

自動車部品メーカーにおける循環型社会実現に向けた取組み

2025年3月7日

日本自動車部品工業会

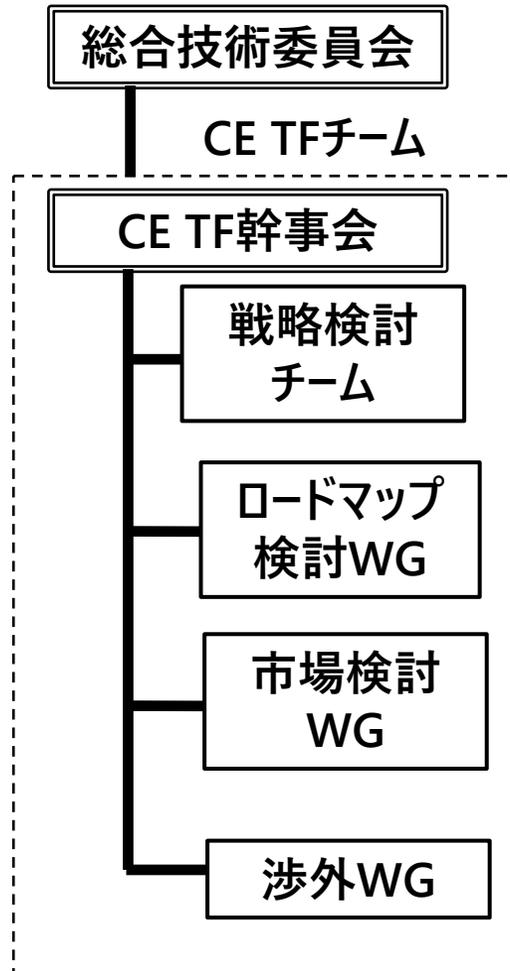
1-1.日本自動車部品工業会(JAPIA)の概要

自動車部品産業を取り巻く環境は、環境問題、情報化、グローバル化といった問題から構造変化への対応等、課題が山積する中で、会員会社と共に総力をあげてこれらの問題に前向きに取り組み、クルマ社会の発展に繋げていく。

名称	一般社団法人 日本自動車部品工業会 (会長：茅本 隆司 日本発条(株) 代表取締役会長 CEO)
目的	自動車部品産業を取り巻く諸課題に取り組み、日本の自動車部品工業の発展を図り、我が国経済の発展と国民生活向上に寄与する
会員 企業数	439社 (2024年10月31日現在) ※うち、中小企業228社 うち正会員：自動車部品メーカー 420社 うち賛助会員：自動車部品販売者等 19社
沿革	1938年 全国自動車部品工業組合連合会 1948年 自動車部品工業会 (任意団体) 1969年 社団法人 日本自動車部品工業会 2011年 一般社団法人 日本自動車部品工業会

1-2. CEタスクフォース活動の立ち上げ（23/12～）

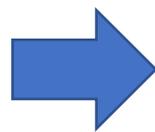
➤ 主要自動車部品メーカーの16社で編成



目指す姿	重点活動
<ul style="list-style-type: none"> 課題解決の促進 対外対応窓口 	<ul style="list-style-type: none"> 進め方の合意と承認、他部門調整 省庁への働きかけ判断、
<ul style="list-style-type: none"> 内外状況を分析し 先行で活動企画 	<ul style="list-style-type: none"> タスクフォースの進め方提案 各WG課題の進め方を議論
<ul style="list-style-type: none"> ビジョン/ロードマップを 作成し、課題出しと 対策の遂行 	<ul style="list-style-type: none"> 課題を洗い出し、フォーカス領域を 明確化 国策に基づくロードマップづくりと 目標合意
<ul style="list-style-type: none"> 車載材に適合した リサイクル材確保 	<ul style="list-style-type: none"> リサイクル材の量確保、標準化 静脈産業との仲間づくりと支援充実 の働きかけ
<ul style="list-style-type: none"> ELV規則へ意見 会員会社のレベル確保 のサポート 	<ul style="list-style-type: none"> パブコメ提出とレスポンス対応 法規課題のレベル合わせ 対応の理解を広める啓蒙

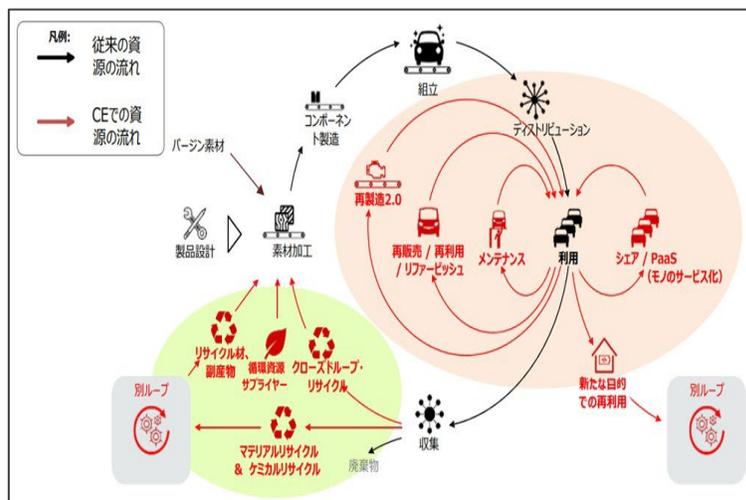
1-3. CEタスクフォースの活動領域

3R→CE、循環が当たり前になり立つ経済や社会へ



量・質・コストで対応できるリサイクル市場を生み出す協調領域の課題解決

CEにおける資源の流れ(経産省)



出典) 経産省 第1回 成長志向型の資源自律経済デザイン研究会 (2022.10.5)

国際競争力



競争領域

各企業が技術・製品・ビジネス開発

具体例

- ・易解体性設計の推進
- ・低いスペックの材料を使いこなす技術

協調領域

企業連携(JAPIA)で土台づくり・強化

具体例

- ・リサイクルプラ量確保の働きかけ
- ・リサイクルプラの質の明確化

以降、リサイクルプラスチックをリサイクルプラと表記

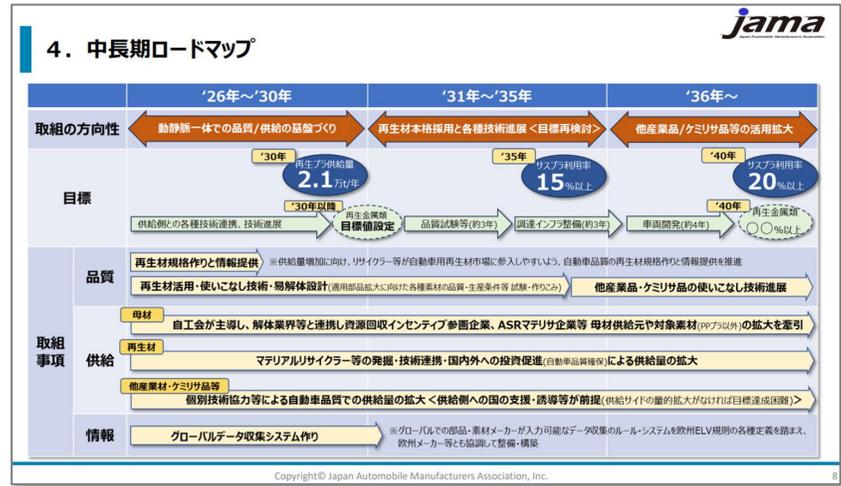
2-2. 日本の自動車業界の対応

24年9月 「再生材活用促進に向けた取組み」を公表

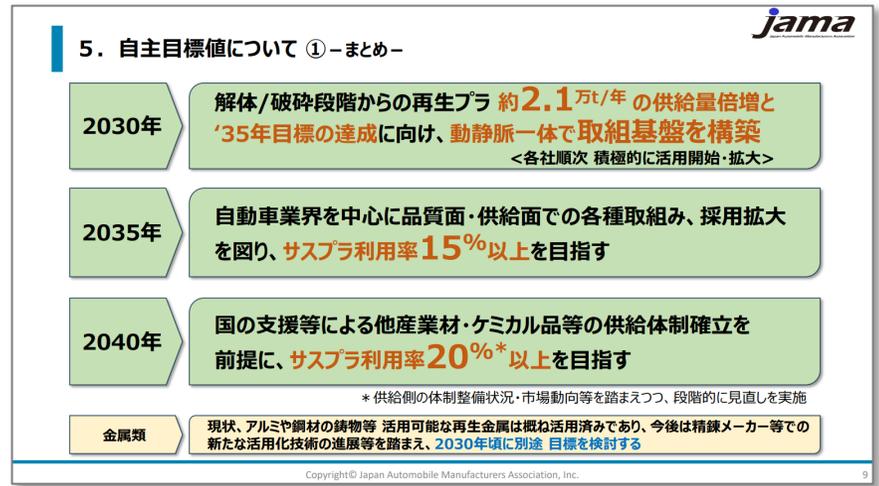
出典) 日本自動車工業会(JAMA)ウェブサイト <https://www.jama.or.jp/operation/ecology/recycle/index.html>



< 中長期ロードマップ >



< 自主目標値 >



35年 : サスプラ※利用率15%以上、40年 : 20%以上 を目指す

※サスプラ : マテリアルリサイクルプラ、ケミカルリサイクルプラ、バイオプラ、工程内端材、マスバランス材を含む



**国内リサイクル材の拡充に関する実証に取り組み
OEMのJAMA自主目標・欧州ELV規則の実現を支える**

3-1. リサイクルプラの量・質の確保に向けた課題① – 欧州ELV規則案の影響 –

32年以降（推定）の新型式車は、リサイクルプラ使用を義務化（アルミ・鉄等へも拡大も示唆）

■対応要件

○義務化内容

- ・新車製造にてリサイクルプラ25%
（うち1/4は廃車由来から）の使用義務化
→ 今後、対象材種を拡大する予定

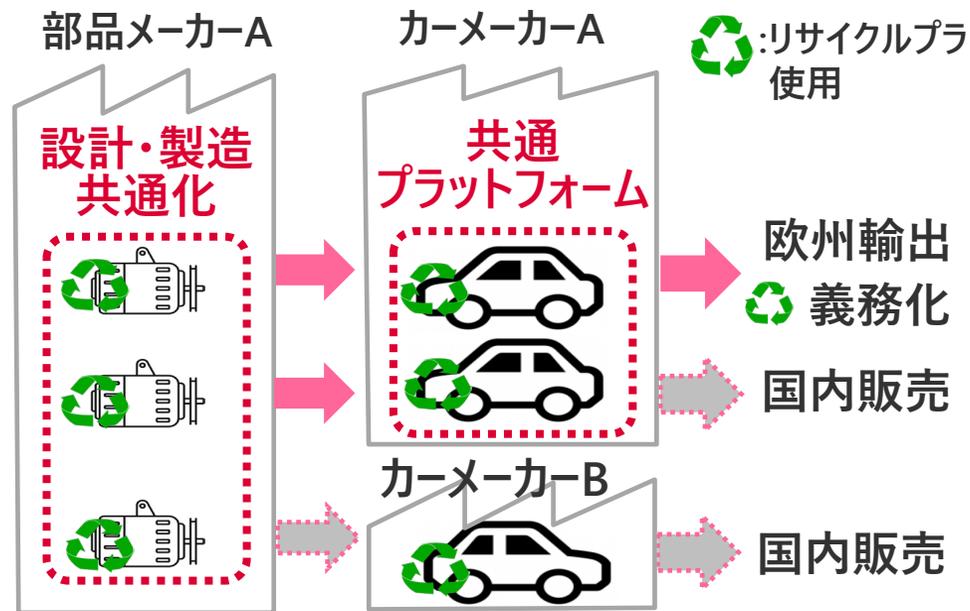
○車両からの部品の容易な取り外し

○サプライチェーンにおける各種情報の共有 （リサイクル材使用率、CO2排出量など）



リサイクルプラの
“量と質の確保”
待ったなし

■部品メーカーへのインパクト



欧州個別
対応に
課題あり



リーン生産
への障壁

&



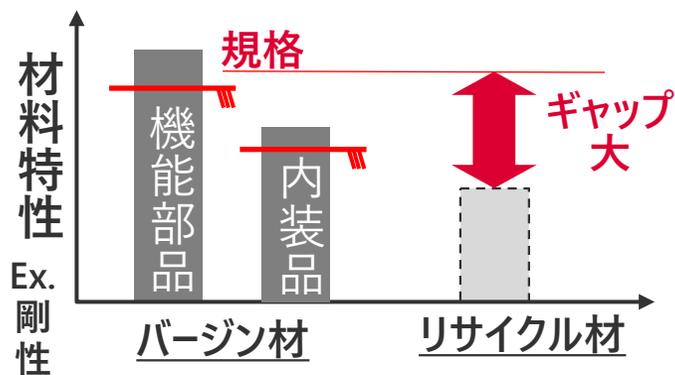
高価な
リサイクル材利用

グローバルなコスト競争力
の低下懸念

3-2. リサイクルプラの量・質の確保に向けた課題② - 質の確保 -

課題：要求スペックとのギャップ

機能部品 (耐熱・耐油等)  内装部品 (匂い、質感等)



耐久品質等を確保するスペックのリサイクルプラを確保する必要あり

問題①：動静脈連携と多額の投資

-評価項目-



-必要な分析装置-



車載部品の品質を保証すべく、物性・匂い・環境負荷・異物混入等を定量的に分析・評価する必要あり

多額な投資が必要

問題②リサイクルプラの品質目標

自動車部品として使いこなせる
リサイクル材の品質目標

リサイクルプラの
品質確保

標準化/
国際標準化

リサイクルプラ市場創出
国を跨いだ流通・循環実現

質と量を確保するために
リサイクルプラの品質目標が重要

自動車部品に使用するリサイクル材を確保するための「投資支援」、「品質目標」がポイント

4. まとめ

■「資源循環ネットワーク形成及び拠点の戦略的構築」に期待すること

(1) リサイクルプラ

① コスト

- 拠点への資源集約を背景とした大ロット設備の導入による、**競争力あるコストの実現**

② 品質

- 拠点への分析・評価装置導入による、**車載部品に耐え得る品質の確保**

(2) プラ以外

- 欧州(ELV規制・重要原材料法)・各自動車メーカーによるリサイクル材利用の要請があり、特に**レアメタル**については、経済安全保障の観点からも拠点における取組みを期待

拠点での静動脈連携による量・質の課題克服で、供給力拡充を期待