンスだ」と滝澤昌朗社長

は話す。22年には「関わる全ての

人を元気にする」というパーパスを掲

げ、まずは「ノー」と言わず果敢に

トライしてみるというモットーの下、

製造現場のみならずバックオフィ

スの業務変革をデジタル技術の積極

的な活用により推進している。川口

浩司技術部長も「企業文化の変化を

実感している」という。

モノづくりにおける同社の強みは、

高精度の切削加工技術だ。長年、マ

ニュアルトランスミッション用の歯

会員企業ファイル⑥9

MIZUKI

水島機工



本社
群馬県太田市脇屋町997-12

資本金 4,500万円
従業員 185人
(パート含む)
拠点 国内4拠点 (本
社工場、第二工
場、西新町物流
センター、館林
用品事業所)
代表者 代表取締役社長
漆畑 兼久

我が社の
逸品

自動車用ゴム部品

漆畑兼久社長はゴム事業の特長に
ついて「特にスバル向けでは実績を
重ねてきた自負がある。また、当社
の一貫した生産体制と品質保証体制
は大きな強み」と話す。

ゴム事業の成長投資では、ゴム部
品専用の「第二工場（群馬県太田市）
を設立し、2020年から稼働して
いる。工場内には他社にはない高性
能成形機「400トン真空型成形
機」をはじめ、150トンや200
トンのゴム成形機などを複数備え、
顧客からの多様な依頼に応えている。
IoT（モノのインターネット）技

富士ゴム工業（ふじごむこうぎょ
う）は、1965年に富士重工業（現
スバル）の協力工場として設立した
ゴム・樹脂の自動車部品メーカーだ。
基幹事業の自動車用ゴム部品は、設
計・開発から製造、納入までの一貫
生産体制が強みで、近年も材料研究
の内製化や新工場設立など事業基盤
の強化に余念がない。これまでのノ
ウハウも生かしながら高付加価値な
自動車用ゴム部品を開発し、さまざ
まな自動車メーカーや部品メーカー
への提案を強化する。

スバルの協力工場として設立
新工場や開発室を生かし事業強化

術などデジタル技術も新たに導入し、
生産性向上にも努めている。

開発体制ではゴム材料の研究開発
を内製化するため「材料開発室」を
新たに立ち上げた。自社で材料コス
トを制御しながら、材料調合ができ
る体制となった。「材料開発の技術
は蓄積が進んでいる。顧客のゴム部
品に対する悩みに当社から知見を生
かしたアドバイスができています」
（同）という。

富士ゴム工業は強みである一貫生
産体制と新工場や材料開発室も生か
して「自動車用ゴム部品のよろず相
談窓口」の役割を担い、伴走型の製
品開発を拡大する構えだ。

また、将来の事業成長を見据えた
取り組みとして、EV対応と人材育
成も推し進める。内燃機関の減少に
伴いエンジン用ゴム部品の需要減が
懸念される中、EV専用ゴム部品の
研究開発を加速する方針だ。人材育
成とこれからについて漆畑社長は
「各部門でプロ級の仕事を担う人材
を育成する。さらに、従業員を含め
て、その家族や知り合い、地域から
も認められる会社として今後も在り
たい」と語った。

我が社の強み

会員企業ファイル⑥8

富士ゴム工業株式会社

富士ゴム工業

自動車用ゴム・樹脂の 老舗。開発から生産 までの一貫体制



2020年に稼働した第二工場



トヨタ自動車の佐藤恒治社長（左）とBMW AGのオリバー・ツィプセ会長

トレインシステムを共同開発する。BMWブランド、トヨタグループのブランドそれぞれに搭載する。両社は13年に燃料電池システムな

日刊自動車新聞

NEWS TOP 5

9～11.2024

「日刊自動車新聞」に掲載された自動車業界ニュース（2024年9月～11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！

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

NEWS 1 シャープ EV事業参入へ

シャープはEV事業への参入を目指す。親会社である台湾の鴻海精密工業（フォックスコン）のEV用プラットフォームを活用し、数年後の事業化を目指す。ブランドや販売方法などは未定。「シャープ」ブランドで展開する可能性もある。コンセプトモデル「LDK+（エルディーケープラス）」を開発し「シャープ テック デー24」イノベーション ショーケース」で披露した。車内を「リビングルームの拡張空間」ととらえ、「止まっている時間」に焦点を当て、「もう一つの部屋」に位置付けた。

コンセプトモデルは全長約5m。後部座席が後ろ向きに回転し、ドアが開くと両サイドの窓に搭載



鴻海のEVプラットフォームを活用したLDK+

した液晶シャッターが開まり、プライベートな空間になる。家電を通じて人工知能（AI）が学習した情報を基に、好みに応じて空調や明るさを自動で調整し、快適な車内空間を実現する。後方には、65型のディスプレイを搭載。臨場感のあるシアタールームや、子ども遊び場、リモートワークなどにも活用できる。車体上には同社のペロプスカイト太陽電池を搭載。蓄電池や家全体とつながり、AIで家とEVのエネルギーマネ

どで協業を開始し、FCVの基本システムの開発、水素インフラの規格・基準の策定などの分野で協力してきた。今回、FCVの基幹領域にまで協業範囲を広げ、価格を抑えたFCVの開発を目指す。インフラ整備でも協力し、普及が進まないFCVの需要開拓に向けて手を組む。

NEWS 4 マツダ、新型車の仕様数を絞り込み

マツダは、新型車への切り替えや一部改良に合わせて、グレードやオプション設定など仕様数を絞り込む。次期型「CX-5」では、仕様の組み合わせを約7割減らす。2028年ごろに本格展開する次世代商品群「第8世代」にも導入する。設計や生産効率の向上と、サプライヤーの固定費削減につなげる狙い。車両生産の効率化に加えて、在庫や金型などの保管費といったコストの削減効果を見込む。今後投入する新型車では、車両開発の企画設計段階から設定する内外装やオプションパーツといった選択肢や仕様数をあらかじめ固

ジメントを最適化する。

NEWS 2 ホンダ、全個体電池の製造コストを削減

ホンダは、全個体電池の製造コストをリチウムイオン電池（LIB）比で2020年代後半に25%、40年代までに40%それぞれ削減する。使用する材料を最小化するほか、生産効率を高めて製造コストを抑制し、同等の航続距離比でコストダウンを可能とする。

栃木県さくら市に新設した全個体電池のパイロットラインは25年1月に稼働する予定。全個体電池



栃木県に新設した全個体電池のパイロットライン

め、部品単位で仕様が増えることを防ぐ。車両生産の効率化に加えて、在庫や金型などの保管費といったコストの削減効果を見込む。これらの取り組みは、部品メーカーから生産能力や設備などの状況を聞き取った上で方針を決定する。また、仕様数の絞り込みにより、販売現場での営業活動の負担軽減といった効果も期待する。

同社はこれまで、変種変量生産やモデルベース開発（MBD）を強みに、さまざまな派生モデルを投入してきた。ユーザーの好みに合ったさまざまな選択肢を用意して商品訴求力を強化できる一方で、出荷数が少ない仕様もあり、経営面では負担になっていた。今後は需要の高い仕様に絞っていくことで、サプライヤーや販売店を含めて合理化を狙う。

NEWS 5 日産、グローバルで従業員を9千人削減

日産自動車は、グローバルで9千人の人員を削減すると発表した。同社は世界に113万人超の従業員を抱えているが、削減の対

に関する量産に向けた生産技術の検証とバッテリーセルの仕様開発などを行い、20年代後半の実用化を目指す。同ラインは、従来のリチウムイオン電池の製造ラインをベースに、正極塗工と絶縁層塗工の工程集約などで、低コスト化や生産効率化に寄与する技術を用いる。パイロットラインの延べ床面積は約2万7400平方メートルで、投資額は約430億円。そのうち約200億円は新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成金を活用する。

NEWS 3 BMWとトヨタ 次世代FCVを共同開発

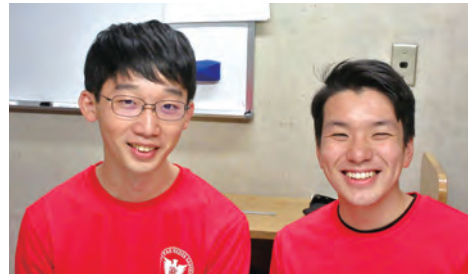
BMWは、トヨタ自動車と次世代燃料電池車（FCV）技術を共同開発することで合意したと発表した。両社はFCVの性能向上や量産による低価格化を急ぐとともに、水素インフラの整備でも連携していく。共同開発した技術はBMWが2028年に生産を始める量産型FCVにも生かす。

両社は、第3世代とする燃料電池技術を活用した乗用車用パワー

象地域などは非公表。また、世界で生産能力を20%減らすことなどにも着手し、固定費3千億円の削減を目指す。

同社は2026年度までの3カ年の中期経営計画で、23年度の世界販売台数の約344万台から100万台の上積みを目指している。しかしながら中国での販売減や米国市場での競争激化などで業績が低迷しているため目標値を見直す。事業の構造改革を進め、26年度までに350万台程度と23年度とほぼ同じ水準でも持続的な収益性やキャッシュを確保できる体制を目指す。

構造改革では、販売管理費の削減や設備投資の優先順位を見直し、業績改善を急ぐ。中長期ではルノーやホンダ、三菱自動車との戦略的パートナーシップの推進で、投資効率や商品競争力を高める。こうした取り組みを円滑に進めるため、25年1月に役員体制も見直す。経営陣の責任も明確にし、内田誠社長は報酬を24年11月から50%返上する。そのほかの経営幹部も内田社長に準じ、報酬の自主返上を行う。



クルマ好き、モノづくり
好きの岡田維摩さん(左)
と有川慧さん

チーム存亡の危機から、 将来性、持続可能性を考え、 ガソリンエンジンからEVに転換。 参戦を通じて地道な技術・運営の 継承の大切さを学ぶ



上智大学「学生フォーミュラチーム」
(Sophia Racing)



チームホームページ

「学生フォーミュラ日本大会」第1回大会優勝校である上智大学が、新たな挑戦を始めている。2024年大会の受賞チームで久しぶりに、その名が登場した。実はここ数年でチームの運営が大きく変わり、大会出場がかなわなかった年もあったが、22年大会からEVクラスで参戦。上智大チームは研究室の支援を受けながらも、“学生サークル”として運営されている。このため、予算や活動で苦勞しながら、むしろ学生サークルらしく、学生主体で大好きな「学生フォーミュラ」に挑む。そこには昔の上智大チームとは違う、新しいチームの姿がある。24年10月に新チームのリーダーに就任した有川慧さんと、テクニカルリーダーに就任した岡田維摩さんに24年大会の感想と今後の方針を聞いた。



24年大会終了後の記念撮影。現在の部員数は21人

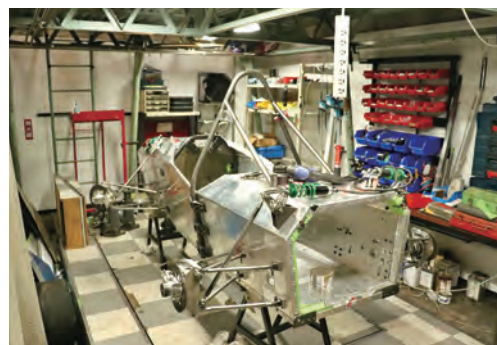
今はまだよちよち歩き
25年大会は3位が目標

Q 学生フォーミュラで上智大は老舗チームです。久しぶりの表彰台でした

有川 上智大と言えば、まだ日本大会がない時、米国大会に出場したという伝統があります。ただ、現在は「ゼロから」とも言える活動の一つ一つ見直し、新しくEVに挑んでいます。EVクラスの出場では3年目ですが、これから「よちよち歩き」と言ってもおかしくありません。

Q 24年大会の入賞で「ここまで来た」という実感でしょう

有川 24年大会のEVクラスに出場して完走。結果は総合表彰の「日本自動車工業協会会長賞」、種目別表彰の「省エネ賞」、特別表彰の「スポーツマンシップ賞」、「最軽量化賞」を受賞しました。新型コロナウイルス感染拡大の中、部員が1〜2人にまで減少するという存亡の危機から、将来性、持続可能性を考え、



24年大会に出場したSR20シャシー

経験者もいて、いろいろなスキルを持った部員が集まっています。海外経験豊富な個性派がそろい、コミュニケーションにも長けています。現在、部員数は21人(3年生2人、2年生6人、1年生13人)です。

有川 部員のキャラクターは強い方が技術的には発展します。個性は歓迎で、上智大らしく、語学力や人脈から海外情報も集めます。

Q 25年大会の目標は

有川 24年大会の成績に満足しているわけはありません。すでに25年大会に向け、前大会の反省点を改善して「EV上位チームになれるように」と、新たなマシンの開発、設計に乗り出しています。目標はEVクラスで3位入賞です。24年大会が

ガソリンエンジンからEVに転換して出場へ。ついに完走・完走を果たし、四つの賞を受賞しました。

Q そこには苦勞、迷いもあったと思いますが

有川 学生フォーミュラ出場へのハードルは高い。大会の出場すら難しく、なかなか完走もできません。今回の入賞は、先輩たちが後輩たちに託してきた地道な技術・運営の継承があったからです。先輩たちは部員不足や技術の壁にぶつかり、苦勞しました。自身の成功を追わず、次の世代に向けてEV技術の蓄積に努めてくれました。

た。22年大会は書類選考で不合格、23年大会は車検で不合格という悔しい経験もしています。24年大会で、地道な基盤づくりが成果を発揮。先輩たちは間違っていないでした。

Q 上智大EVの特

徴は 有川 新しいモノを取り入れる開発姿勢です。技術面では二つの大きな特徴があります。一つは出場車両唯一というアルミモノコック車体。もう一つはEVの特徴である補器類のコンパクトさを生かした大型のエアロパーツです。車両開発ではテーマを決め、これに対応して各班(シャシー、パワートレイン、エアロダイナミクス)と、各担当者で課題がブレイクダウンされます。各班や各担当の調整は同じ部室で顔を合わせ、自由闊達に意見を出しながら進めます。

Q チーム、部員の人柄は

岡田 上智大チームの部員には独特な個性があります。学生のバックグラウンドが日本とは限りません。運動部出身やビジネス

4位でしたから、数字的には1アップ。しかし、この1が難しい。具体的には24年のマシンと同じ方向で開発を進めます。1個1個の確実なアップが大事です。原因の分からない順調より、理解して直す方が良い。

岡田 EV車両の開発には、まだまだ、さまざまな分野での改善、改良の余地があります。そこで対象の企業や産業の視野を広げ、幅広く電気・電子系の情報を収集しつつ、電気、電子関連企業の訪問も実施しています。これがスポンサーの新規開拓にもなればと思います。上智大生はコミュニケーション好きで、学生が多く、物おじししません。何事にも積極的です。



工場周辺5カ所の信号機のない横断歩道や交差点で児童らに声を掛けて注意を喚起

第1回

カヤバの交通安全活動

報告 ● カヤバ長野工場 総務課 唐澤 努

良き隣人として、より良き近隣社会の実現に向けて、企業の社会貢献活動はいつの時代も大切な事として取り組まれています。企業で働く方々にとってもその思いは強く、それぞれが率先して行動する時代へと変化してきました。背景には、リサイクル活動や地球温暖化防止への取り組みなど義務教育の段階でも学習するように、一般社会の関心の高まりがありそうです。JAPIA会員企業の皆さまにとっても、こうした社会的気運の高まり以前から地域社会の一員として社会貢献活動に注力した事例は数多くあり、これからも大切な企業文化の一つとなっています。会員企業の皆さまのこれからの活動に役立てていただくためにも、こうした共創活動を取り上げてまいります。

長野工場の従業員が発案
2020年から活動スタート

カヤバの地域社会への交通安全活動は、もともと長野地区の従業員で構成する安全衛生委員会で「工場周辺の信号機のない交差点が危ないのでは」という意見が出ていたことが契機でした。2020年に当時の委員長の手で、安全活動をする交差点の選定、時間帯、誘導に必要な道具などを検討する体制を作り、活動を開始しました。従業員のほとんどがクルマ通勤をしているので、普段から付近の道路が危ないと感じていました。また、地域貢献につながることもあるので、実施に当たっては反対意見もなく、スムーズに進めることができました。

工場が立地している長野県では、長野県警が交通安全活動を積極的に推進しており、地域の交通安全を企業と一緒に守っていくことを目的に、毎年県内の警察署管内に1社ずつ交通安全

信号機のない横断歩道で児童を見守り
あいさつを通して子どもから活力を享受

安心して通学できるように配慮している

活動推進モデル事業所を指定しています。弊社長野地区におきましても、長野工場と上田工場に近接して小学校が立地しており、千曲警察署管内については、長野工場が24年5月、モデル事業所に指定されました。以前から工場周辺の交通安全に関心を寄せていたこともあり、地域の交通安全活動をお手伝いさせてもらうとの意味でお受けしました。

実際の活動は、長野県内の春と秋の交通安全運動と重複しない時期に年2回、1週間ずつ朝の通学時間帯に幹部従業員が12人参加し、工場周辺5カ所の信



交通安全運動期間中は千曲警察署と共に活動

号機のない横断歩道や交差点で黄色い旗を持って小・中学生を安全に誘導しています。2人1組で横断歩道の上手下手に分かれ、クルマの通行を遮断したことを確認して児童を渡らせます。その時にあいさつも心掛けていて、大きな声が返ってきた時は今日1日の元気をもらっています。

期間中、雨や雪など悪天候の時は特に危険が増すので、必ず実施するようにしています。傘を差しながら、うつむいて歩く児童がいれば注意するようにしています。千曲警察署から提供されている、夜間にドライバークに気付いてもらう反射板を児童らに手渡すなどして、交通安全

に役立ててもらっています。

20年からの活動とあって、地域にはすっかり定着した様子です。児童以外の歩行者の安全誘導も行いますから、すれ違う地元の方々からあいさつやお礼の言葉を頂戴するようになりました。活動を継続することで、地域社会にも認められるようになってきたと実感しています。また、最近では工場周辺を運転するドライバークのマナーも良くなっているのではないのでしょうか。千曲警察署からは、このような交通安全活動を評価していただき、指定書を授与されています。

現在では岐阜でも活動中
一企業では難しい側面も

このような活動は長野地区だけに限らず、岐阜県可児市に拠点を置く岐阜北工場でも実施しています。道幅の狭い住宅地に社員駐車場が点在しているので、



交通安全活動などが評価され、千曲署から「交通安全活動推進モデル事業所」の指定を受けた

スピードの出し過ぎや無理なすれ違いなど、近隣住民の迷惑がないよう注意を払っています。

交通安全活動は一気に解決するものではありませんから、今後も継続していきたいと考えています。朝だけでなく、下校時間に合わせた活動も検討しておりますが、小学生と中学生で下校時間が異なるなど、一企業だけでは難しい面もあります。地域社会の協力が不可欠なので、この活動を通じて1人でも多くの方から理解を頂き、交通安全意識の輪が広がればと願っています。

22世紀を

移動の真ん中に

AISIN

動かそう

www.aisin.com/jp 株式会社 アイシン



読者アンケートおよび 「新連載企画」取材協力のお願い

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

【機関紙「JAPIA NEWS」読者アンケートのご協力のお願い】

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

【新企画：「我が社のターニングポイント」取材ご協力のお願い】

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

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

【掲載条件】

2025 ISSUE2（25年4月発行予定）、ISSUE3（25年7月発行予定）、ISSUE4（25年10月発行予定）の発行タイミングに合わせて、取材対応いただける企業さま

【掲載内容、資料など】

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

「JAPIA NEWS」読者アンケート



◆ 連絡窓口

一般社団法人
日本自動車部品工業会 業務部
Eメール gyomu@japia.or.jp
TEL. 03-3445-4213

読者アンケート期限：2025年3月7日（金）

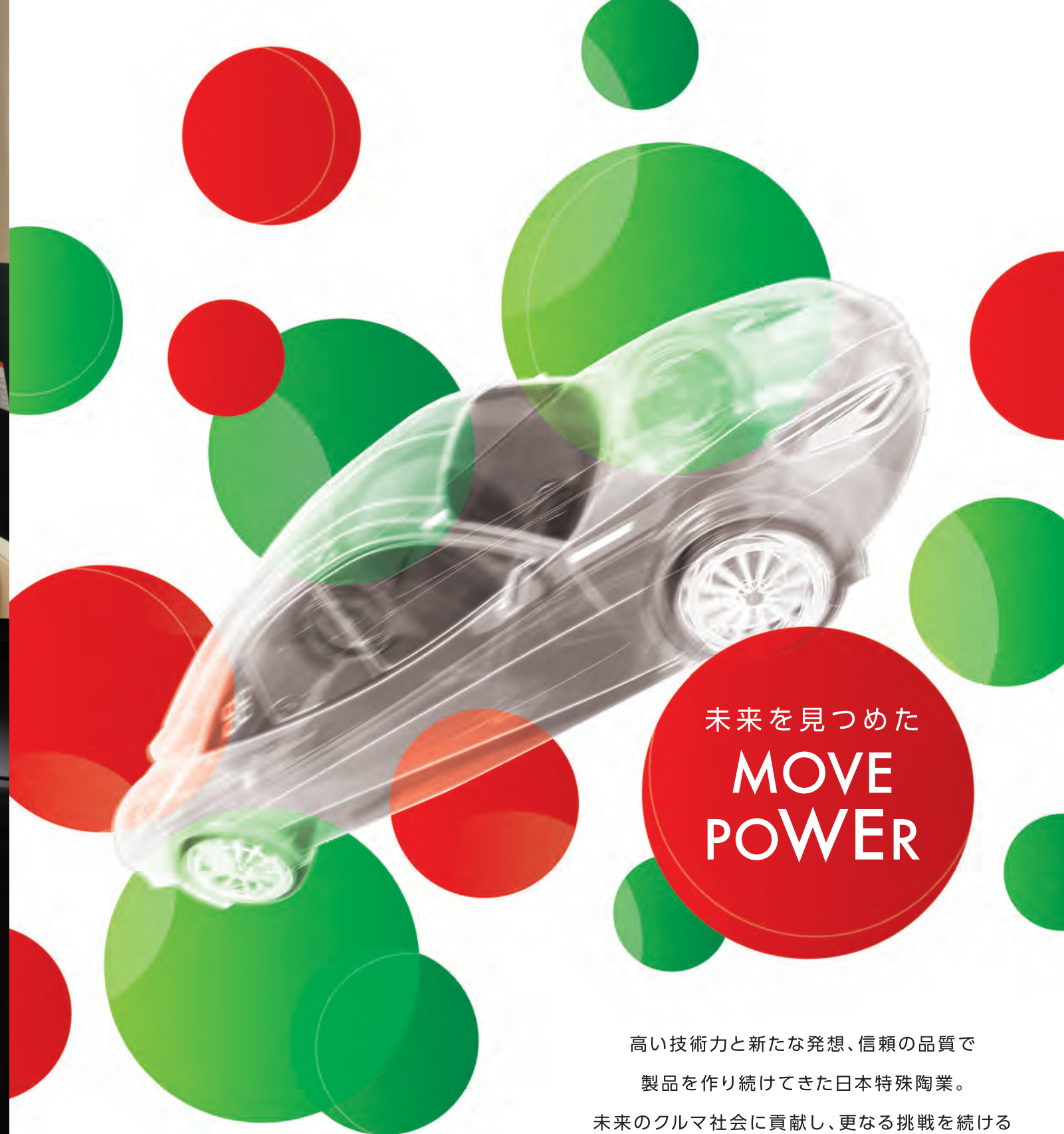


その居心地の良い空間は、
トヨタ紡織のある空間です。



QUALITY OF TIME AND SPACE

すべてのモビリティへ“上質な時空間”を提供



未来を見つめた
**MOVE
POWER**

高い技術力と新たな発想、信頼の品質で
製品を作り続けてきた日本特殊陶業。
未来のクルマ社会に貢献し、更なる挑戦を続ける
日本特殊陶業のPOWERを発信していきます。

Niterra

日本特殊陶業
IGNITE YOUR SPIRIT

〒461-0005 名古屋市東区東桜一丁目1番1号
アーバンネット名古屋ネクスタビル

TEL (052) 218-6218

<https://www.ngkntk.co.jp>