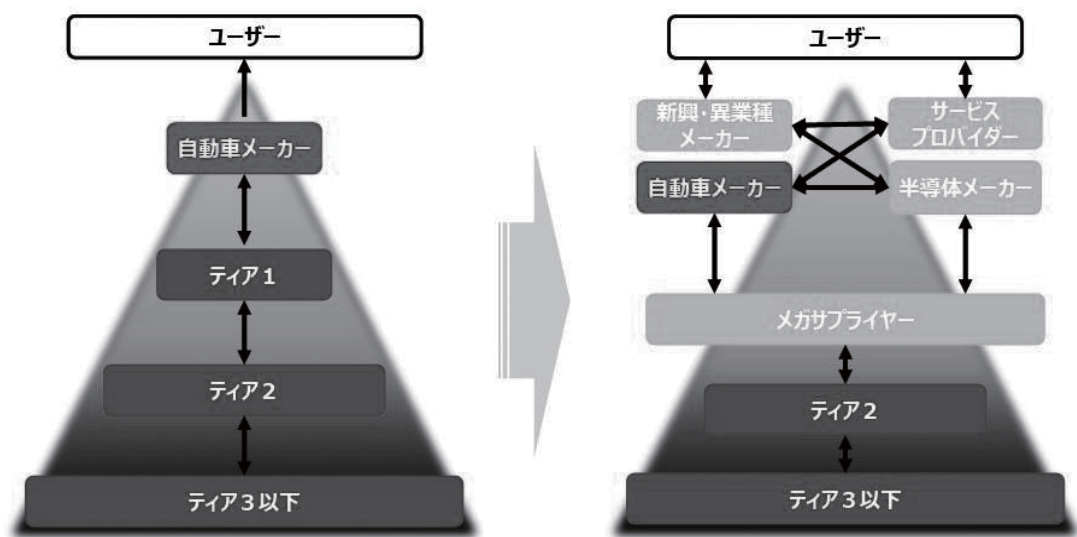


2026年 新春特集 自動車部品・新技術・新素材

ワレオCEOは「ダイウイン的な変革」と話す(経済産業資料)



競争と淘汰



台湾・ヤゲオが着目した電子のサーミスタ

再編の軸は「資本」「技術」へ

自動車部品業界が転換期を迎えている。一気呵成に進んだ電動化やソフトウェア・デファインド・ビークル(SDV)関連投資の揺り戻し、人工知能(AI)の普及、そして「トランプ関税」に象徴

される地政学リスクの高まりなどが同時進行する中で、かつての系列取引や株式持ち合いを前提とした構造が揺らぎ、「資本」「技術」を軸とする再編が顕在化している。

なお続く激しい変革の波

日本の中堅企業海外からは「割安」

昨年の業界で象徴的だったのが、独立系メガサプライヤーを志向してきたマレリホールディングス(HD)の経営破たんだ。事業再生を経た直後、3年足らずで度目の破たんという異例の展開に業界の厳しさが透ける。外資系金融機関やファンドを新スポンサーに再建を目指す、その成否が本格的に問われる年になりそう。

電動化の進展は、オンラインワン技術を持つ日本企業を世界再編の渦中に巻き込みつつある。温度センサー(サーミスタ)で世界トップ級の芝浦電子をめぐっても昨年、台湾の電子部品大手・国巨(ヤゲオ)が同意なきTOB(株式公開買い付け)に踏み切った。この背景には、きめ細かい温度制御が車載電池やモーターの性能を左右するようになり、同社の製品や技術が海外勢にとって魅力的に映ったことがある。

芝浦は「企業価値の毀損」を理由に反発し、ミネベアミツミが友好的買収者(ホワイトナイト)に名乗りを上げたが、価格合戦の末に撤退し、芝浦はヤゲオ傘下に入ることに決まった。株式持ち合いの解消や円安も重なり、日本のニッチトップ企業が買収対象となりやすい現実が浮き彫りになった。

こうした動きの背景について、資本市場に詳しい早稲田大学ビジネススクールの平野正雄教授は「日本は低金利が続き、



転換期を迎える自動車部品業界(イメージ)

適応力が生き残り左右

優良な中堅企業が多いという点で、世界的にも特異な市場だ」と指摘する。金利上昇でM&A(企業の合併・買収)が停滞しがちな米国とは対照的に、日本では事業再編やスピンアウト、子会社売却が投資機会として注目されているという。

平野教授は「日本の中堅企業には競争力の高い技術を持ちながら、市場で十分に評価されていない例も多い。為替も踏まえると海外投資家には割

安に見える」とも付け加えた。多額の現金を抱え、成長投資や経営改革に踏み切れない企業は「アンダーバリュー(割安)でアンダーマネージ(十分に経営されていない)」と見なされ、アクティビストやファンドの標的になりやすいという。

一方で、想定外の買収提案に直面した経営者の戸惑いも大きい。「買収が相次ぐ。昨年末にはホンダがアステモを子会

根本的には企業価値を高めた。資本市場から評価される経営を示せるかが問われる」と平野教授。過度な防衛は、かえって成長戦略の不在を印象づけないという。

業界再編の動きは今後も続く見通しだ。住友電気工業による住友理工の完全子会社化や、NECによる日本航空電子工業株の京セラへの譲渡など、資本構成を見直す動きが相次ぐ。昨年末にはホンダがアステモを子会

一般社団法人
日本自動車部品工業会
中日本支部
支部長 相羽 繁生
名古屋市中区武平町五丁目一番地
名古屋栄ビルディング七階
電話 〇五二九七二五三〇 代表

社化する方針も示され、完成車メーカーがサプライヤーとの距離感を再考する流れもうかがわれる。

EVシフト停滞に加え中国勢台頭

海外でも変革の波は激しい。独コンチネンタルは昨年、車載部門を「オモビオ」として切り出し、産業部門も近く分離してタイヤ事業になる。独ロバート・ボッシュや仏ヴァレオなども構造改革を進めている。昨年には米自動車部品大手、ファースト・ブランドスが経営破たん。これらの背景には、過大な電動化や知能化投資の影響も少なからずある。ヴァレオのクリストフ・ペリヤCEO(最高経営責任者)は取材に、自動車産業の現状について「ダイウイン的な変革」と語り、競争と淘汰が進む中で大規模な構造改革が不可欠だとの認識を示した。

欧州では、EVシフトの目算が狂い、自動車や部品メーカーの収益が悪化したところへ中国勢がコスト競争力に優れる電動車で台頭している。自動車政策の見直しが進むが、今後の動向次第ではさらなるリストラを迫られる可能性もある。強固なピラミッド構造が揺らぎ、サプライチェーン(供給網)が再構築される中で、自動車部品各社は資本市場と技術革新の双方に両立する必要がある。さまざまな競争軸にどう適応していくのか。その選択が、2026年以降の生き残りを左右する。

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。

DENSO
Crafting the Core

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
できてないだらけの世界を変えていきます。

Surprising Ceramics.

セラミック技術で、世界の課題に答える。



Carbon Neutrality



Carbon Neutrality



Carbon Neutrality

Digital Society









日本ガイシ株式会社は2026年4月1日
NGK株式会社(NGK Corporation)へ



22世紀を動かそう

移動の真ん中に
AISIN

www.aisin.com/jp 株式会社 アイシン

成長確実なインド市場

熱い視線注ぐサプ라이ヤー

富裕層も拡大 魅力たつぷり

日本貿易振興機構(JETRO)によると、インドの24年度乗用車販売台数は過去最高の約430万台、25年4～11月の累計でも前年同期比2・9%増の280万台で拡大が続く。外務省によると、インドの人口は14億5094万人で、国内総生産(GDP)成長率は22年7・0%、23年9・2%、24年6・5%と高水準を維持している。若年人口が多いことで知られるが、経済成長とともに富裕層も増えており、インドの新たな魅力となっている。

サプライヤーにとって、他の国・地域以上にエンジン車の市場が広がることも期待の理由だ。インド政府は、2030年までに新車販売に占める電気自動車(EV)比率を乗用車で3割、商用車で7割、二・三輪車で8割まで増やす目標を持つ。ただ、裏返せば中国から移管する。

中国でも一部の日本製部品に対する引き合いはあるが、日本では考えられないような開発期間の短さやコスト競争の激しさを苦戦が続く。頼みの綱である日系自動車メーカー向けの取引も思うように増えず、次なる海外

行政手続き煩雑 リスクも残る

インド進出と並行し、中国事業の縮小や撤退を進める日系サプライヤーもある。ニッパツはインドでモーターコアの生産に乗り出す一方、中国ではシート製造・販売子会社を清算する。日本精工も今夏までにインドにある工場の建屋を増築し、ホイール軸受用生産設備の一部を中国から移管する。

中国でも一部の日本製部品に対する引き合いはあるが、日本では考えられないような開発期間の短さやコスト競争の激しさを苦戦が続く。頼みの綱である日系自動車メーカー向けの取引も思うように増えず、次なる海外

待を込める。

NISSANもエンジンバルブの生産を強化している。高速道路網の整備や低燃費ニーズの高まりに伴い、高性能なエンジンバルブへの引き合いが増えているという。

このほか、パイオックスが2拠点目となる工場を26年度にも稼働させ、ミネベアミツミやアルプスアルパインも生産能力を強化する。曙プレ工業は30年をめどに二輪や四輪向けにプレ工業製品の供給を目指す。

紡ぎ続ける私たちの想い 豊かな未来を織りなす

モノづくりを通して社会の役に立つ
繊維機械を原点に、自動車、産業車両・物流ソリューションを両輪に
創業の想いを紡ぎ続け、もうすぐ100年
豊かで持続可能な未来をめざし、私たちは挑戦を続けます





豊田自動織機

https://www.toyota-shokki.co.jp



合わせゆく 成してゆく

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



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



ずっと広がる未来のために
なぜ

Why?

JTEKT が 必要なのか。

その先にある **シェア** を創り出すために。
技術をつなぎ、地球と働くすべての人を笑顔にする会社だから。

私たちのよこびは、「貢献」から生まれる。
ジェイテクトはモノづくりとモノづくり設備でお客様に貢献
してきました。これからの課題に目を向け、製品やサービス
を通じて解決策となるソリューションを提供していきます。

JTEKT

Check the Movie

株式会社ジェイテクト

Niterra の使命

今できる技術も、未知の領域への挑戦も。
Niterra日本特殊陶業は「モビリティの未来を輝かせる」
新たな価値の創造と技術革新を続けていきます。

ジルコニア酸素センサ スパークプラグ イグニッションコイル

Niterra
日本特殊陶業

<https://www.niterragroup.com>



サブライヤー

開発スピードアップ

期待

化学反応

に期待

失敗恐れるより

「挑戦」に価値

独自の技術を持つスタ

ートアップとの連携を目

強み掛け合わせ

今までにないものを

製造を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

おり、最終製品になるま

では他社との協業も求

められている。自動車メ

ーカーとも同様で、言わ

れたものをつくるのでは

なく、共同開発の形をと

ることが増えてきた」と

話す。

協業で目立つのが互いの

強みを掛け合わせた製

品開発だ。アルプスアル

パインは、EVI（イン

ビークル・インフォテイ

ンメント）技術を生か

し、車載計器の日本精機

とデジタルキャビン関連

製品を開発。日系自動車

メーカーからの受注が決

まっただけで…

まず1回

やってみたら…

アイシンで技術戦略を

担当する山本義久取締役

は「技術が進化する中で

は開発のスピード感がカ

ギとなる。自社だけでは

難しいケースも出てきて

人を想い、地球を想う

To give attentive consideration to both humanity and nature.



三ツ星ベルト株式会社

【神戸本社】〒653-0024 神戸市長田区浜添通4丁目1番21号 TEL (078) 671-5071 FAX (078) 685-5670
【東京本社】〒103-0027 東京都中央区日本橋2丁目3番4号 TEL (03) 5202-2500 FAX (03) 5202-2520
www.mitsuboshi.com

自動車ベルトメーカーのパイオニア

安全・安心なカーライフを支える日本のベルトメーカーのパイオニアとして、補機用伝動ベルトをはじめ幅広い製品を供給するバンドー化学。売上げ全体の約5割を占める自動車部品事業では、新車向けに加え、補修市場向けの取り組みを強化している。「リブエース・エコ」な



ベルトの主な交換目安である摩耗に気づきにくくなるという新たな問題が生じている。摩耗の進行によるベルト破損の危険を防ぐため、同社では継続的に実施している部品商や整備工場を対象とした講習会などで、摩耗のチェック、3年または走行距離3万キロ以上の交換の訴求や、ベルトの

どの補機駆動用伝動ベルトとともに、「オートテンション」などの伝動システム製品も積極的に提案している。補機駆動用伝動ベルトは、耐久性の高いエチレンプロピレンゴム（EPDM）がベルト材料の主成分となっており、クラック（ひび割れ）が発生しにくくなり、

ラインアップ充実 張力管理を正確に

防くためにベルト点検、交換を呼びかけている。また、ベルトの点検方法を正しいベルト装着のポイントなどを紹介する補機駆動用伝動ベルトの整備に関する動画をホームページに公開するなど、事故を未然に

リブ面に当てる「摩耗」を測定する「摩耗ゲージ」を独自制作し、部品商を中心に配布している。

また、張力計「テションマスター」により、経験や勘に頼っていた張力管理を正確に行えるようにしている。また、張力計「テションマスター」により、経験や勘に頼っていた張力管理を正確に行えるようにしている。

BANDO バンドー化学株式会社 【URL】www.bando-rp.com

補修市場の取り組み強化

Since 1906
120th
ANNIVERSARY

関税 直接影響は和らいでも



「トランプ節、かいつまた、炸裂するか...」
(昨年4月、AFP—時事)

懸念消えぬ「トランプリスク」

今年も「トランプ関税」下の経営戦略をどう描くかが自動車部品メーカーのテーマとなりそう。一時は25%だった米の部品輸入関税は昨秋に15%に下がったが、部品に含まれる鉄鋼・アルミニウムには50%の追加関税が今もかかる。サプライチェーン（供給網）内での転嫁が進み、関税の直接影響は和らぎつつあるものの、今後は「間接影響」や中長期的なサプライチェーン最適化が焦点となりそう。

顧客からも回収

「納入先にも負担してもらおう」。昨秋の決算説明会でデンソーの松井靖副社長はこう語った。同社の関税影響額は昨年4～9月期で380億円。通期では1300億円に上る見通しだが、自

消費意欲に水

ただ、関税影響への懸念は残る。代表例が消費マインドだ。調査会社のマークラインズによると、2025年の米国新車販売は1626万8873台（前年比1.9%増）と堅調だった。しかし、同社は「関税対象の製品が従来の非関税対象在庫を置き換えていく中で、価格が上昇しつつあり、販売が鈍化している」と

引き続き価格転嫁と自助努力 サプライチェーン最適化も焦点

も指摘する。トヨタイヤーの清水隆史社長も「関税影響から物価高が続き、市場環境は弱含みだ」と先行きを懸念する。ホンダの貝原典也副社長（販売奨励金）が増えている状況で、実勢価格が上がっていない」と嘆く。値下げ要求が部品メーカーにいつ向かうとも限らない状況だ。

地球がくれた資源の力を
無駄なく引き出す



JFEケミカルは、幅広い産業分野へ高品質な製品を提供しています。
パソコン、スマートフォン、電動車といった先端技術分野にも、私たちの機能性化学製品は広く活かされています。

タール蒸留製品・BTX製品
電池材料・精密化学品
磁性材料・プラスチック成形材

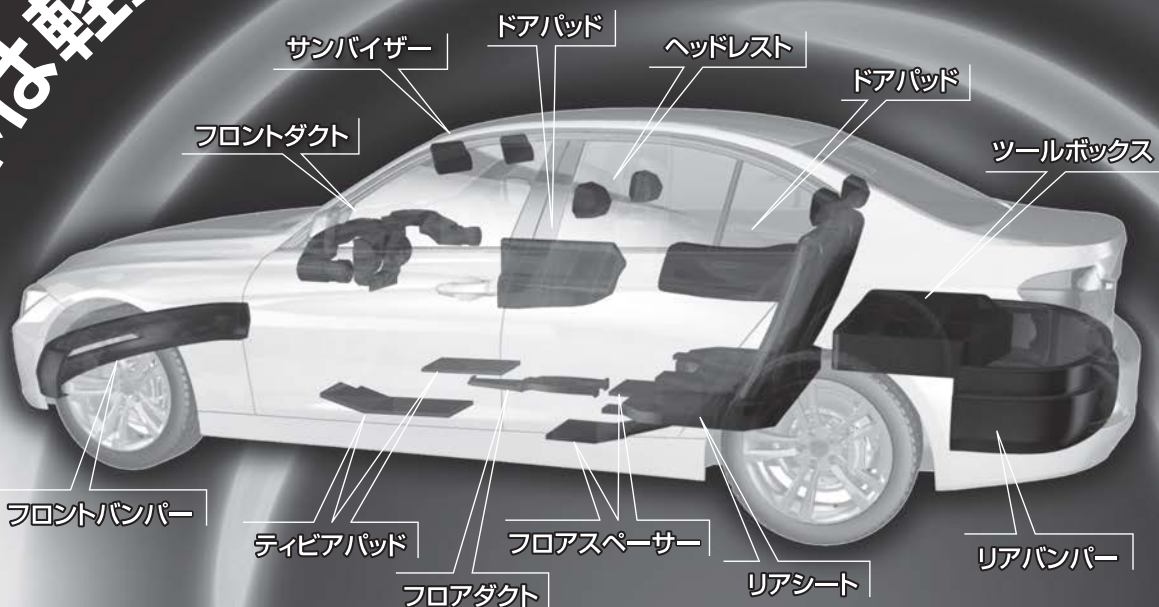


JFE ケミカル 株式会社

https://www.jfe-chem.com/



発泡体は軽量化の切り札。



発泡技術でいろいろな分野に製品を提供している「JSP」。そのノウハウをクルマにも。さまざまな部位の開発・軽量化に貢献いたします。

株式会社 JSP

高機能材事業部 自動車資材部 https://www.co-jsp.co.jp/

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-4-2(新日石ビル) TEL.03(6212)6354 FAX.03(6212)6359