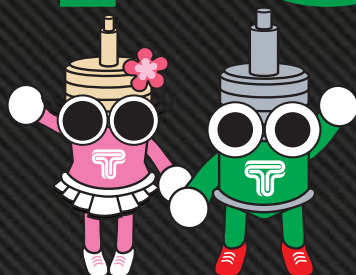


株式会社ティン  
40年史



40th ANNIVERSARY

40



「ボクたちが求める商品が世の中に存在しないのならば、自分たちで作ればいい」  
常に時代を先読みし、40年という長きに渡ってサスペンションを開発、製造してきた株式会社テインは、創業以来一貫してドライビングプレジャーを追求し、最高品質のモノ作りに徹してきた。

40周年を記念した本書制作にあたり、象徴的なアイテムとして用意したのはふたつのサスペンション。  
ひとつは、1989年に開発し、WRC(世界ラリー選手権)に実戦投入された日産パルサーGTI-R用の初代「TYPE Gr.N」。  
そして、もうひとつは2019年、WRXで活躍したチームSTARDのフォード・フィエスタに装着された「TYPE Gr.N F.R.S. SPEC」である。  
このふたつの意欲的な商品開発を見ても、サスペンションというパーツが30年でよりコンパクトに洗練された製品に昇華しているのが分かる。

商品開発で挑戦を続けているテインは、走行中、常に乗り心地を自動調整してくれるEDFCに代表されるように、「発明」と評される独自開発の製品も数多くラインナップし、クルマ好きにとって最高峰のブランドへと成長を遂げてきた。

## Introduction

# 40年という長い年月で 最新テクノロジーを追求する サスペンション専門メーカー

次なる50周年、100周年を迎えるとき、テインはどんな会社になっているのだろうか。  
間違いなく言えるのは、唯一無二のサスペンション専門メーカーとして優れた製品を作り続けていることは間違いなさだろう。

市野は「空飛ぶクルマが普及したら、仕事がなくなってしまう」と笑うがそんなコメントにも余裕すら感じさせるから不思議だ。  
そして藤本は、中国市場の急速なニーズ拡大を見越して「2030年には中国のクルマ好きで生産が一杯になる予測のもと、もっとグローバルに展開しなければいけない」と力説する。

かつて、ドライバーやコ・ドライバーとしてWRC(世界ラリー選手権)で世界を飛び回っていたふたりの役員はテインという会社のネットワークで世界を席卷しようとしている。

まずはページをめくっていただき、市野と藤本が考える“テインの野望”を読み解いてほしい。  
きっとテインが考える理想の未来が理解できるはずだ。

## 1989

日産パルサーGTI-R用、初代「TYPE Gr.N」(1989年)

## 2019

フォード・フィエスタ用に開発された「TYPE Gr.N F.R.S. SPEC」(2019年)

# Voice of TEIN

## “今後の展望として、 プレミアムリプレイスメント事業を 発展させていきたい”

—— 代表取締役社長 市野 諒



私の現在の居場所を語る上で、やはり若い頃のラリー参戦の思い出は欠かすことはできません。私は1970年代には自分のサニーを改造し、ラリーに挑戦していたのです。やがて縁あって、藤本吉郎選手のコ・ドライバーを務めるようになりました。これが生涯の運命を変えることになるとは、その当時は思っていませんでした。当時の日本にはベースノートの文化がなく、唯一、私と藤本は海外からの断片的な情報を頼りに自作のノートを作りました。どのコーナーで踏ませ、どこで抑えるか。鼻っ柱の強いドライバーでしたので、ブレーキを踏ませるだけではだめで、思いっきりアクセルを踏ませることも考えました。ナビの役割は単なる時間管理ではなく、勝利を導く戦術的存在だったのです。

少し遡りますが、私は中学、高校、そして進学先であった東海大学でも器械体操に打ち込んでいました。そして体操の練習のかたわら、レーシングガレージでアルバイトをしていました。高校までは理系でしたから、機械には興味があったのです。そこでは100基以上のエンジンに手を入れたと思います。このメカニックとして得た経験も、かけがえのない財産となりました。80年代、改造規制によりエンジンチューニングが難しくなると、次に重要になったのはタイヤとサスペンションでした。当時主流のカートリッジ式ダンパーは容量不足で放熱性も悪く、すぐに性能が落ちる。「ならば一体型にすればいい」と考え、自ら設計・製作を始めました。これがサスペンションメーカーとしてのTEINの誕生です。最初は受注生産で、ユーザーの注文に応じて一品一品作り上げました。試作と修

正を繰り返す手間は膨大でしたが、それこそが技術を磨く鍛錬でした。

やがて需要は増え、既製品として在庫を持ち量産へと移行しました。ミニバンやSUV用の「車高調」が普及したのもこの頃です。ホイールショッパからの「インチアップしたら隙間が気になる」という声に応え、合法の範囲でローダウンできる製品を提供しました。規制緩和の追い風もあり、市場は一気に拡大しました。

私たちのモットーは「Safety / High Quality / Reasonable Price」。お客様の大半は若者で、高価な製品には手が届かない。だからこそ手頃な価格で純正を上回る性能を届けることにこだわりました。創業初期は手作りでもあったので1台で20~30万円した製品も、改良と効率化で10万円代に抑え、より多くの人を楽しめるようにしたのです。

そして私たちの事業は、日本にとどまりません。中国の自動車市場が拡大する前から現地工場を設立しました。「今さら中国か」と言われますが、GDP水準の段階を見れば必ず波が来ると確信していたのです。中古車市場が育ち、プレミアムリプレイスメントや補修需要が増える時期を見越した先行投資でした。欧州ではEU離脱の混乱を受け、英国とポーランドに在庫拠点を構築しました。多品種を扱う以上、代理店任せではリスクが大きい。自ら在庫を持ち、顧客に迅速に届けることを優先したのです。

「お客様を待たせない」——これは私たちの基本方針です。経営理念として明文化し、社員に徹底してきました。スピード感を欠いた仕事は、やがて顧客の信頼を失う。40年間、常に

挑戦と迅速さを大切にしてきました。

さらに私は、無理な拡大路線をとらないことも重視しています。ハーレーダビッドソンは、今は少し悪く言われていますがその歴史を研究したレポートによれば、「嗜好品は売り急げばブランドを毀損する」ということが見えてきます。アフターマーケットは嗜好品の世界であり、対するプレミアムリプレイスメントは異なる巨大市場です。ふたつの市場で役割をきちんと分け、成長の道筋を描くことが必要です。

自動車は百年で劇的に変化しました。T型フォードの時代から水素やEVへ。10年単位、あるいはもっと短いスパンでの変化が求められる時代に、サスペンションも進化を続けなければなりません。EVの重量増や大径ホイール化は足回りの役割をさらに重要にし、電子制御やAIとの融合が次の課題となるでしょう。

私はこれからも挑戦を続けます。若者が「これなら買える」と思える価格で、純正を超える走りを提供する。そのために世界中の市場に目を配り、どの時代も最適なサスペンションを生み出していきたいと思っています。

振り返ればあつという間の40年でした。サファリラリーでの経験も、昨日のこのように思えます。しかしもう次世代が育ち、当時を知らない社員も増えました。だからこそ歴史を伝え、挑戦する心を受け継がせることが私の役目だと感じています。

百年企業は稀です。環境は大きく変わり、常識は通用しなくなる。しかし「人のやらないことをやる」という精神を守り続けられれば、必ず未来は切り開ける。私はそう信じています。

### Profile

1956年9月12日生まれ。1979年に有限会社松本自動車用品に入社し、メカニックとして活躍。1985年にTEINを設立。同社で代表取締役社長に就任。コ・ドライバーとして藤本吉郎や飯田原文雄、鎌田卓麻、三好秀昌らと組んでWRCを初めとする海外ラリーに参戦。全日本ラリーでも活動した。2001年には全日本ラリー選手権のナビゲーターチャンピオンを獲得。2008年には三好と組んでFIAアフリカラリー選手権のシリーズチャンピオンの栄冠を獲得。TEIN代表という立場でも幅広くモータースポーツ支援活動を積極的に行ってきた実績があり、チームとしてラリーに参戦したほか、世界ラリークロス選手権や国内モータースポーツに部品供給を行った。



# Hakkaru Ichino



## Profile

1960年1月29日生まれ。1982年4月、新日本鋼球株式会社(現 AKS 東日本株式会社)入社。1985年8月、株式会社ティン入社。1994年2月、専務取締役。2001年8月、TEIN U.S.A.,INC.取締役社長。2009年5月、天御遠東国際貿易(北京)有限公司董事長。2011年5月、TEIN UK LIMITED 取締役社長。2013年11月、天御減振器製造(江蘇)有限公司董事長。2014年10月、TEIN Sales(Thailand)Co., Ltd.。2015年2月、宿遷天野貿易有限公司董事長。2015年6月、代表取締役専務。2021年6月、専務取締役。1980年代より神奈川にてラリードライバーとして活躍。1994年にはTTE(トヨタチームヨーロッパ)の日本人初のワークスドライバーに抜擢。1995年、サファリラリー総会優勝、日本人としてサファリラリー初制覇の快挙は多くの人の記憶に残っている。

# Voice of TEIN

## “ティンの役目は、サスペンションをしっかりと作り、ドライビングプレジャーを追求すること”

—— 専務取締役 藤本吉郎

少年時代から機械いじりが好きだったので、チョッパー自転車を作りました。免許を取ってからはオートバイ、そしてクルマでの競技に移ったのは自然な流れでした。レースはトランポが要るので敷居が高い。一方ラリーは「普段乗っていても挑める」。大学に入って自動車部の仲間と山へ通い、走っては壊し、直してまた走る。ギアボックスもエンジンも自分で扱うようになりました。神奈川はラリーが盛んで、箱根や富士の周辺で徹底的に鍛えられました。

ティンとは、創業の数か月後にジョインしたのが始まりです。社会人になってからも借金しながら新車を買ってはラリーに注ぎ、やがてチームに引かれて本格参戦。ところが海外遠征には長い休みが必要で、会社勤めでは難しい。ならば、好きなラリーを自分たちの考えでやるように“稼ぐ会社”を作ろう——それが出発点でした。最初は7坪、2人。私がドラフターで図面を引き加工屋に走り、組み立てて測定し、梱包して出荷。すべて自分たちで行ないました。

良いショックアブソーバを作るには、評価設備が不可欠です。当時、民間の小さな会社があるダンパーテスターは存在しない。だから“自作”しました。85年当時に民間で自前のテスターを回していたのは、たぶん私たちだけだったと思います。

製品はカートリッジではなくアセンブリで組み、オイル量を確保して耐久性を2~3倍に伸ばした。雑誌と口コミで評判は広がり、プライベートラベルの依頼も増えました。さらに規制緩和が大きな追い風となり、競技用だけでなくストリート市場が一気に拡大しました。負の側

面(違法改造など)も出ましたが、業界としては正に努めて成熟が進んだと思います。

並行して1993年のラリー・ニュージーランドで、グループNで優勝しました。そのときTTEのオベ・アンダーソンの目に留まり、声がかかりました。会社の代表としての筋も通し、トヨタ、ティンの契約枠組みを整えてワークス参戦となったのです。

技術は現場から生まれます。2000年代にWRCサポートを通じて、ショックの変革をいくつも形にしました。従来ラバーだったバンプストッパーを流体化した「ハイドロ・バンプ・ストッパー」、伸び側の挙動を制御する「ハイドロ・リバウンド・ストッパー」、温度上昇でも減衰特性を一定に保つ「テンブラチャー・コントロール・バルブ」、そしてギャップでタイヤを素早く落とすためリバウンド減衰力を瞬時にゼロにする「ファスト・リバウンド・システム」などが代表的な技術です。これは例えばフィンランドのジャンプでは、通常だとリバウンドの動きは0.8-0.9m/sですが、これを使うと2m/sまで行く。こうしたものは、やはり現場からでないと思えないんです。

そして、グローバル展開では、中国工場を要に据えました。理由のひとつは、心臓部ともいえるピストンロッドの品質を自社で作ら込むために、表面処理(メッキ)工程まで自前でやり切らなかつたからです。横浜の規制では難しい工程も、中国なら工場内で完結できる。現地環境基準でも表彰されるレベルに引き上げ、同時に“社会貢献”として現場の教育に5S(整理/整頓/清掃/清潔/躰)の導入や、設備安全

基準の徹底を実施しました。もっとも、輸出は米中摩擦など外からの要因で揺れます。だから“地産地消”を原則に、中国市場向けで埋まる将来像を置き、中国工場をモデル工場にして、中国以外のアジアに“プラスワン”の生産拠点を横展開する計画です。

品質は“まずお客様が満足できる静粛・滑らかさ、その上で性能”という順です。現代のクルマは静かになり、足回りの微小音が質感を左右します。ダンパー内部のコンタミネーションが異音の主因になりやすい。だからクリーンルーム化、設備・電装を含む社内基準の明文化、工程内の“QCゲート(品質ゲート)”の設置、そして市場クレームの迅速なPDCA(Plan/Do/Check/Action)——この地道な積み上げがTEINクオリティの核です。国や地域でニーズは違いますが、私たちは“やわらかくてコンフォート、なのに舵が決まる”レンジを基準にしつつ、各地の文化・使われ方に合わせたチューニングを展開しています。

会社の40年を振り返れば、出発点は“稼いで、好きなラリーを自分たちの考えでやる”というシンプルな思いでした。10坪・2人から始まり、評価機を自作し、雑誌の読者と口コミに支えられ、規制緩和の波に乗り、競技の最前線で技術を磨き、ストリートに還元してきた。これから先の10年は、モデル工場の横展開と“地産地消”の深化、そして何より“走る喜び”の更新です。自動運転が進んでも、クルマ文化は人の感性で続いていく。その感性を裏切らないダンパーを、品質で、技術で、現場で——三現主義で作り続ける。それが、私たちティンのやり方です。

# Yoshio Fujimoto



# History of TEIN 1985-1994

## 1985年、テイン創設 すべてはここから始まった

1985年2月28日、横浜市鶴見区のわずか7坪の工房で、株式会社テインは産声を上げた。創業者の市野と藤本のふたりが掲げた思いは「ないものは作る」。既存の製品では競技に必要な性能が満たせない、ならば自らの手でサスペンションをつくるしかない——その強い決意が発点であった。社名「TEIN」は「TECHNICAL INNOVATION (技術革新)」の頭文字に由来し、創業当初から「最新技術で最良の製品を提供する」という理念が明確に示された。設立直後からラリーやダートトライアルに参戦するユーザー向けに、受注生産としてショックアブソーバを製作し、地道に実績を積み重ねていった。86年には外部メーカー向けのショックアブソーバ生産 (OEM事業) を開始。ここで量産品に必要な技術の知識を吸収し、受注生産で培った設計力に加えて、量産体制の基盤を獲得した。このOEMでの経験は、その後の自社ブランド展開に欠かせない財産となった。

一方、創業の原点である「競技で試す」という姿勢は揺るがなかった。国内だけでなく、87年には香港・北京ラリー、88年にはアジア・パシフィックラリー選手権マレーシア戦にも挑戦。いすゞジェミニで総合9位を収め、ラリーという過酷な実戦の中で製品を鍛え上げる姿勢を鮮明にした。こうした活動は単なる記録以上に、社内に「競技で試される技術こそが本物」という開発哲学を根づかせていった。88年には事業拡大に伴い、横浜市緑区に本社・工場を移転。生産スペースの拡大により、受注・開発・製造を効率的に連携させる体制が整い、量産技術の確立と製品開発のスピードアップが図られた。そして90年、自社ブランドとして初めての量産ショックアブソーバ「TYPE H」を市場に投入。これは創業以来のオーダーメイド製品やOEMでの技術的蓄積を結集したモデルであり、ラリーで鍛えられた実績に基づいた製品で、テ

インブランドの知名度を高めることとなった。90年代初頭、日本国内ではモータースポーツ人気が高まり、ジムカーナやワンメイクレース、走行会が盛んに開催されていた。同時にアフターマーケット市場も拡大し、「普段使いとスポーツ走行を両立できるサスペンション」が強く求められる時代であった。こうした市場の動きに対応し、テインは車種ごとの専用設計を強化していった。92年には世界ラリー選手権 (WRC) ニュージーランドラリーでは、日産パルサーGTI-Rで総合6位・クラス2位を獲得。ラリー参戦を通じて技術が世界でも通用することを証明し、同時に市販製品開発に大きなフィードバックをもたらした。93年には第二の製品「TYPE S」を発売。従来の「TYPE H」が競技色の濃い製品であったのに対し、「TYPE S」はストリートユースを意識したモデルで、快適性と操縦性・安定性のバランスを重視。リーズナブルな価格でありながら、ラリー由来の高い信頼性を持つことが最大の魅力となり、幅広いユーザーに支持された。こうして90年代前半には「TYPE H」と「TYPE S」を両軸とする製品展開が整い、競

### 7坪の工場兼オフィスで モータースポーツで得た技術を 商品へフィードバックする



1 1と1とに走り込んで充実した日々を送った。2 チームワークの基礎は、ラリー実戦で学んだ。



2 チームワークの基礎は、ラリー実戦で学んだ。

### 日産パルサーでラリーの頂点を狙う。

古くから日本メーカーもラリー参戦を果たしてきたが、ワークスを視野に入れていたこと、市販モデルの規制が厳しかったことから、ラリー専用仕様として市販化されなかったのが1970年代までの日本市場。しかし、4WD車の隆盛、そしてターボエンジンが認可された80年代になるとレギュレーションをクリアするラリーベース車が市販化され、人気を得るようになってきた。いくつかの有力な選択肢が生まれたなか、テインは日産パルサーGTI-Rを選択。とくに海外ラリーではホイールベースの長さが議論される時代だったが、フルタイム4WDがスタビリティを担保。むしろ機動性の高さが注目された。



日産パルサーでラリーの頂点を狙う。

80年代に改造規制によりエンジンチューニングが厳しくなると、ラリーカーの速さを決めるのはタイヤとサスペンション、という時代に入った。そんな中で同時に問題となっていたのは、どのモデルにもラリー用のダンパーがあるわけではないということだった。既存製品の流用などの工夫によって競技車両を開発するには限界があった。そこで自分たちで作るしかない、と発案したのが創業の第一歩。自ら製品の図面を描き、そしてテスターまでも設計し、受注生産を進めた。ポイントとなったのは当時主流となっていたカートリッジ式ダンパー構造。競技に利用するには容量が不足しており、放熱性も悪く、すぐに性能が落ちてしまう。ならば、一体型にすればいい、それが寿命を2~3倍に高めたテイン製品登場の舞台裏だ。

### OEMからオリジナル製品へ 「タイプH」ダンパー発売

受注生産とOEMが主な事業となっていたテインは、「知る人ぞ知る」存在だった。そんな中、1990年に市販化されたのが、TYPE Hダンパーだ。その前年の89年には日本市場に衝撃的なスポーツモデル、日産スカイラインGT-Rが復活。さらにN1耐久ラウンドシリーズにスカイラインGT-Rが参戦。そのモデルにTEINのダンパーが投入された。R32GT-Rの圧倒的な速さとともに、その走りを支えるダンパーの存在は極めて大きな注目となった。TYPE Hダンパーはその翌年の市販化されたこともあり、高い人気を誇ったのは当然だったともいえる。「あのグループNのGT-Rと同じブランド」が購入できるとあって、TEINブランドを一躍有名な存在としたのである。



1 設立当初はOEMが事業の主体だった。2 待望のオリジナル製品を世に送り出した。

技直系の性能と日常での扱いやすさを両立させるブランドイメージが形成された。85年から94年までの10年間、テインは「競技現場で開発する」という出発点を大切にしながら、製品開発を軸に事業を拡大した。わずか7坪の工房から始まった挑戦は、受注生産、OEM、そして自社ブランドの量産化へと確実に進化し、ラリー参戦を通じて磨かれた技術が市場に還元されるという循環を確立した。

### サスペンションで クルマを速くする

テインの黎明期は、エンジンの改造禁止といった規制も大きな要因となったことは間違いない。パワーで速さを追求する時代から、足で速さを求める時代に進みサスペンションが大きく注目されたのだ。時代が進みパワー競争は復活するが、それでもラリーやレースの世界ではレギュレーションの対象となるのは、イコールコンディションのルールだ。排気量制限であったり、リストラクターなどの装着義務は、やはりパワー勝負ができないことを意味していた。サスペンションの取り付け位置に規定があったとしても、ダンパーに制限があった時代はなく、開発の自由度は極めて高い。そのため、ダンパーでクルマを速くするという考え方は、いまま変わらないのだ。



実戦での開発で、商品の性能は飛躍的にアップした。

### 1989年、 WRCへステップアップ

香港・北京ラリーを皮切りに、アジア・パシフィックラリーなど海外ラリーに積極的に参戦。1988年のマレーシアラリーでは、いすゞジェミニを駆り総合9位を獲得した。80年代、多くの日本人が海外ラリーに参戦するも、そのなかで藤本/市野組が飛び抜けた速さを見つけたのは、日本人チームで唯一ともいえるベースノートの活用があった。そして89年には世界の最高峰、ラリー界のF1とも呼ばれるWRC (FIA世界ラリー選手権)へ参戦することになる。さらに93年にはTTE (トヨタ・チーム・ヨーロッパ)のオベ・アンダーソン氏に認められ、トヨタワークスとして参戦することになり、ラリーの活動拠点をドイツ・ケルンに移すこととなった。



オベ・アンダーソンと若き頃の市野 (写真右) と藤本。

### ラリーからストリート、レースへ N1耐久レースでシェア80%の快挙

驚異的な事実といえるのが、かつてのN1耐久レースでの80%というシェア率だ。つまりN1耐久レースに参戦するレーシングマシンのうち、10台に8台がテインを採用したのだ。結果がすべてであるのがレースの世界。やはりここにも、ラリーから始まり、常にある実戦経験をもとにした開発姿勢が、その大きな支えとなっていることは間違いがない。評価されたのは、狙った特性がしっかりと出せていること、特性が継続されること、そして高い耐久性を備えていることだ。ある意味価格は二の次といってもよく、レーシングチームの「より速く走る」という唯一の想いに寄り添った開発、それが実現できるからこそこの高い装着率なのである。



1 市販車に限りなく近いN1車両。2 R32 GT-Rでなければ勝てなかった。3 チャンピオンはテイン装着車だった。

### 1985-1994 主な出来事

1985年 (昭和60年)	横浜市鶴見区駒岡町13番地にて、株式会社テイン (TEIN, inc.) 設立 「TEIN」は、「TECHNICAL INNOVATION (技術革新)」の頭文字を組み合わせたイメージカラーとしてグリーンを採用 全日本ラリー選手権に参戦	
1986年 (昭和61年)	ショックアブソーバOEM生産を開始	
1987年 (昭和62年)	海外ラリー活動開始、香港・北京ラリー挑戦	
1988年 (昭和63年)	APRC (アジア・パシフィックラリー選手権) マレーシアラリー いすゞジェミニ総合9位	
1989年 (平成元年)	緑区大熊町に本社を移転 世界最高峰のラリー、WRC (世界ラリー選手権) へ参戦開始 プロフェッショナルラリーチーム「ティンスポーツ」発足	
1990年 (平成2年)	自社ブランド「TEIN」による商品展開 (TYPE H DAMPER)	
1992年 (平成4年)	WRC ニュージーランドラリー 日産パルサーGTI-R 総合6位クラス2位、 WRC-FIA Bシールドドライバー獲得	
1993年 (平成5年)	WRC ニュージーランドラリー 三菱ランサーEVO 総合10位クラス優勝 トヨタのワークスドライバーとして TTE (トヨタ・チーム・ヨーロッパ) のある ドイツ・ケルンに活動拠点を移す TYPE S DAMPER 販売開始	

# History of TEIN 1995-2004

## 設立10年を超えると、車高調ラインナップを拡大!

1995年、テインは本社/工場を横浜市都筑区に移転し、新たな成長段階に踏み出した。量産体制をさらに整備しつつ、「TYPE H1 DAMPER」、「TYPE H2 DAMPER」を販売開始。創業以来の「ラリーで磨いた技術を市販製品へ」という姿勢をさらに具現化する製品である。トヨタワークスとしてのラリー活動の側面では、APRC香港・北京ラリーでトヨタ・セリカGT-FOURで総合5位、WRCサファリラリーでは同車両が総合優勝を飾り、日本人として初のサファリ制覇という快挙を遂げた。

96年には技術開発センターと物流センターを完成させ、研究開発と供給体制を強化。同年、「S.TECHスプリング」の販売を開始し、ユーザーの選択肢を拡大。さらに「TYPE HA」、「TYPE HR」といった新型ダンパーを投入し、製品群は広がりを見せた。競技ではWRCインドネシアで総合4位、オーストラリアで9位を獲得。国内外の現場で試された技術は、そのまま商品改良の礎となった。また、若手日本人ドライバーの育成プログラムを開始し、モータースポーツ文化の発展にも寄与していった。

97年は、従業員持株会の発足や池辺工場の完成など、企業基盤を固める年となった。「新市場創造賞」の受賞は、アフターマーケットにおける革新的な存在感を示す出来事だった。製品面では「TYPE Hシリーズ」の改良を続ける一方、APRCマレーシアラリーで総合優勝を収め、技術的信頼性を改めて証明した。

98年には折本工場が完成し、本社を都筑区折本町に移転。さらに海外展開を意識し、タイ・バンコクで開催された「オート・アジア」に出展。製品開発面では「TYPE NR」「NA」「RA」といった新型ダンパーを投入。ユーザーの多様なニーズに応える製品体系を確立し始めた。ラリー活動ではWRCチャイナで総合3位・APRC優勝、マレーシアでは総合優勝を飾るなど、国際舞台での活躍が続いた。

99年には横浜、大阪、福岡、仙台、名古屋と営業所を全国に展開。販売網の拡充により、全国規模での顧客対応が可能となった。製品面では「TYPE RE」をはじめとした新製品が相次ぎ、競技用からストリート用まで幅広いユーザーをカバーする体制が完成しつつあった。

2000年には製品保証制度を導入し、品質保証を体制として確立。ユーザーに「長く安心して使える」高耐久設計とアフターサポートを組み合わせたブランド価値の強化につながった。

01年には北関東営業所を開設するとともに、米国にTEIN U.S.A., Inc. を設立。本格的なグローバル展開にも注目された年だ。同年、電子制御減衰力調整システム「EDFC」を投入。室内から減衰力を調整できる画期的な製品であり、テインの技術力を国内外に強く印象づけた。

02年には全事業所でISO9001認証を取得し、品質管理体制が国際水準にあることを証明。同年、JASDAQ市場に上場を果たし、資本市場からも高い信頼を獲得。台湾に天御股份有限公司を設立し、アジア市場への進出も本格化。製品面では「TYPE GRAVEL」や「G.TECH」を発売し、より多様なカテゴリーに対応した。

03年、本社/工場/技術開発センターを戸塚区に統合移転。効率的な開発・生産体制を整え、英国にTEIN UK Limitedを設立し、欧州市場の本拠を築いた。

04年には「SUPER STREET DAMPER」「HYBRID WAGON DAMPER」を発売。ストリートからファミリーユースまで対応する製品群を完成させた。

1995年から2004年の10年間は、製品群を体系化、海外拠点を広げる時代であった。



様々な伝説を残したセリカGT-FOUR。



画期的アイテムとして人気を博した。

## 2001年、EDFC衝撃的デビュー

2001年にテインは画期的な減衰力調整システムを発表した。それが「EDFC (Electronic Damping Force Controller)」である。特徴は減衰力を電子制御で調整できることにある。これは、室内からの調整が可能であることを意味している。つまり、これまでボンネットを開けたり、車体をジャッキアップして調整をしていたものを、それぞれ走行中にでも調整することを可能としたのだ。この製品は、単に手軽というだけでなく、この先の大きな可能性を示した。つまり、絶えず変わり続ける路面状況の変化に併せて、サスペンションのセッティングを走りながら自動で変更することも可能であることを示唆した。果たして、この発表以降、EDFCはさらなる進化を続けることになる。

## 1995年、WRC総合優勝日本人初の快挙!

1995年、ケニアで開催された世界ラリー選手権(WRC)サファリラリーにおいて、トヨタ・セリカGT-FOURを駆る藤本吉郎(ドライバー) / アーネ・ハーツ(コ・ドライバー)組が総合優勝を果たした。サファリラリーは世界で最も苛酷といわれるイベントだ。「6速全開、220km/hを5分走るといふ指示、その途中でキリマンジェロから水を引くパイプラインがある。それがギャップになっていて、直線全開のときに、そのカウントダウンと1速まで落とす指示が出たりする」。その緊張感は凄まじいという。これまで多くの日本人がWRCに挑戦できたが、こんなステージでの日本人として総合優勝は「初」となる快挙だった。

## スーパー耐久で数々の成果を残す

スーパー耐久においても、テイン採用率は極めて高かった。なかでも注目を集めたのは、ファルケン☆ボルシェ、ORCマツダRX-7、ファルケン・スカイラインGT-Rである。そして、1997年と1998年には、ファルケン・スカイラインGT-Rがシリーズチャンピオンを獲得。2004年にはファルケン・ボルシェがシリーズ総合トップ、鈴鹿300マイルでファステストラップを記録するなどの快挙を示した。また、この10年、上位チームの多くがテイン製品を採用しており、耐久レース=テインというイメージが定着していた。それは、常に高い耐久性を求めたテインの成果の裏付けでもあるといえる。



1ファルケン・ボルシェ。2ORCマツダRX-7。3ファルケン・スカイラインGT-R。

## 新工場の設立と全国に営業所を配備し、会社拡大へ

横浜・鶴見区のわずか7坪から出発したテインは、創業10年を迎えるまでに大きな転機を重ねた。受注生産からOEMを経て量産体制を整え、創業からわずか4年の1989年で本社/工場を横浜市緑区へ移転することになった。開発/生産/サービスを一体化できる体制を確立したことは必然であり、急速なニーズの拡大に呼応したものだ。同時に営業所を全国展開し、地域に根ざした顧客対応を強化する方針を示した。競技の現場で培った技術を製品に反映し、全国のユーザーに直接届ける仕組みを目指したのだが、テインの今日の隆盛は、単なる技術に特化した企業としてではなく、ユーザーオリエンテッドの重要性を意識した「技術と信頼の両立」によるものだ。



11995年当時の都築の本社工場。21996年に開設した技術開発センター。

## 2001年、アメリカ&イギリス進出

2001年、テインは本格的なグローバル展開に踏み出した。米国にTEIN U.S.A., Inc. を設立し、世界最大のアフターマーケットを持つ北米市場へ進出した。同時に英国にはTEIN UK Limitedを設立し、欧州市場にも直接拠点を構築している。アジア地域の展開と大きく違うのは、すでにモータースポーツ文化が深く根付いている地域であり、製品開発のスタンスは大きく異なるものとなる。こうした欧米での製品開発と販売における「学び」は、テインの製品自体のポテンシャルを大きく高めるものとなった。日本国内での発展やアジア地域への進出とはまた違う意味合いでの経験は大きく、テインブランドのプレゼンスはこの年を境に世界の舞台で一層鮮明に発揮されることとなった。



1イギリスのミルトンキーンズに開設した新オフィス。2カリフォルニアに開設したアメリカ拠点

## ダンパッチ登場!

テインのイメージカラーである緑のボディにギョロっとした目。これがテインのマスコットの「ダンパッチ」だ。オートサロンのティンブースやカタログなどでも馴染みの存在。そしてピンクの女の子が「ダンパッチ」のガールフレンドの、「ダンパティ」。このマスコットは社内公募により登場となったもので、「多くの方にサスペンション製品やカスタマイズカー文化に親しんでほしい」という願いから誕生したものだという。じつは「ダンパッチ」が背負うのは「4次元別タンク」と呼ばれるもの。このタンクには魔力があり、一生懸命頑張っている人の時間を短縮してくれるという。ちょっとファンタジーな存在でもあるのだ。



大人気キャラに成長する。

## 1995-2004 主な出来事

1995年(平成7年)	本社工場を都筑区川向町に移転 TYPE H1、TYPE H2 DAMPER 販売開始 APRC香港・北京ラリー トヨタ・セリカGT-FOUR総合5位 WRCサファリラリー トヨタ・セリカGT-FOUR総合優勝、日本人としてサファリラリー初制覇の快挙 APRC(アジア・パシフィックラリー選手権)マレーシアラリー いすゞジェミニ総合9位	
1996年(平成8年)	新工場、技術開発センター完成 物流センター完成 S.TECHスプリング販売開始 TYPE HA、TYPE HR DAMPER 販売開始 WRCインドネシアラリー トヨタ・セリカGT-FOUR総合4位 WRCオーストラリア ラリー トヨタ・セリカ GT-FOUR総合9位 日本人若手ドライバーの育成プログラム開始 APRCニュージーランドラリー 三菱ランサー-EVO 総合10位クラス優勝	
1997年(平成9年)	従業員持株会 発足 池辺工場完成 ニュービジネス協議会「新市場創造賞」受賞 APRCチャイナラリー トヨタ・セリカ GT-FOUR総合3位 APRCマレーシアラリー トヨタ・セリカ GT-FOUR総合優勝 WRCインドネシアラリー トヨタ・セリカ GT-FOUR総合5位	
1998年(平成10年)	折本工場完成 本社工場を都筑区折本町に移転 タイ・バンコク「オート・アジア」出展 TYPE NR販売開始 TYPE NA DAMPER 販売開始 TYPE RA DAMPER 販売開始 WRCチャイナラリー トヨタ・セリカ GT-Four総合3位APRC優勝 WRCニュージーランドラリー トヨタ・カローラ総合10位APRC3位 WRCマレーシアラリー トヨタ・カローラ総合優勝 WRCオーストラリアラリー トヨタ・カローラ総合13位APRC6位 二本松にてラリーカー・テスト走行を実施	
1999年(平成11年)	仙台・横浜・名古屋・大阪・福岡営業所開設 TYPE RE、TYPE RS DAMPER 販売開始 TYPE HT、TYPE HG DAMPER 販売開始 TYPE CS DAMPER 販売開始 TYPE HE DAMPER 販売開始	
2000年(平成12年)	製品保証制度開始 TYPE WAGON DAMPER 販売開始 HIGH.TECHスプリング販売開始	
2001年(平成13年)	北関東営業所開設 福岡営業所を福岡県大野城市に移転 米国にTEIN U.S.A., Inc. を設立 TYPE FLEX DAMPER、EDFC販売開始	
2002年(平成14年)	ISO9001の認証を全事業所で取得 JASDAQ市場(現東京証券取引所スタンダード市場)に上場 台湾に天御股份有限公司を設立 TYPE GRAVEL、G.TECH 販売開始	
2003年(平成15年)	本社、各工場、技術開発センターおよび横浜営業所を戸塚区上矢部町に移転 福岡営業所を福岡県筑紫郡に移転 英国にTEIN UK Limited を設立 SUPER WAGON DAMPER 販売開始	
2004年(平成16年)	SUPER STREET DAMPER 販売開始 HYBRID WAGON DAMPER 販売開始 WRC日本初開催「ラリー・ジャパン」にて、藤本が00カードライバーとして参加	

# History of TEIN 2005-2014

## 海外進出の幕開け、国内拠点のリニューアル

2005年、テインは会社設立20周年を迎えた。7坪の工房から始まった挑戦は、この時点で世界に広がるネットワークを持つ企業へと成長していた。節目の年に市場へ投入されたのは、「SUPER DRIFT DAMPER」「SUPER RACING DAMPER」「GT WAGON DAMPER」「SPECIALIZED DAMPER」といった新シリーズ群。いずれも特定カテゴリーのニーズに応えるために開発されたモデルで、ドリフトやサーキット、ワゴンなどに対応する製品群を整備した。製品開発の幅を広げることは、20周年を「次なるステージへの出発点」とする意思の表れであった。

06年には大阪営業所を兵庫県伊丹市に移転し、サービスセンターを併設。ユーザーへのサポート体制を拡充するとともに、新製品も相次いで登場した。「BASIC WAGON」「BASIC COMPACT」「SUPER COMPACT」等、といった多様な製品群が市場投入され、ユーザー層の広がりに応える。また、市販モデルに「M.S.V. (マイクロスピードバルブ)」機構を搭載し、減衰力の微細なコントロールを可能にしたことは、ラリーやPWRCでの実戦経験か

らの成果あることは言うまでもない。電子制御減衰力コントローラー「EDFC」もモデルチェンジされた。

07年は営業所の再編が進んだ年である。仙台営業所を宮城県仙台市へ、北関東営業所を埼玉県さいたま市へ移転し、それぞれにサービスセンターを併設。顧客対応力を高めながら、製品では「BASIC-K」「S.TECH K-SPECIAL」「EURO DAMPER」を発売し、軽自動車から欧州車まで対応する幅広いラインナップを整備。

08年には名古屋営業所を愛知県春日井市に移転し、こちらもサービスセンターを併設。さらに香港に天御香港有限公司を設立し、中国・アジア圏に向けた拠点拡大を進めた。同年は「BASIC FLEX WAGON」「SUPER FLEX WAGON」が投入され、ストリートとユーティリティを両立するユーザー層を取り込んだ。

09年には名古屋と福岡の営業所を閉鎖する一方で、中国・北京に「天御遠東国際貿易有限公司」を設立し、中国市場での展開を加速させた。この年、塗装技術「2コート1ベーク塗装」が特許認定を受け、耐久性と外観品質の向上を実現。製品面では「4×4 DAMPER」「FLEX

SEDAN」「COMFORT FLEX」「FLEX COMPACT」「FLEX-K」を相次いで投入し、多様な車種や用途に応える体制を完成させた。

設立25周年となる10年には、北関東営業所を横浜営業所に統合、大阪営業所とサービスセンターを大阪府箕面市に移転するなど、拠点の再編を進めた。同年、PWRCではスバルを駆るP.フローディン選手がテイン装着車でシリーズチャンピオンに。創業以来の「競技を技術の証明とする」姿勢が、世界の舞台でも結実した。

11年には「STREET BASIS」を発売。ストリートユーザーに向けたエントリーモデルとして、信頼性とリーズナブルな価格を両立させ、幅広いユーザー層に門戸を開いた。

13年、中国・江蘇省に天御減振器制造有限公司を設立。現地生産体制を整えた。同年には「STREET FLEX」や進化版「EDFC ACTIVE」を発売した。

14年、本社/工場/横浜営業所を戸塚区に移転し、生産/開発/営業を効率的に結合する新体制を整えた。同年には「MONO SPORT」や「EDFC ACTIVE PRO」を市場投入。「EDFC」の相次ぐ進化は、テインが「メカニカルとエレクトロニクスの融合」を進めることを鮮明にした。

05年からの10年間は、「多様な製品群の整備」「サービス体制の拡充」「グローバル拠点の構築」を同時に進めた時代である。

## 2014年の本社移転と全国営業所の見直し

2005年からの10年間、SUPER RACINGやMONO FLEXなど多様な製品化を進め、市場拡大を図ってきた。また、国内だけではなく海外では、中国やタイでの現地法人設立と、欧米販売網拡充など事業のグローバル化も推進。2013年には中国・江蘇省に製造拠点を設立するなど、拡大の見込まれるマーケットでの生産と供給体制を見据えた基盤づくりも実施。そして2014年には、横浜市戸塚区に本社/工場/横浜営業所を統合した。これによって効率的な開発、生産、営業体制を整備した。さらに全国営業所も同時に見直された。主要地域にサービスセンターを併設することによって、強固なサポート体制を確立し、CS（顧客満足度）の向上も図った。



最先端イメージの本社社屋。

## 商品ラインナップ拡充

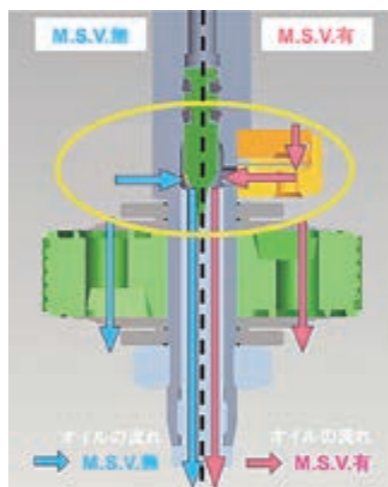


適合車種は急速に広がっていく。

この10年において、適合車種の拡大は戦略的に進められた。2005年には「GT WAGON」、2006年には「BASIC COMPACT」「SUPER COMPACT」などスポーツカーだけでなく、ワゴン、コンパクトカーにも対応。そして2007年には「BASIC-K」「S.TECH-K」など軽自動車への対応も拡大。さらに「EURO」など輸入車にも適応。2009年以降は「4×4」「FLEX SEDAN」というようにSUVやセダン市場もカバー。そしてこれまで、ボディ別の仕様展開を図ってきたが、2011年に登場した「STREET BASIS」のように、日常使いを基本とし減衰力調整機構を省略し高調のみとして価格をさらに抑えることで、若年層、ライトユーザーを対象としたエントリーモデルの設定。また、今後のさらなるEDFCの進化も見逃せない。

## M.S.V. (マイクロスピードバルブ)で速さを手に入れた

このマイクロスピードバルブ=M.S.V.という機構は、2006年に市販モデルへ初搭載したユニークな減衰制御機構だ。スポーツダンパーをストリートで使用する際に、最も気になるのはいわゆるゴツゴツ感だ。これは、段差乗り越えの際や細かな凹凸でその入力を吸収し切れずにダイレクトに拾ってしまうことで発生する現象だ。M.S.V.は、内部に小径のバルブを微低速領域で必要な減衰力を発生させることで、操舵初期のレスポンスや路面追従性を向上させつつ、乗り心地の両立を可能にした。さらにこの特性は、スポーツ走行時においても高い接地性、トラクションアップを可能にした。



1 2



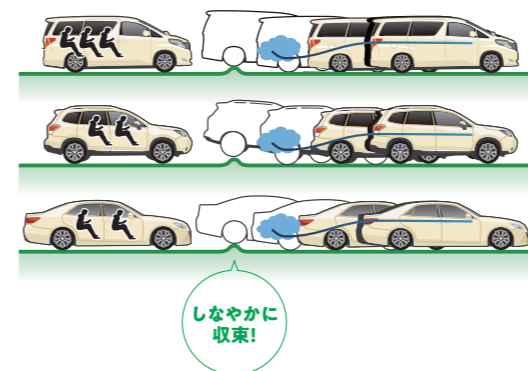
1 記念式典には首脳陣が揃った。2 広大に敷地に誕生した中国工場。

## 2013年、中国に新拠点設立

中国・江蘇省に新拠点「天御減振器制造有限公司」を設立。当時より中国市場は急速に発展・拡大しており、SUVやコンパクトカーの需要拡大に伴い、アフターマーケットも拡大していた。それに対し日本からの輸出では、生産コストが為替変動のリスクが高い。現地生産拠点を設けることで、現地調達によるコストの削減を図るものだった。このことは、アジア地域の戦略的な生産拠点となることも意味しており、テインが世界的ブランドとして、持続的成長を遂げる上でも重要な拠点と位置付けられた。加えて、現地顧客に密着したサービスを可能とするものにもなる。また、ピストンロッドの表面処理であるクロムめっきを自社内製を目指すことも、大きな狙いとなっている。

## テインの特許技術、H.B.S.

ダンパーにはストローク限界位置にラバーが装着されており、フルバンプ時に衝撃を吸収する構造となっている。しかし、ラバーだけでは反力も強くなってしまふ。そこでテインの特許技術として生まれたのがH.B.S.=ハイドロ・バンプ・ストッパーである。フルバンプ時作動するバルブで、内部オイルの流路を制御することでショックを和らげる働きを持つ。これによって、バンプラバーの反発を大幅に抑えることができる。この結果、大きな入力に底付きに近い状態でも車体の姿勢を安定させることができる。この機構はテインのダンパーの象徴的技術であり、多くのユニットに採用されている。



しなやかに収束!

## 2005年ニュル24時間レース、イグニススポーツでA2クラス優勝



1 コメントを聞き取る藤本。2 栄光へとひた走るスイフト。

D-Right Racing with Toyo Tiresのマシン、#171 スズキ・イグニススポーツはA2クラス優勝を遂げたが、そのサスペンションのダンパーには秘密があった。採用されたのはテインの「TYPE FLEX」だった。これは複筒式で、純正にも採用されるリーズナブルながら乗り心地が良いのが特徴で、レース用途ではなくストリート向けとされる。しかし、そんな仕様でありながらも、ニュルブルクリンクを24時間走り切るといふ、ハードな走行をこなすクラス優勝をもたらすという快挙を収めた。構造が複雑であるだけに、スポーツ仕様としては敬遠される複筒式だが、こうした高いポテンシャルが引き出せるのも経験と技術の成せる技なのである。

## 2005-2014 主な出来事

会社設立20周年	
2005年 (平成17年)	SUPER DRIFT DAMPER 販売開始 SUPER RACING DAMPER 販売開始 GT WAGON DAMPER 販売開始 SPECIALIZED DAMPER 販売開始 <b>世界を目指す若者と躍進するチームのサポートを強化</b>
2006年 (平成18年)	大阪営業所を兵庫県伊丹市へ移転 大阪営業所にサービスセンターを併設 「M.S.V. (マイクロスピードバルブ)」機構を市販モデルに搭載 BASIC WAGON DAMPER 販売開始 BASIC COMPACT DAMPER 販売開始 SUPER COMPACT DAMPER 販売開始 MONO FLEX DAMPER 販売開始 COMFORT SPORT DAMPER 販売開始 EDFCモデルチェンジ <b>PWRCでテインを装着したチーム&amp;選手が活躍</b>
2007年 (平成19年)	仙台営業所を宮城県仙台市へ移転 仙台営業所にサービスセンターを併設 北関東営業所を埼玉県さいたま市へ移転 北関東営業所にサービスセンターを併設 BASIC-K DAMPER 販売開始 S.TECH K-SPECIAL 販売開始 EURO DAMPER 販売開始
2008年 (平成20年)	名古屋営業所を愛知県春日井市へ移転 名古屋営業所にサービスセンターを併設 香港に天御香港有限公司を設立 BASIC FLEX WAGON 発売開始 SUPER FLEX WAGON 発売開始
2009年 (平成21年)	名古屋営業所 同サービスセンター閉鎖 福岡営業所 閉鎖 中華人民共和国に天御遠東国際貿易(北京)有限公司を設立 「2コート1ベーク塗装」特許認定 4×4 DAMPER 発売開始 FLEX SEDAN 発売開始 COMFORT FLEX 発売開始 FLEX COMPACT 発売開始 FLEX-K 発売開始
会社設立25周年	
2010年 (平成22年)	北関東営業所を横浜営業所に統合 大阪営業所ならびにサービスセンターを大阪府箕面市に移転 <b>PWRCでテイン装着のP・フローディン(スバル)がシリーズチャンピオン獲得</b>
2011年 (平成23年)	<b>STREET BASIS 発売開始</b>
中華人民共和国に天御減振器製造(江蘇)有限公司を設立	
2013年 (平成25年)	<b>STREET FLEX 発売開始</b> <b>EDFC ACTIVE 発売開始</b>
2014年 (平成26年)	本社、工場、および横浜営業所を戸塚区上矢部町内にて移転 <b>MONO SPORT 発売開始</b> <b>EDFC ACTIVE PRO 発売開始</b>

# History of TEIN 2015-2025

## 世界進出が加速化し、TEINブランドが躍進

2015年、テインは会社設立30周年を迎えた。創業以来、競技現場を原点に製品開発を進めてきた歩みは、この年、新たなステージへと進む。タイにTEIN Sales (Thailand) Co.,Ltd. を設立し、東南アジア市場への直接展開を図る。また、中国生産拠点の新工場をオープンし、現地供給体制を強化。製品面では「FLEX Z」[FLEX A] を発売する。

「FLEX Z」には新たにシールド構造を採用し、性能と耐久性を両立。さらにリプレースメントサービスを開始し、購入後も長期にわたり安心して使用できる体制を整えた。

17年には「STREET BASIS Z」[STREET ADVANCE Z] を発売し、ストリートユーザー向けのモデルを刷新。さらに「EnduraPro」[EnduraPro PLUS] が登場し、純正形状を維持しながら高性能化を実現する製品ラインを拡大した。競技で培ったノウハウを一般ユーザーに広く届けるというテインの姿勢が、製品群の幅をさらに広げていった。

18年には米国「SEMA SHOW」で、サスペンションエラーキャンセラーを初披露。海外市

場に向けた新技術の発表は、グローバルブランドとしての存在感を改めて示した。同年、「FLEX AVS」[EnduraPro SP KIT] [EnduraPro PLUS SP KIT]、さらに「4x4 DAMPER SPORT」を発売。SUVやクロスオーバー市場の拡大を見据えた4x4ラインは、ラリーでの技術をストリートへ還元した好例ともいえる。

2019年には「世界戦略製品ビジネスプラン説明会」を開催。競技由来の強み、市場ニーズに即した製品展開を明確に位置づけ、経営全体をグローバルスケールで再定義した。

20年には設立35周年を迎え、「EnduraPro HC PLUS」を発売。COVID19禍の困難な社会情勢のなかであっても、開発・供給の歩みを止めず、新製品を市場に送り出した。

21年には中国工場の第二期工事（倉庫）を完了し、拡大する需要に応える。またISO14001（環境）、ISO45001（安全衛生）、ISO50001（エネルギー）、ISO9001:2015（品質）という国際規格の認証を取得し、持続可能性や社会的責任を見据えた経営基盤を固めた。

22年には東京証券取引所スタンダード市場

へ移行するとともに、太陽光発電を増設し環境対応を一層強化した。製品では「RX1」[MONO RACING SPEC R] を発売し、ストリートから本格競技まで幅広い領域をカバーする体制を確立。電子制御とメカニカルの両立を図る姿勢が鮮明となった。

23年には第5世代電子制御減衰力コントローラー「EDFC5」を発表。同年「FS2」を発売し、さらに1995年のサファリラリー優勝車であるセリカGT-FOURのレストアを行ったことは、競技の歴史とブランドの誇りを次世代へ受け継ぐ活動でもあった。

2024年には、鄭州日産自動車「パラディン」20周年特別仕様車に純正採用。競技直系ながら量産車に純正採用されるブランド力は、テインの高い技術力を物語っている。同年、「4x4 DAMPER GRAVEL 2」を発売。

そして25年、会社設立40周年を迎える年に横浜市の「ふるさと納税返礼品」に採用されるなど、地域に根ざした企業としての側面も高まった。加えて「Castrol with TEIN」として再び競技の場から、製品開発とブランド価値を未来へとつなぐ姿勢を鮮明にしている。

この10年間は、世界進出の加速とともに、技術とブランドの深化の時代であった。創業以来の開発姿勢は、40年を経た今も揺らぐことなく、次の世代へと受け継がれている。



環境に配慮しソーラーパネルを備えた（写真は2023年撮影）。

## 2022年、中国工場の生産目標として年間120万本へ向けた増産計画を発表

2013年に開設された中国・江蘇省宿遷工場は、テインにとって初の海外生産拠点であり、その規模と生産力の大きさが注目を集めた。敷地面積は約2万1000㎡におよび、260名の従業員が稼働。最新鋭の生産ラインと自動検査設備を備え、効率的で高精度な製造を実現している。日産能力は最大4000本とされ、稼働初年度には年間30万本の生産を計画。翌年以降は60万本、90万本、そして120万本へと段階的に拡大する目標が掲げられた。実際には2022年時点で年間約30万本を生産しており、需要動向に合わせた柔軟な運用が行なわれている。今後アジア市場全体における供給拠点、さらにはマザー工場としての役割を担う存在だ。

## 2024年、パラディン純正採用

2024年、テイン製サスペンションが中国・鄭州日産のSUV「パラディン」に採用された。対象となったのは、発売20周年を記念して設定された特別仕様車で、限定200台の生産とされている。本車両には「4x4 DAMPER GRAVEL 2」が装着され、さらに「TEIN INSTALLED」のエンブレムも装備された。これにより、テイン製品が純正部品として採用されたことが明示される形となった。宿遷工場の存在により現地生産と安定供給が可能となっていることが採用の背景にある。一般仕様ではなく特別仕様車での採用である点は限定的ではあるが、今後の展開に向けて重要な実績であり、OEM事業拡大の足掛かりとなる。



1 撮影に笑顔で応える藤本（写真中央）。2 パラディンのデモランを披露。3 発表会場に展示したテイン商品。

## 2025年、横浜市のふるさと納税「返礼品」採用



複数のテイン製品から選べる。

2025年に横浜市は、ふるさと納税の返礼品として、テインが横浜工場で製造するサスペンション製品が採用された。対象となったのは、全長調整式車高調「FLEX Z」、ミニバン対応の「RX1」、スポーツ走行向けの「MONO SPORT」などである。いずれも国内外で高い評価を得ている量産モデルであり、適合車種や仕様が付随サイトに明記され、納税者が自身の車両に合わせて選べる仕組みが整えられている。地元で生まれた高付加価値製品を返礼品として提供することによって、地域産業の振興と企業ブランドの発信を同時に実現できているもので、テインの技術と横浜市のものづくり力を広く訴求する機会となった。

## 2015-2025 主な出来事

2015年（平成27年）	会社設立30周年 タイにTEIN Sales (Thailand) Co.,Ltd. を設立	
2015年（平成27年）	「FLEX Z」にシールド構造を採用 リプレースメントサービス開始 中国生産拠点 新工場オープンセレモニー FLEX Z 発売開始 FLEX A 発売開始	
2017年（平成29年）	STREET BASIS Z 発売開始 STREET ADVANCE Z 発売開始 EnduraPro 発売開始 EnduraPro PLUS 発売開始	
2018年（平成30年）	「SEMA SHOW」にてテイン製サスペンションエラーキャンセラー初披露目 FLEX AVS 発売開始 EnduraPro SP KIT 発売開始 EnduraPro PLUS SP KIT 発売開始 4x4 DAMPER SPORT 発売開始	
2019年（平成31年）	世界戦略製品 ビジネスプラン説明会開催	
2020年（令和2年）	会社設立35周年 EnduraPro HC PLUS発売開始	
2021年（令和3年）	中国工場第二期（倉庫）工事完了 環境管理体系認定（ISO14001） 職業健康安全管理体系認定（ISO45001） エネルギー体系認定書（ISO50001） 質量管理体系ISO9001:2015認定	
2022年（令和4年）	太陽光発電増設 東京証券取引所スタンダード市場に移行 RX1 発売開始 MONO RACING SPEC R発売開始	
2023年（令和5年）	第5世代電動減衰力コントローラー「EDFC5」試乗会開催 EDFC5サーキット試乗会開催 中国生産工場見学&試乗会開催 EDFC5発売開始 FS2発売開始 1995 サファリラリー優勝車 セリカGT-FOUR レストア	
2024年（令和6年）	中国生産工場見学会開催 鄭州日産自動車「パラディン」 20周年特別仕様車に純正採用 4x4 DAMPER GRAVEL 2発売開始	
2025年（令和7年）	横浜市ふるさと納税の返礼品に採用 会社設立40周年 タイにTEIN Manufacturing (Thailand), Co., Ltd. を設立 Castrol with TEIN 参戦記者発表会開催	



## 1 タイ、欧州、オーストラリアなど海外進出を本格化

2015年、設立30周年を迎えたテインは、中国新工場の開設とタイ法人「TEIN Sales (Thailand) Co.,Ltd.」の設立により、アジアにおける生産と販売体制を強化した。これを機に、ASEAN地域への供給網を整備し、海外展開を加速させた。18年以降は北米や欧州での活動も拡充し、国際展示会への出展や現地顧客との交流を重ね、ブランド認知を高めた。21年には中国工場第二期工事を完了し、同時にISO各種認証を取得することで国際基準を満たす企業体制を確立。そして2024年には欧州拠点としてポーランドに「TEIN Europe Sp. z o.o.」、2オーストラリアに「TEIN Australia Pty Ltd.」を設立し、欧州とオセアニアを新たにカバー。10年間でアジア、欧米、オセアニアを結ぶグローバル体制を完成させ、世界市場での存在感を確立したのである。

1 2015年に開設したタイの営業拠点。2 オーストラリアのオフィス外観。3 テイン・ヨーロッパはポーランドに設置。

## 2017年、「エンデュラプロ」シリーズ投入

2007年、テインは純正形状のショックアブソーバの製品化を模索していた。その理由は、先進国では車高調整式の市場が縮小傾向にあるのに対し、新興国など路面環境が整っていない地域では純正アップグレード/エンハンスメント（改良・強化）のニーズが高まっているため。構想から10年を経た2017年、高耐久で純正比2倍の長寿命、乗り心地に優れた純正形状ショックアブソーバの「エンデュラプロ」シリーズとして具現化。ラインアップを拡充し、これまでに1000車種以上の製品をグローバルマーケットに投入。2030年までにプレミアム・リプレースメント市場の競合他社のラインアップを超える、3000車種への展開を目標にしている。



1 上質な乗り心地を求める潜在ニーズに応える「エンデュラプロ」。2 中国やASEAN諸国などの劣悪な路面に対応した新製品を発表。



# TEIN Goes Global

## 世界に広がるTEINの拠点

株式会社テインは、横浜に本社を置き、世界に広がるネットワークを駆使し、最先端の技術と確かな品質でグローバルに信頼を得ている。各国のニーズに柔軟に応え、スピーディかつ精密な対応力で業界をリード。革新と連携を重ねながら、常に未来を見据えた価値を創造し続けているのだ。

### TEIN UK LIMITED

Unit 7 Avant Business Centre, Denbigh West Industrial Estate Milton Keynes  
MK1 1DL United Kingdom

### TEIN Europe Sp. z o.o.

ul. Wrzesinska 70, 62-025 Kostrzyn, Poland

### TEIN U.S.A., INC.

9798 Firestone Blvd., Downey, CA 90241 U.S.A.  
TEL.+1-562-861-9161

### TEIN, INC. Global Headquarters

TEIN本社工場  
〒245-0053  
神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3515-4  
TEL. 045-810-5511

### TEIN Far East International Trade Company Of China

天御远东国际贸易(北京)有限公司  
北京市朝阳区北苑路168号1号館7階706室  
TEL.+86-10-58246252

### TEIN Far East International Trade Company Of China, Guangzhou Branch

天御远东国际贸易(北京)有限公司 广州分公司  
广州市花都区新雅街鏡湖大道8号国光工業園1号門外展室2-8号  
TEL.+86-20-28606990

### TEIN AUSTRALIA PTY Ltd.

Unit 37, 53 Jutland Way, Epping VIC 3076 Australia  
TEL.+61-0-3-9008-4548

### TEIN Far East International Trade Company of China, Suqian Branch

天御远东国际贸易(北京)有限公司 宿迁分公司  
江苏省宿迁市苏州宿迁工业园区栖霞山路20号  
TEL.+86-527-80700991

### TEIN Shock Absorber Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.

天御减振器制造(江苏)有限公司  
江苏省宿迁市苏州宿迁工业园区栖霞山路20号  
TEL.+86-527-80700991

### TEIN Sales (THAILAND) CO., Ltd.

456 Moo 2 Debaratana KM 13 Road, T.Rachathewa  
A.Bangplee, Samutprakarn 10540 Thailand  
TEL.+66-2-126-0375

### TEIN Manufacturing (Thailand), Co., Ltd.

Samutprakarn Thailand

### 本社工場

〒245-0053 横浜市戸塚区上矢部町3515-4

### 仙台 営業所

〒983-0043 宮城県仙台市宮城野区萩野町3-13-3  
TEL.022-782-4260 FAX.022-782-4261

### 横浜 営業所

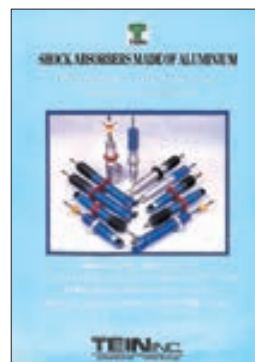
〒245-0053横浜市戸塚区上矢部町3515-4  
TEL.045-810-5501 FAX.045-810-5502

### 大阪 営業所

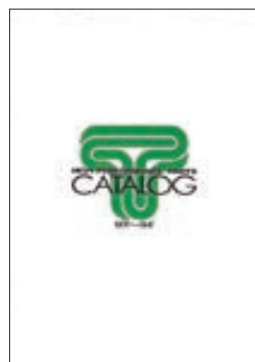
〒664-0008兵庫県伊丹市荒牧南4丁目6-33  
TEL.072-785-9222 FAX.072-785-9221

### TEIN SHOCK ABSORBER MANUFACTURING (JIANGSU) CO., Ltd.

天御减振器制造(江苏)有限公司 江苏省宿迁市苏州宿迁工业园区栖霞山路20号



1992



1993



1995



1996



1997



2008



2009



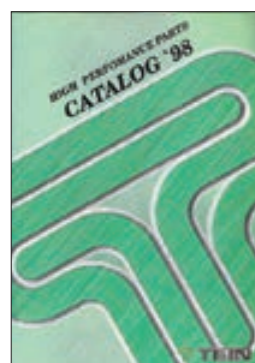
2010



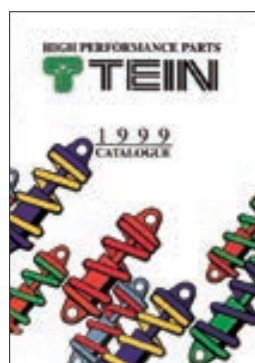
2011



2012



1998



1999



2000



2001



2002



2013



2014



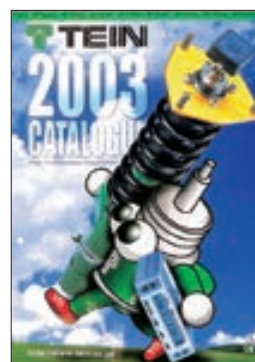
2015



2016



2017



2003



2004



2005



2006



2007



2018



2019



2020



2021



2022



2023



2024



2025

このページでは、テインの歴代商品カタログを紹介したい。左上の初代カタログは、まだイメージカラーのグリーンを採用する前のブルーでラインナップしていた頃のもので、大変貴重なビジュアルといえる。2号目以降は、TEINの頭文字である「T」をグラフィカルにデザインしたロゴマークをメインとしたカタログが続き、

1990年代後半には、ロゴマークやサスペンションのイラストをデフォルトとしたイメージでポップなテイストへとリニューアルされていく。

2001年度版は、いよいよ愛すべきダンパッチが初登場するのだが、いきなり大量発生する大サービスだった。2002年以降はしばらくダンパッチとサスペンションを組み合わせたデザ

インが続き、2008年からはクルマとサスペンションの組み合わせへと刷新され、以降は年号が識別しやすいようにリニューアルされた。

012年の表紙は、6車種のデモカーをカラージュ風に掲載。テインの製品は、スポーツカーからセダン、ミニバンまで多様な車種に対応していることを視覚的にもアピールしたもので

た。2013年以降は基本的なデザインテーマを統一しており、地球や風景を組み合わせたものになった。以降は日本の景色を意識したものとなり、世界ブランドに成長した日本発のテインブランドを押し出す内容である。およそ40年間の歴代カタログを眺めると、時代のトレンドも分かってくるから不思議だ。

# Historical Catalog

## 40年を彩った、テインの歴代カタログ

# TEIN in data

## 数字とデータで見るTEIN



# ずっと 変わらない哲学

For Your Driving Pleasure

すべては、お客様のドライビングプレジャーのために

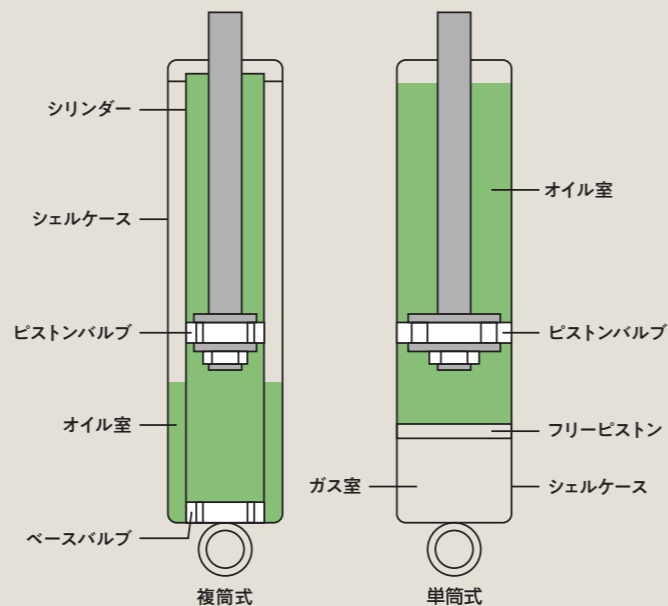
本書でもたびたび出てくるキーワードとして、「ドライビングプレジャーの追求」というフレーズがある。TEINが発行した製品カタログや雑誌広告などで何度も訴求してきたもので、これこそがTEINの創立以来のポリシーなのだ。クルマはA地点からB地点への単なる移動手段ではなく、運転を通じて得られる五感を刺激する体験、クルマを操る喜びを追い求める。ドライビングが無上の喜びとなるような理想のフットワークを真摯に追求し、ドライバーを本気にさせるアグレッシブなフットワークを得る。そして、クルマをコントロールすることの楽しさ、走ることから広がるドライビングの世界を、たくさんの人にリアルに感じてほしい……。それがTEINの願いである。



複筒式 単筒式

サスペンションの構造は、大きく分けると「単筒式」と「複筒式」のふたつに分別される。シェルケースの内側がシリンダーを兼ねて、1本の筒の中にオイルやガス、ピストンバルブが入っているのが単筒式。シェルケースの中にもう1本シリンダーが入っていて、シリンダーの中をピストンバルブが上下するのが複筒式である。一般的に、レースやラリーなどの競技では単筒式、市街地走行がメインならば複筒式と言われているが、TEINはそれぞれのメリットを追求するために、顧客のニーズに合った製品を提供している。構造が複雑でパーツ点数が多い複筒式は、部品や組み立ての精度が求められるが、高い技術力と製品開発力によって「二筒流」を貫いている。

# TEINは 「二筒流」を貫く



# 米国での 知名度が 99.6%



2007年3月にTEINが発行した「ALL About TEIN」という冊子がある。TEINが誇る技術を中心に、TEINの魅力を詰め込んだフリーマガジンである。このなかに「驚異の99.6%！米国でのTEIN知名度」というコラムが掲載された。TEINがアメリカに本格進出する前、藤本がマーケティングのために2年かけて500店以上の販売店を訪問し、TEINを知らなかったのは2店だけだったことから掲載されたエピソードである。その後TEINは、WRC（世界ラリー選手権）をはじめとしたモータースポーツ活動を筆頭に、アフターマーケットの世界で飛躍的に知名度を上げ、文字どおり世界ブランドになった。



# 1000万 ストロークの 耐久テスト

TEINは、サスペンションの設計・開発を行ったあと、製品化へ向けた次なるステップとして、台上で1000万ストロークに及び昼夜連続の耐久テストを行う。専用機械に4本のサスペンションを装着し、じつに5年分の負荷がかかる約2か月間もの連続試験となっている。ストリート走行でもっともショックアブソーバが動くときの状態に揃えるため、ピストン速度は0.6m/sに設定。サスペンション内部の温度は100℃まで達する過酷な環境となり、テスト後には各パーツや内部構造を確認し、パーツ毎に異常がないかを細かくチェックする。さらに、スーパー耐久レースやラリーの実戦テストを組み合わせることで、信頼性の高いTEIN製サスペンションが誕生していくのだ。

# 新聞社、出版社、 イベント主催者からの表彰

卓越した商品開発力と自社生産、独自のテクノロジーは、TEINの40年もの歴史のなかで、数々の魅力的なアイテムを世に送り出してきた。TEINは多くの製品で国内外の各種メジャーな賞を受賞してきたが、ここで紹介しているのはごく一部である。こうしたなかでも2002年に衝撃的なデビューを飾ったEDFCの歴代シリーズは、日刊自動車新聞「用品大賞2014」、カー用品専門誌カーグッズマガジン「Car Goods of the year 2014」、米国SEMAショー主催者による「SEMA SHOW 2023 Global Media Awards」の三冠を達成。また、2017年にFLEX Zが「みんカラ PARTS OF THE YEAR 2017 上半期大賞」を受賞し、以降様々な賞品で11回にわたって受賞した。これからも多くのプライズを獲得していくことだろう。



日刊自動車新聞「2014用品大賞」

カーグッズマガジン  
「カーグッズ。オブ・ザ・イヤー2013」



SEMA SHOW  
「MEDIA AWARD 2023」



みんカラ  
「パーツ・オブ・ザ・イヤー2017」

# the Future

## テインが目指す、理想の未来へ

「究極のドライビングを追求するドライバーのために、理想的なサスペンションシステムを提供する」。テインのサスペンションづくりの原点はモータースポーツにある。それは40年前の会社設立以来、まったく変わっていない。1/1000秒を争うモータースポーツは、サスペンション技術を磨く場として欠かせない。競技から得られた貴重なデータは、ストリートで使用されるすべてのテイン製品に注ぎ込まれているのだ。

テインは企画・開発・試作設計・テスト・生産・品質管理まで一貫して行うサスペンション総合メーカーである。だからこそ、生産に至るまでの各段階において、各パーツの最高性能を追求することができる。サーキットやラリー、ダートトライアルなど、舗装路からオフロード走行など、あらゆる路面において最適なサスペンションを提供している。

その一方で、ストリートユースはサスペンションにとって最も過酷な状況である。サーキットやラリーでの仕様では、究極の性能が求められるが、これをストリートユースに適合させるためには、プレミアムなスポーツ性能だけでなく、量産車用フィッティングが不可欠となる。近年では、ミニバン用の車高調キットや全席の乗り心地を最適化した商品など、多機能なサスペンションをユーザーに提供

している。

さらにテインは「スペシャライズド・ダンパー」というサービスを展開している。足回りをカスタマイズしたいが、どのメーカーにも設定がない場合や旧車の足回りをリファインしたい場合など、オーダーメイドでサスペンションを製作できるのだ。

時代は目まぐるしく変わり、サスペンションに求められるニーズは常に変化しているが、「求

められる商品を提供する」という姿勢は、テイン創設当時、市野と藤本がラリー競技に熱中していた時代にカタチ作られたものだ。これは、今後も変わることのない、不変の価値となっている。

テインに脈々と引き継がれている情熱は、いままも各種製品に反映されている。このパッションこそが、他のサスペンションメーカーとは大きく異なるのである。



テインを創設して間もなく、仲間との記念撮影。ラリー競技に賭ける情熱は、テインのサスペンション作りへの熱き思いに重なる。

## 品質方針

顧客満足の向上を目指して品質マネジメントシステムの有効性の継続的な改善を図る。

株式会社テインは社是

- 一 私たちのモットーは、「評論より行動、目標に挑戦、仕事に速力」
- 二 私たちの製品は、「セイフティー、ハイクオリティー、リーズナブルプライス」
- 三 私たちの基本姿勢は、「やればできる」

を日々行動・実践して、適用される法規、規格、基準及び顧客のニーズを満足し、選り優れた性能、安全性及び信頼性を持つ乗用自動車及びモータースポーツ用自動車のサスペンションを開発・製作し、誠意と真心を持ってお客様に提供し、ご使用頂くことを**品質方針**とする。

社内全ての組織・社員はこの品質方針を理解すると共に、実践しなければならない。

平成14年10月1日  
株式会社テイン 代表取締役 市野 諒

## CONTENTS

### Introduction

40年という長い年月で最新テクノロジーを追求する、サスペンション専門メーカー ..... 2

### Voice of TEIN

「今後の展望として、プレミアムリプレイスメント事業を  
発展させていきたい」  
—— 代表取締役社長 市野 諒 ..... 4

「テインの役目は、サスペンションをしっかり作り、  
ドライビングプレジャーを追求すること」  
—— 専務取締役 藤本吉郎 ..... 6

### History of TEIN 1985-1994

1985年、テイン創設 すべてはここから始まった ..... 8

### History of TEIN 1995-2004

設立10年を超えると、車高調ラインナップ大幅拡大! ..... 10

### History of TEIN 2005-2014

海外進出の幕開け、国内拠点のリニューアル ..... 12

### History of TEIN 2015-2025

世界進出が加速化し、TEINブランドが躍進 ..... 14

### TEIN Goes Global

世界に広がるTEINの拠点 ..... 16

### Historical Catalog

40年を彩った、テインの歴代カタログ ..... 18

### TEIN in data

数字とデータで見るTEIN ..... 20

### the Future

テインが目指す、理想の未来へ ..... 22

発行：2025年11月  
制作：株式会社テイン  
〒245-0053 神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3515-4  
www.tein.co.jp

 **TEINI**<sup>®</sup>  
For Your Driving Pleasure



TEIN, Inc. 40th Anniversary Magazine  
Published November 2025  
Produced by TEIN, Inc.  
[www.tein.co.jp](http://www.tein.co.jp)