

NEWS



特集

部品メーカーの 事業承継

～M&Aを含め、大変革期の生き残り策とは～

我が社の
ターニングポイント

旭鉄工

自動車とは何か
～学生短信～

第11回 東北大学
フォーミュラチーム(TUFT)

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



だから、
デンソーがいる。

もっと安心して暮らせる社会へ。

もっと環境にやさしい社会へ。

デンソーは、あらゆるパートナーとともに
できてないだけの世界を変えていきます。

DENSO
Crafting the Core

技術は、誰のために生まれるの？

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



スパークプラグ

グロープラグ

ジルコニア酸素センサ

〒461-0005
名古屋市東区東桜一丁目1番1号
アーバンネット名古屋ネクスタビル
TEL (052)218-6218

<https://www.niterragroup.com>

Niterra
日本特殊陶業

全領域空燃比センサ / ノックセンサ



可能性を 技術で 「カタチ」に。

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

Essential Core Manufacturing

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



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



私たちは、考え、動きます。

どうすればお客様の期待を超える

製品を生み出せるのか、

ひとりひとりの「できることの水準」を上げ、

一緒に働く仲間と共に、

妥協をしないものづくりに挑戦しつづけます。

株式会社 30ズ



どうすればできるか。

YOR/ZU

「企業は人材育成」

環境が変化しても成長し続ける
人材を育てる

- 人事制度改定 **056** 社
- 目標設定研修 **236** 回
- 能力評価研修 **1124** 回
- 昇格者選抜評価 **394** 回

主な実績企業 2025年5月時点

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

代表コンサルはアイシン精機株式会社
(現 株式会社アイシン) 人事部出身

人事・人材開発支援の 株式会社シナジーパワー

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

詳しい情報はこちらから



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



合をせゆく

成してゆく

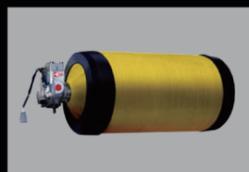
エアバッグ

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**

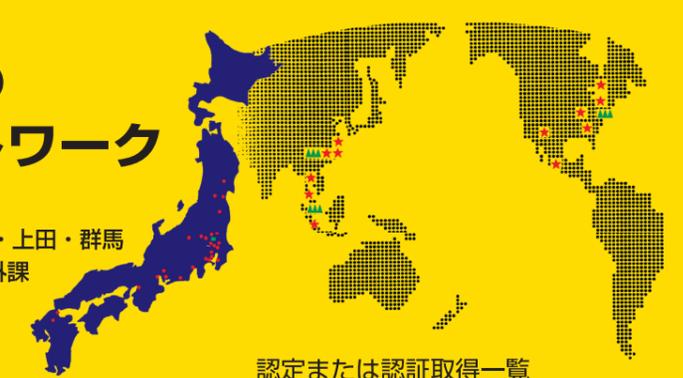


光の力で未来へ。さあ。
KOITOと、いこう。

安全を光に託して
Koito
Since 1915

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

イワタボルトの グローバルネットワーク



国内

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

海外

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

認定または認証取得一覧

	タイトル	認定・認証施設	取得No.	認定・認証機関
日本	ISO/IEC 17025:2017	技術開発課 IBラボ	ASNITE 00507	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(管)・宇都宮(管)・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 14001:2015	IWATA BOLT SINGAPORE PTE.LTD.	94-2-0318	TÜV SÜD PSB
シンガポール	ISO 9001:2015	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
	IATF 16949:2016	岩田螺絲(深圳)有限公司	44111081851	TÜV NORD CERT
中国(深圳)	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/>



- 6 巻頭言
副会長・国際委員会委員長 白柳 正義
(トヨタ紡織 代表取締役社長)
- 10 JAPIA通常総会レポート
- 13 中小企業会員会社 優良従業員表彰
- 18 我が社のターニングポイント
旭鉄工
- 22 次代を見据えて
先進モビリティ
代表取締役社長
瀬川 雅也
- 26 特集
部品メーカーの事業承継
～ M&Aを含め、大変革期の生き残り策とは～
- 30 支部活動レポート
東日本支部視察報告 (AESC茨城工場)
33 西日本支部視察報告 (関西職業能力開発促進センター)
- 36 JAPIAの活動 第20回
通商部会
- 40 会員企業紹介～我が社の強み～
41 アスエネ (東京都港区)
42 ユーロフィンFQL (川崎市幸区)
43 AQUA (北九州市若松区)
- 44 日刊自動車新聞NEWS TOP5
- 46 自動車とは何か～学生短信～ 第11回
東北大学フォーミュラチーム
(TUFT)
- 48 社会のために、地域のために 第3回
一志の農業事業
- 50 読者アンケート



我が社のターニングポイント
旭鉄工 木村 哲也 社長



自動車とは何か～学生短信～
東北大学フォーミュラチーム

2025年7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



読者アンケートおよび「連載企画」取材協力をお願い

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

【機関紙「JAPIA NEWS」読者アンケートのご協力をお願い】

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。

【連載企画：「我が社のターニングポイント」取材ご協力をお願い】

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

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

【掲載条件】

2025 ISSUE4 (25年10月発行予定)、2026 ISSUE1 (26年1月発行予定)、ISSUE2 (26年4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. 03-3445-4214

読者アンケート期限：2025年9月5日(金)



一般社団法人 日本自動車部品工業会

副会長・国際委員会委員長 白柳 正義

(トヨタ紡織 代表取締役社長)

不確実な時代に “なくてはならない” 存在を目指して

昨年度から日本自動車部品工業会（JAPIA）の副会長・国際委員会委員長を拝命しておりますトヨタ紡織の白柳です。どうぞよろしくお願いたします。

2024年の就任あいさつで「今年は選挙の年、保護主義的な流れが加速し、私も自動車部品産業にとって、ますます先々の読み難い時代になっていくのでは」と申し上げましたが、実際の混迷度合いは、関税や輸出規制、地域紛争の増加・深刻化など、私の想定をはるかに超えるものとなっています。

自由貿易の枠組みを前提とした自動車部品産業にとって、経営のかじ取りはますます難しくなっていますが、正しい情報を迅速に把握し、動くべきこと、動くべきではないことを冷静に見極め、動くべきことについては、より迅速に、ということが求められていると思っています。

そうした厳しい経営環境の中、本年度、私も国際委員会といたしましては、よりアンテナを高く張り、通商、知的財産、レジリエンスという部会活動を通じ、次の三つのことに注力してまいります。

一つ目は、「会員の皆さまに、正確な情報」を、タイムリーに提供すること」です。目まぐるしく変化する米国関税政策については、米国の政府や部会（MEMA）の情報を、JAPIAのホームページなどでリアルタイムに展開しています。また、特定国に依存している鉱物リストも公開しておりますので、自社のサプライチェーンのリスク管理にお役立ただけだと思います。

本会長から政府にお伝えいただいておりますが、今後も会員企業やサプライチェーンの困りごとを伝えていくと共に、海外当局に対してもパブリックコメントなどを通じ、日本の声を届けてまいります。特定国依存からの脱却につきましても、個社では対応困難なサプライチェーン上の課題について、自工会・経済産業省と協力して取り組んでまいります。

二つ目は、「各国・地域の部品工業会との連携強化」です。世界の分断が進み、保護主義的な動きが強まる今こそ、他国や地域との連携強化が必要不可欠です。米国・カナダ・メキシコや欧州の部会とは、当局情報の収集や規制対応で協働していきます。また、昨年のインドに続き、ブラジル部会からも「日系中小企業の誘致を最優先で検討している」との声を頂いています。タイやインドネシアとの交流にも取り組み、守りと攻めの両面で世界との結び付きを強めていきたいと考えています。

JAPIAでは、茅本会長のもと、正副会長が毎月打ち合わせを実施し、各委員会・部会・支部が集まり、我が国自動車産業の「サプライチェーン全体の競争力強化」のため、真剣に議論を重ねています。そして、会員企業の皆さまの声を傾け、不断にPDCA (Plan・Do・Check・Action) サイクルを回すことで、独り善がりにならない活動を心掛けてまいります。

そして三つ目が、「業界課題を日本自動車工業会・日本政府と共有し、より良い方向に進めていくこと」です。米国関税政策に対する業界の懸念は、既に茅

「入って良かった部会会としてなくてはならない部会会」となるよう、国際委員会としても皆さまの駆け込み寺としてしっかりと取り組んでまいりますので、会員企業の皆さまの引き続きのご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

暑申お見舞い 申し上げます 2025年

<p>代表取締役社長 三乘工業株式会社 眞田 達也</p>	<p>代表取締役社長 株式会社東郷製作所 相羽 繁生</p>	<p>代表取締役社長 株式会社荒井製作所 叶 大江</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ジエイテクト 近藤 禎人</p>	<p>代表取締役社長兼CEO TPR株式会社 矢野 和美</p>	<p>代表取締役社長 ユニプレス株式会社 浦西 信哉</p>
<p>代表取締役社長 エムケーカシヤマ株式会社 櫻山 剛士</p>	<p>代表取締役社長 株式会社浅野園車工作所 藤田 一</p>	<p>代表取締役社長 三和パッキング工業株式会社 宮川 博至</p>	<p>代表取締役社長 竹内工業株式会社 竹内 祐介</p>	<p>代表取締役社長 矢崎総業株式会社 矢崎 陸</p>	<p>代表取締役社長 株式会社日刊自動車新聞社 花井 真紀子</p>
<p>代表取締役社長 NTN株式会社 執行役員 執行役員 鷓飼 英一</p>	<p>代表取締役社長 旭鉄工株式会社 木村 哲也</p>	<p>代表取締役社長 三輪精機株式会社 西海 栄一</p>	<p>代表取締役社長 大和産業株式会社 増淵 恭</p>	<p>代表取締役社長 マルヤス工業株式会社 山田 泰一郎</p>	<p>代表取締役社長 株式会社リケンNPR株式会社 前川 泰則 代表取締役社長 高橋 輝夫</p>
<p>代表取締役社長 HKT株式会社 秋山 茂</p>	<p>代表取締役社長 株式会社アクア 畦津 良介</p>	<p>代表取締役社長 小島プレス工業株式会社 小島 栄二</p>	<p>代表取締役社長 大同メタル工業株式会社 判治 誠吾</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ボンフォーム 西脇 保彦</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ニチリン 曾我 浩之</p>
<p>代表取締役社長 エイケン工業株式会社 宮治 友博</p>	<p>代表取締役社長 株式会社小糸製作所 加藤 充明</p>	<p>代表取締役社長 太平洋工業株式会社 小川 信也</p>	<p>代表取締役社長 大東プレス工業株式会社 中牟田 昌彦</p>	<p>代表取締役社長 パシフィック工業株式会社 長安 純</p>	<p>代表取締役社長 住友電装株式会社 漆畑 憲一</p>
<p>代表取締役社長 イワタボルト株式会社 岩田 聖隆</p>	<p>代表取締役社長 株式会社小糸製作所 川瀬 正裕</p>	<p>代表取締役社長 カヤバ株式会社 大野 洋一</p>	<p>代表取締役社長 ダイキョーニシカワ株式会社 杉山 郁男</p>	<p>代表取締役社長 日本特殊陶業株式会社 尾堂 真一</p>	<p>代表取締役社長 シグマ株式会社 浜先 克範</p>
<p>代表取締役社長 株式会社アイシン 吉田 守孝</p>	<p>代表取締役社長 i-Smart Technologies 株式会社 木村 哲也</p>	<p>代表取締役社長 大野ゴム工業株式会社 大野 洋一</p>	<p>代表取締役社長 ダイキョーニシカワ株式会社 杉山 郁男</p>	<p>代表取締役社長 日本特殊陶業株式会社 尾堂 真一</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ジェイテクト 取締役社長 近藤 禎人</p>
<p>代表取締役社長 株式会社アイシン 吉田 守孝</p>	<p>代表取締役社長 i-Smart Technologies 株式会社 木村 哲也</p>	<p>代表取締役社長 大野ゴム工業株式会社 大野 洋一</p>	<p>代表取締役社長 ダイキョーニシカワ株式会社 杉山 郁男</p>	<p>代表取締役社長 日本特殊陶業株式会社 尾堂 真一</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ジェイテクト 取締役社長 近藤 禎人</p>

<p>代表取締役社長 日本発条株式会社 茅本 隆司 代表取締役社長 上村 和久</p>	<p>代表取締役社長 株式会社アイシン 吉田 守孝</p>	<p>代表取締役社長 大野ゴム工業株式会社 大野 洋一</p>	<p>代表取締役社長 ダイキョーニシカワ株式会社 杉山 郁男</p>	<p>代表取締役社長 日本特殊陶業株式会社 尾堂 真一</p>
<p>代表取締役社長 豊田合成株式会社 齋藤 克巳</p>	<p>代表取締役社長 曙ブレーキ工業株式会社 長岡 宏</p>	<p>代表取締役社長 株式会社小糸製作所 加藤 充明</p>	<p>代表取締役社長 大東プレス工業株式会社 中牟田 昌彦</p>	<p>代表取締役社長 パシフィック工業株式会社 長安 純</p>
<p>代表取締役社長 トヨタ紡織株式会社 白柳 正義</p>	<p>代表取締役社長 株式会社アクア 畦津 良介</p>	<p>代表取締役社長 太平洋工業株式会社 小川 信也</p>	<p>代表取締役社長 大東プレス工業株式会社 中牟田 昌彦</p>	<p>代表取締役社長 パシフィック工業株式会社 長安 純</p>
<p>代表取締役社長 株式会社東海理化 社長執行役員 二之夕 裕美</p>	<p>代表取締役社長 旭鉄工株式会社 木村 哲也</p>	<p>代表取締役社長 小島プレス工業株式会社 小島 栄二</p>	<p>代表取締役社長 大同メタル工業株式会社 判治 誠吾</p>	<p>代表取締役社長 株式会社ボンフォーム 西脇 保彦</p>
<p>代表取締役社長 石川ガスケット株式会社 石川 伸一郎</p>	<p>代表取締役社長 三輪精機株式会社 西海 栄一</p>	<p>代表取締役社長 大和産業株式会社 増淵 恭</p>	<p>代表取締役社長 マルヤス工業株式会社 山田 泰一郎</p>	<p>代表取締役社長 株式会社リケンNPR株式会社 前川 泰則 代表取締役社長 高橋 輝夫</p>
<p>代表取締役社長 プレス工業株式会社 清水 勇生</p>	<p>代表取締役社長 株式会社浅野園車工作所 藤田 一</p>	<p>代表取締役社長 三和パッキング工業株式会社 宮川 博至</p>	<p>代表取締役社長 竹内工業株式会社 竹内 祐介</p>	<p>代表取締役社長 矢崎総業株式会社 矢崎 陸</p>



令和7年度 通常総会を 開催

JAPIAは5月22日、経団連会館（東京都千代田区）において、令和7（2025）年度通常総会を開催し、令和6年度事業報告・決算および令和7年度事業計画・予算が審議され、承認された。また、理事として、西村直史氏（ボッシュ取締役副社長）、日野貞実氏（ミツバ代表取締役社長）、石川雅洋氏（ソミック石川取締役会長）、羽藤秀雄氏（住友電気工業代表取締役副社長）、杉山郁男氏（ダイキョーニシカワ代表取締役社長）が補充選任された。事業計画では、「取引適正化」「物流強靱化」「外国人技能実習制度見直しへの対応」「レジリエンス」「デジタル（データ流通基盤）」「サーキュラエコノミーTF（CE）」「オープンイノベーション（OI）研究会」「カーボンニュートラル（CN）」の八つを重点テーマに掲げ、活動を推進していくことが述べられた。

※出席・登壇者などの所属・役職は2025年5月22日時点



総会は経団連会館で開催された



会員企業代表らが一堂に会し、報告や講演を聴講した



茅本会長

2年目となる 茅本会長体制のもと

茅本会長からは次のような抱負が述べられた。

本年度も、サプライチェーンの強靱化と全体の競争力強化を引き続き推進する。特に、会員の約8割を占める中堅・中小企業の課題解決に力を入れる。電動化の進展や環境規制の強化、サプライチェーンの複雑化により、自動車産業は従来のビジネスモデルでは対応が難しくなっ

ている。また、地政学リスクや経済安全保障の観点から、レアメタルや半導体などの供給確保も喫緊の課題となっている。JAPIAでは、昨年度に引き続き八つの重点テーマを設定し、活動を進めている。価格転嫁については一定の成果を上げており、政府からも高く評価されているが、労務費転嫁や型管理の徹底には課題が残っている。

今年に入り、複数の部品メーカーが下請法違反で勧告を受けており、型保管費の支払いに関

する緊急点検を全会員企業に依頼した。今後も適正な労務費転嫁と型管理を徹底し、サプライチェーン全体への浸透を強めていく。また、日本自動車工業会との正副会長懇談会を継続開催し、実務レベルからトップ層まで巻き込んだ取り組みを進めている。

米国の本邦に対する追加関税に対しては政府に粘り強い交渉を求め、中小企業支援や国内生産維持策の実施も要望している。今後も「なくてはならない部

工会」としての存在感を高め、会員の支援と協力を得ながら活動を展開していく、と強い決意が述べられた。

副会長、部会長から 活動方針を説明

総会では、齋藤副会長（総務委員長）、白柳副会長（国際委員長）、二之夕副会長（総合技術委員長）、石川副会長（中小企業施策委員長）、美野副会長（東日本支部長）、相羽副会長（西日本支部長）、眞田副会長（西

令和7年度

中小企業会員会社 優良従業員表彰

1982（昭和57）年より毎年、当工業会の中小企業会員の優良従業員に対する表彰式が行われています。令和7年度の表彰者は次の各氏に決定し、各支部それぞれの支部年次会において表彰されました。受賞者は勤続15年以上、年齢は35歳以上の方々です。

※推薦理由は各社からご提出いただきました推薦書に基づき掲載しています。

江崎工業株式会社
管理本部 次長



東日本支部
渡部 健二郎
わたなべ けんじろう

特定社会保険労務士の資格を生かし、当社の人事・賃金制度の構築・運用・更新に長年尽力してきた。昨今では人材採用難の状況下で外部識者を交えて求人方法の見直しを実現。現在、人事・労務関連業務のシステム導入による属人化防止、省力化、業務効率向上に向けた改善活動を鋭意推進している。

エイケン工業株式会社
生産技術部 係長



東日本支部
鈴木 利信
すずき としのぶ

生産技術部に所属し、設備の導入・改造・保全・修繕などを担当し、係長として、部下、作業員への指導も精力的に行っている。設備の導入・改造時には中心的な役割を担っており、生産量の増加、品質安定および経費削減に多大な貢献をしている。新工場建設時にはプロジェクトメンバーを束ね、関係者との調整・折衝などを担当する予定である。

埼玉機器株式会社
生産管理部 課長



東日本支部
釣谷 直彦
つりたに なおひこ

生産性の向上や在庫低減に貢献し、また、自らの技能・知識を生かして後進の指導教育を積極的に行い、企業の発展に貢献していることは従業員模範である。

エス・オー・シー株式会社
ロジスティクスセンター センター長



東日本支部
宇野 誠吾
うの せいご

従来は各営業所で行っていた物流業務を重要な業務と位置付け、ロジスティクスセンターを新設。その初代センター長として物流改革の先頭に立ち、顧客満足を達成するために、効率改善や無駄の排除を実行している。



副会長、部会長より今年度の活動方針などを説明

日本支部長）、横尾カーボンニューtral部長から活動方針の説明があった。
総会後の活動報告では、JAPIAの主要委員会などの活動

報告と事業計画などを事務局が報告した。その中で「JAPIA Aでは、会員の皆さまへ有用な講演会・セミナーの開催、支援ツールなどの提供を行っている。

総会後、経産省の 飯田事務次官による 講演開催

総会後には、経済産業省の飯田経済産業事務次官より「日本経済のこれから〜『経済産業政策の新機軸』の推進〜」と題し、ご講演いただいた。講演では、日本経済の現状と今後の成長戦略について、グローバルな視点と国内政策の両面から解説された。「バブル崩壊以降、日本の経済成長は鈍化し、企業のコストカット志向が強まり、国内投資や賃金上昇が停滞したことが課題」と述べられた。



総会後、経産省飯田事務次官が講演

うした状況に日本も対応し、産業構造の転換と国内投資の促進が急務であると指摘。経産省はGX（グリーン・トランスフォーメーション）移行債や成長志向型カーボンプライシング構想などの政策を導入し、2040年に向けた経済ビジョンを打ち出しているとの説明された。
講演の最後には、自動車産業を含む日本の基幹産業に期待を寄せ、グローバルな技術革新に対応するための先手の投資と構造改革を訴えた。政府としても、企業と連携しつつ、持続可能で豊かな日本社会の実現を目指す姿勢が示された。

福寿工業株式会社
技術グループ・機械セクションリーダー



中日本支部
山野口 広志
やまのくち ひろし

技術グループ・機械セクションリーダーとして生産設備の自動化、生産性、安全、品質向上など生産増強に寄与すると共に、部下より指導力、技能を高く評価され、模範となっている。

株式会社東海理機
各務原製造部 製造2課 課長



中日本支部
河村 雅之
かわむら まさゆき

1992年に入社し、製造部課長として勤務している。勤勉で向上心も高く、部下・他部署へのきめ細かいフォローができる優秀な社員である。海外拠点の勤務経験もあり、豊富な経験と知識を持つ、将来有望な人材である。

三和ニードル・ベアリング株式会社
生産本部 製造部・課長



東日本支部
飯村 利実
いむら としみ

製造部門の課長として、工程改善や生産向上に大きく貢献し、納期を守り、安定生産に尽力している。また、常に向上心を持ち、業務に対する姿勢も真摯で、部下へのサポートや指導にも積極的に取り組んでいる。日々の業務においても柔軟で迅速な対応力を持ち、困難な状況でも冷静に対応し、周囲の信頼を集める存在である。

三輪精機株式会社
設計開発部 商品・先行開発課



東日本支部
高橋 拓也
たかはし たくや

開発部門に所属し、空圧製品のエアコンプレッサー、油圧製品のモーターやバルブ、テイルトボンブ、新技術取得や新商品開発に従事し、オンラインランナーとして長年売り上げに貢献したことは特筆すべきものがある。

株式会社メイドー
営業本部 課長代理



中日本支部
松本 崇
まつもと たかし

入社後、営業部に配属され、今に至るまで営業業務を担当。2013年からは米国に、21年からは取引先に出向を経験。さまざまな経験を積み、貴重な営業人材として活躍している。

三井屋工業株式会社
本社製造部 本社製造2G 担当



中日本支部
竹中 進悟
たけなか しんじ

入社以来、総務・生産管理を経て、現在は製造部門で製品の出入庫管理に携わっている。再雇用後もその豊富な知識を生かし、職場の円滑な運営に貢献している。当社の発展に欠かせない存在である。

中川特殊鋼株式会社
札幌流通センター シニアスタッフ



東日本支部
柁井 充
ますい みつる

入社後、現事業所にて現場切断作業・物流作業および営業事務に従事。その後、倉庫・鋼材営業も担当する。お客さまとは朗らかかつ礼儀誠実をもつて接し、現業での経験を生かした営業活動ができる貴重な人材として活躍している。

東洋エレメント工業株式会社
栃木製造部 製造技術課・チーフ



東日本支部
江橋 太
えはし ふとし

技術課の仕事以外にISO14001事務局員を務め、難易度が高い公害防止管理者（水質2種）を取得するなど環境への貢献度が高い。設備管理、図面や仕様書などの品質文書の管理なども適切に行い、模範的で功績は顕著。

やまと興業株式会社
ケーブル部 次長



中日本支部
浅野 啓太
あさの けいた

入社後、ケーブル部技術部門にてモノづくりに携わり、インドネシア工場の立ち上げ、工場運営の基盤作りに貢献した。現在はケーブル部門にて、売り上げ基盤の拡大へ新技術の提案や生産革新と、国内・海外問わず活動している。

株式会社松井製作所
第2事業部 URW-EU 課長



東日本支部
多川 亮
たがわ りょう

入社以来、業務に真面目に取り組み、ライン長、製造課長とステップを踏んできた。特筆すべきは、ヨーロッパの子会社へ駐在し、現地従業員指導や管理、そのほか多岐にわたって業務を行い、現在も子会社の要となっている。

一志株式会社
製造部 整備G主査



西日本支部
清水 郁二
しみず いくい

勤続38年、鍛造工場での生産において永年の間、その中核として業務に励み、熟練した技術力とセンスを生かし、現在は熱間鍛造での生産と保全設備の両面で活躍し、企業の発展に資する業績は顕著である。

株式会社一井
岡山工場 工務課 課長



西日本支部
三十日 雅貴
みとおか まさき

入社以来、長きにわたりプレス、溶接組立の製造部門において、製造ラインの改善後輩社員の育成など、柔軟かつ誠意をもって業務に尽力してきた。近年では生産管理部門の課長も歴任し、製造の経験と知識を生かしながら、前工程である生産計画から後工程の物流まで、物の流れを意識した改善に取り組み、成果を挙げている。

株式会社東海理機
要素部品技術部 生産技術開発課 課長



中日本支部
牧野 継聖
まきの つぐまさ

生産技術部門において、設備設計・製作業務で多くの実績を積む。現在は、開発部門の長として能力を遺憾なく発揮し、次世代技術の育成に貢献している。加えて周囲からの信頼も厚く、従業員の模範である。

大橋鉄工株式会社
品質保証部 主査



中日本支部
瀧之上 良直
たきのつえ よしなお

入社以来25年間、設計品質課および品質保証課に従事し、技術開発や品質向上に尽力してきた。レーザー熱処理技術の開発など、弊社の技術力を向上させ、良品率のモノづくりに大きく貢献した。

新興工業株式会社
営業部営業課 課長



西日本支部
大智 聖士
おおち せいじ

当社の営業部門の管理職として主要なお客さまとの窓口業務に取り組みながら、配下に対し実践型の指導を進める姿勢は部下の成長につながっており、社内関係部門からの信頼も厚い。

シグマ株式会社
企画管理部 情報管理課



西日本支部
杉岡 克尚
すぎおか かつひさ

生産管理システムの導入、運用の中心的人材として従事し、受注から納入までの生産や在庫、部品データを活用して、他社にはまねできない事務作業の効率化と生産性向上に大きく貢献した実績を称賛する。

日本フレックス工業株式会社
営業部 次長



西日本支部
藤原 幸彦
ふじはら ゆきひろ

入社以来、営業部において販売部隊の先頭に立ち活躍し、会社組織の要として尽力してきた。新規開拓をはじめ、医療関係や自動車メーカーを中心に、お客さまに喜ばれる営業活動を実施し、当社への功績も大である。

大東プレス工業株式会社
製造課 第二係長



西日本支部
吉本 光徳
よしもと みつひこ

バックミラーを取り付けるためのステーパー部門に携わり、購買、生産計画、改善と多岐にわたる職務に従事している。次世代を担う新人教育にも取り組み、コミュニケーションを大切に、滞りなく業務を行うことができる。

三乗工業株式会社
生産部 久代工場製造課製造係 シート班



西日本支部
吉岡 隆年
よしおか たかとし

入社以来、長年にわたり自動車内装部品のオレフィンシート生産成形ライン作業に従事し、生産性・品質向上などに大きな成果を修め、企業の発展に貢献した。また、豊富な経験と誠実な人柄で後進の指導育成に当たるなど、上司・同僚からの信頼も厚く、模範となっている。

丸五ゴム工業株式会社
倉敷工場 企画管理課 主任



西日本支部
丸山 健治
まるやま けんじ

技術と人徳を兼ね備えた達人である。改善組織の中核で実力を発揮。からくり改善装置を製作、導入した結果、手作業の工程を43%削減することに成功。「文部科学大臣賞」を受賞し、企業主催の「からくり改善コンペ」でも上位入賞など活躍は著しく、社業振興に貢献している。

株式会社ワイテック
海田工場 管理グループ 主任



西日本支部
安藤 めぐみ
あんどう めぐみ

点在していた部品の集約と物流導線を整流化してモノと情報の流れをリアルタイムで確認できるシステムを構築した。これにより4人の省人化に加え、正確な物流管理、効率的で負担の少ない作業環境を実現した。

我が社のターニングポイント



木村 哲也
(きむら てつや)

旭鉄工代表取締役社長。1992年3月東京大学(修士)卒業、同年4月トヨタ自動車入社、2013年4月旭鉄工取締役、同年12月副社長、16年3月社長就任。1967年3月生まれ、58歳。兵庫県出身

経営者自らが自分ごととして考え、率先することが重要。そうすれば社員も共に考え、カイゼンが進んでいく

ことで、そこから大きく収益性を高めることができました。

Q 13年4月、トヨタ自動車から取締役として旭鉄工に入社しました。ただ、その頃は古い習慣が色濃く残っていたそうですね

木村 最初は「なんだこれ」というような状況でした。仕事のやり方も古かったです。例えば経理の業務を見れば、オフィスコンピュータの画面を見て数値を紙に記入し、電卓で計算した上で改めて入力している。銀行の入金の記録もノートに書き記していました。なぜそんなやり方をしているのか、理由を聞いてみると「昔からこうだったから」と言われました。当時、社員の中に「何か変えなければならぬ」という意識はありませんでした。

Q 入社後、経営改善に取り組みはじめました

木村 当時は経営の経験もなかったため、社員の様子を見ながらでした。その中でも業績の改善に向けて、まずはトヨタ時代の最後の3年間、生産調査

第11回

ASAHI
旭鉄工株式会社



創立 1941年8月
資本金 2,700万円
従業員 432人(2023年4月末時点)
本社 愛知県碧南市中山町7-26

旭鉄工は、1941年創業のトヨタ自動車のTier1サプライヤーだ。愛知県碧南市と西尾市に拠点を構え、今日まで自動車部品を供給し続けている。近年、同社はデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進し、成果を上げたことでも注目を集めている。今こそ収益を伸ばしている同社も、かつては万年赤字の状態が続いていた。体質改善のかじ取りを担った木村哲也社長は「われわれが取り組んだことは、日本のほかの企業でもできる」と指摘。独自のIoT(モノのインターネット)ツール「iXacs(アイザックス)」によるソリューションの提供にも力を入れている。転職について木村社長に聞いた。

赤字体質だった同社をDXの推進などで状況をカイゼン

Q DXの推進で成果を上げています

木村 弊社の2024年度の実績を10年前と比較すると、売上高を11億円、

利益を9億円伸ばしました。かつ、基準内賃金についても17%上げることができています。私が入社する以前も旭鉄工では「カイゼン」を行っていましたが、経営環境としては赤字体質で厳しい状況でした。試行錯誤を重ねた

部で学んだことを実践しようとした。ところが、トヨタと同じようにはいきませんでした。人手に余裕がなく、社員一人ひとりの改善スキルも高くなかったのです。業務のフローややり方を見直そうとしても「忙しいからできない」と言われてしまう状況でした。

Q そんな中、経営改善に向けたアイデアとしてIoTに目を付けられました

木村 「忙しくてもデータを収集でき

るようにしたら良い」と考えました。そこで自社でIoTツールを開発し、これを活用することで、自動で生産数や機械の停止時間などを把握できる仕組みをつくりました。

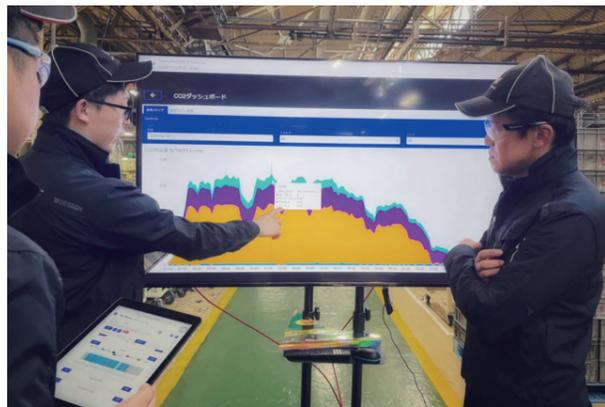
Q 改善は最初からうまくいったのでしょうか

木村 いきなりうまくいきませんでした。とりあえず取り組んでみて、試行錯誤するうちに分かってきたと思います。また、こうした改善活動を始めても社員は「とりあえず言われたけれど、いずれ考えれば良いかな」といった様子でした。

Q それでも15年春から本格的にIoTを活用した改善が始まりました

木村 きっかけは、工場のあるラインの生産能力を、15年7月までに向上させる必要が生じたことでした。もし実現できない場合は追加の設備投資が必要であり、それは何とか避けたかったのです。ただ、当初は思うように進みませんでした。

Q ラインの生産性改善に向けて、ど



社長(右) 自らが社員とともに改善に努力してきた

われわれのIoTと部品メーカーのノウハウを 活用することで収益を上げ、 自動車メーカー側も原価低減を実現したい

のようなことをしたのでしょ

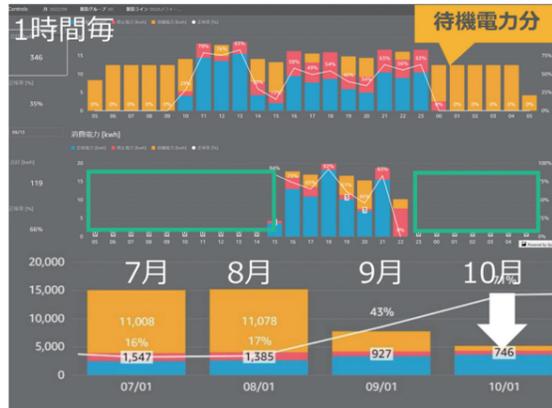
木村 5月の連休明けから、私が毎日現場に通うことにしました。当時、副社長に昇格していましたが、社員と共に「ノズルの向きをこの角度に変えたら効果的じゃないか」など、たくさんアイデアを出したのです。すると「副社長がこれだけ考えているなら、自分たちもやらなければ」という雰囲気が出た。現場の社員の間にも広がりました。結果として、追加投資の必要もなくなりました。

Q 自ら現場で考えたことが、社員の意識付けにもつながったのです

木村 自分ごととして私が考え、率先することが重要でした。まず私がアイデアを出し、それについて問いかければ社員も考えてくれました。ゼロから「一」をつくるのは難しくても、ベースとなる一があれば、十にしていくと実感しました。

Q 改善活動について、意識しているポイントはありますか

木村 IoTで問題を可視化し、解決



電気消費量を大きく削減した

例えば、弊社には先述の電気の消費量などのデータがあります。これに経営者の考え方と現場の知識やノウハウを掛け合わせることで、より大きな成果を出すことができます。われわれは、このような活動を「改善の知能化」と呼んで取り組んでいます。すでに、IoTのデータをAIが巡回して改善すべき点を見つけ、言語化してアドバイスをしてくれるようになってい

Q 木村社長のAIもあるそうですね

することです。数値を見えるようにする

3年前からカーボンニュートラルに向けて、生産ラインの電気消費量を可視化しました。当初は各時間帯の使用状況しか分からず、無駄な消費がどれだけあるのか分かりませんでした。そこで、約半年をかけ、設備停止や休憩時、夜間の無駄な電力を自動で見える化する技術を開発しました。その上で、機械を稼働しない時は電源をオフにする意識を定着させました。問題点を明らかにして対策したことで、2カ月間で電気使用量を6割削減することができました。

IoTを活用することで、二つの「楽」が得られると考えています。一つは改善効果を自動で把握することができる点です。改善活動後に改めて計測する必要がないため、楽に効果を実感することができます。そして、自分の改善活動の効果が分かることで楽しくなります。これにより、PDCAのサイクルスピードを速め、より結果を

木村 私が書いた書籍の内容やデータを「AIキムテツ」に読み込ませていただきます。講演の依頼が届いた際などに、内容やタイトルなどを考え、アドバイスをしてくれます。社員の目線では、会議の資料を作成する際にAIキムテツにチェックしてもらっています。事前に私の考えに沿って修正することで、会議の時間を削減できます。今は各部門のトップの知識やノウハウを社内です共有できるように、部長ごとのAIをつくらうとしています。

Q 従来の自動車部品販売に加えて、ソリューション提供にも力を入れていきます。今後の方針について教えてください

木村 まず自動車部品製造業については、今後もわれわれの柱であり続けます。その上で、トヨタ系以外の部品メーカーがトヨタにモノを納入する際に、弊社経由で入れてもらえるようにしたいと考えています。われわれのIoTと、部品を扱う企業としてのノウハウを活用することで、部品メーカーは収



木村社長の考えを学習させたAI「AIキムテツ」

**木村社長のAIを開発して
会議時間の短縮につなげる**

Q 最近は人工知能(AI)の活用も進んでいます

木村 われわれは蓄積したデータを基に、戦略や行動を決定するデータドリブン経営を重視してきました。これを進化させることにAIは役立ちます。

益を上げることができ、トヨタ側も原価低減につなげる3者にとってメリットがある関係を実現したいですね。一方で、国内の人口減少を踏まえれば、自動車部品の領域のみでは少ないパイの奪い合いとなってしまう。AIをはじめ、ほかの会社がやっていないことを広げることさらに収益の向上を目指します。



アルミダイカストマシンをはじめ多くの設備を備える

次代を見据えて

Ask about the next generation

ソフト・ハードの総合力で自動運転支援 人手不足や運用コストなど社会課題解決も

茨城県つくば市に本社を構える先進モビリティは、自動運転など、モビリティ研究の第一人者である東京大学・須田義大教授らの技術の社会実装に向けて、2014年に設立されたスタートアップだ。自動運転技術の開発・製造を中心に事業を展開し、特にバスを軸に大型車両向けの自動運転システムや運用サポートを提供。国内外で注目を集めている。同社が目指す自動運転の社会実装、今後の展望などについて話を聞いた。

米国自動車技術会(SAE)が定義する自動運転のレベル		
レベル	定義	主な機能
レベル5	完全自動運転	あらゆる条件で車両側が人間に変わって状況を認知し、判断・操作する
レベル4	特定条件下の完全自動運転	晴天の自動車専用道路など、特定条件下で車両側が状況を認知し、判断・操作する
レベル3	特定条件下の自動運転	アイズオフ(目線を前方から外す)など ※システム作動困難な場合はドライバー主体で運転する必要あり
レベル2	高度な運転支援	ハンズオフ(手放し運転)、 自動車線変更機能、駐車支援機能など
レベル1	運転支援	アダプティブ・クルーズ・コントロール、 車線逸脱防止支援システムなど
レベル0	自動運転化技術なし	認知・判断・操作をドライバーが全て実施

自動運転のレベルは5段階に分けられる

を行い、現在はひたちBRTの自動運転レベル4運行など、自動走行に関わる事業も手掛けています。さらに、専用空間における自動走行を活用した交通システムの社会実装に向けた実証、自動運転トラックの社会実装に向けた実証などを展開しています。対象エリア、車両を拡

自動運転の「コア技術」を車両に搭載可能なシステムとして提供

「会社の成り立ちを教えてください」

東大で、次世代モビリティ研究センターを率いる須田教授らが推進してきた、自動運転・隊列走行などの研究成果を社会に還元すべく設立されました。ソフトバンク、ジェイテクト、愛知製鋼、三井不動産、安藤・間の出資を得ています。自動運転を実現するコア技術を、各種車両に搭載可能なシステムとして提供するほか、自動運転に取り組み各社と連携し、運営体制の構築・交通政策などの観点から事業を進めています。

具体的な事業内容は、車両用自動運転システムの研究開発、製造および販売、委託開発業務、バス・トラックなどの大型車両の自動運転を実現するためのシステム装置の提供、メンテナンスサービス、自動運転システム運用のサポートといったもので

大するとともに、事業性を向上するための取り組みも図っています。

「類似の事業者との差異化ポイントは何のようなものでしょう」

特定分野で技術を深めている「専門性」と、実用化を見据えた「総合力」を兼ね備えている点だと思えます。まず大型車両は、大勢の乗員を運ぶバスや物流のトラックなど、車体も大きく、センシングするべき範囲も広くなるなど、より厳しい条件が求められます。ハードウェアとソフトウェアの組み合わせを最適化させ、成果を着実に積んでいます。また、自動運転ではオープンソースのソフトが広く使われていますが、私たちは須田教授らの研究の蓄積を踏まえ、独自のソフトを内製化で展開しています。

また事業者や地域によってさまざまな要望がある中、多様なソリューションを提供しています。例えば、バスではGNSS

す。

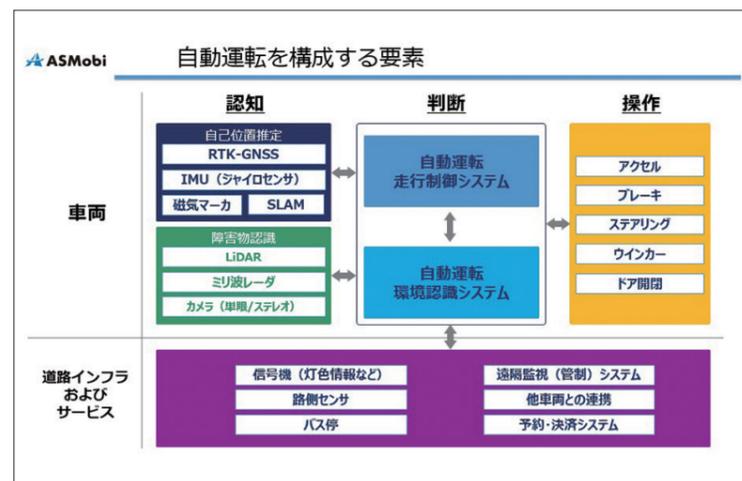
「各地で実証などが進んでいます、その中心になっていますね」

創業当時は隊列トラック技術開発と事業化や、自動運転バス技術開発と事業化、官・民からの自動運転実証実験の受託、道の駅などを拠点とした自動運転サービス実証実験など

瀬川 雅也(せがわ まさや)
大阪府立大学大学院工学研究科博士前期課程修了後、光洋精工(現ジェイテクト)に入社。2006年、東京農工大学大学院工学研究科博士後期課程修了。15年、経済産業省商務情報政策局に就任。20年、先進モビリティ取締役技術統括部長に就任。23年、同社代表取締役社長に就任。1971年生まれ54歳、奈良県出身



(GPS)、慣性センサー、3次元マップマッチング、磁気マーカ、LiDAR、AR、反射塗料などを用いた車線維持制御、全車速域速度制御(最高時速60キロメートル)、信号情報の活用、走行環境認識、バス停止着制御、カメラによる信号灯色認識、スマートポール連携などを組み合わせ、走行環境



自動運転を構成する要素



自動運転車両の構成 (小型バス)

「安心して挑戦できる」状態づくりが重要

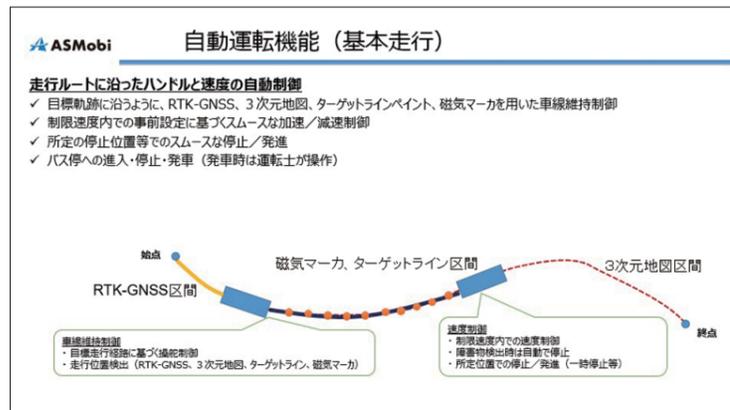
—もともと、開発者でいらしたんですね

大学院で研究に従事し、就職してからも研究開発畑を歩んできたので、新しい技術を生み出すこと自体に魅力を感じてきました。前の職場では、最近注目されているバイ・ワイヤ技

エンジニアが

「安心して挑戦できる」状態づくりが重要

—もともと、開発者でいらしたんですね



自動運転機能 (基本走行)

ごとの対応をしています。信号連携では、信号交差点通過時のジレンマゾーン(※1)の進入防止のため、直前での灯色変化時の急ブレーキ防止なども実装しています。インフラセンサー連携(死角情報の取得)では、車両に搭載したセンサーでは見えないものを、道路に設置し

たセンサーで検知し、自動運転バスに伝達する技術も開発しています。

—自動運転では、さまざまな許認可手続きも重要です

レベル4の導入を希望する声が各地で広がっていて、実現されれば運用コストの削減や人手不足の解消など、持続的な交通につながると見込まれます。ただ、そのためには技術面だけではなく、法規制や安全性なども重要で、実証実験で得られたフィードバックを開発に反映させていくと共に、所管する官公庁など関連機関とも連携を密にし、運行をサポートする体制を推進しています。

また、保険対応なども大事ですが、当社はこの分野でもいち早く取り組んできました。

—これらを通じて取り組む目標は何でしょう

最終目標は、自動運転技術を補助的なものとして導入するのではなく、「完全自動運転」とすることです。地域では乗員不足が深刻化し、路線

術をかなり早い時期から研究したりもしていました。

そうした中で、技術を社会実装する上でも、経営や事業の継続が重要だという意識が強くなり、組織の在り方やマーケティングなど、多様な視点が必要と考えるようになりました。当社の経営への参画について勧められ、手を挙げて加わるようになりました。

—経営の上で心掛けていることはありますか

背伸びはしても、無理なジャンプはしないということです。技術開発では「ジャンプ」が必要な面がありますが、事業を展開する上では無理なジャンプを避け、少しずつでも着実に成果を広げていくことが重要だと考えます。自動運転の社会的受容度なども考えると、なおさらです。その上で、エンジニアた

ちには「安心して挑戦できる」という状態をつくるのが、重要と考えます。当社は現状、中途採用がほとんどですが、社会課題解決への使命感、また自分の技術が日本、さらには世界に広がるかもしれない、といった達成感を持てる職場として成長をしていきたいと考えます。自動車部品などの産業界で働く方々に、より関心を持ってもらえたらと思います。

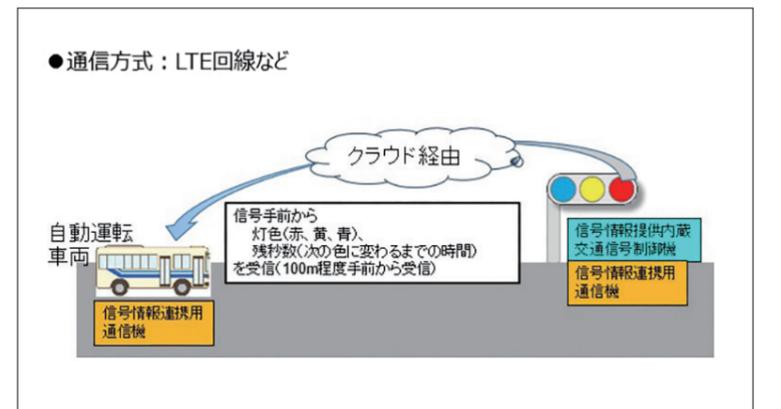
—今後の展望はいかがでしょう

新規先の開拓で、自治体やバス事業者との連携をさらに強化していきたい。今後は営業体制をさらに強化し、各地域が直面する交通課題に対して、より具体的な解決策を提案していく考えです。

また、自動運転はソフトとハードの連携が不可欠だけに、ソフトや人工知能(AI)などデジタル系人材、センサーや制御、アクチュエーターといった幅広い分野について人材をさらに強化したいと考えます。

の維持などに支障を来しています。これには自動運転技術が有効な解決策となり得ます。

実際、一般の乗用車と比べるとバスは、走行ルートが決まっていることや、道路状態が整備されていることなど、自動運転に有利な点もあります。



信号連携について

※1 黄信号表示に直面した車両が、通常の減速度では安全に停止線手前で停止することができず、また、そのまま通過するにしても黄信号表示時間中に停止線を越えることができない条件を、走行位置・速度平面の領域として表した状態

部品メーカーの事業承継 M&Aを含め、大変革期の生き残り策とは



ニデックが今年4月に開いた記者会見。過去にM&Aで同社グループ入りした各社のトップがそろった

100年に一度と言われる自動車産業変革期において、電動化や知能化といった新たなトレンドへの対応を迫られている部品製造業界。もっとも、将来投資のためには、短期と中長期の両面で経営基盤の安定化が欠かせない。供給網の大半を占める中小・小規模（零細）事業者にとっても、M&Aなどを駆使しながらグローバルサプライヤーとしての成長を目指す大企業にとっても、カギとなるのは事業の継続性。官民の具体的な取り組みも瞥見しつつ、その現状を追う。

同族承継から 変わるトレンド

「事業承継『脱ファミリー化』進む」。2024年11月、帝国データバンクが報告した調査結果に、右の見出しが躍った。同社が全国の全業種約27万社を対象に実施した後継者動向調査によると、24年の代表者交代事例を就任経緯別に見たところ、速報値ながら「内部昇格」（36・4%）が「同族承継」（32・2%）を初めて上回りトップとなった。「M&Aほか」（20・5%）、「外部招聘」（75%）も前年から伸長しており、「同族」にこだわらない事業承継のあり方が広まっていることがうかがえる。

こうしたトレンドとの相関は必ずしも明らかではないものの、

同報告書によると、24年は後継者不在率が52・1%と調査開始以来の低水準、つまり改善傾向にはある。また、自動車部品を含む「輸送用機械器具製造業」に限ると、不在率は41・4%とさらに低く、全48業種の分類の中でも下から5番目という好ましい水準だ。帝国データバンクは、「自動車産業をはじめ、サプライチェーンを構成する企業の事業承継問題が全体の供給網に影響を及ぼしかねないとの認識が広がり、重点的な支援が行われてきたことが、後継者不在の改善に大きな役割を果たした」と分析する。



セレンディップHDの竹内在社長は「自動車をコアに、日本の国際競争力が高いセクターに投資していく」と展望を語る

実際に、とりわけ中小企業の事業承継をめぐることは、政府も積極的に指針づくりに取り組んでいる。中小企業庁は21年、社長後継候補を対象としたピッチイベント「アトツギ甲子園」を旗揚げ。自動車部品も含めさまざまな業界から、家業の発展や新規事業の創出に燃える若手が毎年エントリーしている。同族以外への承継支援でも、さかのぼる15年にM&Aの手続きや留意点、トラブル発生時の対応などをまとめた「事業引継ぎガイドライン」を策定すると、20年3月には「中小M&Aガイドライン」として刷新。以後も改訂を重ね、後継者不在の中小企業が安心して第三者へ事業を継承できるよう促してきた。

注目すべきは、施策の推進に当たり、単なる個人の存続ではなく、供給網全体の維持・発展が目指されている点だ。例え

ばM&A関連で中企庁は、一連の取り組みを「サプライチェーン事業承継」として概念化し、メーカーが仕入れ先企業や顧客企業の経営を引き継ぐモデルを提示する。24年10月に公表した小冊子「サプライチェーン事業承継事例集」では、自動車部品業界のM&Aとして、小物部品製造のフクタカ（福井県勝山市）のケースを紹介している。

事例集によれば同社は20年、業績下降やオーナーの高齢化、後継者問題が重なり、存続の危機にあった金型メーカーのシグマ（富山県高岡市）を譲受。それまでも取引実績のあった隣県2社のM&Aは、「自分がつくった会社が成長していく様子を見られるのは、創業者としてこれほどうれしいことはない」（シグマ）、「いままで外注していた金型が自前でできるようになり



中小企業庁が昨秋公表した「サプライチェーン事業承継事例集」。自動車部品業界の実例も

サプライチェーンが安定し、一貫した生産体制を強みとするモノづくり企業へと進化することができた」（フクタカ）と、双方のトップに喜びをもたらす好例となった。

中小企業が培った技術 は隠れた企業価値

こうしたM&Aを成長の手段と位置付け、積極的なパートナー探しに打って出る企業も現れはじめた。その1社、東証グロース上場で経営コンサルティングを手掛けるセレンディップ・ホールディングスは、この10年ほどの間に自動車部品メーカーを次々と傘下に収めている。15年、金属精密加工の佐藤工業



コロナ禍を経て部品メーカーの倒産件数は増加傾向に

を買収すると、18年には内外装部品を手掛ける三井屋工業（愛知県豊田市）を譲受。両社ともに、トヨタ自動車やアイシンなどから表彰を受けたこともある実績豊富な老舗企業だ。

以降も、22年には自動車部品向け副資材を製造する三河鋳産（愛知県碧南市）、24年には金属加工のイワキ（三重県津市）や樹脂部品製造のエクセル・グループ（東京都中央区）と、自動車サプライチェーンを構成するモノづくり企業を相次いで買収。25年7月にも、表面処理加工のサーテックカリヤ（愛知県刈谷市）をグループに迎え入れた。

セレンディップHDの竹内在社長は24年10月、日刊自動車新聞のインタビューで「売上規模100億円以下の企業の生き残りは厳しくなっている。以前は『臨機応変に対応できる』といった中小メーカーならではの強みもあったが、現在ではDX（デ

ジタル・トランスフォーメーション）の遅れや資金力の弱さといったデメリットが大きい。ある程度の規模がないと、購買力も追い付かない」と、自動車サプライチェーンが抱える問題を指摘。「昭和の時代は業界全体が成長しており、事業を親族内で承継するのが当たり前だった。現在は少子化も相まって、『自分が元気なうちに会社を譲りたい』と、事業承継を準備する経営者が増えている」とも話す。

写真の会見は、ニデックが工作機械大手の牧野フライス製作

例としてイワキの場合、後継者問題に加え、コロナ禍を受けた失注も追い打ちとなり、買収直前には民事再生を余儀なくされていたほどだ。それでも「経営改革やDXにより会社を大きく成長させられると確信」（同）し、買収が実現。25年4月にはグループ内で佐藤工業と統合し、ボディ部品からトランスミッションまで幅広い加工を手掛ける新会社ユニクレアとして発足

所に対する株式公開買い付け（TOB）に踏み切ろうとしていた渦中に急遽開かれたもの。牧野フライスが買収への反対姿勢を鮮明にする中、かつてニデックに買われた企業のトップ自ら肉声を伝える場を設けることで、M&Aのネガティブな印象を払拭しようとする狙いがあった。

OKKの事例では、体制が変わった今も森本氏が会長として第一線に身を置いている。旧経営陣が会社を去ることなく事業に携わる点でも、一般的なM&Aとはイメージを異にする。牧野フライスの買収は不成立に終わったものの、「同意なきTOB」に世間の目が注がれる中、印象的な一幕となった。

同時期には、ミネベアミツミと台湾・国巨（ヤゲオ）の間でも、センサー大手芝浦電子へのTOB合戦が勃発。国境を越えた競争をめぐっては、日本のモノづくり技術が国外へ流出す

した。

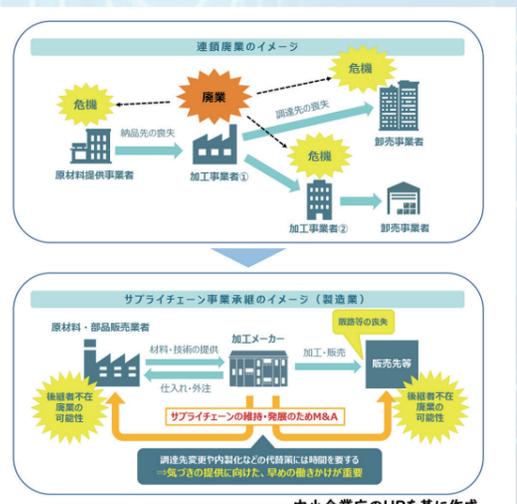
IT業界でのマーケティングなどに携わってきた経歴の持ち主でもある竹内社長は、「技術を受け継ぎ、中小企業が生き残っていく一つのロールモデルをつくりたい」と、M&A戦略

の背後にある思いを話す。そのうえで、「成長のためには規模感が必要。日本の人口が減少する中、技術を持ってインドなどの成長市場へ進出するのは当然だ。現地企業を日本企業と合併させるなどもあり得る」と、さらなる将来構想を描く。

上場会社でも問われる経営体制のあり方

「グループ入り前の当社は経営が悪化し、会計問題も起こしな思惑も渦巻く。注目すべきは、両事例共に、押しも押されぬセググローバル企業がさらなる成長を目指すべく、上場企業のM&Aを模索した点だ。電動化や知能化といった変革の波を受け、国内外の自動車メーカーを顧客に持つ大手サプライヤーといえども、気を抜くことはない。すでに一定の規模を有する中堅メーカーを取り込み、人材や設備、販路を活用することで、スピーディーな業容拡大につなげる青写真を描く。こうした力学を前に、昔ながらのモノづくり企業は自主独立の気概をどのように保ち、会社の歴史をどのように紡いでいくべきか、判断を迫られていると言える。」

2014年、ドアロック機構部品の大手ユーシンは、社長後継者候補を大々的に公募。創業家出身で40年近くトップを務め、M&Aにも積極的に取り組むな



業界内のつながりを生かしてサプライチェーン寸断を食い止める

ど名物社長」として鳴らしていた田邊耕二氏のアイデアだった。選考は曲折を経て頓挫したもの、業界内外から1700人超が応募するなど、その手法は話題を呼んだ。

公募のきっかけの一つは、当時の経営陣の中にバトンを引き継げる若手が見当たらず、世代交代が難しかったこと。後年、田邊氏は日刊自動車新聞の取材に「後継者問題は難しい。日本ではもともとその会社にいる人が社長になることが多いが、経営者というのは専門職。本音を言えば、欧米のように経営の口を外部から招く方が合理的だ」と話している。

そのユーシンも田邊氏の引退を経た19年にはTOBを受けて、ミネベアミツミ傘下となるなど、この間の業界の変化の激しさを裏付ける。最適解を探り当てるのが難しい事業承継の成否は、長い目で見る必要があるという

AESC

東日本支部主催

「AESC 茨城工場」 視察報告



(一社) 日本自動車部品工業会 東日本支部
中村 優

(株式会社レゾナック グラファイト事業部 蓄電摺動材料統括部)

視察スケジュール	
13:30 ~ 14:15	概要説明
14:15 ~ 15:30	施設見学
15:30 ~ 16:00	質疑応答

日時	2025年2月21日(金) 13:30~16:00
参加者	24人(24社)



訪問先	
AESC 茨城工場 (茨城県東茨城郡茨城町中央工業団地9-10)	
【施設概要】	
稼働開始	2024年
工場敷地面積	36万㎡
従業員数	約500人(24年12月現在)
生産品目	最新型リチウムイオンバッテリー
生産能力	20GWh(全工場完成時の最大目標値)

訪問目的	
2024年7月に稼働を開始した最新鋭のバッテリー工場を見学する。太陽光パネルが設置され、再生可能エネルギーも使用するグリーンファクトリーや、各OEM(相手先ブランドによる生産)へ供給するリチウムイオンバッテリーの生産ラインなどを見学し、会員会社の参考とする。	

視察報告

■ AESCの概要

AESCは、2007年に日産自動車とNECグループの共同出資によって誕生した電池メーカー。EV用およびESS(定置型蓄電システム)用の大型リチウムイオン二次電池事業をグローバルで展開している。当初の出資比率は日産が51%、NEC49%で、10年に日産「リーフ」用バッテリーの供給を始めている。

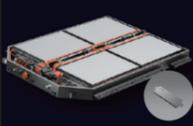
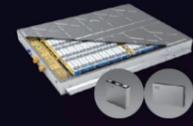
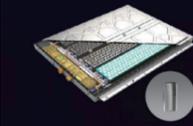
19年に日産がバッテリー事業を中国の再生可能エネルギー企業のエンビジョングループに譲渡し、現在に至る。ギガファクトリーを日本、中国、イギリス、アメリカ、フランス、スペインに建設中で、これにより生産能力を増強し、グローバルEMの需要に対応する。各工場はその近くにある自動車メーカーやESSメーカーの組立工場にバッテリーを納品する予定で、地産地消の生産供給を目指し

ている。

■ バッテリーについて

バッテリーの組成としては、エネルギー密度が高く、航続距離が

多様な顧客・市場ニーズにこたえるフルラインアップ展開

NMC(3元系リチウムイオンバッテリー) 正極活性物質の主成分がニッケル・マンガン・コバルト		LFP(リン酸鉄リチウムイオンバッテリー) 正極活性物質の主成分がリチウム・鉄・リン	
・エネルギー密度が高く、航続距離が長いことが特徴		・安全性・耐久性において優れている ・コバルトフリーで材料コストも比較的安価	
パウチ型  重量・サイズ・放熱性・スペース効率に優れている	角型  金属缶で覆われているため、機械強度に優れている	円筒型  製造コストが抑えられるため、比較的安価	全固体電池  20年代後半の実用化に向け開発中

長いことが特徴のNMC(3元系リチウムイオンバッテリー)と、安全性と耐久性に優れ、コバルトフリーで材料コストが安価なLFP(リン酸鉄リチウムイオンバッテリー)の2種をグローバルで製造している。形状は大きく分けて3タイプある。現在、国内で主流のパウチ型は重量、サイズ、放熱性、スペース効率に優れている特徴があり、角形は金属缶に覆われているため、機械強度に優れている。円筒型は、製造コストが抑えられる安価というメリットがある。全固体電池は、20年代後半の実用化に向けて開発中である。

■ 茨城工場について

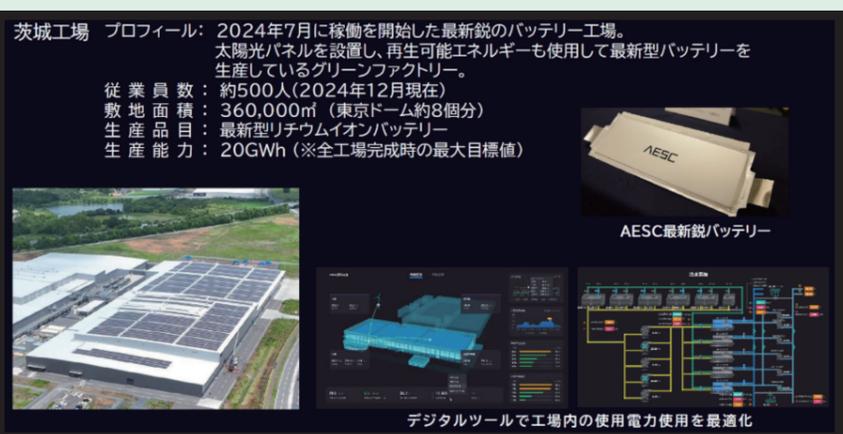
24年7月に稼働を開始した最新鋭の工場。すでに第1工場が完成しており、第3工場まで建設される予定だ。現在は6~7GWhの年間生産能力だが、全工場完成時には20GWhに達する。主に、日

茨城工場 プロフィール: 2024年7月に稼働を開始した最新鋭のバッテリー工場。太陽光パネルを設置し、再生可能エネルギーも使用して最新型バッテリーを生産しているグリーンファクトリー。

従業員数: 約500人(2024年12月現在)
敷地面積: 360,000㎡(東京ドーム約8個分)
生産品目: 最新型リチウムイオンバッテリー
生産能力: 20GWh(※全工場完成時の最大目標値)

AESC最新鋭バッテリー

デジタルツールで工場内の使用電力使用を最適化



産、ホンダ向けのバッテリーを生産している。
AESCの工場ごとの大まかな工程は以下の通り。素材からすべてが茨城工場で作られるのでは

西日本支部主催

「関西職業能力開発促進センター（ポリテクセンター関西）」

視察報告



(一社) 日本自動車部品工業会 副会長・西日本支部支部長・経営研修会リーダー
眞田 達也
(三乗工業株式会社 代表取締役社長)

視察スケジュール

- 14:00～14:10 あいさつ（眞田支部長、相田ポリテク関西センター長）
- 14:10～14:30 全体概要説明（新年度カリキュラム紹介を含む）
- 14:35～14:45 設計に生かす3次元CADソリッドモデリング技術などを見学、関連セミナーの紹介
- 14:50～15:00 PLC制御見学、関連セミナーの紹介
- 15:05～15:15 フライス旋盤加工および旋盤加工見学、関連セミナーの紹介
- 15:20～15:30 機械保全見学、関連セミナーの紹介
- 15:35～15:45 高圧電気設備見学、関連セミナーの紹介
- 15:50～16:00 質疑応答（職業紹介事業の紹介を含む）、個別相談

日時

2025年
2月21日（金）
14:00～16:00

参加者

15人（7社）

訪問先

独立行政法人 高齢・障害・
求職者雇用支援機構 大阪支部
関西職業能力開発促進センター
（ポリテクセンター関西）

（大阪府摂津市三島1-2-1）

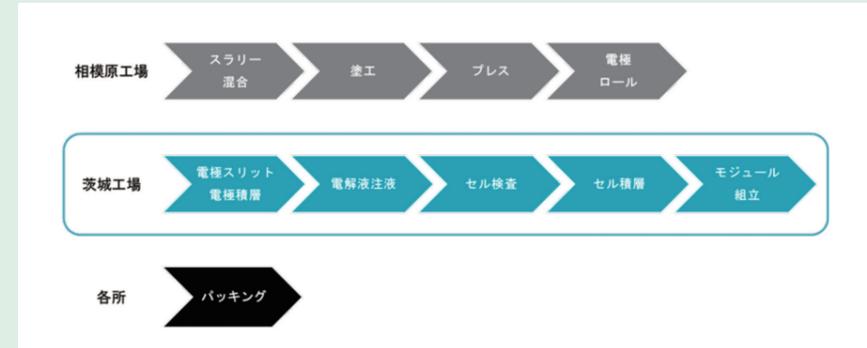


【施設の概要】

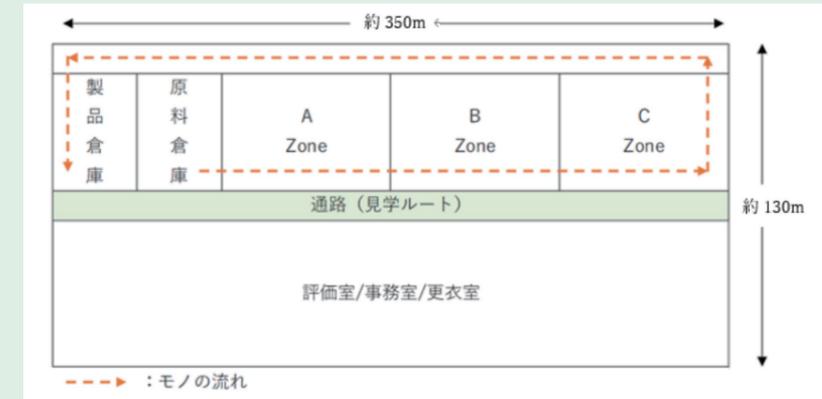
高齢・障害・求職者雇用支援機構は、高齢者や障害者の雇用支援、求職者そのほか労働者の職業能力の開発および向上のための業務などを行う、厚生労働省所管（職業安定局）の独立行政法人。ポリテクセンターは、職業能力開発の支援を行う施設である。

訪問目的

優秀な人材の確保と育成は、競争力の強化のためにも喫緊の課題である。2025年度の研修プログラムの公表のタイミングを狙って見学会を開催し、「従業員のスキルアップをしたい」「新たに従業員を雇いたい」といった課題解決の一助とした。



なく、正極と負極のシートがロール状になるまでは相模原工場で製造され、茨城工場に輸送される。



■茨城工場の工程

Aゾーンの工程は、電極乾燥（負極のみ）↓ノッチング（切り欠き加工）↓個別切断↓電極積層↓ホットプレス↓タブ溶接↓三辺封止。電極乾燥は、ロールで運ばれ

言葉だけの知識ではなく、実際に製造工程を見学させていただき理解を深めたことで、普段、AESC社とのやり取りで出てくる言葉のイ

てきた物を一度延ばして、真空環境下で両面から赤外線ヒーターにより乾燥。乾燥後、再びロールに戻す形式。乾燥時間は数十分で、ロールのままより20分の1程度まで時間を短縮できている。
Bゾーンは、注液↓含浸↓セルのロールプレス↓初充電↓ガス抜き↓充放電（容量検査）↓最終検査。
Cゾーンは、セル積層↓プレート溶接。



イメージを強く持てるようになった。性能面以外に、工程面からも満足いただける材料について感度を高めていこうと思った。貴重な機会を頂戴することができた。

視察報告

100年に一度の変革期と言われる自動車部品業界にとって、優秀な人材の確保や育成は、競争力強化のためにも喫緊の課題である。今回訪れた高齢・障害・求職者雇用支援機構は、高齢者や障害者の雇用を支援する業務、求職者とそのほか労働者の職業能力の開発および向上のための業務などを行う、厚労省所管の独立行政法人である。その中でも、職業能力開発促進センター（ポリテクセンター）は、職業能力開発の支援を行う施設である。

ポリテクセンターは中小企業だけでなく、大企業も含めた従業員が活用している。従業員の技能訓練に加え、職場の技能教育者の育成にも利用されている。また、求職者の就業支援も行っており、企業にとっては人材確保の手立てと



しても同センターを利用することができる。

今回、訪問したポリテクセンター関西は、拠点施設として機器、

スタッフ、カリキュラムが充実しており、他府県の希望者も利用できる。今回の訪問では、25年度の研修プログラムの公表に合わせ、

各事業の内容について紹介いただいた。

事業者向けの主な事業

① 従業員向けスキルアップ研修

従業員を対象に、業務に必要な技術・技能・知識のレベルアップを図るための短期間（2～5日間）の職業訓練を行っている。

また、「ホームページに掲載されているコースを受けたいが日程が合わない」「自社の実情や目的に合った研修を実施したい」などの要望に対し、オーダーメイド職業訓練を行っている。

② 企業向け雇用人材の紹介

同センターは、無料職業紹介所の届出をしており、訓練受講生および修了生を無料で紹介している。求人方法は、求職情報冊子に掲載されている人材を企業がリクエスドする方法と、受講生全員に公開する方法（一般求人）がある。採用企業からは、「方向性や希

望職種が明確」「真面目で、入社後もスキルアップに意欲的」「未経験でも基礎的な知識・技術を習得しているの、成長が早い」などの高い評価を受けている。

参加者の感想

参加企業からは、「施設が充実している」「説明と施設見学が一体で分かりやすかった」「これまでポリテクセンターの存在を知ら

なかったのが残念」「オーダーメイドの研修を考えた」「初めて参加した企業からは「研修は社内で実施していたが、外製化を考えたい」といった前向きなポリテクセンター活用意見が聞かれた。

興味深い意見として、「高電圧講座は、施設管理者となる総務部門が受講してはどうか」という積極的な提案もあった。

所感

企業の活力の源泉は、従業員の成長意欲をかき立てる環境づくりに尽きると言っても過言ではない。社内で技術を伝承することも重要ではあるが、ほかの視点からカイゼンの気付きが与えられるのは大きな成長につながるものと、外部機関



の活用の可能性を感じた。また、採用難で苦しむ中堅・中小企業には、技術を有する人材確保の可能性にも大きな期待を持つことができた。





通商部会の黒沢功史部会長（デンソー）

**立ち上げは2004年
会員企業の海外進出を支援**

2023年度末時点で、JAPIA正会員418社中266社が海外に拠点を展開しています。さらに、国内から海外への輸出を含めると、非常に多くの会員企業が海外事業を手掛けています。

「通商部会」の上部組織である「国際委員会」は、会員企業の海外事業拡大に伴い、総合的な支援を目的として1990年に発足しました。そうした

中、通商部会は自由貿易の拡大のため、各国とのEPA（経済連携協定）交渉が活発化する2004年に立ち上がりました。具体的な取り組みとしては、EPA締結への政府間交渉に向け、自動車部品業界の関税撤廃・削減に関する会員企業の要望などを取りまとめて、経済産業省に提出しました。また、EPA交渉のほかにも、会員企業の海外事業における課題把握に努め、JAPIAとして独自の国際連携も推進しています。

昨年度は、JAPIAの海外事業概況調査の結果を活用し、会員企業が多く進出している国・地域を抽出、JAPIAが国際連携を強化すべき国・地域はどこか、どう優先順位を付けて活動を進めていくか、通商部会で議論・分析を行いました。その結

果を踏まえ、部会内に「米国」「中国」「東南アジア」「インド」「欧州」の5チームを結成、それぞれの国、地域に詳しい方を配置し、現地状況を合わせた情報収集や施策づくりを進めています。今回は、昨年度の主な取り組み事例として、「インドミツシヨンの派遣」と、地域横串活動である「7カ国部工会事務局会合」について具体的な取り組み内容を報告します。

**情報収集のため視察を実施
インド部工会と意見交換**

インドは世界1位の人口を誇り、GDP（国内総生産）成長率も中国を上回るなど、目覚ま

しい経済発展を遂げており、日系自動車メーカーの増産も発表されていることから、会員企業にとって最重要国の一つです。

通商部会では、インドに対してどのようなニーズがあるか、会員企業へ調査を行ったところ、非常に関心が高いものの、現地の法令や自動車関連製品の需給



マルチ・スズキを訪問

JAPIAの活動

第20回 通商部会

報告：通商部会

「JAPIA会員の国際競争力強化に広く役立つ」 ため、海外事業の支援や現地情報を提供

現在、新聞・テレビで米国トランプ政権による関税政策の発動や、それを巡る交渉状況が取り上げられない日はありません。グローバルに事業展開している日本の自動車部品業界にとっても大きな影響が生じています。このように各社の海外事業はさまざまな環境変化に直面しますが、かねてより、会員企業の海外事業の支援、国際連携を通じた業界全体の発展に取り組んでいるのが、JAPIA「通商部会」（部会長＝黒沢功史さん）です。多岐にわたる専門性を有する12社15人の部会メンバーが中心となり活動しています。

※メンバーの肩書は取材時点になります

【最新】会員の海外展開状況（2023年度調査結果）



- 海外に拠点を持つ会員企業は、266社（部工会正会員418社中）
- 266社による海外での活動状況は
 法人数：2,345社（うち生産機能法人数は1,804社）
 雇用者数：139万8千人（生産機能法人での雇用者数は132万9千人）
 売上高：24.1兆円
- 海外売上高が日本国内の出荷金額を上回り、その傾向は続いている



JAPIA会員による日本国内出荷額と海外法人売上高

動向など、さまざまな情報が不足しているという課題が明らかになりました。その対応として、1月にミッションの派遣を行いました。ミッション団は、白柳国際委員長（トヨタ紡織代表取締役社長）を団長に、黒沢通商部会長を副団長として、インド未進出ながら、強い関心を持つ



ACMAとのネットワーキング

企業を中心に構成され、現地視察を実施しました。

最初に日系OEMとすでに進出しているJAPIA会員の工場を訪問させていただき、インドでのモノづくり・生産事業について詳しくお聞きするとともに、慣習の違いや苦労話など、現地の生の声をお聞きしました。

また、インド自動車部品工業会（ACMA）や現地の日本政府機関との意見交換や視察も行い、インド市場の魅力を再確認するとともに、労務問題や、予見性の低い規制などインドビジネスの厳しさを知る機会となりました。

LEPA)の各国・地域の部工会が集い、お互いの課題認識の共有と共に、全団体のより一層の連携強化の確認もできました。特に米関税政策についてMEMAからは、ワシントンDCで渉外活動を行っている役員より関税をめぐる動きや政府の状況に関する解説がありました。

また、INAからは、USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement: 米国・メキシコ・カナダ協定)は、3カ国がそれぞれ強みを生かして世界の自動車生産のハブになっていることに加え、関税政策の投資や自動車価格への影響についてのプレゼンテーションがありました。

JAPIAからは、会員企業のUSMCA3カ国での活動状況を紹介し、USMCAが非常に重要であること、26年の協定改訂に期待していることを伝えました。さらにMEMAに対し、

米国における最新の関税政策動向などについて、JAPIAへ継続的に情報提供いただきたいと申し入れました。米関税交渉の目まぐるしい動きの中、こうした情報は正確かつ、タイムリーであることが求められるため、JAPIAでは日本語に翻訳の上、会員専用ホームページを活用して情報の提供をしています。



会員専用HP

**今年度の活動目標
重点取り組み3点を提唱**

今年度の通商部会は、今までの活動実績の発展と、国際情勢の変化に対応すべく、①「米関税、USMCAをはじめとするさまざまな情報の正確な収集と会員への提供」②「国際連携の強化」③「各社の課題の吸い上げと業界課題のまとめ」を、重点取り組みとして打ち出しています。



JETRO及びAOTS (海外産業人材育成協会) によるブリーフィング

良かった」という所感とともに、インド企業とのコンタクトの継続や具体的な取引につながりつつあるという声もあり、今後につながる有意義な活動となりました。

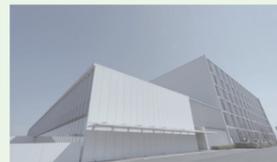
7カ国部工会事務局会合は、英語では「Global Automotive Suppliers Associations Summit」と称し、17年に立ち上げました。コロナ禍のため直接顔を合わせる会合は5年ほど開催していませんでしたが、足元の米関税政策に対する協議を目的に開催を呼び掛け、今年3月にワシントンDCで実現しました。残念ながらACMAの参加はキャンセルとなりましたが、日本、米国(MEMA)、カナダ(APMA)、メキシコ(INA)、ブラジル(SINDIPECAS)、欧州(C

特に①米国の関税動向については、各国・地域の部工会との連携は継続しながらも、通商部会メンバー企業との協力も仰ぎながら、情報収集と会員企業への発信の強化に取り組めます。②国際連携の強化については、重要視すべき国、地域としてインド、ブラジル、メキシコ、さらに東南アジアとの連携を挙げています。これら国々の部工会と連携しながら施策を検討しています。

通商部会の活動を進める上で、黒沢部会長が重要視しているキーワードがあります。それは「JAPIA会員の国際競争力強化に広く役に立つこと」です。JAPIA会員は、企業規模や取り扱い製品が各社各様であり、海外情報へのアクセスが比較的容易な企業もあれ



「第5回G7会合」。MEMA、CLEPA、APMA、INA、SINDIPECAS、JAPIAから13人参加



同社がある富士通デベロップメントセンター

資本金 1億円 (2021年5月現在)
従業員 約60人
代表者 代表取締役 加藤 敦

本社
川崎市幸区新小倉1-1

我が社の強み

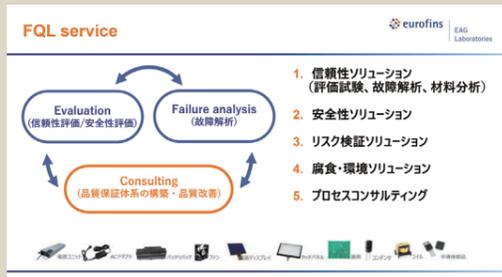


会員企業ファイル⑦①



ユーロフィンFQL

電子部品の信頼性評価や材料分析などを通じてメーカーをサポート



長年培った計測・分析技術と、データを基に工程全体の“カイゼン”を支援するコンサルティングが強み



バッテリー評価設備「アドバンスドセーフティテスター」

富士通の分析部門から独立して設立21年にユーロフィングループ入り

2021年、環境分析などを手掛ける欧州・ユーロフィングループの傘下となったユーロフィンFQL。前身は、富士通の分析部門から1994年に独立した富士通クオリティ・ラボだ。総合電機メーカー系だった経緯から、電子部品のハード評価・分析およびソフト開発プロセスの構築支援を主としてきたが、ユーロフィングループ入りを経て、合成樹脂などの材料分析にまで得意領域を広げている。電動化やソフトウェア・デファインド・ビークル（SDV）の普及、化学物質規制などのトレンドに親和性を見出し、自動車分野を新たな成長領域と位置付ける。強みとするのが、長年培った計測・分析技術（ハード面）と、データを基に工程全体の「カイゼン」を支援するコンサルティング（ソフト面）の両輪でモノづくりの現場を支える体制だ。

ハード面では、センサーなどの故障解析や品質保証、金属に代わる樹脂部品の物性評価、有機フッ素化合物（PFAS）など化学物質規制への適管理といった幅広い領域をカ

バーする。足元では、大きな自動車部品にも対応する試験設備の導入や環境試験機の更新など、設備投資を活発化させて需要伸長に込める。

ソフト面でも、ソフトウェア開発プロセスの構築やコンプライアンス監査など、実績は豊富。モノづくり企業にとって知見が手薄だった業務を支援するとともに、人工知能（AI）の活用なども視野に、提供可能な情報のさらなる拡充を図る。

ソリューションビジネスマーケットの伸びが著しい石橋康佑室長は、「モノの評価などハード的な原因究明はもちろん、人が介在する定性的要因の分析も組み合わせ、製造現場の困りごとを解決している。工程の上流から下流までをカバーできるのは、当社ならではの」と話す。JAPIA入会から間もない中でも「会員各社との交流を通じて、自動車特有の安全ポリシーなどの知見を深めることができている。今後は分析の現場を見学できる機会を設けるなど、発信手法を模索して当社をもっと知ってもらいたい」とアピールする。



脱炭素支援のサービスを手掛ける

資本金 75億2,700万円
従業員 約410人
拠点 国内1、海外5
代表者 代表取締役CEO 西和田 浩平

本社
東京都港区虎ノ門1-10-5
KDX虎ノ門一丁目ビル
WeWork 4階

我が社の強み



会員企業ファイル⑦②



アスエネ

CO₂排出量の見える化・削減サービスで自動車産業のニーズに応える



国内シェアナンバーワンの「ASUENE」



排出権取引の「Carbon EX」

CO₂排出量を見える化・削減M&Aでさらなる成長を目指す

アスエネは、CO₂排出量の見える化・削減サービス「ASUENE」などを提供するスタートアップ企業だ。三井物産で再生可能エネルギー関連の新事業を手掛けた西和田浩平氏が2019年に創業。現在は国内のみならずシンガポール、タイ、フィリピン、米国、英国と海外5カ国に拠点を構える。

自動車業界での導入実績も多く、「ASUENE」の国内シェアは2年連続トップ。24年には、同サービスを手掛ける企業として初めてJAPIAに入会した。

「当社のサービスには、大きく三つの強みがある」と西和田CEOは話す。一つ目は、サプライチェーン（供給網）からの排出量の1次データを収集し、製品ごとに積み上げられる正確性だ。これにより、スコア3（サプライチェーン全体での排出）の計算までをカバーし、多くの仕入れ先と取引する大企業の需要にも応えられる。人工知能（AI）を駆使した誤入力検知など、精度を高める技術も導入している。

二つ目は、グローバルでのコンサルティング体制を持ち、海外の生産拠点にもサポートを提供できること。三つ目は、エネルギーコストの削減やカーボンクレジットの売買、専門人材の提供といった「ワンストップソリューション」を提供できることだ。積極的にM&A（企業の合併・買収）を実施し、サービス内容を拡充。「パートナーシップではなく自社で手掛けることで、全てをコントロールしてお客さまに高い付加価値を提供できる」と西和田CEOは説明する。

創業から6年弱で、ASUENEの累計導入社数は1万社以上。急成長を遂げる同社だが、早期の時価総額1兆円超えを目指すなど、さらなる成長を見据える。足元ではトランプ政権により、米国の脱炭素化が後退する懸念などもあるが、「こうしたタイミングこそ、アメリカでM&Aを行う大きなチャンス」（同）と前向きだ。

今後も1次データの収集強化やデータ連携の自動化といった機能拡充を図り、グローバルでのトップシェアを視野に入れる。「日本が世界をリードしている自動車業界に、ソフトウェア技術でしっかり貢献していきたい」と西和田CEOは語る。

AQUA (アクア)



二島工場

拠 点 国内3、海外2
(日本語学校)
代表者 睦津 良介

本社
北九州市若松区南二島3-4-2

我が社
の逸品



スポイラー塗装治具

外国人技能者の受け入れ と派遣を通じて人と企業の 架け橋を目指す



同社がインドネシアに設立した日本語学校の生徒たち

人材派遣会社として創業 13年には鉄工所を設立

AQUA(アクア)は、2010年に人材派遣会社として創業し、以来「人と企業の架け橋」となるべく、信頼と実績を重ねてきた。

13年には鉄工所を設立し、自動車業界向けの流通台車や塗装治具などの設計・製作に取り組み、製造業の現場にも深く根ざしたモノづくりの支援を行っている。

18年にはベトナムに、23年にはインドネシアに日本語学校を設立した。海外での人材教育から日本での受け入れ支援までを一貫して行える体制を整えている。特定技能生制度のガイドラインが改定された直後の19年には、全国で90番目となる登録支援機関の許可を取得している。

また、管理団体のM&Aも行い、外国人技能実習生・特定技能者の受け入れと支援においても、業界内で高い信頼を得ている。

同社の強みは、「入り口から出口まで」のワンストップ対応で、人材の採用・教育から受け入れ、就業後のフォロー、さらには現場での定着支援まで、すべてを一括で管理することだ。これにより、コストダウン

と業務効率化を実現している。同時に「ニーズにマッチした人材か」「来日前に必要な語学力や業務のスキルを身に付けているか」といった、顧客が気に掛ける点を可視化することで安心感を高めている。顧客からは「ここまで対応してくれるのは珍しい」と高い評価を得ている。

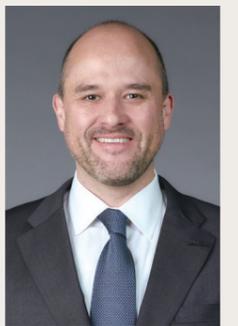
また、日本国内では通訳対応や文化・言語の壁を越えるサポート体制も充実しており、外国人材とのコミュニケーションで起こる小さなズレを放置せず、問題が大きくなる前に、初期段階で解決することを徹底している。このほか、外国人同士の交流機会の創出にも気を配っている。

それらの対応は、トラブルの未然防止や現場の安定化にも大きく貢献している。「どこに頼んでも同じでは意味がない。教育から共に取り組む体制を」を座右の銘に、単なる管理ではなく、企業と人材が一緒に育つ仕組みづくりを同社はこれからも追求し続ける。

NEWS 1
日産、国内外で7工場閉鎖、2万人削減

日産自動車は5月13日、車両生産17拠点のうち、7工場を2027年度までに閉鎖・統合して10工場にし、人員も2万人削減する経営再建計画「Re・Nissan」を発表した。パワートレイン工場についても見直し、設備投資を削減、配置転換や生産シフトを調整して固定費を削減する。日産はグローバルの生産能力が約500万台あるが、24年度の販売台数は335万台にとどまっており、工場の稼働率は低迷している。25年3月期に減損損失を計上、最終損益は6709億円の赤字となった。今後も販売の急激な回復が見込めないことから、経営体制を抜本的に見直す。

車両生産工場を27年度までに17



イヴァン・エスピノーサ社長

から10工場へと減らし、中国を除く生産能力350万台を250万台にまで引き下げる。余力として50万台、ルノーなどのアライアンスで40万台の生産能力は確保する。タイ工場の一部閉鎖、アルゼンチン、インド以外は具体的に閉鎖する工場を明らかにしていない。日本国内の工場を含めて閉鎖を検討する。

日本では、車両組立工場として、栃木工場、追浜工場、九州（日産および日産車体）、湘南（日産車体）および日産車体、パワートレイン工場では、いわき工場や横浜工場などを稼働しており、これらが閉鎖・統合の候補となる。

人員は9千人を削減する計画だったが、24〜27年度までに1万1千人上乗せしてグローバルで合計2万人を削減する。内訳は生産部門が65%、セールス部門が18%、研究開発部門が17%とする。工場閉鎖や人員削減により、26年

日刊自動車新聞

かわら版 NEWS TOP 5 3~5.2025

「日刊自動車新聞」に掲載された自動車業界ニュース(2025年3月~5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

ていたためだ。

ただ、トヨタ全体の目標として掲げた「26年にEV150万台」は、足元のEV失速を踏まえて、仕入先に示す「基準台数」を100万台、80万台と2度にわたりに引き下げた。トヨタが示す基準台数は販売目標ではなく、あくまで実需に沿って仕入先に示す目安だが、需要を見極めて柔軟に見直した格好だ。一方で比亜迪(BYD)など中国メーカーが攻勢を強めるプラグインハイブリッド車は積極的に生産を増やし、電動シフトを進める。

NEWS 3
三菱自、鴻海とEVのOEM供給を締結

三菱自動車は5月7日、鴻海(ホ

ンハイ)精密工業の傘下でEVの開発を手掛ける鴻海先進科技(フォックスストロン)と、EVのOEM(相手先ブランドによる生産)供給に関する覚書を締結したと発表した。三菱自はフォックストロンが開発したEVを26年後半にオセアニア地域で発売する予定。詳細は今後協議を進める。

NEWS 4
ダイハツ、28年度に世界生産22万台へ

ダイハツ工業は、2028年度をめどにダイハツ開発車(トヨタブランドを含む)の世界生産で220万台を目指す。25年度計画と比べ1割増える計算。高いシェアを持つインドネシアやマレーシアなどで増産する。新たに中南米



ダイハツインドネシア工場

にあるトヨタ自動車の工場でも生産を始める見通し。国内生産は今の80万台規模を維持する考え。認証不正問題に一定の区切りが付いたことを踏まえ、同社が得意とする小型車の需要が見込める新興国市場を積極的に開拓し、成長路線へと回帰する。

28年度までにブラジルなどの中南米にあるトヨタの工場で新たにダイハツ開発車の生産を始める見通し。タイと同様にトヨタの現地工場でダイハツ開発車を生産し、トヨタブランドで販売するほか、ダイハツがインドネシアを持つカ

NEWS 2
レクサスブランド全車EV撤回へ

トヨタ自動車が、2035年に高級ブランド「レクサス」をEV

「業績回復は急務であり、より早く取り組み、赤字から脱却しなければならぬ。(経営再建計画には)日産の再生に必要なものがそろっており、今日から日産の未来を切り開いていく」と語った。

部品調達についても見直す。競争力のある部品メーカーの生産量を集中するなど、発注先を絞り込み、コスト低減を図る。中国のサプライヤーの活用も視野に入れる。日産は経営再建計画を推進して、26年度までに自動車事業の営業利益とフリーキャッシュフローを黒字化する計画だ。

度末までに固定費を24年度実績と比べて2500億円削減する。変動費についても先行開発や26年度以降の商品開発を一時的に停止し、従業員3千人がコスト削減活動に取り組むことで2500億円を削減する。

専用ブランドにする方針の撤回を検討していることが分かった。30年には欧州、北米、中国で販売全車をEVとする中間目標を持つが、実需や現地の政策などを踏まえ、達成が困難と判断した。中国では単独資本でレクサスのEV生産に乗り出す。トヨタブランドも含め、EV事業は先進国と中国を分けた「二正面作戦」を採る形で、EVのグローバル戦略を修正する。



23年のジャパンモビリティショーに出品した「LF-ZC」

トヨタは21年にEV戦略を発表し、30年にEVの世界販売を350万台とする見通しを掲げた。このうち、レクサスのEV販売は30年に100万台とし、35年にはレクサス全車をEV化する方針だった。複数保有が一般的な富裕層向けのプレミアムブランドは、量産車よりEV化が早く進むと見

NEWS 5
日産、社長交代で会見

日産自動車は3月11日、4月1日からの新体制を発表し、オンライン会見を開いた。内田誠社長兼最高経営責任者(CEO)は3月31日付で退任し、後任にチーフ・プランニング・オフィサーを務めるイヴァン・エスピノーサ氏が就いた。足元では米国事業の低迷などで2025年3月期の業績は800億円の最終赤字となる見通し。

エスピノーサ氏は「日産(の実力)は「こんなものではない」と心から思っている。そして多くの先輩方の努力を土台とし、世界中の才能あふれる社内チームと緊密に協力して、安定性と成長を取り戻したい」と抱負を述べた。

自動車とは何か ～学生短信～



東北大学フォーミュラチーム (TUFT)



TUFT ホームページ

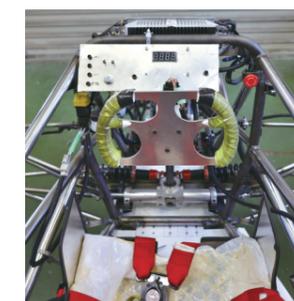


TUFT X



TUFT インスタグラム

「第23回学生フォーミュラ日本大会2025」に向け、東北大学フォーミュラチームTUFTでは、「速く走る」ことを重視。EVで参戦し、“速く”にこだわっている。2025年度のプロジェクト目標は「総合得点525点」。ホップ・ステップ・ジャンプで挑んでいる。優勝が容易でないことは承知の上で、各チームと競えるところまで来た。東日本大震災、新型コロナウイルスの感染拡大という大きな災害を乗り越え「今年度はチャンスを狙い、つかむ」と意気込んでいる。チームリーダーの門間大翔（もんま・やまと）さんに聞いた。



25年大会に向けて
コックピットを大改造

EVは分からないことも多く、 他チームとの情報交換が重要。 さまざまな考え方や アイデアを学び、広い視野を 持つエンジニアを目指したい



24年大会に出場したTUFTのマシンと部員

Q 二つの大きな障害を乗り越えた

門間 創設時のチームは、ガチガチの組織だったらしいです。それもEVですからツワモノたち。成績は15年度3位、16年度3位、17年度3位。これがコロナ禍で変わりました。部員減で存亡の危機に。大学の先生やチームのOB、OG、スポンサーの方々に励まされながら、新たなチームづくりを始めました。今のチームはクルマ好き、モータースポーツ好きが集まり、自由な雰囲気でも風通しも良いです。

Q 活動中断は、大きな停滞になりませんか

門間 技術やノウハウが失われたものもあります。さまざまな



チームリーダーの門間大翔さん

Q 東北大学でチームの所属と位置付けは

門間 東北大学学友会体育部準加盟団体の一つで、機械系ものづくりサークルに所属しています。目的は学生フォーミュラ日本大会出場に向けたEVマシンの設計・製作。加えてチーム運営にも取り組みます。現在、部員は工学部の学生20人で構成され、活動を通して「工学エンジニアとしての成長」（チームコンセプト）を目指しています。技術だけではありません。広報、プレゼンテーション、会計、スポンサー訪問も行います。

Q 「速く走る」ために、前回との違いは

門間 これまで速く走れていません。どうしたら速くなるのかを考え、改善しています。大きな改善点はバッテリーモジュールの新規開発とコックピット周辺の大改造です。バッテリーの電圧と容量を増やし、より長く、高出力で走れるようになりました。コックピット周辺はドライバーの意見を取り入れ、操作性の観点から大幅に改造。旋回性

Q 今年度からガソリンエンジン車（ICV）、EVは、別カテゴリーの表彰制度になります

門間 ICVとEVでは基本的に構造が違います。同じ土俵での評価は難しい。ただ、別カテゴリーとはいえ、タイムは分かれます。この比較で単純な速さは見えてきます。

Q 他チームとの交流が活発と聞きました

門間 他校との仲は良いです。情報交換し、勉強会も一緒に参加します。大会は競う場であり、交流の場です。EVは本やインターネットでは分からないことも多く、体験談は重要です。

Q 東北大学らしさは

門間 東北大学の理念である「実学尊重」として大会に挑み、上位入賞を狙います。さまざまな考え方やアイデアを学び、より広い視野を持つエンジニアでありたいです。



24年大会でエンデュランス完走
(写真：自動車技術会)

Q チームの特徴を教えてください。EVを選んだ理由は

門間 部の設立は2011年。東日本大震災の年で、一度立ち消えになりました。しかし、同年末に「鳥人間コンテスト選手権大会」優勝チームの代表者とテクニカルディレクターを迎え入れ、活動が再開しました。13年度の第11回大会にEV部門で初出場。以来、大会中止をささみ、毎回、出場中です。EVは前例が少なく、難しいから選んで選びました。もう一つ、コロナ禍で部員が5人まで減り、大会出場が難しくなった時期もありました。何だかんだと苦労しています。



現在の耕作面積は約3.3ヘクタールと当初の4倍以上へ拡大

第3回

一志の農業事業

報告 ● 一志株式会社 常務取締役 戦略企画本部本部長 安川 嘉彦

冷間・温間・熱間圧造と機械加工の複合技術を生かした、自動車用部品など輸送用機器を製造する一志の創業は1932年。今年で93周年になりますが、約40年前に大阪から京都へ移転しました。亀岡市への貢献を目指して20年前に取り組み始めた農業事業も大きく成長し、伏見とうがらしなど、低農薬による京野菜の生産にも注力しています。生産量の拡大と共に、地元出身の正社員雇用や繁忙期の地元パートスタッフの採用にもつながっています。耕作面積も拡大しており、将来的には20ヘクタールに農場を拡大していく考えで、安全・安心・新鮮な農作物を作り、お客さま満足度を上げながら販売先の拡大に努めることで、売上高1億円を目指しています。

iss CORPORATIO

一志株式会社

代表取締役社長：常次 正弘
本社：京都府亀岡市
西別院町袖原小原ヶ谷11-1
事業所数：国内1

本社地域の雇用創出や街の活性化を目指して

農業事業は2005年にスタートし、今年で20周年を迎えました。弊社が大阪から京都府亀岡市に移転して40年余りとなりますが、本社の所在する西別院地区や農場の所在する曾我部地区は人口減少が進んでいます。地域の雇用創出や活性化、亀岡市全体の発展に寄与できればと、農業事業に取り組みきつかけとなりました。働く社員が災害時の食料に困らぬよう、平時にはおいしいお米と新鮮な野菜を食べることができればとの思いもあります。

08年に法人化し、農地所有適格法人「一志アグリシステム合同会社」を設立しました。当初は亀岡市曾我部町犬飼と法貴地区の遊休農地0.69畝を借りて、農作物の生産を始めました。その後、地域の多くの皆さまから農地提供の申し出をいただき、現在の耕作面積は約3.3畝と当初

地元への貢献を目指し20年前に農業事業へ進出 生産量の拡大と共に、地域の雇用も生み出す



夏野菜とコシヒカリ



大玉トマト

20畝への拡大を目指し、地域の方々のさらなる雇用拡大に尽力していく考えです。農業を主として従事した基幹的農業従

の4倍以上となり、生産量も大幅に増加しました。地元出身の正社員採用や繁忙期の地元パートさんの採用を行い、雇用にも貢献しています。より良い農産物を生産するため、産官学連携として京都府と京都先端科学大学、京都大学と協力関係を構築し、食の安全を目指した研究にも取り組んでいます。弊社では低農薬栽培に注力しており、安心・安全な農作物の提供を心掛け、人工肥料および農薬は極力使用せず、基本は有機肥料を使用して野菜本来の味を提供しています。主な取引先は、京都府南部総合卸売市場や農協（JA）、亀

岡市内の社会福祉法人、漬物生産者や大阪市内の弁当業者、長岡京市内のスーパーなど、年間を通して質の良い野菜と米の生産・提供を行うための生産体制づくりと幅広い販路の確保に尽力しており、販売先も増加しています。

仕入れ部門では、京都府南部総合卸売市場など多くの仕入先と契約を結び、弊社が栽培していない作物も、全国各地の新鮮な農作物をお届けできる体制を確立しています。

今後は農場面積を拡大 スマート農業にも取り組む

農場のある曾我部町は昼夜の寒暖差が大きく、亀岡市内でも米や野菜作りに適した地域です。今後は農場を現在の6倍となる

23年には116万人に減少するなど担い手不足の中で、人員の充実と共にスマート農業にも取り組んでいきたいです。先端技術を利用し、人手が足りない部分はロボットなどの機械で補うことを計画しています。農作業は多岐にわたり、どの作業も多くの人手が必要です。トラクターなどの操作も熟練が必要で、若手人材が技術を習得するまで相当な時間を必要とします。作業を効率化し、作業量そのものを減らすことで、働きやすい環境を整備していければと考えています。農作物栽培に携わる経営体は、法人個人合わせて全国で92万経



一志アグリグループ社員と一志アグリシステム代表社員の安川さん(右端)

営体、京都では1万4千経営体となつていきます(23年)。事業体なので競合はありますが、連携農家からの仕入れ販売を行っており、この連携の輪をさらに大きくして、生産者が「競合」するだけでなく、「共存共栄」できるような仕組みづくりを目指していきます。

具体的には、(もみの入荷から米として出荷する)ライセンサーを設置し、多くの方々に活用いただくことで地域貢献を目指す考えです。また、農作物を加工して商品化する農工商連携による六次産業生産品作りの取り組みに加え、観光農園化もこれからの検討課題として地域活性化を目指します。

一志アグリシステム 合同会社

所在：京都府亀岡市西別院町
袖原小原ヶ谷11-1
代表社員：安川嘉彦
創業：2005年3月
法人設立：08年3月
資本金：510万円
グループ社員5人(10代2人、
20代1人、40代2人)、農業
従事者合計9人