



ヨロズ75年史

YOROZU 75 Years of History

1948-2023

ヨロズ75年史

YOROZU 75 Years of History

1948-2023

YOROZU

75周年史発刊にあたってのご挨拶



代表取締役会長

志藤 昭彦

当社は1948年に創業し75周年を迎えることができました。これもひとえにヨロズを支え続けて頂いたお客さま、お取引先さま、株主さま、そしてヨロズグループ全社員等々全てのステークホルダーの皆さまのご支援の賜物と厚く御礼申し上げます。

当社は自動車の足回り部品、『サスペンション』に特化した事業を展開してまいりました。困難な時も多々あり平坦な道のりではありませんでしたが、その都度、創業の精神である『お客さまから信頼される企業』を目指し全社一丸となって取り組み成長してまいりました。グローバルでの拠点展開も進み、日本を含む9ヵ国22拠点及び1事務所の規模となっております。お客さまも日系自動車メーカーだけでなく海外メーカーも増加しております。今後も提案型企業として、開発力を強化し競争力ある製品開発でブランド力向上を目指してまいります。

又、今、企業に求められている社会的課題であるSDGsでは、海外拠点も含め同時展開で計画を進めており、特に環境面では、カーボンニュートラル達成に向け取り組んでおります。併せて、企業の社会的責任(CSR)を全うするべく、環境、地域社会、業界への貢献に全力を注いでまいります。

当社は、全てのステークホルダーの皆さまに信頼される100年企業に向けて取り組んでまいりますので、関係各位の皆さまには一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます、発刊のご挨拶とさせていただきます。

当社は1948年4月1日に萬自動車工業株式会社として誕生し、2023年に75周年を迎えました。ヨロズを支え続けて頂いたお客さまをはじめ、お取引先の皆さま、金融関係の皆さま、株主の皆さま、そして当社の発展に貢献してきた全ての社員等、多くのステークホルダーの皆さま方のご支援の賜物と、厚く御礼申し上げます。

当社はこれまで新技術、新工法の開発に磨きをかけ、他社を圧倒する競争力の高いサスペンション部品を世界中に提供してきました。現在では、国内全ての自動車メーカーさま、また欧米の大手自動車メーカーさまとの取引を実現し、売上げ1,600億円規模の会社にまで成長しました。自動車業界の一員として、日本経済と雇用を支える基幹産業の中で役割を果たしてきたと自負しています。

さて、当社は現在、100年に一度と言われる自動車業界の大変革期、カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現、世界情勢の不安定さ等々、過去に類を見ない激動期を迎えています。私はこの激動期を乗り越える事により、その先が必ず見えてくると信じています。当社が100周年を迎える2040年後半から2050年頃には、EV比率は50%以上となり、さらにMaaS<マース>の進展により、自動車は個人の所有から皆で共有する時代になると予想されています。長期的には「自動車生産台数が減少する可能性があること」、また垂直型から水平型への変化と言った「ものづくりの分業構造の変化」が脅威と考えられますが、一方で、軽量化及び音や振動への対応など、当社がこれまで培ってきた領域以外に参入するチャンスも増加すると考えています。脱炭素化・電動化へ対応出来るスマートファクトリーを実現したものづくり会社を作り、電動化時代を支える存在になる事で、お客さまをはじめ全てのステークホルダーの皆さまから「選ばれる会社」、そして“人”が集まる会社を目指して参ります。

社会貢献と成長戦略の両輪で永続的に発展を続ける100年企業に向け、皆さま方には一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます、発刊のご挨拶とさせていただきます。



代表取締役社長

平中 勉

目次

75周年史発刊にあたってのご挨拶

代表取締役会長 志藤 昭彦

代表取締役社長 平中 勉

沿革編

| | | |
|--|----------------------|--|
| PART 1 | 創成期 1940-1980 | |
| 1. 前史 | 8 | |
| 1. 志藤製作所の設立／2. 株式会社萬製作所として新発足／3. 鶴見工場の建設 | | |
| 2. 萬自動車工業の設立 | 9 | |
| 1. 自動車整備業から自動車部品製造業へ(プレス機の自社製作)／2. 経営基盤の確立 | | |
| 3. 日産自動車系列メーカーへ | 11 | |
| 1. 経営方針の転換／2. 本社工場の移転／3. 欧米の先進技術を吸収 | | |
| 4. 生産体制の拡充と社内体制の整備 | 12 | |
| 1. 同期化実験の展開と自動化／2. 小山工場の建設／3. 日産自動車の資本参加／ 4. 中津工場の建設／5. 庄内ヨロズの子会社化／6. 社内体制の整備／7. 体質改善への注力 | | |
| PART 2 | 拡大期 1981-1997 | |
| 1. 新たな取引先の開拓 | 15 | |
| 1. 社長交代と行動指針の策定／2. CYC の設立と取引先の拡大 | | |
| 2. 新コーポレートマークを選定し社名変更 | 17 | |
| 3. 国内生産ネットワークの強化 | 17 | |
| 1. CAD/CAMの導入・活用／2. グループ会社の設立／3. 新本社ビルの竣工 | | |
| 4. 加速する海外展開 | 19 | |
| 1. 海外グループ会社の設立／2. 品質経営への取り組み | | |
| PART 3 | 飛躍期 1998-2008 | |
| 1. グローバル企業をめざして | 22 | |
| 1. 自動車産業におけるグローバル化と志藤昭彦社長の就任／2. YPW (ヨロズ生産方式)の推進／ 3. 品質向上への取り組み／4. トータルプロダクションシステム | | |
| 2. 独立系メーカーとしての新たな歩み | 23 | |
| 1. 世界情勢の激変と自動車産業／2. 日産リバイバルプラン(NRP)の衝撃／3. NRPへの対応／ 4. 米国タワーオートモーティブとの資本提携／5. 世界市場を見据えた展開 | | |
| 3. 経営革命の推進 | 26 | |
| 1. 経営改革／2. ヨロズグローバルネットワークの拡充 | | |
| 4. 競争力と社内体制を強化 | 27 | |
| 1. “ダントツ”のQCD+Dをめざす／2. 業務の「標準化」／3. 内なるグローバル化／4. CSRを推進／ 5. 内部統制への対応／6. 中長期的な成長のためのヨロズサクセスプランの見直し／7. 資本政策／ 8. 佐藤和己社長へ創業家から渡されたパトン | | |

| | | |
|--|----------------------|--|
| PART 4 | 挑戦期 2008-2023 | |
| 1. 「緊急収益改善活動」の取り組み | 30 | |
| 1. ヨロズサクセスプラン／2. リーマンショック(2008.9)と自動車業界(GM 破綻)／ 3. YATへの生産集約／4. 最大効率・ミニマムコスト・徹底標準化と3R推進／ 全体最適をめざす／5. コスト節減 | | |
| 2. 国際競争力強化に向け開発と生産部門の一体化 | 32 | |
| 1. ヨロズグローバルテクニカルセンター(YGTC)設立／2. サスペンションシステムメーカーへ | | |
| 3. 積極的な海外展開 | 32 | |
| 1. グローバル全拠点を標準化／2. 海外7拠点設立 | | |
| 4. 基幹システムの再構築とITインフラ強化 | 35 | |
| 1. 国内基幹システム 再構築プロジェクト／2. ITインフラの強化 column コラム 東日本大震災・タイ洪水等への対応 | | |
| 5. CSRとガバナンスの推進 | 37 | |
| 1. 地域との共生／2. 社内コミュニケーション／3. コーポレートガバナンス | | |
| 6. ブランドを支える品質保証 | 41 | |
| 1. 量産品の寸法精度管理／2. 検査治具の効率化等の改善／ 3. グローバルQCサークル大会(GQCC)／4. グローバルQCトレーナー教育／ 5. 日産グローバル品質賞 4年連続受賞／6. グローバル品質システム | | |
| 7. YPWの革新 | 43 | |
| 1. TPS指導会(2003-2009)／2. YSP2017で開発力・技術力強化(2015-2017)／ 3. YSP2017、YPWの革新-無人化ラインへの取り組み- | | |
| 8. 取引先拡大 | 45 | |
| 1. YSP2017でトヨタ、ダイムラー／2. ヨロズ欧州事務所／3. トヨタ自動車東日本/スズキ column コラム 志藤昭彦会長 旭日小綬章受章 | | |
| 9. 多様性重視のグローバルマネジメント | 48 | |
| 1. 志藤健社長就任／2. 人財開発関連 | | |
| 10. 働き方改革から働きがい改革へ | 49 | |
| 1. スワコ(Smart Work Committee、働き方改革委員会)／2. 女性活躍 プラチナえるぼし認定 column コラム 志藤昭彦会長 神奈川文化賞受賞 | | |
| 11. YSP2020 | 51 | |
| 1. YSP2020(収益力、製品力・開発力、企業力)／2. 収益力の強化／3. 製品力・開発力の向上／ 4. 企業力の充実 | | |
| 12. コロナ禍への対応 | 53 | |
| 1. 新型コロナウイルス感染症の世界的流行/自動車産業への影響／2. 原則在宅勤務(本社) column コラム 志藤昭彦会長と「ヨロズ」の歩みが書籍に | | |
| 13. YSP2023 | 55 | |
| 1. 平中社長就任(2021.4)／2. YSP2023 | | |
| 14. 100年企業に向けて——自動車の「足回り」を | 57 | |

(注) PART3は2008年6月まで、PART4は2008年6月以降を記述範囲としている

PART 5 技術革新 2008-2023

- 1. 材料・工法要素開発 本質を追求し続けるヨロズのものづくり 58
 - 1. フルカール工法 / 2. テーラードブランクリアビームの開発(ホンダNボックス) /
 - 3. 中空ペダルの採用 / 4. 一体成形前面板 / 5. フェイルセーフ構造リンク /
 - 6. サイドレール構造サブフレーム / 7. アークテーラードブランク工法 /
 - 8. 980MPa(メガパスカル)級ハイテン材をサスペンション部品へ初採用
- 2. 自動化・新工法 62
 - 1. マシンビジョンによるスマートファクトリー化への挑戦 -Eye Roboのプレスラインへの導入 /
 - 2. レーザーハイブリッド溶接機導入 / 3. 自動溶接測定機導入 / 4. アフターピース機導入 /
 - 5. 自動化ラインの導入 / 6. 総仮付け、総本付け溶接ライン
- 3. 機械設備導入 66
 - 1. 振り子搬送プレスライン導入 / 2. 大型プレス機の導入

企画編

- 部品の変遷 70
主な部品と機能 / ヨロズ生産部品の変遷
- ESG経営 80
ESG経営の背景 / ESG経営 カarbonニュートラル実現に向けた取り組み(東海地区新拠点)

資料編

- ヨロズグループ行動憲章 88
- 歴代会長・社長 89
- 歴代役員・執行役員任期一覧表 90
- 従業員数の推移 94
- 資本金の推移 95
- 総資産と自己資本(純資産)の推移 96
- 連結売上高と連結経常利益推移 97
- ヨロズグローバルネットワーク 98
- ヨロズグループ(連結会社) 100

- 年表 110
- あとがき 136
- 75年史編纂委員会 137

沿革編

PART 1
創成期 1940-1980

PART 2
拡大期 1981-1997

PART 3
飛躍期 1998-2008

PART 4
挑戦期 2008-2023

PART 5
技術革新 2008-2023



1. 前史

1. 志藤製作所の設立

当社の創業者である志藤六郎は1916(大正5)年3月8日、山形県西村山郡(現・朝日町)で生を享けた。尋常高等小学校を卒業し、東京・月島の株式会社大泉製作所で5年勤めた後、古河電気工業株式会社とドイツのシーメンス社が資本・技術提携して設立した富士電機製造株式会社(現・富士電機株式会社)に入社し、製造に携わる技能者となった。勤務した5年のうち3年ほど満州に滞在し、発電所プラントの組立作業に携わるなか、シーメンス社のドイツ人技師たちが作業を能率的に進めようとする姿に感銘を受けた。少年時代からものづくり、工夫や改良が大好きだった六郎も、生産性を上げるために機械や設備の改良方法を考え、たびたび上司に具申したがすべて却下された。やがて「自分の提案を実現するためには独立して仕事を始めるしかない」と考えた。

こうして1940(昭和15)年4月、六郎は弱冠24歳で当社の前身となる合資会社志藤製作所を横浜市鶴見区上末吉に設立したのである。操業を停止していた古い工場と設備を居抜きで購入しての独立だった。翌年には、「立志」をデザイン化した社章も制定し、組織の形を整えていった。



中国東北部(旧満州)に出張時の志藤六郎(1936年、富士電機製造在社、20歳)

2. 株式会社萬製作所として新発足

1941(昭和16)年12月8日、日本は太平洋戦争に突入した。戦争遂行のために政府は、1942年5月13日に「企業整備令」を公布する。軍需物資の生産能率を高めるため、民間企業を整理統合する法律であり、設立間もない志藤製作所は従業員が40名近くとなり、業績は順調に伸びていたが、大きな企業に吸収される可能性が高まったのである。そこで六郎は横浜市の産業振興課に相談し、鶴見区尻手にあった株式会社萬製作所を買収するめどが立った。当時、萬製作所は従業員約80名で、約30台の機械設備を有していたが話し合いを進め、志藤製作所が経営の“実”をとり、“萬”の商号はその“名”を残し、萬製作所を買収することが決まった。ただし、手続き上は萬製作所が志藤製作所を吸収合併する形とした。

こうして1943年6月、志藤製作所は「株式会社萬製作所」として新発足したのである。新会社は従業員約110名、工場は旧・志藤と萬の2工場体制となり、軍需用の焼玉エンジンの部品や、電波探知機の部品などを生産した。

日本の敗戦が濃厚となった1945年2月、萬製作所は軍の命令によって新潟県南蒲原郡見附町(現・見附市)への工場疎開を余儀なくされた。疎開直後の3月、六郎に召集令状が届き、横須賀海兵団に入隊、終戦まで長野県軽井沢で海軍の飛行場整備に従事した。

1945年8月15日、終戦を迎えた。家族を疎開させた郷里に戻る途中で見附に立ち寄った六郎は、従業員と5カ月ぶりの再会を果たす。従業員にはとりあえず疎開先に残っていた設備機械を売却し、生活を維持することを指示した。同年10月になると、六郎は見附に戻り、当時の経営幹部たちと再建築について協議を重ね、平和産業として発展しそうな自動車関連が最も有望だと考えた。ただ当時は統制経済下であり、大半の資材は配給キップがないと入手できなかった。そこで当面の生活資金と将来の事業資金を準備するために、玩具・農機具・木工機械・

電熱器などの生活関連製品を生産して、地元はもとより仙台・静岡方面のデパートなどに納入した。

一方で六郎は常に京浜地区への復帰を考えていた。資材購入を兼ねて上京するたびに、京浜地区の状況を観察するとともに情報を収集した。



横浜市鶴見区安善町方面の焼け跡(1945年8月)

3. 鶴見工場の建設

1947(昭和22)年4月、六郎は「世の中がすっかり落ち着いてしまってからでは遅い」との思いを抱いて単身上京し、京浜地区での工場用地の取得に着手する。入手した敷地は、3,300㎡で借地という条件ではあったが、第一京浜国道に面する鶴見橋の際、横浜市鶴見区市場町にあった。同年12月、見附に残っていた従業員に鶴見工場建設の指令を出すとともに、工場建設に取りかかった。こうして建設した工場は建坪約660㎡、変電所33㎡という規模であり、鶴見工場と名付けた。

この鶴見工場は自動車の整備工場として出発した。戦



1957年頃の本社(旧・鶴見工場)

後、GHQ(連合国軍総司令部)は日本の乗用車の製造を制限し、舗装もほとんどされていない街頭を走るのは中古の外車が大半だったため、自動車の修理・再生・整備の仕事には事欠かなかった。また、ガセット(建築用鉄骨材の継ぎ目板)の製造・販売も開始した。鶴見工場は東京と横浜、さらには米軍基地となった横須賀を結ぶ線の上に位置していたこともあって、自動車修理とガセット製造・販売の両事業は期待以上の業績を上げることができた。しかし、極端な資材不足のため満足な部品の入手が困難で十分な整備ができないことに六郎は納得していなかった。あるとき発注者とトラブルになったのを機に自動車整備の仕事は一切やめてしまった。

2. 萬自動車工業の設立

1. 自動車整備業から自動車部品製造業へ(プレス機の自社製作)

六郎は業績向上を背景に事業をいっそう発展させるため、会社の体制を整備することを決める。そして1948(昭和23)年4月1日、萬製作所の社名を「萬自動車工業株式会社(以下、当社と略す)」に改称した。資本金は19万5,000円で六郎が代表取締役社長に就任した。

自動車工業を取り巻く環境は、戦後の混乱期から少しずつ抜け出しており、当社のスタートとほぼ同時に自動車工業会(現・一般社団法人日本自動車工業会)と自動車部品工業会(現・一般社団法人日本自動車部品工業会)が設立された。

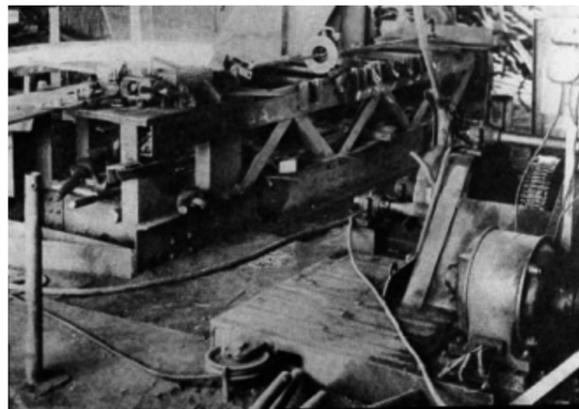
この頃の当社は東京高速機関工業株式会社より、小型トラック「オオタ号」の運転台とフレームを受注するようになっていた。当時、運転台の骨格は木製で、外板は手板金で製造していた。まったくの“手づくり”であった。月産約120台程度であり、「2台と同じ製品ができない」という原始的かつ非効率な状態でもあった。「なんとか手板金の工程を機械化したい」と考えた六郎はプレス機をみずから設計する。そして造船の厚板廃材を利用し、300トンのハイドロリックプレス(水圧プレス)をつくり上げた。これが当社におけるプレス加工の第一歩となった。

1948年の暮れには、三池工業株式会社を通して、日

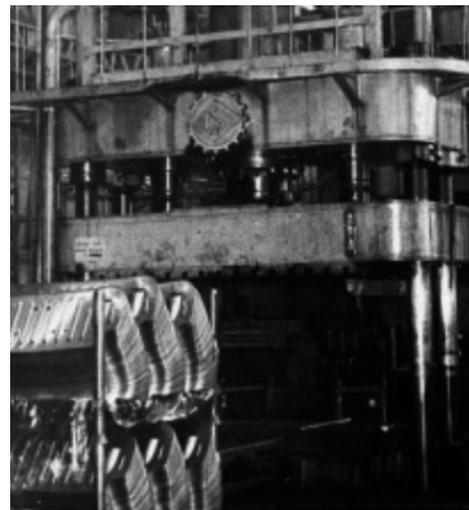
産重工業株式会社(現・日産自動車株式会社)の4トントラック180型に使うエキゾーストチューブ(排気管)の製作が依頼された。180型の生産量は月産650~900台となっていたが、エキゾーストチューブを独占的に製作していた他社が必要量の2分の1程度しか生産できなかったためである。そのため日産重工業にマフラー(消音器)を納入していた三池工業は、「マフラーとエキゾーストチューブをセットで納入できないか」という強い要請を受けていた。こうした経緯によって当社は三池工業から、エキゾーストチューブの製作を打診されたのである。成功すれば日産重工業からの仕事をあっせんするという条件付きであった。

当時の当社は断面変化を生じさせることなく、薄肉厚のパイプを冷管のまま曲げる加工技術を有していなかった。しかし、六郎社長は1カ月強で満足できるパイプベンダーを開発したのである。それは他社が使っていたドイツ製ベンダーを数倍上回る性能を有していた。以降、エキゾーストチューブの製造は当社の独壇場となり、日産重工業との取り引きも始まった。

エキゾーストチューブの製造開始を機に、自動車整備業から自動車部品製造業への転換を進めることとなった。すでに受注していた運転台およびバス・ボディー外板の成形作業や、自動車の部品製造には大型プレスが不可欠だった。そこでまたも大型プレスの自社製作に取り組み始めたのである。主要なプランジャーポンプこそ購入したものの、それ以外の部品は船舶の厚板廃材を使って、500トン水圧プレス機をつくり上げた。当時、京浜地区でこれほどのプレス設備をもつ会社は、大企業を含めても2~3社しかなかった。



「パイプ・ベンダー」自社製第1号機の試作中(1949年4月)



自社製500トン水圧プレス(1949年11月)

2. 経営基盤の確立

設備がしだいに充実するなか、1950(昭和25)年6月に朝鮮戦争が勃発する。国連軍は直ちに韓国を支援する軍事行動を起こし、膨大な軍需物資を日本国内の各企業に発注した。

当社も大型プレス加工を必要とする特需品と、エキゾーストチューブを大量に受注した。いくらつくっても注文が殺到したため、従業員が一丸となって働いた結果、当社には大きな利益がもたらされた。

特需ブームは1953年7月に朝鮮戦争休戦協定が調印されて以降、しだいに沈静化へと向かうが、当社は特需ブームで培った基盤のうえに創意工夫を加えながら、着々と業績をあげた。

例えば1951年4月には民生ダイゼル工業株式会社(現・UDトラック株式会社)、新日国工業株式会社(現・日産車体株式会社)との取り引きが始まったほか、6月には日本内燃機製造株式会社(現・日産工機株式会社)との取り引きも本格化した。日本内燃機製造から受注したのは、三輪トラック「くろがね号」の部品(サイドフレーム、リアボディー、マフラー、ハンドル、ハンドブレーキ、工具箱など)であった。

1953年には当社のプレス技術と溶接技術が注目され、本田技研工業株式会社との取り引きも始まった。製造したのは当時人気の高かった二輪車「ホンダドリーム号」の部品であった。

1956年8月には、日産自動車株式会社からB40型ト



ホンダドリームE型(1953年)



ニッサンジュニアB40型トラック(1956年8月)

ラックのスプリングブラケットも大量受注している。その際には作業を効率化するため、材料をマリアブル鑄鉄(可鍛鑄鉄)から鋼板に変更するとともにプレスで成形し、穴も打ち抜くという当時としては画期的な方法を開発した。試作品が十分に実用に耐えられることが認められ、以降はB40型以外のスプリングブラケットも生産するようになった。

3. 日産自動車系列メーカーへ

1. 経営方針の転換

日本経済は朝鮮戦争に伴う特需ブームの終息と世界景気の後退によって深刻な不況に見舞われ、中小企業の整理が相次いで失業者が増大していた。堅実に伸びてきた「くろがね号」の売れ行きも、不況の進行とともに鈍ってきた。当社は経営の多角化をめざし、不況下では四輪車も三輪車も扱うことでこれを実現したものの多種少量生産の弊害として、多忙な割には業績が伸びないという状態に陥っていた。このような時代に生産活動を活発化したのが日産自動車である。

1954(昭和29)年5月、日産自動車は協力部品メーカーに呼びかけて「日産宝会」を結成した。先発部品メーカーに混じって当社も日産宝会の会員となった。この頃から当社は日産自動車の系列下に入って生き残る方向に経営方針を転換したのである。

2. 本社工場の移転

1957(昭和32)年11月、当社は日産自動車系列の足回り部品メーカーとしての発展と自立をめざし、プレス加工・溶接・機械加工を一貫して行う新鋭工場の建設計画を発表した。

工場用地は1958年4月、横浜市の誘致により横浜市港北区樽町に1万9,350㎡を確保し、翌年4月に新本社工場の建設に着工、12月には本社を鶴見から移転するとともに、一部の稼働を開始した。この本社工場の建設によって、当社は近代化の道を強く歩み始めたのである。



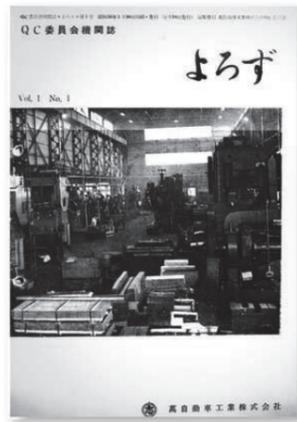
当時の本社工場(1960年)

3. 欧米の先進技術を吸収

日本の自動車部品製造の大きな課題は生産性向上と品質管理だった。1960(昭和35)年5月、日産自動車は品質管理分野の表彰で最も権威のあるデミング賞を受賞した。これを機に当社もこの年10月、QC委員会を設け、1961年1月、QC委員会機関誌「よろず」を創刊し品質管理の重要さを社内にPRするとともに、品質管理の国際水準達成を目標にしている日産自動車にQCに関する指導を仰いだ。

1961年10月、六郎社長はアメリカ、イギリス、フランス、西ドイツ、スイス、イタリアの自動車部品メー

カーの現状を視察する機会を得た。この視察で欧米メーカーは少種大量生産、金型置場のスペース有効化、治工具の設計や機械配置は自動化を原則としていて、すべて生産性向上へとつなげていることがわかった。また、プレス型の剛性や精度が高く、生産性においても品質管理の肝は型技術にあり、設備投資と従業員の基礎技術教育の必要性を実感させられた。



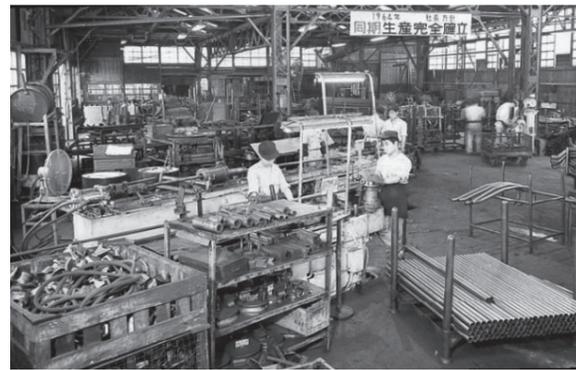
QC委員会機関誌「よろず」創刊号表紙(1961年)

4. 生産体制の拡充と社内体制の整備

1. 同期化実験の展開と自動化

1960年代に入ると、日本政府の開放経済体制への移行を表明する「貿易・為替自由化計画大綱」(1960(昭和35)年6月)を受けて、日産自動車は追浜工場の建設をはじめとする規模の拡大と社内体制の充実を進めた。その一環として量産工法の確立とコスト低減を目的とする「生産の同期化」を推進した。日産宝会加盟メーカーの当社も新鋭機械を積極的に導入し、全社をあげて同期化実験に取り組んだ。この同期化実験の成果は、やがて自動化の推進に引き継がれていくこととなる。

1960年代半ばは、カー、カラーテレビ、クーラーの

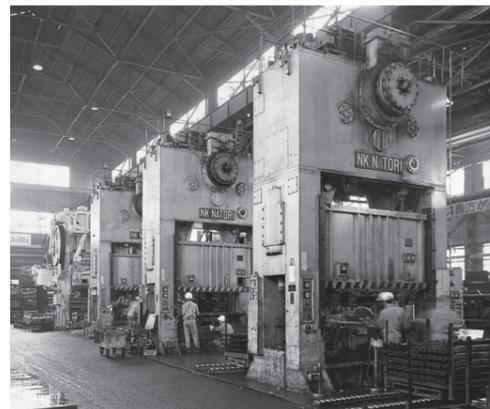


組立ライン、社長方針「同期生産完全確立」のスローガンが見える(1964年)

“3C”が消費の主役となった。日本のマイカー時代が幕開けし、生産台数も保有台数も飛躍的に増加した。モータリゼーションはオーナードライバーによって支えられるようになり、1,000ccクラスの小型車が相次いで開発された。

日産自動車も成長し始めた大衆車分野に進出するため、1966年4月に小型車ダットサンサニーを発売した。また、1967年度の総生産台数を前年度比47%増の75万台あまりとする生産計画を発表。伸びる生産量を消化するため、従来は内製していた足回り部品(サスペンション)の一部を外部発注に転換(外転)する方針を打ち出したのである。当社にも受入体制の整備を要請されたが、同時に向こう2年間で20%の原価低減をはかることが課題となった。

当社は1964年に700トンクランクプレス1台を、1966年に400トンクランクプレス3台を導入したほか自動溶接機を導入するなど、生産体制の強化を実施してきていたが、日産自動車の要請を受けて、さらなる合理化の追求に全社をあげて取り組んだ。日産自動車は“自



プレスライン(400トンクランクプレス、1966年2月)

動化の推進”も指導したため、当社の製造部門では汎用トランスファー装置、溶接組立部門ではスポット溶接の工程を1サイクルで加工する大型トランスファーマルチスポット溶接機などを自社開発し、進化の基礎を築いた。

2. 小山工場の建設

当社は求められた生産量の増加に応えようとしていたが、鶴見と横浜の両工場だけでは限界に達していたため1967(昭和42)年、新鋭設備を備えた新工場の建設を決意した。当時、日産自動車は栃木県に進出する計画が伝わっていたことから、同県内で候補地を詳細に検討し、小山市を選定して横浜工場の4倍にあたる敷地面積6万5,894㎡の用地を確保した。

翌1968年1月から小山工場(現・YT^{*1})の第1期工事をスタートさせた。小山工場の建設と併せて自動化の推進を展開したため、1969年7月の第1期工事完了時には大型車両部品および機関部品の受注体制を確立した。その結果、日産自動車からサスペンションメンバー、オイ



第1期工場完成の小山工場(1969年ごろ)



小山工場内部設備(1977年)

ルパン、ロッカーカバーなどの第1次外転部品を大量受注することに成功したのである。こうして小山工場は当社がサスペンション部品専門メーカーへと前進するための基幹工場となり、経営的にも技術的にも大きな成果をもたらした。その後も拡充に取り組み、第4期工事を終えた1977年12月には縦260m、横120mの工場3棟が完成した。なお、小山工場の竣工によって横浜地区の需要は横浜工場の生産のみで十分に間に合うようになったことから、1970年に鶴見工場での生産は中止し、サービス部品倉庫として活用、その後2001年に閉鎖された。

3. 日産自動車の資本参加

このように当社は生産規模を飛躍的に拡大し、中堅企業として成長する基盤を築いた。しかし、資本面では同族資本のままであり、当時の資本構成のままでは厳しさが増す自動車産業界で生き残り、発展することは難しいと判断するようになっていた。

折しも日産自動車は、目前に控えていた資本の自由化までに日産圏安定供給体制を構築することが必要と考えられていたため、系列部品メーカーの再編・統合による大型化や、体質改善、技術開発力の強化をはかるとともに、資本参加によって社内工場に準じた外製工場体制づくりを進める方針を固めていた。

当社にとっても日産自動車の資本参加は発展のためにも望ましいと判断し、1969(昭和44)年6月に25%の資本参加を仰ぐこととなったのである。同時に取引先金融機関や鋼材供給商社などの資本参加も受け入れ、資本金を3億円に増資した。さらに、1973年3月には5億円に増資した。日産自動車にも第2次資本参加を要請したため、同社の当社持株比率は35%となった。

4. 中津工場の建設

1970年代初頭、日産自動車は業績の伸長を背景に九州進出を計画した。当社も1973(昭和48)年秋、単独での九州進出を決定する。1974年6月、日産自動車の九州

*1
2004年3月、株式会社ヨロズ栃木(YT)設立

PART 2 拡大期

1981-1997

工場(福岡県京都郡苅田町)の建設が開始され、1976年12月には一部稼働を開始した。こうした動きを受けて当社は工場用地として日産自動車の九州工場と近い候補地の中から大分県中津市を選択した。

工場用地は中津市の工業化地域の一角に位置し、敷地総面積は5万6,458㎡であった。新工場は1976年4月から第1期工事に着手し、12月に完成した。翌年1月から中津工場(現・YO^{※2})として一部操業を開始し、6月から本格的な操業に入った。その後も日産自動車の九州工場では車軸部品の生産が開始されたことに伴い、1978年3月の第2期工場完成、1980年の第3期工場増設、1982年11月には第4期増設工事が完成しカチオン電着塗装プランも同時に稼働を始めた。1985年5月の第5期組立工場増築工事に着手などを経て拡大、1986年8月には1,200トン3次元トランスファープレスといった最新鋭の設備も設置され、生産性向上の有力な武器となった。

5. 庄内ヨロズの子会社化

1970(昭和45)年6月に山形県鶴岡市に住友商事株式会社、株式会社今間製作所(現・株式会社コンマ製作所)と3社合併会社として農機具部品の製造を目的に庄内プレス工業株式会社(現・SY)を設立したが、翌年、減反政策の煽りを受けた今間製作所の経営不振や方針変更により、やむを得ず事業内容を自動車部品中心へ切り替えることとなった。これに伴い、1973年、大幅な資金援助、従業員、資本増資分を当社が引き受け、出資比率を75%として子会社化した。その後、設備資金を投入しプレス・



庄内プレス工業第1期建設工事竣工(1970年10月)

溶接・塗装・機械加工の一貫体制を確立し、1977年には第2工場と総合事務所が完成し本格的に操業を開始した。1989年12月に社名を株式会社庄内ヨロズに改称した。

6. 社内体制の整備

1978(昭和48)年、当社は「安全、品質、生産性」のさらなる向上をめざし社内体制の整備に力を注いだ。1979年、本社技術センターが完成し、技術開発を本格的にスタートさせる。同時に日産自動車の応援設計もやりながら設計手法の習得にも力を注いだ。

日産自動車の宝会は1978年に安全衛生委員会を発足し初代委員長には当社の三浦昭副社長(のちに社長)が就任した。同時に当社も「安全衛生協議会」を発足し、1980年には神奈川県労働基準局長から「衛生優秀賞」を受賞した。

一方、データベースを構築し情報の一元化による業務の標準化実現に向け、1977年から約5年を費やし大型コンピュータM-150 VOISを導入、パソコンとホストコンピュータのデータ伝送を実現し、新OES(Order Entry System)に対応する情報システムによるタイムリーな生産情報処理をめざした内部体制を構築した。

7. 体質改善への注力

1980(昭和55)年、経営戦略を含む本格的な中期戦略3カ年計画が立案され、1982年4月、志藤社長は「『世界一のよい車、安い車をつくる』という日産自動車の方針を実現するために」という体質を抜本的に変えるTQC導入を宣言した。日産自動車が「日産品質管理賞(NQC賞)」を制定したのを機に、品質をはじめ原価、生産性や技術開発面における当社がクリアすべき目標達成に向け、改善しなければ自動車工業の将来展望は開けないとの認識からであった。TQCの幕が切って落とされてから4年、1986年3月には、NQC賞を受賞した。

※2
2003年9月株式会社ヨロズ大分(YO)設立

1. 新たな取引先の開拓

1. 社長交代と行動指針の策定

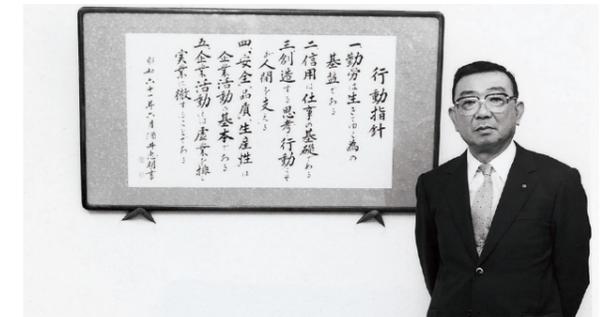
日本の自動車をはじめとする輸出産業は、1985(昭和60)年9月に開催されたG5(先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議)でプラザ合意が発表されて以降、急激な円高に見舞われた。1980年代に入って、国内市場の成熟化や貿易摩擦も進んでおり、これらを背景として、海外現地生産シフトに拍車がかかった。それに伴って自動車メーカーの海外拠点に安価で良質な部品をタイムリーに供給することが、部品メーカーの存立基盤を維持する必須条件となったのである。

このような経営環境のなかで1986年6月、約40年にわたって陣頭指揮を執ってきた志藤六郎社長が代表取締役会長となり、三浦昭副社長が代表取締役社長に就任した。

三浦社長は就任にあたり、六郎会長の経営の考え方や判断から企業経営の原点となるエッセンスを選び出したうえで5項目にまとめ、永久に継承すべき「創業の精神」として「行動指針」を明示した。

【行動指針】(原文のまま)

1. 勤労は生きてゆく為の基盤である
 2. 信用は仕事の基礎である
 3. 創造する思考、行動こそが人間を支える
 4. 「安全」「品質」「生産性」は企業活動の基本である
 5. 企業活動とは虚業を排し、実業に徹することである
- 一方で当面の経営戦略上の課題として、①納入品質の改善、②モデルチェンジに伴う新部品の立ち上がり原価の改善、③円高への対応、の3つを掲げた。



三浦昭社長と行動指針(1986年6月)(揮毫は庄内藩十七代酒井忠明氏)

2. CYCの設立と取引先の拡大

日産自動車が海外進出に取り組んだ時期は早く、1966(昭和41)年にメキシコ(モレロス州クエルナバカ)で現地生産を開始していた。また、1980年7月にはアメリカ(テネシー州スマーナ)に日産自動車製造会社(NMMC、現・北米日産会社)を、1984年4月にはイギリス(タインアンドウィア州サンダーランド)に英国日産自動車製造会社(NMUK)を設立していた。

海外進出が発展の鍵となるなか1986年3月、アメリカ工場が軌道に乗り始めた日産自動車から当社にアメリカ進出が打診された。直ちに北米での現地生産の可能性を調査し、7月に海外業務準備室を設置して構想の具体化を検討した。結果的に単独での進出は困難と判断したが、合併による進出を模索した。そして9月、すでに海外



カルソニック・ヨロズ・コーポレーション(CYC)の全景

展開の実績があり、生産性拡充と部品の現地調達化のためにプレス部品メーカーを探していた日本ラヂエーター(現・マレリ株式会社)と、同社子会社のCII社(CIIは現在存続しておりません。カンセイと合併した際に北米事業の再編をしてCalsonic Kansei North America, Inc.に発展的解消しました。)との3社合併で「カルソニック・ヨロズ・コーポレーション(CYCのちのYAT)」を設立したのである。

資本金は20億円で、出資比率は当社が49%、日本ラヂエーターが41%、CII社が10%で、当社の三浦昭社長は非常勤取締役役に就任した。

同年11月、当社は海外業務準備室を改組して海外業務部を設立し、活動を本格化した。12月にはテネシー州

ウォーレン郡に約24万1,300㎡(約7万3,000坪)の土地を取得して工場建設に着手している。工場は1987年8月に完成し、1988年2月から操業を開始した。

以降、当社とCYCは共同して積極的な拡販活動を展開したところ、NMMCや日本ラヂエーターのアメリカ子会社である、カルソニック製造会社(CMC)からの受注につながった。それ以外にも当時の米国マツダ自動車製造会社(MMUC、のちにマツダ・フォード合併のAAIに社名変更)や、スバルといすゞの合併会社SIA(のちにスバル単独となる)といった日系メーカーのほか、当時、「BIG3」と呼ばれたアメリカ3社のうちゼネラルモーターズ(GM)の子会社サターン(2010<平成22>年に消滅)、フォードなどからも次々と受注を獲得することができた。

特筆に値するのがGMサターンで新型の戦略的小型乗用車「サターン」に搭載するリアサスペンションを受注したことである。ブッシュやスタビライザーなどを組みこんだサスペンションユニット、すなわちモジュール製品の納入に成功した結果、やがてはGM本体からもリアサスペンションアッセンブリーモジュールを受注することにつながった。



CYC設立調印式(右から)三浦昭社長、日本ラヂエーター山口社長、CII新井社長(1986年9月銀座東急ホテル)



CYCオープニングセレモニーでのマクファーター・テネシー州知事の挨拶(1988年5月)



「サターン」リアサスペンションを囲んで

2. 新コーポレートマークを選定し社名変更

当社は積極的にグローバル戦略を展開する機運が高まるなかで、新時代を切り開く決意とともに、さらなる組織の活性化や従業員の士気高揚をはかるため、CI(コーポレート・アイデンティティ)に取り組んだ。創立40周年を迎える1988(昭和63)年1月、新たなコーポレートマーク「ヨロズ」の使用を開始したのである。

社名についても、“萬”の文字が報道では略字の“万”が使用とされること、就職活動の学生がヨロズと読めないことが多くあり、親しみやすく、だれもが読めるよう1990(平成2)年6月に商号を「株式会社ヨロズ」に変更した。

この時期の大きな動きとしては株式上場が挙げられる。1989年1月に取締役会で株式上場を決議した。これは資金調達力の強化と金融収支の改善をはかることが大きな目的であったが、企業イメージの向上や社員モラルの高揚、優秀な人材の確保、新規市場の開拓にもつながると判断した。また、準備過程で内部体制の整備と企業体質の強化をはかることも期待した。

審査上では、持ち分法適用会社のCYCが設立して間も

株式会社ヨロズ

YOROZU
YOROZU CORPORATION

ヨロズ・会社名 ロゴタイプ(基本形)



東証第一部上場の認定書

ないため収益が黒字化しておらず、連結すると当社の収益が基準を満たさないという懸念もあった。そこで株式公開を店頭登録に切り替えて、1991年11月に日本証券業協会から銘柄指定を受けた。その後、CYCの黒字化と社内体制の準備などに万全を期した結果、1994年3月に東京証券取引所市場第二部への上場を果たした。さらに1年後の1995年9月には東証第一部銘柄に昇格した。また三浦昭社長は1991年6月、日産宝会と晶宝会が統合し発足した日産自動車部品協力会である日翔会^{※1}の初代会長に就任した。

3. 国内生産ネットワークの強化

1. CAD/CAMの導入・活用

当社の開発・設計部門において、手書きしていた図面は1988(昭和63)年3月からスタートしたCAD図へと切り替わっていき、3次元的に干渉チェックを行いながら、詳細設計を進められるようになった。また、開発プロセスにおいても、設計・試作・実験・評価の大幅短縮を実現することも可能となった。その後、自動車メーカーが取り組み始めた設計・開発から量産準備までをすべてCADデータを基準として行う方式に対応するため、1992(平成4)年にはコンピュータを更新し、体制を整えた。

それに先駆けて工機部門でのCAD化は開始しており、当初は試行錯誤であったが、コンピュータの導入や入替えによって、金型加工におけるCAM化率は、1991年の6%から1994年には77%に達し、CAD/CAM化はあっという間に進んだ。



工機のCAD室

※1

日翔会：天高く駆け、洋に通ずる「翔」を名称に加えることで、日産とそのパートナー企業である部品・資材メーカーが世界的に飛躍するように、との願いがこめられている。約200社で構成される。

2. グループ会社の設立

1988(昭和63)年7月、福島県岩瀬郡鏡石町に100%出資子会社「株式会社福島ヨロズ」を設立した。同社は非量産部品の集約化による合理化と供給体制の確立、サービス部品供給体制の確保を主たる目的として設立されたが、当時はバブル景気のピークであったため、量産部品も移管され、本社工場や小山工場に対応しきれないサスペンション関連部品のプレス、組立や塗装をすべて引き受けた。しかしバブル景気の終息、その後の日産自動車の系列解体や部品購買価格の20%低減などに対応す

るため、同社は2000年12月に閉鎖のやむなきに至った。

1992(平成4)年10月、それまで自社内で開発製作してきた組立治工具の専用工場として、山形県東田川郡に100%出資子会社「株式会社ヨロズエンジニアリング」(YE)を設立した。目的は組立



福島ヨロズのオープニングセレモニーでの三浦 昭社長挨拶 (1993年3月)



懇談風景(中央・長田町長、左・志藤六郎会長、右・菊地取締役)



福島ヨロズ完成直後(1989年8月)

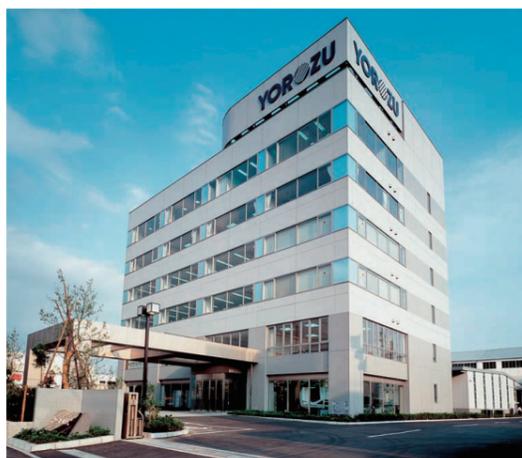
治工具の内製比率を高め、生産技術の水準向上と一貫生産体制を構築し、市況変動に左右されない強固な体制づくり、そして外注による付加価値の低下やノウハウの外部流出を防ぐことにあった。また、自動車メーカーや部品メーカーも対象として、当社がもつ組立治工具製造のノウハウを製品化することも視野に入れたものであった。



国際色豊かなグランドオープニングセレモニー(1993年5月)

3. 新本社ビルの竣工

1993(平成5)年までに実施した国内生産拠点の再構築により、横浜地区での量産部品の生産は終了し、本社工場は、製品の開発・設計・試作・実験などを行う開発センターとして各拠点の頭脳的な役割となった。1996年3月には、「グローバルビジネスと情報社会の進展に対応したインテリジェントビル」をテーマとして建設された本社新社屋が竣工した。建物の延べ面積は本社ビル4,145㎡、試作棟1,652㎡、建物構造は質実剛健を旨とし、情報化に対応したインフラが整備された。



ヨロズ本社新社屋

4. 加速する海外展開

1. 海外グループ会社の設立

当社は、日本・アメリカ・メキシコ・アジアの4極体制が実現できれば、自動車メーカーの全世界同一車種同時立ち上げにも対応でき、各拠点が相互補完体制を確立することで総合的にビジネスを拡大することも可能であると考え、海外拠点の充実を加速した。

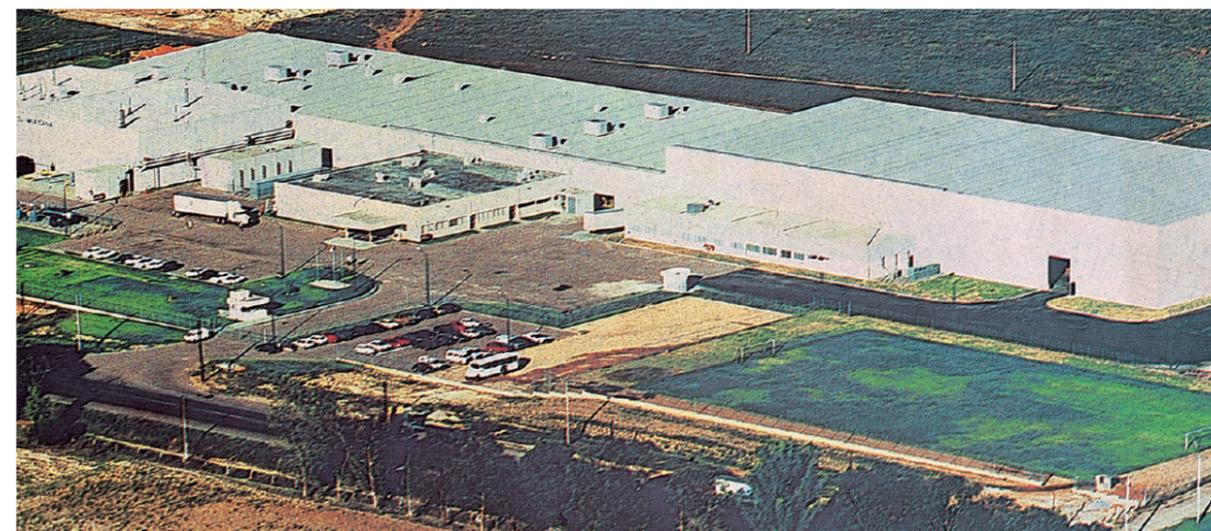
1993(平成5)年2月、当社の出資比率65%、日産メヒカーナ社(日産自動車の現地法人)25%と日商岩井株式会社(現・株式会社メタルワン)10%の共同出資により、「ヨロズメヒカーナ」(YMEX、資本金15億円)をメキシコのアグアスカリエンテス州に設立した。

1994年8月、台湾・元華興業にサスペンションなどの主要プレス部品に関する生産技術を供与し、さらに1995



YMEX開所式(右から)連邦政府役人、雨宮日産メヒカーナ社長、三浦昭社長、オットーグラナドス・ロルダン州知事ら

年12月には、韓国の三星自動車(現・ルノーコリア自動車株式会社)、三星ジャパン株式会社(三星グループ商社)、東光精機株式会社(現・株式会社DKオーステック)と、部品組立設備・治工具・金型・検査治工具の売買契約を締結、同時に東光精機に対してはサスペンションを中心とする5部品の技術援助契約を締結した。最終的には東光精機に



YMEXの全景



工場内部(400/800トン、タンデムライン)

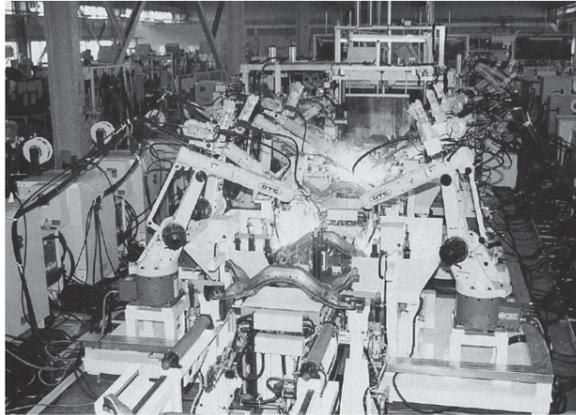


YMEX定礎式(右2人目から)オットーグラナドス・ロルダン州知事、志藤昭彦専務、雨宮日産メヒカーナ社長



は資本も投下し、ヨロズグループ企業としての位置づけを明確にした。

三星自動車、東光精機との売買契約調印式(1995年12月26日)
(左から)三星・申理事、東光・金光弘社長と志藤専務



東光精機向け設備群

1996年6月には、東南アジア最大の自動車市場であるタイ(ラヨン県イースタンシーボード工業団地)に、アメリカ、メキシコに続く世界4極体制の一翼を担う東南アジアの拠点として、当社の全額出資にて「ヨロズタイランド」(YTC、資本金6億2,500万バーツ)を設立した。タイには、日産自動車をはじめ、いすゞ自動車、マツダ、本田技研工業、トヨタ自動車、三菱自動車工業など日系有力メーカーとGM、フォードなど欧米有力メーカーが大挙して進出していたため、従来取り引きのなかったメーカーにも当社のサスペンションを新規に拡販することが目的とされた。



YTCのグランドオープニングセレモニー(左手前・三浦昭社長、右から2人目・志藤昭彦副社長、右端はYTC中村社長)

さらにデトロイトのCYC営業事務所を現地法人化するため、1997年7月、当社の100%出資にて、「ヨロズアメリカ」(YA、資本金200万ドル、ミシガン州)を設立した。世界の自動車メーカーのグローバル化への動きに迅速に対応し、各拠点間における相互コミュニケーション能力と体制を確立することは開発技術力と同様に重要であった。そこでYAを開発機能をもつ営業拠点と位置づけ、ヨロズ本社との間を国際ISDN(総合デジタル通信網)で結び、CADデータの交換等による時差を利用した24時間の開発体制を構築した。



当時のYA



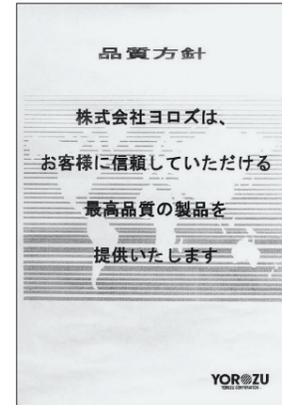
YA設立当時のメンバー



グランドオープニングセレモニーの来賓見学者で賑わうYTCプレスライン

2.品質経営への取組み

当社は、「走りの性能と安全」に直接影響するサスペンション部品専門メーカーとして、国内のみならず海外でも評価を得られるようになった。1996(平成8)年1月、三浦昭社長は年頭挨拶のなかでISO 9000シリーズの認証取得に挑戦する方針を示し、直ちに本社品質保証部に事務局が設置され、本社各部門および中津工場を対象として活動が始まった。その結果、1997年1月、本社、中津工場はISO 9001の認証を獲得した。海外子会社のCYCは1996年5月、アメリカビッグ3がISOをベースとし要求事項を付加したQS 9000^{※2}



全社展開された品質方針



ISO 9001認証取得時のJIAによる審査風景

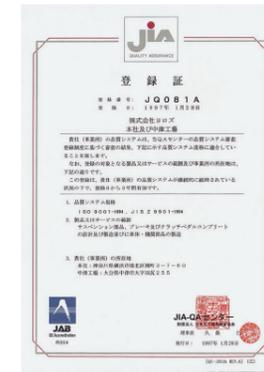
とISO 9001の認証を取得、1997年、QS 9000とISO 9002の認証を取得した。1998年2月に本社、小山工場、中津工場、YMEX、12月にYTCがQS 9000の認証取得、庄内ヨロズがISO 9002の認証を取得した。創立50周年を迎えISO/QSの認証取得記念としてテレホンカードを作成し、「品質経営」の追求をヨロズの最重点課題としてあげ、世界に通用するゆるぎない会社の品位、品性を備え高めていくこと、国際競争力の強化に邁進していくことを三浦昭社長は説いた。



「QS-9000」チャレンジポスター



「ISO 9001」への挑戦キャンペーンポスター



ISO 9001登録証(日本語版)



ISO 9001登録証(英語版)



50周年記念テレホンカード

※2
QS9000とは：自動車業界特有の品質システム

1. グローバル企業をめざして

1. 自動車産業におけるグローバル化と
志藤昭彦社長の就任

1990年代半ば以降、自動車産業の構造も大きく変化した。冷戦終結とICT^{*1}の進化は世界的な競争時代をもたらし、日系自動車メーカーは、国内の長期不況もあり、海外での成長に注力した。部品メーカーも不況下、海外勢を含めた激しい価格競争に直面した。

自動車メーカーの再編

- 1994年 マツダが米フォード傘下に(2008年解消)
- 1998年 トヨタがダイハツや日野自動車をグループ化
独タイムラー・ベンツが米クライスラーを合併吸収(2007年解消)
- 1999年 日産自動車が仏ルノー傘下に

1998(平成10)年6月、志藤昭彦が第3代社長に就任し、三浦昭社長は代表取締役会長となった。当社は、創立50周年の節目に、新たなヨロズ、すなわち“グローバル規模のエクセレントカンパニー”をめざして再出発した。

“エクセレント”

は「グローバル化」とともに「安全と品質のつくりこみ」をヨロズ存亡の生命線としたことを意味していた。就任挨拶では「厳しい経営環境だが、これも試験と前向きに受け止める。迅速な意思



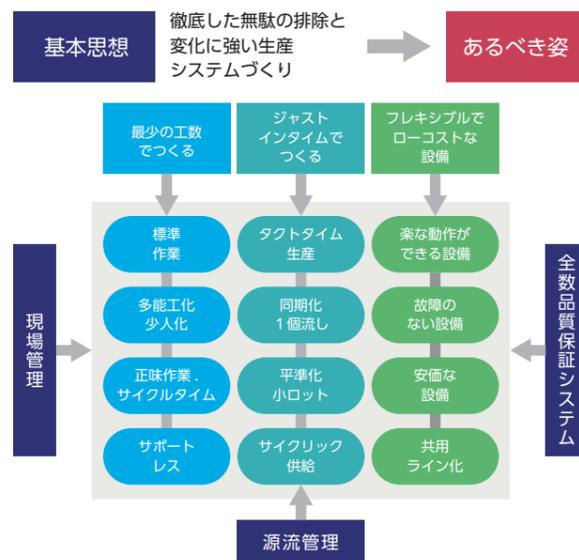
志藤昭彦社長

決定(アーリーディシジョン)を心がけ、品質経営をめざして全力投球する」と気概に満ちた言葉で締めくくった。

2. YPW(ヨロズ生産方式)の推進

エクセレントカンパニーへの一歩として、当社は、常に収益を確保できるような「ものづくりの構造改革」に取り組み、「ヨロズ生産方式」(YPW)の構築に向けた活動(同期生産システムの構築活動)を展開した。これは徹底した無駄の排除と変化に強い生産システムづくり、固定費削減に重点を置いた“体質改善”が目的である。また、「トヨタ生産方式」(TPS)を導入したのもその一環であった。

YPWの概念図



3. 品質向上への取り組み

海外展開を進めるうえで必要不可欠となったISO 9001、QS 9000の認証を国内外拠点で取得し(PART2 p.21参照)、その後も不良品の発生と流出“ぜ

※1 ICT (Information and Communication Technology): 情報通信技術



クボタ「総合賞」を受賞(1998年5月)

”を目標とした活動を継続して行い、顧客からの信頼度をいっそう高めた。

YMEXは、1998年12月、メキシコ日産社から1998年度の品質賞「MAESTRO DE CALIDAD」(優良賞)を、さらに、1999年5月、フォード社から「Q1賞」を受賞した。また、国内においても、クボタや日産自動車などから、品質に関して多くの賞を受賞した。

4. トータルプロダクションシステム

当社のグローバルビジネス体制は、開発から解析、試作・実験、金型・治工具・設備設計製作などの生産準備、製品生産、品質保証までを自社内で行えるヨロズ独自の一貫生産体制(トータルプロダクションシステム)が充実しつつあり、総合的な競争力という点でも他社と遜色ない状況となっていた。「トータルプロダクションシステム」こそが、ヨロズの強みである。

当社は、1992(平成4)年10月に設立した生産設備を製造するヨロズエンジニアリング(YE)を中心に、国内外の生産拠点で設備の拡充と新鋭化を強力に推進した。

トータルプロダクションシステム



ISO/TS16949に基づく



ヨロズエンジニアリング(YE)

2. 独立系メーカーとしての
新たな歩み

1. 世界情勢の激変と自動車産業

1990年代、日本経済の長期停滞と市場成熟化、東西冷戦終結や中国などアジア経済の台頭による大競争時代到来、円高と日米・日欧の経済摩擦、さらにITの急進展や企業経営におけるグローバルスタンダードの導入も加え、日本企業の経営環境は一変した。自動車メーカーも生き残りをかけ、厳しいコストダウンやアライアンスに取り組んだ。

2. 日産リバイバルプラン(NRP)の衝撃

1999(平成11)年3月、日産自動車もフランスのルノー社と資本・業務提携を行った。同年10月、日産自動車のカルロス・ゴーンCEOは「日産リバイバルプラン(NRP)」を発表した。NRPは、2002年度までに過剰生産能力解消に向けた大規模な工場閉鎖や人員削減と1兆円のコスト削減を掲げていた。特に部品・資材など購買コストの

20%削減が、最重要課題の一つとされ、これと連動して協力会社の株式売却と絞りこみ・再編など「系列」解体が進められた。サプライヤーは、日本と同レベルでのグローバル生産展開とモジュール生産への対応も求められた。

その苛烈さから「日本では困難」の世評を覆してNPRは断行され、前倒しで目標達成に成功する。

3.NRPへの対応

NRPに対し、当社は生き残りをかけて「ヨロズサバイバルプラン(YSP)」を策定した。志藤昭彦社長は、系列解体のピンチをヨロズ躍進のチャンスととらえ、「立ち止まることは許されない。これを邪魔する者は退いてもらう」との決意表明で、改革に取り組んだ。通常のコスト低減活動に加え、福島ヨロズの閉鎖や早期退職者の募集など苦渋の決断を伴う血を流す改革を実施し、目標額を上回る原価低減を達成した。2001,2002年度は厳しい値下げ要請に赤字決算に陥る苦境だったが、トヨタ生産方式(TPS)導入による「生産革命」とグローバル機能別マトリックス組織構築による「経営革命」で企業体質はいちだんと強化された。

4.米国タワーオートモーティブとの資本提携

日産自動車との資本提携解消は、当社存亡の危機でもあったが、志藤昭彦社長は「自主自立」の経営を確立する好機ととらえ、シナジーの発揮できる外資との戦略的提携を模索した。日産自動車からはルノー社傘下のオートシャシー・インターナショナル社(以下ACI社)との提携を勧められたが、当社はあくまで自社方針に基づき、アメリカの大手自動車部品メーカーのタワーオートモーティブ社(以下タワー社)を選んだ。ACI社では提携シナジーが少ないことや当社株の売却価格など、日産自動車・ルノー社の経営への寄与を強調、説得に成功した。

2000(平成12)年9月、日産自動車保有の当社株式をタワー社が取得、当社は包括的戦略提携を結んだ。この提携は、経営不振に陥ったタワー社から2004年3月に全保有株式(660万400株)を買い戻すことにより、3年半で解消されることとなった。営業面こそ収穫はなかったものの、生産・開発・調達でのシナジーやアメリカ的



日産、タワー、ヨロズ3社の調印式(2000年9月21日)

な投資判断等の経営手法など、さまざまな成果を得た。

5.世界市場を見据えた展開

当社は、日系自動車メーカー全社を見据えた生産拠点、開発機能を備えた営業拠点づくりを進めた。

北米では、1997(平成9)年設立のヨロズアメリカ(YA)を軸に、2000年9月、GM社向けモジュール製品生産のヨロズオートモーティブノースアメリカ社(YANA、ミシガン州)を新設(2002年4月稼働)、アメリ



ヨロズオートモーティブノースアメリカ(YANA)地鎮祭(2000年11月)



地鎮祭でスピーチする志藤昭彦社長



ヨロズオートモーティブミシシッピ(YAM)地鎮祭(2001年12月)



ヨロズオートモーティブミシシッピ(YAM)のグランドオープニング(2003年5月)

カとカナダのホンダ社、アメリカ三菱自動車社、アメリカカスバル社も顧客とした。2001年9月には、日産自動車のアメリカキャントン工場拡充計画に基づき、ヨロズオートモーティブミシシッピ社(YAM、ミシシッピ州)を新設した(2003年5月稼働)。この際も日産自動車のサプライヤーズパークへの立地要請を辞退し、GM社にも有利な土地・ビックスバークを選択、独立メーカーとしての意志を通した。これにより当社のアメリカ生産拠点は、ヨロズオートモーティブテネシー(YAT、テネシー州)を含め3カ所となり、YAを統括拠点として北米事業を展開した。

アジアでは、2002年11月にヨロズタイランド(YTC)の



YESTのオープニング式典2003年2月20日

工場工場を拡充し、ヨロズエンジニアリングシステムズタイランド(YEST)を設立した。金型・治具などを現地で調達してYTCの競争力を高めるとともに、ヨロズグループの生産設備製作能力を高めるため、YTCはヨロズとしてトヨタ自動車からの初受注を実現するなど発展を続けた。

さらに巨大市場と目された中国では、2003年9月に現地企業の上海宝钢国際経済貿易有限公司(宝山鋼鉄グループ)を、さらに三井物産株式会社と合併で広州市に広州萬宝井汽車部件有限公司(YBM、現・G-YBM)を設立した(2005年6月稼働)。広州は「中国のデトロイト」と称される中国国内・外国の資本自動車メーカー集積地であった。YBMは高品質・高生産性を早期に実現、日産自動車に加え、スズキ、トヨタ自動車の現地合併企業からも受注に成功した。

NRPに始まる創業以来の苦難を克服し、当社は完全独立のグローバルな自動車部品サプライヤーとして、その責任を自覚し、自らの手で企業価値を高めていくという新たな挑戦に取り組んでいくこととなった。



広州萬宝井汽車部件有限公司(YBM)の起工式(2004年4月)



志藤昭彦社長のYBM視察(2006年)

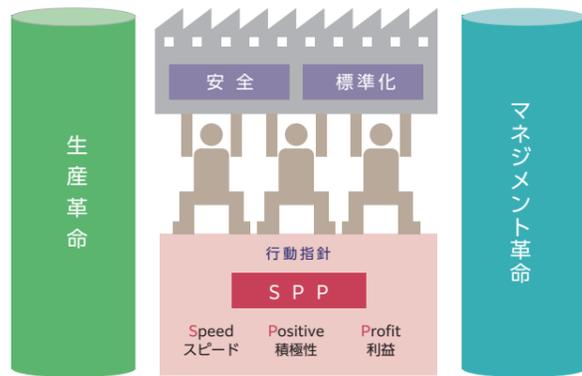
3. 経営革命の推進

1. 経営改革

2002(平成14)年度、NRPに加え国内景気停滞により、当社も2期連続赤字となるなか、収益を確保できる体質へと変革するため、「生産革命」「マネジメント革命」を2本柱とする「経営改革」に2003年4月より取り組んだ。推進にあたって、従来のYSPの意味を、生き残り(Survival)から成功(Success)へと変えた新たな「ヨロズ成功へのチャレンジ」(YSP)とし、その実現に邁進した。

生産革命は、競争力と収益力を切り口としている。その中心となるヨロズ生産方式(YPW)については、進化させることを目的にトヨタ生産方式(TPS)の導入をは

■ 経営改革の2本柱の推進



■ 機能別グローバルマトリックス組織 (2003年当時)

| 地域 | 北米グループ | | | | | アジアグループ | | | 日本グループ | | | | | |
|-------------|--|-------|---------|-------|---------|---------|---------|-------|--------|----|----|----|-----|-----|
| | Y A | Y A T | Y A N A | Y A M | Y M E X | Y T C | Y E S T | Y B M | 栃木 | 大分 | 愛知 | 庄内 | Y E | Y S |
| 販売 | ・「グローバル受注計画」に基づく、本社・各拠点統一営業活動 | | | | | | | | | | | | | |
| 品質 | ・ヨロズ品質保証システムのグローバル展開による品質向上 | | | | | | | | | | | | | |
| 開発・技術 | ・サイマル(開発・生産準備の同時進行)による最速・最良のものづくりを実現しグローバルに展開 | | | | | | | | | | | | | |
| 生産 | ・安全を確保し品質および収益力の向上と競争力の向上 ・徹底した無駄の排除と変化に強い生産システムづくり | | | | | | | | | | | | | |
| 生産管理(調達・工順) | ・調達：グローバル最適調達 ・工順：グローバル最適生産拠点 | | | | | | | | | | | | | |
| 人事 | ・「人の質向上」による人材育成とグループ内の適材適所へのグローバルローテーション | | | | | | | | | | | | | |
| 利益企画 | ・「営業利益率6%以上」達成のための方策立案と目標の割り付け ・グループ内資金の集中運用による有利子負債の削減 | | | | | | | | | | | | | |



3月10日に開催された臨時株主総会(2004年)

当社への変革を実現することも目的としていた。

2004年4月、「ヨロズグローバルヘッドオフィス」(YGH)を新設し、「マトリックス組織」の経営が有効かつ効率的に運営がなされるように、拠点と機能の両統括責任者を定め、活動の管理・支援を行う、いわばヨロズグループの司令塔とした。

2. ヨロズグローバルネットワークの拡充

当社は海外展開においても単独での進出を基本とする傾向が強かったが、迅速なグローバル化を進めるには、限られた経営資源を重点配分するとともにアライアンスを軸とする戦略の重要性が増してきた。

当社は、サスペンション主要メーカーであるフランスのACI社と2000(平成12)年に技術提携を行い、開発から生産までを分担した。この経験を生かし、スズキの「スイフト」のグローバル生産では、2003年にACI社と開発に関する技術契約を結び、平岡ボデー株式会社と生産分担を行った。また、インドではマルチ・ウドヨグ社(現・マルチ・スズキ・インド社)の合併会社JBML社と2004年から技術提携を行い、サスペンション部品用の金型・設備をヨロズが供給、技術員を派遣し技術指導も実施した。このほかにも、ドイツのベンテラー社との技術提携や、タイでのフレーム部品の現地メーカーであるAAPICO社への技術指導を行った。

グローバルでのアライアンスを構築していくなかで、海外拠点は、北米ではYAT(旧・CYC)、YMEX、YANA、YAMの4つの生産拠点と、これら4社をヨロズ本社と連携し統括するYAの計5拠点となった。アジアには、タイにYTCと2002年11月設立のヨロズエンジニアリングシステムズタイランド社(YEST)があり、中国には2003



庄内ヨロズからYESTへ移転した5面加工機

年11月に广州萬宝井汽車部件有限公司(YBM)を設立した。

一方、国内の体制は、ヨロズ栃木およびヨロズ大分の生産拠点と、部品製造を行う庄内ヨロズ、金型・設備を製造するヨロズエンジニアリング(YE)、ヨロズグループの福利厚生を扱う株式会社ヨロズサービス(YS)、さらに2005年10月からはビジネスパートナーであった愛知機工株式会社を株式会社ヨロズ愛知と商号を変更してグループの一員に加え、当社を含め計7社となった。

アライアンスも積極的に活用して築いた拠点網を最大限に生かし、2003年には三菱自動車工業およびスズキとの新たな関係を築き、日産自動車、本田技研工業、トヨタ自動車をはじめ国内すべての自動車メーカー11社との取引を実現するに至った。

ヨロズの国内外拠点は、15社となり、世界同一品質を誇り、自動車メーカーのグローバルカー展開にも対応して、北米、アジアの主要都市をカバーする体制となった。

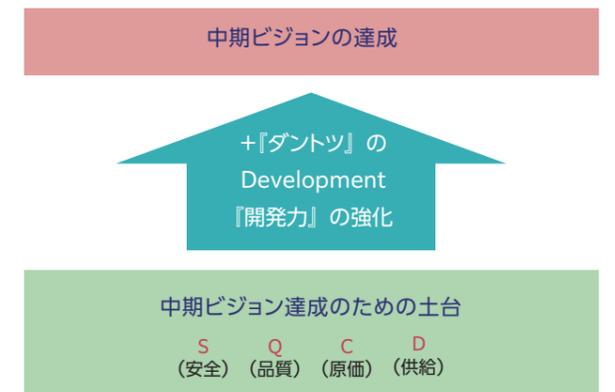
4. 競争力と社内体制を強化

1. “ダントツ”のQCD+Dをめざす

独立系メーカーとなったことをふまえ、「グローバルQCDで顧客満足度No.1の実現!」を達成するために、志藤昭彦社長は「すべての業務を標準化する」と、機会あるたびに全従業員に向けて考えを示した。

2005年を初年度とする「中期経営計画」(2005~2009年度)において、重点課題の一つに「Q(品質)・C(原価)・D(供給)」を“ダントツ”の域にまで高め、これに開発のD

■ 開発力の強化



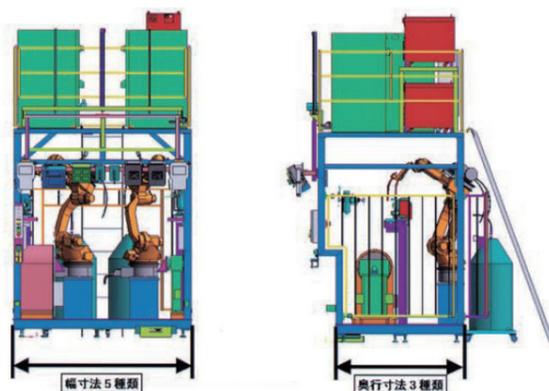
(Development)を加えて顧客の満足度No.1の座を勝ち取るうと、「ダントツのQCD+D」をあげ、開発力の強化を経営方針の中心に位置づけ、中期経営計画・年度業務計画の具体的な方策に織りこんだ。

2. 業務の「標準化」

当社がグローバル全拠点において、あらゆる業務を対象として「標準化」にこだわったのは、グローバルに事業を展開するための拠点を拡大し、生産規模も多様化するなかで、ものづくりが評価されていないと品質が一定にならず、問題があったときに、グローバルに水平展開できない。標準化はグローバル展開では必須の条件であり、改善にもつながる原価低減への原点と考えたのである。

当社が拡販の最大の武器とする「トータルプロダクションシステム」は、この「標準化」の徹底がなければ実現することはできなかった。当社は、約10年の歳月をかけて、「ダントツのQCD+D」を具現化する一貫体制をほぼ構築し、従来の受注型企業から“独立系部品メーカー”にふさわしい「提案型企業」へと本格的に飛躍する時期を迎えた。

■ 組立設備架台の標準化例



3. 内なるグローバル化

世界経済はボーダレス時代に入り、企業は従来の枠にとらわれることなく多様な国々や人々がもつ価値観をお互いに認め合いつつ事業を運営することが必要となった。特に、グローバルに事業を展開する企業にとって、いかにグループ内のコミュニケーション、意思疎通が円

滑に行われるかが大きな課題として浮かび上がってきた。

ヨロズグループでは毎年海外を含む全拠点全部門の参加のもと「グローバル会議」および「経営戦略会議」を開催し、意見交換を行ってきた。今後も“コミュニケーション”の重要性を勘案し、グローバル体制に合致したさらなる環境づくりを進めていく。

4. CSRを推進

2005(平成17)年4月、「企業の社会的責任」(CSR)を果たすべく「CSR推進委員会」を設置し、CSRへの取り組みを本格化した。同委員会には、コーポレートガバナンス部会、コンプライアンス部会、リスクマネジメント部会、環境部会の4つの部会を設けた。

また、当社は人と同様、企業が社会に受け入れられるために必要な行動のあり方や姿勢を全従業員に深く理解してもらうことが大切であると考え、同年12月には、「ヨロズ(グループ)行動憲章」および「社員行動規範」を発行し、翌年1月には「ヨロズホットライン制度」も導入した。

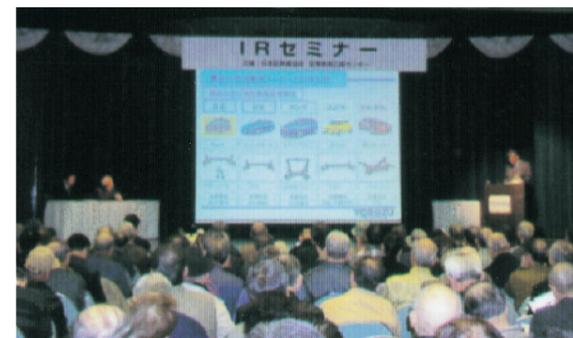
5. 内部統制への対応

2006(平成18)年5月、金融商品取引法による「財務報告に係る内部統制」の実施に備えるべく「内部監査室」を設置し、ヨロズグループが健全で持続的な成長を確保しつつ社会的信頼を獲得することを目的として内部統制システムの充実をはかった。

会社が経営の透明度を継続的に高め、すべてのステークホルダーに経営の健全性を理解していただくことで持続的な企業価値向上と企業の社会的信頼を得られる変革に踏み出していった。



会社状況説明会



IRセミナー会場風景

6. 中長期的な成長のためのヨロズサクセスプランの見直し

「中期経営計画」をヨロズサクセスプランと名付け、2008(平成20)年度の達成目標として連結売上高1,050億円、連結営業利益率6%以上を掲げてきたが、自動車産業の変化は大きく、北米では、小型車を得意とする日系自動車メーカーの販売が伸びる傾向となり、BRICsといわれる新興国、なかでもアジア市場の成長は著しく、これらの地域への先行投資(経営資源の重点配分)をより積極的に進めることが必要になってきた。

2007年6月、将来のヨロズグループの発展を念頭に置き、同計画の目標達成時期を2011年度に延期し、新たに連結売上高1,300億円、連結営業利益率6%以上とする計画へと見直しをはかった。

7. 資本政策

ヨロズグループが成長発展するための資本政策では、タワーオートモーティブ社と資本提携を解消して以来、約4年間保有してきた自己株式の処分を検討し、2008(平成20)年3月7日の臨時取締役会において、第三者割当による自己株式処分(215万株、保有株式の約3分の1、発行済み株式の約10%)の実施を決議した。割当先と割当株式数はJFEスチール株式会社とスズキに各80万株、株式会社タチエスに18万株、河西工業株式会社に17万株および株式会社みずほ銀行と株式会社横浜銀行に各10万株であった。

8. 佐藤和己社長へ創業家から渡されたバトン

2008(平成20)年の日本経済は、原油価格が上昇するなど、原材料価格の高騰が急速に進展し、にわかには厳しさを増していた。為替の急激な変動等もあり、部品メーカーの収益環境は厳しくなることが懸念された。

2008年4月、当社は創立60周年を迎え、6月には佐藤和己第4代社長が就任し、志藤昭彦社長は代表取締役会長兼最高経営責任者に就任した。当社のさらなる成長と飛躍を期して4名の取締役の交代、役員の変更と大幅な役員人事改革も行われた。

佐藤和己社長は「これから先、ヨロズが飛躍するためには、ヨロズ固有の技術力、ヨロズの卓越した人材力を必要とします。知恵を出し合い、工夫をし、仕事を通じて切磋琢磨することが企業人として最も大切なことだと思います。強い結束力と明るくチャレンジ!の精神を皆さまとともに築き上げたい」と就任の挨拶を述べた。



志藤会長(右)と佐藤社長(左)

1. 「緊急収益改善活動」の取り組み

1. ヨロズサクセスプラン

ヨロズの生き残りをかけたヨロズサバイバルプランによって、2001、2002年の2年連続当期純損失(赤字)から、2003年は黒字化のめどが立った。日産リバイバルプランに対応し「生き残る」ためのヨロズサバイバルプランから、「成長」へと舵を切り、さらなる発展をめざすため、ヨロズ独自のヨロズサクセスプランを策定した。2008年度の業績目標として、連結売上高1,050億円、連結営業利益率6%以上を設定。経営改革の2本柱である「生産革命」のトヨタ生産方式を2003年からグローバルで導入、「マネジメント革命」の機能別マトリックス組織を2004年からスタートさせた。競争力のあるヨロズグループとなるため、「Speed(スピード)、Positive(積極性)、Profit(利益)」(SPP)をグループの行動指針として設定し、企業文化そのものを変えていった。

また、日産リバイバルプラン(NRP)での系列解消後に提携先となっていたアメリカのタワーオートモーティブ社が経営不振に陥ったこともあり、2004年3月にタワーオートモーティブ社所有のヨロズ株すべてを自社株として買い戻して提携を解消。独立系部品メーカーとして再出発をはかることになった。新たな顧客を開拓するために、開発・技術力の強化や、グローバル展開が必要であった。

2. リーマンショック(2008.9)と自動車業界(GM破綻)

日産リバイバルプランが実行された2000年以降、当社は積極的な販売活動により売上高を順調に伸ばし、2006年度は売上高1,193億円、営業利益44億円を達成した。しかし、アメリカの低所得者を対象とする住宅

ローンであるサブプライムローンの不良債権化がきっかけとなり、2008年9月、大手投資銀行のリーマン・ブラザーズが経営破綻した。アメリカで広がった金融不安は、間もなく世界同時不況に拡大した。その影響を大きく受けたのが自動車産業である。ドルへの不安から急激に円高が進んだこともあり、日本では自動車メーカーが大損害をこうむった。

また、YANAの売上の8割を占めていたゼネラルモーターズ(GM)社が、2009年6月に米連邦破産法11条(通称：チャプター11。日本の民事再生法に相当)の適用を受け経営破綻した。他の自動車部品メーカーと同様、当社も急激に経営が悪化したため、生き残りをかけて収益改善活動に取り組むこととなった。

売上高の激減が予測されたため、まずは「出ざる」を徹底して制することで、生き残りをはかることにした。そのために「最大の効率と徹底したミニмумコスト」をポリシーとして以下の内容を実施した。

- ・北米における操業度を向上させるための生産集約
- ・効率的な生産体制による工場部門の原価削減
- ・労務費・経費の大幅節減
- ・「機能別管理」のうち人事機能による「教育の改革」の取り組み

さらに、100年に一度の大不況といわれたピンチを前向きにとらえ、今こそ大胆な改革ができる千載一遇のチャンスと考へて、「ものづくりの改革」として徹底した標準化と3R(p.31参照)の推進や、人づくりに取り組み、経営体質の強化を推し進めることとした。

3. YATへの生産集約

収益改善活動の一つ目は、北米における操業度を向上させるための生産集約、すなわち、YAMの閉鎖・清算とYANAの休止であった。

YAM閉鎖・清算

当時YAMは大型車を主力に生産していたため、2008年度の生産量が当初計画の約70%減にまで落ちこむという大打撃を受けていた。そこでこのまま赤字を垂れ流し続けることはできないと考え、同年12月をもってYAMを閉鎖し、一時的に費用はかかってもすべての生産をYATに集約した。その後、YAMの需要は今後も回復が見込めないと判断し、会社を清算した。

YANA休止

売上の8割を占めていたGM社が、2009年6月に経営破綻した影響を受け、生産量は前年度比約70%減と大幅な減少となっていた。そのため新生GM社の生産体制変更に対応する意味もあり、2009年12月に休止し、すべての生産をYAMと同様にYATへと集約した。この過程で合計700名規模のレイオフを実施するという非常に厳しい決断を下した。

なお、YANAは新生GM社を中心としたアメリカ北部およびカナダでの需要が回復した折に、事業を再開することを前提としていたが、アメリカにおける自動車生産の中心が中南部へと移ったため、現在は貸工場として活用している。

4. 最大効率・ミニмумコスト・徹底標準化と3R推進/全体最適をめざす

2008年9月のリーマンショックの影響で客先からの受注は減少し、当社の収益面にも大きく影響する事態となった。このため、自動車用サスペンション部品サプライヤーとして生き残りをかけた、ヨロズグループ全社での「緊急収益改善活動」がスタートした。

この活動は、以下の3つの重点方策を確実に実行することで、目標営業利益率を必達することを掲げた。①設備投資の大幅削減、②製品原価の大幅削減、③一般経費の大幅削減——である。生産部門(拠点)ではこのうち②③を、YPW(Yorozu Production Way:ヨロズ生産方式)の進化活動を通じて実行した。

当社は2003年より、「YPWの進化活動」を推進させるため、外部コンサルタントを招き、TPS(トヨタ生産方式)を導入してきた。2008年の緊急収益改善活動のス

タート以前からYPWの進化活動は続いていた。しかし拠点の統廃合などを機に、「最大の効率とミニмумコスト」と「徹底した標準化の推進」の具体的な方策を、短期間で全拠点に水平展開するやり方が、マインドとともにその後の会社のポリシーとして受け継がれている。

また、

・生産を終了した設備・金型から、機能的に問題のない部品や機械を取り出し、効率的に再利用する(同時に廃棄も減る)という「3R:Reduce・Reuse・Recycleの推進」

・昼夜の2交替勤務時間を連続でつなぐ“芋継ぎ生産”

・1週間の生産計画分を前半に寄せて生産し、週末にはラインを止める

といった、操業が低下した際の効率的な生産のスタイルも考え出され、現在も続けている。「改善マインドの醸成」を目的とした取り組みが、中期経営計画「ヨロズサクセスプラン」の目標必達につながる活動となった。

5. コスト節減

リーマンショックに対する緊急収益改善活動では、労務費・経費の大幅な節減も大きな課題となった。具体的には、①テレビ会議・電話会議の活用による出張費の原則「ゼロ」、②社外施設の有料利用の禁止、③教育の内製化、④事務用品の発注停止、⑤カラーコピーの禁止などである。さらに水曜日は一斉定時退社日として、定時間以降のネットワークのアクセス遮断による残業の原則「ゼロ」も実施した。

また、従業員の雇用を守るため、人件費の削減策として、期間限定ではあるが2009年2月から11月まで役員・管理職の報酬・給与カット(取締役20%、執行役員15%、管理職10%)を実施するとともに、60歳以上の嘱託従業員のワークシェアリング^{※1}を開始した。

このワークシェアリングは、嘱託従業員の持つ知識や経験を次世代に引き継ぐために、「プレーヤー」から「コーチ」、すなわち指導役に徹していただくことにより、将来にわたり持続的に成長・発展していくために必要な世代

※1
ワークシェアリングでは、週40時間の労働を20時間にし、2名で1名分の労働をシェアした。

交代を促す「教育改革」の役割をも同時に担っていた。

これら以外でも、あらゆる支出において、「何を削れるか」ではなく、「何が最低限必要なのか」という、「ゼロベース」の発想を判断基準として「最大の効率と徹底したミニマムコスト」を実践し、この考え方は現在も続いている。

2. 国際競争力強化に向け開発と生産部門の一体化

1. ヨロズグローバルテクニカルセンター (YGTC) 設立

ものづくり部門と生産現場の近接化による技術力強化を目的とし、2010年5月に第1陣として実験・試作部門が、翌2011年1月には第2陣として開発、生産技術、生産管理、調達、品証、YPW、安全管理部門の総勢約270名が横浜本社からYTの工場建屋内に移転した。

さらに2014年5月には、YT敷地内に他拠点とのネットワーク機能を備え、ものづくり機能を一手に担う「ヨロズグローバルテクニカルセンター」を竣工し、業務量拡大に伴い人員増強した開発、生産技術、生産管理、調達、品証部門を同センターに全面移転した。



ヨロズグローバルテクニカルセンター

2. サスペンションシステムメーカーへ

2015年に、当社はYSP 2017 (p. 40 「中計YSP 2017」〈Yorozu Spiral-up Plan 2017〉を社外初公表) 参照) で10年後を見据えた企業ビジョンを新たに策定、「サスペンションシステムを通じて新たな価値を生み出し、“ヨ

ロズブランドを世界に”]とした。当社の主力製品はサスペンション部品だが、今後はサスペンション部品とその周辺部品(車体や車輪との連結部品)を一体化したシステムとしたうえで、性能開発から量産までを行う「サスペンションシステムメーカーを目指す」こととした。現在、開発・生産技術部門と生産現場とが一体となり、新製品開発を最大効率にて推進している。

3. 積極的な海外展開

1. グローバル全拠点を標準化

グローバル供給力を強化するために海外拠点を増やすと、実際にはいろいろな弊害が現れるようになった。例えば拠点長は収益責任を負っているため、各拠点は自分たちの生産しか見なくなり、それぞれにとっての「最適」を追求しそれぞれのやり方でものづくりを行ってしまう(部分最適)。この弊害を正し品質を一定にするためにもものづくりの標準化を行った。これにより問題が起きても対策をすぐに水平展開することが可能となり、お客さまからも要求されている「世界同一品質」を実現、さらに「全体最適」を徹底するグループ経営が具体化した。

例えば工場建屋から設備に至るまでグローバルで徹底した標準化をはかり、全体最適な生産システムを構築した。同時に日本で生産方式を確立し、それを海外に移転させることでどこの拠点でも生産方式は同じとなり、最大の効率で工場の立ち上げを実現することができる。3年間という短期間で海外6拠点を立ち上げることが可能となったのはこの「標準化」の徹底によるものである。

海外売上高比率70%以上へ

当時自動車メーカー各社は、新興国での生産比率を上昇させることでグローバルでの生産拡大をめざしていた。この自動車メーカーの戦略に追随していくため、部品メーカーもグローバル規模での供給力が求められた。当社は海外で、ルノー社やフォルクスワーゲン社、そしてダイムラー社などとの取引も拡大させた結果、2013年度以降海外売上高比率は70%以上となった。

敷地面積・建屋配置も標準化



中国



メキシコ



タイ

2. 海外7拠点設立

W-YBM 設立

[中国 第2拠点]

2009年、中国の自動車産業は急激な拡大を続け、当社の重要な得意先である東風日産、東風ホンダは順調に

生産を伸ばしていた。さらに増加が予想される生産量への対応と、会社の成長をめざして、翌2010年に「中国の中心」といわれている武漢市へ、当社と宝鋼金属有限公司、三井物産の3社の合併での進出を決定した。同地区は東風ホンダの御膝元でありホンダ部品の新規受注に向けた大きな布石でもあった。

同年4月21日には経済技術開発区主催にて、新会社である武漢萬宝井汽車部件有限公司(W-YBM)の設立に向けた「3社合併契約調印式」が盛大に行われ、7月にW-YBMを設立した。

2010年11月建設工事が開始された。工場敷地面積はG-YBMとほぼ同規模の62,200㎡で、第1期の建屋面積は23,300㎡、翌年の国慶節明け(2011年11月)にG-YBMから東風日産向けX-TRAIL・QASHQAI 21部品の126型・70セルの移管をめざし、急ピッチで工場建設と生産準備が進められた。



W-YBM3社合併契約調印式の様子(2010年4月)

[中国拠点の拡充]

新興国については、新工場開設に加え、既存拠点の拡充も実施した。

2019年4月、W-YBMは自社に近く、プレス工場も所有している数码模冲压技术(武汉)有限公司(スマモ)の工場の一部5,000㎡を賃借することを決定し、8月から増産に対応することとした。

得意先のさらなる中国生産拡大を受け、第3拠点の新設を含めた検討を進めていたが、日産が武漢に新工場を設立することが明らかになり、同地区での能力増強に焦点を絞った。スマモ工場の一部賃借は、既存拠点W-YBMの組立エリアの不足を解消するため、近隣の立地を検討した結果であった。

YJAT, YAI, Y-OAT設立

当社は中国以外のアジアにおいても、お客さまの事業拡大等に対応するため、現地生産を強化すべく、2年間で3社を設立した。

[インド]

インドの自動車市場の急拡大に伴うビジネスチャンスを活かし、かつルノー日産のチェンナイでの生産拡張への対応のため、2010年12月、インド共和国タミル・ナドゥ州チェンナイ市にヨロズJBMオートモーティブタミルナドゥ社(YJAT)を現地大手自動車部品メーカーであるJBM Auto System社(JBM Auto System Pvt. Ltd.)との合併で設立した^{※2}。

[インドネシア]

インドネシアは所得水準の向上により二輪車から自動車に乗り換える消費者が増えており(モータリゼーション)、自動車各社が力を注いでいる国であった。今後さらなる成長が見込まれる期待と、日産自動車の「パワー88」に伴う、同社の生産拡張に対応する目的により、2012年1月、インドネシア共和国西ジャワ州カラワン県にヨロズオートモーティブインドネシア社(YAI)を丸紅オートモーティブ株式会社と合併で設立した^{※3}。

[タイ 第3拠点]

今後さらなる成長が見込まれるアセアン市場でのビジネスチャンスを活かし、かつ日産自動車の「パワー88」に伴う、同社の生産拡張への対応のため、2012年4月、タイ王国ラヨン県に当社の同国第3の拠点となるワイ・オグラオートモーティブタイランド社(Y-OAT)をYTC、株式会社ワイテック、オグラ金属株式会社と合併で設立した。



YJAT オープニングセレモニー



Y-OAT オープニングセレモニー



YAI オープニングセレモニー

YAGM, YAB, YAA 設立

アジアに加え、中南米も自動車産業にとっての重要なエリアとなっていた。BRICsの一角を占めた大国ブラジル、NAFTA(北米自由貿易協定)やその後継であるUSMCA(米墨加協定)を基本にアメリカ向け生産拠点の立地国であり、NEXT11にもあげられるメキシコなど、新興国が多く存在する地域で、当社も得意先の展開に沿って新たな現地拠点を設立した。

[メキシコ 第2拠点]

同国では、2011年6月にマツダの進出、同年8月ホンダの第2工場(セラヤ工場)建設、2012年1月には日産のアグアスカリエンテス第2工場の建設が次々と発表され、日系OEMの自動車生産増強が一気に高まった。このため当社は、2012年3月、メキシコ合衆国グアナファト州アパセオエルグランデ市に第2の拠点となるヨロズオートモーティブグアナファト デ メヒコ社(YAGM)をYMEX、メタルワンとの合併で設立した。



YAGM オープニングセレモニー



YAB オープニングセレモニー

※2
2023年12月現在は、JBM Auto社(JBM Auto Ltd.)が合併会社。2020年1月1日付けJBM Auto社とJBM Auto System社の合併による。

※3
2023年12月現在は、100%子会社化。

[ブラジル]

2012年9月には、ブラジル連邦共和国リオデジャネイロ州レゼンデ市にヨロズオートモーティブアド ブラジル社(YAB)を三井物産グループと合併で設立した^{※3}。

日産自動車の「パワー88」においても、中南米市場でのビジネスチャンス活用が盛り込まれており、同社の新工場へのスピーディな供給対応のためであった。

[アメリカ]

アメリカ拠点の操業度を向上させるため、YAMを2008年に閉鎖、YANAを2009年に休止して、YATへ生産集約した。しかし、リーマンショック後のアメリカの経済回復とともに自動車の生産台数が増加したため、YATへの一極集中生産のリスクを避けること、得意先が車両生産をアメリカ中南部へ移転させたことなどから、部品をスピーディに供給することを考え、YA、住友商事グループと合併でアラバマにヨロズオートモーティブアラバマ社(YAA)を2015年10月に設立し、2017年より稼働を開始した。



YAA オープニングセレモニー

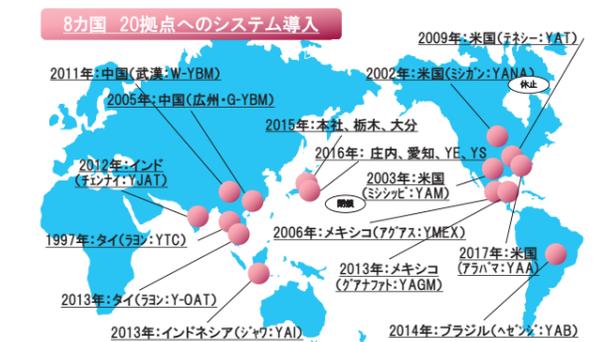
4. 基幹システムの再構築とITインフラ強化

1. 国内基幹システム 再構築プロジェクト

ヨロズの基幹システムは1970年より大型汎用機(ホストコンピュータ)で構築され、集中処理で運用されていた。しかし企業情報システムは、1990年代よりPC(パーソナルコンピュータ)の高性能化に伴いホストコンピュータより安価なサーバとクライアントPCで分散処理されるようになる。さらに2000年代に入ると、販売・購買・生産管理や財務会計が一つのシステムに統合された汎用ERP(Enterprise Resource Planning)を採用しシステムを構築していくことが主流となり、ヨロズも2000年代から急拡大する海外拠点ではグローバルERP製品であるBAAN(その後継のLN^{※4})を採用し基幹システムを構築していった。

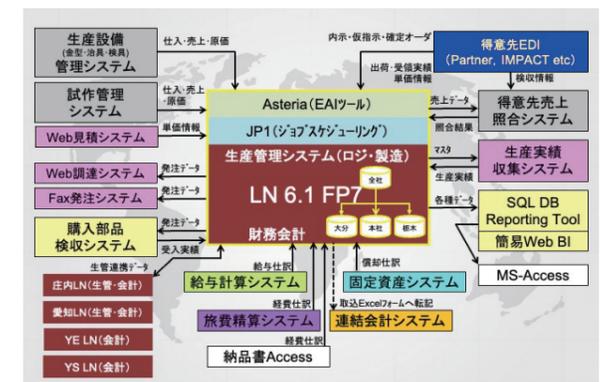
一方、国内基幹システムはホストコンピュータシステムのままとなっていたが、ホストコンピュータのスキルをもった団塊世代の従業員の退職に伴う業務仕様やプログラムロジックのブラックボックス化、月次バッチ処理を前提としたシステム構成のためビジネスのスピードアップに追従できないなど、さまざまな課題を抱えるようになった。このような課題を解決するため、2010年度より基幹システム再構築プロジェクトを開始した。

■ヨロズのInforLN/BAANIV導入状況



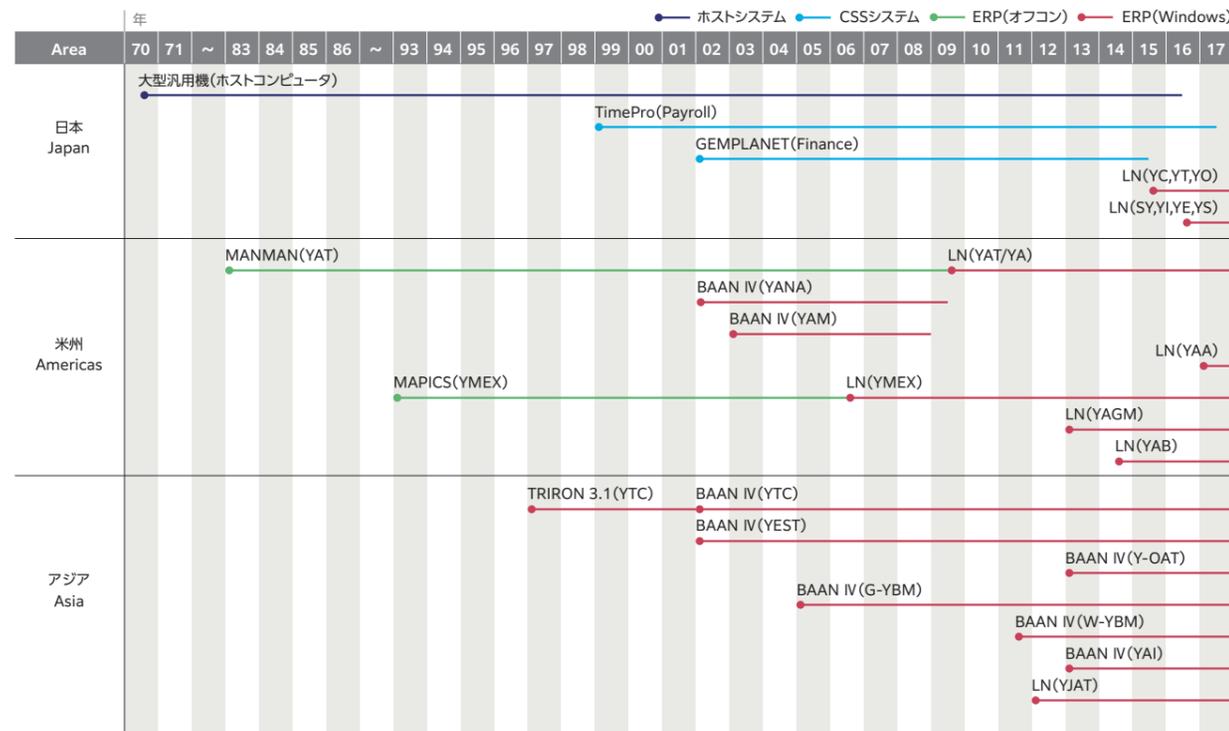
プロジェクト活動中はさまざまな困難に直面し、工数も膨大なため、プロジェクトメンバーは非常に厳しい状況であったが、それを乗り越えた結果、2014年12月に販売・購買・生産管理、2015年9月に財務会計がLNシステムへ移行を完了した。その後2016年12月までにSY、YI、YE、YSの各社もシステム移行を完了。ついに2017年2月、47年間ヨロズの基幹システムとして稼働し続けたホストコンピュータを停止、撤去するに至った。

■国内システム構成図



※4
LNとは：世界中で販売されているERPパッケージソフト。一般的に考えられるグローバルスタンダードな業務プロセス機能ができてあがっている状態のシステム。そのシステム機能に日常業務を合わせる形で業務変革も伴いながら導入していくことが一般的。

■グローバル拠点 基幹システム年表



2. ITインフラの強化

2010年以降、当社の生産拠点のグローバル展開はさらに進み、国内外拠点の連携やコミュニケーション向上のためTV会議システムなどが活用されるようになり、社内・拠点間ネットワーク上の通信量は大きく増加することになった。これに対応するためのネットワークインフラの強化が必要となり、ネットワーク回線や機器の通信容量を100MB(メガバイト)から1GB(ギガバイト=1,000M)に増強し、通信量増に対応した。

また2011年の東日本大震災以降も各地で地震による災害が発生、さらに年々豪雨による水害も増えるようになり、BCP(Business Continuity Plan:事業継続計画)の重要性が増した。当社の情報システムにおいてもシステムサーバのデータセンターへの移設を検討していたが、データセンター内に設置・運用されるサーバやシステムの利用をサービスとして提供するIaaS^{※5}、SaaS^{※6}といったクラウドサービスがIT各社より提供されるようになり、当社もこれに移行していくこととなった。2014年の電子メールシステムの「Office 365」への移行を皮切りに、2017年に日産調達システムとナレッジシステム、2018年にDEAMS(Die Equipment Assets

Management System、金型設備資産管理システム)／PRAMS(Prototype Arrangement Management System、限定試作管理システム)／売上照合システム、2020年には自社設置サーバおよび情報システムのクラウドサーバへの移行を進めた。また、大容量ファイル転送システムe-Transporterや電子フローシステムのGaroon/kintoneなどクラウドシステムも採用され運用を開始した。

2020年の新型コロナパンデミックでは、多くの従業員が一斉に在宅勤務となり、テレワークを可能とするリモートアクセスの準備を短期間で行う必要に迫られた。前年に働き方改革の一環で産休・育休明けの一部従業員が利用していた自宅からのテレワーク接続を、全間接員が利用可能となる環境を準備した。

※5
IaaS: Infrastructure as a Service クラウド上にあるインフラ(サーバやパソコン)をサービスとして利用。

※6
SaaS: Software as a Service クラウド上にあるソフトウェア(システム)をサービスとして利用。

column | コラム

東日本大震災・タイ洪水^{※7}等への対応

2011年3月11日 三陸沖を震源とする最大震度7の東北地方太平洋沖地震が発生した。

14時47分に大きな揺れとともに本社のある横浜地区と工場のある栃木地区は停電となり、構内放送が使えない状況となったが、毎年行っている防災訓練の効果もあり、従業員全員が速やかに避難することができた。

横浜地区は、公共交通機関が麻痺したため、自宅の方向が同じ人ごとにグループを分け、自動車通勤の人の車に乗り合いで帰宅した。

ヨロズ栃木は変電設備の破損や排煙ダクトの落下、窓ガラスや壁が割れるなどの被害があったが、普段から高所に設置してある設備には落下防止ワイヤーを取り付け、床置きにはアンカーボルトを打ち込み床に固定するなど安全の取り組みをしており、被害を最小に抑えることができた。

復旧でいちばん大変だったのは変電設備であり、通電する銅でできた柱状のブスパーと呼ばれる部品が根本から折れる深刻な被害だったが、揺れに強い通電ワイヤーへ変更し、修理に数カ月かかるところを2週間で復旧させた。

また津波により起きた原発事故の影響により、日本中が電力不足に陥ったため、電力消費量の多い7~9月は、一般的に電力消費量が下がる土・日曜日を稼働日とし、代わりに木・金曜日を休みとする勤務体制で電力のピーク対策に協力した。



小山 雨ヶ谷寮各部ひび割れ(写真は屋上部分)

またこの年はタイでも大規模な洪水が発生した。

2011年7月から10月に発生した台風の影響により、タイのチャオプラヤ川が増水し大規模な洪水が発生、首都バンコクやチャオプラヤ川流域の工業団地で浸水被害が広がり、タイの経済活動に大きな影響を及ぼした。

この洪水により、得意先の中には約6カ月間稼働停止となったところもあったが、当社のタイ拠点であるYTCは被害を免れることができた。その理由はYTC設立検討の際に、タイは水害が多いということを知っていた志藤昭彦会長が、工業団地の中ですでに買い手が決まっていたにもかかわらず、いちばん高台にある区画を譲って欲しいと粘って交渉し、売り手側からその場で「契約書にサインをするなら売ってもいい」と言われ即座にサインをし、土地を取得したという経緯があったからである。そのおかげでYTCは1度も水害にあったことはない。

東日本大震災やタイの洪水など2011年を機に、リスク管理の重要性が見直され、災害発生時の被害軽減や被災した際の速やかな復旧を目的に、BCP(事業継続計画)整備を進めるとともに、サプライヤーのBCP作成の支援やサプライチェーン情報収集の取り組みを強化した。



ヨロズ栃木 第一変電所(トランス損傷)

※7

東日本大震災は、死者・行方不明者1万8,425人、全半壊約4万5,000戸、福島第一原子力発電所事故の影響もあり、ピーク時の避難者約47万人。タイ洪水は被災者230万人、死者は800人を上回り、経済損失は3兆6,000億円ともいわれる。

5. CSRとガバナンスの推進

1. 地域との共生

ヨロズでは、「高い倫理観と遵法精神により、公正で透明な企業活動を推進すること」を基本としており、このため、関連法令の遵守はもちろんのこと、良き企業市民として社会的責任を果たし、すべてのステークホルダーからの信頼を得て、企業価値を高めることが必要であると認識し、以下のようなさまざまな活動に取り組んでいる。

ヨロズ祭りの開催

国内のヨロズグループでは、地域の皆さまや従業員同士の親睦をはかる目的で各地域で祭りを開催している。2011年9月からは、栃木地区において、当社、YT、YS、ヨロズ労組、ヨロズ栃木労組共催の第43回ヨロズ祭りが

開催された。2011年春に横浜本社から栃木地区へものづくり機能の移転、また、東日本大震災の影響による電力需給調整のための稼働日シフトで平日開催となるなど、前年までとは異なる試みであったが、生バンド演奏や恒例のラッキープレゼント抽選会&ビンゴ大会で盛り上がった。



2014栃木夏祭り

小中学生の工場見学受け入れ

2010年11月、ヨロズ愛知では地元の小学3年生の工場見学の受け入れを行った。子どもたちは食堂で工場の説明を受けた後、工場内を見学し、プレス機の大きさに驚き、また溶接ロボットの動きを食い入るように見つめていた。工場内では列を乱さず整然と移動し、説明員の話をよく聞くなど、行儀の良いお客さまであった。

2014年3月にはYEに、6月にはYTに、それぞれ地元の小中学生が社会科見学で来社し、YEではCAD室や大型機械での金型製作工程、YTでは大型プレス機での部品生産工程などを見学した。参加者の中にはたいへん興味をもって熱心にメモを取ったり、挨拶も大きな声でする元気の良い子がいたり、とわれわれも見習うことが多かった。

2. 社内コミュニケーション

環境月間

国連で定める6月5日の「世界環境デー」(1972年に制定)に合わせ、毎年6月は「環境月間」として各国でイベントが開催されている。当社でも、宣言式の実施、ポスターの掲示のほか、国内では「環境提案」「環境標語」などの募集を行って優秀作品を表彰するなどのイベントを実施している。また海外でも、YMEXでは廃棄物利用のリサイクルコンテストを実施するなど、各種イベントを開催し、地球環境保全活動を積極的に推進している。



環境月間宣言式
(2022年)

環境月間展示(2022年)

安全/衛生週間

中央労働災害防止協会の主催による、毎年7月の「全

国安全週間」(労働災害防止活動の推進をはかり、安全に対する意識と職場の安全活動のより一層の向上に取り組むことを目的とする)、10月の「全国衛生週間」(働く人の健康の確保・増進をはかり、快適に働くことができる職場づくりに取り組むことを目的とする)に合わせ、当社では従業員への意識の高揚と活動の活性化を目的として、各種活動を行っている。チラシの配布などに加え、国内外各拠点でパトロールや教育の実施などを行い、従業員の安全・健康の維持向上に役立っている。

米フードドライブへの参加

2008年11月から12月にかけて、YANAでは、良き「コーポレートシチズン(企業市民)」として、この地域の恵まれない家族のために、自らのお金だけではなく、時間と労力を提供して食料の提供を行った。YANAはこの「中西部ミシガン州フードドライブ(食料を集めて困窮家庭に配る助け合い運動)」に2005年から休止まで4年連続で参加し、食料提供だけでなく、ゲームやラッフル(くじ引き)のプログラムも準備した。この年は1,700ポンド(765kg)の食料を従業員から提供した。

3. コーポレートガバナンス

内部統制システムの確立

2005年当時、社会経済情勢の変化への対応という観点から、会社にかかわる各種の制度のあり方について体系的かつ抜本的な見直しが必要とされ、「新会社法」が施行(2006年5月)されることとなった。また、金融商品取引法による内部統制のルールが2009年3月期の決算から適用されることとなり、「企業の財務報告の信頼性の保証」、すなわち財務報告に関連した業務において不正(過失を含む改ざん)が発生するリスクをコントロールするための内部統制の仕組みづくりが喫緊の課題となった。

この動向を受けて、当社は内部統制システムの整備に関する基本方針について、「ヨロズグループ行動憲章」を日々の業務運営の指針として業務の適正を確保する、と決めた。

一方、当時のCSR推進委員会は、4部会の活動方針のもとに社内の法令遵守、リスク管理、情報開示などの活動を引き続き強化する活動を展開していた。

そして2006年5月、CSR推進委員会の各部会が進める活動を定期的に監査し取締役会に報告する役割を担う組織として新たに「内部監査室」を設置し、機能別業務組織の活動状況を監視、管理・保証するシステムの強化に着手した。

例えばリスクマネジメントでは、「危機管理規程」に基づいてあらかじめ具体的なリスクを想定・分類し、有事の際には迅速かつ適切に情報伝達する仕組み(24時間ルールなど)をつくった。不測の事態が発生した場合には社長を本部長とする対策本部を設置し、損害および被害の拡大防止、最小限に食い止める体制を取っている。また、「執行役員制度」により業務執行権限を執行役員に移譲するなど、責任の明確化を実施した。

内部統制システム



J-SOX対応

金融商品取引法で規定された財務報告に係る内部統制(いわゆるJ-SOX法)の実施を契機として2006年5月に設立した内部監査室では、ヨロズグループが健全で持続的な成長を確保しつつ社会的信頼を獲得することを目的として内部統制の仕組みを整備してきた。法律の要求内容には正しい財務報告を行うための専門的な統制の整備運用の要求に加え、会社として当然具備すべき基本的な統制(行動憲章と行動規範の周知、業務分掌の規定、従業員教育など)も数多くある。このため、グループ各社のマネジメントへの貢献をねらい、法律で定められた拠点はもちろん、国内・海外のヨロズグループの全拠点について内部統制の仕組みを構築した。2008年度からは整備・運用状況の監査を開始し、翌2009年6月に「内部統制が有効である」とした内部統制報告書の開示を開始した。

その後に設立した拠点についても2011年にはW-YBM、YJATの内部統制構築を開始、以降2013年

YAI、Y-OAT、YAGM、2014年YAB、2016年YAAと新拠点の稼働開始のつど、ヨロズグループ内で標準化した財務報告に係る内部統制の仕組みを順次整備している。

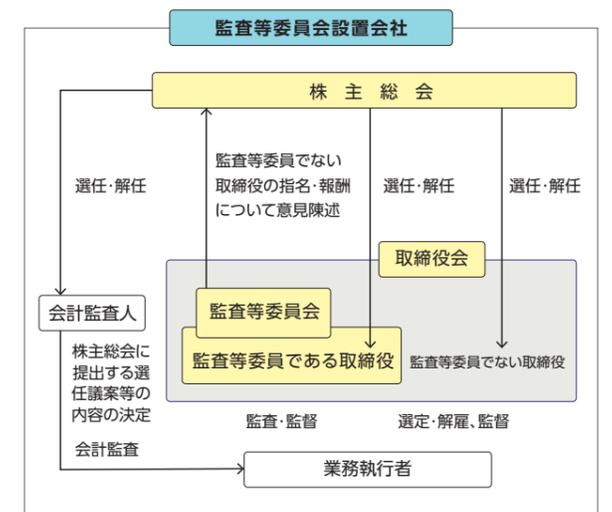
2015年度からはヨロズグループの健全な経営を損なわないよう、また社会倫理に反することなく、公正で透明な企業活動を行うことを保証するため、全社的なリスク(コンプライアンスを含む)低減の取り組みに関する監査を本格的に開始した。初年度はリスク低減策の策定に関する監査が中心であったが、翌2016年度からはそのリスク低減策が各拠点で適切に運用されているかの監査も加え、充実させてきている。内部監査室発足当初の財務報告に係る内部統制(J-SOX法)中心の監査からBCP(事業継続計画)やデータ改ざん防止など会社に重要な影響を及ぼすリスクへの対処状況の監査へ対象を拡大しつつある。

監査等委員会設置会社

当社では2015年3月開催の取締役会において、より一層の経営の意思決定の透明性・公平性を向上させ、これを迅速化することを目的に、5月1日施行の改正会社法により導入される「監査等委員会設置会社」に移行する方針を決定。2015年6月開催の第70回定時株主総会で承認され、監査等委員会設置会社へ移行することとなった。

これはコーポレートガバナンスのより一層の強化の観点から、「監査役会設置会社」から過半数を社外取締役で構成する監査等委員会を置く「監査等委員会設置会社」に移行し、監査・監督機能の強化をはかるものだった。

監査等委員会設置会社への移行



中計YSP2017 (Yorozu Spiral-up Plan2017)を社外初公表

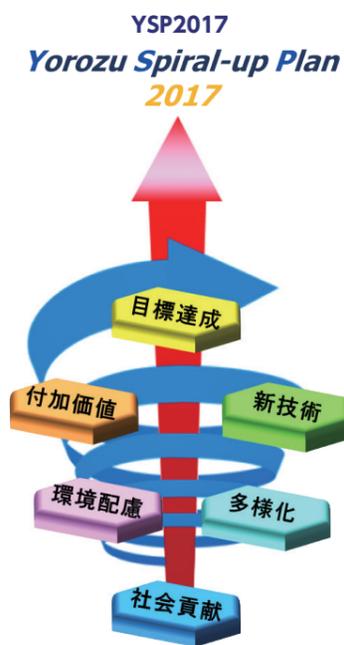
2015年3月に、当社では初めて固定した中期経営計画を策定し公表した。

今までのヨロズの中期経営計画は、毎年見直すローリング中計であった。この結果、目標未達となっても事業環境が変わったから仕方がないといった内部論理が通用していた。しかし、固定中計では今までのような内部論理は通用せず、さらに社外に公表することで、われわれには重い責任があるという自覚をもつこととなった。

計画名称のYSPについては、2000年度以降、日産リバイバルプランによる大きな事業環境の変化の中、Yorozu Survival Plan (YSP)で生き残り、その後Yorozu Success Plan (YSP)を全社一丸で取り組み、現在のグローバルカンパニーとして、発展・成長を遂げてきた。これまでの2つのYSPの歴史をふまえ、今後もグローバル市場でヨロズブランドの価値を向上(スパイラルアップ)させるという想いをこめ「YSP 2017」という名称に決めた。

YSP 2017目標は、連結売上高1,800億円、連結営業利益率6%とし、2011年以降に稼働を開始した新興国における新設6拠点が売上高・利益の両面で寄与することで達成可能とした。

主な方策は、企業価値の向上を意識した重点的取組



Yorozu Spiral-up Plan2017

みとして、1.事業領域、2.財務戦略、3.企業統治、を掲げた。

1.事業領域：持続的な成長に向けた以下の「3本柱」の遂行

- (1)製品力・開発力のさらなる強化
 - ・サスペンションシステム開発技術の構築
 - ・超軽量・高剛性・低価格ニーズへの対応
 - ・開発シミュレーション技術の向上
 - ・YPWの革新
- (2)世界の主要自動車メーカーへの販路拡大
 - ・日系OEMからのさらなる受注拡大
 - ・欧米OEMへの販路拡大と新興国市場メーカーへのアプローチ
 - ・欧州事務所設立
 - ・グローバル供給体制のさらなる強化
 - ・アライアンスを含めた供給拠点拡大の検討
- (3)多様性を尊重したグローバルマネジメントの強化
 - ・ダイバーシティを尊重した採用と登用
 - ・将来の業容を見据えた人財確保と登用
 - ・グローバル規模での人財交流と育成
 - ・キャリアプランに基づく教育計画の充実
 - ・機能別マトリックス組織のさらなる強化
 - ・3Dマトリックス組織によるグローバルコミュニケーションの強化

2.財務戦略：中長期の成長実現と資金効率のバランスを考慮した資金計画

- (1)財務安全性の重視、(2)適切なキャッシュフロー配分による企業価値向上、(3)株主還元充実への注力、を基本方針とし、主に(2)、(3)を明確にした。特に配当方針は、すべてのステークホルダーに対して、責任を果たしていくために安定配当(現状10%)から目標配当性向(35%)へと大きく方針転換した。

3.企業統治

- ・監査等委員会設置会社への移行(p.39参照)
- ・複数の社外取締役の選任
- コーポレートガバナンス・コードの趣旨をふまえ、企業の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に寄与するため、2名の独立社外取締役を招聘

以上のYSP 2017は、後戻りはしない、必達するという強い想いをこめて公表された。

6. ブランドを支える品質保証

1. 量産品の寸法精度管理

当社では、1988年から世界的総合測定機器メーカーである株式会社ミットヨの三次元測定機CMM (Coordinate Measuring Machine)を全生産拠点へ標準装備した。CMMは、マニュアル測定ではなく自動測定が可能で、YEでの生産設備準備段階から拠点での量産以降まで同じ測定プログラムによる自動測定評価を実施している。これにより、測定者の技量による計測結果のばらつきが発生せず、どの拠点、どの国でも同一の評価が可能である。

また、2012年から3Dスキャン測定機をYE含め各生産拠点に配備し、プレス部品の形状評価をCADと照らし合わせて精密に評価することができるようになった。同時に形状データで測定結果を残すことで、新旧比較が可能になり、量産品質の維持にも役立っている。

2018年には、ダイムラー社向けに中国とメキシコの2拠点で量産を開始したサブフレームの溶接ラインへ、インライン非接触測定機を導入した。同社の求める全数保証のため、納入品ごとに測定結果を、トレーサビリティを確保しつつ紐付けて管理することが可能となった。



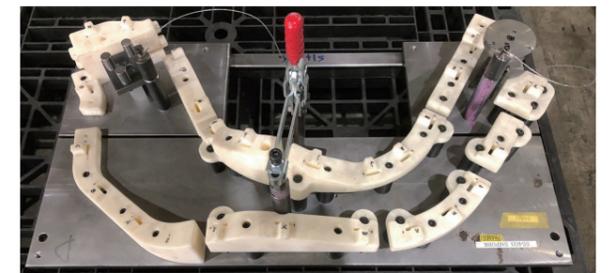
3Dスキャン測定器

2. 検査治具の効率化等の改善

これまでヨロズの自動車部品専用検査機器(以下、検査治具)は、仕様を社内検討・決定し、設計・製作は外部委託していた。このため、検査治具の効率化はあまり進まず停滞しており、検査治具準備にかかる期間・費用も改善が進まない状況だった。

2014年、機能や性能が向上してきている3Dプリンタ技術に着目し、同技術を検査治具に採用していくことにより、準備の期間・費用を削減して効率化を達成すべく、3Dプリンタ機器を導入した。

導入当初は、材料置換(鉄鋼→ABS樹脂)の活用程度しかできず、材料強度や材料コストのデメリットが先行してしまい効果が出せずにいた。しかし、設計・製作を内製化することで、これまで外部委託先の開発・生産能力に合わせざるを得ないこともあった検査治具仕様自体の見直しが可能となり、3Dプリンタの強みを活かした検査治具を準備できるようになった。また、「捨て加工」と呼ばれる加工基準のための切削などを極力減らす、無駄な加工プロセス廃止の取り組みも同時に行うことによって、3Dプリンタ利用との2本柱を上手く活用し、検査治具の準備期間・費用を削減できた。効率化では、鉄鋼製の検査治具では部分的な評価しかできなかった部品についても、3次元形状も容易に製作可能な3Dプリンタで造形したブロックを配置することによって、連続した面評価が可能になった。



検査治具

3. グローバルQCサークル大会(GQCC)

当社では、従業員の問題解決能力の向上(改善マインドの醸成)をねらいとした取り組みの一つとして、年1回のQCサークル改善事例発表会をグローバルで行っている。「現場」「現物」「現実」+「原理」「原則」の3現プラス2原の「5ゲン主義」を掲げ、現場改善力の活性化と人財育成のためにヨロズグループ全体でQCサークル活動に取り組んでいる成果を発信する場で、各拠点で最優秀のQCチームが日本に参集し改善内容を報告し、金賞・銀賞・銅賞を授与している。

1986年から国内拠点でスタートしたQCサークル改

善事例発表会は、2005年からはグローバルな研修の場として、世界のすべての拠点をTV会議とWeb会議システムで結び、発表資料ファイルを共有しつつ発表を生中継することで、多くの従業員がリアルタイムで聴講できるようになった。これにより、発表会場(YGTC5階)の参加者約200名に各グローバル拠点からの聴講者約150名が加わり、350名規模の改善事例発表大会になった。2019～2022年は、新型コロナウイルス感染症拡大などにより渡航が困難なため、各拠点の代表事例をリモート等で共有することで活用するようになった。

小集団活動といえば「日本のお家芸」のように思われるが、ヨロズグループでは、最近では海外勢の躍進が著しく、海外拠点チームと日本チームとの差はほとんどなくなってきた。新拠点では、当初は改善手法が稚拙だったが、回を重ねるたびにその進歩はめざましく、「継続は力なり」を示す好事例となっている。これからも、グローバルQCサークル活動を通じて、現場だけでなく、間接部門を含めた従業員一人ひとりの考える力を鍛錬することに意欲的に取り組んでいく。



2018年度GQCC閉会式集合写真

4. グローバルQCトレーナー教育

QCマスタートレーナー育成のためのトレーニングは、2014年より毎年複数回、品質保証部と人事部の共催で行われてきた。トレーニングでは、世界中の拠点の候補者がYGTCに集結して、高度なQCの教育研修を受けてきた。候補者は他拠点の候補者と一緒に教育を受けることで、異文化に触れることができ、同トレーニングはQCだけでなく、グローバルに活躍できる人財の育成にも一役買って来た。

2019年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、Web会議システムを活用して、候補者が日本に集まることなく、各拠点からトレーニングに参加できるようになった。トレーニング終了後、受講者はマスタートレーナーとして各拠点でQC推進のリーダーとなって、次世代の人財を育成している。2022年時点で78名のQCトレーナー教育が行われ、グローバルで67名のQCトレーナーが後進の指導を行っている。

5. 日産グローバル品質賞 4年連続受賞

2000年代半ばからの当社の品質保証の15年は、ヨロズ品質ブランドを確立する期間であった。2009年に



2015年Global Supplier Award 授賞式 (Global Quality Award)



2015年Global Supplier Award 授賞式 (Japan Regional Quality Award)

出された企業ビジョン「小粒な会社でもグローバル規模のエクセレントカンパニー」、2015年からは「サスペンションシステムを通じて新たな価値を生み出し、ヨロズブランドを世界に」というスローガンのもと、「ダントツ品質経営」「他社を凌駕した品質保証システムの構築」を旗印に掲げて、品質保証の充実に取り組んできた。こうした品質への取り組みが実り、ヨロズグループは2013年から2016年まで、4年連続で日産グローバル品質賞を受賞した。4年連続の受賞は、日産自動車の取引先で唯一当社だけが達成し得た快挙である。また、毎年複数

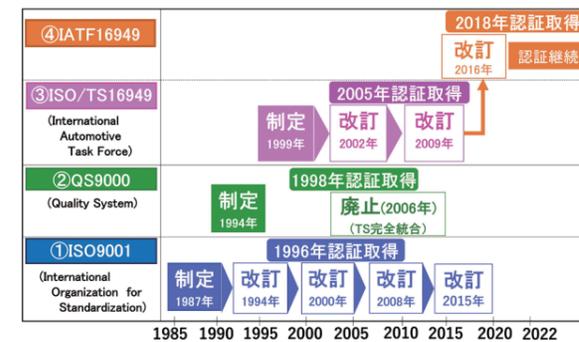
のお客様からも、ヨロズグループ各拠点が品質関連の表彰を受けるようになってきた。この結果、ヨロズの品質に対するお客様の信頼は徐々に高まり、ヨロズの品質ブランドはより確かなものとなった。

2021年からは「サスペンションでOnly1の開発・技術力によりお客様のニーズに応え永続的に発展を続ける100年企業をめざす」の企業ビジョンのもとで、ヨロズ品質ブランドをさらに確かなものとするために新たなチャレンジを続けている。

6. グローバル品質システム

当社は欧米完成車メーカーと直接取引をするTier1(ティアワン)として、2018年4月、IATF16949を認証取得した。同認証取得は欧米メーカーとの取引条件であり、ビジネス上の品質信頼度が高い会社であることを裏づけるものである。IATF16949では、前身であるTS16949(当社は2005年5月認証取得)の要求事項の約160項目に対して、約100項目(約6割)が追加・変更された。代表的な改訂内容として、リスクを想定したPDCAとモニタリング、製品安全の対応、サイバーアタックに関する事前の対応計画などがあり、2018年の移行審査に向けて、社内標準の約6割を見直すとともに、関係者に向けて変更点や要求事項のポイントの説明会を複数回に亘り実施することで理解と定着をはかった。IATF16949の認証取得以降も、グローバルで認証取得を維持継続している。

IATF16949取得までの沿革



各社様からいただいた賞(YGTC 1F エントランス)

7. YPWの革新

1. TPS指導会(2003-2009)

2001, 2002年度の2期連続赤字からの立て直しをはかる、2003年度からの経営改革(PART3 p.26参照)のうちの生産革命は、TPS(トヨタ生産方式)の導入によってもたらされた。その活動の中心にあったのが、TMA(Total Management Association)社の改善コンサルタントによる、TPS指導会である。YPW(PART4 p.31参照)の思想に、TPSのものづくりの考え方が加わり、YPWをさらに進化させた指導が、国内外の各拠点で、2008年頃まで4回/年のペースで、繰り広げられた。

「ジャストインタイムのものづくり」「最少原価でのものづくり」「フレキシブルで安価な型・設備づくり」これらをめざした改善活動と、指摘・指導を通じて相互に研鑽を積む場として、「YPW自主研究会(自主研)」「Global-YPW」「社長診断会」と、社内で手法や評価方法などを進化・深化させ、現在も継続して行われている。「YPW自主研」は、コンサルタントの先生役を社内の指導員が担うやり方で、問題点の発掘・指摘と、指導する能力を養うことも目的とした活動である。この指導員は



TPS指導会の様子

ほかの拠点や機能軸組織から選任され、部門を超えて参加することにより、さまざまな視点から拠点の活動の問題やムダを見つけることができるようになった。

TPS指導会で徹底的に叩きこまれた、『お客さまの要求するタクトタイムで生産する』考えは、「人寄せ」「大部屋化」「二の字ライン(設備が二の字に配置され作業者が最短距離で移動しながら生産できるライン)」「見える化」としてYPWのキーワードとなり、現在も継承されている。本社の執務エリアの「大部屋化」は、経営層トップから一般従業員まで、フリーアドレス化するという今の姿のもとになっている。

2. YSP2017で開発力・技術力強化 (2015 - 2017)

2015年3月、新中期経営計画「YSP2017 (Yorozu Spiral-up Plan 2017)」が発表された。同月、YPW統括部は、YSP2017の重点方針、「[YPWの革新]-ダントツ品質と革新的原価低減-」を、確実に実行することを使命に発足した。

2003年から当社は、ものづくりの標準「YPW」を進化させ続けてきた。しかし、2015年頃よりドイツでのIndustry 4.0 (製造業におけるオートメーション化およびデータ化・コンピュータ化をめざす技術的コンセプトに付けられた名称)をはじめ、「第4次産業革命」と呼ばれるようなものづくりの変革に、「進化」ではついて行けないと判断、YSP2017では「YPWの革新」と銘打った活動を推進することとなった。類人猿から人間に進化したようなスピードでは、完全に取り残されてしまうとの強い

危機感からである。

YPW統括部は、生産部門を統括する常務(後に専務)が部長となり、拠点長経験者・拠点立ち上げ経験者、技術分野別のベテラン、現場管理の第一人者など最高・最強の人財を集めた。

3. YSP2017、YPWの革新

- 無人化ラインへの取り組み -

「YPWの革新」は、無人化を実現することにより革新的な原価の低減をはかることを最大のテーマとした。自動車部品メーカーとして、「世界No.1のサスペンション部品生産工場」を実現すること。これをYAA (Yorozu Automotive Alabama)で実現することを目標に、活動を展開した。当社は、海外拠点への展開時に単なるAutomationと区別するため、「JIDOKA」(自動化)と呼び、次元の異なる無人化をめざすことを示した。

無人化のポイントは、AGV (Automatic Guided Vehicle)による工程間物流、塗装工程の部品の出し入れへの挑戦であった。



YAA AGVによる作業の様子

YPW自主研、AGVのYAAへの導入(2015 - 2019)

工程間無人化への取り組み

当社グループ子会社のYEでは、2010年頃よりAGVの内製化開発を進めてきた。最初は試作機をYEの工場内で運行させ、性能評価、機能の向上開発を行っていたが、2015年の新中期経営計画「YSP2017」発表を機に、量産機種の開発に着手した。このAGVにより工場内の工程間の物流を無人化するのだが、運搬する部品・製品の荷姿、運搬先の置き方、位置などに合わせ、周辺装置の工夫も必要である。先行して、同機を導入した拠点の

情報をもとに工場内のライン配置などを「標準化」し、全拠点に発信水平展開するやり方で進めた。

また、工場全体規模でAGV化をめざすため、工場内通路の幅もAGV対応が必要であった。1400mm幅のパレットを積んだ台車が、通路内で離合可能であることを前提に、組立工程のライン間通路は3m、旋回する工程間通路は4mを標準とした。

加工および検査の自動化

「YSP2017」では、YPWにおいて以下の革新的な新工法・新技術が採用された(詳細はp62参照)。

- プレス工程：アイロボ(画像判定機能付きロボット)によるブランク材自動供給
- 組立・溶接工程：レーザーハイブリッド溶接導入による、高速・高品質溶接
- 溶接品質検査：レーザー式自動溶接測定機導入による検査作業の無人化

これらの無人化のための新技術は日本で開発され、中国・メキシコ・アメリカの拠点に導入された。すでに量産ラインとして稼働中で、以後も改良が加えられ、次期中計「YSP2020」の中で、グローバル規模での拡大も計画された。併せて、YEの設備・金型の製作能力が頭打ちだったことにより、YE第3期拡張計画もスタートした。

「YSP2017」「YSP2020」の活動を振り返ると、無人化のための新しい技術を生み出し各拠点に定着させるには、やはり人の力で標準をつくり、標準どおりに運用しながら改善を加えるというYPWの活動を、改善ができる人財を育てながら進めることが重要だとあらためて感じさせられた。

「高橋塾」(改善コンサルタントによる勉強会)を通じた強い現場の再構築(マネジメント力の強化)も加え、「ものづくりは 人づくりから」のYPWの信念のもとに、「YSP2023」でも「YPWの革新」は続くこととなった。

8. 取引先拡大

1. YSP2017でトヨタ、ダイムラー^{※8}

トヨタへの拡販

当社は2000年の日産系からの離脱を機に、積極的に

取引先拡大をめざし営業活動を実施した。

海外向けは、2001年9月にYTCでハイラックス、カロラのサスペンションアームを受注したことが契機となり、IMV (Innovative International Multi-Purpose Vehicle)のフレーム部品も日野タイより受注した。その後、YTCでのIMVの部品受注および実績、また志藤昭彦会長のトップセールスが功を奏し、2013年6月にインドにて多くのフレーム部品、オイルパンを受注することができた。中国では、2006年6月に愛信精機(仏山)車身零部件有限公司よりルーフフレーム、2009年3月に广汽豊田汽车有限公司よりカロラの車体部品、アメリカでは2007年8月にカマリのサスペンションアーム、オイルパン、レクサス、カロラのサスペンションアームを受注した。

国内向けは、トップセールスを含めた受注活動を行った結果、愛知県豊田市にあるトヨタ自動車最古の乗用車専用工場である元町工場向けのレクサス用部品の金型を受注、その後も、トヨタ自動車本社からの量産部品である、電気自動車bZ4Xのリアメンバーを初めて受注することができた。

これらのように積極的な受注活動を継続した結果、グローバルでトヨタ自動車本社およびトヨタグループとの取引先を徐々に拡大することに成功し、同グループの売り上げは、2008年から2017年で約4倍に拡大、2017年度はヨロズグループにおいて、日産自動車、本田技研工業に次いで第3位の規模となった。



YTCカロラSUSアーム

アメリカ_カマリSUSアーム

ダイムラーへの拡販

2013年6月に世界的メーカーであるダイムラーより初めてコンタクトがあり、同年7月にメキシコにてサブ

※8
ダイムラー(現メルセデス・ベンツ社)



YSP2017 YPWの技術革新について

ライヤーカンファレンスに参加、その後ダイムラーの購買役員向けに当社の会社概要説明を行う機会があり、大きな関心をひくことができた。

2014年2月に正式にリアクレードルを含む計6部品のRFQ (Request For Quotation : 見積依頼書)を受領し、ヨロズ全社を挙げ受注活動に取り組んでいくことになった。

その後、プロジェクト運営における社内体制の監査が行われ、最終的には無事合格となり、ダイムラーからもヨロズの高い技術力とモチベーションに対し評価を得ることができた。

厳しい要求に対し、グローバルヨロズで一丸となり対応した成果として、2015年5月にダイムラーよりリアクレードルとリンク部品を受注した。



ダイムラー (MFA2) RR CRADLE_A247 35

2. ヨロズ欧州事務所

新中期経営計画「YSP 2017」の目標達成(連結売上高1,800億円)に向けた欧州完成車メーカーへの販路拡大のため、当社は2015年8月、フランスに営業事務所を設立した。場所はパリ市郊外ヴェリジー＝ヴィラクレール(パリから約8km、現地メイン取引先ルノー本社へ車で30分圏内)である。同事務所設立の背景として以下の2点が挙げられる。

第1に、2012年から当社はルノー社および日産自動車よりシャシー部品においてAGP (Alliance Growth Partner)に選出され、メンバーとリンクにおいて全世界レベルでアライアンスの特権をもったパートナーとなっていた。ソーシング活動については、RNPO (Renault Nissan Purchasing Organization、現:APO (Alliance



欧州事務所

Purchasing Organization))との日頃のコミュニケーションにより事前情報を入手することができていた。一方ルノー社のソーシングは、地域ごとに行われるため、受注を拡大するためには、ルノー本社からいち早く情報を入手しそれに対して構えていく必要があった。特に、ルノー社が外製メーカーより購入すると定めている地域(欧州以外、当社拠点でいえばブラジル・インド・中国)での受注を確実に獲得するためには欧州営業拠点の設立が急務であった。

第2に、2015年5月当社史上初めてダイムラーより、メルセデス・ベンツ Aクラスセダン、GLA、GLBのリアクレードルをメキシコおよび中国で受注した。ダイムラーからの強い要望もあり、リアルタイムで密なコミュニケーションを行う必要があった。

欧州事務所は上述のとおり、欧州のお客さまとの密なFace to Faceでのコミュニケーションを行うことで、有用な情報を入手、本社と共有しさらなる拡販をめざすことを主要業務とし、それに加えて各機能軸・拠点の得意先への対応窓口としての役割も担った。

2015年8月の欧州事務所開設後、業務開始に向けて準備を行っていたが、同年11月に起こったパリ同時多発テロの影響により、その時期は遅れることになった。当社内でも、フランスへの渡航禁止通達が出され、しばらくの間は日本から事務所業務開始準備を行っていた。2016年1月より本社営業部のリエゾンオフィスとして業務を開始し、ルノー社のブラジル向け「クウィッド」のサスペンション部品を受注することができた。

3. トヨタ自動車東日本/スズキ

トヨタ自動車東日本との取引開始

2012年7月、関東自動車工業株式会社、セントラル自動車株式会社、トヨタ自動車東北株式会社の3社が統合し、「トヨタ自動車東日本株式会社(TOYOTA MOTOR EAST JAPAN, INC. : TMEJ)」を設立した。この新会社が打ち出した東北現調化の取組方針を契機として、当社は庄内ヨロズとヨロズ栃木の拡販活動を行い、「シエンタ」福祉車のテールゲート部品(車いすのスロープ)、「ヴィッツ」ほか計6車種のボディー部品を受注した。また東北に拠点をもたないサプライヤーへの拡販も実を結び、「レクサス」のバッテリーケースを受注した。



トヨタ「シエンタ」福祉車のテールゲート部品(車いすのスロープ)

スズキと国内外でビジネス開始

スズキとの取引引きは、2003年2月の「スイフト」用のトーションビームの受注以降、国内では「ソリオ」のフロントサスペンションメンバー、新型「スイフト」(4WD)のトーションビームを受注し、スズキ系のサプライヤーである平岡ボデー株式会社をビジネスパートナーとして生産委託を実施している。

2016年に、インドとインドネシアで新車「エルティガ」



「エルティガ」のリアビーム部品

(ミニバン)のリアサスペンションとボディー部品を受注した。インド向けはアライアンスを組んでいるJBML社(Jay Bharat Maruti Ltd.)の存在が、また、インドネシア向けは自社工場で生産できるグローバルな生産体制とスズキの開発要求に対応できたことが受注に結び付いた。続いて翌2017年には、インドネシアで「キャリア」(軽トラック)のフロントサスペンションメンバーとロアーアームを受注し、ヨロズインドネシアの売上を大きく拡大した。

column | コラム

志藤昭彦会長 旭日小綬章受章

2013年「春の叙勲」として、志藤昭彦会長が「旭日小綬章」を受章した。

一般社団法人日本自動車部品工業会より叙勲候補者として推薦を受け、2013年4月29日に受章の発令、同年5月14日に勲章伝達式・拝謁に臨んだ。



勲章伝達式(2013年5月14日)

志藤会長と多恵子夫人

叙勲候補者としての功績は、以下のとおりである。

企業基盤の強化に尽くした功績

自動車産業が世界規模の競争時代に突入し、自動車部品メーカーも同様に激しいグローバル競争に直面していく中で、経営改革を推進し経営基盤の強化を進めた。

経営改革の2本柱の一つである「生産革命」では、「ヨロズ生産方式」でものづくりを体系化し、もう一つの柱である「マネジメント革命」では「機能別マトリックス組織」を導入して全体最適と標準化によるグループ経営を確立した。また、自動車メーカー各社のグローバル戦略に対しては、ネットワークと開発力を活かしてグローバル展開を進めた。

業界団体の発展に関する功績

日本自動車部品工業会副会長として積極的に業界活動に参加し、社業で培った経験を業界活動に取り入れるなど、業界や地域の振興と発展に尽力した。

また、関東支部の支部長として、支部独自の取り組みである各種研究会や見学会について、その時々ニーズに合わせた内容や方法で広く開催すべきとの考えを実施した。具体的には、人事労務問題、新興国を含めた海外の自動車市場動向など、これまであまり取り上げられることのなかった新たな講演テーマの設定や、異業種の見学会の開催といった自動車産業と異なる視点からのものづくりや企業経営を勉強する機会を設けるなど、会員部品メーカーの取り組みにさまざまな影響を与えた。

2013年7月3日に、当時の佐藤和己社長を発起人とする「志藤昭彦氏 旭日小綬章受章を祝う会」が、得意先・業界団体・取引先・金融関係・OBの方々を招いて開催された。参加者総勢230名からの祝福を受けながら、受章を披露した。

9. 多様性重視のグローバルマネジメント

1. 志藤健社長就任

2016年6月、庄内ヨロズ、ヨロズエンジニアリング代表取締役社長の志藤健執行役員が、第71回定時株主総会および取締役会決議をもって、当社第5代代表取締役社長に就任した。同時に佐藤和己社長は、取締役副会長となった。

以降、当社は志藤昭彦会長、佐藤和己副会長、志藤健社長の3人体制により、経営のいっそうの強化をはかることとなる。



社長就任3人体制

2. 人財開発関連

新中期経営計画「YSP2017」での重点取り組みの一つに

2015年に発表した新中期経営計画「YSP2017」では、企業価値の向上を意識した重点取り組みである事業領域の3本柱の一つとして、「多様性を尊重したグローバルマネジメントの強化」を掲げた。具体的には以下の3つの方針で、人財と組織の強化をはかるものであった。

(1)「ダイバーシティを尊重した採用と登用」

将来の業容を見据え、多様性を尊重した採用と管理職等への登用をさらに進めていくことにより、意欲ある優秀な人財がグローバルに活躍できる環境を整えていく。

(2)「グローバル規模での人財交流と育成」

ヨロズ標準を伝授・浸透させ、コアとなる人財の育成を目的としたタレントマネジメントの構築をめざしていく。

(3)「機能別マトリックス組織のさらなる強化」

「機能別マトリックス組織」をトップマネジメントから管理職、担当者層にまで深めた「3D機能別マトリックス組織」とすることにより、マネジメントのいっそうの強化(標準化、全体最適)と、国内外すべての従業員のコミュニケーションの強化をはかっていく。

CO-OP教育の開始

こうした方針に基づく施策として、世界で活躍できるグローバルエンジニアの育成をめざし、産学協同による人財育成の取り組みを2015年よりスタートした。

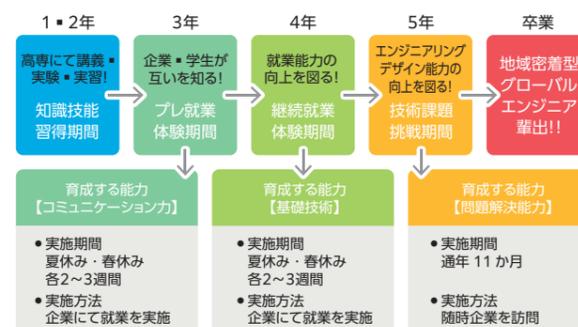
■ 鶴岡高専とのCO-OP教育



■ 鶴岡高専との「産学協同の取り組み」



■ 鶴岡高専「地域密着型CO-OP教育」プログラム概要



具体的には、SYとYEのある山形県の庄内地区において、地元の鶴岡工業高等専門学校(以下、鶴岡高専)と最初のCO-OP(コーオプ)教育を実施した。

CO-OP教育とは、従来のインターンシップと異なり、高専と企業が協同して行うプログラムである。当社が教材と講師と場所を提供し、鶴岡高専の学生は当社のもつ最先端のプレス・溶接技術、金型・設備の製作、工場内物流システムを学ぶことができる。

学生たちは、3年生から長期休暇を利用し、専門企業でステップアップしながら卒業年である5年生まで実習を行う。企業への入社前に会社の仕組みや基礎技術を習得することを目的としている。

将来、YEで実習を受けた学生たちが活躍し、地域が活気にあふれることで社会貢献にもつながる重要な活動である。

10. 働き方改革から働きがい改革へ

1. スワコ

(Smart Work Committee、働き方改革委員会)

本社スワコ

当社は、近年日本社会が直面している「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」や「育児や介護との両立」、「働

■ 働き方改革の5本柱



| | |
|--------|--|
| 働きがい | ヨロズグループは、一人ひとりの働きがいの実現をめざし、社員満足度の向上に努めます |
| 生産性向上 | 仕事の効率化による生産性の向上を通じて収益の向上、社員の雇用と収入の安定につなげます |
| 労働時間短縮 | 健康で働き続けることができる環境を整備し社員のワークライフバランスを支援します |
| 成長 | 一人ひとりの自立的成長が、会社の持続的成長と捉え社員のキャリア形成を充実させます |
| 多様性 | 性別、国籍、年齢、障がい等の多様性を尊重し、多様な人財の活躍を推進します |

く方のニーズの多様化」などさまざまな課題について自分ごととして向き合い、全従業員がこれからも働き続けたいと思える「100年企業」をめざすことを目標に2017年に「働き方改革」をキックオフした。それに伴い、2017年7月には、本社地区を対象に働き方改革を推進する「Smart Work Committee」(賢く、働く、委員会：通称スワコ)を立ち上げ、テーマである「魅力ある職場」の実現に向け、志藤健社長(現・副会長)を委員長として、各職場の代表メンバーを中心に改革を推進、2020年度末まで全社の取り組みとして活動し、2021年度以降は職場ごとに職場環境改善に取り組んでいる。

当社の働き方改革は、1.働きがい向上、2.生産性向上、3.労働時間短縮、4.従業員と会社の成長、5.多様性の尊重の5本柱で構成されており、以下がそれぞれの項目に対して行ってきた取り組みである。

【1.働きがい向上】

従業員満足度アンケートを実施した結果、キャリアに対する悩みが多く挙がったことから、評価方法を見直し、キャリア研修や時間管理研修を開催。

【2.生産性向上】

業務効率化をはかるための“仕事の改善方法”や“ツールアイテム”を紹介するとともに、優れた提案に対し、表彰を行う「スワコ大賞」を実施。

そのほか、業務を行ううえで各部署が抱えている悩み事を集約し、「プロジェクトの効率化」と「リモート下での生産性向上」の2つの課題解決に取り組む。

【3.労働時間短縮】

スワコの定例会議にて、部門ごとの時間外労働実績及び有休取得率を公表することで、各部門が労働時間の削減と有休取得率向上を真摯に受け止め、組合員から管理職まで全員で対策を考え、業務の平準化に結びついた。結果、2018年度の有給取得率は目標70%に対し、実績80.1%を達成。また、2019年度平均残業時間は月間20.6Hを達成。

【4.従業員と会社の成長】

一人ひとりの自立的成長が会社の持続的成長と捉え、社員のキャリア形成を充実することを目的に、キャリアプランおよび自己申告書のトライアルを実施した。

【5.多様性の尊重】

ダイバーシティを尊重した採用を実施するため、本社

部門として2017年よりタイ、2019年よりベトナムでの現地採用活動を開始。

工場スワコ

2018年4月からは、国内5拠点を対象に「工場スワコ」がスタートし、働きがいのある職場づくりの実現に向け、各拠点各課それぞれの課題に対し全員で解決に向けて取り組んでおり、これまでに全拠点でのタブレット活用による帳票作成のデジタル化、工数削減による業務効率化を実施してきた。タブレット活用の一例として、設備保全実施内容を記録する際、タブレット入力することで紙からの転記工数削減、集計・分析の自動化、データの一括管理が可能となった。

そのほかには、新卒採用プロセスの統一マニュアルの作成や障がい者雇用を推進するなど、ハード面とソフト面の両方での改善に取り組んでいる。

2. 女性活躍 プラチナえるぼし認定

えるぼし認定の獲得

「えるぼし」は、女性の採用割合や勤続年数など、認定基準を満たす事業者を国が認定する制度をさす。当社は2018年12月に厚生労働大臣より女性活躍推進の取り組みの実施状況において、優良な事業主のみを顕彰する「えるぼし認定制度」の最高ランクである「三つ星」を取得した。

当時、「三つ星」は、国内企業421万社のうち、わずか0.01%の545社しか取得しておらず、輸送用機器製造業の中では、当社を含めて8社のみであった。

その後も女性従業員を対象にした活躍推進策やキャリアアップの作成などの活動を推進した結果、行動計画目標の女性管理職10%以上(2020年実績10.5%)の達成とその他認定基準をクリアし、2021年11月に「プラチナえるぼし」を神奈川県では初めて、また製造業でも全国で初めて取得した。

プラチナえるぼし認定の基準は厳しく、2021年10月時点で全国でも認定は18事業者のみにとどまっている。当社は行動計画の目標を達成するとともに、1.採用、2.継続就業、3.労働時間等の働き方、4.管理職比率、5.多様なキャリアコースの5つの項目すべてにおいて認定基準を満たし、認定につながった。



プラチナえるぼし



プラチナえるぼし認定式

各種施策の展開

女性活躍推進を中心に、ダイバーシティ推進のために以下のような施策も実施された。

【女性委員会(2013~2016年)】

国内拠点の女性従業員で構成されたメンバーのもと、「女性会議」を毎月開催した。その中で当社で活かせるスキルを有する従業員が配偶者の異動に左右されず、長期的に就労できる機会の提供とワークライフバランスの向上を目的に「配偶者異動に伴う同行のための異動・休職・再雇用制度」の提案がなされ、制度として導入された。

【ダイバーシティ推進グループの設置】

「働き方改革」の推進を加速するため、2018年5月24日付で、人事部に「ダイバーシティ推進グループ」を新設した。

【女性活躍推進研修の開催】

2019年、本社地区と各拠点から推薦された女性従業員を対象に「女性活躍推進研修」を2日間にわたって開催した。上司と本音であらためて話し合うことで、お互いの認識の違いを再認識することができた場となった。

【ハラスメント防止宣言】

より働きやすい職場をめざし、パワーハラスメントやセクシャルハラスメントを含むすべてのハラスメント対策に取り組むことを目的に、2019年4月に「ハラスメント防止宣言」を発表した。

【健康経営宣言】

ヨロズグループは、「健康で働きがいのある職場」の実現をめざし、従業員一人ひとりが笑顔で健康



健康経営優良法人

に働き続けることのできる会社づくりに努めることを2019年10月1日に宣言し、2021年・2022年はYGTCを含むヨロズ本社として、2023年はヨロズグループとして認定された。

column | コラム

志藤昭彦会長 神奈川文化賞受賞

2022年10月、志藤昭彦会長が神奈川文化賞産業分野を受賞した。

自動車のサスペンション部品メーカーである株式会社ヨロズの第3代社長(1998~2008年)として、製品設計、解析、試作、実験、金型・治具製作そして製品製造から品質保証までを行う、独自の「トータルプロダクションシステム」を生み出し、日系自動車メーカー11社すべてと海外有力自動車メーカーとも取引を引き拡大するなど、当社を国際的な企業に育て上げたことや、従業員の「ダイバーシティ」にいち早く取り組み、女性活躍推進法に基づいて厚生労働省が優良企業を認定する「プラチナえるぼし」を全国の製造企業および神奈川県内で初めて取得したことなど、当社を日本を代表する自動車部品メーカーに成長させ、自動車産業の発展に貢献したことが評価された。

同年11月3日(文化の日)には3年ぶりに一般の招待客を招いて第71回神奈川文化賞・スポーツ賞贈呈式が神奈川県民ホールで行われた。受賞者インタビューで志藤会長は、自身の座右の銘である「為せば成る 為さねば成らぬ 何事も 成らぬは人の為さぬなりけり」を紹介、「徹底してやれば、道は必ず開ける」と熱く語った。

11. YSP2020

1.YSP2020 (収益力、製品力・開発力、企業力)

当社にとって初めての固定中期経営計画であった[YSP2017 (Yorozu Spiral-up Plan 2017、2015~2017年度の3カ年)](p.40参照)に続き、2018年5月に[YSP2020 (Yorozu Spiral-up Plan 2020、2018~2020年度の3カ年)]を策定、公表した。

トップダウンであった[YSP2017]とは異なり、[YSP2020]では1年間をかけてすべての機能軸と議論を重ね、各機能軸は話し合いで決めた基本方策を自部門の中期経営計画に落としこみ実行していくこととした。これにより[YSP2020]では、数値目標と方策が機能軸別の中期経営計画やそれに基づいた年間計画(業務計画)と直接結びつくこととなり、各機能軸がそれぞれの目標をクリアすることで、「YSP2020」の業績目標も達成されるという、全社が一丸となって進む構図となった。

YSP2020 Yorozu Spiral-up Plan 2020



Yorozu Spiral-up Plan 2020

[YSP2020]の目標は、2020年度の連結売上高1,800億円、連結営業利益率5%とする業績目標と、企業価値の向上を意識した重点取り組みを掲げ、経営の両輪である「収益力」の強化、および「製品力・開発力」の向上をはかるとともに、それらを推進する「企業力」の充実を進めていくこととした。

業績目標は、新型コロナウイルス感染症の拡大(2020年~)など厳しい事業環境により売上高、営業利益率ともに未達となった(2020年度実績: 連結売上高1,188億円、連結営業利益率0.3%)。一方で、重点取り組みにおいては、ESG経営の浸透に向けて財務・非財務両面で大きな一歩を踏み出すことができた。

YSP2020重点取り組み

- 収益力の強化
 - 設備投資の着実な回収、今後の投資採算性評価の強化と管理を通じたキャッシュフロー経営の強化
 - 機能軸・事業軸管理にプロジェクト収益管理を加えた経営管理の強化
 - 無人化ラインの採用拡大に基づいた「ものづくりの革新」による、生産コストの低減
 - 開発初期段階からのサイマル活動の強化による、新車の生産コストと設備投資の低減
- 製品力・開発力の向上
 - 構造・材料・工法の3つの側面からの軽量化による高付加価値の製品開発

- ・プレス、溶接技術などを活かした、電気自動車や自動運転等による車両重量増に対応する軽量化の提案
- ・サスペンション生産技術の日本への集約による、世界同一品質と徹底したコスト競争力の向上
- ・顧客のニーズに基づき開発された製品を、顧客・製品・地域の3つの軸の観点から積極的に拡販

(3) 企業力の充実

- ・人財育成
 - ・働き方改革、ダイバーシティの取り組みを通じた人財の確保
 - ・全従業員が共有する共通能力と、各機能での業務に必要な専門能力の開発と育成
 - ・地域に密着した産学協同による人財の育成
 - ・組織の見直し
- ものづくり機能の迅速な意思決定のため、YGTCにセンター長を任命(従来は個別組織の集合体で、センター全体の統括者は置かず)
- ・将来に向けた生産技術・新製品開発の促進のため、中長期的な技術開発・商品開発に特化した研究開発部を新設
 - ・プロジェクト収益管理体制の強化
 - ・働き方改革、ダイバーシティ推進のためのダイバーシティ推進グループを新設
 - ・ESG経営
 - ・社会貢献と、経営に及ぼすリスク低減を目的としたESG経営の推進

2. 収益力の強化

「YSP 2020」の重点取り組み分野の一つである「収益力の強化」については以下の2テーマで施策を行った。

プロジェクト収益管理の強化

2020年4月にプロジェクト管理部を設立し、プロジェクトの全プロセス(先行開発、製品開発、生産準備、量産開始～生産終了)をライフタイムで管理する手法を確立した。開発の初期段階から節目ごとに収益と原価の目標、見通しおよびギャップを明確にし、関連各機能や生産拠点が早い時期から連携することで原価低減をめざし、収益の向上を実現している。

[主な成果・進捗]

- ・顧客からの引き合い段階から節目管理を開始
- ・社長を議長に関連機能・拠点が出席する全社体の月次会議で、各プロジェクトの課題を共有し、対応を協議する体制を構築

ものづくりの革新

新しいコンセプトによる「総仮付け・総本付け溶接ライン」を導入した。「総仮付け・総本付け溶接ライン」は、需要変動に強いフレキシブルなラインとなっており、さらに試作段階で使用した治具を量産に使用可能で、汎用性が高く、さらなる設備投資削減を実現できるラインである。

[主な成果・進捗]

- ・設備投資額削減を織りこんだ、総仮付け・総本付け溶接ラインを中国、アメリカ、日本、メキシコに導入
- ・金型保全マイスターの育成を計画的に実行し、生産拠点でのスキルの伝承を継続
- ・日産自動車より「総仮付け・総本付け溶接ライン」について、グローバルイノベーションアワードを受賞

3. 製品力・開発力の向上

「YSP 2020」のもう一つの重点取り組み分野である「製品力・開発力の向上」については以下に注力した。

サスペンション部品の競争力向上

高張力鋼板による軽量化、難成形部品の一括形成を実現することによるコストダウン、高防錆性溶接技術の製品適用など、開発目標を達成した。

[主な成果・進捗]

- ・ハイテン材(高張力鋼板)である590、780MPa^{※9}を量産適用し、軽量化を達成
- ・新プレス工法(展開バーリング工法)の量産適用
- ・防錆性溶接技術の量産適用

固有技術を活かした新製品への取り組み

EV化のさらなる進展を見据え、当社の固有技術を活かしたサスペンション以外の新領域製品の提案を進めた。

※9
MPa: メガパスカル(SI単位)

[主な成果・進捗]

- ・バッテリー周辺部品等の軽量化・低コスト化
- ・「オートモーティブワールド2019」(2019年1月、東京ビッグサイト)に初出展し、軽量化とコストダウンに特化したフロントサスペンションメンバー、部品点数削減工法を採用したバッテリーケースなどを展示



来場者でにぎわうヨロズブース(2019年)

3つの軸(顧客・製品・地域)での積極的な拡販

「選択と集中」を意識し、3つの軸で積極的に拡販を行った。

[主な成果・進捗]

- ・トヨタ自動車向け：アメリカ、中国、メキシコ、タイに加え、日本、インドネシアでサスペンション部品を新規受注
- ・三菱自動車向け：日本でサスペンション部品を新規受注
- ・日産自動車向け：中国での自動車需要増加により、各部品の販売を拡大
- ・EV化に伴う軽量化ニーズに対応するため、営業・開発部門が連携した新製品・新工法の開発に着手

4. 企業力の充実

「YSP 2020」の両輪である「収益力」の強化と「製品力・開発力」の向上を進めるため、「企業力」の充実をもう一つの重点取り組みとした。人口減少や環境・人権意識の高まりなどもあり、以下の取り組みは21世紀のグローバル企業には必須条件となった。

人財育成

さまざまなライフスタイルに合った、働きやすい職場づくりのため、フレックス勤務やリモート勤務の拡大など、従業員の働きがいとワークライフバランスの向上に向けた制度や施策を実施した。

[主な成果・進捗]

- ・えるぼし認定取得(2018年)
- ・健康経営優良法人2021認定取得(2021年)
- ・鶴岡高専(山形県)との産学協同による人財育成を促進
- ・プラチナえるぼし認定取得(2021年)

組織の見直し

事業環境の変化への対応と安定した収益確保に向けた社内組織を新設した。

[主な成果・進捗]

- ・ものづくり機能、トータルプロダクションシステムの強化：ヨロズグローバルテクニカルセンターセンター長任命(2018年)
- ・先行開発の強化：研究開発部設立(2018年)
- ・ダイバーシティの推進：ダイバーシティ推進グループ設立(2018年)
- ・プロジェクト収益管理の強化：プロジェクト管理部の設立(2020年)

ESG^{※10}経営

中長期的な企業価値向上と持続的な成長に向けてESG経営にも注力している。YSP 2020においては、CO2排出量削減や、働き方改革、ダイバーシティの推進に取り組むとともに、監督機能の強化を目的とした社外取締役の増員などガバナンスの強化を実施した。

[主な成果・進捗]

- ・E(環境): CO2排出量削減に向けた取り組みを加速
- ・S(社会): 働き方改革とダイバーシティ推進の取り組みを促進
- ・G(企業統治): 統合報告書の発行(2019年)、社外取締役の増員(2018年、2020年各1名)

12. コロナ禍への対応

1. 新型コロナウイルス感染症の世界的流行／自動車産業への影響

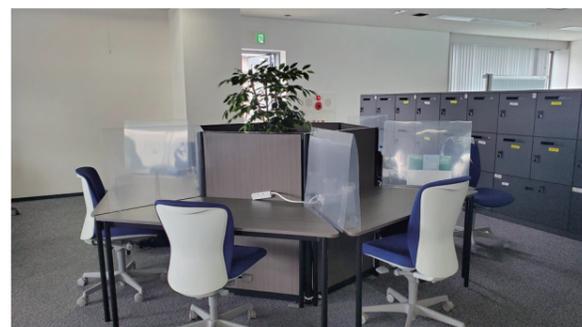
2019年12月に中国・武漢市で謎の感染症が流行し始

※10
E(Environment) S(Social) G(Governance)

めた。翌年1月から同市がロックダウンとなり、当社グループのW-YBMも部品生産のめどが立たなくなった。当社が他拠点での代替生産や広州への設備移管による生産再開等の検討を進めるなか、W-YBMは3月11日に地方政府から許可を受け生産を再開する。その後も輸送ルートや市内への人の移動制限から生産は綱渡りの状態であったが、3月18日にワクチン証明書を取れた劉偉副総経理と揚進副総経理が、また4月1日ようやく日本人幹部も武漢に到着し、広州でのリモート操業から武漢での直接運営へシフトできた。

2020年4月7日に日本では緊急事態宣言が発出され、2022年3月21日までに緊急事態宣言計4回、まん延防止等重点措置計2回という長期にわたるコロナ感染症との闘いとなった。この頃から従業員の安全確保が最重要課題となり、本社部門では在宅勤務率目標を50%とし、徹底した感染予防が行われた。

しかし中国以外の国でも1~2カ月の長期にわたる自動車生産の中止により、当社も休業を余儀なくされ、大幅に売上高が減少した。



横浜・本社のコロナ対策：座席数を減らし、パーテーションで仕切る。固定電話の廃止

得意先状況に合わせた生産調整

コロナ禍において発生した世界各地での主要都市のロックダウン、半導体不足、国際物流の混乱により、得意先である自動車メーカー各社は突然の工場稼働停止や減産を頻繁に行った。

この状況に対処するため、当社では「寄せて止める」生産体制を強力に推進した。

「寄せて止める」とは、1週間フル生産するだけの仕事量がない状況において、例えば週の前半3日間は稼働し後半2日間は休業するというような生産体制のことであ

る。稼働するときは一気に生産し、目標数を達成したら工場全体を止めて、電気代や食堂、通勤費等、出勤日数に比例してかかる経費を削減した。

また、たまにしか生産しない少量生産部品は、一時的に在庫が増えてしまうデメリットを甘受し、1カ月分まとめて生産するなどして生産のロス削減の対応を取った。

2. 原則在宅勤務(本社)

当社ではかねてより多様な人材が活躍できるよう、対象者を限定(小学校を卒業するまでの子を養育している従業員、2週間以上の介護・看護を行っている従業員、会社が必要と認めた従業員)して在宅勤務を制度化していたが、新型コロナウイルス感染症拡大を受け、対象範囲を限定せずに運用している。

勤務体制の多様化は、新型コロナウイルスのような感染症や自然災害が発生した場合にも通常どおりの企業活動が維持・継続できるだけでなく、在宅勤務によって空いたオフィススペースの有効活用や従業員のモチベーションの向上につながるなどのメリットがある。

また、勤務地の制約がなくなることによる優秀な人材の確保と離職回避向上にも寄与するという考えのもと、

column | コラム

志藤昭彦会長と「ヨロズ」の歩みが書籍に

自らの半生を振り返る、神奈川新聞社の「わが人生」シリーズとして、志藤昭彦会長の半生とヨロズのこれまでの歩みが書籍になりました。

タイトルは「町工場からグローバル企業へ ―苦難を乗り越えて―」これは2020年9月1日から11月30日にかけて、神奈川新聞「わが人生」欄に62回にわたって連載されたものに加筆したものです。父親が興した自動車部品メーカーを、世界の自動車メーカーと取り引きをするグローバル企業に成長させるまでの志藤昭彦会長の苦難の道が記されています。



「町工場からグローバル企業へ―苦難を乗り越えて―」神奈川新聞社



刊行時の新聞広告

在宅勤務率50%を目標とし、これまで以上の生産性向上を実現する施策を検討・実行し、事業推進体制づくりを進めていくこととしている。

13. YSP2023

1. 平中社長就任(2021.4)

自動車業界は、当グループの中期経営計画「YSP2023」策定の背景にもなった大変革時代に突入した。また、新型コロナウイルス感染症の世界的拡大や半導体不足という想定外の要因により、自動車メーカー各社は生産の急減を余儀なくされ、それにより当社の経営もはかり知れない影響を受けていた。

このようななか、2021年4月、平中勉第6代社長が就任した。平中新社長は、日産自動車の出身で、日産自動車在职中は、クロスファンクショナルチームに参画し、日産リバイバルプランの作成や、2011年3月11日に発生した東日本大震災の復興計画に携わるなどの実績を積み上げていた。当社には2012年に執行役員として入社、経営手腕を発揮していた。入社後10年という節目の年に、まさに激動の時代を生き残るため、満を持しての登板であり、創業家や生え抜き以外で初めての社長就任であった。

平中社長は就任時の所信表明で、5月に公表することとなる中期経営計画「YSP2023」の骨子を示しながら、「大局観と決断力、そして、あきらめない、粘り強い行動力で、この難局を乗り越えていきたい」と力強く語った。またあわせて従業員には「世の中の動きに“敏感”に対応

できる思考力、行動力、感性を身につけてほしい」と訴え、「決めたことを、最後まで粘り強く、やり抜く実行力を期待したい」と語りかけた。



平中勉社長

2.YSP2023

2020年度、当社を取り巻く事業環境は、CASE (p.57 参照文)に象徴される100年に一度といわれる自動車業界の変化に加え、地球温暖化対策として地球規模で脱炭素の機運が急速に高まるなどして大きく変化した。また猛威を振った新型コロナウイルス感染症は年度末でも収束が見通せず、その影響は半導体不足にもつながり、自動車産業は大きな混乱に直面した。このような不確実な事業環境においても、当社グループは、一体となって持続的な成長を実現するため、2021~2023年度を対象とした新たな中期経営計画「YSP2023(Yorozu Sustainability Plan 2023)」を策定し、取り組みを開始した。

■ YSP2023(Yorozu Sustainability Plan 2023)

連結業績目標(2023年度)

| | | |
|-------------|------------|----------|
| 売上高 1,500億円 | 営業利益率 5.0% | ROE 8.0% |
|-------------|------------|----------|

経営方針

| 変化に強い健全経営をめざす | | |
|---|---|--|
| (1) ESG経営 | (2) 安定した収益 | (3) 新技術・新工法 |
| <ul style="list-style-type: none"> 中長期的かつ持続的な成長企業体質の変革に向けたDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進 E:地球にやさしいものづくり S:健康で働きがいのある職場づくり G:透明性の高いガバナンスの実践 | <ul style="list-style-type: none"> 適正な生産能力レベルに転換 強い現場の再構築 キャッシュフロー経営の強化 生産台数に左右されにくい企業体質の構築 | <ul style="list-style-type: none"> 軽量化による高付加価値の製品開発 電動化自動車への製品等の提案 顧客・製品・地域の3つの軸の観点から積極的に拡販 金型、設備等の生産機器外販の拡大 |

YSP2023では「サスペンションでOnly 1の開発・技術力によりお客様のニーズに応え永続的に発展を続ける100年企業をめざす」という新たな企業ビジョンを掲げた。そして、変化に強い健全経営をめざし、DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進による企業変革を反映した、「ESG経営」「安定した収益」「新技術・新工法」を重点3本柱として取り組むことで、持続的な成長と企業価値向上をはかる経営方針を打ち出した。2021年8月には競争に勝ち続ける企業体質への変革に向けて、すべての業務の大幅な短縮をめざしたヨロズ版DX推進の取り組みについて公表し、具体的な推進活動体制を整えた。

DX推進については、以下の3段階のレベルと組織を設定している。

[DX推進レベル]

- ・アナログからデジタルへの移行
「A2D (Analog to Digital)」
- ・個別業務の効率化および業務プロセスのデジタル化の
「V (Vertical) -DX」
- ・ものづくり業務プロセスのデジタル連携
「H (Horizontal) -DX」

[DXチーム活動体制]

DX業務改革委員会のもとに3つのチームを編成した。

- ①「ものづくりリードタイム短縮」チーム
 - ・営業受注活動から製品設計、工程設計、金型治具製作、プロジェクト原価管理までの生産準備活動をターゲットとする
- ②「スマートファクトリー」チーム
 - ・生産工場をターゲットとする
- ③「間接業務改革」チーム
 - ・バックオフィス業務をターゲットとする

さらに、2022年初には自動車産業の電動化の進展を受けて「電動化時代に確固たる存在感を示す、ヨロズの成長戦略の構築と具体的な道筋をつける」というスローガンを策定し、より具体的な方向性を示すとともに、YSP2023の取り組みを加速させる「5G」を定義し、グループ全従業員の取り組み意識の共有化をはかった。

[5G]

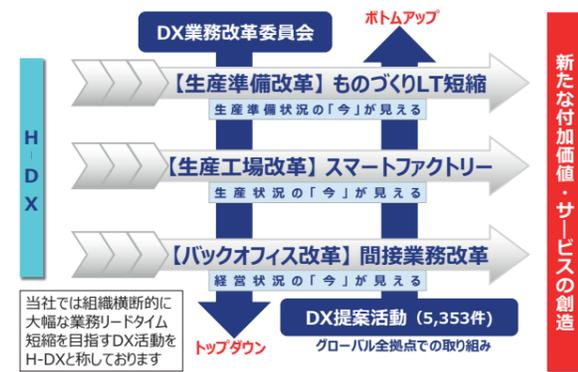
脱炭素社会への貢献の「Green」
技術や収益向上に向けたイノベーションの「diGital」
すべてのステークホルダーとともにあるコーポレートガバナンスの充実の「Governance」
という方向性を示す3つのGと、
困難に立ち向かう力のGuts
困難から立ち直る力のResilience
自らが目標を定め、取り組む自発力のInitiative
最後までやり遂げる執念のTenacity
各頭文字をとった「GRIT」の心構えのG
これに目標とする成長戦略の「Growth」を合わせたもの

DX推進レベル

| DX推進レベル | 目的と方策 |
|--|---|
| A2D (Analog to Digital) デジタルイゼーション (Digitization) | アナログデータの撲滅 情報のデジタル化 |
| V-DX (Vertical) デジタルイゼーション (Digitalization) | 個別業務の効率化 業務プロセスのデジタル化 |
| H-DX (Horizontal) デジタルトランスフォーメーション (DX) | 組織横断で大幅業務リードタイム短縮 全体の業務・製造プロセスのデジタル化 |

競争に勝ち続ける新たな付加価値・サービスの創造へ

DX推進 活動状況



5G

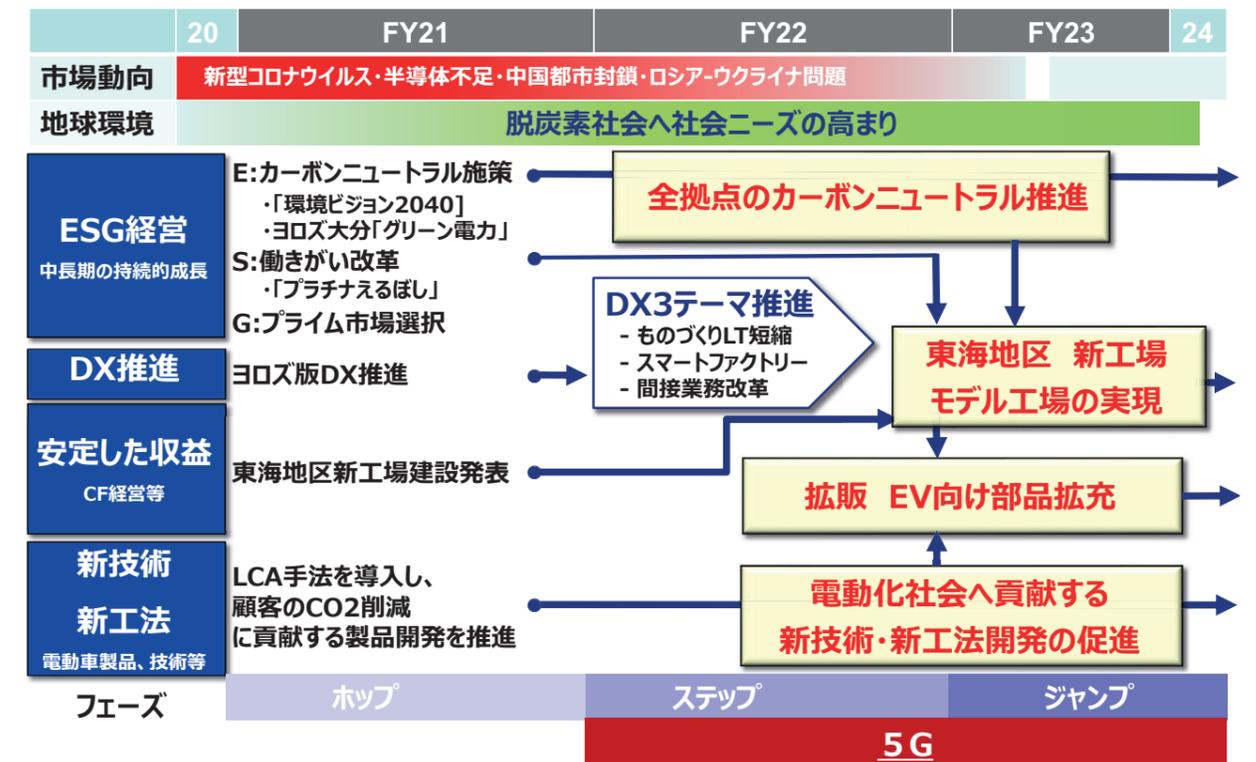


また、YSP2023の2年目以降の各種取り組みを加速させるため、p.57の図で黄色の四角で囲んだ

- 1) ESG経営の柱となる気候変動対応の「国内外における全拠点のカーボンニュートラルの推進」
- 2) ESG経営を進め、競争力を高め「安定した収益」に寄与することをめざした、新たな攻めとして位置付ける「東海地区新工場におけるモデル工場の実現」
- 3) 電動化社会へ貢献する「新技術・新工法開発の促進」
- 4) 積極的な「拡販」活動

という4つのテーマに取り組み始めた。

YSP2023の進捗



**14. 100年企業に向けて
——自動車の「足回り」を**

当社の前身である合資会社志藤製作所が誕生したのは、1940(昭和15)年4月。前年9月にはドイツ軍がポーランドに侵攻して第2次世界大戦が始まっており、日本も日中戦争(1937年7月~)が泥沼化している最中であつた。太平洋戦争中における企業整理を、創業者・志藤六郎の努力で乗り越えた証が、社名の「ヨロズ(萬)」である。企業精神はまぎれもなく「ものづくりで戦後の平和産業への貢献」であつた。

1948年4月の萬自動車工業(株)設立時に、まだ日本は乗用車生産を禁じられている被占領国であり、1950年に至っても自動車生産台数はわずか3万台(2022年783.5万台)、当社の生産もほぼ手づくりからの出発であつた。「ものづくりで社会に貢献する」ために、以後、横浜の地に拠点を置き、日産自動車の系列メーカーとしてサスペンションづくりに磨きをかけ、海外展開も進めた。2000年、同社の経営改革に伴って当社は独立系メーカーとなり、現在に至る経営計画YSPを実現させることで、グローバル企業へと進化してきた。YSPが最初は生

き残りをかけたYorozu Survival Plan、次に成功を意味するYorozu Success Plan、そして企業価値向上をめざすYorozu Spiral-up Plan、さらには持続的な発展をめざすYorozu Sustainability Planと変わってきたことに、この25年のあゆみが象徴されている。このあゆみを支えたのは、サスペンションのトップメーカーとしての自負と矜持、そして志である。

ここ数年、自動車業界は「CASE」= Connected(コネクテッド)・Autonomous(自動運転)・Shared & Services(シェアリング)・Electric(電動化)へと大変革期を迎えている。しかし、自動車が地面を走行する限り、サスペンションの役割はなくなる。電動化時代に確固たる存在感を示す道筋をつけ、最後までやり抜くヨロズの強い精神と、ものづくり精神を継承し、当社はこの分野における志あるOnly Oneの存在として、100年企業をめざしていく。

1. 材料・工法要素開発 本質を追求し続けるヨロズの ものづくり

1. フルカール工法

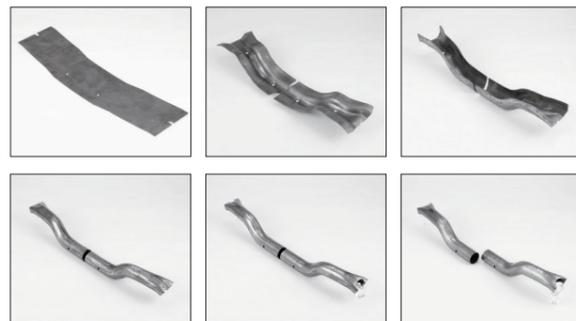
フルカール工法は、鋼板を3次元方向に形状自在な中空パイプ断面形状に加工するプレス工法(図1-1)である。

従来、製品に中空パイプ形状を採用する際には、鋼管材をベンダー等で成形する工法が一般的であったが、鋼管材と比較し安価な鋼板材料をパイプ形状へ成形することで、材料コストを低減できるメリットがある。プレス成形のため、断面形状の自由度が高いという利点もあり、鋼管成形品に対し、軽量化にも貢献可能な工法である。

フルカール工法の量産車適用のチャレンジは、2002年に日産自動車向けCセグメントクラス「ラフェスタ」用トーションビーム(図1-2)から始まった。

当初、当該車両用のトーションビームは、トレーリングアーム部に、従来どおりの鋼管材を採用することで開発が進んでいたが、お客様からの強いコスト低減要請により、フルカール工法適用への変更を決断した。車両レイアウトが決定後の変更であり、本工法を適用するには、難易度の高い成形技術を要した。

金型修正・調整を繰り返し、製品形状に仕上げる通常プロセスではプロジェクト日程に間に合わないことが



■ 図1-1 フルカールのプレス工法



■ 図1-2 トーションビーム

ら、非線形解析ソフトを活用し、新たなシミュレーション技術にチャレンジしたことで、短期間の量産製品開発に成功した。

2016年2月に工法特許を取得のうえ、現在ではA~Cセグメント^{※1}クラス用の量産部品において、本工法を適用拡大している。

A~Cセグメントクラスの後輪側サスペンションの主流形式であり、中央部のクロスビームがねじれることで、左右のトレーリングアームが別々に動き、独立懸架式に近い特性が得られる部品となった(特許第5886325号)。

2. テーラードブランクリアビームの開発 (ホンダNボックス)

板厚の異なる鋼板同士を溶接合体後にプレス加工するテーラードblank工法を用いて、クロスビーム(厚板)と、トレーリングアーム(薄板)を一体化する当社の新工法は、タイヤからの荷重を効率的に伝えることができ、高剛性化を実現した。結果として、構成部品を個々にプレス成形後溶接する従来の構造と比較し、板厚を1ランク下げることができるため、15%以上の軽量化を達成した。

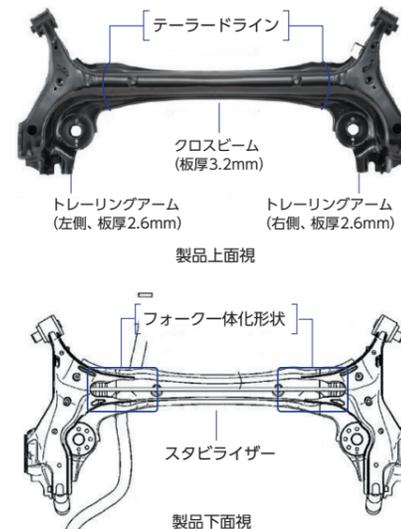
リアビームはしなやかにねじれる特性が必要でありながら、タイヤの向きをしっかりと定める高い剛性が必要という、相反する特性を求められる部品である。テーラードblank工法のリアビームへの適用は、形状の簡素化、構成部品の削減などを通じてさまざまな利点が見られる。

※1
セグメント: 車の大きさ分類方法

一方で耐久信頼性や、生産性などの面で跳ね返りの課題があった。耐久信頼性の領域では、しなやかにねじれる特性が必要な部位と、高い剛性が必要な部位をつなぐ徐変部において高い応力が発生する。その応力を「フォーク一体化」形状コンセプト(図2-1)によって低減することで問題を解決した。

プラズマ溶接部については、フォーク形状が溶接をまたぐフェイルセーフ構造とした。生産技術の領域では、プラズマ溶接部が成形時に割れない最適位置を見出した。

本構造は、当社が独自に考案(特許登録済)し、本田技研工業の初代「Nボックス」(2011年発売)で世界初採用された。初代「Nボックス」の材料は、一般的な引張り強さ440MPa級の熱延材を使用しているが、2代目「Nボックス」には590MPa級のハイテン材を使用している。さらにスタビライザーの追加によって、Aセグメントクラスのロール剛性領域でパイプビーム並みの質量を実現した。



■ 図2-1 「フォーク一体化」形状コンセプト

3. 中空ペダルの採用

軽量化要求を満足させるため、従来、板厚7~10mmの鋼板で生産していたブレーキペダルのレバー部に、板厚1.6mmのパイプ材を適用すべく開発に取り組み、量産化を実現した。

従来構造では、レバー部の強度を上げるには板厚を増やすのが通例であったが、重量の増加が懸念材料となっていた。

本構造ではパイプを拡管・成形することで、必要な強度と剛性を確保しつつ軽量化し、日産自動車から2011年に発売された「スカイライン」(図3-1)で初採用された。

軽量かつ量産性を考慮したことによって採用された本中空ペダルは、2世代にわたって現在も生産している。次のステップとして軽量化ニーズも満足させつつ、さらにコスト面でも競争力のある鋼板2枚合わせ構造の中空レバーを開発しており、2018年発売の「アルティマ」(図3-2)への採用を皮切りに適用拡大を進めている。



■ 図3-1 スカイラインペダル



■ 図3-2 アルティマペダル

4. 一体成形前面板

従来は鍛造品でコストが高いスペーサ4個をプレートにプロジェクションによって溶接していたが、組み付け工数もかかっていた。そこでスペーサとプレートをプレスによって一体成形した前面板を開発し実用化した。(図4-1)

開発品は順送プレス工程(プログレ)の中にスペーサ部を形成するステージを設けることにより、高い生産性を維持しつつ、部品点数を大幅に削減(5部品→1部品)し、原価低減(約38%のコスト低減)と軽量化(約21%減)に貢献した。

開発品は2012年発売の日産自動車の「アルティマ」でブレーキペダルとして初搭載された。その後も「パスマフインダー」「スカイライン」「フロンティア」にも拡大搭載されている。本構造については2014年9月に特許取得した(特許第5612321号)。



■ 図4-1 一体成形前面板

5. フェイルセーフ構造リンク

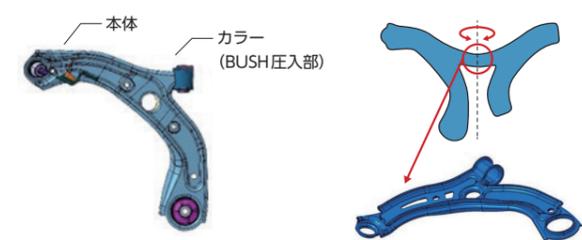
フェイルセーフ構造リンクとは、サスペンションリンクの本体とカラーを1枚の鋼板を用いて一体化した構造とすることで、溶接信頼性に頼らずカラーの脱落防止を可能とすることをめざし開発した部品である。

従来のサスペンションリンクのブッシュ圧入部は、本体に対し鋼管等で成形したカラーを溶接によって接合していた。しかし、この方法だと溶接の接合強度が部品の強度性能に直接影響しており、当該部位の溶接品質について、量産時に特段の注意を払う必要がある。

上記の課題認識から2013年に当社が開発したフェイルセーフリンクは、1枚の鋼板から左右相似形状に切り抜いた平板を二つ折りに曲げるとともに、折り曲げ箇所を円筒状に中空形状とし、カラーの代替とすることで一体化を達成した(図5-1参照)。

何回も成形解析を繰り返し検討したことにより実現した構造である。

これによってタイヤなどから加わる力は溶接接合部ではなくプレス鋼板自体で力を受ける構造となり、フェイルセーフ(壊れにくく、壊れても運転への影響が最小限)を可能とした。また折り曲げ箇所は本体と連続した1枚の鋼板から成形されることで、鋼板部品全体でタイヤな



ブッシュ圧入部、従来形状との違い

■ 図5-1 フェイルセーフリンク

どからの入力に対抗するため、応力集中が起こりにくい構造にすることができ軽量化を達成することが可能となった。なお一体化構造を採用した付帯効果として、部品点数の削減による溶接工程の簡略化や溶接品質管理コストの低減にも寄与することが挙げられる。

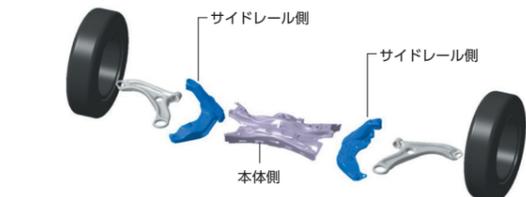
本構造は当社独自の技術であるため、特許を取得済みである(特許第6139663号)。

6. サイドレール構造サブフレーム

自動車のサブフレームは、従来、駆動方式(2WD・4WD等)や搭載エンジン、仕向地ごとの要求条件(気候や道路状況等)によって異なる設計が必要だった。

当社は、サブフレーム構造を機能別(振動・騒音抑制、強度確保等)に分解し、同一機能を担う構成部品を共用化するコンセプトの部品を開発した。具体的には、サブフレームを、サイドレール側と本体側に区分し、サイドレール側を共用部材として一仕様に集約、本体側のみを変更すれば各要求条件を満足できるものとした。結果的に、サスペンションシリーズのコスト低減に寄与することとなった(図6-1参照)。

従来品は内部が開断面構造であり高剛性部品にするために別部品を設置していたが、本製品は付帯効果として



■ 図6-1 サイドレール構造



2014年 FIT / VEZEL に採用。
仕向地：日本・北米・南米・中国・タイ・インド・インドネシア・欧州

■ 図6-2 サイドレール構造サブフレーム

本体側とサイドレール側で内部が開断面構造となり軽量かつ高剛性のサブフレームとなった。

つまり、ボディー側の軽量化にも貢献する本構造は、グローバル展開車種で、仕様差が多い本田技研工業[FIT/VEZEL]で採用され、2014年から現在に至るまで生産している。(図6-2)本構造については2012年9月に特許を取得した(特許第P5084883号)。

7. アークテラードブランク工法

テラードブランク工法は、従来、1枚の鋼板から切り出していたパネルを、数枚の鋼板に分割し、それを溶接して1枚のパネルにしてプレス成形することで材料歩留まりを向上する工法である。これは厚さの異なる鋼板を組み合わせることができることも意味している。この工法を利用し、強度の必要となる部分を厚く、必要でない部分は薄い鋼材を溶接でつなぎ、部品の軽量化、材料費と金型費・設備費の大幅な削減を可能とした。

当社は、日産自動車の技術供与を受け、2006年、メキシコ生産拠点(YMEX)で立ち上げた同社[セントラ^{※2}]用フロントサスペンションメンバーで採用を始めた。このときに採用したテラードブランク工法は、プラズマ溶接を採用していた。テラードブランクは一般的にレーザー溶接がメジャーだが、当社の主力商品であるサスペンション部品は板厚が1.6~4.5mmであるため、せん断面/破断面のバラツキや反りが比較的大きいことから、継ぎ手精度を要求されるレーザー溶接では対応が難しく、それらのマイナス面を許容できるプラズマ溶接のほうが適していたからである。

さらに、このプラズマ溶接工法を選ぶにあたり、日常の維持管理のしやすさ、投資の削減、不良率の低減をねらって採用した工法が、アークテラード工法である。

アーク溶接工法は、プラズマ溶接工法と比較し、溶接装置が6分の1の投資に抑えることができるほか、溶接速度を2倍に上げられるため、設備台数を削減することができる。また、品質確保の許容範囲が広く、要求される継ぎ手部の精度を緩和できるため、治具構造を簡素化でき、金型・設備費用の削減が可能となる。また、プラズマ溶接工法ではできなかった溶接手直しも可能となるため、不良率の低減もはかることができた。ただ

し、アーク溶接工法は溶接ワイヤーを使用することからテラードブランク材の溶接部に溶接の余盛りが発生するため、金型側にその余盛りとの干渉を避けるための逃がしが必要となる。また、アーク溶接中に発生するスパッターは、金型表面にキズをつけるため、よりスパッター発生が少ないMAG(Metal Active Gas)溶接で対応する必要がある。

当社のアークテラードブランク工法は、2017年10月からYMEXにて生産を開始した日産自動車[インフィニティQX50]のFR SUSP MBRやRR SUSP MBRから採用が始まった。今後もプラズマ溶接工法をアーク溶接工法に置き換えていく予定である。

8. 980MPa(メガパスカル)級ハイテン材をサスペンション部品へ初採用

自動車部品を設計する際、ハイテン材(高張力鋼板)を適用することにより、従来材に対し薄板化しても同じ強度を確保することができるため、軽量化がはかれる。

当社は2020年6月に日産自動車から次期型SUV車サスペンションリンクの設計要請を受けた。そしてその「車両コンセプトから、部品への入力条件は上がるが、重量目標は現行同等をめざしたい」という要求に取り組んだ。

要求実現の核がハイテン材で、既存のSUVサスペンションリンクでは440MPa級、590MPa級の鋼材が主に用いられていたが、日産自動車向けサスペンション部品で初採用となる980MPa級を用いることとした。これにより現行品に対し、入力増加に対応したうえで26%の軽量化を実現した。

一般的に材料の強度グレードが高くなるほどプレス成形性が悪化し、成形時に割れが発生するリスクが高まる。そのため980MPa級ハイテン材のサスペンションリンク適用にあたってはその対策を考慮する必要があった。

開発時には、候補材料の特性データ取得と成形シミュレーションを繰り返し実施し、最適な製造工程および製品形状を決定して製品化を実現した。

※2
2005年までは「サニー」の北米販売名、2006年の6代目から独立車種となった。

2. 自動化・新工法

1. マシンビジョンによるスマートファクトリー化への挑戦-Eye Roboのプレスラインへの導入

ブランキングプレス工程 自動化を構想

当社のプレス生産ラインの最初の工程において、鉄鋼メーカーから購入しているコイル状に巻いてある鋼板材を、ブランキングプレスにより製品に必要最小限の大きさに打ち抜く工程がある。そこでは、数名の作業者が打ち抜かれた鋼板材料(以下、ブランク材)を「マガジン」と呼ばれるケースに1枚ずつ整列した状態で投入している。

プレス成形ラインでの材料投入は、ディスタックフィーダーと呼ばれる装置により、先の「マガジン」から1枚ずつなされるため、同フィーダーをプレスラインごと新設する必要があった。これを解決するため、プレス工程における完全自動化に向け、材料投入の無人化に取り組んだ。

ブランク材を1枚ずつ作業者がマガジンへ整列させて投入している状態から、ブランキングプレスからランダムに自然落下させ重なったブランク材をプレスライン既存の投入ロボットが取りやすい状態にする。このことにより、ブランキングプレス工程における工数を0化し、かつプレスラインにおける材料投入装置を汎用性の高いロボットで行う仕組みに変更することで、部品ごとに製作していたマガジンの製作費の削減、ディスタックフィーダー装置の削減をねらっている。

実用化に際しては、本格的に拠点展開する前に、ヨロズ栃木のタンデムプレスラインでのトライアルを実施した。

「Eye Robo」の構成と特徴

自動化の新システムは、ブランク材を認識する「Eye」とブランク材を運ぶロボットからなるので、「Eye Robo」と名付けられた。

「Eye」は、自動認識させるブランク材の上方約2.5mに鋼鉄製のやぐらを組み、4つのカメラおよびブランク材に点群データ認識のための「縞模様」を照射するプロジェクターを有するビジョンヘッドを設置した。専用PCにはシステムをコントロールするソフトウェアがセットアップされている。この専用PCとロボットの

動きをコントロールする「ロボットコントローラ」とはLANケーブルで接続されている。

ロボットコントローラには「ロボット連携ライブラリ」があり、「Eye」からのロボット位置情報を、LANを通じて受け取ることで、任意の位置にロボットを動かすことができる。通常のロボットティーチングにより、位置の微調整は可能である。

システムのキャリブレーションには「校正ボード」を用いてシステム側にブランク材の位置関係を覚えこませることで、ロボット(認識システム)と現実の空間の座標の関係が定義される。

自動ピックアップしたいブランク材のCADデータ形状をあらかじめ専用PC上にコピーし、この形状と点群輪郭モデルにより、認識前処理ファイルを作成しておく。3次元認識閾値を設定し、認識させ、認識時のブランク材の点群の取得情報を点数化することで、より高い点数のものが「上にある」という認識を行い、そのブランク材をロボットが吸着し搬送する。この一連の認識からブランク材取得までは、約4秒で稼働することができる。

課題の明確化と今後

トライアルで判明した課題としては、以下の点がある。

- ・細かい形状の違い(1、2mmの形状の違い、裏表)の判別の難易度が高い。
- ・ブランク材の上下判別を間違えることがあり、ほかのブランク材を引っかけてしまうことがある。特にブランク材が薄くなるほどその輪郭形状を認識しにくく、上下判定の難易度が高くなる。あるいは、判定時間がかかってしまう。
- ・ワイヤー格子状のパレットではブランク材の端がパレットに引っかかってしまうため、専用のパレットが必要。
- ・ブランク材がパレットの外側を向いている場合は、プロジェクターの光が当たりにくいため、認識できない場合がある。
- ・システム全体が高額。安価なシステム構築が必要である。

これらの課題が明確になったことから、トライアルを終了し設備を撤去、量産への継続採用は断念した。今後は先の課題をクリアできるシステム開発、実証実験の継

続を検討していく。

2. レーザーハイブリッド溶接機導入

本工法導入に至った背景は、2016年にダイムラー社よりリアサブフレーム部品を受注したことである。受注部品には、部品構成の一部にレーザーハイブリッド溶接による接合の要求が含まれていた。

同工法は当社で初めてのものであり、部品形状も溶接困難な構造であったため、レーザーハイブリッド装置の国内販売実績がある協力メーカーのサポートのもと、試作治具および試作単品を使った溶接トライアルを開始した。

一般に販売されている溶接ヘッド(レーザー照射ヘッドとMAG溶接^{※3}トーチを組み合わせたもの)では、部分的に溶接困難、また、溶接姿勢や距離など適正な溶接状況が保てない等の問題があり、専用のヘッドが必要であることがわかった。これは、ダイムラー社で使われている特殊溶接ヘッドを使用することで解決することができた。

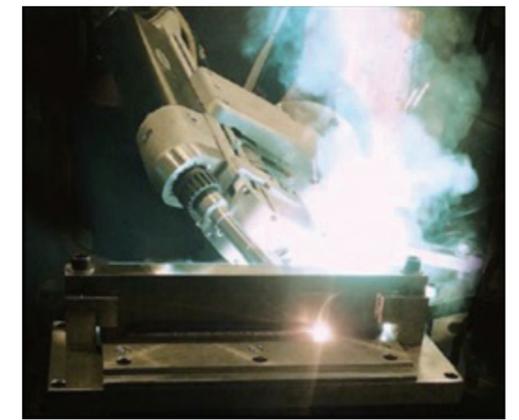
当社は、お客様の溶接要求事項を満足し、最大の効率をめざした溶接条件を確立するために、さまざまなトライアルを行ってきた。

今回のトライアルの中で特徴的な出来事は、シールドガスの種類や混合比率を変化させるに伴い、溶接ビードの外観やスパッターの発生状況に大きな影響が現れたことであった。

レーザーハイブリッド溶接は従来のMAG溶接等と比較すると、溶接速度を高速で行えることが特徴であるが、溶接ビード外観の不安定さが散見された。シールドガスの種類や混合比率を変えることで、溶接ビード外観は規格を満足したり、逆に悪化したりするという結果も得られた。

これらのトライアルを重ねることにより、次期採用時の有効なデータを得ることができた。

今後の課題として、量産時の溶接条件の維持管理が挙げられる。形状や単品合わせ隙間など製品状況の変化や、製造条件への余裕度が非常に少ない工法であり、量産工場での最適かつ継続的な稼働を担保する日常的なメンテナンスや、予防保全などのルールを確立していくことが必要である。



協力メーカーでの溶接トライアルの様子

3. 自動溶接測定機導入

導入に至った背景は、2016年にダイムラー社よりリアサブフレーム部品を受注したことである。製品の品質管理の要求事項として、自動溶接測定機での全数検査を行うことが含まれていた。

当社での通常の品質管理は、始業時/終業時に検査治具に製品をセットし確認している。ライン内に工程の一つとして自動測定機を設置し、全数検査を行うことは初めてであったため、品質・コスト・信頼性の観点から、ダイムラー社で採用実績があるVitronic社製の溶接検査装置「VIRO」を採用することとした。

本工程はロボットに測定用センサーヘッドを取り付けて溶接ビードをなぞるように形状を読み込み、3次元形状を認識させ、検査項目ごとに判定させる仕組みになっている。



自動溶接測定機

※3
MAG (Metal Active Gas) 溶接とは、シールドガスに、不活性ガス(アルゴンなど)と活性ガスである炭酸ガスを混合したガスを用いる溶接のこと。

溶接ビード形状を正しく読み込むための技術開発が必要であり、使用するロボットメーカーの株式会社安川電機との3社共同開発としてスタートした。

3次元形状をつくり出すまでは、「VIRO」の特徴や限界値を理解しながら、TRY設備にて検証実験を進めた。

検証実験では基礎的技術を習得すると同時に、溶接判定結果のNG時に、溶接工程に戻すことなく、その不具合箇所のみ自動で再溶接を行う「自動リワーク機能」のTRYを開始した。

この段階になると、Vitronic社も初めての開発案件であり、安川電機と当社も意見を出し合いながら自動リワークの基本機能の確立や、発生した問題を解決するための実験を繰り返し実施した。

ダイムラー社からの限られた条件提示の中で、3社の得意とするやり方を用いて完成にこぎ着けられたのは感慨深い出来事となった。

いちばん苦労した点は、3次元形状の不具合位置をmm単位でロボットに情報を与えて、ロボット側は受け取った情報をもとに指示位置のみ自動リワークさせることであった。

「VIRO」とロボットのデータ受け渡しにおけるデータ処理スピードや、ロボット内部での処理時間、ロボットTCP (Tool Center Position)の正しい教示など、組合せ内容の精度を高くつくり上げることにたいへん苦労した。

最終的には、生産ライン設置後に改造工事を行い、システムの精度を上げる作業も行っている。

溶接自動検査としての仕組みをつくり上げ、運用できる状況になったが、これから数千個の3次元形状を取得し、一つとして同じ結果がない溶接ビード形状に対して正しい判定結果が出せるように、判定の閾値の調整作業を進めていく必要がある。

この作業は、量産開始後も継続する作業であり、今現在も行っている。

当社の中で溶接検査結果をビッグデータとして蓄積し、判定結果の精度を上げるだけでなく、溶接施工情報も交えて検証することは、より良い溶接施工の改善のもとになると考えており、今後も無人化や自動化ラインの一つのツールとして適用範囲が増えてくることが予測される。

4. アフターピース機導入

アフターピース機の導入は、2016年にダイムラー社よりリアサブフレーム部品を受注したことに始まる。寸法精度要求図を確認したところ、単品および溶接の精度だけでは要求される品質精度を達成できないと判断し、同機を採用した。

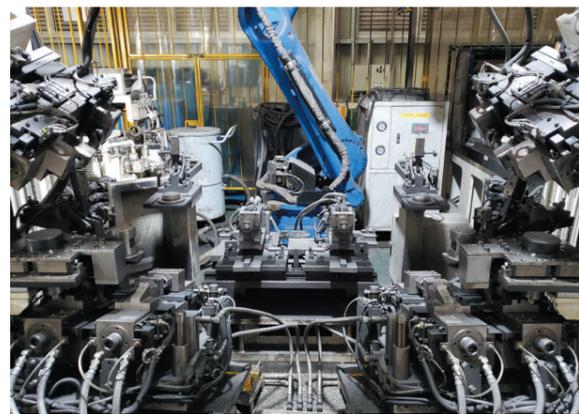
アフターピース機は、すべての溶接工程終了後、精度が求められる相手部品用取付穴を開ける装置であり、当社では、北米で生産したホンダ車向けのアルミのサスペンション部品で導入したことがあるのみであった。

装置構造として織り込まなければいけなかった、寸法品質のもとになる加工衝である製品の基準を受けつつ、部品を安定した位置に固定する仕様を決定するのに苦労した。

今回は、製品の高さ方向は構成部品の一つであるBody MTG (車体への取り付け点)の受けで規制し、車両の幅方向/前後方向の位置はそれぞれの基準点をフローティングさせてから固定することで対応した。

その結果、単品の寸法精度を高い次元で維持するだけでなく、溶接による位置精度のばらつきに対して、アフターピース機の採用で、お客様に満足いただける高いレベルを維持することが可能となった。

当装置の要素技術を身につけたことにより、今後同様のハイレベルの要求品質に対応できる生産ラインを実現するための、重要なノウハウの一つが蓄積された。



ピース機の全体

5. 自動化ラインの導入

自動化ラインの導入に至った背景は、2014年当時、お客様からさらなるコスト低減や新車プロジェクトの設備投資削減要請に対応し、稼働率や品質をより向上させたコスト競争力のある収益性の高い組立ラインの実用化検討を始めたことによる。

当社の組立ラインは、二の字ラインと呼ばれる、単体設備を向かい合わせに並べ、その設備間を人が各工程の仕掛品を手で搬送しながら製品として組み上げていく、いわゆる持ち回りラインを標準としていた。ちょうどその頃、日産自動車の工順再編により、日産横浜工場からヨロズ大分に「エクストレイル」のフロントメンバー (FR MBR) 自動組立ラインが移管されたことや、ラインの自動化が受注条件であったダイムラー社のリアサブフレームを受注したことにより、ダイムラー社の自動組立ラインを見学する機会を得られたことなどから、それらを参考にし、かつ、それらを凌ぐ革新的な組立自動化ラインの開発に着手した。これが、ヨロズ大分に設置した日産自動車「セレナ」向けFR MBRの全自動組立ラインである。

革新ラインは、安全と品質をマストとしつつ、特にコスト要因となる稼働率、工数、投資額、生産弾力性を考慮した高い競争力を有すること、またスペース効率が高いこともそのねらいとした。スペース効率については、従来から展開してきた二の字ラインのライン幅7mでの工場レイアウトが当社全体の統一標準であり、それを崩さずに展開できるラインづくりをめざした。そのための重要ポイントとして以下の5つを掲げて取り組んだ。

1つ目は、溶接本付け工程の並列化である。これは工程を分割し直列に並べるとそれだけ工程間の製品搬送が

増えてサイクルタイムが伸び、工程数が増えてしまう。新FR MBR組立ラインでは、本付け工程の複数セルを並列に並べることで、工程数を12セルから9セルに削減することができた(図2-5-1 ポイント①)。

2つ目のポイントは、多品種対応である。新FR MBR組立ラインでは、治具交換を簡単にできる構造を採用した。これによって、次期モデルチェンジ対応時に設備をそのまま流用し、治具のみの交換で対応できるようになったため、大幅な設備投資の削減をはかることができた(図2-5-1 ポイント②)。

3つ目は、部品供給、工程間搬送の人による作業の削減である。新FR MBR組立ラインでは、すべての部品供給と工程間搬送を自動化し、人員を5名から2名に省人化した。通常工程間の製品搬送には、既製の6軸搬送ロボットを使用することが一般的であったが、FR MBRのような重量物を搬送するロボットはサイズが大きくなってしまい、当社の方針であるライン幅7m内に入れることが困難だった。このため、当社で初めて自社開発した搬送ロボット(図2-5-2)を採用、ライン幅も確保することができた(図2-5-1 ポイント③-1、2)。

4つ目のポイントは、治具構造のシンプル化である。これは部品供給用ロボットに部品をもたせたまま溶接を行うことで、治具レス化を実現した(図2-5-1 ポイント④)。

5つ目のポイントである品質向上に対しては、全溶接ロボットにサーボトーチを採用し、大幅なスパッター低減をはかった。

この新FR MBR組立ラインは、ヨロズ大分に設置後、2016年7月から量産を開始して稼働率90%以上と非常に高い生産性を保っている。この新FR MBR組立ラインに採用した自動化の技術ノウハウは、その後に立ち上

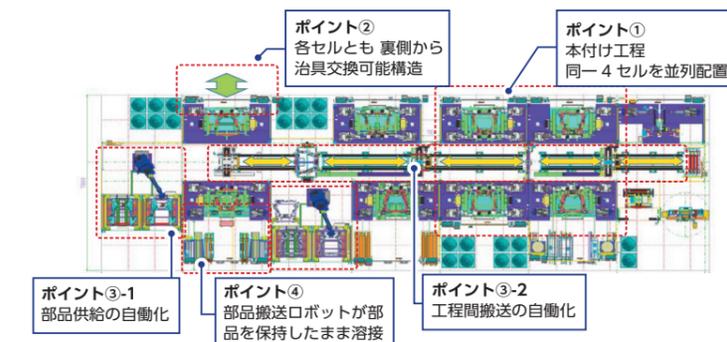


図2-5-1 ヨロズ大分J32UセレナFR MBR—溶接ライン

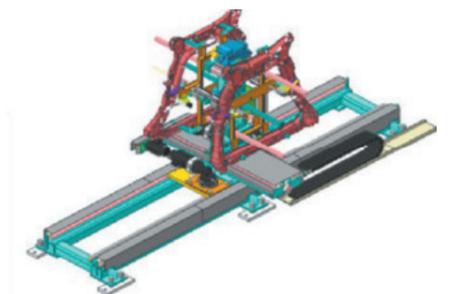


図2-5-2 工程間搬送ロボット

げたYATホンダFRサブフレーム組立ライン、YMEX・WYBMダイムラーRRサブフレーム組立ライン、YAA日産FR MBR組立ライン等の自動化に生かされている。

人件費の高い先進国向けのライン形態として、今後も省人化・自動化を進化・発展させていく。

6. 総仮付け、総本付け溶接ライン

2020年7月、当社の「総仮付け、総本付け溶接ライン」が生産設備の投資低減による価格競争力向上を評価され、日産自動車の2020「Nissan Global Supplier Award - Global Innovation Award」を受賞した。

同賞は日産自動車が定めるInnovationの2つの分野(商品性・プロセス改善)で革新的な取り組みを通じ顕著な貢献があったと認められる会社に授与される賞である。同ラインのグローバル生産車種への適用は世界初で、同年のプロセス改善分野で唯一の表彰という栄誉に輝いた。

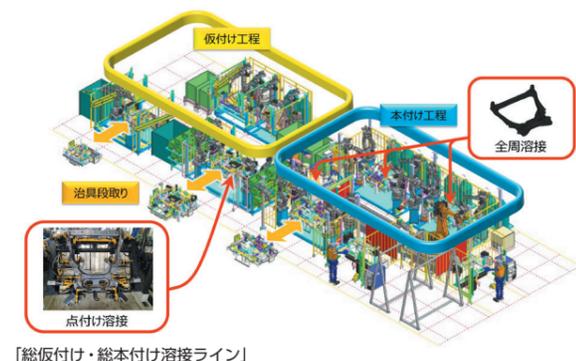
「総仮付け、総本付け溶接ライン」を採用するメリットは主に以下の3点が挙げられる。

- ① 生産数量の変動に対し、並列工程である総本付け工程を増減させることで効率的な生産ができる。
- ② 治具段取り構造を併せて採用することにより、モデルチェンジ時、治具部のみを新規製作とすることで、汎用部分の設備リユースが容易となり、次期モデルの設備投資低減が促進できる。
- ③ 並列工程の一つが停止した際でも、同一工程が複数あるため、ライン全体が停止することはなく、生産性低下を最小限にとどめることができる。

「総仮付け、総本付け溶接ライン」を実現し、さらに有効性を高めるためには、部品機能と要求性能を満足させ

ながら、本工法の特徴である「効率良く一気に溶接できる溶接工程設計」を最大限活用することを前提とした部品設計が求められる。

2019年モデル日産自動車「シルフィ」の開発では、得意先の開発部門と当社とのサイマル活動を通じ、工程設計と部品設計をセットで検討し、生産設計ノウハウを最大限投入することで、有効性を最大限高めた「総仮付け、総本付け溶接ライン」を具現化した。

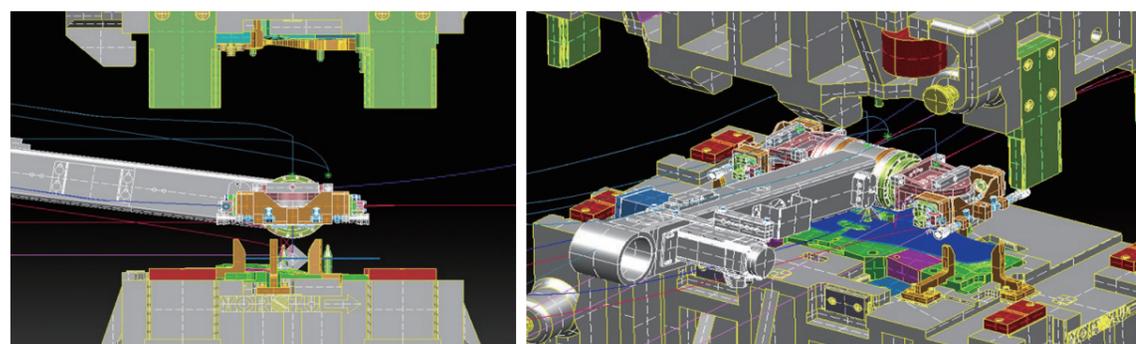


その結果、2019年モデル日産自動車「シルフィ」シリーズのテールドラブランク溶接工程を含むフロントサスペンションメンバー溶接ラインでは、1ライン当たりの設備投資を従来工法品に対し44%削減することができた。同ラインは、2020年モデル日産自動車「エクストレイル」シリーズ以降の量産設備にも順次採用を拡大している。

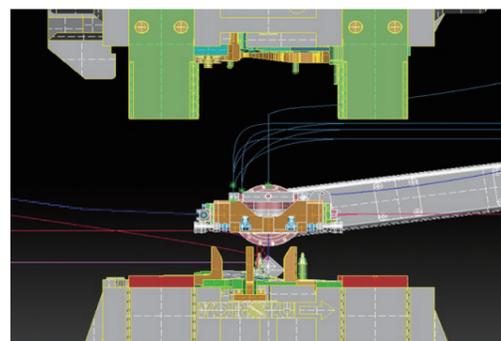
3. 機械設備導入

1. 振り子搬送プレスライン導入

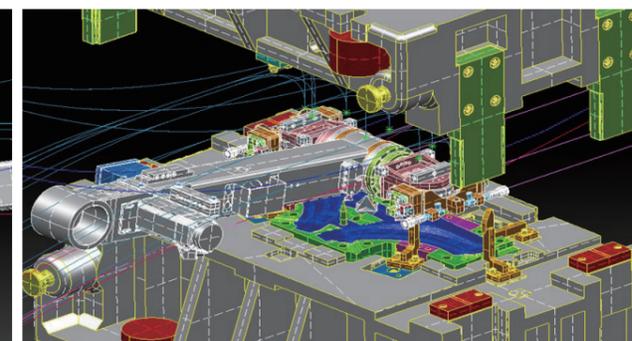
中国自動車工業会発表によると、2015年の中国での自動車生産台数は2,450万台、販売台数は2,460万台とともに過去最高を更新した。好景気は今後も継続が見込まれており、特にSUVやMPVは増加傾向であるとしていた。このためW-YBMにおいても大物部品の受注量の増加が見込まれたことから、コマツ製800/400トン タンデムプ



プレス前側からの製品投入



プレス後側からの製品投入



レスを導入した。その際、生産効率を高めることを目的に、製品の搬送方式について最適な装置の導入を検討した結果、コマツ製HTL-1振り子搬送の導入を決めた。

トランスファープレスでは生産できない大物プレス部品(例として井桁タイプFR SUSP MBRなど)でも高速で搬送でき、同時に生産性を上げること(RPM(プレス付随作業を除いた1分当たりのプレスストローク数)の向上)がねらいである。

新搬送機は、通常の搬送ロボットに対し、以下のメリットがあった。

- ① RPMが大幅に向上した。従来の搬送ロボットが10RPMだったのに対し、HTL-1振り子搬送機は15RPMとなった。
- ② トランスファープレスに対して、金型の自由度が大きくて設計が容易となる。
- ③ 保全の時間・コストも従来に比して削減できた(図3-1-1参照)。

2023年時点で、導入はW-YBMのみであり他拠点への導入予定はないが、今後の受注部品において、必要性がある場合は随時導入を検討する。

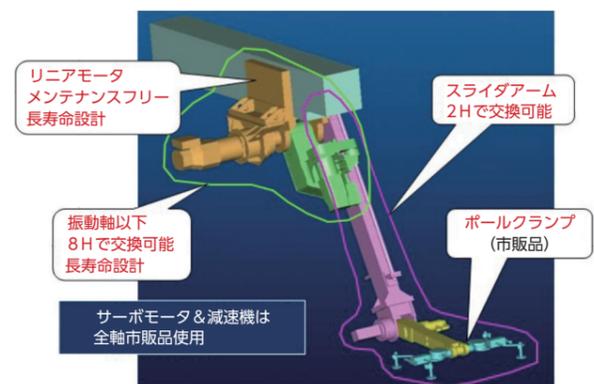
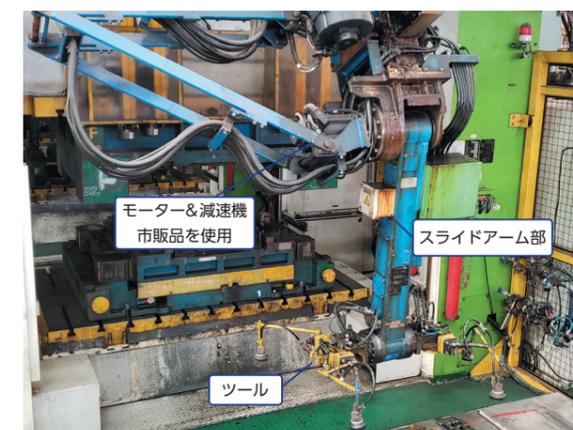


図3-1-1 振り子搬送ロボット構造略図



振り子搬送ロボット



2020「Nissan Global Supplier Award - Global Innovation Award」表彰状とトロフィー



2. 大型プレス機の導入

生産量増加に伴いプレス負荷がオーバーとなる拠点、および米国アラバマ州に建設した新拠点YAAにプレス導入の必要性があった。今後、受注が予測される超ハイテン材使用部品の動向も考慮した結果、大型ブランキングプレス機、大型トランスファープレス機の導入を決定した。

1,200トンブランキングプレス機

同機の採用は、部品の超ハイテン材化に伴い、プレス能力を最大の800トンから1,200トンに増強、加えてレベラーフィーダーの能力を増強することで blanks 加工を複数個同時に可能とし、加工費削減、材料歩留まり向上をねらった。

これにより同機は、

- ① 板厚1.2~10mmのコイル材を用いた生産が可能
- ② 金型サイズ 最大2,200mm×3,500mmまで対応可能

となり、大型 blanks 材の複数同時加工も可能となった。

同機は2023年時点で4拠点(YAA、YMAX、YAGM、ヨロズ大分)に導入済みで、当面、他拠点への導入計画はないが、必要性が出てきた場合、再度適正仕様を検討し導入することとしている。



1,200トンブランキングプレス機

3,500トンサーボ・モジュールトランスファープレス機

同機は、導入時から10年間で開発が予測されていた部品群を考慮したとき、必要加圧力・ステージ数に対応可能であった。プレス成形性(Quality)、生産性(Cost)、設備信頼性(Delivery)等で優れ、将来にわたって競争力を有する設備である。サーボトランスファープレス2機(2,000トン+1,500トン)を一体化させた業界初のラインで、2機が密着して配置されているので中間搬送がシンプルなおうえ、サーボプレス同士の連結なので同期が容易であった。さらにモーション変更により、難成形、ハイテン材対応など加工部品の領域も広がった。設定条件(送りピッチ、リフトストローク、クランプストローク)にもよるが、最大RPM30(1分間に30回プレス)と生産性も格段に向上した。スライドの駆動部をサーボモーターで制御することでモーション(スピード、位置、加圧力)を任意に設定することが可能であり、加工速度を調整し、金型温度の上昇も抑制、下死点(プレスが下降する最も下の位置)保持等により、絞り工程の削減が可能となる。その結果、以下のメリットをもたらした。

- ① 上下型が当たる瞬間の衝撃低減により金型寿命が延びる
- ② プレス工程削減および製品精度の向上

2022年時点で5拠点に導入済み(YAA、YAGM、G-YBM、W-YBM、ヨロズ大分)であり、必要性が出てきた場合、再度適正仕様を検討して導入することとしている。



3,500トンサーボ・モジュールトランスファープレス機

企画編

部品の変遷

ESG経営

部品の変遷

当社は自動車の足回りであるサスペンション部品を主体とする自動車部品の専門メーカーとして、日々の研鑽を積み上げ、国内外の多くの自動車メーカーから厚い信頼を得てきた。製品開発では、市場調査に始まり、構想・企画・設計・解析・試作・実験までの部品設計全行程を自社で100%完結することを強みとしている。

主力部品であるサスペンションは、通常、車の外部からは見えにくい位置に装備されている。乗客や荷物といった上からの車体の重みに耐え、下からはタイヤを通して路面からの衝撃を吸収して乗客に直接衝撃を与えないようにする役割があり、言い換えれば『縁の下の力持ち』な存在である。また、万が一走行中に壊れるようなことがあると走行不能になる可能性があり、『重要保安部品』として指定され、どの会社でもつくれるというものではない。当社は生産技術の信頼性により、『サスペン

ションのヨロズ』として、自動車メーカーなどから高く評価されていると自負している。

現在は地球環境に配慮しながら、時代のニーズに柔軟に対応し、独自の開発技術と先進の生産技術を駆使して、サスペンション部品を中心に複数の部品を統合したモジュール製品等、多様な製品の製造を続けている。

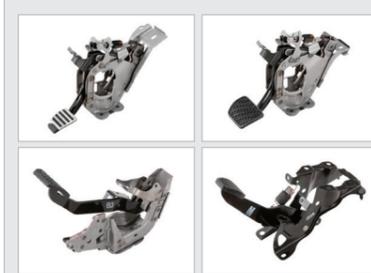
75周年を機に各自動車メーカーとの取引開始当初の製品、ならびに2008年からの直近15年間で、知名度の高い車種に搭載された、当社の製品を年表にまとめた。当社の製品が多くの自動車メーカーの期待に応えて、多くの車種に搭載され、世の中に出ていることを知ることができ、当社の存在価値を再認識し、社会に貢献できていると実感できる。

これからも「安心・安全」で「抜群の品質と乗り心地の良さ」を実現し、そのうえで「コスト競争力」のある最高品質の製品を全世界に供給し続けていくことができるグローバルカンパニーをめざしていく。

企業名は略称で表記(五十音順) ■(国内)いすゞ自動車(株):いすゞ、(株)クボタ:クボタ、スズキ(株):スズキ、(株)SUBARU:スバル、ダイハツ工業(株):ダイハツ、トヨタ自動車(株):トヨタ、日産工業(株):日産工業、日産車体(株):日産車体、日産自動車(株):日産、日野自動車(株):日野、本田技研工業(株):ホンダ、マツダ(株):マツダ、三菱自動車工業(株):三菱、UDトラックス(株):UDトラックス ■(国外)ゼネラルモーターズ:GM、フォード・モーター・カンパニー:Ford、フォルクスワーゲンAG:VW、ルノー:ルノー、メルセデス・ベンツ・グループAG:メルセデス

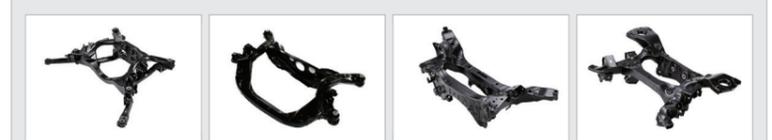
| 取引開始時期(年) | 取引先 | 車名 | 部品名 |
|-------------|------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| 1948(昭和23)年 | 日産重工業(現 日産) | 4トントラック180型 | エキゾーストチューブ |
| 1951(昭和26)年 | 新日国工業(現 日産車体) | パトロール | フレーム部品 |
| | 民生ディーゼル工業(現 UDトラックス) | 不明 | ブラケット類 |
| | 日本内燃機製造(現 日産工業) | (三輪トラック)くるがね号 | サイドフレーム、リアボディー、マフラー、ハンドル、ハンドブレーキ、工具箱 |
| 1953(昭和28)年 | ホンダ | (二輪車)本田ドリーム号 | 不明 |
| 1960(昭和35)年 | 日産 | セドリック | リンク機構部品 |
| 1974(昭和49)年 | 久保田鉄工(現 クボタ) | (農機具)バインダー | (稲刈り機部品)ヒキオコシカパー |
| 1981(昭和56)年 | 東洋工業(現 マツダ) | カペラ | エンジンブラケット |
| 1984(昭和59)年 | 富士重工業(現 スバル) | レオーネ | クォーターエンド(テールランプ部のボディー部品)サンルーフ BRKT |
| 1986(昭和61)年 | いすゞ | ジェミニ | フロント・リアサスペンション |
| 1988(昭和63)年 | マツダ | センティア | フロントサスペンション |
| 1990(平成2)年 | GM(アメリカ) | サターン | リア・サスペンション、スタビライザーなど組付け、サスペンション・モジュール |
| 1992(平成4)年 | Ford(アメリカ) | VILLAGER | T/V, GASSET |
| 1995(平成7)年 | ホンダ(アメリカ) | US ODYSSEY (日本での車名:ラブレイト) | RR SUB FRAME |
| 2000(平成12)年 | トヨタ | ハイラックス | サスペンションアーム |
| 2002(平成14)年 | 三菱(アメリカ) | エンデバー | リアサスペンションメンバー |
| | ルノー(メキシコ) | Clio | FR SUB/RR AXLE |
| 2004(平成16)年 | スズキ | スイフト | トーションビーム |
| | ダイハツ | ハイゼット・アトレー | サスペンションメンバー、サスペンションアーム |
| | 日野(タイ) | ハイラックス | フレームパーツ |
| 2012(平成24)年 | VW(メキシコ) | JETTA/NEW BEETLE | SPLASH GUARD |
| 2015(平成27)年 | ダイムラー(現 メルセデス、メキシコ、中国) | A-class SDN/GLA/GLB | RR CRADLE |

主な部品と機能



足の操作だけで自動車の速度を管理する重要保安部品。運転者が直接触れるインターフェース部品であり、足からの入力に耐える強度・剛性が必要となる。また、シートベルトやブレーキランプ等と連動するセンサーやスイッチ類も取り付けられる。

ブレーキペダル

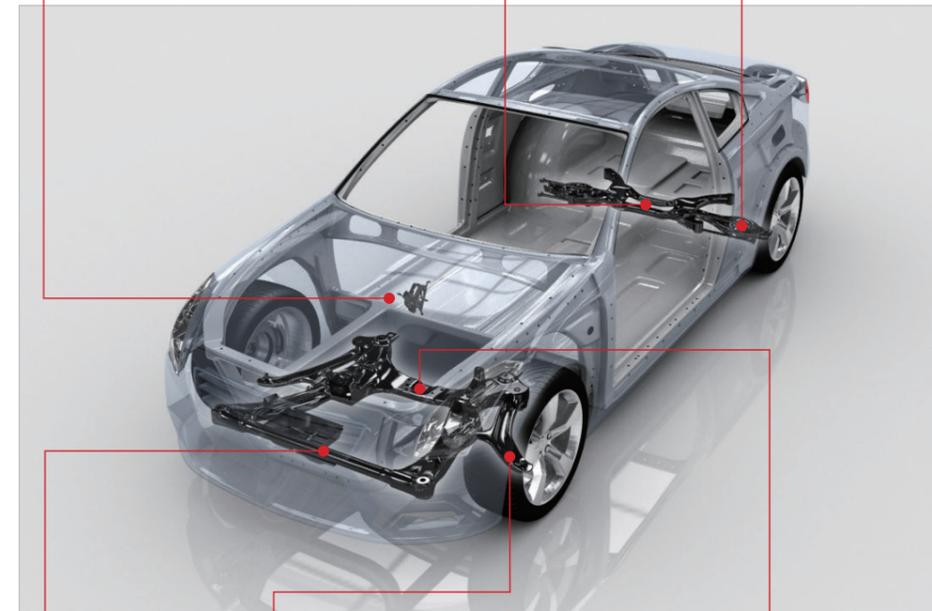


後輪側のサスペンションリンク類、デフ等の取り付け点をまとめて支持する骨格となる部品。取り付け点を介して、タイヤからのさまざまな力に耐える強度、剛性が必要となる。

リアサスペンションメンバー

リアビーム

小型・中型乗用車の後輪側サスペンションの主流形式であり、中央部のクロスビームがよじれることで、左右のトレーリングアームが別々に動き、独立懸架に近い特性が得られる部品。トレーリングアームを介して、タイヤからのさまざまな力に耐える強度、剛性が必要となる。



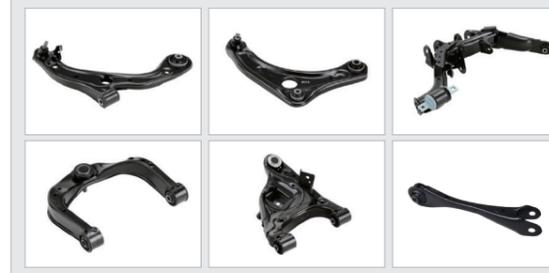
オイルパン

エンジン下部に配置され、エンジン部品の潤滑に必要なエンジンオイルの一定量の保持と外部への流出を防ぐ機能をもつ。



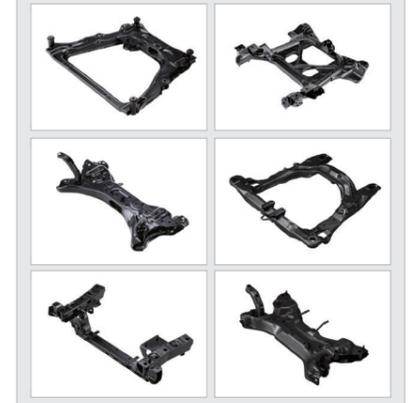
リンク

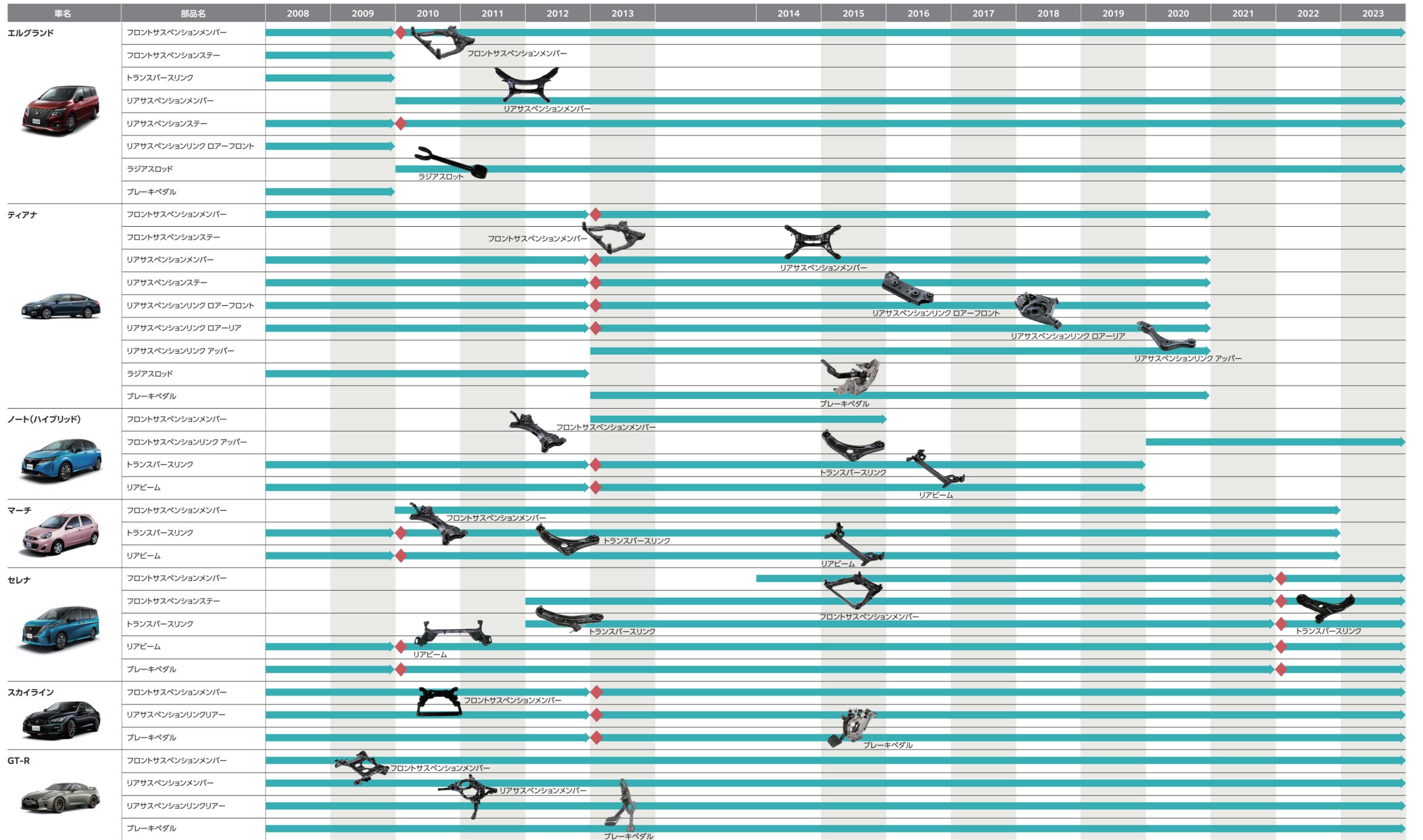
タイヤと車体の間に配置され、タイヤの姿勢を決める重要保安部品。タイヤからのさまざまな力に耐える強度、剛性が必要となる。ピックアップ車においてはダンパー、スプリング等も支持する。



フロントサスペンションメンバー

前輪側のサスペンションリンク類、ステアリングギアボックス、エンジン等の取り付け点をまとめて支持する骨格となる部品。取り付け点を介して、タイヤからのさまざまな力に耐える強度、剛性が必要となり、衝突時の衝撃吸収も備えている。





この矢印は部品を量産している期間を表しています

ヨロズ生産部品の変遷 日産

◆ モデルチェンジ

| 車名 | 部品名 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
|---|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---|
|  | フロントサスペンションメンバー | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションメンバー | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションリンク ローア-フロント | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションリンク ローア-リア | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | ラジアスロッド | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションリンク アッパー | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | フロントサスペンションステー | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションステー | | | | | ◆ | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | ブレーキペダル | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
|  | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションアーム | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンション ロッド ラジマス | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションリンク ローア | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションリンク ローア-フロント | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションリンク ローア-リア | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | フロントサスペンションステー | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションステー | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | トランスバースリンク | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
|  | フロントメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | フロントサスペンションステー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアサスペンションステー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションリンク ローア-フロント | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | リアサスペンションリンク ローア-リア | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
| | ラジアスロッド | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ |
|  | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | フロントサスペンションステー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | トランスバースリンク | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアビーム | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
|  | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
| | リアビーム | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | ◆ | |
|  | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | |
| | フロントサスペンション メンバーローア | | | | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | |
| | リアビーム | | | | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | |
| | トレーディングアーム | | | | | | | | | | | | | | | ◆ | ◆ | |

この矢印は部品を量産している期間を表しています

ヨロズ生産部品の変遷

◆ モデルチェンジ

| 車名 | 部品名 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | | |
|--------------|--------------------|-----------------|------|--|--|--|--|-----------|--|---|---|---|---|---|---|---|---|--------------|--|
| ホンダ | N-BOX | フロントロアアーム | | |  | フロントロアアーム | | | | | | | | | | | | | |
| | | リアアクスルビーム | | | | |  | リアアクスルビーム | | | | | | | | | | | |
| | | オイルパン | | | | | | |  | オイルパン | | | | | | | | | |
| | アコード | リアアッパーアーム | | | | | | | |  | リアアッパーアーム | | | | | | | | |
| | | フロントロアアーム | | |  | フロントロアアーム | | | | | | | | | | | | | |
| | | フロントサブフレーム | | | | | | | | | | | |  | フロントサブフレーム | | | | |
| | | ロアアーム | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | オデッセイ | リアサブフレーム | | | | | | | | | |  | リアサブフレーム | | | | | | |
| | | トレーリングアーム | | | | | | | | | | |  | トレーリングアーム | | | | | |
| | | コントロールアーム | | | | | | | | | | | |  | コントロールアーム | | | | |
| ロアアーム | | | | | | | | | | | | | | |  | ロアアーム | | | |
| ヴェゼル | フロントサブフレーム | | | | | | | | |  | フロントサブフレーム | | | | | | | | |
| | リアアクスルビーム(4WD) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| トヨタ | カローラ | バックドロッププレート | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | フロントロアアーム | | | |  | フロントロアアーム | | | | | | | | | | | | |
| | | ブレーキペダル | | | | |  | ブレーキペダル | | | | | | | | | | | |
| | | クラッチペダル | | | | | | |  | クラッチペダル | | | | | | | | | |
| | | リアサスペンションアーム | | | | | | | | | | |  | リアサスペンションアーム | | | | | |
| | | アクチュエーターブラケット | | | | | | | | | | | | |  | アクチュエーターブラケット | | | |
| | フロント/リアサスペンション構成部品 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| プリウス | リアサスペンションアーム | | | | | | | | | | | | | | | |  | リアサスペンションアーム | |
| ランドクルーザー | クロスメンバー | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | サスペンションブラケット | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| bZ4X(初電気自動車) | キャブマウント | | | | | | | | | | | | |  | キャブマウント | | | | |
| | リアメンバー | | | | | | | | | | | | | | |  | リアメンバー | | |
| レクサス | RX | リアサスペンションアーム | | | | | | | | |  | リアサスペンションアーム | | | | | | | |
| | アーム、リンク類 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | バッテリーケース | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 三菱 | eKクロス/eKワゴン | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | |  | フロントサスペンションメンバー | | | | | |
| | リアビーム | | | | | | | | | | | |  | リアビーム | | | | | |
| マツダ | CX-5 | アームアッシーロア | |  | アームアッシーロア | | | | | | | | | | | | | | |

この矢印は部品を量産している期間を表しています

ヨロズ生産部品の変遷

◆ モデルチェンジ

| 車名 | 部品名 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | | |
|-------------------|----------------------------|-----------------------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|
| スズキ | スイフト | リアアクスルビーム(日本) | → | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | リアアクスルビーム(中国) | | | | | ◆ | → | | | | | | | | | | | |
| | | フロントエンドパネル | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | フロントサイドパネル | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ブラケットフードステー | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | アッパーパネル | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ダストカバー | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | フロントクロスメンバー | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | スタビパーブラケット | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | サポートメンバー | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | リアアクスルビーム | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ソリオ | フロントサスペンションメンバー | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ダイハツ | タント | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | アームアッシー リアサスペンション | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| スバル | インプレッサ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | フロントロアアーム | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | レガシィ アウトバック | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SOLTERRA (ソルテラ) | リアメンバー | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ルノー | KWID(クウィッド) | サブフレームフロント | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | アクスルアッシーリア | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | アームアッシーフロントロア | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Duster(ダスター) | サブフレームフロント | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VW | Jetta(ジェッタ) | スブラッシュガード | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Golf(ゴルフ) | オイルパン | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TIGUAN(ティグアン)/ Jetta(ジェッタ) | トランスバースコントロールアーム | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | トレーリングリンク | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | トラックコントロールアーム | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Mercedes-Benz | Mercedes-Benz A-Class | リアクレードル | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mercedes-Benz GLE | | リアキャンバーアーム | | | | | | | | | | | | | | | | | |

この矢印は部品を量産している期間を表しています

ESG 経営

ESG 経営の背景

ESG 経営とは、企業が長期的に成長するために、E (環境 : Environment)、S (社会 : Social)、G (ガバナンス : Governance) の3つの観点から重要との考え方とあり、2006年に国連が機関投資家に対し提唱した責任投資原則(PRI)から世界に広まった。

すなわち、企業は短期的経営指標(主に財務情報)のみならず、長期的経営指標(非財務情報)にも着目すべきとの考え方である。

当社でも従来から、E、S、Gそれぞれの課題に対して真摯に取り組んできたが、自然との調和、従業員の労働意欲、強固なガバナンスを意味するESG経営の活動によって社会価値を創出し、当社の存在価値をステークホルダーの皆さまにご理解いただくことが今後の企業経営の中で最も重要であるとの認識から、中期経営計画(YSP2023)ではESG経営を最重要経営方針に据えた。

当社のめざすESG経営の実践は、国連で採択されたSDGs(2030年までに持続可能でよりよい世界をめざす国際目標)にも貢献することができると考えている。

またESG経営で重要なことは、当社の取り組みを広くステークホルダーに認知して頂くことである。そのため、従来からホームページ等で公表してきた内容を「統合報告書」として集約・拡充し2019年から公開している。

特に環境関連では、金融安定理事会(FSB)により民間主導で設置されたTCFD(気候変動が事業活動に与える

リスクと機会の財務的影響、具体的な対応などを情報開示する企業を支援するタスクフォース)に当社も賛同し、気候変動による事業へのインパクトや、財務上の影響の開示を求める国際組織の枠組みに準拠した情報開示を実施している。

ESG 経営の推進

2021年度にスタートした中期経営計画Yorozu Sustainability Plan 2023 (YSP2023)に沿って、大きな環境変化にも対応し生き残るための変革を進めており、そのなかで、脱炭素社会に向けた諸施策を経営の最重要課題と捉え、さらに実効性ある取り組みを通して持続可能な社会の実現に貢献していくため、E：地球にやさしいものづくり、S：健康で働きがいのある職場づくり、G：透明性の高いガバナンスの実践を行うESG経営をめざしている。

E：環境では、「環境理念」を掲げ、その理念をもとに「ヨロズグローバル環境ビジョン2040」、「環境方針」を定めた。また、S：社会では、「健康経営」、「ダイバーシティの促進」などの考え方をヨロズグループ全体で共有している。

〈S：社会の事例〉健康経営

当社の健康経営は、2017年の「働き方改革」を発端として、2019年10月に健康経営宣言を行い、「健康で働きがいのある職場づくり」の実現を目指し、取り組みを開始した。

その結果、2021年から2年連続で健康経営優良法人(大規模法人部門)の認定を取得し、2023年には本社と国内6拠点を含めたグループ申請での認定を取得した。これからも経営者、従業員が一体となって、健康経営を推進していく。



ESG 経営 ESG 経営の活動を通じて SDGs に貢献

E
環境

地球にやさしいものづくり Environment

- > 生産工程でのCO2削減 ⇒カーボンニュートラルへ
- > 製品での温暖化防止策(軽量化技術)

S
社会

健康で働きがいのある職場づくり Social

- > 人財の確保
- > 働き方改革とダイバーシティの推進
- > 多様性を受け入れる組織の醸成

G
企業統治

透明性の高いガバナンスの実践 Governance

- > 監督機能の強化
- > さらなるコンプライアンスの推進
- > 株主様との対話の充実

目標達成のための土台

DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進

~ 競争に勝つための企業体質変革(仕事の仕方・プロセス見直し) ~

〈E：環境の取り組み〉

環境理念

自然の恵みに感謝し、地球環境との調和ある成長を目指します。

ヨロズグローバル環境ビジョン2040

- ヨロズグループは、世界の人々の豊かなくらしに貢献するため、環境課題の解決へ積極的にアクションいたします。
- 気候変動：2040年までにカーボンニュートラルにチャレンジいたします。
 - 資源循環：限りある資源を徹底して有効活用し、持続的な循環を図ります。

カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

「ヨロズグローバル環境ビジョン2040」の中で、2040年までにカーボンニュートラルにチャレンジ、2030年までに2013年比でCO2排出量を50%削減という意欲的な目標を立て、

- ①省エネ活動、②再生可能エネルギー



ギーの導入、③グリーン電力の調達、④燃料の転換、という4つの施策を大きな柱として進めている。

TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)への対応

当社は2021年9月、TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)による提言に賛同することを表明し、気候変動に関連する事業、活動の情報を開示していくこととした。

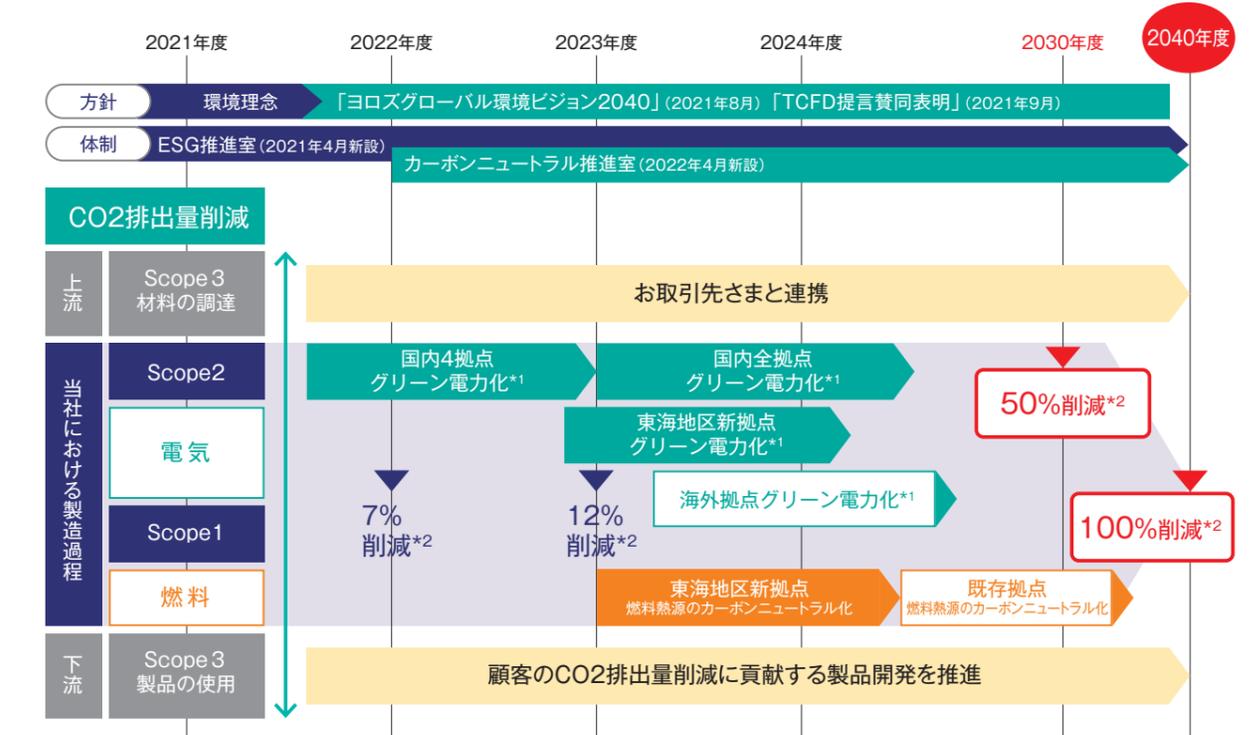


地域社会との共生

ヨロズ栃木の所在地(小山市)にある渡良瀬遊水地はラムサール条約湿地に登録されており、小山市が主催する「渡良瀬遊水地ヤナギ・セイタカアワダチソウ除去作戦」に参加し、在来植物(絶滅危惧種含む)の発芽・生育を阻む外・在来種の除去を行っている。



カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ



*1 太陽光発電の導入含む *2 2013年比のCO2排出削減量

ESG 経営

カーボンニュートラル実現に向けた取り組み(東海地区新拠点)



東海地区新工場 CNの取り組み



Scope1,2 CN達成 100%グリーン電力で操業開始予定

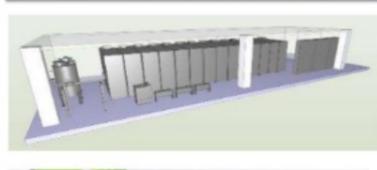
Scope2

工場敷地内へ
大規模に太陽光パネルを設置



Scope1

塗装設備の熱源を
ガスから電気に切り替え



Scope2 + 地域との共生

工場敷地内にEV充電施設を設置
(地域住民と共用)



テニスコートも併設

計画の概要

世界中で2050年のカーボンニュートラル達成に向けた動きが活発化しているなか、ヨロズでは10年前倒しとなる2040年時点におけるカーボンニュートラルの実現を目標に定め、中期経営計画 YSP2023の中で決意を表明した。

当社はこれまで、工場用電力に再エネを導入するなど、CO2排出量削減に向けて省エネ活動を積極的に推進してきた。しかしながら、目標に掲げたカーボンニュートラルの実現には、これまでのような「低炭素」を目的とした取り組みでは不十分であると認識し、目標を「脱炭素」に改め、以下の新拠点コミットメントを掲げて新工場を建設することとした。

新拠点コミットメント

- ① 工場内太陽光発電+グリーン電力使用で、100%再生可能エネルギー操業
- ② 工場内照明は100%LED照明
- ③ 塗装ボイラーは再生可能エネルギー電力
- ④ 食堂・シャワー・冷暖房等の電気は100%再生可能エネルギー
- ⑤ バリアフリー、ユニバーサルデザインの職場環境
- ⑥ CE(サーキュラーエコノミー)の実現

プロジェクトの始まり

当社は2022年2月9日の取締役会において、岐阜県安八郡輪之内町を予定地とした新工場建設を決定し、グループ生産会社であるヨロズ愛知の生産を新工場へ集約、移転することとした。

2021年度にスタートした中期経営計画Yorozu Sustainability Plan 2023 (YSP 2023)において、「適正な生産能力レベル」と「強い現場の再構築」を掲げており、この取り組みの一環として競争力のある「ものづくり」を目指した新工場を建設し、新工場に生産を集約することによって、東海地区における生産拠点を強化することが目的である。

また、新工場においては、使用する電力はすべて自社内に設置する太陽光発電を含むグリーン電力により賄う。これにより生産工程におけるCO2排出量"ゼロ"をめざすとともに、生産する製品におけるさらなる軽量化に取り組むことにより、社会の要請であるカーボンニュートラルへの貢献を果たしていくこととした。



調査開始

自治体等からの情報により、居抜き物件と造成土地物件約100件の情報を収集した。

新工場建設候補地選定のため、それら物件情報について、交通の利便性、人材採用状況、生活環境、周辺企業等の観点から詳細調査を開始した。

2020

2021

2022

建設予定地の確保や説明会の実施

(2022年1月から6月)

輪之内町の選定に至っては、主要顧客との距離が近く、名神高速道路 安ハスマートICから1.6km(車で約5分)、東海道新幹線 岐阜羽島駅からは5.5km(車で約15分)、ヨロズ愛知からは約27km(通勤圏内)と移動、物流、CO2排出量削減に寄与する好立地であり建設地とするこ

ととした。

また、輪之内町は「ゼロカーボンシティ宣言」、「クリーンアップぎふ～海まで届け清流!～」を掲げており、当社の新拠点構想であるESGを中核とした経営拠点に通じるものがあった。



2022年6月 地元説明会



2022年6月 誘致協定締結式



2022年10月 輪之内ふれあいフェスタ ヨロズブース



会長、副会長、社長と役員職員の方々との記念撮影



ヨロズブース(ヨーヨー釣り)

地域との共生(輪之内ふれあいフェスタ参加)

(2022年10月)

2022年10月1日と2日に、地域との共生の第一弾として、町で開催された『輪之内ふれあいフェスタ2022』へ志藤会長、志藤副会長、平中社長以下15名にて参加した。今後も各地域行事へ参加、事務所2階をコミュニケーションエリアとしての開放や災害時の緊急避難エリアとしての活用に加え、EV充電設備による近隣住民への電源供給支援、テニスコートの準備も進めていき、さらな

る交流と親睦を深め積極的に地域での雇用を行っていく。

また、地域産業の活性化につなげるべく地元企業との協業も進める。

新社名の発表(2023年10月)

東海新工場に、ヨロズ 愛知の生産の集約することになり、ヨロズ愛知の社名を2024年4月から「株式会社ヨロズサステナブルマニュファクチャリングセンター」とすることが正式に発表された。

2023

地鎮祭(2022年11月)

新工場の建設を担う前田建設工業株式会社の主催にて、当社11名、輪之内町関係者を含む来賓10名、前田建設工業13名にて、地鎮祭を行った。関係者が新工場建設に向けた工事現場を直接見ることができ、また建設工事の進捗を実感できる機会となった。



東海地区新工場建設への道のり

人材確保に奮闘！ イベント開催と地元イベントへ参加した2023年

ヨロズグループでは日本国内50年ぶりとなる工場建設であり、2022年に清水の舞台から飛び降りる思いでの建設決定をしたプロジェクトも、2023年は1月14日から37日間にわたるイオンモール大垣での会社PRと従業員の募集を皮切りに、4月1日には輪之内町の千本桜まつりへ参加し、各機能部署長が工場建設現場へ集まり、新準備室kick off会議を開催し、そこでFY22新工場準備進捗状況振り返りや日程・課題を説明し、各機能軸との連携強化を行いました。



工場建設の様子



完成予想図

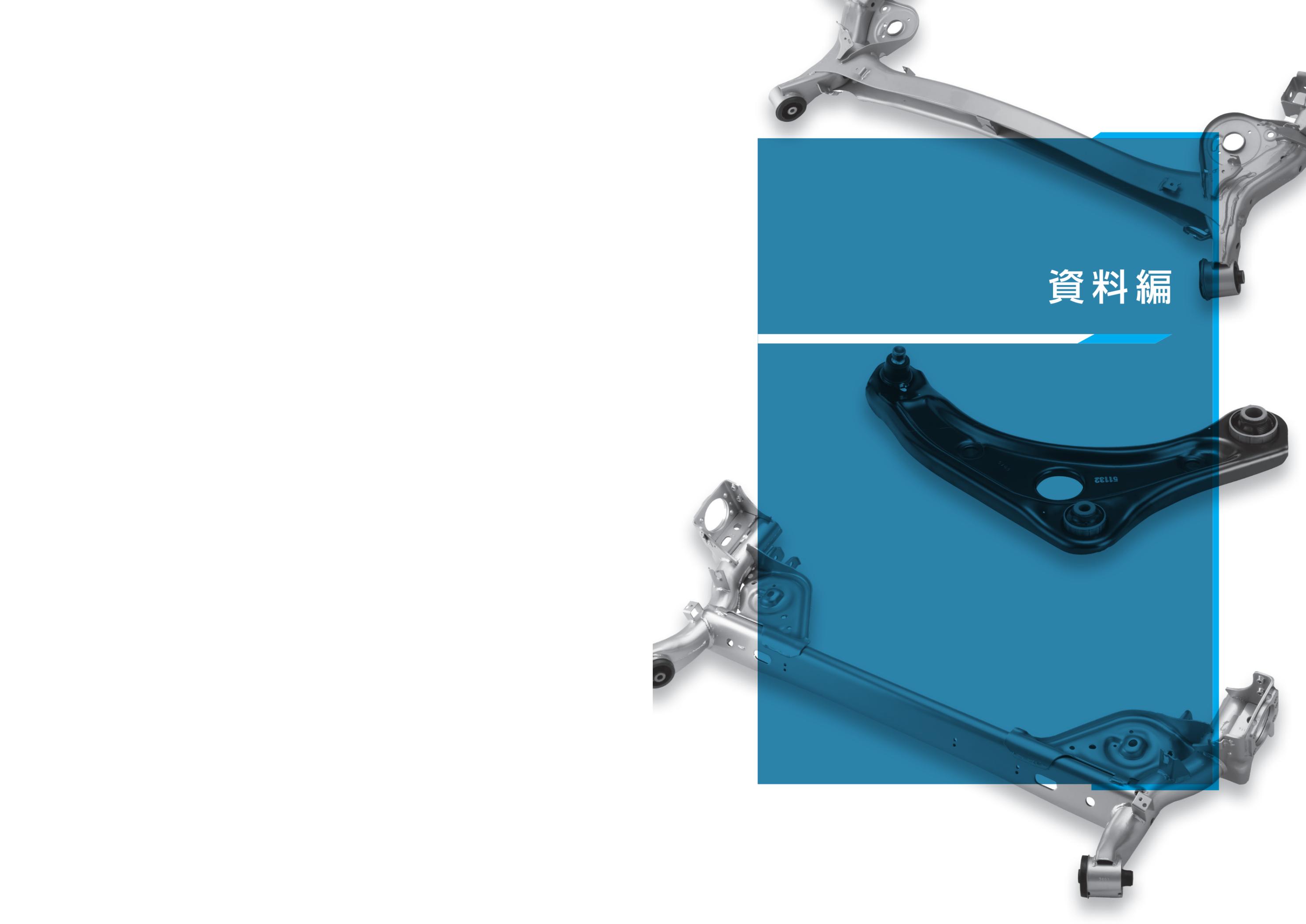
また8月5日には、4年ぶりに開催された輪之内町納涼ふるさとまつりへ会社PRブースを出展し、熱帯夜の暑いなかPRと求人活動を行いました。その後、徐々に求人に対する反応が出始め、採用面接を開始しました。

2023年も、9月30日、10月1日には、輪之内ふれあいフェスタへ出店し、2日間で延べ30名の社内で募ったボランティア参加者の

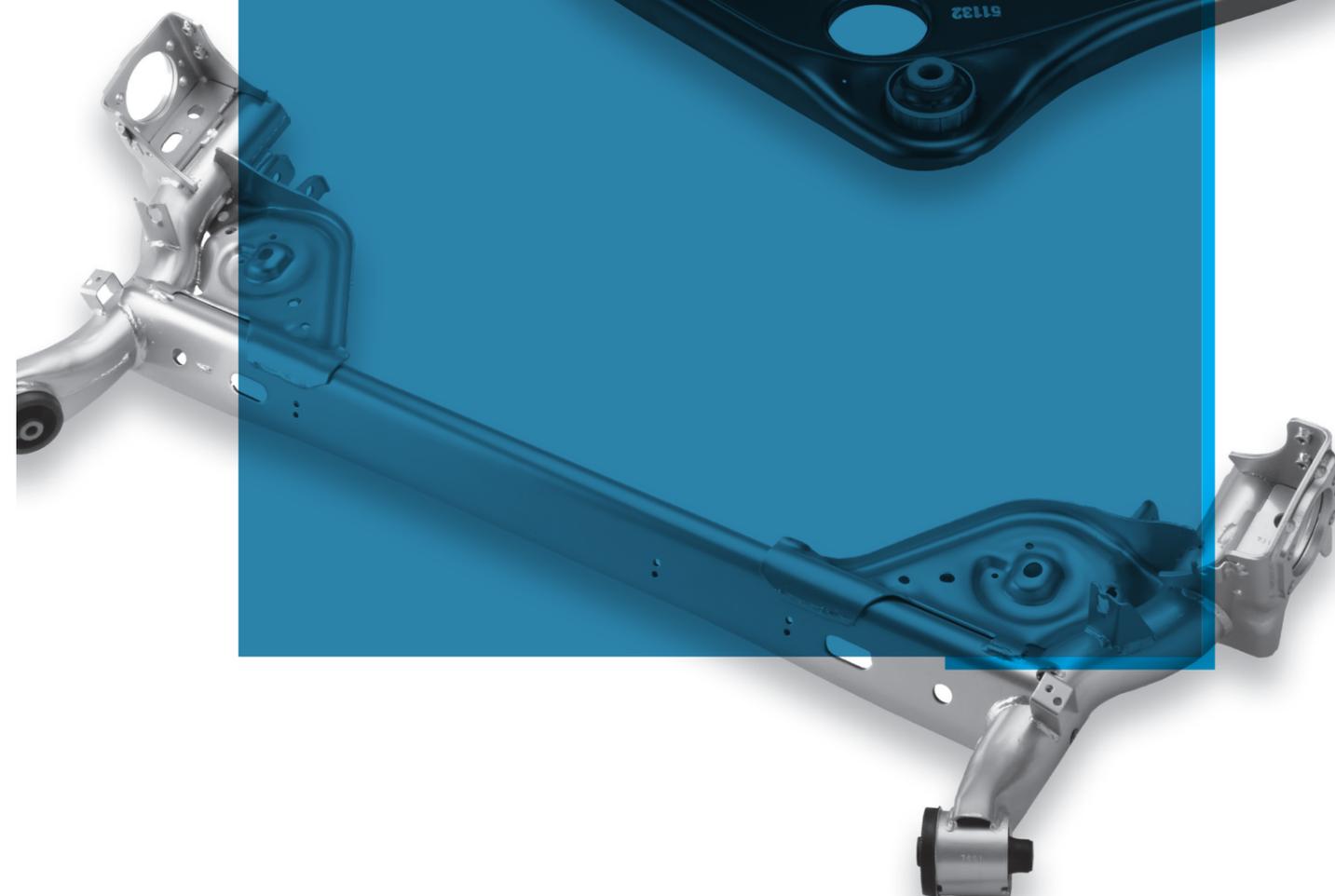
協力のもと、会社のPRや求人ブースなどで、さらに地域との絆を深めることが出来ました。

工場の建設が進むと同時に緑地帯の草も伸び、新拠点メンバーは背丈を超える草(セイタカアワダチソウ)を絞れるほどの汗をかきながら草刈りに奮闘するなど、見えない苦労もあります。

工場建設は2024年1月の稼働に向け、着々と進んでいます。



資料編



ヨロズグループ行動憲章

- 【定義】 1. ヨロズグループとは株式会社ヨロズ及び株式会社ヨロズの連結子会社をいう。
2. 役員及び社員とはヨロズグループ各社の取締役、監査役、執行役員、理事、各社の就業規則の適用を受ける者、その他各社と雇用関係にある者(含む嘱託、契約社員、パートタイマー、派遣社員等)
3. ステークホルダー: 株主、社員、顧客、取引先、地域社会等

【適用範囲】 ヨロズの役員及び社員

ヨロズグループ行動憲章

●基本理念

ヨロズグループの経営姿勢は、「高い倫理観と遵法精神により、公正で透明度の高い企業活動を推進すること」を基本としている。このためには、関連法令の遵守はもちろんのこと、良き企業市民として社会的責任を果たし、全てのステークホルダーからの信頼を得て、企業価値を高めることが必要であると認識し、ここにヨロズグループの企業行動憲章を定める。

1. お客様の満足と技術革新

有用で信頼性の高い製品やサービスを、安全に十分配慮して開発、提供し、お客様の満足と信頼を獲得する。

2. 法令等の遵守

日本及び海外におけるあらゆる法令、社内規定を遵守し、社会的良識をもって行動する。

3. 環境問題への取り組み

世界環境保全への取り組みを重要課題の一つとして位置付け、積極的に行動し、世界の人々の豊かな暮らしに貢献する。

4. グローバル企業としての発展

国際社会における企業市民としての責任を自覚し、各国、各地域の文化及び習慣を尊重し、企業活動を通じて地域経済の繁栄に貢献してゆく。

5. 企業情報の開示

株主はもとより、広く社会とのコミュニケーションを図り、積極的に企業情報を正確かつ公正に、適時適切に開示する。

6. 人権の尊重

社員の人権を尊重し、差別を行わない。また人材育成を通じて企業活力の維持、向上を図るとともに社員の人格、個性を尊重する。

7. 公正な取引

公正、透明、自由な競争ならびに適正な取引を行う。

8. 経営幹部の責任

経営者は、自ら率先垂範し「ヨロズ行動憲章」の精神の実現に努める。万一本憲章に反するような事態が発生した場合には、経営者自ら問題解決にあたり、原因究明、再発防止に努める。また、社会にも迅速かつ的確な情報公開を行うとともに、権限と責任を明確にした上で、自らも含めて厳正な処分を行う。

ヨロズ社員行動規範

ヨロズグループの役員及び社員は、業務遂行にあたり、諸法規、国際的な取り決め及び社内諸規定を遵守するとともに、会社の利益に相反するような状況を引き起こすことなく、誠実に勤務する。また、社会規範に沿った責任ある行動を取り、社会貢献活動を行う。

1. 人権の尊重と差別・セクシャルハラスメント等の禁止

個人の基本的な人権を尊重し、いかなる差別・セクシャルハラスメント等を行わない。

2. 環境保全・保護

環境保全に関する法令等を遵守し、良き企業市民としての責任を自覚し、地球環境に配慮した活動を行う。

3. 公平・公正な関係の構築

顧客・取引先と公平かつ公正な関係を保ち、法令を遵守し適切な条件に基づき、取引引きを行う。

4. インサイダー取引の禁止

会社や子会社、関連会社または取引先との重要事実を知ったとき、それらの事実が公表されるまで、その会社の株式の売買等(インサイダー取引)を行わない。

5. 企業秘密の保護

会社の機密情報管理には細心の注意を払う。第三者より開示を受けた情報についても同様に取り扱い。また、会社の情報システムを不正に使用しない。

6. 資産・知的財産の保護

会社が保有する資産、知的財産を保護するとともに、他社が保有する資産、知的財産権を侵害しない。

7. 個人情報の保護

個人情報を適切に保護・管理し、本人の承諾なく業務目的外に使用したり第三者に漏洩したりしない。

8. 節度ある接待・贈答

贈答、接待等は法令に違反することなく、かつ社会通念上妥当な範囲内で節度を持って行う。

9. 不正に対する毅然たる対応

反社会的な活動や勢力に対しては毅然として対応し、利益供与は一切行わない。

10. 安全の確保

〈職場の安全〉

安全はすべてに優先するとの認識のもと、労働災害ゼロを目指す。

〈交通安全〉

自動車部品製造業に携わる会社の一員としての自覚を常に持ち、交通ルールを遵守し、安全運転を励行する。

歴代会長・社長



志藤 六郎

社長：1948年4月～1986年6月
会長：1986年6月～1992年6月



三浦 昭

社長：1986年6月～1998年6月
会長：1998年6月～1999年10月



志藤 昭彦

社長：1998年6月～2008年6月
会長：2008年6月～現在



佐藤 和己

社長：2008年6月～2016年6月
副会長：2016年6月～2020年3月



志藤 健

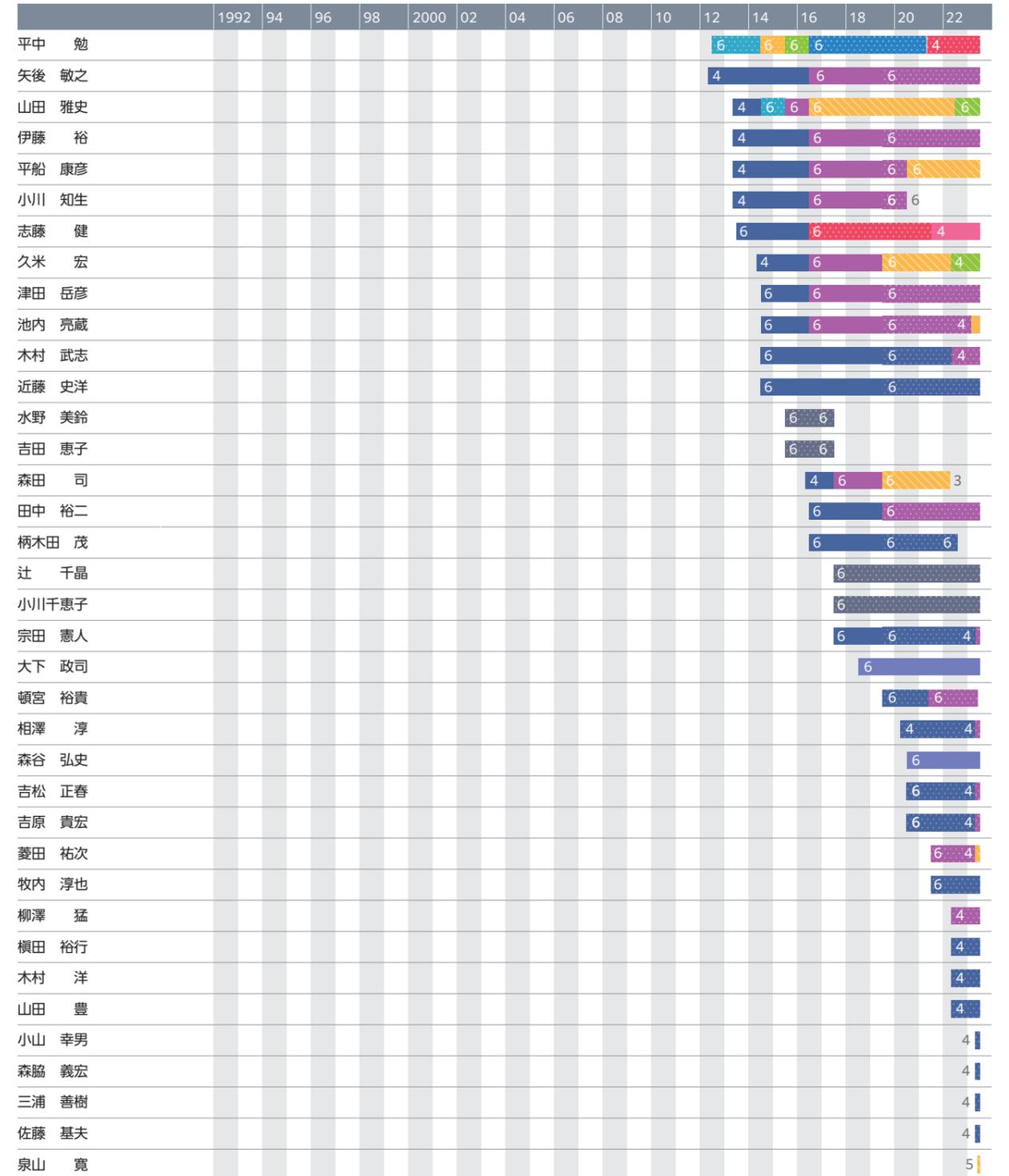
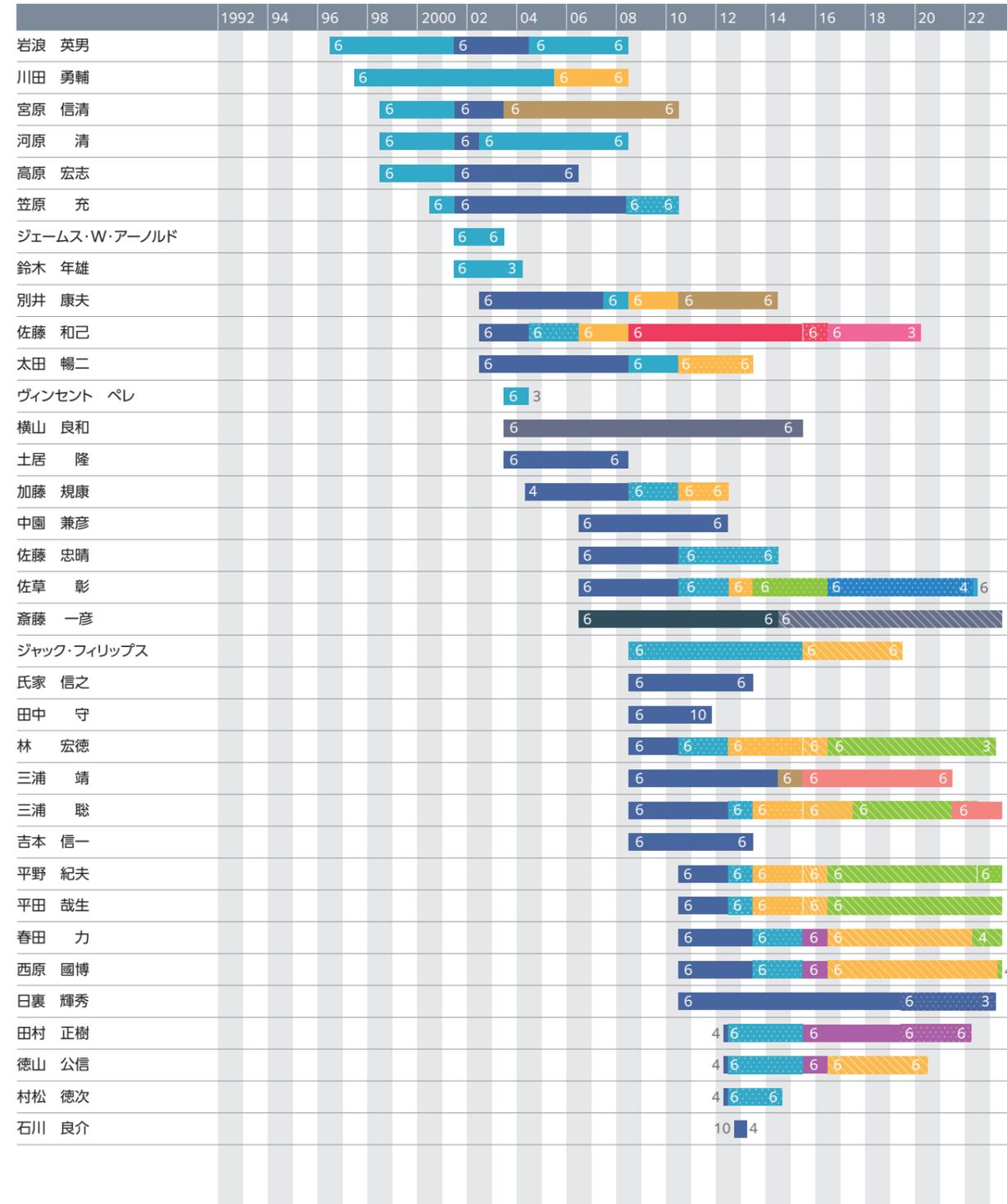
社長：2016年6月～2021年4月
副会長：2021年4月～現在



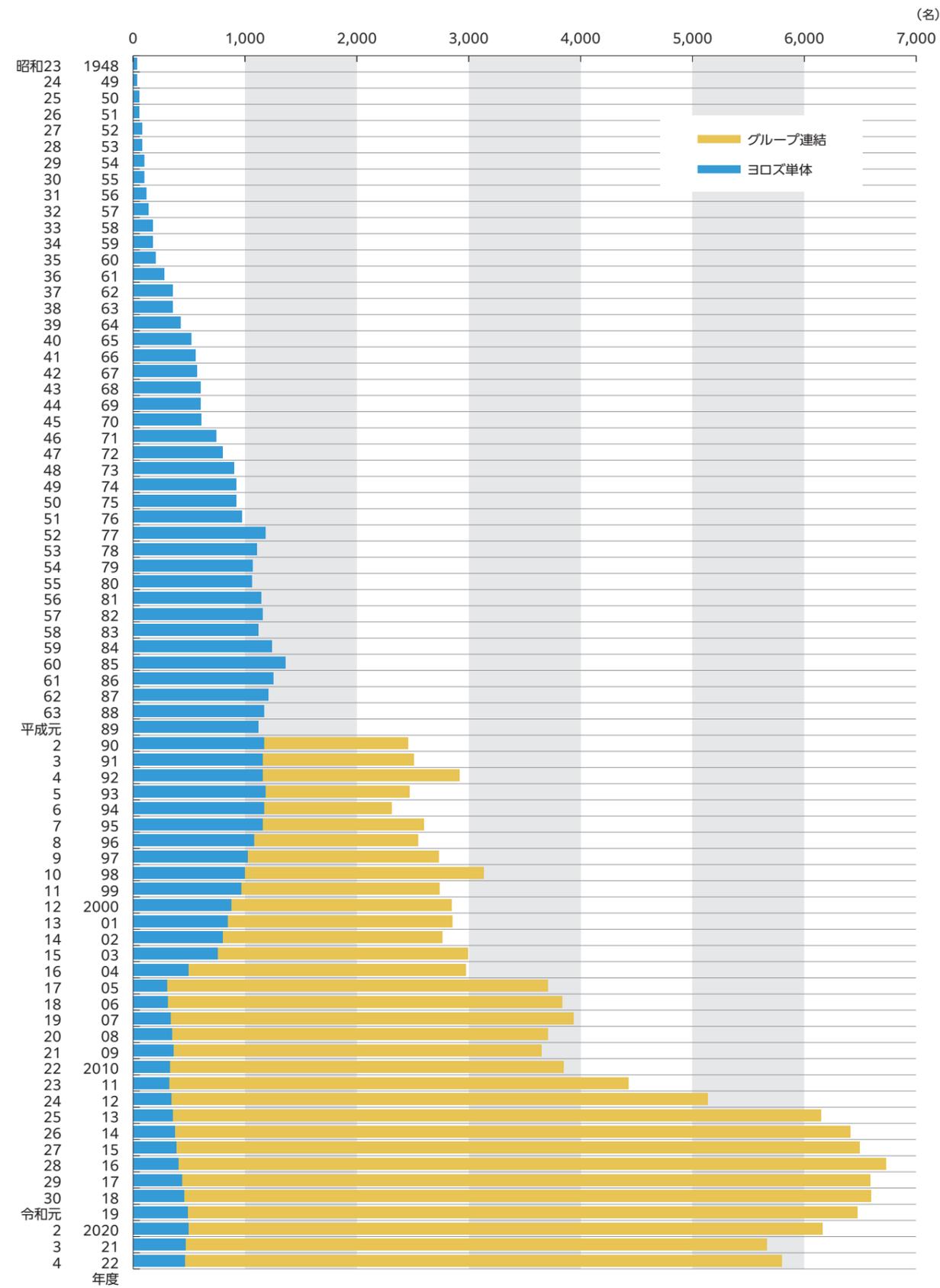
平中 勉

社長：2021年4月～現在

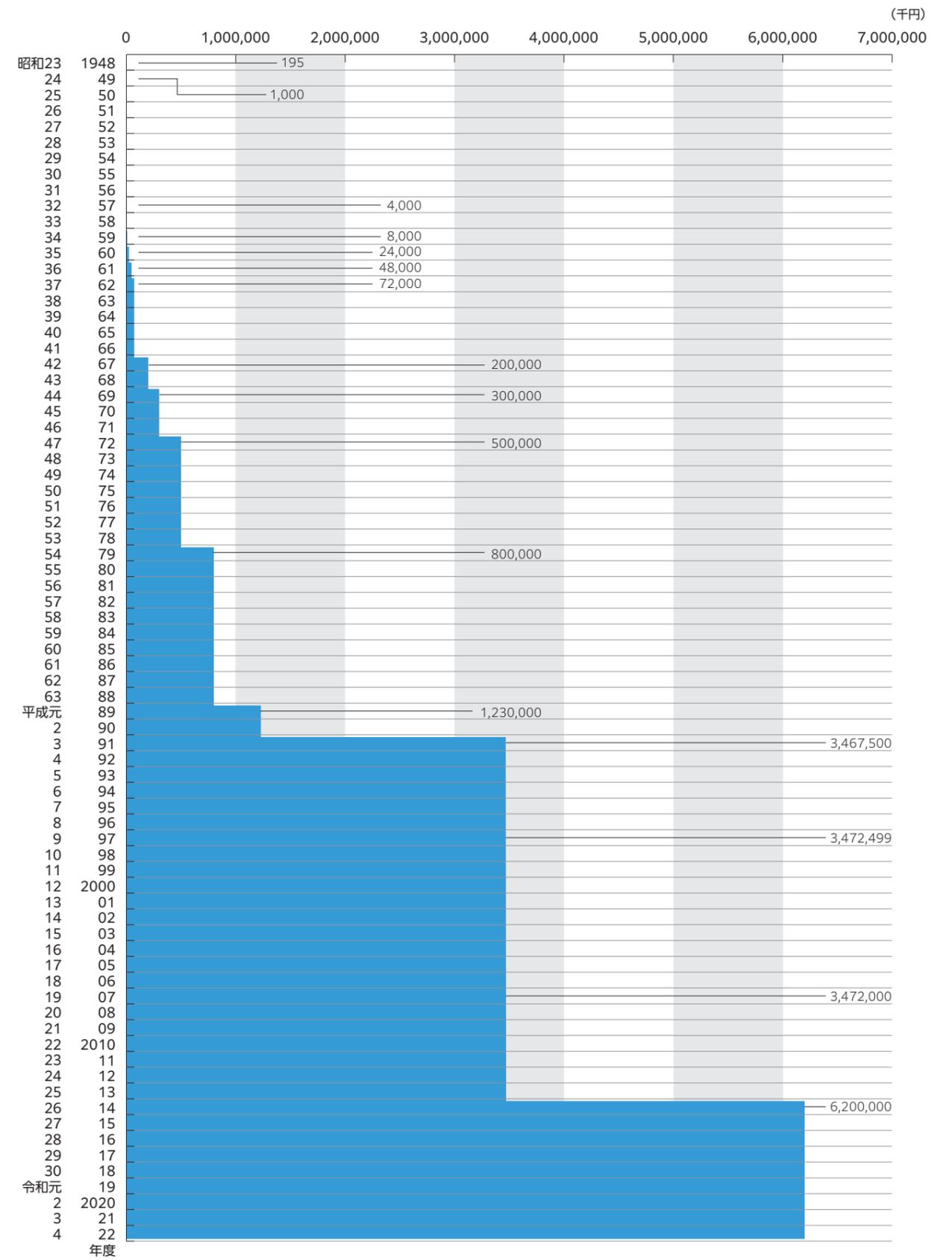
歴代役員・執行役員任期一覧表



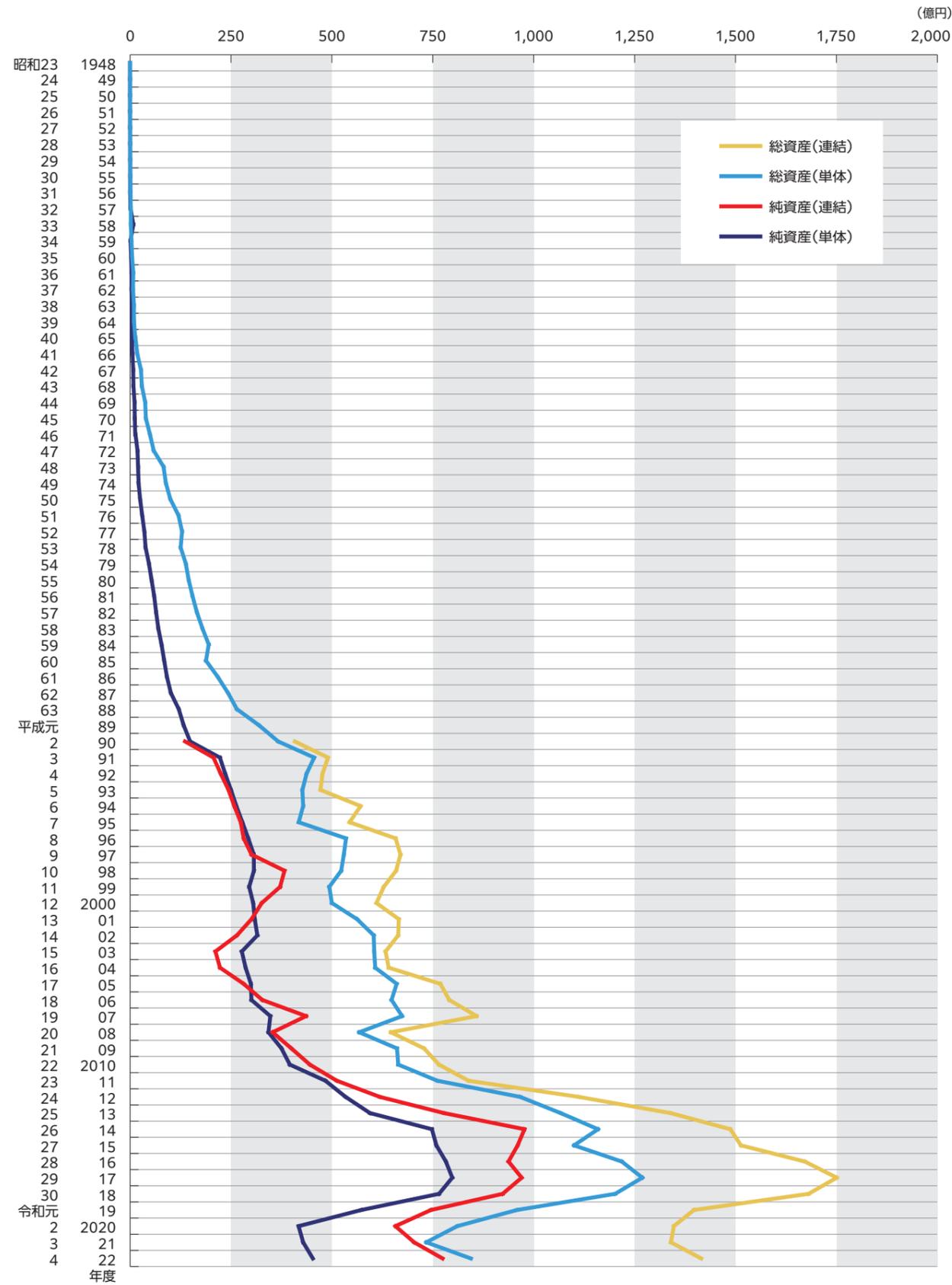
従業員数の推移



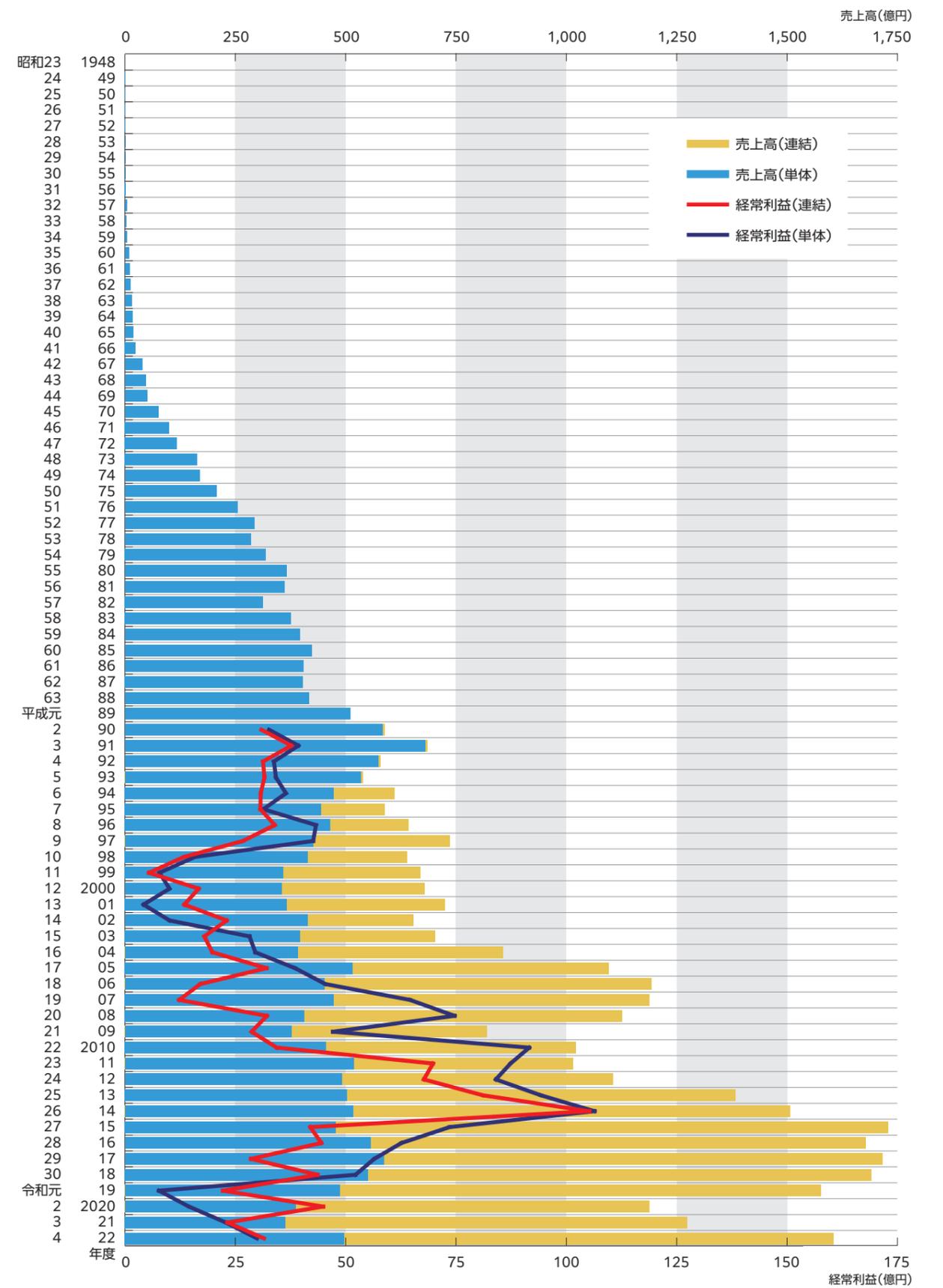
資本金の推移



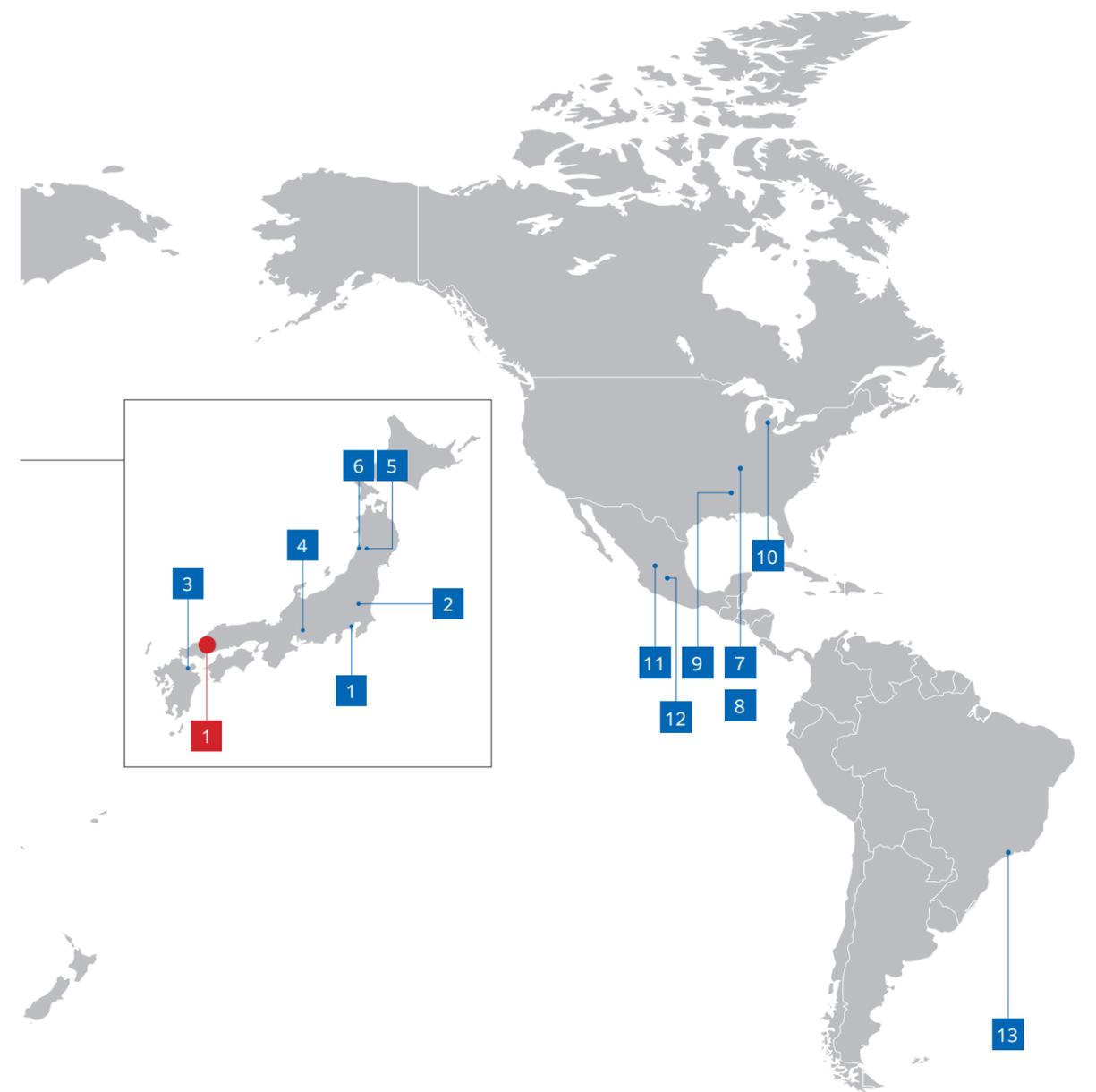
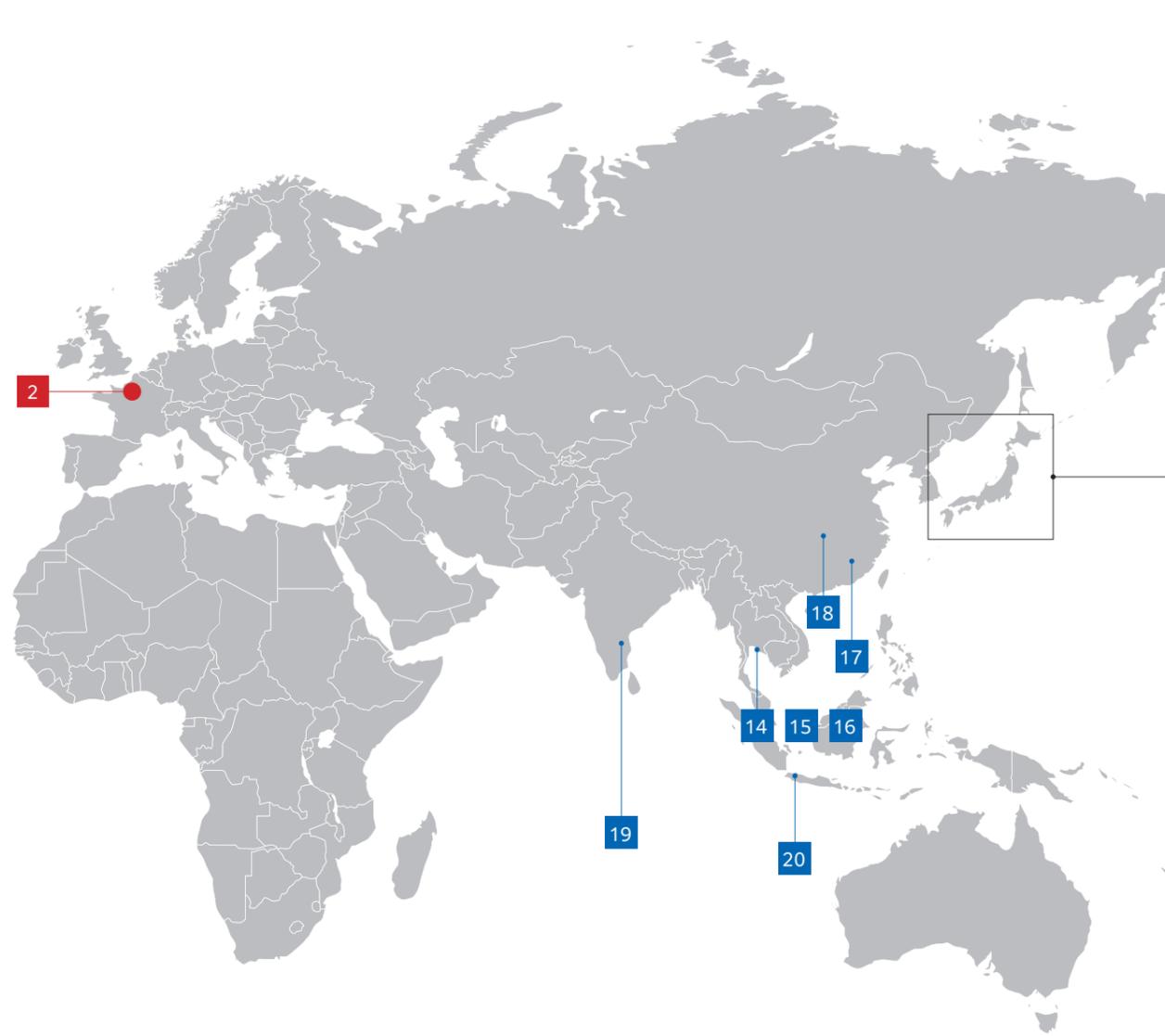
総資産と自己資本(純資産)の推移



連結売上高と連結経常利益推移



ヨロズグローバルネットワーク



■ 国内・海外拠点

| 名称 | 所在地 | 資本金または出資金 | 主要事業 |
|---------------------------|------------------------------------|-------------|----------------------------|
| 1 (株)ヨロズ (本社) | 神奈川県横浜市 | 6,200百万円 | 自動車部品、農業機械部品、生産設備の開発・設計・製造 |
| (株)ヨロズサービス | 神奈川県横浜市 | 10百万円 | |
| 2 (株)ヨロズ (グローバルテクニカルセンター) | 栃木県小山市 | - | 自動車部品、農業機械部品、生産設備の開発・設計・製造 |
| (株)ヨロズ栃木 | 栃木県小山市 | 100百万円 | |
| 3 (株)ヨロズ大分 | 大分県中津市 | 100百万円 | 自動車部品の製造・販売 |
| 4 (株)ヨロズ愛知 | 愛知県名古屋市 | 100百万円 | |
| 5 (株)庄内ヨロズ | 山形県鶴岡市 | 100百万円 | |
| 6 (株)ヨロズエンジニアリング | 山形県東田川郡三川町 | 100百万円 | |
| 7 ヨロズアメリカ社 | 米国 テネシー州モリソン市 | 192百万米ドル | 米国持株会社 |
| 8 ヨロズオートモーティブテネシー社 | 米国 テネシー州モリソン市 | 95百万米ドル | 自動車部品の製造・販売 |
| 9 ヨロズオートモーティブアラバマ社 | 米国 アラバマ州ジャスパー市 | 100百万米ドル | |
| 10 ヨロズオートモーティブノースアメリカ社 | 米国 ミシガン州バトルクリーク市 | 20百万米ドル | 工場建屋の賃貸 |
| 11 ヨロズメヒカーナ社 | メキシコ アグアスカリエンテス州 サンフランシスコ・デ・ロス・ロモ市 | 754百万メキシコペソ | 自動車部品の製造・販売 |

| 名称 | 所在地 | 資本金または出資金 | 主要事業 |
|------------------------------|--------------------------|--------------------|-------------|
| 12 ヨロズオートモーティブ グアナファト デ メヒコ社 | メキシコ グアナファト州アパセオ・エルグランデ市 | 1,853百万メキシコペソ | 自動車部品の製造・販売 |
| 13 ヨロズオートモーティブアド ブラジル社 | ブラジル リオデジャネイロ州レゼンデ市 | 250百万ブラジルレアル | |
| 14 ヨロズタイランド社 | タイ ラヨン県 | 1,800百万タイバーツ | |
| 15 ワイ・オグラオートモーティブタイランド社 | タイ ラヨン県 | 1,383百万タイバーツ | |
| 16 ヨロズエンジニアリングシステムズタイランド社 | タイ ラヨン県 | 65百万タイバーツ | 金型・設備の製造・販売 |
| 17 广州萬宝井汽車部件有限公司 | 中国 広東省広州市 | 189百万人民元 | 自動車部品の製造・販売 |
| 18 武漢萬宝井汽車部件有限公司 | 中国 湖北省武漢市 | 276百万人民元 | |
| 19 ヨロズJBMオートモーティブタミルナドゥ社 | インド タミル・ナドゥ州 | 4,000百万インドルピー | |
| 20 ヨロズオートモーティブインドネシア社 | インドネシア 西ジャワ州カラワン県 | 770,000百万インドネシアルピア | |

● 営業拠点

| | | | |
|---------|--------------------|---|---|
| 1 広島事務所 | 広島県広島市 | - | - |
| 2 欧州事務所 | フランス ヴェリジー=ヴィラクプレー | - | - |

ヨロズグループ(連結会社)

株式会社ヨロズ栃木(YT)

| | |
|------|----------------------|
| 住所 | 栃木県小山市横倉新田443 |
| 資本金 | 100百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平田 哉生 社長 及川 隆司 |
| 創立日 | 2004(平成16)年3月26日 |
| 従業員数 | 257名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 64,603㎡ |
| 建屋面積 | 38,056㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品、農業機械部品製造 |



■ 概要紹介

国内生産の基幹工場であり、グループ全体の生産モデル工場

■ 沿革

| | | | |
|-----------|---------------------|-----------|-------------------------------|
| 1968年 6月 | 一部操業開始 | 2009年 2月 | 日野自動車と取引開始 |
| 1969年 12月 | 第1期工事完了(圧造、組立) | 2011年 4月 | 豊田鉄工と取引開始 |
| 1971年 9月 | 工機工場増設 | 2018年 4月 | IATF16949認証取得 |
| 1979年 3月 | 第一カチオン塗装プラント完成 | 2018年 9月 | 小山市エコ・リサイクル推進事業所認定 |
| 1985年 4月 | プレス用天吊り型ロボット導入(世界初) | 2018年 12月 | 三菱自動車と取引開始 |
| 1998年 2月 | ISO9002/QS9000認証取得 | 2020年 1月 | 2年連続でクボタより調達本部長賞銀賞受賞 |
| 2002年 4月 | ISO14001認証取得 | 2021年 10月 | DGE RR SUSP(総仮/総本付けライン)量産稼働開始 |
| 2004年 3月 | ヨロズ栃木として独立 | | |

株式会社ヨロズ大分(YO)

| | |
|------|---------------------|
| 住所 | 大分県中津市大字田尻255 |
| 資本金 | 100百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平田 哉生 社長 惣原 徹 |
| 創立日 | 2003年(平成15)年9月26日 |
| 従業員数 | 498名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 94,148㎡ |
| 建屋面積 | 36,346㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

西日本の生産拠点

■ 沿革

| | | | |
|-----------|------------------------|-----------|--------------------|
| 1977年 1月 | 操業開始 | 2003年 9月 | ヨロズ大分設立 |
| 1981年 10月 | 東洋工業(現・マツダ)と取引開始 | 2004年 10月 | ダイハツ工業と取引開始 |
| 1995年 7月 | 大分労働基準局長表彰(安全管理進捗賞)を受賞 | 2005年 5月 | ISO/TS16949認証取得 |
| 1997年 1月 | ISO9001認証取得 | 2018年 4月 | IATF16949認証取得 |
| 1998年 2月 | QS9000認証取得 | 2018年 10月 | プレス新工場竣工 |
| 2001年 6月 | ISO14001認証取得 | 2021年 8月 | 豊生ブレーキ(トヨタ九州)と取引開始 |

株式会社ヨロズ愛知(YI)

| | |
|------|----------------------|
| 住所 | 愛知県名古屋港区当知1-1304 |
| 資本金 | 100百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平田 哉生 社長 伊藤 直明 |
| 創立日 | 2005(平成17)年8月4日 |
| 従業員数 | 177名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 24,514㎡ |
| 建屋面積 | 15,638㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品、農業機械部品 |



■ 概要紹介

中部地区の商圏拡大や販売体制強化を目的に設立

■ 沿革

| | | | |
|-----------|----------------|-----------|------------------------------------|
| 2005年 8月 | 会社設立 | 2016年 6月 | 豊田鉄工と取引開始 |
| 2005年 10月 | 操業開始 | 2016年 12月 | 愛知CO ₂ 削減マニフェスト宣言事業所に認定 |
| 2006年 6月 | ISO14001認証取得 | 2018年 4月 | IATF16949認証取得 |
| 2012年 4月 | クボタと取引開始 | 2019年 6月 | ダイハツ工業と取引開始 |
| 2016年 2月 | 名古屋市優良エコ事業所に認定 | 2022年 3月 | トヨタ自動車と取引開始 |

株式会社庄内ヨロズ(SY)

| | |
|------|---------------------|
| 住所 | 山形県鶴岡市宝田三丁目7番30号 |
| 資本金 | 100百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平田 哉生 社長 村上 聡 |
| 創立日 | 1970(昭和45)年6月9日 |
| 従業員数 | 124名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 31,640㎡ |
| 建屋面積 | 18,426㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造、他 |



■ 概要紹介

北日本の納入先への生産拠点となるべく、積極的な営業活動を展開。重要保安部品・重要機能部品の集積工場

■ 沿革

| | | | |
|-----------|--------------------------------------|-----------|-------------------|
| 1970年 6月 | 住友商事、今間製作所、萬自動車工業が出資、庄内プレス工業(株)として設立 | 2016年 10月 | ヨロズの完全子会社となる |
| 1973年 | 萬自動車工業の子会社となり事業内容を自動車部品製造へ変更 | 2018年 | IATF16949認証取得 |
| 1977年 | 現本社工場を建設 | 2018年 | 豊生ブレーキ工業と取引開始 |
| 1989年 12月 | 社名を庄内ヨロズと改称 | 2019年 | シロキ工業と取引開始 |
| 1998年 | ISO9002認証取得。2003年にISO9001へ移行 | 2020年 | 山形県障がい者雇用優良事業主に認定 |
| 2002年 4月 | ISO14001認証取得 | 2022年 8月 | トヨタ紡織と取引開始 |
| | | 2022年 12月 | 鶴岡市SDGs推進パートナーに登録 |

ヨロズグループ(連結会社)

株式会社ヨロズエンジニアリング(YE)

| | |
|------|----------------------------------|
| 住所 | 山形県東田川郡三川町大字青山字外川原207-1 |
| 資本金 | 100百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 柳澤 猛 副会長 小山 幸男 社長 田宮 康伸 |
| 創立日 | 1992(平成4)年10月22日 |
| 従業員数 | 197名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 33,218㎡ |
| 建屋面積 | 16,680㎡ |
| 事業内容 | プレス金型及び生産設備の開発・設計・製造 |



■ 概要紹介

主にヨロズグループが使用する金型や生産設備の開発・生産・販売、外販も行う

■ 沿革

| | | | |
|----------|--|----------|-------------------------------------|
| 1992年10月 | 会社設立 | 2002年11月 | ヨロズエンジニアリングシステムズタイランド(YEST)設立 |
| 1997年 | 第2期工場拡張 | 2006年3月 | ISO9001認証取得 |
| 1998年9月 | ヨロズ工機部門と庄内ヨロズ技術センター部門をヨロズエンジニアリングに集結しプレス金型の設計製作を開始 | 2017年 | 第3期工場拡張 |
| 2001年 | プレス成形性解析システム(Auto Form)を導入 | 2022年11月 | グリーン電力へ切り替え(CO ₂ フリー電力へ) |
| 2002年4月 | ISO14001認証取得 | | |

株式会社ヨロズサービス(YS)

| | |
|------|----------------------|
| 住所 | 神奈川県横浜市港北区樽町3-7-60 |
| 資本金 | 10百万円 |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平田 哉生 社長 工藤 玲子 |
| 創立日 | 1976(昭和51)年12月15日 |
| 従業員数 | 107名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | (ヨロズ本社内) |
| 建屋面積 | (ヨロズ本社内) |
| 事業内容 | 保険業、人材派遣業、業務請負業 |



■ 概要紹介

損害保険の代理店であり一般契約とグループの保険を担当。また、ヨロズグループの福利厚生と高齢者雇用を担当

■ 沿革

| | |
|----------|---------------|
| 1976年12月 | 会社設立 |
| 2000年10月 | 一般労働者派遣業の認可取得 |

ヨロズアメリカ(YA)

| | |
|------|--|
| 住所 | 395 Mountain View Industrial Drive, Morrison, TN 37357, U.S.A. |
| 資本金 | 192,840,700ドル |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 西原 園博 社長 木村 洋 |
| 創立日 | 1997(平成9)年7月18日 |
| 従業員数 | 2名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | — |
| 建屋面積 | — |
| 事業内容 | 北米事業統括(営業、購買、開発) |



■ 概要紹介

北米の統括会社

■ 沿革

| | |
|---------|----------------------------|
| 1997年 | 事務所開設 |
| 2002年 | 営業、購買機能の追加 |
| 2005年 | テネシー事務所開設 |
| 2008年8月 | YA-TNに実験設備を導入 |
| 2012年 | デトロイトオフィス閉鎖、テネシーへ移転 |
| 2022年1月 | YA従業員を全員YATに移籍しYA業務をYATに移管 |

ヨロズオートモーティブテネシー(YAT)

| | |
|------|--|
| 住所 | 395 Mountain View Industrial Drive, Morrison, TN 37357, U.S.A. |
| 資本金 | 95百万ドル |
| 株主構成 | YA：85.01%、住友商事：7.495%、米国住商：7.495% |
| 代表者 | 会長 西原 園博 社長 木村 洋 |
| 創立日 | 1986(昭和61)年9月4日 |
| 従業員数 | 758名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 242,280㎡ |
| 建屋面積 | 52,000㎡ |
| 事業内容 | 北米事業統括および自動車部品製造 |



■ 概要紹介

海外進出最初の拠点。2008年5月より米国トヨタ向けのサスペンション部品を供給

■ 沿革

| | | | |
|-------|-----------------------------|----------|--|
| 1986年 | 会社設立 | 2012年 | 米国日野より品質賞/納入賞受賞 |
| 1988年 | 操業開始 | 2016年11月 | インプレス向けLWR-ARMの納入開始(スバルから受注した初の足回り部品) |
| 1989年 | 第二期建屋拡張 | 2017年4月 | オデッセイ自動化ラインの稼働開始/納入開始(米国で初めての自動化ラインでの生産開始) |
| 1990年 | 第三期建屋拡張 | 2022年10月 | 910B LEXUS RX 向け NO.1 ARM の生産開始 |
| 1996年 | 第四期建屋拡張 QS9000/ISO9001 認証取得 | 2022年11月 | 30A HONDA ACCORD 向け リンク部品の生産開始 |
| 2001年 | ISO14001 認証取得 | 2022年12月 | T90 HONDA PILOT 向け リンク部品の生産開始 |
| 2002年 | YATに社名変更 | | |
| 2012年 | 米国日産より Quality Finalist に選出 | | |

ヨロズグループ(連結会社)

ヨロズオートモーティブアラバマ(YAA)

| | |
|------|---|
| 住所 | 3680 Whitehouse Road, Jasper, AL 35501, U.S.A |
| 資本金 | 100百万ドル |
| 株主構成 | YA:93%、住友商事:7% |
| 代表者 | 会長 西原 國博 副会長 木村 洋 社長 川口 秀一郎 |
| 創立日 | 2015(平成27)年10月 |
| 従業員数 | 230名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 193,833㎡ |
| 建屋面積 | 26,368㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

米国の操業度を向上させるため、YAM(ミシシッピ)を閉鎖し、YANA(ミシガン)を休止し、YAT(テネシー)へ生産集約した。リセッション後の米国の経済回復と共に自動車の生産台数が増加し、YATへの一極集中生産のリスクを避けるためと、各お客様の車両生産の米国南部への移転もあり近くから供給することを考え、アラバマにYAAを設立し2017年より稼働を開始した。基本コンセプト:世界No.1のサスペンション部品生産工場を実現する

■ 沿革

| | | | |
|----------|-------------------|----------|----------------------------|
| 2015年10月 | 会社設立 | 2018年10月 | ダイムラー社向けGL(SUV)の納入開始 |
| 2016年 2月 | 建屋建設開始 | 2019年 3月 | トヨタ自動車(APMM)向けカロラの納入開始 |
| 2017年 2月 | 3500T/F稼働開始 | 2019年 8月 | ISO9001認証取得 |
| 2017年 5月 | 1200BL稼働開始 | 2021年 3月 | トヨタ自動車品質賞受賞 |
| 2017年 7月 | 塗装設備稼働開始/納入開始 | 2021年 7月 | 日産自動車向けフロンティアの納入開始 |
| 2018年 3月 | YAA 開所式 | 2021年 3月 | トヨタ自動車(APMM)向けカロラクローズの納入開始 |
| 2018年 8月 | 日産自動車向けアルティマの納入開始 | 2021年 9月 | ISO14001認証取得 |
| | | 2022年11月 | 本田技研工業向けパイロットの納入開始 |

ヨロズオートモーティブノースアメリカ(YANA)

| | |
|------|--|
| 住所 | 166 McQuiston Drive, Battle Creek, MI 49015, U.S.A |
| 資本金 | 20百万ドル |
| 株主構成 | YA:100% |
| 代表者 | 会長 西原 國博 社長 木村 洋 |
| 創立日 | 2000(平成12)年9月7日 |
| 従業員数 | 2名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 70,000㎡ |
| 建屋面積 | 11,670㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

GM向けのモジュールを中心に生産(~2009年まで)

■ 沿革

| | | | |
|-----------|--------------|-----------|-------------|
| 2000年 9月 | 会社設立 | 2006年 11月 | TS16949認証取得 |
| 2000年 11月 | 建設開始 | 2008年 3月 | ホンダデリバリー賞受賞 |
| 2002年 1月 | 出荷開始 | 2009年 12月 | 操業休止、YATへ集約 |
| 2003年 7月 | ISO14001認証取得 | 2014年 10月 | 建屋のリース開始 |

ヨロズメヒカーナ(YMEX)

| | |
|------|---|
| 住所 | Carr. Aguascalientes-Zacatecas KM.18.8 SanFrancisco de Los Romo, Aguascalientes 20300, Mexico |
| 資本金 | 754百万ペソ |
| 株主構成 | ヨロズ:89.4%、メタルワングループ:10.6% |
| 代表者 | 会長 西原 國博 社長 近藤 史洋 |
| 創立日 | 1993(平成5)年2月8日 |
| 従業員数 | 647名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 200,000㎡ |
| 建屋面積 | 38,364㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

メキシコはNAFTA(北米自由貿易協定)を背景に自動車産業の集積地として発展し、USMCA協定に変わった今も依然として自動車産業はメキシコにおける重要産業として位置づけられている。YMEXはアグアスカリエンテス州において事業を開始して以来、高い製品品質を通じてお客様からの期待と信頼に応えてきたが、今後も期待を上回る高品質の製品をお届けしていく

■ 沿革

| | | | |
|----------|--------------------------------|-------|-----------------------|
| 1993年 2月 | 会社設立 | 2012年 | メキシコ日産ラインとのシンクロ納入開始 |
| 1994年 | ツル(日本名:サニー)のフロント・リア部品の生産開始 | 2017年 | 組立工場拡張、塗装工場増設 |
| 1996年 | 初代セントラ(日本名:サニー)のフロント・リア部品の生産開始 | 2017年 | Infinity QX50用部品の生産開始 |
| 2001年 | QS9001 認証取得 | 2018年 | IATF16949 認証取得 |
| 2002年 | ISO14001 認証取得 | 2018年 | メルセデスベンツV177用部品の生産開始 |
| 2004年 | TS16949 認証取得 | 2022年 | メキシコ日産より品質賞受賞(連続12回目) |
| 2010年 | VDA6.3 認証取得 | 2022年 | 北米日産より品質賞受賞(4回目) |

ヨロズオートモーティブグアナファト デ メキシコ(YAGM)

| | |
|------|--|
| 住所 | Av.Amistad #102 Parques Industriales Amistad Bajio, Apaseo El Grande, Guanajuato 38160, Mexico |
| 資本金 | 1,853百万ペソ |
| 株主構成 | ヨロズ:94.36%、(株)メタルワン:3.29%、YMEX:2.35% |
| 代表者 | 会長 西原 國博 副会長 近藤 史洋 社長 田中 裕二 |
| 創立日 | 2012年(平成24)年3月9日 |
| 従業員数 | 320名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 70,384㎡ |
| 建屋面積 | 42,872㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

急成長するメキシコの自動車需要を受け、ビジネスチャンスを活かすべく、新規納入先を積極的に開拓。メキシコ第二生産拠点として、多くの自動車メーカーと取引を行い、メキシコの自動車産業に貢献している

■ 沿革

| | | | |
|----------|-------------|----------|---------------------------|
| 2012年 3月 | 会社設立 | 2014年10月 | マツダと取引開始 |
| 2013年10月 | 日産自動車と取引開始 | 2015年 9月 | ISO14001 認証取得 |
| 2014年 1月 | VW社と取引開始 | 2017年 2月 | 建屋増築(TF3,500t、BL1,200t導入) |
| 2014年 2月 | 本田技研工業と取引開始 | 2018年 8月 | IATF16949 認証取得 |
| 2014年 4月 | YAGM 開所式 | 2019年 2月 | トヨタ自動車と取引開始 |

ヨロズグループ(連結会社)

ヨロズオートモーティブド ブラジル(YAB)

| | |
|------|---|
| 住所 | Av. Nissan, 1500-C, Portao 06, Polo Industrial, Resende, RJ 27537-800, Brasil |
| 資本金 | 250,900千レアル |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 西原 國博 社長 田中 淳一 |
| 創立日 | 2012年(平成24)年9月12日 |
| 従業員数 | 246名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 55,650 m ² |
| 建屋面積 | 19,164 m ² |
| 事業内容 | 自動車用サスペンション部品及び関連部品の製造・販売 |



■ 概要紹介

南米の生産拠点

■ 沿革

| | | | |
|----------|----------------|----------|-----------------|
| 2012年 9月 | 会社設立 | 2017年 4月 | 本田技研工業向け部品の納入開始 |
| 2014年10月 | 生産開始 | 2022年 7月 | IATF16949認証取得 |
| 2015年 2月 | 日産自動車向け部品の納入開始 | 2022年 8月 | ISO14001認証取得 |
| 2015年 7月 | ルノー社向け部品の納入開始 | | |

ヨロズタイランド(YTC)

| | |
|------|--|
| 住所 | Eastern Seaboard Industrial Estate (Rayong) 58 Moo 4, T.Pluek Daeng, A.Pluek Daeng, Rayong 21140, Thailand |
| 資本金 | 1,800百万パーツ |
| 株主構成 | ヨロズ：90%、ワイテック：10% |
| 代表者 | 会長 平船 康彦 社長 奥村 直幸 |
| 創立日 | 1996(平成8)年6月5日 |
| 従業員数 | 660名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 67,200m ² |
| 建屋面積 | 31,180m ² |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

東南アジアでの車輛生産・輸出拠点となり、「アジアのデトロイト」と呼ばれるタイは、アジア進出の初拠点である。コロナ禍や半導体不足でここ数年業績はやや低迷しているが、タイには強固なサプライチェーンがあり今後緩やかな回復が見込まれる

■ 沿革

| | | | |
|----------|-----------------------------|----------|----------------|
| 1996年 6月 | 会社設立 | 2004年 | 日野自動車向け部品の納入開始 |
| 1997年 | AAT(マツダ)・いすゞ自動車・日産自動車向け納入開始 | 2006年11月 | TS16949認証取得 |
| 1998年12月 | ISO9001認証取得 | 2009年 1月 | クボタ向け部品の納入開始 |
| 2000年 | 本田技研工業向け部品の納入開始 | 2017年12月 | IATF16949認証取得 |
| 2001年 | トヨタ自動車向け部品の納入開始 | 2018年 3月 | スズキ向け部品の納入開始 |
| 2002年 7月 | ISO14001 認証取得 | | |

ワイ・オグラオートモーティブタイランド社(Y-OAT)

| | |
|------|--|
| 住所 | WHA Eastern Seaboard Industrial Estate 1, 999/3 Moo 2, Tambol Tasit, Amphur Pluakdaeng, Rayong 21140, Thailand |
| 資本金 | 1,383百万パーツ |
| 株主構成 | ヨロズ：83%、ワイテック：10%、YTC：6%、オグラ金属：1% |
| 代表者 | 会長 平船 康彦 社長 奥村 直幸 |
| 創立日 | 2012(平成24)年4月2日 |
| 従業員数 | 145名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 53,000m ² |
| 建屋面積 | 16,000m ² |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

タイ第2拠点として、YTC向けのプレス単品供給をメインに操業

■ 沿革

| | |
|----------|---------------|
| 2012年 4月 | 会社設立 |
| 2013年 6月 | 生産開始 |
| 2017年 5月 | ISO14001 認証取得 |

ヨロズエンジニアリングシステムズタイランド(YEST)

| | |
|------|--|
| 住所 | Eastern Seaboard Industrial Estate (Rayong) 58 Moo 4, T.Pluek Daeng, A.Pluek Daeng, Rayong 21140, Thailand |
| 資本金 | 65百万パーツ |
| 株主構成 | YTC：57.7%、YE：42.3% |
| 代表者 | 会長 平船 康彦 社長 奥村 直幸 |
| 創立日 | 2002(平成14)年11月22日 |
| 従業員数 | 109名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | (YTC内) |
| 建屋面積 | (YTC内) |
| 事業内容 | 生産設備製造 |



■ 概要紹介

YTCの工機部門を増強して独立。金型・治工具・一貫製作体制を確立。Tooling部門としてヨロズグローバル拠点に金型、設備を供給。また、近年はヨロズ圏以外の外販積極的に取り組んでいる

■ 沿革

| | |
|----------|------------------------|
| 2002年11月 | 会社設立 |
| 2010年 2月 | ISO9001 認証取得 |
| 2014年 | マシニングセンター4台導入(第1期拡張投資) |
| 2018年 | マシニングセンター4台導入(第2期拡張投資) |

ヨロズグループ(連結会社)

广州萬宝井汽車部件有限公司(G-YBM)

| | |
|------|-----------------------------------|
| 住所 | 中国 广东省广州市花都区 新华镇汽车城东风大道28号 |
| 資本金 | 189百万人民币元 |
| 株主構成 | ヨロズ：51%、宝鋼国際経済貿易有限公司：25%、三井物産：24% |
| 代表者 | 董事長 平船 康彦 総経理 望月 昭男 |
| 創立日 | 2003年(平成15)年11月4日 |
| 従業員数 | 423名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 64,213㎡ |
| 建屋面積 | 27,405㎡ |
| 事業内容 | 自動車用サスペンション部品のプレス・組立および関連部品の製造・販売 |



■ 概要紹介

中国攻略の最初の拠点。今後の中国展開のうえで、マザー工場となる

■ 沿革

| | | | |
|-----------|----------------|----------|--|
| 2003年 11月 | 会社設立 | 2008年 1月 | 广汽本田、東風本田発動機と取引開始 |
| 2005年 3月 | 量産開始。東風日産と取引開始 | 2010年 4月 | 鄭州日産と取引開始 |
| 2005年 9月 | 广汽豊田発動機と取引開始 | 2011年 5月 | 广汽豊田と取引開始 |
| 2006年 9月 | 複数得意先に納品開始 | 2015年 7月 | 第3期増築完了 |
| 2006年 12月 | TS16949認証取得 | 2017年 8月 | 東風日産より NQA 賞(ChinaRegion)受賞(2回目) (FY2016) |
| 2006年 12月 | 第2期増築開始 | 2018年 9月 | IATF16949認証取得 |
| 2007年 3月 | 東風本田と取引開始 | | |
| 2007年 10月 | ISO14001認証取得 | | |

武漢萬宝井汽車部件有限公司(W-YBM)

| | |
|------|----------------------------------|
| 住所 | 中国 湖北省武漢市 武漢経済技術開発区全力二路9号 |
| 資本金 | 276百万人民币元 |
| 株主構成 | ヨロズ：51%、宝鋼金属有限公司：25%、三井物産(株)：24% |
| 代表者 | 董事長 平船 康彦 総経理 安長 秀明 |
| 創立日 | 2010(平成22)年7月19日 |
| 従業員数 | 414名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 62,200㎡ |
| 建屋面積 | 37,577㎡ |
| 事業内容 | 自動車用サスペンション部品のプレス・組立及び関連部品の製造・販売 |



■ 概要紹介

総経理方針：安全で快適な職場づくりを追求し、全数品質保証された商品をより安く生産し、お客様の要求する納期通りにお届けする

■ 沿革

| | | | |
|-----------|---------------------------|-----------|-----------------------------|
| 2010年 7月 | 会社設立 | 2015年 12月 | 東風本田より品質優秀サプライヤー賞受賞 |
| 2011年 9月 | W-YBM 起工式 | 2016年 1月 | 鄭州日産より優秀サプライヤー賞受賞(2015年度) |
| 2011年 11月 | W-YBM 操業開始、東風日産、鄭州日産と取引開始 | 2018年 1月 | 鄭州日産より優秀納入サプライヤー賞受賞(2017年度) |
| 2012年 2月 | 東風本田と取引開始 | 2018年 8月 | IATF16949認証取得 |
| 2012年 3月 | W-YBM 開所式/YPW Kick off | 2019年 4月 | 日産中国より「商流切替協力賞」[納入遵守率優秀賞]受賞 |
| 2013年 11月 | TS16949認証取得 | 2020年 8月 | 日産中国より「特別貢献賞」受賞 |
| 2014年 3月 | 日産中国より優秀物流改善賞受賞 | 2021年 3月 | NCICより最佳物流貢献賞受賞(2020年度) |
| 2014年 6月 | ISO14001認証取得 | 2022年 1月 | 鄭州日産より年度優秀納入賞受賞(2021年度) |
| 2015年 3月 | 日産中国より優秀物流改善賞受賞 | 2022年 3月 | NCICより技術協力賞受賞(2021年度) |

ヨロズ JBM オートモーティブタミルナドゥ(YJAT)

| | |
|------|--|
| 住所 | Plot No : B5, B6, SIPCOT Industrial Park, Phase-II,Vengadu, Sriperumbudur Taluk, Kancheepuram,Tamil Nadu 602105, India |
| 資本金 | 4,000百万ルピー |
| 株主構成 | ヨロズ：97.50%、JBM：2.50% |
| 代表者 | 会長 平船 康彦 社長 仲里 秀利 |
| 創立日 | 2011(平成23)年2月10日 |
| 従業員数 | 299名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 55,615㎡ |
| 建屋面積 | 17,601㎡ |
| 事業内容 | Automotive Parts Manufacture and Sales |



■ 概要紹介

自動車部品の製造・販売

■ 沿革

| | | | |
|-----------|--|----------|----------------------------------|
| 2010年 12月 | 会社設立 | 2017年 1月 | HCIL(ホンダカーズ)と取引開始 |
| 2011年 2月 | 稼働開始。ルノー日産部品の供給開始 | 2018年 4月 | フォード社と取引開始 |
| 2013年 8月 | TS16949認証取得 | 2018年 8月 | IATF16949認証取得 |
| 2013年 12月 | ISO14001認証取得 | 2019年 5月 | 中国ルノー(e-GT)と取引開始 |
| 2016年 4月 | TKM(トヨタ キルロスカ モーター)、AKL(アイシン カルナタカ)と取引開始 | 2022年 7月 | JOAI(JBM オギハラオートモーティブインディア)と取引開始 |

ヨロズオートモーティブインドネシア(YAI)

| | |
|------|---|
| 住所 | Kawasan Industri Mitra Karawang Jl.Mitra Barat III Blok L6,7,8 Desa Parungmulya - Kecamatan Ciampel Kabupaten Karawang, Jawa Barat 41361, Indonesia |
| 資本金 | 770,000 百万ルピア |
| 株主構成 | ヨロズ：100% |
| 代表者 | 会長 平船 康彦 社長 齋藤 建治 |
| 創立日 | 2012(平成24)年1月 |
| 従業員数 | 176名(2023年6月30日現在) |
| 敷地面積 | 72,000㎡ |
| 建屋面積 | 19,322㎡ |
| 事業内容 | 自動車部品製造 |



■ 概要紹介

アセアン区域において人口、市場規模、各完成車メーカーの参入から、タイに次ぐ2大市場になると期待される国であり、拠点設立

■ 沿革

| | | | |
|-----------|---------------------------------|-----------|---|
| 2012年 1月 | 会社設立 | 2017年 5月 | PT. FUJI SEAT INDONESIAと取引開始 |
| 2012年 5月 | 工場建設着工 | 2017年 8月 | PT. KUBOTA INDONESIAと取引開始 |
| 2013年 3月 | ジャカルタ事務所閉鎖、カラワン工場内事務所にて業務開始 | 2019年 1月 | PT. HIRUTA KOGYO INDONESIAと取引開始 |
| 2013年 8月 | PT. NISSAN MOTOR INDONESIAと取引開始 | 2019年 1月 | PT. MIWA ASALTA MANUFACTURINGと取引開始 |
| 2013年 9月 | PT. HONDA PROSPECT MOTORと取引開始 | 2020年 11月 | PT. MITSUBISHI MOTOR KRAMA YUDHA INDONESIAと取引開始 |
| 2013年 9月 | PT. SUZUKI INDOMOBIL MOTORと取引開始 | 2022年 11月 | PT. TOYOTA MOTOR MANUFACTURING INDONESIAと取引開始 |
| 2014年 2月 | オープニングセレモニー開催 | | |
| 2016年 10月 | ISO14001認証取得 | | |
| 2016年 10月 | IATF16949認証取得 | | |

年表

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|----|---------------------------------------|----|---|
| 1940 昭和15 | 4 | 横浜市鶴見区上末吉町に合資会社志藤製作所設立 創業者：志藤六郎 | 1 | 米内光政内閣成立 |
| | | | 5 | 東洋工業が小型四輪乗用車の試作を完了 |
| | | | 9 | 日独伊3国同盟締結 |
| | | | 10 | 会社経理統制令・賃金統制令改正各公布 |
| 1941 昭和16 | | | 1 | 重要産業統制団体協議会設立 |
| | | | 4 | 東京・大阪などに米穀配給通帳制実施 |
| | | | 4 | 日ソ中立条約締結 |
| | | | 4 | 東京自動車工業がデーゼル自動車工業に改称 |
| | | | 10 | 乗用自動車のガソリン使用を全面的に禁止 |
| | | | 10 | 東条英機内閣成立 |
| | | | 12 | 太平洋戦争始まる |
| 1942 昭和17 | | | 4 | 米空軍が日本本土を初空襲 |
| | | | 5 | デーゼル自動車工業から日野製造所が分離独立し、日野重工業が発足 |
| | | | 11 | 関門海底トンネル開通 |
| | | | 12 | 日立製作所中央研究所、電子顕微鏡を完成 *この年銑鉄生産高425万6,000トン、戦前で最高 |
| 1943 昭和18 | 6 | 萬製作所を買収し、志藤製作所は株式会社萬製作所として新発足 社長：志藤六郎 | 8 | 日産自動車吉原工場が発足 |
| | | | 10 | 統制会社令公布 |
| | | | 10 | 軍需会社法公布 |
| | | | 12 | 学徒出陣始まる *この年戦時経済統制、頂点に達する |
| 1944 昭和19 | 9 | 三池工業と取引開始 | 1 | 自動車製造各社が軍需会社に指定 |
| | | | 6 | 北海道昭和新山誕生 |
| | | | 7 | サイパン島で日本軍全滅 |
| | | | 7 | 小磯内閣成立 |
| | | | 8 | 学徒勤労令・女子挺身勤労令公布 |
| | | | 9 | 日産自動車が日産重工業に改称 |
| | | | 11 | B29が初めて東京を爆撃 |
| | | | 12 | 自動車製造各社、機械設備・資材・部品などの疎開を開始 |
| 1945 昭和20 | 2 | 新潟県見附町に工場疎開 | 3 | 東京大空襲(死傷者12万人) |
| | 3 | 志藤六郎社長応召 | 4 | 鈴木貫太郎内閣成立 |
| | 8 | 終戦により一時休業状態 | 8 | 広島(6日)・長崎(9日)に原子爆弾投下 |
| | | | 8 | 太平洋戦争終結 |
| | | | 8 | 東久邇宮稔彦内閣成立 |
| | | | 9 | 日産重工業横浜工場を進駐車が接収 |
| | | | 9 | GHQ、トラックの製造を許可 |
| | | | 11 | GHQが財閥解体を指令 |
| | | | 11 | 自動車協議会発足 |
| | | | 12 | 日産重工業、財閥傘下企業として制限会社に指定 |
| | | | 12 | 自動車(新車)配給要綱実施 |
| | | | 12 | 自動車製造工業組合設立 |
| | | | 12 | 労働組合法公布 |
| 1946 昭和21 | 3 | 新潟県見附町で玩具・農機具・木工機械などを製造、販売 | 1 | GHQが軍国主義者の公職追放を指令 |
| | | | 1 | 日産重工業、本社を日本橋から横浜に移転 |
| | | | 1 | 自動車製造事業法が廃止 |
| | | | 2 | 金融緊急措置令、日本銀行券預入令公布 |
| | | | 4 | 経済同友会設立 |
| | | | 5 | 吉田茂内閣成立 |
| | | | 6 | 日本自動車会議所発足 |
| | | | 7 | 日産重工業吉原工場、ダットサントラックの戦後1号車をオフライン |
| | | | 10 | 本田技術研究所設立(浜松) |
| | | | 11 | 日本国憲法公布 *この年発疹チフスが空前の大流行 |
| 1947 昭和22 | 4 | 工場用地を横浜市鶴見区市場町に取得 | 1 | GHQ、ゼネスト中止を指令 |
| | 12 | 新工場(660㎡)を建設、自動車関連の修理・再生・整備を開業 | 2 | 自動車技術会を設立 |
| | | | 4 | 労働基準法公布(9.1施行) |
| | 12 | シャーリングマシンを導入 | 4 | 独占禁止法公布(7.20施行) |
| | 12 | 建設用鉄骨材のガセットを製造、販売 | 5 | 日本国憲法施行 |
| | | | 6 | 片山哲内閣成立 |
| | | | 6 | GHQより小型乗用車年間300台生産の許可 |
| | | | 8 | 日産重工業吉原工場、ダットサン乗用車の戦後1号車をオフライン |
| | | | 9 | キャスリーン台風で関東地区大水害 *この年ペビーブーム到来 |
| 1948 昭和23 | 4 | 萬自動車工業株式会社設立(資本金19万5,000円) | 2 | 日産重工業が過度経済力集中排除法による指定業者に指定 |
| | | | 3 | 芦田均内閣成立 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|----|--|----|---|
| 1948 昭和23 | 4 | 東京高速機関工業・北辰化学工業・帝国自動車工業と取引開始 | 3 | 全日本自動車産業労働組合結成 |
| | 10 | 資本金を100万円に増資 | 4 | 自動車工業会・自動車部品工業会設立 |
| | 10 | 細田機械工業と取引開始 | 4 | 日本小型自動車工業会設立 |
| | | | 5 | 日産重工業、新ダットサンデラックスセダン(860cc)試作車完成 |
| | | | 7 | 政府がGHQ勧告の経済安定10原則を発表 |
| | | | 7 | 国民の祝日に関する法律公布 |
| | | | 9 | 朝鮮民主主義人民共和国樹立 |
| | | | 9 | 本田技研工業設立 |
| | | | 11 | GHQ、企業合理化3原則を発表 |
| | | | 12 | GHQ、経済安定9原則を発表 *この年日本脳炎大流行 |
| 1949 昭和24 | 4 | 横芝電気と取引開始 | 4 | 小型乗用車・乗用三輪車などが物品税の課税対象となる |
| | 4 | エキゾーストチューブ製造用の画期的なパイプベンダーを開発、180型トラック用のエキゾーストチューブ生産を機に日産重工業と取引開始 | 5 | 通商産業省発足 |
| | 11 | 500トン水圧プレスを自社製作 | 6 | 日本工業規格(JIS)制定 |
| | | | 6 | 日産重工業がダットサン乗用車の輸出向け試作車完成 |
| | | | 7 | デーゼル自動車工業がいすゞ自動車に改称 |
| | | | 8 | 日産重工業が日産自動車に改称 |
| | | | 10 | 中華人民共和国発足 |
| | | | 11 | 湯川秀樹教授、ノーベル物理学賞受賞 *この年ドッジライン実施により不況、物価上昇に歯止め |
| 1950 昭和25 | 4 | 自動車の整備業から部品製造に転換 | 1 | 民間輸入貿易再開許可 |
| | 4 | 日産自動車と本格的取引開始 | 4 | 日本製鉄を八幡製鉄・富士製鉄に分割 |
| | 7 | 150トンパワープレスを導入 | 4 | トヨタ自動車販売設立 |
| | 8 | 小知和製作所と取引開始 | 4 | 普通自動車の公定価格が廃止 |
| | 8 | 300トン水圧プレス1台自社製作 | 4 | 資産再評価法公布 |
| | 8 | ナパーム弾の弾体を受注し500トンプレスで生産 | 5 | 民生デーゼル工業(現・UDトラック)発足 |
| | 8 | GMC米軍トラックのエキゾーストチューブを受注 | 6 | 朝鮮戦争始まる |
| | | | 7 | 日本労働組合総評議会(総評)結成 |
| | | | 7 | 富士精密工業設立 |
| | | | 7 | 報道関係でレッドパージが全産業に波及 |
| | | | 7 | 自動車税創設 |
| | | | 8 | 日産自動車、制限会社の指定解除 |
| | | | 8 | 警察予備隊令公布 |
| 1951 昭和26 | 4 | 新工場(415.8㎡)の増設 | 3 | 日産自動車・トヨタ自動車・いすゞ自動車に対日援助見返り資金融資が決定 |
| | 4 | 民生デーゼル工業(現・UDトラック)と取引開始 | 4 | GHQが石油行政権を日本政府に移譲、乗用車石油制限が緩和 |
| | 4 | 新日国工業(現・日産車体)と取引開始 | 4 | 国電桜木町事件発生(死者106人) |
| | 4 | スポット溶接機2台導入(1・2号機) | 5 | 世界保健機構(WHO)、日本の加盟承認 |
| | 6 | 日本内燃機製造(現・日産工機)と取引開始 | 6 | 国際労働機構(ILO)、日本の加盟承認 |
| | | | 6 | 自動車登録令・自動車道路標識令公布 |
| | | | 9 | 民間ラジオ放送開始 |
| | | | 9 | サンフランシスコで対日平和条約調印 |
| | | | 9 | 日米安全保障条約調印 |
| | | | 12 | 発動機製造、ダイハツ工業に改称 *この年赤痢が大流行。結核が初めて死因の2位に下がる(1位は脳溢血) |
| 1952 昭和27 | 4 | 小松製作所と取引開始 | 4 | 対日講和条約および日米安全保障条約発効、GHQ廃止 |
| | 4 | 新工場増設 | 5 | 皇居前広場でメーデー事件発生 |
| | 6 | 200トン・120トンプレスを導入 | 6 | 日中貿易協定調印 |
| | 10 | 日本航空からトラップ3基受注 | 8 | 日本が国際通貨基金(IMF)に加盟 |
| | | | 10 | 通産省、「乗用自動車関係提携及び組立て契約に対する取扱方針」を決定 |
| | | | 11 | たま電気自動車をプリンス自動車工業に改称 |
| | | | 12 | 日産自動車が英オースチン社とA40型乗用車国産化の技術提携契約締結 |
| 1953 昭和28 | 3 | 年間売上高5,837万円を達成 | 2 | NHK、テレビの本放送開始 |
| | 4 | 新工場増設 | 2 | 日野デーゼル工業がムルノー公団と乗用車ルノー4CVの組立製造の技術援助契約に調印 |
| | 4 | 本田技研工業と取引開始 | 3 | ソ連スターリン首相死去 |
| | 4 | 富士自動車と直接取引開始 | 4 | 日米友好通商航海条約調印 |
| | 4 | 日本ラヂエーター(現・マレリ)と取引開始 | 7 | 富士重工業設立 |
| | 4 | 日本精工と取引開始 | 7 | 道路整備財源等に関する臨時措置法公布(ガソリン税が道路整備の目的税に) |
| | 8 | 300トン・100トンプレスを導入 | 7 | 朝鮮戦争休戦協定調印 |
| | | | 8 | 日本テレビ、本放送開始(民放初) |
| | | | 9 | 独占禁止法改正公布(不況・合理化カルテルの認可) |
| | | | 10 | ガット第8回総会で日本の準加盟承認 |
| | | | 11 | 新三菱重工業が戦後初のトランスファーマシンを完成 *この年1934年以後の凶作発生。街頭、店頭テレビが大人気 |
| 1954 昭和29 | 3 | 年間売上高1億円突破 | 1 | ガット加盟21カ国が日本に最恵国待遇を与える協定に調印 |
| | 4 | 福利厚生の一環として親和会発足 | 3 | 「第五福竜丸」が死の灰をかぶる |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|------------------------------------|----|------------------------------|
| 1954 昭和29 | 4 | 東洋継手を設立(1959年売却) | 3 | 日米相互防衛援助協定調印 |
| | 5 | 日産宝会に入会 | 4 | 物品税法改正による各社小型乗用車の値下げを発表 |
| 1955 昭和30 | 5 | スポット溶接機を導入開始 | 4 | 富士精密工業がプリンス自動車工業を吸収合併 |
| | 8 | ニッサントラック480型のスプリングブラケットを大量受注(VA1号) | 4 | 第1回全日本自動車ショーを東京・日比谷公園で開催 |
| 1956 昭和31 | 4 | 品質管理に重点的に取り組む | 4 | 全日本労働組合会議(全労会議)結成 |
| | 5 | 鶴見工場に2階建て事務所を建設 | 6 | 鈴木式織機が鈴木自動車工業に改称 |
| 1957 昭和32 | 1 | 資本金を400万円に増資 | 7 | 防衛庁設置、自衛隊発足 |
| | 3 | 年間売上高2億5,000万円突破 | 9 | 青函連絡船洞爺丸遭難事故(死者・行方不明者1,155人) |
| 1958 昭和33 | 3 | 年間売上高4億5,000万円突破 | 9 | 日産自動車が吉原工場で新ダットサンの1号車をオフライン |
| | 4 | 創立10周年記念式典開催、社旗を制定 | 12 | 鳩山一郎内閣成立 |
| 1959 昭和34 | 4 | 横浜市港北区樽町に新工場建設着手 | 12 | 日産自動車がオースチンA50第1号車をオフライン |
| | 9 | 伊勢湾台風の影響で鶴見川氾濫、鶴見工場浸水 | | *この年外為収支6月より黒字。電気洗濯機が急速に普及 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|----|---|----|---|
| 1959 昭和34 | 9 | 大蔵省がドル為替自由化実施 | 1 | 貿易・為替自由化の基本方針を決定 |
| | 10 | トヨタ自動車工業が日本初のディーゼル乗用車クラウンディーゼルの発表 | 1 | 日米新安全保障条約調印 |
| 1960 昭和35 | 11 | 安保阻止闘争のデモ隊国会乱入 | 3 | 日産自動車が中型乗用車セドリックを発表 |
| | 12 | 在日朝鮮人の北朝鮮送還始まる | 3 | いすゞ自動車、小型トラック初のディーゼル車を発表 |
| 1961 昭和36 | | *この年岩戸景気が始まる。輸出品、戦前水準を回復 | 3 | 三井三池炭鉱争議始まる |
| | 2 | 事務所棟完成 | 7 | 池田勇人内閣成立 |
| 1962 昭和37 | 2 | パレット用金枠、NES規格に採用 | 9 | 小型車の総排気量を1,500CCより2,000CCに引き上げ |
| | 3 | 新入社員大量採用、従業員300名を越す | 9 | NHK、日本テレビなどがカラーテレビの本放送開始 |
| 1963 昭和38 | 3 | スチールスラットコンベアを横浜工場に導入 | 9 | 日産自動車が米国日産自動車会社(NMC)を設立 |
| | 6 | 組立ラインに流れ作業用のコンベアラインを設置 | 10 | 浅沼稻次郎社会党委員長刺殺される |
| 1964 昭和39 | 7 | ショットプラストマシンを本社工場に導入 | 10 | トヨタ自動車工業、大衆乗用車を発表(後にパブリカと命名) |
| | 8 | 250トンダブルクランクプレスを本社工場に導入 | 11 | ケネディ氏、米大統領に当選 |
| 1965 昭和40 | 8 | 75kVA スポット溶接機を本社工場に導入 | 12 | 民生ダイゼルの工業を日産ディーゼル工業に改称 |
| | 10 | QC委員会、総勢13名で発足 | 12 | 国民所得倍増計画、閣議で決定 |
| 1966 昭和41 | 11 | 生産部門を中心に品質管理の勉強会、組織的に始まる | | *この年電気冷蔵庫、電気洗濯機、テレビが普及、三種の神器が流行語 |
| | 1 | QC委員会機関誌「よろず」創刊 | 1 | 裏日本が豪雪でマヒ状態 |
| 1967 昭和42 | 2 | 土屋・橋本・大塚・萬の4社QC座談会第1回を当社で開催 | 2 | 富士精密工業をプリンス自動車工業に改称 |
| | 4 | IBMパンチカードシステム(PCS)を使用開始 | 3 | 富士重工業、スバルサンパートラック発売 |
| 1968 昭和43 | 5 | 健康保険を神奈川県鉄工業組合保険に所属変更 | 3 | 日野自動車工業、乗用車コンテッサ900、小型トラックプリスカを発表 |
| | 10 | 志藤六郎社長、欧米6カ国の自動車産業視察に参加 | 4 | 物品税法一部改正 |
| 1969 昭和44 | 11 | NHKが「日本の顔」取材で来社 | 4 | トラック・バスの完成車および二輪車の貿易自由化実施 |
| | | | 4 | ソ連宇宙船ボストーク1号(ガガーリン搭乗)地球一周飛行に成功 |
| 1970 昭和45 | | | 8 | 東ドイツ政府、東西ベルリンの壁封鎖 |
| | | | 9 | 日本航空、国内線にジェット機使用開始(東京~札幌間) |
| 1971 昭和46 | | | 9 | 経済協力開発機構(OECD)発足 |
| | | | 10 | いすゞ自動車、新乗用車ベレル発表 |
| 1972 昭和47 | | | 11 | 東洋工業、ロータリーエンジン試作第1号完成 |
| | | | | *この年レジャーブーム強まる |
| 1973 昭和48 | 2 | 東京通商産業局長から優良診断工場として表彰 | 1 | 新日国工業を日産車体工機に改称 |
| | 3 | 横浜市の賓客として来日中のインド、ビルマ、セイロン、イスラエルの方々が工場見学に来社 | 2 | 日米相互関税引下げ協定に調印 |
| 1974 昭和49 | 5 | 資本金を7,200万円に増資 | 2 | 米国初の人間衛星フレンドシップ7号打ち上げに成功 |
| | 6 | 第1回TWI社内講習会を開催 | 4 | 通産省産業構造調査会重工業部会に乗用車小委員会を設置 |
| 1975 昭和50 | 7 | 日刊工業新聞社主催の「運搬と荷役展」にパレット・金網枠を出展 | 5 | 常磐線三河島駅構内で二重衝突事故発生(死者160人) |
| | 8 | 1200トンクランクレスプレスを本社工場に導入 | 6 | 日本、ECC相互関税引下げ協定に調印 |
| 1976 昭和51 | 11 | 1962年度優良企業として中小企業庁長官賞を受賞 | 8 | 三宅島、22年ぶりに大噴火 |
| | | | 10 | 日産自動車がフェアレディSP310型発売 |
| 1977 昭和52 | | | 10 | ケネディ米大統領、キューバ海上封鎖を声明(キューバ危機) |
| | | | 10 | 日本自動車連盟(JAF)発足 |
| 1978 昭和53 | | | | *この年東京が世界初の1,000万人都市へ。テレビ受信契約者数1,000万人を突破 |
| | 4 | 三池工業・大和工業・当社の3社でサンワ工業を設立 | 2 | 日産自動車が自動車生産累計100万台達成 |
| 1979 昭和54 | 4 | 宝会のプレス金型委託学生として当社より5名が神奈川県総合職業訓練所に入所 | 4 | いすゞ自動車が発行するディーゼル乗用車ベレルの開発で日本機械学会賞を受賞 |
| | 7 | 450kVA プロジェクション溶接機を本社工場に導入(プロジェクション溶接機第1号機) | 6 | 黒部川第四発電所完成 |
| 1980 昭和55 | 10 | 日産自動車の指導により生産同期化実験を開始 | 6 | 外国為替管理令改正公布(資本取引の自由化) |
| | 11 | 本社工場に新塗装ライン設置 | 8 | 部分的核実験停止条約調印(日・米・英・ソ) |
| 1981 昭和56 | 12 | 700トンクランクプレスを本社工場に導入 | 9 | 日産自動車、戦後10万台目の輸出車を船積み |
| | | | 10 | 原子力研究所、初の原子力発電試験に成功 |
| 1982 昭和57 | | | 11 | 国鉄鶴見事故発生(死者161人) |
| | | | 11 | ケネディ米大統領暗殺される |
| 1983 昭和58 | | | | *この年火力発電量が水力を上回る発電量(火主水従) |
| | 1 | 300トンブランピングプレスを導入 | 4 | 日本、IMF8条国に移行 |
| 1984 昭和59 | 1 | 700トンクランクプレス稼働開始 | 4 | 一般海外渡航の自由化 |
| | 1 | フラッシュパット溶接機を本社工場に導入 | 4 | 経済協力開発機構(OECD)に加盟 |
| 1985 昭和60 | 3 | ラジアルボール盤を工機工場に導入 | 6 | トヨタ自動車・日産自動車・プリンス自動車工業・いすゞ自動車、乗用車を値下げ |
| | 6 | 本社工場内レイアウトの大幅改善を実施 | 6 | 日産自動車、セドリックディーゼル発売 |
| 1986 昭和61 | 9 | 塗装装置を設置してプレスから完成品の出庫までを同期化 | 6 | 新潟地震(死者26人、全壊・全焼2,250戸) |
| | 9 | 労使懇談会の名称を経営協議会に改称 | 7 | 日産自動車が東京オリンピック用に193台を提供(セドリックなど) |
| 1987 昭和62 | 10 | 当社ボーイスカウト団、東京オリンピックで国旗掲揚に奉仕 | 7 | 三菱重工業、デボネア発売 |
| | | | 10 | 国鉄、東海道新幹線開業 |
| 1988 昭和63 | | | 10 | 第18回オリンピック東京大会開催 |
| | | | 11 | 佐藤栄作内閣成立 |
| 1989 昭和64 | | | 11 | 全日本労働総同盟発足 |
| | | | | *この年第1次マニションブーム。発生動く女性の呼称、BGからOLへ |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|--|---|--|
| 1965 昭和40 | | <ul style="list-style-type: none"> 3 東南アジアから視察団来社 3 全日本部品製造労働組合自動車工業支部が誕生 6 多能工教育の一環で技能手帳・技能バッジ制度が発足 12 400トンクランクプレスを本社工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 米軍、北ベトナムのドンホイを空爆(北爆開始) 3 山陽特殊製鋼、戦後最大の倒産 3 ソ連宇宙船ボスホート2号でレオノフ飛行士、初の宇宙遊泳に成功 4 各社新車発表、トヨタ自動車S800、日野自動車コンテッサ1300クーペ、日産自動車シルビアCSP311、富士重工業スバル1000(10.21)、三菱自動車工業コルト800(11.1) 5 ILO87号条約承認 5 日産自動車の座間工場完成 6 日韓基本条約調印 7 名神高速道路全線開通 10 朝永振一郎氏、ノーベル物理学賞受賞 10 日産自動車、大型乗用車プレジデント発表 *この年運転免許保有者2,000万人を突破、マイカーブーム始まる |
| 1966 昭和41 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 400トンクランクプレス3台を本社工場に導入 1 プレス同期化ライン設定 3 縦型中線リ盤を工機工場に導入 4 工機工場地鎮祭 9 工機工場落成式 11 神奈川県青少年技能認定に50名が参加、3名が特別優秀者として知事賞受賞 12 フェースカッターを工機工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 戦後初の赤字国債発行 2 全日空機、東京湾に墜落(死者133人) 3 BOAC機、富士山麓に墜落(死者124人) 4 日産自動車がサニーB10新発売 5 中国で文化大革命始まる 7 新東京国際空港を成田市三里塚に決定 8 日産自動車がプリンス自動車工業を合併 10 トヨタ自動車工業が日野自動車工業と業務提携を発表 12 国民の祝日に「建国記念の日」を追加公布 12 いすゞ自動車が富士重工業と業務提携を発表 *この年日本の人口1億人突破、いざなぎ景気始まる |
| 1967 昭和42 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 本社工場出荷場上棟式 3 栃木県小山市に工場用地(6万5,894㎡)取得 3 400トンクランクプレスプレスを試圧 専用プレスとして工機工場に導入 9 資本金を2億円に増資 11 200kVp×5mAX線装置を本社工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 日産自動車が天皇陛下御料車ニッサンプリンスロイヤルを宮内庁に納入 4 (社)日本自動車工業会発足 5 ケネディ・ラウンド(関税一括引下げ交渉)が主要国(米・英・日・EEC)間で妥結 5 東洋工業がロータリーエンジン搭載車コスモスポーツを発表 6 第3次中東戦争勃発 6 中国が初の水爆実験に成功 7 ヨーロッパ共同体(EC)発足 8 東南アジア諸国連合(ASEAN)結成 9 本田技研工業がF1イタリアグランプリで優勝 11 トヨタ自動車工業がダイハツ工業と業務提携覚書調印 12 東京都、都電の銀座線など8路線廃止 12 初の日米自動車会談開催 *この年自動車保有台数1,000万台突破。ミニスカート大流行 |
| 1968 昭和43 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 小山工場起工式 3 小山工場開設準備室新設 3 創立20周年記念式典 4 プレーナーを工機工場に導入(1号機) 4 小山工場に組立工場完成 4 650kVAプロジェクト溶接機を本社工場に導入(1号機) 7 小山工場に圧造工場完成 8 500トンBLプレスを小山工場に導入 10 電着塗装装置を小山工場に設置 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 日産自動車本社を東京銀座に移転 4 日本初の超高層ビル関ビル完成 5 いすゞ自動車と富士重工業との業務提携解消 6 東大紛争、安田講堂を占拠 6 三菱重工業がいすゞ自動車との業務提携に調印 6 小笠原諸島、日本に正式復帰 7 ケネディ・ラウンドによる第1回関税引下げを実施 10 日産自動車、スカイライン2000GT発売 10 川端康成、ノーベル文学賞受賞 10 日産自動車が富士重工業との業務提携発表 12 トヨタ自動車工業、年産100万台達成 12 東京府中市で3億円強奪事件発生 *この年GNP1,428億ドル、アメリカに次ぎ世界第2位に |
| 1969 昭和44 | | <ul style="list-style-type: none"> 3 8ステーショントランスファーマルチスロット溶接機を自社製作 4 社内報「よろず」通巻100号を発刊 6 資本金を3億円に増資、日産自動車が25%資本参加 7 400トンクランクプレスプレスを小山工場に導入 9 本社社屋完成 10 組合支部結成10周年記念総会開催 11 日産圏経営資料共同処理センターを利用し、在庫把握の実験・訓練を実施 12 700トントランスファープレス2台を小山工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 機動隊が東大安田講堂の封鎖を解除 2 閣議で亜硫酸ガスに関する環境基準を決定 2 トヨタ自動車工業、生産累計500万台達成 2 日産自動車、ダットサントラック生産累計100万台達成 3 第2次資本自由化実施 4 海外渡航用の外貨持ち出し制限を緩和 5 いすゞ自動車が三菱重工業との提携を解消 5 日産自動車、生産累計500万台達成 5 リコール車問題がクローズアップ 7 道路運送車両法改正(欠陥車の公表義務づけ) 7 アメリカのアポロ11号月面着陸、月面に人類の第一歩 9 日銀、公定歩合を年利建てに変更 *この年商船保有量2,399万総トンで世界第2位に。テレビ受像機生産台数世界第1位に |
| 1970 昭和45 | | <ul style="list-style-type: none"> 3 大型電算機HITAC8210を本社に設置 3 完成品倉庫の在庫把握の本番を開始 5 磁気探傷機を本社工場に導入(第1号機) 6 今間製作所および住友商事との合併会社庄内プレス工業(現・庄内ヨロズ)を設立 7 倣い型彫盤・複合フライス盤(7.31)を工機工場に導入 8 コンデンサースポット溶接機2台を小山工場に導入 10 宝会第3グループQC大会を当社で開催 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 日産自動車、東洋工業および米フォード社が合併で日本自動変速機を設立 2 トヨタ自動車工業、コロナに日本初の電子制御式A/T採用 2 東大宇宙航空研究所、国産初の人工衛星「おおすみ」打ち上げに成功 3 日本万国博覧会、大阪で開催 3 日産自動車がいすゞ自動車と業務提携協定に調印 3 八幡・富士両製鉄合併、新日本製鉄発足 3 日航機よど号、赤軍派がハイジャック 4 三菱自動車工業設立 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|--|---|--|
| 1970 昭和45 | | | | <ul style="list-style-type: none"> 5 小型乗用車の関税引き下げ 5 東京牛込柳町で慢性鉛中毒患者を確認 6 政府が日米安全保障条約延長の声明発表 7 中央公害対策本部発足 11 三島由紀夫、陸上自衛隊で割腹自殺 12 アメリカ大気汚染防止法(マスキー法)成立 |
| 1971 昭和46 | | <ul style="list-style-type: none"> 3 放電加工機を工機工場に導入 3 疲労試験機を本社工場に導入 6 小山工場に福利厚生施設としてプールを新設 7 IEの社内展開を開始 9 小山工場に工機工場を増設 10 社内標準時間を設定 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 本田技研工業が低公害CVCCエンジンを発表 4 自動車資本自由化実施 6 勤労者財産形成促進法公布 6 政府が輸入自由化促進等8項目の総合的対外経済政策決定 6 沖縄返還協定調印 7 環境庁発足 7 自動車騒音規制施行 7 日産自動車といすゞ自動車の業務提携を解消 7 いすゞ自動車が米GM社と資本提携協定に調印 8 ニクソン米大統領がドル防衛措置を発表(ドル・ショック) 8 円、変動相場制に移行 9 両陛下、戦後初のヨーロッパご訪問 12 自動車重量税新設 *この年ボーリング人口1,000万人。ソ連の金星7号、金星に軟着陸 |
| 1972 昭和47 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 700トントランスファープレスを工機工場に導入 2 マルチプロジェクト溶接機を小山工場に導入 3 社内にモデルショップを設置、IE導入後の能率管理を開始 3 インデックスマシンを本社工場に導入 3 年間売上高100億円を突破 6 50トンダイスポッピングプレスを工機工場および小山工場に各1台導入 7 小山工場でプール開き 9 小山工場のレイアウトを大幅変更 10 オートアーク溶接装置2台を小山工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 横井庄一さん、グアム島から帰還 2 第11回冬季オリンピック札幌大会開催 2 連合赤軍、浅間山荘事件発生 3 通産省がPCBの生産および使用禁止 5 沖縄の施政権返還、沖縄県が発足 6 田中通産相が「日本列島改造論」を発表 7 田中角栄内閣成立 9 中国自動車視察団来日 9 日産自動車、生産累計1,000万台を達成 9 日中共同声明に調印、国交正常化 11 上野動物園、ジャイアントパンダ公開で大人気 12 環境庁が1973年実施の自動車排ガス規制基準値を告示 12 本田技研工業CVCCエンジンがマスキー法1975年規制値に合格 *この年郵便貯金残高10兆円を超える。パンダブーム |
| 1973 昭和48 | | <ul style="list-style-type: none"> 3 資本金を5億円に増資、日産自動車が35%資本参加 5 雨ヶ谷独身寮完成 6 工業用ロボット第1号機を本社工場に導入 9 400トンBLプレスの小山工場導入およびディッピング塗装装置が小山工場稼働開始 10 庄内プレス工業を子会社化(出資比率75%) 11 第8回自動車労働体育祭全国大会で女子バレーボールチーム優勝 12 電算機HITAC8250、本社に設置 12 1000トントランスファープレス2台、500トントランスファープレス3台を小山工場に導入 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 低公害車優遇税制を創設決定 1 ベトナム和平協定パリで調印。米軍撤退決定 2 円、変動相場制へ移行(変動幅制限を停止) 4 運転免許証の誕生日更新制度がスタート 4 米・環境保護庁(EPA)の燃費テストで日産サニー1200が第1位 5 第5次資本自由化(100%自由化) 5 使用過程車の排出ガス規制スタート 6 第7次道路整備5カ年計画決定 7 日航機がアムステルダムでハイジャック 7 資源エネルギー庁発足 8 金大中が東京のホテルで誘拐 9 日産自動車とトヨタ自動車工業、ESV(実験安全車)1号車政府に納入 10 第4次中東戦争勃発 10 江崎玲於奈氏、ノーベル物理学賞受賞 *この年オイルショックにより、ガンリソ価格大幅値上げ |
| 1974 昭和49 | | <ul style="list-style-type: none"> 2 久保田鉄工(現・クボタ)と本格取引開始 5 トランスファーマルチ溶接機・多軸インデックスボール盤(6.24)を小山工場に導入 11 産業界による健康・衛生管理の指導開始 11 第9回自動車労働体育祭全国大会で女子バレーボールチーム連続優勝 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 日中貿易協定調印 1 環境庁、自動車排ガスの1975年規制を告示 2 日本初の誘導制御ロケット打ち上げに成功 2 通産省、大蔵省、米フォード社の100%出資会社の設立認可 3 フィリピンルバング島から小野田元陸軍少尉生還 6 国土庁発足 8 三菱重工業本社ビル爆破事件 10 前首相佐藤栄作氏、ノーベル平和賞受賞 10 田中角栄の金脈事件が問題化 10 いすゞ自動車、GM社と共同開発の小型乗用車ジェミニを発表 12 三木武夫内閣成立 - オイルショックで東京モーターショー中止 *この年卸売物価指数31.3%上昇(狂乱物価) |
| 1975 昭和50 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 アムスラー万能試験機を更新 2 小山工場産業界による健康・衛生管理の指導開始 2 1000トンプレスと400トン油圧プレスを小山工場に、500トンプレスを本社工場に導入 2 オートアーク溶接装置を本社工場に導入 3 工業用ロボットを小山工場に導入 5 社内報「よろず」隔月刊行となる | | <ul style="list-style-type: none"> 1 本田技研工業、日本安全車計画に基づく試作車ホンダESVを完成 2 ガンリソ無鉛化スタート 2 環境庁、1978年排ガス規制値告示 3 山陽新幹線、岡山～博多間開通 4 ベトナム戦争終結 6 スエズ運河、8年ぶりに開通 6 日産自動車九州工場竣工 8 運輸省、軽自動車の規格拡大(排気量550cc、全長3,200mmなど) |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|----|--|----|---|
| 1975 昭和50 | 10 | 第10回自動車労連体育祭全国大会で女子バレーボールチーム連続3回目の優勝 | 9 | 米FEA・EPA1976年型燃費試験結果発表、スバルが第1位 |
| | | | 9 | 天皇・皇后両陛下、初の訪米 |
| | | | 11 | 第1回主要先進国首脳会議(サミット)開催 |
| | | | 12 | 鉄鋼大手6社にEC向け輸出数量のカルテル結成を認可 *この年鉱工業生産指数、前年比11%下落企業の一時停滞・倒産相次ぐ |
| 1976 昭和51 | 3 | 小山工場に排水処理装置設置 | 1 | 周恩来中国首相死去 |
| | 3 | 年間売上高200億円を突破 | 1 | 排出ガス規制適合車の燃費公表制度開始 |
| | 4 | 中津工場建設起工式 | 1 | 日本で初の五つ子、鹿児島で誕生 |
| | 10 | 神奈川労働基準局長から労働衛生管理努力賞を受賞 | 2 | トヨタ自動車工業、触媒方式による1976年度排出ガスエンジン適合車発表 |
| | 10 | 文部大臣から社会体育優良職域団体賞を受賞 | 2 | 米上院外交委多国籍企業小委員会公聴会でロッキード事件判明 |
| | 12 | 塗装プラントを中津工場に新設 | 5 | 日産自動車、1978年排ガス規制に対応したNAPS-Z開発を発表 |
| | 12 | ヨロズサービス(YS)を設立 | 7 | トヨタ自動車工業、生産累計2,000万台達成 |
| | 12 | 第11回自動車労連体育祭全国大会で女子バレーボールチーム優勝(4回目) | 7 | 前首相田中角栄、ロッキード事件で逮捕 |
| | | | 7 | アメリカのバイキング1号、火星の着陸に成功 |
| | | | 9 | 毛沢東中国共産党主席死去 |
| | | | 12 | 日産自動車の九州工場第1号車生産オフライン |
| | | | 12 | 福田赳夫内閣成立 *この年戦後生まれ、総人口の半数を超える |
| 1977 昭和52 | 1 | 中津工場稼働開始 | 1 | 輸入車の1978年排ガス規制の3年間延期決定 |
| | 10 | P3運動が実施時期に入る | 4 | 日銀、公定歩合を6%から5%に引き下げる |
| | 10 | 第7回国際ロボットシンポジウムの一環で欧米12カ国65名が本社工場のロボットラインを視察 | 4 | 高速増殖実験炉「常陽」臨界点に到達 |
| | 10 | 庄内プレス工業のオンライン端末機稼働開始 | 7 | 宇宙開発事業団、初の静止気象衛星「ひまわり」を打ち上げ |
| | 11 | 第12回自動車労連体育祭全国大会で女子バレーボールチーム優勝(5回目) | 7 | 日産自動車、生産累計2,000万台達成 |
| | 12 | 中津工場のオンライン端末機稼働開始 | 8 | 北海道の有珠山、32年ぶりに噴火 |
| | 12 | 小山工場の工機工場増設工事竣工 | 8 | 三菱自動車岡崎工場完成 |
| | | | 9 | 王貞治、国民栄誉賞を受賞(第1号) |
| | | | 9 | 日航機、ボンベイで日本赤軍によりハイジャック |
| | | | 12 | 北陸自動車道開通 |
| | | | 12 | 東京外為市場、1ドル238円に *この年平均寿命、男72.69歳でスウェーデンを抜き世界第1位、200カイル問題発生 戦後最大の不況で企業の倒産続出、倒産件数1万8,471件 |
| 1978 昭和53 | 2 | 500トン3次元トランスファープレスの中津工場に導入 | 1 | 伊豆大島近海地震(死者25人) |
| | 3 | 中津工場の第2工場増設決定 | 1 | 環境庁が大型車排ガスおよび自動車騒音の1979年規制値を告示 |
| | 4 | 創立30周年記念式典 | 3 | 本田技研工業がホンダオブアメリカ社を発足 |
| | 5 | P3生産改善班発足 | 3 | 日銀、公定歩合を3.5%に引き下げる |
| | 7 | 本社技術センター地鎮祭 | 3 | 転換炉「ふげん」臨界点に到達 |
| | 12 | 『萬自動車工業30年史』発行 | 4 | 自動車輸入関税撤廃 |
| | | | 5 | 新東京国際空港開港(成田) |
| | | | 6 | 宮城県沖地震(死者27人) |
| | | | 7 | 沖縄県、交通方法切り替え(車は左、人は右) |
| | | | 8 | 日中平和友好条約調印 |
| | | | 10 | 外為市場円が急騰、1ドル175円 |
| | | | 11 | 大型トラックの巻き込み事故防止規制実施(サイドミラー等) |
| | | | 12 | 大平正芳内閣成立 *この年カーエアコンが爆発的人気、AIDS患者、米国で発見 |
| 1979 昭和54 | 1 | 本社技術センター落成、執務開始。日産自動車の金尾専務を招聘し記念講演会を開催 | 1 | 環境庁、初の「交通公害白書」を発表 |
| | 4 | カチオン塗装プラントが小山工場に完成 | 1 | 国立大学入学試、初の共通1次学力試験実施 |
| | 5 | 管理・事務部門の活性化をはかるためVIP活動を展開 | 1 | カルテックス社、対日原油供給の削減を通告(第2次オイルショック) |
| | 8 | 3トン油圧疲労試験機2台を実験室に導入 | 5 | イギリス、サッチャー政権誕生 |
| | 11 | くいフライス盤を工機工場に導入 | 6 | 東京で第5回先進国首脳会議開催 |
| | | 第16回全日本社会人ウエイトリフティング大会で団体2位入賞 | 7 | 東名高速日本坂トンネルで車両170余台玉突き炎上事故 |
| | 12 | 志藤記念体育館、小山工場に落成 | 8 | 小型車両振興協会発足 |
| | | | 10 | 第35回衆議院選挙で自民党が過半数割れ |
| | | | 10 | 韓国朴正熙大統領暗殺される |
| | | | 10 | 木曾御岳山、有史以来初めて噴火 |
| | | | 11 | 東洋工業が米フォード社と資本提携 |
| | | | 11 | シートベルト国際シンポジウム開催 |
| | | | 12 | 本田技研工業が英BL社と小型乗用車の技術提携契約に調印 |
| | | | 12 | ソ連軍、アフガニスタンへの侵攻開始 |
| 1980 昭和55 | 1 | 3次元測定機を工機工場に導入 | 1 | 本田技研工業がアメリカに乗用車生産工場の建設を発表 |
| | 3 | 年間売上高300億円を突破 | 4 | 三菱自動車工業と三菱商事がクライスラーオーストラリアの株式の99%を取得 |
| | 6 | 久保田鉄工の90周年記念式典で創意工夫・改善が認められ特別賞を受賞 | 6 | いすゞ自動車がアメリカン・いすゞ・モーターズ設立 |
| | 8 | 小山工場で品質向上プロジェクトチームが発足 | 6 | 衆参両院選挙(初のダブル選挙)で自民党圧勝 |
| | 8 | プレスロボットを中津工場に導入 | 7 | 鈴木善幸内閣成立 |
| | 9 | 中津工場第3期工場増設工事が完了 | 7 | 日産自動車が米国日産自動車製造会社(NMMC)設立 |
| | 10 | 神奈川県労働基準局長から「衛生優秀賞」を受賞 | 8 | 東京で平均気温19.5度、78年ぶりの冷夏 |
| | 12 | HITAC M150型コンピュータ導入 | 8 | 韓国大統領に全斗煥を選出 |
| | | | 9 | イラン・イラク戦争勃発 |
| | | | 9 | 中国の華国鋒首相辞任、後任首相に趙紫陽副首相が昇格 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|--------------|--------------------------------|--------------------|---|
| 1980 昭和55 | | | 11 | 米大統領にレーガンを選出 *この年自動車生産台数1,104万台、世界第1位 |
| | 1981 昭和56 | 1 | 250トンプレス3台を小山工場に導入 | 1 |
| 4 | | 3やる運動、全社一斉にキックオフ | 2 | ローマ法王ヨハネ・パウロ2世来日 |
| | 10 | 東洋工業(現・マツダ)と取引開始 | 3 | 中国残留孤児、初の正式来日 |
| | 10 | カチオン塗装プラントが横浜工場に完成 | 3 | 国鉄赤字ローカル線77線の廃止を決定 |
| | 12 | 1500トン3次元トランスファープレスを小山工場に導入 | 4 | アメリカがスペースシャトル・コロンビアの打ち上げに成功 |
| | | | 5 | 政府が対米自動車輸出自粛措置を発表、初年度168万台 |
| | | | 5 | フランス大統領にミッテラン当選 |
| | | | 8 | いすゞ自動車・鈴木自動車工業・米GM社の3社業務資本提携で調印 |
| | | | 9 | 日産自動車、独VW社と協力契約条約締結 |
| | | | 10 | 福井謙一、ノーベル化学賞受賞 *この年がんが死因の第1位に |
| 1982 昭和57 | 3 | サンワ工業解散式 | 1 | ロッキード裁判全日空ルートで有罪判決 |
| | 3 | オートミラーフライス盤を工機工場に導入 | 2 | ホテル・ニュージャパんで火災発生 |
| | 4 | 志藤六郎社長がTQCの導入を宣言 | 2 | 日航機、羽田沖で墜落、機長の異常操縦が原因 |
| | 5 | 500トンプランキングプレスを小山工場に導入 | 3 | トヨタ自動車工業と米GM社、提携交渉開始 |
| | 7 | 中央労働衛生基準審議会が横浜工場を見学 | 3 | 通産省が1982年度対米乗用車輸出を168万台に決定 |
| | 10 | 800トン3次元トランスファープレスを小山工場に導入 | 4 | 500円硬貨発行 |
| | 11 | 第10回全日本実業団ウエイトリフティング選手権大会で団体優勝 | 4 | 日産自動車がサファリラリーで4年連続総合優勝 |
| | 11 | 中津工場の第4期増設工事了 | 4 | ミッテラン仏大統領来日 |
| | 12 | カチオン塗装プラントが中津工場に完成 | 5 | 大型バス・トラックの騒音規制強化決定 |
| | | | 5 | 趙紫陽中国首相来日 |
| | | | 6 | 東北新幹線開業 |
| | | | 7 | トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売が合併し、トヨタ自動車発足 |
| | | | 7 | 国際捕鯨委員会、1985年以降の商業捕鯨全面禁止を可決 |
| | | | 9 | 新車車検3年に延長決定 |
| | | | 10 | 日産自動車がマーチ発表、リッターカー時代の幕開け |
| | | | 11 | 上越新幹線開業 |
| | | | 11 | 中曽根康弘内閣成立 |
| 1983 昭和58 | 1 | 第2カチオン塗装プラントが小山工場に完成 | 1 | 中曽根首相、レーガン米大統領と会談 |
| | 2 | 宝会TQCトップセミナーに社長・副社長・専務が参加 | 1 | 青函トンネル、先導導坑貫通 |
| | 8 | 横浜地区第1回職制TQC研修会 | 2 | 日本初の実用通信衛星「さくら2号α」 |
| | 8 | 安全衛生中央審議会発足 | 2 | 乗用車対米輸出自主規制、3年度目も168万台に決定 |
| | 8 | HITAC M240Dコンピュータ本社導入 | 3 | 中国自動車道全線開通 |
| | 9 | インド溶接学会が小山工場見学 | 4 | 東京ディズニーランド開園 |
| | 11 | 横浜地区第2回職制TQC研修会 | 5 | 日本海中部地震(死者104人) |
| | | | 7 | 本田技研工業、15年ぶりにF1レースに復帰 |
| | | | 8 | フィリピンのアキノ元上院議員暗殺される |
| | | | 9 | ソ連空軍機が領空侵犯した大韓航空機を撃墜(死者269人) |
| | | | 11 | 米GM社、サターンプロジェクト発表 |
| | | | 11 | レーガン米大統領来日 *この年おしんブーム、忍耐・辛抱の代名詞 |
| 1984 昭和59 | 1 | 小山工場第一線監督者研修(Z研)始まる | 3 | 江崎グリコ社長脅迫事件発生 |
| | 1 | 久保田鉄工の協力会社表彰で総合賞を受賞 | 5 | 東洋工業がマツダに改称 |
| | 5 | 日産品質管理賞調査チーム指導会開始 | 6 | 平均寿命、男女とも世界第1位に |
| | 6 | 「日産品質管理賞」挑戦決起大会を各事業所で開催 | 9 | 全斗煥韓国大統領来日 |
| | 7 | TQC推進シンボルマークと標語を決定 | 10 | ガンジー印首相暗殺される |
| | 10 | 富士重工業(現・SUBARU)と取引開始 | 11 | 日電公社、キャブテンシステム営業開始 |
| | 11 | 日科技連倉原先生指導会を開始 | 11 | マツダ、アメリカに乗用車工場建設を発表 |
| | 12 | 中津工場に特別高圧受電設備完成 | 12 | 日米政府間鉄鋼交渉、米国市場での日本のシェア5.8%で合意 |
| | | | 12 | サッチャー英首相と趙紫陽中国首相、香港返還合意文書に調印 *この年自動車関連産業の総就業人口559万人(全就業人口の10%) |
| 1985 昭和60 | 1 | APM水準向上活動の一環(3日間改善活動)が各工場が始まる | 1 | ロサンゼルスで日米首脳会談 |
| | 2 | 協力メーカー経営者TQC研修会開催 | 3 | ソ連共産党書記長にゴルバチョフ就任 |
| | 3 | 射出成形機J200SAを横浜工場に導入 | 3 | 科学万博-つくば'85開幕 |
| | 3 | 全自動振動解析装置を実験室に導入 | 3 | 通産省、1985年度対米乗用車輸出230万台で規制継続を発表 |
| | 4 | 日科技連倉原先生第3回、第4回指導会(6.24)実施 | 4 | 日本電信電話と日本たばこ産業が発足 |
| | 8 | 日産自動車の遠藤専務来社、金尾副会長来社(9.10) | 8 | 日航ジャンボ機群馬県御巣鷹山中墜落(死者520人、生存4人) |
| | 9 | 精密冷間鍛造プレスを技術部に導入 | 9 | 道路交通法改正公布、ドライバー同乗者にシートベルト着用義務 |
| | 10 | 中津工場第5期増設工事了 | 9 | ロス疑惑の三浦和義逮捕 |
| | 12 | 日産品質管理賞審査会が小山工場で開催 | 9 | メキシコでM8.1の大地震(死者8,000人) |
| | | | 11 | コロンビアの休火山ネバドデルルイス大噴火(死者2万4,740人) |
| 1986 昭和61 | 1 | 第1回自主講座「機械図面の正確な読み方」を開講 | 1 | アメリカのスペースシャトル、チャレンジャー打ち上げ、72秒後に爆発炎上 |
| | 3 | 日産品質管理賞(NQC賞)を受賞 | 2 | 通産省が対米自動車輸出自主規制を1年延長することを発表 |
| | 3 | 年間売上高400億円を突破 | 2 | アキノ女史、フィリピン大統領就任を宣誓 |
| | 6 | 米国AOスミス社、工場見学に来社 | 3 | 本田技研工業がアメリカ第2販売網スタート |
| | 6 | 志藤六郎社長が会長に、三浦昭副社長が社長に就任 | 4 | 男女雇用機会均等法施行 |
| | 8 | 日科技連倉原先生指導会が中津工場で開催 | 4 | ソ連チェルノブイリで原発事故 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---------------------|---|--|---|
| 1986 昭和61 | 9 | 日本ラヂエーターおよび子会社カルソニックインターナショナル社との合併でカルソニック・ヨロズ・コーポレーション(CYC)を設立(現・YAT) | 5 | 第12回主要先進国首脳会議を東京で開催 |
| | 11 | 全社職制改善事例発表会を開催 | 5 | 富士重工業といすゞ自動車がアメリカ現地生産基本協定に調印 |
| | 12 | いすゞ自動車と取引開始 | 8 | 鈴木自動車工業が米GM社とカナダで合併生産を発表 |
| | | | 9 | 社会党委員長に土井たか子選出(初の女性党首) |
| 1987 昭和62 | 1 | CYCのRoy Evers工場長が研修に来社 | 1 | 大蔵省がNTTの株式売り出し開始 |
| | 2 | 小山工場で日産宝会3G部長改善事例発表会を開催 | 1 | 通産省が1987年度対米乗用車輸出自主規制230万台で延長を発表 |
| | 3 | NMMCラニオン社長が小山工場を視察 | 3 | 日本、南極海の商業捕鯨の幕閉じる |
| | 5 | メキシコの自動車部品会社ESA社が工場見学に来社 | 4 | 国鉄分割・民営化、JR7社発足 |
| | 6 | 日産品質管理賞フォロー会を小山工場で開催 | 4 | 警視庁が東芝機械をココム規制違反で特別捜査 |
| | 8 | 新コーポレートマーク「YOROZU」を制定 | 6 | トヨタ自動車とVW社と西ドイツで共同生産を発表 |
| | 10 | 第27回東京モーターショーに当社製作のアルミ製サスペンションを組み付けたMID-4ベアシャーシーを出展 | 7 | AT車事故が社会問題化、自動車工業会が本格調査へ |
| | | | 9 | 三菱自動車工業がベンツ車の販売を発表 |
| | | | 9 | いすゞ自動車と米GM社がイギリスに合併会社設立を調印 |
| | | | 10 | 利根川進、ノーベル医学生理学賞受賞 |
| | | | 10 | ニューヨーク株式市場で大暴落(ブラック・マンデー) |
| | | | 10 | 東証平均株価3,836円の大暴落 |
| | | 11 | 竹下登内閣成立 | |
| | | 12 | トヨタ自動車と米GM社がオーストラリアに合併会社設立を発表 *この年日米経済摩擦深刻化、円高、年末に1ドル123円50銭、世界の人口50億人を突破 | |
| 1988 昭和63 | 1 | ネームプレートなどに新コーポレートマーク採用 | 1 | 通産省が対米乗用車輸出自主規制を230万台で継続を発表 |
| | 2 | 広島事務所を開設(2023年閉鎖) | 1 | 東京外国為替市場で1ドル120円45銭を記録 |
| | 3 | IBM4381(製品設計CADシステム)導入 | 3 | 青函トンネル開通 |
| | 3 | 自動測定ビジョンシステムを中津工場と小山工場に導入 | 3 | 東京ドーム落成 |
| | 4 | 創立40周年記念式典 | 6 | 1991年以降のスパイクタイヤ製造中止 |
| | 5 | チョモランマ交差登頂成功、業務部の長沼茂が参加 | 6 | リクルート事件発覚 |
| | 6 | 本社にショールームオープン | 7 | 潜水艦「なだしお」と大型釣り船「第一富士丸」衝突(死者30人) |
| | 7 | 福島ヨロズ設立 | 9 | 日産自動車、米フォード社と多目的車の開発生産で合意 |
| | 8 | 高澤製作所を子会社化(出資比率75.5%) | 9 | 第24回オリンピックソウル大会開催 |
| | 10 | CYCから実習生3名来社 | 11 | 米大統領選挙、共和党のブッシュ当選 *この年4月から1989年末まで株式市場が空前の活況、外貨準備高976億ドル、対外資産残高1兆4,693億ドルで世界第1位に |
| | 12 | HITAC M640コンピュータ導入 | | |
| | 1989 昭和64 平成元 | 1 | 3方向複合加振耐久試験機を研究開発部に導入 | 1 |
| 5 | | 複合腐食試験機を研究開発部に導入 | 1 | 通産省が対米乗用車輸出自主規制を230万台で継続を発表 |
| 6 | | 日産自動車から優秀企業賞原価賞を受賞 | 1 | 運輸省が軽自動車の新規格発表(サイズなど) |
| 7 | | 福島ヨロズ操業開始 | 4 | 消費税実施(3%) |
| 9 | | 英・タレント社と技術提携に調印 | 4 | 自動車物品税廃止 |
| 10 | | 第28回東京モーターショーに初出展(幕張メッセ) | 6 | 宇野宗佑内閣成立 |
| 11 | | マイルージマラソンに初参加 | 6 | 北京、天安門事件 |
| 12 | | 庄内プレス工業を庄内ヨロズ(SY)に社名変更 | 8 | 海部俊樹内閣成立 |
| | | | 9 | 富士重工業といすゞ自動車の米国合併会社SIAが生産開始 |
| | | | 9 | 横綱千代の富士、国民栄誉賞を受賞 |
| | | | 11 | ベルリンの壁崩壊 |
| | | | 12 | 東証平均株価、3万8,915円の史上最高値 *この年四輪車生産、1,302万台で10年連続世界1位に、バブル経済の頂点 |
| 1990 平成2 | 1 | 体質改善運動中間発表会を実施 | 1 | 通産省が対米乗用車輸出自主規制を230万台で継続を発表 |
| | 3 | 小山工場、いすゞ自動車の直納工場に認定 | 3 | ソ連初代大統領にゴルバチョフを選出 |
| | 6 | 日産自動車から優秀企業賞開発賞を受賞 | 4 | 久保田鉄工がクボタと社名変更 |
| | 6 | 三浦昭社長が日産宝会会長に就任 | 6 | ペルー大統領にアルベルト・フジモリ当選 |
| | 6 | アルミ溶湯鍛造機を福島ヨロズ構内に設置 | 6 | 礼宮様ご成婚 |
| | 6 | 株式会社ヨロズに社名変更 | 6 | モンテリオール会議、2000年までのフロン全廃を決議 |
| | 8 | 田尻ファミリー公園の開園で中津市長から感謝状 | 10 | 鈴木自動車工業がスズキと改称 |
| | 10 | GM社がCYC製サスペンションを搭載した「サターン」を発表 | 10 | 東西ドイツ統一 |
| | 10 | トランスファーシミュレーションマシンを工機部に導入 | 11 | 天皇即位の礼 |
| | 10 | | 12 | 秋山豊寛、日本人初の宇宙飛行体験(ソ連・ソユーズ11号) *この年バブル経済崩壊 |
| 1991 平成3 | 6 | 三浦昭社長が日翔会初代会長に就任 | 1 | 多国籍軍がイラクを攻撃開始(湾岸戦争) |
| | 7 | 小山工場の冷暖房設備および局所排煙設備が稼働開始 | 2 | 皇太子徳仁親王、立太子の礼 |
| | 7 | 樹脂製プーリーを実用化 | 3 | 新宿に新都庁舎完成 |
| | 8 | タイ王国政府金型研修員20名が本社を見学 | 4 | 海上自衛隊掃海艇ベルシャ湾派遣 |
| | 10 | 第29回東京モーターショーにコンセプトカーGIG出品(幕張メッセ) | 5 | アメリカのビッグ3が日本製ミニバンをダンピングでITCと商務省に提訴 |
| | 11 | 株式を店頭登録銘柄として公開 | 6 | 雲仙普賢岳大火砕流発生(死者37人) |
| | | | 6 | 日産自動車、協力を再編成し、日翔会を設立 |
| | | | 6 | ソ連ロシア共和国大統領にエリツィン就任 |
| | | | 6 | 南アフリカがアパルトヘイト撤廃 |
| | | | 9 | トヨタ自動車、米GM社との合併会社NUMMIで小型トラック生産開始 |
| | | | 11 | 宮沢喜一内閣成立 |
| | | 12 | ソ連邦解体、独立国家共同体発足 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|-------------|--|--|---|
| 1992 平成4 | 4 | 米フォード社と取引開始 | 1 | ブッシュ米大統領来日 |
| | 5 | 日産ディーゼルから優秀企業賞開発賞を受賞 | 3 | 東海道新幹線「のぞみ」運転開始 |
| | 7 | 日産自動車から優秀企業賞原価賞を受賞 | 4 | 日産自動車と米フォード社、アメリカでミニバン「クエスト」を生産 |
| | 8 | 日本証券アナリスト協会が小山工場を視察 | 6 | 国連平和維持活動(PKO)協法法成立 |
| | 8 | IBM9121-210(製品設計CADシステム)導入 | 6 | トヨタ自動車、GM社とのアメリカでの合併事業継続で合意 |
| | 9 | 第12回ホンダエコノパワー燃費競技 全国大会で583km/ℓ 達成 | 7 | 山形新幹線「つばさ」開業 |
| | 10 | ヨロズエンジニアリング(YE)を設立 | 8 | 東証平均株価1万4,000円台へ |
| | 12 | いすゞ自動車から優良企業賞を受賞 | 8 | 中国・韓国国交樹立 |
| | 12 | UNISYS 2200/320を工機部に導入 | 9 | 毛利衛、スペースシャトルで宇宙へ |
| | | | 9 | 自衛隊PKO部隊カンボジアへ派遣 |
| | | 11 | 米大統領にクリントンを選出 | |
| | | 12 | いすゞ自動車、ジェミニの後継車開発を断念、乗用車事業より事実上の撤退 | |
| 1993 平成5 | 1 | マツダから取引成績優秀で感謝状 | 3 | 日産自動車が中国の東風グループと商用車の合併会社を設立 |
| | 2 | 日産メヒカーナ社および日商岩井との合併会社、ヨロズメヒカーナ(YMEX)設立 | 5 | サッカー、Jリーグ開幕 |
| | 3 | CYCがフォード社からQ1賞を受賞 | 6 | 皇太子ご成婚 |
| | 3 | 福島ヨロズのオープニングセレモニー開催 | 7 | 三菱自動車工業、米クライスラー社との資本提携を解消 |
| | 4 | 志藤六郎名誉会長、紺綬褒章受章 | 7 | 第19回主要先進国首脳会議開催(東京サミット)、G7の対ロシア支援を決定 |
| | 5 | YEのオープニングセレモニー開催 | 7 | 北海道南西沖地地震(死者・不明者230人余) |
| | 7 | クボタ宇都宮工場から品質努力賞を受賞 | 7 | 横浜に日本最高層のランドマークタワーオープン |
| | 7 | 三浦昭社長が日翔会会長に再任 | 8 | 細川護熙内閣成立 |
| | 8 | HITAC M-860コンピュータ導入 | 8 | 円高更新、1ドル100円40銭 |
| | 10 | 第30回東京モーターショー出展(幕張メッセ) | 10 | 日産自動車とマツダが商用車のOEM相互供給で合意 |
| | | 12 | ガットのウルグアイラウンド、最終合意文書を採択 *この年冷夏で米の緊急輸入、偽1万円札大量発見 | |
| 1994 平成6 | 2 | YMEX建屋完成 | 1 | 北米自由貿易協定発効 |
| | 3 | 株式を東証第二部へ上場 | 1 | 政治改革関連法案成立 |
| | 5 | 日産自動車から安全成績優良事業場賞を受賞 | 3 | 自動車工業会と自動車部品工業会が雇用調整助成金の業種指定1年延長を申請 |
| | 5 | CYCの過半数の株式を取得し、子会社化 | 3 | 通産省が対米乗用車輸出自主規制撤廃案を発表 |
| | 5 | YMEX、11億円の増資を決定 | 4 | 羽田孜内閣成立 |
| | 7 | 日産自動車から優秀企業賞開発賞を受賞 | 5 | 通産省が軽四輪自動車部品共通化の指針を作成 |
| | 8 | マクミンビル市から中学生11名来日 | 6 | 村山富市内閣成立 |
| | 8 | 横浜地区無災害590万時間達成 | 9 | アメリカのビッグ3がQS9000を発表 |
| | 8 | 台湾の部品メーカー元華興業と技術支援契約締結 | 9 | 関西国際空港開港 |
| | 11 | 子会社高澤製作所を清算 | 10 | 北海道東方沖地震(M7.9) |
| | | | 10 | 大江健三郎、ノーベル文学賞受賞 |
| 1995 平成7 | 1 | 三浦昭社長が三川町合併40周年記念式典で表彰を受ける | 1 | 阪神・淡路大震災(死者6,432人) |
| | 2 | 北米の小型プレス部品をYMEXへ集約する方針を決定 | 3 | 東京地下鉄サリン事件発生 |
| | 4 | CYCが米GM社から「サプライヤーオブザイヤー1994」を受賞 | 3 | 日産自動車座間工場の組立生産終了(工場廃止) |
| | 7 | 本社新社屋の地鎮祭 | 4 | 青島幸男東京都知事、横山ノック大阪府知事誕生 |
| | 7 | 三浦昭社長、日翔会会長を退任 | 4 | 東京外為市場、円最高値更新1ドル79円75銭 |
| | 9 | 株式を東証第一部銘柄に指定替え | 5 | オウム真理教麻原教祖逮捕 |
| | 10 | 第31回東京モーターショー出展(幕張メッセ) | 7 | 製造物責任法(PL法)施行 |
| | 12 | 駐日メキシコ大使が本社を表敬訪問 | 7 | 第3回日中自動車産業発展交流会を北京で開催 |
| | 12 | 韓国東光精機と技術援助契約調印 | 9 | 日銀、公定歩合を戦後最低の0.5%へ引き下げ |
| | | | 11 | APEC大阪会議開催 |
| | | | 11 | マツダ、米フォード社とタイに合併会社設立を発表 |
| | 1996 平成8 | 1 | 三浦昭社長が年頭の挨拶で「第2の創業精神」を強調 | 1 |
| 1 | | ヨロズタイランド(YTC)構想を発表 | 2 | 北海道でトンネル落盤事故 |
| 3 | | 本社新社屋営業開始 | 4 | 沖縄普天間基地全面返還で日米合意 |
| 3 | | 本社に試作工場建設 | 4 | クリントン米大統領来日、首脳会談で同盟強化を合意 |
| 4 | | CYCが米GM社から「サプライヤーオブザイヤー1995」を受賞 | 5 | 自動車工業会会長に日産自動車社長辻義文就任 |
| 5 | | CYCがQS9000とISO9001の認証取得 | 5 | W杯サッカー、日韓共同開催が決定 |
| 6 | | タイ商務省からYTCの設立認可 | 7 | O-157大量感染(6,000人を超す) |
| 6 | | BBT合併契約調印 | 12 | 武装ゲリラ、ペルーの日本大使公邸を占拠 *この年エイズ問題で厚生省が謝罪 |
| 9 | | 本社ビルのオープニングセレモニー開催 | | |
| | | 9 | 社内報「ヨロズ」通巻300号を発刊 | |
| 1997 平成9 | 1 | 本社と中津工場がISO9001の認証取得 | 1 | 日本海でロシアタンカーの重油流出事故 |
| | 7 | 福島ヨロズが福島労働基準局長から進歩賞を受賞 | 3 | 野村證券不正事件発生 |
| | 7 | アメリカのミシガン州にヨロズアメリカ(YA)を設立 | 3 | 動燃東海事業所核燃料再処理工場で爆発事故 |
| | 7 | 金型用CADのソリッド化に着手 | 3 | 秋田新幹線「こまち」営業開始 |
| | 9 | 小山工場に5000トンハイドロフォーム設備を導入 | 4 | 消費税5%に引き上げ実施 |
| | 10 | 中津工場が大分労働基準局長から労働基準局長衛生努力賞を受賞 | 4 | 米GM社がサターンの日本発売を開始 |
| | 10 | 業務用全自動モップ洗浄機 Washman-Pro を発売 | 4 | ペルー日本大使公邸占拠事件解決 |
| | 10 | 第32回東京モーターショー出展(幕張メッセ) | 7 | 香港が中国に返還 |
| | 12 | YTC開所式 | 8 | イギリスのダイアナ元皇太子妃が交通事故死 |
| | | | 9 | トヨタ自動車、日野自動車工業の持株比率20.1% |
| | | | 10 | 富士重工業、リコールの未届け問題が発覚 |
| | | | 11 | 山一證券、自主廃業決定 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|--|----|--|
| 1997 平成9 | | | 12 | 地球温暖化防止京都会議始まる 12 東京湾アクアラインが開通 |
| 1998 平成10 | | 1 全社電子メールシステム導入 2 本社・小山・中津工場がQS9000の認証取得 2 小山工場がクボタから「改善コンクール優良賞」と「クボタ自動販売機拡販賞」を受賞 2 YMEXが日産自動車からNissanQuality Awardを受賞 2 SY、「スキーフット」事業化 4 YMEXがGM社から「サプライヤーオブザイヤー1997」を受賞 5 クボタから優秀協力会社総合賞を受賞 5 本社「安全衛生優良事業所」として表彰を受ける 6 小山工場に3000トントランスファープレス稼働開始 6 三浦昭社長が会長に、志藤昭彦副社長が社長に就任 9 YEと庄内ヨロズ技術センターとの金型部門の集結終了 12 YMEXがメキシコ日産社から品質賞受賞 12 SYがISO9002の認証取得 12 YTCがQS9000の認証取得 | 2 | 第18回冬季オリンピック長野大会開幕（～22日） 4 金融ビッグバンスタート 4 明石海峡大橋開通 5 独ダイムラーベンツ社と米クライスラー社が合併を発表 5 スズキ、欧州での小型車共同開発で米GM社と合意したと発表 5 トヨタ自動車、ダイハツ工業と日野自動車工業へ出資比率を過半数に拡大へ 6 金融監督庁発足 7 自動車工業会、1997年度アメリカ製自動車部品購入実績が250億ドルを超えた 7 日産自動車、日産ディーゼル、独ダイムラーベンツ社が小型キャブオーバートラックの共同開発を基本合意 7 和歌山カレー事件(4人死亡、63人が中毒) 7 小淵恵三内閣成立 8 トヨタ自動車ダイハツ工業への出資率を51.2%にかさあげ 9 いすゞ自動車と米GM社が北米で新型ディーゼルエンジン生産を発表 9 労働基準法改正案成立 10 地球温暖化対策推進法成立 10 金融再生関連法案成立 10 日本長期信用銀行が金融再生法に基づく特別公的管理を申請、国有化 11 政府は過去最大規模の総額1兆7兆9,000億円の緊急経済対策 11 独ダイムラーベンツ社と米クライスラー社が合併、世界3位に 12 部品メーカー1998年度決算で3分の1が赤字、80%が減収減益決算 |
| 1999 平成11 | | 2 クボタ悠久会宇都宮支部改善事例発表会で優秀賞受賞 2 クボタから1998年度特別協力賞受賞 5 SYが日産自動車から紹介成約活動への感謝状授与 日産車体から品質優秀賞を受賞 5 YMEXが米フォード社からQ1賞を受賞 5 元華興業と技術援助契約調印 7 小山工場が栃木県労働基準局長から安全進歩賞を受賞 7 YMEXを日産自動車カルロス・ゴーンCOOが訪問 7 メキシコよりアグアス州知事一行来社 10 第33回東京モーターショー出展(幕張メッセ) 11 三浦昭前社長死去 11 クボタからフレーム部品生産ラインの改善で優秀賞受賞 12 全社QCチーム、サークル改善事例発表会を開催 | 1 | 欧州連合(EU)の単一通貨「ユーロ」誕生 1 自動車工業会、MT車の急発進防止装置を今後発売する車に搭載 3 金融再生委員会、大手銀行など15行に7兆4,592億円の公的資金を投入 3 日産自動車が仏ルノー社との資本提携を発表 4 改正男女雇用機会均等法施行。事業主にセクシャル・ハラスメント防止を義務づけ 4 東京都知事に石原慎太郎が当選 4 トヨタ自動車、米GM社と環境先進技術の共同研究・開発で合意 4 チャイルドシート着用・携帯電話禁止を盛り込んだ法が成立 5 本田技研工業、北米3番目の工場をアラバマに建設する計画を発表 7 省庁改革・地方分権一括法成立 8 国旗・国歌法公布・施行 9 東海村のウラン加工施設JCOで、国内初の臨界事故発生 10 日産自動車、経営再建へ「日産リバイバルプラン」を発表 10 日産自動車5工場を閉鎖、従業員2万1,000人削減の計画発表 12 米GM社が富士重工業の株式20%取得を発表 12 東証、ベンチャー向け新市場「マザーズ」開始 *この年携帯・PHSの加入台数5,000万台突破、世界の人口、60億人突破 |
| 2000 平成12 | | 2 クボタから改善コンクール優秀賞を受賞 2 YSP(ヨロズサバイバルプラン)キックオフ大会開催 5 梅津幹夫(本社技術部試作課)が科学技術庁長官賞(創意工夫功労)を受賞 6 SY創立30周年記念式典開催 7 職制異文化講座第1回目開催 8 日立MP5400コンピュータ導入 9 ヨロズオートモーティブノースアメリカ(YANA)を設立(資本100%) 9 タワーオートモーティブ社と包括的戦略的提携契約締結 10 環境管理計画書に基づき、環境マネジメントシステム構築開始 11 YANA地鎮祭 12 福島ヨロズ閉鎖 | 3 | 日産自動車社長に仏ルノー社のカルロス・ゴーン就任 3 大口需要向け電力小売り自由化 3 三菱自動車工業、ダイムラークライスラー社の資本受け入れ決定、傘下に 3 北海道有珠山、23年ぶりに噴火 4 介護保険制度スタート 4 森喜朗内閣成立 6 ナスタック・ジャパン取引開始 7 金融庁発足 7 三菱自動車工業がリコールにつながる欠陥情報の無届を認める 7 九州・沖縄サミット開催 8 日銀、ゼロ金利政策解除 10 白川英樹、ノーベル化学賞受賞 12 BS(放送衛星)デジタル放送スタート *この年企業倒産負債総額、戦後最悪に |
| 2001 平成13 | | 1 体質改革推進室を設置 6 執行役員制度導入 9 ヨロズオートモーティブミシシッピ社(YAM)を設立 9 トヨタ自動車と取引開始(タイYTC)、ハイラックス・カローラ・カムリ・Fortuner向けのサスペンションアームを受注 10 CYCがISO14001の認証取得 10 米国のルノー社と取引開始(YMEX) 10 第35回東京モーターショー出展(幕張メッセ) 12 YAM地鎮祭 | 1 | 中央省庁再編スタート(1府12省庁) 1 米大統領にブッシュ就任 3 日産自動車村山工場の生産ライン全停止 4 会社分割制度創設 4 情報公開法スタート 4 日産自動車が軽自動車販売に参入を発表 4 小泉純一郎内閣成立 9 アメリカで同時多発テロ 10 野依良治、ノーベル化学賞受賞 10 日産自動車、次期中期経営計画「プラン180」公表 10 日産自動車がルノー社株式の15%取得とルノー日産保有44.4%へ引き上げを発表 11 中国のWTO正式加盟承認 11 本田技研工業、アメリカのアラバマ新工場が稼働開始 11 東証「株式会社」スタート 12 皇太子妃雅子さま、愛子さまご出産 *この年老人人口(65歳以上)が年少人口(15歳未満)を初めて上回る |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|--|---|---|
| 2002 平成14 | | 4 YANA開所式 4 CYCをヨロズオートモーティブテネシー(YAT)に変更 4 YTCが米GM社からWorld Wide Supplier Of The Yearを受賞 5 クボタから拡販の感謝状を受賞 5 日産車体から開発優良賞を受賞 5 クボタから事業部長賞(優秀協力会社)を受賞 6 YMEXがISO14001の認証取得 6 TQM・YPWの研修会開催 7 YTCがISO14001の認証取得 7 CTF第1回集合合宿開催 11 ヨロズエンジニアリングシステムズタイランド(YEST)を設立 12 三菱自動車工業と取引開始 | 1 | ヨーロッパ12カ国で単一通貨ユーロの流通始まる 1 アメリカの新車販売、日本車シェアが過去最高の26%に。10年ぶりに更新 1 米フォード社、北米5工場を閉鎖へ 2 環境省、ディーゼル対象の自動車NOx・PM法の政令・国土交通省令発表 5 日産自動車が3年間の「日産180」計画を発表 5 日韓共催サッカーWCを開催 5 いすゞ自動車、乗用車生産・販売から撤退 7 自動車リサイクル法成立 8 住民基本台帳ネットワーク稼働 9 東証第一部日経平均株価9,000円割れ、戦後の最安値 10 小柴昌俊、ノーベル物理学賞受賞 10 田中耕一、ノーベル化学賞受賞 10 北朝鮮から拉致家族5名帰国 *この年倒産件数多数、失業率急上昇 |
| 2003 平成15 | | 1 YMEX、創立10周年記念式典開催 1 YE、新厚生棟完成 4 生産手配書、図面の電子手配システム化(ペーパーレス化) 4 小山工場、YPW活動の進化に向けた決意表明 5 YAM操業開始、グラントオープニング式典開催 5 庄内ヨロズ、アイシン東北とのQC交流会参加 7 志藤昭彦社長、(社)日本自動車部品工業会副会長に就任 7 日翔会の総会にて2003年度総合賞を受賞 9 中津工場をヨロズ大分(YO)として設立 9 YTC、本田技研工業向けCR-V車のTrailing Armの現調化 10 YO営業開始 10 第37回東京モーターショー出展(幕張メッセ) 11 广州萬宝井汽車部件有限公司(YBM)設立(現・G-YBM) 11 日産優秀企業賞の総合賞を日産自動車から受賞 11 献血推進功労賞受賞 12 当社、日立製作所、日立ハイシステム21による情報システム部のアウトソーシング契約調印 12 小山工場、自家発電装置発電開始 12 本田技研工業から本田技研工業品質優良賞を受賞 | 1 | 完全失業率5.5%台と過去最悪に 1 本田技研工業、中国合併で新型アコードの生産開始 3 東証日経平均株価、バブル後最安値7,807円39銭 3 米・英軍がイラク攻撃を開始(4月14日、イラク全土を掌握) 4 日本郵政公社発足 5 個人情報保護関連5法成立 6 日産自動車と東風自動車合併会社「東風汽车有限公司」を設立 6 日産自動車とスズキが日産CARWINGをスズキに提供・販売することで合意 7 本田技研工業と東風汽車で「東風本田汽車(武漢)有限公司」を設立 8 アメリカ東部の大停電で生産設備・操業拠点の一部が停止 9 プリヂェストン栃木工場で火災事故発生 9 トヨタ自動車と日野自動車が小型トラックで世界初のハイブリッド車を共同開発すると発表 12 関東・中京・近畿3大都市圏の一部で地上波デジタル放送開始 12 空自先遣隊に派遣命令(イラクへ) |
| 2004 平成16 | | 1 庄内ヨロズ、自家発電装置稼働 3 タワーオートモーティブ社保有の当社株式を全取得 3 小山工場を株式会社ヨロズ栃木(YT)として設立 4 ヨロズグローバルヘッドオフィス(YGHO)発足 4 YO、「ゼロエミッション達成」を宣言 4 中国・広州市花都区汽城内、YBM工場建設用地で起工式開催 5 日産車体から品質優良賞を受賞 5 YMEX、ISO/TS16949:2002を取得 8 SY、総合事務所完成 9 YE、2004年度鶴岡地区産業安全衛生大会で、労働基準協会より表彰状授与 9 SY労働組合の別企業分会であるヨロズエンジニアリング分会の労組化 10 ダイハツ工業と取引開始 | 2 | 陸上自衛隊本隊、イラク・サマウ入り 3 三菱ふそう、大型車のタイヤ脱落問題で設計上の欠陥を認める 3 メキシコとFTAで合意(経済連携協定の合意) 3 九州新幹線開業(新八代～鹿児島中央間) 4 資本金1億円以上の企業対象に外形標準課税導入 4 本田技研工業が世界初の四輪駆動力自在制御システム開発を発表 4 WTO(世界貿易機関)年次報告で中国が世界第3位の輸入国に 5 日産自動車が中国東風汽車(広州)の新乗用車生産工場の操業を開始 6 三菱自動車工業で乗用車で「欠陥隠し」が発覚 6 年金制度改革関連法成立 6 日産自動車トヨタ自動車から技術供与を受けたハイブリッド乗用車を開発 10 新潟県中越地震(死者41人) 11 新札発行(1万円、5,000円、1,000円) 11 米大統領選挙、ブッシュ大統領再選 11 運転中の携帯電話使用に罰則を設ける改正道路交通法施行 12 国産牛肉の個体識別番号表示スタート 12 ダイハツ車体、大分中津工場本格操業 12 国内で鳥インフルエンザの感染が公式に確認される 12 スマトラ沖地震(死者30万人超) *この年消費者物価、5年連続下落、台風多発 |
| 2005 平成17 | | 1 ヨロズサービス、労働組合結成 1 YPW推進本部を新設 4 横浜地区、「ゼロエミッション達成」を宣言 4 CSR推進委員会設置 5 部労単一化40周年記念式典 5 ヨロズ本社(YC)・ヨロズ栃木(YT)・YOがISO/TS16949の認証取得 6 YBMオープニングセレモニー開催、操業開始 8 株式会社ヨロズ愛知を設立 8 YAT、TS16949の認証取得 10 第39回東京モーターショー出展(幕張メッセ) 10 ヨロズ愛知(YI)稼働開始 10 YAM、TS16949の認証取得 12 「ヨロズグループ行動憲章」を制定 | 1 | 自動車リサイクル法施行 1 アメリカでの日本車の新車販売台数シェアが2004年度年間で30%超過 2 京都議定書発効 2 中部国際空港開港 4 個人情報保護法施行 4 JR福知山線脱線事故(107人死亡) 4 スズキ、インドの生産台数が500万台を達成 5 トヨタ自動車、「カムリハイブリッド」をアメリカのTMMKで生産開始 6 会社法成立 9 アスベスト問題本格化 10 日本道路公団など4公団民営化 10 トヨタ自動車と富士重工業は、米GM社が保有する富士重工業株20.1%のうち、8.7%をトヨタ自動車が取得して資本提携すると発表 10 パキスタンでM7.6の大地震(死者7万人以上) 10 米・デルファイ、連破産裁判所に破産法11条の適用を申請 10 郵政民営化関連6法案成立 *この年人口初の自然減、公示地価14年連続下落 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---------------------------------------|---|--|---|
| 2006 平成18 | 1 | 「ヨロズホットライン」制度導入 | 2 | 神戸空港開港 |
| | 2 | 横浜地区、電気使用合理化優秀賞受賞 | 3 | 日銀、量的緩和政策解除 |
| | 3 | YE、ISO9001：2000の認証取得 | 3 | 第1回WBC（野球）で日本優勝 |
| | 4 | ワイジーエス事業協同組合設立 | 3 | 地価公示価格の全国平均変動率、16年ぶりに上昇 |
| | 5 | 内部監査室設置 | 5 | 新会社法施行 |
| | 5 | 日産車体から開発優良賞を受賞 | 5 | 2005年度に初めて自動車の海外生産台数が、国内生産台数を上回る |
| | 5 | YATがHonda Quality And Delivery Performance Awardを受賞 | 6 | 村上ファンド事件 |
| | 6 | ダイハツ工業から品質改良賞を受賞 | 6 | イラク・サマワの陸上自衛隊撤退決定 |
| | 6 | 新中期経営計画「新ヨロズサクセスプラン」発表 | 7 | 日銀、ゼロ金利政策解除 |
| | 6 | YI、ISO14001の認証取得 | 7 | 日産自動車、世界生産累計1億台に |
| | 7 | YMEXが北米日産会社から3賞を受賞 | 8 | 飲酒運転の悲惨な事故が多発し厳罰化の動き |
| | 8 | 日立AP7000コンピュータ導入 | 9 | 秋篠宮妃、悠仁親王ご誕生 |
| 8 | YTC創立10周年記念式典 | 9 | 3大都市圏の地価16年ぶりに上昇 | |
| 9 | 初代社長志藤六郎死去、10.2社葬（横浜・大本山總持寺） | 9 | 安倍晋三内閣成立 | |
| 11 | YANA、ISO/TS16949：2002の認証取得 | 10 | 日本の総人口、戦後初めて前年割れ | |
| 11 | YTC、ISO/TS16949：2002の認証取得 | 11 | 日本とインドネシア、EPAで大筋合意 | |
| 12 | グローバルQC改善事例発表会（第1回） | 12 | 改正教育基本法成立 | |
| 12 | YBM、ISO/TS16949：2002の認証取得 | 12 | 携帯電話の加入台数が12月末で9,493万台に | |
| 2007 平成19 | 2 | 本田技研工業から本田品質優良感謝賞を受賞 | 1 | 防衛省発足（庁から省へ昇格） |
| | 3 | YI、「ゼロエミッション達成」を宣言 | 2 | 世界同時株安、27日の上海市場の急落が波及 |
| | 4 | YAT創立20周年記念式典 | 3 | タクシー値上げ、初乗りを60円引き上げ690円に |
| | 7 | YMEXが日産自動車からNissanSupplier Quality Awardを受賞 | 5 | ガソリンの小売価格、全国的に値上がりへ |
| | 8 | YTCの株式の一部をワイテックに譲渡することを決定 | 5 | トヨタ自動車、世界一の利益会社に |
| | 9 | 初代社長志藤六郎を偲ぶ会開催（横浜ベイシェラトンホテル） | 5 | 自動車NOx・PM法改正、翌年1月1日より施行。大気汚染が特に著しい地区の対策強化が目的 |
| | 10 | 第40回東京モーターショー出展（幕張メッセ） | 5 | 国民投票法成立 |
| | 10 | YBM、ISO14001の認証取得 | 6 | 年金不明問題発生 |
| | 11 | 横浜市から「分別三つ星事業所」の認定 | 6 | ダイムラークライスラー社分離、フォード社切り売り |
| | 12 | グローバルQC改善事例発表会（第2回） | 6 | 社会保険庁改革関連法・公務員制度改革関連法成立 |
| | | | 6 | 中型免許新設。車両総重量5トン以上11トン未満、最大積載量3トン以上6.5トン未満、または乗車定員11人以上30人未満 |
| | | | 9 | 福田康夫内閣成立 |
| | | 10 | 郵便事業が民営・分社化、日本郵政グループ発足 | |
| | | 11 | 原油高に起因する灯油、ガソリンなどの値上げラッシュ | |
| | | 12 | 米政府、サブプライム問題で金利水準凍結を発表 | |
| 2008 平成20 | 1 | YMEX、ホンダメキシコ社（HDM）からExcellence in Developmentを受賞 | 1 | 自動車NOx・PM法の一部を改正する法律施行 |
| | 2 | YANA、スバルインディアナオートモーティブ社（SIA）から2007年品質・納入賞を受賞 | 1 | 自動車NOx・PM法適合車ステッカー制度施行 |
| | 2 | （社）日本経済団体連合会に加盟 | 1 | 中国製冷凍ギョーザに殺虫剤成分混入が明らか |
| | 3 | YANA、本田技研工業から2007年度納入賞を受賞 | 2 | ゆとり教育転換へ |
| | 3 | 第三者割当による自己株式処分 | 2 | 南房総沖でイージス艦が漁船と衝突 |
| | 4 | 創立60周年記念式典 | 4 | 後期高齢者医療制度が開始 |
| | 4 | YMEXはRenault Argentina, Colombia向けClioのサスペンション部品生産・納入開始 | 4 | 上場企業の内部統制報告制度導入 |
| | 5 | ヨロズ技術発表会 | 4 | 上場企業の四半期財務報告の義務化 |
| | 6 | YMEX、デンソーメキシコ社から「品質賞」、「デリバリー賞」を受賞 | 4 | 中国四川省で大規模地震（M8） |
| | 6 | 志藤昭彦社長が会長に、佐藤和己常務が社長に就任 | 5 | 日産自動車新中期経営計画「日産GT2012」発表 |
| | 6 | 開発・生産技術本部から開発部へ組織変更 | 6 | 東シナ海ガス田の共同開発で日中が合意 |
| | 7 | SY/YE、豊田鉄工・カローラルミオン部品 納入開始 | 7 | 北海道洞爺湖サミットが開催 |
| 10 | YAT、北米中計でYANA休止発表 | 8 | 第29回オリンピック北京大会開催 | |
| 12 | YAM操業休止、YATへ生産集約 | 9 | 米投資銀行リーマン・ブラザーズが破綻し世界同時株安に | |
| 12 | YT、工場屋根大規模修理 | 9 | 麻生太郎氏、自民党総裁選で圧勝し、麻生内閣が発足 | |
| 12 | 第3回グローバルQC大会開催（2006年、第1回大会、場所：横浜本社） | 11 | パナソニック、三洋電機を子会社化 | |
| | － 財務報告に係る内部統制監査（J-SOX監査）開始 | 11 | 世界的な金融危機の影響から、国内自動車メーカー各社が減産計画。非正規社員の削減を発表 | |
| | | 11 | 静岡、山梨両県で富士山ナンパーの交付が始まる | |
| | | 12 | 本田技研工業、F1を撤退 | |
| | | 12 | プッシュ米大統領、GM社とクライスラー社に約174億ドルの金融融資 | |
| | | 12 | 日銀、政策金利を0.3%から0.1%に引き下げ | |
| 2009 平成21 | 1 | YTC、SIAM KUBOTAへの納入開始 | 1 | 大阪府生活環境の保全等に関する条例第40条により、ディーゼルトラック・バスの流入車NOx・PM規制開始 |
| | 2 | YT、日野自動車と取引開始 | 1 | 08年の新車販売台数が34年ぶりの低水準に |
| | 3 | WS-J会議開催（毎週水曜日と土曜日開催：社長、役員メンバー） | 1 | バラク・オバマ氏が第44代大統領に就任。米史上初のアフリカ系 |
| | 4 | 米GM社破綻（6月1日）に備えて、米国ヨロズが支援プログラムに参加 | 3 | 損害保険ジャパンと日本興亜損害保険が経営統合に基本合意 |
| | 4 | 一般経費大幅削減に伴う、残業の制限と出張削減 | 3 | ルノー・日産アライアンス締結10周年 |
| | 5 | YI、休業実施 2011年度まで上期3～4か月/毎年 | 4 | 3年間限定で環境対応車を対象とする「エコカー減税」スタート |
| | 6 | J-SOX内部統制報告書を開示開始 | 4 | 北朝鮮、6者協議離脱表明 |
| 6 | 定款一部変更（株券・株主名簿に関する文言削除等）買取防衛策対応方針承認の件 | 4 | 新型インフルエンザが拡大。WHOが警戒レベルをフェーズ5に引き上げ | |
| 7 | 中期経営計画新聞記事（5か年中計、2014年度業績目標） | 4 | 米自動車大手クライスラー社が経営破綻 | |
| | | 5 | 入江陵介、競泳男子200m背泳ぎで世界新記録 | |
| | | 5 | 省エネ家電のエコポイント制度の適用開始 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|---|--|---|
| 2009 平成21 | 10 | YT、日産リーフ/ジューク向けリアビームでフルカール工法が初採用 | 6 | 改正乗車法が施行 |
| | 10 | YANA、操業休止、YATへ集約 | 6 | 米自動車最大手ゼネラルモーターズ（GM）社が経営破綻 |
| | 11 | ISO14001国内ヨロズグループ統一認証取得 | 6 | 全盲のピアニスト辻井伸行さんが米バンクライバーン国際ピアノコンクールで日本人初優勝 |
| | 12 | 广汽本田、東風本田発動機より優秀サプライヤー賞を受賞 | 6 | 期間限定の「エコカー補助金」スタート |
| | 12 | 第4回グローバルQC大会 | 6 | トヨタ自動車、副社長の豊田章男氏が社長に就任 |
| | 12 | YAM、閉鎖 | 7 | 国際宇宙ステーションの日本実験棟きぼうが完成 |
| | | | 8 | 日産自動車、新グローバル本社屋が横浜市に完成 |
| | | | 8 | 全国初の裁判員裁判が東京地裁で開廷 |
| | | | 8 | 世界陸上100mでウサインボルトが9秒58の世界新記録 |
| | | | 9 | 消費者庁が発足 |
| | | | 9 | 特別国会で第93代首相に鳩山代表が選出され鳩山内閣が発足 |
| | | | 10 | オバマ米大統領にノーベル平和賞 |
| | | 10 | 第41回東京モーターショーは会期、会場ともに縮小（海外メーカーの出展は独アルピナ、英ロータス、韓国ヒュンダイのみ） | |
| | | 11 | トヨタ自動車、F1からの撤退を発表 | |
| | | 11 | 大学生の就職内定率が就職氷河期並みの62.5% | |
| | | 11 | 14年4か月ぶりに1ドル＝84円台の円高に | |
| | | 12 | スズキ、独VW社と資本業務提携 | |
| 2010 平成22 | 1 | TS16949 本社定期審査受審（認証登録） | 1 | 日本航空、会社更生法の適用を申請 |
| | 4 | YO、インフィニティQX80、日産セレナの部品を生産開始 | 2 | 第21回冬季オリンピック・バンクーバー大会開催（～2.28） |
| | 4 | G-YBM、鄭州日産との取引開始 | 3 | 日産自動車、タイで新型グローバルコンパクトカー「マーチ」を生産開始 |
| | 5 | 本社実験・試作機能を栃木へ移転しYTと一体活動開始 | 3 | ルノー・日産自動車、アライアンスとして手掛けた初の工場となるインド チェンナイ工場（RNAIPL）の竣工式を挙げる |
| | 5 | FY2009決算発表 | 4 | ルノー・日産自動車、独ダイムラー社と資本業務提携で合意 |
| | 5 | アイシン東北より初の部品受注が決定。カローラ・ドア部品の受注 | 4 | 山崎直子さんが米スペースシャトルで宇宙に出発し国際宇宙ステーションに滞在 |
| | 6 | 定款一部変更（取締役13名へ変更） | 4 | 米メキシコ湾沖で原油流出事故 |
| | 6 | SY、創立40周年 | 4 | 経産省「次世代自動車戦略2010」を公表 |
| | 6 | ヨロズJBMオートモーティブタミルナドゥ社（YJAT）設立に伴い、インドのサプライヤー調査を現地で実施（～7月） | 6 | 鳩山由紀夫首相、辞任。菅直人氏が第94代首相に就任し菅内閣が発足 |
| | 7 | 武漢萬宝井汽車部件有限公司（W-YBM）設立 | 7 | 参院選挙で民主党が敗北。与党が過半数割れに |
| | 8 | ヨロズアメリカ社（YA）、事務所を2Fから現場に移転、休業実施 | 9 | 尖閣諸島で中国の漁船が海上保安庁の巡視船と衝突 |
| | 11 | YO、日産エルブランド、日産クエスト部品の生産開始 | 9 | 中国、事実上日本へのレアアース輸出禁止 |
| 11 | YE、関東自動車工業（現TMEI）、ラクティス部品納入開始 | 9 | トヨタ自動車、ダイハツ工業と軽自動車のOEM供給合意を発表 | |
| 11 | 志藤会長の遺言「庄内で日産のサスペンション部品が受注に至った経緯について」展開 | 10 | 日銀、ゼロ金利政策を復活 | |
| 11 | YTC、TCC（トヨタグループ）のQA改善活動（Division3）で優勝 | 10 | 日産自動車、追浜工場で電気自動車（EV）「日産リーフ」の生産開始 | |
| 12 | 本田技研工業N-BOX用サスペンション新規受注、780級ハイテンアームの採用 | 12 | 東北幹線が全線開業 | |
| 12 | 第5回グローバルQC大会 | 12 | 日産自動車が世界に先駆けて米国で電気自動車「日産リーフ」を発売 | |
| 12 | YJAT設立 | 12 | 日産自動車と三菱自動車工業が事業協力関係強化を発表。軽自動車を共同開発 | |
| | | － YMEX、ホンダメキシコ品質・納期優秀賞受賞 | | |
| | | － YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 | | |
| | | － YAT、三菱自動車工業品質賞受賞 | | |
| 2011 平成23 | 1 | TS16949 本社更新審査受審（認証登録） | 1 | 中国のGDPが日本を抜き世界2位に |
| | 1 | 開発部・技術部・品質保証部他、横浜本社からYTへ移転 | 1 | H2Bロケットの打ち上げに成功。国際宇宙ステーション（ISS）への無人補給機こうのとり（HTV）を軌道に投入 |
| | 1 | ヨロズ、クボタ機械事業本部 事業本部長賞受賞 | 1 | 世界新車販売台数、トヨタ自動車3年連続の首位 |
| | 1 | YI、収益向上のためエーケートラnsポート（ATS）に工場の一部を賃借、オリエントランドより制作依頼（遊具の安全バー）180セット | 3 | 東日本大震災が発生、福島第一原発の半径20km圏内を警戒区域に。圏外の5市町村を計画的避難区域に指定 |
| | 2 | YJAT、稼働開始 ルノー日産向けマイクラ、サニーのサスペンション部品生産開始 | 5 | パキスタン北部でオサマビンラディン氏を米軍などが殺害 |
| | 3 | 東日本大震災による計画停電への対応（～4月） | 6 | 日産自動車と三菱自動車工業、軽自動車事業に関わる合弁会社（NMKV）を設立 |
| | 4 | YT、豊田鉄工と取引開始 | 6 | オバマ米大統領、アフガニスタンからの米軍の一部撤退を表明 |
| | 5 | G-YBM、広汽豊田との取引開始 | 6 | 小笠原諸島の世界自然遺産登録が決定 |
| | 9 | W-YBM、竣工式 | 6 | 平泉の世界文化遺産登録決定 |
| | 9 | インドネシア生産拠点（YAI）の設立決定 | 6 | 日産自動車新中期経営計画「日産パワー88」発表 |
| | 11 | W-YBM、東風日産 C-PF取引開始、鄭州日産 NV200取引開始 | 7 | 伊フィアット社が米クライスラー社の経営権取得 |
| | 11 | 横浜地区 横浜市より3R活動優良事業所認定 | 7 | 中国の高速鉄道で列車衝突事故。一部車両が高架橋から転落 |
| 11 | YO、マツダCX-5生産開始 | 7 | 被災3県を除き地上デジタル放送に完全移行 | |
| 11 | YI、Nシリーズ量産開始 | 8 | 日産自動車九州株式会社の設立 | |
| 11 | YO、工場区画賃貸 | 8 | サッカー女子W杯ドイツ大会で優勝したなでしこジャパンに国民栄誉賞受賞が決定 | |
| 12 | 第42回東京モーターショー出展（東京ビッグサイト） | 8 | 民主党の野田佳彦氏が新首相に選出 | |
| 12 | 本田技研工業「N-BOX」RR AXLE BEAMとFR LWR ARMの生産開始、世界初テラードプランク工法採用 | 10 | タイの大洪水の影響で4日から日系大手企業（本田技研工業・トヨタ自動車・三菱自動車工業等）で操業停止などの影響が出始める | |
| 12 | 第6回グローバルQC大会 | 10 | 日系企業100社が入居するタイのナワナコン工業団地が洪水で浸水 | |
| | | 10 | 経済産業省・国土交通省が乗用車の新燃費基準を発表。2020年度までに1台当たりの平均燃費をガソリン1リットルにつき20.3kmとする | |
| | | 10 | 政府と日銀が8兆円規模の為替介入を実施。為替相場1ドル＝75円32銭の戦後最高値を更新 | |
| | | 12 | 横浜DeNAベイスターズ誕生 | |
| | | 12 | 北朝鮮の金正日総書記が死亡、後継が金正恩氏と発表 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|---|--|----------------|
| 2011 平成23 | | | 12 | 新「エコカー補助金」スタート |
| 2012 平成24 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 TS16949 定期審査受審(認証登録) 1 YT、クボタ機械事業本部長賞受賞 1 ヨロズオート モーティブインドネシア社(YAI)設立。PT.YOROZU AUTOMOTIVE INDONESIA BKPM 投資許可取得、ジャカルタ事務所にて業務開始 2 VW向け初受注 スプラッシュガード生産 2 ワイ・オグラオートモーティブタイランド社(Y-OAT)設立決定 2 W-YBM、東風日産とD-PF取引開始、東風本田とCR-V取引開始 2 メキシコ第2拠点 ヨロズオートモーティブグアナファトデメヒコ社(YAGM)設立決定 3 ヨロズ、本田技研工業の開発賞受賞 N シリーズテラードピーム 3 SY/YE、アイシン東北にカラーラ・ドア部品、FTSにカラー部品納入開始 3 YTC、SUZUKI MOTOR THILANDへの納入開始 3 YAGM設立 日産メキシコへの部品納入開始 3 G-YBM、广汽豊田発動機より原価協力賞を受賞 3 本田技研工業 CR-V'06MY リコール対応 4 タイ第3拠点 Y-OAT 設立 4 サスペンションアームのカラーレス/フェイルセーフ構造への取組み開始 4 YO、日車九州NV350キャラバン生産開始 4 ISO14001更新審査 4 YI、クボタ 取引開始 4 YI、新人採用を開始(以降人員構成是正のため毎年採用、2012年度4名) 5 YAI、地鎮祭開催、工場建設着工開始 6 ルノープロジェクト インドでダスターの生産開始 6 定款一部変更(取締役21名以内へ変更)。買収防衛策継続 6 YAI設立に伴いインドネシアのサプライヤー調査を現地で実施 6 SY/YE、豊田鉄工にトヨタFJクルーザー一部品納入開始 8 YO、マツダ・アテンザ生産開始 8 本田技研工業 アメリカでアコードFR LWR ARM RR UPR ARM 生産開始 8 YI、近隣小中学校に朝日学生新聞を寄贈。以後毎年実施 9 ブラジル生産拠点ヨロズオートモーティブブラジル社(YAB)設立 9 日産自動車工順再編(日産自動車とヨロズの生産分担当大幅見直し)によるライン移管、YTの売上減少 11 YJAT、開所式開催 11 YEST 創立10周年 11 YO、日産自動車ノート生産開始 12 第7回グローバルQC大会 <ul style="list-style-type: none"> - YMEX、ホンダメキシコ品質賞受賞 - YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 - YAT、HMMU 日野品質賞/納入賞受賞 - YAT、北米 日産品質賞ファイナリスト - YA、デトロイトオフィス閉鎖、テネシーへ移転 | <ul style="list-style-type: none"> 1 東京電力、企業向け電気料金を32年ぶりに値上げ発表、実施は4月 1 米GM社が2011(平成23)年の世界新車販売台数を発表。4年ぶりに世界第1位となる。 1 トヨタ自動車が家庭用電源で充電可能なプラグインハイブリッド車「プリウスPHV」を発売 2 日産自動車、新世代車両設計技術である「日産CMF(コモン・モジュール・ファミリー)」導入を発表 3 国内初の格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションが就航 3 ギリシャ政府が債務不履行に 4 36年ぶりに国内自然界でトキのひなが誕生 5 東京スカイツリーが開業 5 日野自動車、茨城県古河工場が操業開始 7 国土交通省、自動車「ご当地ナンバー」を拡大する方針を決定。2014(平成26)年度からの交付を目指す 7 東京電力、家庭向け電力料金を32年ぶりに値上げ 7 第30回オリンピック・ロンドン大会開催 7 トヨタ自動車東日本誕生(関東自動車工業、セントラル自動車、トヨタ自動車東北の3社が結集) 8 独VW社がボルシェ社の特株比率を100%に引上げて完全子会社化 8 消費税関連法案が成立 10 野田第三改造内閣が発足 10 米軍、オスプレイ12機を配備 10 京都大学の山中伸弥教授がノーベル生理学・医学賞受賞(12月受賞式出席) 11 中国で習近平氏が総書記に就任し、習近平体制が発足 12 特別国会で自民党の安倍晋三総裁が首相に選出され、安倍内閣が発足 | |
| 2013 平成25 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 TS16949 本社定期審査受審(認証登録) 1 クボタ機械事業本部長賞受賞(銅賞) 1 YAB設立に伴い、ブラジルのサプライヤー調査を現地で実施 3 エクストレイル全自動ライン導入 3 YAI、ジャカルタ事務所の閉鎖及びカラワン工場内事務所にて業務開始 3 SY/YE、KYB トロンデュール スカイライン部品納入開始 4 志藤会長 旭日小綬章受章 4 SY/YE、トヨタ東日本学園へ1名入学(一期生) 4 Renault KWID用サスペンションを初受注 4 Y-OAT 操業開始 6 YMEX、英国日産向けノート サスペンション部品生産・納入開始 7 ヨロズ、日産グローバル品質賞受賞 7 YT、本田技研工業FIT/VEZEL向け部品にサーボトーチ使用開始 7 YT、本田技研工業フィット部品納入開始 8 本田技研工業 中国でアコードFR SUB FRAME、FR LWR ARM 生産開始 8 機能軸とYT合同で夏祭り開催 | <ul style="list-style-type: none"> 1 アルジェリアでプラントメーカー日揮の日本人を含む社員が武装勢力に襲われ日本人10人が死亡 3 日銀総裁に黒田東彦氏が就任 4 米ボストンマラソンで爆弾テロ 4 国内乗用車主要8社、2012(平成24)年度の国内生産台数の合計を発表。900万台の万台を回復 5 日産自動車、三菱自動車工業との合併会社であるNMKV、新型軽自動車のオフライン式を実施 6 国土交通省、全国15の地方自治体や企業などを対象に、軽自動車より小さい超小型車の公道走行を認めると発表 6 日本ハムで投打二刀流に挑む大谷翔平選手が中日戦に先発 6 富士山が世界文化遺産に登録 6 国内二輪車メーカー4社が7月から順次、製品カタログ等に「WMTCモード値」の燃費値を記載することを決定 6 ダイハツ工業、副社長の三井正則氏が社長に就任 7 国会事故調査委員会が福島第一原発事故を人災と認定 7 本田技研工業、寄居完成車工場稼働開始 7 ソウル高裁、新日鉄住金(現・日本製鉄)に対し元徴用工の賠償命令 7 米GM社が本社を置く米デトロイト市が連邦破産法第9条の適用を申請して財政破綻 7 参院選で自公が圧勝し3年ぶりに過半数を回復 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---|--|---|---|
| 2013 平成25 | | <ul style="list-style-type: none"> 8 YO、日産横浜工場より移管したエクストレイル溶接ラインでの生産を開始 8 G-YBM、東風日産より「NQA賞」受賞 8 YAI、PT.NISSAN MOTOR INDONESIA社と取引開始 9 YAI、PT.ホンダ PROSPECT MOTOR社、PT.SUZUKI INDOMOBIL MOTOR社と取引開始 9 YAT、Rogueの米国日産生産開始による納入開始 11 第43回東京モーターショー出展(東京ビッグサイト) 11 トヨタ東日本自動車向け車体機能部品を初受注 11 庄内第2工場閉鎖 11 YMEX、メキシコ アグアスカリエンテス第二工場稼働に伴う、組立ライン増強完了 12 YI、分煙開始(喫煙室)屋外設置 12 YJAT、ISO14001認証取得 12 G-YBM、東風日産より「最優秀協力賞」受賞 12 第8回グローバルQC大会 <ul style="list-style-type: none"> - YAI、Y-OAT J-SOX内部統制構築開始 - GLT(Global Launching Team)発足、YAI、Y-OAT、YAGMの立上げを支援 - 3Dプリンター活用による小物検査治具の樹脂化開始 - 中国 第3拠点FS(武漢、広州、既存2拠点の増強決定) | | <ul style="list-style-type: none"> 8 スズキ、日産自動車と三菱自動車工業への軽商用車のOEM供給に基本合意 9 2020年のオリンピック・パラリンピック開催地が東京に決定 10 台風26号による記録的大雨 11 自動車運転死傷行為処罰法が成立。危険運転致死傷罪の適用対象を広げて酒や薬物などの影響で交通事故を起こした場合の罰則を強化 11 欧米など6カ国はイランが核開発縮小をする見返りに経済制裁の一部緩和で合意 12 米国財務省が保有するGM社の株式をすべて売却し、GM社の国有化終了 |
| 2014 平成26 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 TS16949 国内全拠点合同更新審査受審(認証登録) 1 YMEX、VW GOLF A7向けサスペンション部品生産・納入開始 1 本田技研工業 メキシコでFIT FR SUB FRAME、FR LWR ARM、RR BEAM 生産開始 2 トヨタ自動車IMV用部品初受注 2 YAI、開所式開催 2 YT、大雪の為、プレス工場南側屋根の梁が変形 3 国内電子メールシステムをクラウドへ移行(Office365) 3 W-YBM、日産中国より「物流改善賞」受賞 3 ヨロズ、マツダ納入品質改善賞受賞 3 YMEX、スペイン日産向けNV200電気自動車サスペンション部品生産・納入開始 3 SY、第二工場での生産終了 4 環境業務推進部署がCSR推進室から内部監査室に変更 4 中国、インドに開発駐在員を配員 4 ヨロズ、いすゞ自動車2013年度品質達成賞受賞 4 ヨロズ、マツダ納入不良ゼロ努力賞受賞 5 ヨロズ、日産車体品質貢献賞受賞 5 YO、日産横浜工場より移管したセレナ溶接ラインでの生産を開始 5 YT、AGVを導入し、無人運搬開始 5 QCマスタートレーナー養成講座(初級、中級、認定)開催 5 YOROZU グローバルテクニカルセンター(YGTC)開設 屋上に太陽光発電パネルを設置 5 ルノー向けビジネス拡大、部品受注 6 ISO14001認証取得 6 YI、トヨタ車のミライ タンクフレーム、バンド生産開始 6 YI、ホンダ車のN-BOX スラッシュ生産開始 6 YAT、日野USAより日野優秀賞受賞 7 ヨロズ、日産グローバル品質賞受賞 7 ヨロズ、グローバルテクニカルセンター設立 7 YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 8 Y-OAT、日野自動車品質改善賞受賞 9 富士重工業向けサスペンションアームを初受注 10 トヨタ自動車 ミライ生産開始。車体部品を受注 10 YAT、Muranoの米国日産生産開始による納入開始 10 YAB、Nissan・March/Versa 生産開始 10 YANA、建屋のリース開始 11 G-YBM、創立10周年 11 Y-OAT、開所式 11 YO、マツダより「納入12か月不良ゼロ」努力賞受賞 12 G-YBM、東風日産より「優秀サプライヤー賞」受賞 12 第9回グローバルQC大会、新設YGTCで開催 <ul style="list-style-type: none"> - YAGM、YAB、J-SOX内部統制構築開始 - YEST、五面加工機2台、立機型マシニング各1台導入 - 志藤会長遺言COMPANY VIDEOおよび日産自動車のサスペンション受注経緯 資料展開 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 イフィアット社が傘下のクライスラー社を完全子会社化すると発表。世界第7位の自動車メーカーとなる 1 軽自動車の国内新車販売数が2年連続過去最高、比率は4割に 2 第22回冬季オリンピック・ソチ大会、フィギアスケート男子で羽生結弦選手が金メダル 2 本田技研工業、メキシコセラヤ工場稼働開始 3 ロシア、クリミアを併合 4 消費税が5%から8%に引き上げ 4 小保方晴子氏、STAP細胞論文で捏造があったとの認定を受けて記者会見 5 国内自動車の主要メーカー8社と日本自動車研究所が共同で新エンジンを開発する「AICE」(自動車用内燃機関技術研究組合)を設立 6 男子ゴルフの松山英樹が米ツアーで初優勝 7 安倍首相、集団的自衛権の行使を容認する閣議決定 9 錦織圭選手、日本人として初の全米オープンテニス決勝に進出 9 長野・岐阜県境の御嶽山が噴火 10 青色LEDの発明で赤崎勇、天野浩、中村修二の3氏がノーベル物理学賞受賞 10 世界保健機構(WHO)がエボラ出血熱の感染者が1万人超と発表 12 トヨタ自動車、量産型として世界初のセダンタイプの新型燃料電池自動車「MIRAI」発売 |
| 2015 平成27 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 TS16949 国内全拠点合同定期審査受審(認証登録) 1 W-YBM、ダイムラーPA 監査受審 | | <ul style="list-style-type: none"> 1 箱根駅伝で青山学院大学が初の総合優勝 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|---------------------------------------|--|---|--|
| 2015 平成27 | 1 | SY/YE、TBKにバックプレートM/C加工納入開始 | 1 | 日本自動車販売協会連合会と全国軽自動車協会連合会が、2014(平成26)年の国内新車販売台数に占める軽自動車の割合が初めて4割を突破し、40.8%になったと発表 |
| | 1 | 本田技研工業 メキシコでVEZEL (HR-V)のFR SUB、FR LWR ARM、RR BEAM生産開始 | 1 | 欧州中央銀行(ECB)が初の重層的緩和を決定 |
| | 1 | G-YBM、第三期拡張工事完了 | 1 | ルノー・日産自動車アライアンスとアフトワズの購買を統合した、アフトワズ・ルノー・ニッサン パーチェンシングオーガニゼーション(ARNPO)を設立 |
| | 3 | YGTc、実験エリア拡張 | 2 | 簡易国勢調査の速報値で、日本の総人口が初の減少 |
| | 3 | 株主優待制度の拡充 | 3 | テニスの錦織圭選手、自己最高の世界ランキング4位に |
| | 3 | 新中期経営計画発表 | 3 | 北陸新幹線の長野―金沢間が開業 |
| | 3 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本 平成26年度品質賞受賞 | 3 | 日中韓外相会談が3年ぶりに開催 |
| | 3 | W-YBM、日産中国より「物流改善賞」受賞 | 4 | 天皇・皇后両陛下、パラオ訪問 |
| | 3 | YO、ヨロズ、マツダ納入品質改善賞受賞 | 4 | 軽自動車の自動車税増税 |
| | 4 | ISO14001更新審査 | 5 | ユネスコ、軍艦島など「明治日本の産業革命遺産」23施設を世界文化遺産へ登録を勧告 |
| | 4 | YPW統括部を新設 | 5 | トヨタ自動車とマツダ、業務提携に向け基本合意 |
| | 4 | 試作課をYTの組織にし、新車開発の充実(生技性織り込み)をはかる | 5 | 日産自動車、米ネネシー州のスマーナ工場で新型「アルティマ」の生産開始 |
| 4 | YABでルノー向けKWIDのサスペンション部品を初受注 | 6 | いすゞ自動車、副社長片山正則氏が代表取締役社長に就任。取締役社長細井行氏は取締役会長に就任 | |
| 4 | SY/YE、アイシン東北 アクア輸出車部品納入開始 | 6 | 選挙権年齢を18歳以上に引き下げる改正公職選挙法が成立 | |
| 4 | SY/YE、TBK平成26年度業務改善優良賞受賞 | 6 | 本田技研工業、八郷隆弘氏が代表取締役社長に就任 | |
| 5 | ルノー向けにパイプビームを初採用 | 6 | スズキ、鈴木修氏が代表取締役会長に、副社長社長補佐兼海外営業担当、鈴木俊宏氏が代表取締役社長に就任 | |
| 5 | SY/YE、日野自動車へ大中小型トラック部品納入開始 | 7 | 米とキューバが54年ぶりに国交を回復 | |
| 6 | W-YBM、第二期拡張工事完了 | 7 | 明治日本の産業革命遺産が世界遺産に | |
| 6 | YAB開所式 | 8 | スズキ、独VW社と資本・業務提携を解消発表 | |
| 6 | YI、名古屋市一斉クリーンキャンペーン参加開始(以降毎年参加) | 9 | 独VW社の排気ガス規制偽装問題発覚 | |
| 6 | グローバルYPWの庄内地区開催 | 9 | 米フォード社がマツダの全株式を売却し資本提携関係を解消 | |
| 6 | 定款一部変更 買収防衛策継続 | 9 | EPAからの通知によって独VW社の排気ガス試験不正が判明 | |
| 6 | 監査等委員会設置会社に移行 | 10 | 中国、一人っ子政策を廃止 | |
| 6 | トヨタ自動車東日本 シエンタ(福祉車) 機構部品(テールゲート)の生産開始 | 11 | 韓ソウルで日韓首脳会談 | |
| 7 | ヨロズ、日産グローバル品質賞受賞 | 11 | 仏パリで同時多発テロ | |
| 7 | ヨロズ、日産リージョナル品質賞受賞 | 12 | COP21でパリ協定が採択 | |
| 7 | SY/YE、アイシン東北 シエンタ部品納入開始 | 12 | 米、ゼロ金利解除決定。9年半ぶりに政策金利引き上げ | |
| 7 | スズキ、タイでシアズ FR LWR ARMの生産開始 | | | |
| 7 | YI、名古屋市より「エコ事業所」認定 | | | |
| 8 | YI、創立10周年 記念式典、植樹(式)挙行。はなの木 | | | |
| 8 | YE、トヨタ自動車元町工場向け金型受注 | | | |
| 8 | W-YBM、振り子搬送置導入 | | | |
| 8 | ルノープロジェクト ブラジルでダスターオロチを生産開始 | | | |
| 9 | SY/YE、小島プレス工業 シエンタ部品納入開始 | | | |
| 9 | YAGM、ISO14001認証取得 | | | |
| 10 | 基幹LNシステム稼働開始(YC/YT/YO/YS) | | | |
| 10 | 超ハイテン材採用 2割以上の軽量化技術開発 | | | |
| 10 | 第44回東京モーターショー出展(東京ビッグサイト) | | | |
| 10 | ヨロズオートモーティブアラバマ社(YAA)設立 | | | |
| 10 | SY/YE、アイシン東北からC-HR ドア部品の受注決定 | | | |
| 10 | 米第2生産拠点FS(役員会でYAA設立決定) | | | |
| 10 | YT、日野自動車古河工場向けレンジャー部品初受注 | | | |
| 10 | YO、中津市消防団協力事業所に認定 | | | |
| 11 | 独ダイムラー社から初受注 | | | |
| 11 | メキシコに開発駐在員を配員 | | | |
| 11 | YI、港区民まつり協賛を開始(以降毎年開催) | | | |
| 12 | 第10回グローバルQC大会 | | | |
| 12 | YTC、TCC(トヨタグループ)のTPS活動(Advance)で優勝 | | | |
| - | 全社リスク・コンプライアンス監査を本格的に開始 | | | |
| - | YAT、米国日野より品質賞、納入賞受賞 | | | |
| - | YMEX、北米日産リージョナル品質賞受賞 | | | |
| - | YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 | | | |
| - | G-YBM、東風日産 中国リージョナル品質賞受賞 | | | |
| - | W-YBM、鄭州日産品質優秀サプライヤー賞受賞 | | | |
| - | G-YBM、本田技研工業品質優秀サプライヤー賞受賞 | | | |
| - | W-YBM、東風本田品質優秀サプライヤー賞受賞 | | | |
| 2016 平成28 | 1 | TS16949 国内全拠点合同定期審査受審(認証登録) | 1 | 米欧など6カ国、イランに対する制裁を解除 |
| | 1 | G-YBM、广汽本田、東風本田発動機より優秀サプライヤー賞受賞 | 1 | 日銀、マイナス金利政策を導入 |
| | 1 | 基幹LNシステム稼働開始(YE) | 3 | オバマ米大統領、現職大統領として88年ぶりにキューバを訪問 |
| | 1 | W-YBM、鄭州日産より優秀サプライヤー賞受賞 | 4 | 電力小売りの全面自由化がスタート |
| | 1 | YI、名古屋市より「優良工コ事業所」認定 | 4 | 熊本で震度7の地震 |
| | 1 | W-YBM、東風ルノーとカジャール、コレオス車向けサスペンション部品の取引開始 | 4 | 三菱自動車工業が軽自動車4車種で燃費を良く見せる不正を行っていたことを公表 |
| | 1 | クボタ調達本部長賞 銀賞受賞 | 4 | COP21パリ協定に175カ国が署名 |
| | 1 | ルノープロジェクト中国でカジャールの生産開始 | 5 | 2015年の合計特殊出生率が2年ぶりに上昇 |
| | 1 | YAA、地鎮祭(2月建屋建築開始、9月仮事務所開設) | 5 | G7伊勢志摩サミットが開幕 |
| | | | 5 | オバマ米大統領、広島を訪問 |
| | | | 5 | スズキが国内販売車の燃費データを国が定める規定と異なる方法で測定していたことを発表 |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|--|---|-------------------------------------|---|
| 2016 平成28 | 2 | YOでマツダCX-9生産開始 | 6 | 安倍首相、消費税10%への引き上げ延期を表明 |
| | 3 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本 品質感謝状受領(2度目) | 7 | 東京上野の国立西洋美術館本館がユネスコ世界文化遺産に |
| | 3 | ヨロズ、いすゞ自動車 2015年度品質達成賞受賞 | 8 | トヨタ自動車がダイハツ工業を完全子会社化 |
| | 3 | 山形鶴岡高専と産学協同 | 8 | 第31回オリンピック・リオデジャネイロ大会開催(~8.21) |
| | 4 | YO、生産エリア・出荷場・事務所の一部に熊本大地震にて被災したアイシン九州の設備等を4カ月間受入。設備移設設置、生産支援をヨロズグループで対応 | 8 | 大リーグマーリンズのイチロー選手が米MLB通算3000安打達成 |
| | 5 | 過去最高売上高172,797百万円、過去最高営業利益10,015百万円で2015年度決算を発表 | 9 | 米フォード社が日本での事業から完全撤退し、約90年の歴史に幕を閉じる |
| | 5 | 志藤会長 自動車部品工業会会長就任 | 10 | 三菱自動車工業、日産自動車が単独筆頭株主となり、ルノー・日産アライアンスの一員に加わる |
| | 5 | ヨロズ、日産車体 平成28年度品質貢献賞受賞 | 10 | 2016年の訪日外国人が初めて2000万人を超えたと観光庁が発表 |
| | 6 | YO、日産アルマーダ生産開始 | 11 | パリ協定が発効 |
| | 6 | YTC、創立20周年 | 11 | 米大統領選で共和党のドナルド・トランプ氏が勝利 |
| | 6 | YAGM、拡張工事完了、トヨタカローラ用部品受注 | | |
| | 6 | YE、第3期工場拡張工事開始 | | |
| 6 | 志藤健代表取締役社長就任 | | | |
| 6 | 佐藤和己取締役副会長就任 | | | |
| 6 | YS、本店がYC本社内へ移転(横浜市鶴見区市場富士見町1番1号→港北区樽町3-7-60) | | | |
| 7 | 生産管理システム LN(BAAN)を全拠点に導入完了。全拠点で標準化されたシステムを使用する事によりグローバルに対応 | | | |
| 7 | YT、富士重工業からサスペンション部品初受注(インプレッサ部品) | | | |
| 7 | YO、日産セレナC27をヨロズ初の組立自動化ラインで生産開始 | | | |
| 7 | YMEX、北米日産リージョナル品質賞受賞 | | | |
| 7 | ヨロズ、日産自動車グローバル品質賞受賞 | | | |
| 8 | 日産自動車ノートの部品生産がYOから日産P工場内製化的のため追浜へ移管。ノート移管に伴い一部の設備/金型はYTへ移管 | | | |
| 8 | YI、ランドクルーザー70のクロスメンバー他5部品生産開始 | | | |
| 8 | YT、700/400トントンデムラインにアイロボットを採用し、無人化生産開始 | | | |
| 9 | YAT 創立30周年 | | | |
| 9 | 米国TMM実施 | | | |
| 9 | SY、ヨロズの100%子会社へ移行 | | | |
| 10 | SY、アイシン東北へC-HR ドア部品の納入開始 | | | |
| 10 | YO、日車九州増産に伴う3班3交代生産開始、2ライン目の組立自動化ライン生産開始(キャシュカイ) | | | |
| 10 | W-YBMがダイムラーVDA監査合格正式受注決定 | | | |
| 10 | YAI、ISO14001認証取得 | | | |
| 10 | レクサス生産開始。バッテリーケース受注 | | | |
| 11 | トヨタ自動車元町工場向けレクサス用金型受注 | | | |
| 11 | YAT、インプレッサ向けLWR-ARM納入開始(富士重工業から受注した初の足回り部品) | | | |
| 12 | YMEX、Renault Le Mans向けマイクラ サスペンション部品生産・納入開始(期間限定応援生産) | | | |
| 12 | スズキ、スイフト(4WD)生産開始。RR AXLEを受注 | | | |
| 12 | からくり改善コンクール開催(YPW) | | | |
| 12 | YI、愛知県より「あいちCO2削減マニフェスト2020」宣言認定 | | | |
| 12 | 第11回グローバルQC大会 | | | |
| - | 品質非常事態宣言発令(品証部) | | | |
| - | YMEX、日産自動車より品質賞受賞 | | | |
| - | YMEX、メキシコ日産 品質賞受賞 | | | |
| - | YAT、日野USA 品質優良賞受賞 | | | |
| 2017 平成29 | 1 | TS16949 国内全拠点合同定期審査受審(認証登録) | 1 | EPAがフィアット・クライスラー・オートモービルズ社に対して排ガス不正の疑いを指摘し、大気浄化法違反を通知 |
| | 1 | 基幹LNシステム稼働開始(SY/YI) | 1 | メイ英首相、EUからの完全離脱を表明 |
| | 1 | YAA、工場建屋での営業開始 | 1 | 共和党のドナルド・トランプ氏、米大統領に就任 |
| | 1 | IATF16949移行審査 | 2 | トヨタ自動車とスズキ、業務提携に向けた覚書を締結 |
| | 2 | YI、65歳以上の雇用を開始 | 2 | 消費喚起などを目的としたプレミアムフライデー開始 |
| | 2 | YAB、本田技研工業WR-V生産開始 | 3 | 自動車区分に「準中型自動車」が追加され、これに対応する免許として「準中型免許」および「準中型仮免許」が新設。車両総重量3.5トン以上7.5トン未満等の自動車を準中型車とする軽自動車に白ナンバーをつけることが可能に。東京オリンピックなどの国民的イベントに関連する特別仕様のナンバープレートからスタート。全国41地域の地方版図柄入りナンバープレートも2018(平成30)年10月ごろより公布開始 |
| 3 | YAB、本田技研工業CITY/FIT生産開始 | 4 | 日産自動車、社長兼最高経営責任者に代表取締役CCOの西川 廣人氏が就任 | |
| 3 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本 品質感謝状3年連続受領 | 4 | 富士重工業が株式会社SUBARUへ社名変更 | |
| 3 | ヨロズ、いすゞ自動車2016年度品質達成賞受賞 | 4 | トランプ米大統領、中国の習近平国家主席と初会談 | |
| 3 | YAT、収益改善活動のため、YPW統括部は全員YATに駐在(~8月) | 6 | トランプ米大統領、パリ協定からの離脱を表明 | |
| 3 | W-YBM、ダイムラーライン設置開始 | | | |
| 4 | ISO14001:2015年版への移行審査 | | | |
| 4 | W-YBM、独ダイムラー社OTS品(製品設計検証品)初納入 | | | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|--------------|--|--|---------------------|--|
| 2017 平成29 | 4 | YAT、本田技研工業 オデッセイ自動化ライン稼働開始・納入開始(米国で始めての自動化ラインによる生産の開始) | 6 | ダイハツ工業、トヨタ自動車専務役員の奥平総一郎氏が社長に就任 |
| | 4 | Renault KWID用にカラーレスのフェイルセーフアームを初採用 | 6 | タカタ、民事再生法の適用を申請 |
| | 4 | YAB、本田技研工業より新車開発優秀賞受賞 | 6 | 日野自動車、トヨタ自動車常務役員の下義生氏が社長に就任 |
| | 4 | YAB、NISSAN・KICKS生産開始 | 7 | フランス政府が2040年までにガソリン車、ディーゼル車を販売禁止にする方針を発表。英国政府も、ガソリン車とディーゼル車の販売を2040年以降に禁止すると発表 |
| | 5 | YAB、Renault・Duster/Captur生産開始 | 7 | 福岡県の宗像・沖ノ島と関連遺産群が世界文化遺産に登録決定 |
| | 5 | YAI、PT.FUJI SEAT INDONESIAと取引開始 | 8 | トヨタ自動車とマツダ、業務資本提携を発表 |
| | 5 | YE、拡張完了 | 11 | 安倍晋三氏が特別国会で第98代首相に選出され第4次安倍内閣が発足 |
| | 5 | 部品工業会の取引適正化の自主行動計画として、取引先への支払条件の見直しを実施 | 12 | 東京・上野動物園でジャイアントパンダのシャンシャンの一般公開が開始 |
| | 5 | Y-OAT、ISO14001新規取得 | | |
| | 5 | 普通配当11期連続増配を公表 | | |
| | 5 | ヨロズ、日産車体 開発貢献賞受賞 | | |
| | 5 | クボタより機械機器コミュニティー銀賞受賞 | | |
| | 6 | YO、プレス増強 第七期建屋拡張建設工事開始 | | |
| | 6 | ダイハツ工業向け軽自動車用サスペンションを初受注 | | |
| | 6 | YAB、Renault・KWID生産開始 | | |
| | 6 | 品質ルール再徹底の通達(品証部)(品質コール・標準作業順守・異常処理ルールの徹底) | | |
| | 7 | Smart Work Committee (通称スワコ) 立上げ | | |
| | 7 | YMEX、拡張完了 | | |
| 7 | YAI、PT.KUBOTA INDONESIAと取引開始 | | | |
| 7 | G-YBM、東風日産リージョナル品質賞受賞 | | | |
| 7 | YMEX、北米日産リージョナル品質賞受賞 | | | |
| 7 | YI、献血運動推進により厚生労働大臣より感謝状受領 | | | |
| 8 | G-YBM、東風日産よりNQA賞受賞 | | | |
| 10 | YO、ダイハツ工業品質活動優秀職場賞受賞 | | | |
| 10 | 第45回東京モーターショー出展(東京ビッグサイト) | | | |
| 11 | クボタより機械機器コミュニティー銅賞受賞 | | | |
| 12 | YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 | | | |
| 12 | ストックオプション(新株予約権)の発行内容確定 | | | |
| 12 | 第12回グローバルQC大会 | | | |
| | - | YAB、ホンダブラジル新車開発優秀賞受賞 | | |
| 2018 平成30 | 1 | トヨタ自動車 河合副社長YEに来場し講演 | 1 | 仮想通貨交換業者コインチェックから580億円分の仮想通貨が流出 |
| | 1 | YMEX、大型ブランキング機の1200BLを導入 | 2 | 第23回冬季オリンピック平昌大会開催 |
| | 1 | YAGM、JICAプロジェクト参加(通年) | 3 | 米国を除く環太平洋パートナーシップ(TPP)協定参加、11国が新協定TPP11に署名 |
| | 1 | G-YBM 广汽本田 コスト優秀サプライヤー賞受賞(2017年度) | 3 | マツダとトヨタ自動車が米国合併新会社「Mazda Toyota Manufacturing, U.S.A., Inc.」を設立 |
| | 1 | W-YBM、鄭州日産優秀サプライヤー賞受賞(2017年度) | 4 | 北朝鮮・金正恩氏が訪韓し11年ぶりに南北首脳会談 |
| | 2 | YAGM、VW・ティグアンの部品納入開始(980材をTF3500で量産) | 4 | マツダ 代表取締役社長の小飼雅道氏が表取締役会長へ、代表取締役副社長執行役員の丸本明氏が代表取締役社長に就任 |
| | 3 | YAGM、VW・ティグアン・ジェッタ 3次ライン設置。 | 5 | 2018(平成30)年10月ごろから交付開始となる図柄入りナンバープレート(ご当地ナンバー)、全国41地域のデザインが発表される |
| | 3 | YAGM、日産NP300のペダル生産開始 | 5 | トランプ米大統領が輸入自動車および自動車部品に対して、最大25%の新たな関税を課す方針を発表 |
| | 3 | YAA、開所式(住友商事がYAAに15%資本出資) | 6 | SUBARUは専務執行役員の中村知美氏が代表取締役社長に就任。代表取締役社長の吉永泰之氏は取締役会長に就任 |
| | 3 | 会社状況説明会開催 | 6 | 長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産がユネスコの世界文化遺産に登録決定 |
| | 3 | ヨロズ、いすゞ自動車2017年度品質達成賞受賞 | 7 | 西日本豪雨による死者が150人以上に |
| | 3 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本 平成30年度品質感謝状受領 | 7 | 日本とEUが経済連携協定(EPA)に署名 |
| | 4 | YAB、ホンダブラジル2017年度品質・納入優秀賞受賞 | 9 | 台風21号が猛威。関西空港の連絡橋にタンカーが衝突 |
| | 4 | YCのYAIへの出資比率増加により100%子会社へ(丸紅オートモーティブより現金出資での買戻し) | 11 | 三菱自動車工業は益子修氏が取締役会長に就任 |
| | 4 | W-YBM、東風日産大連工場向けインフィニティQX50量産開始 | 11 | 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)の開催が決定 |
| | 4 | YJAT、米フォード社との取引開始。エンジン用部品の生産開始 | 11 | EUが英国の離脱協定で合意 |
| | 4 | 創立70周年記念式典 | 11 | 男鹿のナマハゲなどを来訪神がユネスコ無形文化遺産に登録決定 |
| | 4 | Smart Work Committee of Factoryを工場スワコとして開始 | 11 | 韓国大法院、三菱重工業に元徴用工への賠償を命じる判決 |
| 4 | ISO14001更新審査 | 12 | 新4K8K衛星放送がNHKと民放で開始 | |
| 5 | YAT、日野USA品質優秀賞受賞 | | | |
| 5 | YAA、SUBARU・ASCENT向けLwr Arm生産開始 | | | |
| 5 | YT、小山市長より「渡良瀬遊水地湿地地保全サポート団体」として感謝状受領 | | | |
| 5 | YAT、使用見込みのないハイドロフォーム2機を廃却 | | | |
| 6 | サンクスカードの導入 | | | |
| 6 | 国内取引先管理の強化に向けサプライチェーンのデータベース化(Access)とBCP作成支援の開始 | | | |
| 6 | YAB、日産アルゼンチンへFRONTIER生産開始 | | | |
| 7 | YI、本田技研工業 N-VAN PLATE 生産開始 | | | |
| 7 | YTC、タイ日産リージョナル品質賞ファイナリスト | | | |
| 7 | Y-OAT、日野自動車より品質賞受賞 | | | |
| 7 | YMEX、北米日産リージョナル品質賞ファイナリスト | | | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|---------------------|--|---|--|---|
| 2018 平成30 | 7 | YAGM、新マイクロスコープ、3Dスキャン(ZEISS T-SCAN) 設備導入 | | |
| | 8 | 生産管理部からAPQPグループがAPQPとして独立。その後プロジェクト管理部へ統合 | | |
| | 8 | YMEX、増資(現金出資) | | |
| | 8 | YAA、新型アルティマ向けサスペンション部品生産開始(自動化ライン) | | |
| | 8 | YMEX、独グイムラー社向けGLBのAXLE SUBFRAMEの部品生産・納入開始 | | |
| | 8 | W-YBM、独ベンテラー社向け(グイムラー)GLA, GLB車量産開始 | | |
| | 8 | W-YBM、東風本田向けインスパイア量産開始 | | |
| | 9 | 小山市エコ・リサイクル推進事業所認定 | | |
| | 9 | YO、マツダアクセラ(Mazda3)生産開始 | | |
| | 9 | YTC、TBKKへの納入開始 | | |
| | 10 | YO、プレス新工場竣工、3500トンサーボモジュールトランスファプレス設置、コマツ・ヨロズ共同開発 ビジョンシステムによる材料自動投入装置、1200トンブランキングプレス設置、レペラフィード導入稼働開始 | | |
| | 10 | W-YBM、東風日産襄陽工場向けアルティマ量産開始 | | |
| | 10 | VW メキシコよりTAOSのRR LINK3種を受注 | | |
| | 10 | 研究開発部発足 | | |
| | 10 | YE、研究開発エリア設置。交流溶接電源開発、オフラインティーチング技術開発、高耐久溶接チップ開発、低スパッタ溶接技術開発等の先進生産技術開発業務を研究開発エリアに集約 | | |
| | 10 | 内部監査業務及び環境業務の推進部署を内部監査室から内部監査・環境経営室に変更 | | |
| | 10 | YAA、独グイムラー社GLE 向けサスペンション生産開始 | | |
| | 11 | トヨタ自動車 渡辺捷昭元社長がYEに来場し講演 | | |
| 11 | YTC、トヨタ自動車TPS活動INTER MEDIATEクラスで優勝 | | | |
| 12 | YT、三菱自動車工業向け取引開始 | | | |
| 12 | YI、ベトナム技能実習生6名受入れ | | | |
| 12 | えるぼし認定取得 | | | |
| 12 | 社内申請・承認フローのシステム化着手 | | | |
| 12 | 第13回グローバルQC大会、YGTCで開催 | | | |
| 12 | YMEX、メキシコ日産品質賞 | | | |
| 12 | 「指名委員会」及び「報酬委員会」の設置。社外取締役1名追加による監督機能の強化 | | | |
| | - | YAA、J-SOX内部統制構築開始 | | |
| | - | グイムラーのAクラスセダンのサスペンション自動化ラインがメキシコで生産開始 | | |
| | - | 作業着リニューアル | | |
| 2019 平成31 令和元 | 1 | IATF16949 定期審査 | 2 | 米、露との中距離核戦力(INF)全廃条約から離脱を正式表明 |
| | 1 | ヨロズ、クボタ調達部門長賞銀賞受賞 | 2 | 探査機はやぶさ2が小惑星リュウグウでのサンプル採取に成功 |
| | 1 | YAI、PT.HIRUTA KOGYO INDONESIAと取引開始 | 3 | 政府、景気の判断を3年ぶりに引き下げ |
| | 1 | YAI、PT.MIWA ASALTA MANUFACTURINGと取引開始 | 4 | 菅義偉官房長官が新元号「令和」を発表 |
| | 1 | オートモーティブワールド2019出展 | 4 | 東京電力福島第一原発3号機の使用済み燃料プールで、核燃料の取り出しを開始 |
| | 2 | トヨタ自動車でのヨロズ単独製品展示会開催 | 5 | 皇太子徳仁親王が即位。新元号「令和」がスタート |
| | 2 | YAGM、トヨタ自動車との取引開始 | 6 | トヨタ自動車とSUBARUが、中・大型乗用車向けのEV専用プラットフォーム、およびCセグメントクラスのSUVモデルのEVを共同で開発することに合意 |
| | 2 | 給与明細Web化 | 6 | G20各国が、海洋プラスチックごみ削減の国際的な枠組みで合意 |
| | 3 | 会社状況説明会 開催 | 6 | 三菱自動車工業 代表執行役社長兼CEOに加藤隆雄氏が就任 |
| | 3 | SY、鶴岡市「環境にやさしい店」認定 | 6 | トランプ米大統領と中国の習近平国家主席が首脳会談 |
| | 3 | YAA、トヨタ自動車カローラ向けコンポーネントパーツ生産開始 | 6 | トランプ米大統領、板門店で北朝鮮の金正恩氏と会談 |
| | 3 | ヨロズ、いすゞ自動車2018年度品質達成賞受賞 | 7 | 九州南部で記録的な大雨 |
| | 3 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本 平成30年度品質感謝状受領 | 8 | 米連邦準備制度理事会(FRB)が10年半ぶりの利下げを決定 |
| | 3 | YTC、日野タイランド品質ブロンズ賞受賞 | 8 | 米露の中距離核戦力(INF)全廃条約が失効 |
| | 4 | W-YBM、NCIC 物量物流切替合作賞受賞(2018年度) | 8 | 香港の逃亡犯条例改正問題で各地で抗議デモ |
| | 4 | ヨロズ、SUBARU 2018年度品質優秀賞受賞 | 8 | 政府、輸出手続きを簡略化できる優遇国リストから韓国を除外 |
| | 4 | YMEX、日産自動車向けパーサー(セダンの)サスペンションの部品生産・納入開始 | 8 | トヨタ自動車とスズキが資本提携に関する合意書を締結 |
| | 4 | YI、ダイハツ工業タント 2WD ARM ASSY RR SUSP生産開始 | 9 | 日産自動車 代表執行役 山内 康裕氏がCEO 代行 |
| 4 | 労働時間法制度対応：時間外労働の上限規制、年5日間の年次有休休暇取得・労働時間の客観的把握の義務付け | 10 | 消費税率が10%に引き上げ | |
| 4 | 在宅勤務の制度化 | 10 | 台風19号が上陸し東日本で甚大な被害 | |
| 4 | YT、渡良瀬遊水地グリーン作戦参加 | 10 | ラグビーW杯で日本がスコットランドを破り決勝トーナメントに初進出 | |
| 4 | 環境省 COOL CHOICEへの賛同表明(国内各拠点) | 10 | 天皇陛下が即位を宣言する即位礼正殿の儀が行われる | |
| 5 | ヨロズ株主による仮処分命令申立ての却下決定、及び抗告に対する棄却決定 | 10 | 日立オートモティブシステムズ、ケーヒン、ショーワ及び日信工業が経営統合を発表 | |
| 5 | ハラスメント撲滅宣言(志藤会長・志藤社長連名) | 11 | 米、パリ協定からの脱退を通告 | |
| | | 11 | グイムラー社は持ち株会社のもとにメルセデス・ベンツ部門とトラック/バス部門、そしてモビリティサービス部門を分社化した新体制へ移行 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|--|--|---------------------------------|--|
| 2019 令和元 | 5 | YJAT、中国ルノー(eGT)向け中国仕様 電気自動車 K-ZE のシャシー部品 生産開始 | | |
| | 5 | YAB、ホンダブラジル 2018年度品質・納入優秀賞受賞 | | |
| | 6 | YJAT、ルノー日産 トライパーの生産開始 | | |
| | 6 | YJAT、2018-2019年度 アイシン カルナタカ(AKL)より Delivery Awards 受賞 | | |
| | 6 | 財務部原価企画グループを原価企画部として新設、理事職を新たに設け、執行役員制の更なる強化を図る | | |
| | 6 | 総仮付け、総本付け試作溶接セル運用開始(試作溶接工程を量産溶接工程と等質化) | | |
| | 6 | YIからダイハツ工業滋賀工場へタント部品の納入開始 | | |
| | 6 | 空調服の導入(暑さ対策) | | |
| | 7 | 本田技研工業より次期 VEZEL の FR SUB を継続受注(日本、タイ、インドネシア、ブラジル、中国) | | |
| | 7 | 初のベトナム現地採用者2名入社 | | |
| | 7 | YTC、AAT 品質賞 Quality Award 受賞 | | |
| | 8 | YMEX、北米日産リージョナル品質賞受賞 | | |
| | 8 | W-YBM、第2工場生産開始 | | |
| | 9 | YO、プレス新工場に AGV 導入 | | |
| | 9 | YAT、SUBARU レガシー/アウトバック向け部品生産開始 | | |
| | 9 | YAGM、VW TAREK 納入開始 | | |
| | 10 | 第46回東京モーターショー2019出展(東京ビッグサイト) | | |
| | 10 | YI、ダイハツ工業ロッキー、トヨタライズ 4WD ARM ASSY RR SUSP 生産開始 | | |
| | 10 | 「健康で働きがいのある職場」の実現を目指し、「健康経営宣言」発表 | | |
| | 10 | ロスコスト管理(生産拠点の改善の目的付け所を提示する活動)を開始 | | |
| 10 | 下請法対象取引先への支払いを現金化、自動車産業適正取引ガイドライン説明会の実施 | | | |
| 11 | 日産自動車、仏ルノー社、YE へ来場。仏ルノー社、日産自動車、三菱自動車工業3社でアライアンストップテクノロジーミーティング開催 | | | |
| 11 | YMEX、日産自動車向けセントラ(セダン)のサスペンションの部品生産・納入開始 | | | |
| 11 | クボタより機械機器コミュニティー銅賞受賞 | | | |
| 12 | W-YBM、商流切替協力賞受賞 | | | |
| 12 | W-YBM、納入順守率優秀賞受賞 | | | |
| 12 | YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 | | | |
| 12 | W-YBM、NCIC 優秀サプライヤー受賞(2019年度) | | | |
| 12 | トヨタインドネシアより次期イノバFR SUSP を受注。トヨタインドネシアとの取引開始 | | | |
| 12 | 企業力の充実のために統合報告書を発行 | | | |
| 12 | グローバルQC大会中止 | | | |
| 12 | YI、[あいちCO ₂ 削減マニフェスト]2030認定証を大村知事より授与 | | | |
| 12 | 第2回からくり改善コンクール開催 | | | |
| 2020 令和2 | 1 | IATF16949定期審査 | 1 | ダイハツ工業 会長に松林淳氏が就任 |
| | 1 | YAGM、JICA プロジェクトに ZOOM にて参加(通年) | 1 | クボタ代表取締役会長に木股昌俊氏、代表取締役社長に北尾裕一氏が就任 |
| | 1 | Y-OAT、500kwの太陽光発電設備を設置し稼働開始 | 1 | 中国、武漢市で発生している肺炎の原因を新型コロナウイルスと発表 |
| | 1 | YAB、250トンブランキングプレス稼働開始 | 1 | 千葉の地層「チバニアン」が地質時代名に正式決定 |
| | 1 | 新型コロナウイルス感染症発生により中国・武漢閉鎖(1/23~4/8)によりW-YBMの部品生産は他拠点で代替生産、G-YBMへ設備移管検討 | 1 | 最後の大学入試センター試験が実施 |
| | 1 | YJAT 増資(現金出資) | 1 | マツダ創立100周年を迎える |
| | 1 | YAI、PT.NISSAN MOTOR INDONESIA 車両生産終了 | 1 | 英、EU 離脱 |
| | 1 | YTC、GM 品質優秀賞(Supplier Quality Excellence Award)受賞 | 2 | 政府、新型コロナウイルスによる感染症を「指定感染症」に指定 |
| | 1 | 2年連続でクボタより調達本部長賞銀賞受賞 | 2 | クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」、新型コロナウイルス集団感染により横浜港に停泊 |
| | 1 | G-YBM、2019年度「本田 コスト優秀サプライヤー賞」受賞 | 2 | 米GM社はタイからの年内での撤退を発表 |
| | 1 | ヨロズ、トヨタ自動車東日本令和元年度品質感謝状受領 | 3 | 春休みまで全国の小中高校が臨時休校を開始 |
| | 2 | ヨロズ、日野自動車品質管理優良賞受賞 | 3 | WHOが新型コロナウイルスの「パンデミック」を宣言 |
| | 3 | 武漢閉鎖緩和によりW-YBM再稼働(3/11~) | 3 | JR山手線、49年ぶりの新駅である高輪ゲートウェイ駅開業 |
| | 3 | 得意先の生産停止に合わせて各工場の休業を実施 | 3 | 日本政府とIOC、東京オリンピックの延期を決定 |
| | 3 | インド全土でロックダウン(~8月末)、新型コロナウイルス蔓延による政府指示によりYJATは稼働を停止し収益大幅悪化 | 3 | 第5世代移動通信システム(5G)がサービス開始 |
| | 3 | 佐藤和己取締役副会長辞任 | 3 | 羽田空港の新飛行経路が運用開始 |
| | 3 | 新型コロナウイルス感染症の影響で5月までの2カ月間、YAT、YAAの客先操業停止。YMEX、YAGMは政府より業務停止命令により2カ月間操業停止 | 4 | 「同一労働同一賃金」が大企業に対して義務化 |
| | | | 4 | 政府、7都府県で緊急事態宣言を発令 |
| | | | 4 | 国民一人あたり10万円の特別定額給付金支給が閣議決定 |
| | | | 4 | 中国・東風ルノーの経営から仏ルノー社が撤退 |
| | | 5 | 日本高野連、夏の甲子園中止を発表 | |
| | | 5 | 全米で黒人差別に対するデモが拡大 | |
| | | 6 | 都道府県をまたぐ移動の自粛が解除 | |
| | | 6 | スーパーコンピュータ「富岳」が性能ランキング4部門で1位を獲得 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|--|--|----|---|
| 2020 令和2 | 4 | 在宅テレワーク勤務体制の環境構築し、横浜本社において原則在宅勤務を実施。国内外の出張自粛、国内全拠点(横浜、栃木、庄内、大分、愛知)を対象に不要・不急の外出を禁止、手洗い・手指消毒の励行 | 7 | スーパーコンピュータ「富岳」が性能ランキング4部門で1位を獲得 |
| | 4 | 3つの機能軸グループの新設(ものづくり機能、財務・プロジェクトマネージメント機能、営業・管理機能) | 8 | 九州・中部地方で集中豪雨「令和2年7月豪雨」が発生 |
| | 4 | 生産機器外販部の新設、営業部を第1営業部と第2営業部に分割 | 9 | 三菱自動車工業 取締役会長長執行役 益子修氏が会長職を退任、特別顧問に就任 |
| | 4 | APQP室と原価企画部を統合しプロジェクト管理部の新設(2部署を統合し、コストとスケジュールの整合がとれた情報発信による円滑な立上げとコスト低減を狙う。さらに収益管理活動の開始時期をコスト低減策の自由度が大きいお客様引き合いの段階に早めていくことで大きな収益増を狙うことを目的とする) | 10 | 菅義偉内閣が発足 |
| | 4 | 社外取締役の増員、女性管理職比率10.5%達成 | 12 | 東京証券取引所でシステム障害が発生。全銘柄の株式の売買が終日中止に |
| | 4 | YE、外販活動開始(初年度売上目標1.5億円に対し1.57億円達成) | 12 | 小惑星探査機「はやぶさ2」の回収カプセルが地球に帰還 |
| | 4 | 時間単位年休導入 | | 上野動物園のジャイアントパンダ・シャンシャンの返還延期が決定し、2023年2月21日に返還 |
| | 4 | 調達部、初の新人外国人受入 | 12 | 米大統領、民主党のジョー・バイデン氏で確定 |
| | 5 | 新型コロナウイルスの影響で得意先の方稼働に合わせて職場別に休業の実施 | | 「Go Toトラベルキャンペーン」の全国一斉停止 |
| | 5 | ダイハツ工業ロッキー/ライズ(4WD)中間ビーム「VE活動賞」受賞 | | |
| | 5 | 日産車体よりQX80・アルマーダ向け部品の日本工順化(YAT→YC)により「2019年度開発賞」受賞 | | |
| | 5 | ヨロズ、日産車体より開発貢献の感謝状受領 | | |
| | 6 | 大雨や洪水により取引先への被害状況調査 | | |
| | 6 | YAGM、IATF更新審査 | | |
| | 6 | YO、エクストレイル生産開始 | | |
| | 6 | 交流溶接電源、低スパッタ溶接技術を量産適用 | | |
| | 6 | 「人事の窓」を社内イントラに掲載し各種問合せ業務の削減 | | |
| | 6 | 譲渡制限付株式報酬制度の導入 | | |
| | 6 | YTC、特別配当(2,355百万円) | | |
| | 7 | ヨロズ、[総仮付け、総本付け溶接ライン]が日産自動車の[Nissan Global Innovation Award]受賞 | | |
| 7 | ヨロズ、日産自動車の[Nissan Global Supplier Award]受賞 | | | |
| 7 | ヨロズ、日産自動車栃木工場サプライヤーアワード受賞 | | | |
| 7 | YAT、日野USA 品質管理優良賞受賞 | | | |
| 7 | YAB、本田技研工業より2019年度品質・納入優秀賞受賞 | | | |
| 7 | YAB、増資(現金出資) | | | |
| 7 | 帳票自動作成支援ソフト「Minuteintence」開発完了。生産技術部にて運用開始 | | | |
| 7 | USMCA発効による購入部品・材料の影響調査実施 | | | |
| 7 | YE、MMKより外販案件を受注(やまびこ向クランク加工設備製作・設置) | | | |
| 8 | YE、TMEJより外販案件を受注(Vitz用センターパン金型の製作) | | | |
| 8 | YAT、Acura TLX RR サブフレーム生産開始 | | | |
| 8 | YAGM、北米トヨタより次期タコマ部品 全11部品を受注 | | | |
| 8 | YOROZU 社内報・夏号から社内イントラへ掲載開始。YC、YGTC、海外拠点への冊子配付を廃止 | | | |
| 8 | W-YBM、NCICより特別貢献賞受賞(2019年度) | | | |
| 9 | 株主工場見学会中止 | | | |
| 9 | YE、クレーム「0」化への取組みを開始 | | | |
| 9 | YAT、ローグ向けサスペンション生産開始 | | | |
| 9 | マツダ第7世代の大型車のRR LINK2種を受注 | | | |
| 9 | 日産自動車横浜工場より外販案件を受注(TOE-CAM測定機製作・設置) | | | |
| 10 | エイチワンより外販案件を受注(CIVIC用部品金型製作) | | | |
| 10 | 展開バーリング工法特許採用部品量産開始(2020年2月に展開バーリング工法特許出願) | | | |
| 10 | フレックスタイム制度のコアタイムを廃止(スーパーフレックス) | | | |
| 10 | YMEX、在レオン日本国総領事館 板垣総領事ご来訪 | | | |
| 10 | 「令和元年度小山市渡良瀬遊水地湿地保全サポーター団体」表彰 | | | |
| 11 | W-YBM、北京ベッツ特別貢献サプライヤー表彰 | | | |
| 11 | YMEX、メキシコ日産品質賞受賞 | | | |
| 11 | 寮・宅宅規程改訂(横浜独自寮整備) | | | |
| 11 | YAA、出資比率変更(商社持分5%の株式譲渡) | | | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 | |
|-------------|--|---|---------------|--|----------------------|
| 2020 令和2 | 11 | YAI、PT.MITSUBISHI MOTOR KRAMA YUDHA INDONESIA社と取引開始 | | | |
| | 12 | 日産自動車向け980材適用に向けた高炉メーカーとの連携開始(調達部) | | | |
| | 12 | W-YBM、BBACより 特別貢献賞受賞(2020年度) | | | |
| | 12 | グローバルQC大会中止(代表チームの報告書配信に変更) | | | |
| | 12 | 「からくり改善」活動推進し、第3回からくり改善コンクール開催 | | | |
| | 12 | 三菱自動車工業岡崎製作所へアウトランダー部品の納入開始(加工区：YT・YO・ヒルタ工業・美和製作所) | | | |
| | 12 | 客先システムの三菱EDIシステムを導入 | | | |
| | 12 | YI、トヨタ自動車向けEV車対応 トヨタスベック指定の塗装膜厚(45μ)を確保するため隔膜電極増設工事 | | | |
| | 12 | YAGM、本田技研工業 HR-V4WD高負荷に伴い2次ライン生産開始 | | | |
| | 12 | YJAT、ルノー日産マグナイト・キガーのシャシー部品生産開始 - 北米寒波、中国大雨、メキシコ大雨(洪水)、日本大雨・台風など、世界的に気候変動が多く発生(ヨロスでの直接的被害は無いが、客先のオーダー減などあり) | | | |
| | 2021 令和3 | 1 | 臨時株主総会 | 1 | 民主党のジョー・バイデン氏、米大統領就任 |
| | | 1 | IATF16949更新審査 | 1 | 初の大学入学共通テスト実施 |
| 1 | | トヨタ自動車向けフロントサブフレームを初受注、アジアではトヨタカローラクロスのサスペンション部品を市場投入 | 1 | JR 東日本や大手私鉄、終電の繰り上げを実施 | |
| 1 | | YO、三菱自動車工業アウトランダー生産開始 | 2 | 国内で新型コロナウイルスのワクチン接種開始 | |
| 3 | | YO、マツダCX-60 生産開始 | 3 | 春の甲子園、2年ぶり開催 | |
| 3 | | G-YBM、半導体供給不足により減産が始まる | 3 | いすゞ自動車・トヨタ自動車が資本提携に関する合意書を締結 | |
| 3 | | 経団連の「チャレンジ・ゼロ」宣言に賛同表明 | 3 | いすゞ自動車、日野自動車、トヨタ自動車が商用事業において新たな協業に取り組むことに合意。「CJPT(コマーシャルジャパン パートナーシップ・テクノロジーズ)」を設立 | |
| 3 | | ヨロス、「健康経営優良法人2021」認定取得 | 4 | 本田技研工業 三浦敏宏氏が代表取締役社長に。就任会見で「2040年までに100%EV化に取り組み」と発表 | |
| 3 | | YEからYI、増産対応への人員派遣 | 4 | 東京電力福島第一原子力発電所の敷地内にたまる「処理水」を海洋放出する方針を決定 | |
| 3 | | ヨロス、いすゞ自動車2020年度品質達成賞受賞 | 4 | 東京モーターショー2021の開催中止を発表(67年の歴史で初めて) | |
| 3 | | W-YBM、NCIC 最佳物流貢献賞受賞(2020年度) | 4 | スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、マツダが、次世代の車載通信機の技術仕様を共同で開発し、通信システムの共通化を推進することに合意 | |
| 4 | | YI、豊田鉄工向けランドクルーザー300CAB MOUNT 生産開始 | 5 | マツダ 代表取締役会長の小飼雅道氏が退任し、取締役専務執行役員の菅蒲田清孝氏が代表取締役会長に就任 | |
| 4 | | YJAT、中国ルノー(eGT)向けEuro仕様 電気自動車DACIA SPRINGのシャシー部品生産開始 | 5 | 改正少年法公布 | |
| 4 | | YE、AIDAとの技術交流会開催。カーボンニュートラルへの取り組みを開始 | 6 | 日野自動車、トヨタ自動車執行役員の小木曾聡氏が社長に就任、下義生氏は会長に就任 | |
| 4 | | 平中勉代表取締役社長就任 | 6 | スズキ 代表取締役会長の鈴木修氏が相談役へ | |
| 4 | | ESG推進室・経費購買部・秘書グループを新設、内部監査・環境経営室を廃止し内部監査グループを内部監査室に昇格 | 6 | 育児・介護休業法改正(「男性産休」を新設 | |
| 4 | | 在宅勤務制度をテレワーク勤務制度に改訂し、どこでもオフィスを目指す | 7 | スズキ、ダイハツ工業も新会社「CJPT」に参画 | |
| 4 | | 会議体制の刷新により、20年間続けていたグローバル会議と業計ヒアリングを廃止 | 7 | 東京2020 オリンピック・パラリンピックが1年遅れで開催(～9.5) | |
| 4 | | YAA、TMNA品質賞受賞 | 10 | 岸田文雄内閣が発足 | |
| 4 | | ISO14001更新審査 | 10 | コロナ対応の緊急事態宣言と「まん延防止等重点措置」が解除 | |
| 4 | | YJAT、TKM(トヨタ キルロスカ モーター)よりDelivery Awards受賞(2020-2021) | 10 | ノーベル物理学賞に眞鍋淑郎氏 | |
| 5 | | YJAT、TIEI(トヨタ インダストリアル エンジン インディア)よりDelivery Awards受賞(2020-2021) | 11 | レギュラーガソリン価格、7年ぶりの高騰、資源エネルギー庁が全国平均小売り価格1L当たり168円台を記録と発表 | |
| 5 | | ヨロス、日産車体FY21湘和会品質感謝状受領 | 11 | 大谷翔平選手が大リーグのMVP'最優秀選手'を満票で受賞 | |
| 5 | | 関東甲信越地区危険物保安協会連合会会長賞受賞 | | | |
| 5 | | YAB、ホンダブラジル2020年度品質・納入優秀賞受賞 | | | |
| 5 | | 新中期経営計画(Yorozu Sustainability Plan 2023)を発表。業務目標、売上高1,500億円、営業利益率5.0%、ROE8.0%、DXへの取り組み | | | |
| 5 | カーボンニュートラルに向けた取り組み「2040年 カーボンニュートラルへのチャレンジ」、[2030年 CO2排出量▲50%(2013年度比)]を公表 | | | | |
| 5 | YC本社オフィス4階をリノベーション、新運用基準展開 | | | | |
| 6 | YE奥村社長が鶴岡高専客員教授の称号授与 | | | | |
| 6 | YT、クボタ フレキシブルライン設置/稼働開始 | | | | |
| 6 | W-YBM 東風日産鄭州工場向けエクストレール重産開始 | | | | |
| 6 | YTC、IEMT FY20品質・供給目標達成認定書 | | | | |
| 6 | ヨロス、ダイハツ工業2020年度品質優秀賞受賞 | | | | |
| 7 | YJAT、TMEI Best Quality Supplier Award受賞 | | | | |
| 8 | ヨロスグローバル環境ビジョン2040策定を公表 | | | | |
| 8 | 情報セキュリティ委員会設立 | | | | |
| 8 | YO、豊生プレーキ(トヨタ九州)立上げ、取引開始 | | | | |
| 8 | 武漢一部地域での新型コロナウイルス感染症発生 | | | | |
| 8 | W-YBM、eGT向け東風納米exlのTV-LINK新規受注 | | | | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|---|---|--|--|
| 2021 令和3 | 8 | 社内報「YOROZU」通巻400号を発行 | | |
| | 9 | TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)提言への賛同表明 | | |
| | 9 | 東京証券取引所プライム市場への移行を選択 | | |
| | 9 | 鉄鋼市況大幅変動による値上げ交渉 | | |
| | 9 | YA、ホンダゲストエンジニア帰任 | | |
| | 9 | W-YBM、ベンテラー向け(ダイムラー社)GLA、GLB 2 BEV車量産開始 | | |
| | 9 | YMEX、北米日産2020年度のリージョナル品質賞ファイナリスト | | |
| | 9 | YAT、品質マスター証明書 | | |
| | 9 | YAT/YA/YAA、ものづくりスピリット賞受賞 | | |
| | 10 | DX委員会設立 | | |
| | 10 | 日産の新型クロスオーバーEV「日産アリア」のSUSP部品の生産開始 | | |
| | 10 | アウトランダーPHEVリアサスペンション(総仮/総本付けライン)生産開始 | | |
| 11 | ルノー 日産、三菱自動車工業アライアンスストップテクノロジーミーティング開催。日産自動車、ヨロスグローバルテクニカルセンター来場 | | | |
| 11 | YO、ダイハツ ハイゼットトラック生産開始 | | | |
| 11 | W-YBM、東風日産襄陽工場向けインフィニティQX60 量産開始 | | | |
| 11 | 「プラチナえるぼし」認定取得 | | | |
| 12 | YC、年末調整電子化 | | | |
| 12 | 第4回からくり改善コンクール開催 | | | |
| 12 | グローバルQC大会中止(代表チーム報告書配信に変更) | | | |
| 12 | YMEX、メキシコ日産2021品質賞(BEST OF THE BEST SUPPLIER AWARD)受賞 | | | |
| 12 | ヨロスグローバルサプライヤーBCP作成 | | | |
| 12 | YI、豊田鉄工向けランドクルーザー70CAB MOUNT 生産開始 | | | |
| 12 | YE、江崎工業より外販案件を受注(自動洗浄装置製作・設置) - 世界的な物流の混乱が発生(コロナの影響等で人手不足によるコンテナの水揚げ遅れやコンテナ不足など) | | | |
| 2022 令和4 | 1 | IATF16949 定期審査 | 1 | 山形県 まん延防止等重点措置(1.27～2.20) |
| | 1 | DX・省エネ提案選考 | 2 | 独ダイムラー社が社名をメルセデス・ベンツグループに変更 |
| | 1 | 新社内イントラの運用開始 | 2 | ロシア軍、ウクライナ侵攻 |
| | 1 | YA、従業員をYATに移籍し、業務移管 | 3 | 日野自動車 中型トラックのエンジン品質不具合 (対象計46,746台) |
| | 1 | 大雪による影響調査、災害時等の事業継続や働き方改革の観点から、取引先のテレワーク導入や BCP策定の助言等の支援を進める | 3 | 「電力需給ひっ迫警報」発令 |
| | 1 | W-YBM、鄭州日産 優秀納入賞受賞 | 4 | 北海道知床半島沖で観光船が沈没 |
| | 2 | YTC、IMCT 年間表彰QCD改善サプライヤー賞受賞 | 4 | 円急落、一時131円台は20年ぶり |
| | 2 | YA、NTCNAゲストエンジニア帰任 | 5 | 日産自動車、三菱自動車工業は、新型軽電気自動車のオフライン式を生産工場である三菱の水島工場で行い、日産自動車は「日産サクラ」、三菱自動車工業は「eKクロスEV」を2022年夏より販売することを発表 |
| | 2 | 東海地区プロジェクト準備室発足、東海地区連結子会社新設の開示。新工場建設決定、2024年1月竣工予定(YIの生産を集約し移転する) | 5 | ウクライナ追加支援2.5兆円を決定 |
| | 2 | 外部コンサルタントによる第1回「高橋塾」開催 | 5 | 大谷翔平選手、メジャー通算100号本塁打を達成 |
| | 2 | GLTD制度の導入 | 6 | 本田技研工業とソニーグループがモビリティ向けサービスの提供を行う新会社を設立(社名はソニー・ホンダモビリティ(Sony Honda Mobility Inc.)) |
| | 2 | 社員持株会の奨励金を30%に変更 | 6 | 日野自動車 下義生氏が代表取締役会長を退任 |
| 2 | マツダCX-60のRR ARMの生産開始 | 6 | 仏独伊首脳がウクライナ・キーウ訪問 | |
| 3 | トヨタ自動車とSUBARUの共同開発によるトヨタEV車(bZ4X:クロスオーバーSUV型の二次電池式電気自動車)のRR SUSP MBR立ち上げ、量産開始 | 7 | スズキ、ダイハツ工業、トヨタ自動車、CJPTは、カーボンニュートラルの実現に貢献するために、2023年度に商用軽バン電気自動車(BEV商用軽バン)の導入を目指して取り組むことに合意 | |
| 3 | トヨタ自動車との国内初の取引開始 | 7 | 安倍元首相、選挙応援演説中に銃撃され死亡 | |
| 3 | YI、トヨタ自動車元町工場へbZ4X部品納入開始し、客先システムのトヨタ共通EDIを導入 | 8 | タイ国内のコロナ感染者数の累計が460万人突破 | |
| 3 | 中国ロックダウンによる部品供給不足による、得意先各社非稼働や減産の影響で、操計に対し実績台数減 | 8 | 日野自動車エンジン不正(小型)により日野デトロイト国内向け2トン減産 | |
| 3 | ヨロス、「健康経営優良法人2022」2年連続認定取得 | 9 | 日野自動車 大型トラック・バスのエンジン品質不具合(対象計 21,100台) | |
| 3 | YI、東海PJ 労働条件、社宅・寮、その他の項目を展開し個別面談を実施 | 9 | トヨタ自動車、ロシア事業からの撤退を発表。サンクトペテルブルク工場は閉鎖して生産事業を終了、輸入による新車販売も行わない。アフターサービスは継続 | |
| 3 | YO、CO ₂ 排出ゼロのグリーン電力へ切り替え、受電開始 | 9 | エリザベス英女王国葬 | |
| 3 | カメラ式非接触3次元測定機「ATOSS」導入 | 9 | 西九州新幹線が開業 | |
| 3 | G-YBM、NCICより物流貢献賞受賞(2021年度) | 9 | 台風11号により韓国POSCO浦項(ポハン)製鉄所浸水被害 | |
| 3 | W-YBM、NCIC 技術協力賞(原低)受賞(2021年度) | 10 | 韓国ソウルでハロウィーン雑踏事故 | |
| 4 | Y-OAT 日野自動車より品質賞受賞 | 11 | パリでG20サミット開催 | |
| 4 | 日産自動車、三菱自動車工業の新型軽電気自動車「日産サクラ」[「ekクロスEV」]のSUSP部品生産開始 | 11 | 日中首脳、岸田首相初の対面会談 | |
| 4 | YO、エクストレールe-Power向けサスペンション生産開始 | 11 | サッカーW杯で日本がドイツに歴史的勝利、優勝はアルゼンチン | |
| 4 | | 12 | ゼレンスキーウクライナ大統領が訪米 | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|--|--|---|-----------|
| 2022 令和4 | 4 | YAGM、本田技研工業 HR-V 量産開始 | | |
| | 4 | W-YBM、eGT 向け 東風納米 ex1 量産開始 | | |
| | 4 | プライム市場へ変更 | | |
| | 4 | 経営企画室を廃止し社長室の設置、財務部を経理部に名称変更、研究開発部から先行開発部へ名称変更、開発部から設計部に名称変更 | | |
| | 4 | 連結納税からグループ通算制度へ移行 | | |
| | 4 | 電子帳票保存法への対応、ペーパーレス、キャッシュレスに向けた経費旅費システム「楽楽精算」を国内拠点へ導入 | | |
| | 4 | 内部通報外部窓口設置 | | |
| | 4 | 江崎工業取引開始、洗浄機自動化設備納入 | | |
| | 5 | 塗装プラント熱源、ボイラー燃料CN化検討開始(CN=カーボンニュートラル)。新拠点は電気ボイラー導入決定 | | |
| | 5 | W-YBM、東風日産武漢工場向け エクストレール量産開始 | | |
| | 5 | ダイハツ工業より2021年安全活動優良賞受賞。活動内容は「標準化とY-CCCFによる安全活動」 | | |
| | 5 | YJAT、TIEI(トヨタ インダストリアル エンジン インディア)より Quality Awards 及び Delivery Awards 受賞(2020-2021) | | |
| | 6 | 一部三県の電力逼迫メッセージを受け、ヨロズグループで省エネ・節電活動開始 | | |
| | 6 | YAGM、太陽光発電キックオフミーティング | | |
| | 6 | 東海地区新工場誘致協定等締結式 | | |
| | 6 | YTC、湘南ユニテックへの納入開始 | | |
| | 6 | 日産車体より2021年度品質感謝状受領 | | |
| | 7 | 超ハイテン材対応のためプレス成形シミュレーションソフト「Autoform」を強化、ライセンス数が倍増 | | |
| | 7 | トヨタ自動車bZ4Xリコールによりオーダー無し(～10月) | | |
| | 7 | YC横浜、CO ₂ 排出ゼロのグリーン電力に切り替え、受電開始 | | |
| | 7 | 遠隔地勤務制度制定 | | |
| | 7 | YI、液化アルゴンCE設置 | | |
| | 8 | YO、3500トンTFプレス ビジョンシステム量産検証終了。ビジョンシステムを撤去、ROB 搬送タイプのディスタック装置に置換 | | |
| | 8 | YO、セレナ生産開始 | | |
| | 8 | トヨタ自動車 新型シエンタの車いす用スロープ部品生産開始 | | |
| | 8 | SY、トヨタ紡織と取引開始 | | |
| | 8 | YAB、本田技研工業の HR-V 生産開始 | | |
| 8 | W-YBM、東風日産武漢工場向け アリア量産開始 | | | |
| 8 | YJAT、JOAI(JBMオギハラオートモーティブインディア)へスズキ グランドピターラ、トヨタアーバンクルーザー ハイライダーのプレス単品を納入開始(プレス部品受注) | | | |
| 8 | 調達部が横浜へ勤務地変更 | | | |
| 8 | YC横浜、4階・5階、フロアー入口に電子錠設置 | | | |
| 9 | YC横浜、昼休みに週2日、障害者就労支援作業所のお弁当販売(6月トライ開始)とキッチンカー導入 | | | |
| 9 | YI「なごやSDGsグリーンパートナーズ認定優良エコ事業所」の更新認定 | | | |
| 9 | YAB、ISO14001 認証取得 | | | |
| 10 | 岐阜県 輪之内ふれあいフェスタへ初参加 | | | |
| 10 | YAT、LEXUS RX 向け NO.1 ARM 生産開始 | | | |
| 11 | YAT、本田技研工業 ACCORD 向け リンク部品 生産開始 | | | |
| 11 | YE/SY、CO ₂ 排出ゼロのグリーン電力に切替え、受電開始 | | | |
| 11 | トヨタ自動車インドネシア部門のイノーパのフロントサスペンションメンバー部品生産開始 | | | |
| 11 | YAI、PT TOYOTA MOTOR MANUFACTURING INDONESIA 社と取引開始 | | | |
| 11 | YEST、創立20周年 | | | |
| 11 | 東海地区新工場地鎮祭(鎮入れ式) | | | |
| 11 | YAA、本田技研工業向け PILOT 車 生産開始 | | | |
| 11 | YAA、トヨタ自動車向け カラーラ車 生産開始 | | | |
| 12 | YAT、本田技研工業 PILOT 向け リンク部品生産開始 | | | |
| 12 | トヨタ自動車の新型プリウスのリアサスペンションアーム部品生産開始 | | | |
| 12 | Ogaki Mini Maker Faire 2022への協賛(東海地区PJ) | | | |
| 12 | YI、「あいちCO ₂ 削減マニフェスト2030」の更新認定(リンク：ダブルスター) | | | |
| 12 | SY、つるおかSDGs 推進パートナー登録(鶴岡市) | | | |
| 12 | SY、山形県地球温暖化対策推進事業所登録 | | | |
| 12 | SY、鶴岡市環境課「エコ通信」掲載 | | | |

| 年 | 月 | 主な出来事 | 月 | 業界・一般の出来事 |
|-------------|---|---|-------------------------|--|
| 2022 令和4 | 12 | グローバルQC大会中止(代表チーム報告書配信に変更) | | |
| | 12 | からくり改善コンクール中止 - YEST、トヨタ自動車へのツーリング納入開始 - YMEX、北米日産より品質賞受賞 | | |
| 2023 令和5 | 1 | IATF16949定期審査 | 1 | ソニー・ホンダモビリティが新型BEVをワールドプレミアで公開。BEVの新ブランドは「AFEELA(アフィーラ)」 |
| | 2 | 三菱自動車工業の新型デリカミニのサスペンション部品生産開始 | 2 | 2030年に向けて日産自動車はルノーグループが設立するEV&ソフトウェア子会社「アンペア」に最大15%を出資する意向を示し、三菱自動車工業もアンペアへの参画を検討していることを発表 |
| | 2 | 本田技研工業より原価部門優良感謝賞受賞 | 2 | トヨタ自動車が4月1日付けで豊田卓男社長の会長就任と、佐藤恒治執行役員の社長就任を発表 |
| | 3 | ヨロズグループとして「健康経営優良法人2023」に認定 | 2 | パンダ・シャンシャン(5歳)を上野動物園から中国に返還 |
| | 3 | 第15回 高橋塾開催 | 3 | SUBARUは大崎篤 現専務執行役員の社長就任を発表 |
| | 3 | 会社状況説明会を3年ぶりに横浜ベイホテル東急で開催 | 3 | マスク着用の考え方が見直され、マスク着用は個人の判断が基準となる |
| | 4 | ヨロズ創立75周年 | 3 | WBC野球日本代表、侍JAPANがアメリカを下し3回目の世界一 |
| | 4 | 新工場仮設事務所開所式と準備室新体制キックオフ(東海地区PJ) | 3 | 岸田首相、ウクライナ・キーウを訪問 |
| | 5 | カオナビの導入 | 3 | 電力カルテル、関電など5社に業務改善命令 |
| | 6 | YAI、PT. TOYOTA BOSHOKU INDONESIA 社と取引開始 | 4 | いすゞ自動車 片山正則社長は代表権のある会長に就任、南真介取締役専務執行役員は社長に昇格 |
| 10 | JAPAN MOBILITY SHOW 2023に出展(東京ビッグサイト全館) | 5 | 新型コロナウイルス感染症を「5類感染症」に移行 | |
| | | | 5 | G7サミット、広島で開催 |

あとがき

2023年に創立75周年記念事業として、ヨロズ75年史を発刊することとなりました。これまで「30年史」「(40周年記念)10年史」「50年史」「60年史」を発刊してきましたので、75年史は創立60周年からの15年間に重点を置き、編纂の枠組みを①沿革編②企画編③資料編としました。

沿革編では既に発刊されている創業前史から60年間の歩みをダイジェスト版としてPart1~Part3に編纂事務局でまとめ、直近の15年の動きをPart4、技術革新をPart5として、社内の関係部署の方々に執筆をお願いしました。

企画編は各メーカーとの取引開始時の部品、近年の知名度の高い車種に搭載されている部品をまとめました。また、ESGの取り組みについて、岐阜の(株)ヨロズサステナブルマニュファクチャリングセンター建設の経過と

併せて紹介しています。

なお、海外の方にも正確なヨロズの歴史を伝えていただくため、英語版を別冊で作成しています。

この75年史は創成期から拡大期、飛躍期、そして厳しい時代を生き抜いてきた挑戦期について、先人の精神を感じ、次の時代を開拓していく若い世代の企業活動の一助として活用していただければ幸いです。

今回、社史制作にあたり掲載する写真の元データの収集、著作権の確認、各メーカーから改めて掲載許可を取得するなど苦労いたしました。執筆いただいた皆さま、写真や資料をご提供いただいた皆さま、企画、レイアウト、編集などご尽力いただいた大日本印刷株式会社の皆さまに、心から感謝申し上げます。

2023年10月
75年史編纂事務局

75年史編纂委員会

| | | | | | | | |
|-------|--------------|----------|-------|--------|--------|--------|---------------|
| 委員長 | 志藤 昭彦 | 委員(執筆担当) | 平野 紀夫 | 工藤 玲子 | 編集協力委員 | 森脇 義宏 | 渡邊 敦樹 |
| | | | 山田 雅史 | 川口 秀一郎 | | 大貫 正 | 小野 勝巳 |
| 副委員長 | 志藤 健 平中 勉 | | 久米 宏 | 奥村 直幸 | | 二上 幸太郎 | 佐藤 文康 |
| | | | 池内 亮蔵 | 齋藤 建治 | | 川野 真二 | 五十嵐 玲 |
| 編纂事務局 | 春田 力 | | 菱田 祐次 | 望月 昭男 | | 竹林 志穂 | 五十嵐 秀一 |
| | 黒田 信正 | | 矢後 敏之 | 安長 秀明 | | 妹尾 聡 | Jorge Pacheco |
| | 高橋 由美子 | | 木村 武志 | 仲里 英利 | | 松本 正春 | 飯田 達夫 |
| | 田島 恵美 | | 相澤 淳 | | | 平野 裕美 | 草場 寛行 |
| | | | 吉松 正春 | | | 須藤 安義 | 黒崎 昭男 |
| | | | 近藤 史洋 | | | 松島 清高 | 劉 韓麗 |
| | | | 牧内 淳也 | | | 中塚 健 | 尾鷲 貴史 |
| | | | 横田 裕行 | | | 渡部 明弘 | 嶋島 和希 |
| | | | 木村 洋 | | | 野藤 和弘 | |
| | | | 山田 豊 | | | 土岐 重則 | |
| | | | 嶋崎 裕介 | | | 稲葉 直俊 | |
| | | | 及川 隆司 | | | 及川 貴俊 | |
| | | | 惣原 徹 | | | 山口 恵 | |
| | | | 伊藤 直明 | | | 山岡 修輔 | |
| | | | 村上 聡 | | | 溝口 美貴 | |
| | | | 田宮 康伸 | | | 滝沢 恵子 | |



ヨロズ75年史 1948-2023

2024年3月発行

発行：株式会社ヨロズ
神奈川県横浜市港北区樽町3-7-60

編集・制作：株式会社ヨロズ
制作協力：株式会社DNPコミュニケーションデザイン
印刷・製本：大日本印刷株式会社
東京都新宿区市谷加賀町一丁目1番1号



YOR**ZU**