

# 部品メーカー、国際競争激化

## 標準部品で多車種対応



大豊工業は中国の素材メーカーを買収(現地で行った調印式)

これまでには地域や顧客ごとに構造や素材の違う製品をから開発してきた。GSRでは開発した3種類の標準コア部品をベースに幅広い車種に対応する。また海外で現地調達・生産がしやすいのもポイント。世界各地で手に入る素材で生産できるよう特殊な成分を省いても性能を保持できる材料仕様とした。これによ

り、トヨタ系部品メーカーはその一つだ。

これまででは地域や顧客ごとに構造や素材の違う製品をから開発してきた。GSRでは開発した3種類の標準コア部品をベースに幅広い車種に対応する。また海外で現地調達・生産がしやすいのもポイント。世界各地で手に入る素材で生産できるよう特殊な成分を省いても性能を保持できる材料仕様とした。これによ

り、トヨタ系部品メーカーはその一つだ。

これまででは地域や顧客

ごとに構造や素材の違う

製品をから開発してき

た。GSRでは開発した

3種類の標準コア部品を

ベースに幅広い車種に対

応する。また海外で現地

調達・生産がしやすいの

もポイント。世界各地で

手に入る素材で生産でき

るよう特殊な成分を省い

ても性能を保持できる材

料仕様とした。これによ

## 海外生産を しやすく

新興国の部品メーカーの台頭や部品共通化する新設計思想の導入などトヨタ自動車系部品メーカーに大きな変革の波が押し寄せている。「トヨタグループだからといって要注が保証されているわけではない」。トヨタ系部品メーカーはこう口をそろえる。一段の競争力をつけなければ系列といえども取り残されるのは必至。部品メーカー各社の次の成長に向けた改革が始まった。

車台や地域を超えた部品の共通化。トヨタが新設計思想「トヨタ・ニュートラル・グローバル・アーキテクチャ」(TNGA)として取り組むなど今や車業界の新潮流はになっている。デンソーはこうした世界標準を先取りした。基本性能を高め小型化した上で種類を大幅に減らしたラジエーター、「グローバルスタンダードラジエーター(GS-R)」はその一つだ。

これまででは地域や顧客

ごとに構造や素材の違う

製品をから開発してき

た。GSRでは開発した

3種類の標準コア部品を

ベースに幅広い車種に対

応する。また海外で現地

調達・生産がしやすいの

もポイント。世界各地で

手に入る素材で生産でき

るよう特殊な成分を省い

ても性能を保持できる材

料仕様とした。これによ

## 他流試合を 積極化

トヨタ系部品メーカーが次の成長に向けてこそ取り組むのが他流試合。トヨタ以外の車メーカーとの取引を通じてコスト競争力や技術力を向上するのが狙いだ。トヨタとしても部品メーカーのレベルが上がれば、それだけ車両の競争力も高まるため推奨している。

売上高に占めるトヨ

タ以外の比率を現在の7%から2021年3月期に30%に伸ばす。こう意込むは豊田周平トヨタ紡織社長。同社は21年3月期の売上高を12年3月期比約7割増の1兆6000億円とする長期

度決定していた。これが

トヨタからの受注を狙う

ための新方式だ。

その第1弾がインド。

北部のハリヤナ州と南部

ヨタから受注を進め

度決定していた。これが

トヨタからの受注を狙う

ための新方式だ。

そのため、これまでの

車両開発を始めた。

成⻑市場に

拠点を構えてから営業活

動を始めた。

これまでの

車両開発を始めた。

そのため、これまでの

車両開発を始めた。