

カーボンニュートラル実現に 向けた課題と要望

2021年4月28日

一般社団法人日本自動車部品工業会

目次

1. 日本自動車部品工業会の概要
2. カーボンニュートラルに向けた部工業の方針
3. 自動車部品産業の位置付け・重要性
4. 自動車部品産業の特徴
5. 部工業の環境問題への取組み
6. 自動車部品業界におけるカーボンニュートラルに向けた課題及び要望

1. 日本自動車部品工業会の概要

自動車を安全・快適に走行させるために、ひとつひとつの高品質な部品が大きく寄与。自動車部品産業を取りまく環境は一段と厳しく、構造変化の対応、環境問題への対応、国際協調の促進など多くの課題を抱えており、部工会では、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んでいる。

名称	一般社団法人 日本自動車部品工業会（略称：部工会）
目的	自動車部品に関する諸課題に取り組み、我が国自動車部品工業の発展を図り、もって我が国経済の発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。
沿革	1938年 全国自動車部品工業組合連合会 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
会員企業数	427社（2021年4月1日現在） 正会員：自動車部品メーカー 369社 準会員：自動車部品販売者等 58社

2. カーボンニュートラルに向けた部工会の方針

【方針】

- 部工会は、**2050年カーボンニュートラル達成を見据えた、2035年のグリーン成長戦略の達成に向けて、自動車業界の一員として、全力でチャレンジする。**
- 日本の製造業の根幹を揺るがしかねない当課題の解決に向け、部工会は特に下記を重視し、**自動車業界が更なる発展につながるよう、行動する。**

<前提>

日本のエネルギー政策が国際競争力のある脱炭素化に移行すること

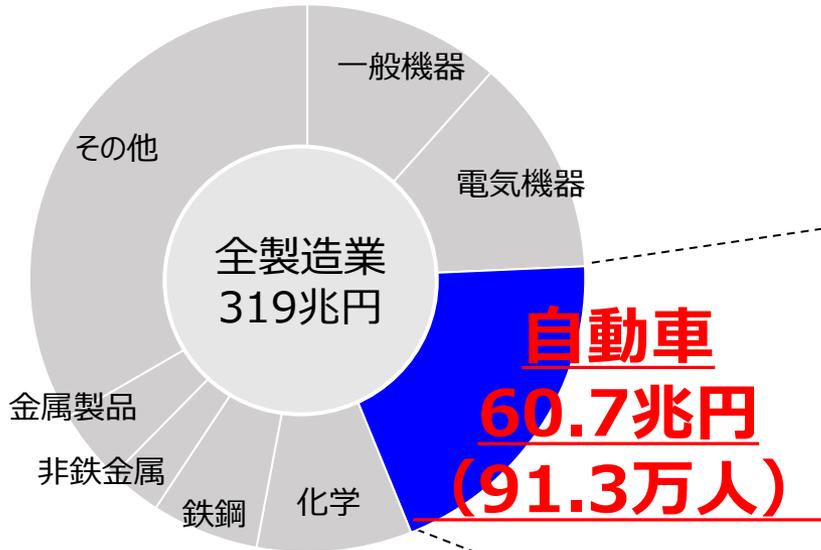
<重視するポイント>

- ✓ 国際競争力の強化
- ✓ 裾野の広いサプライチェーンのものづくり力の維持
- ✓ 国内の生産・雇用の確保

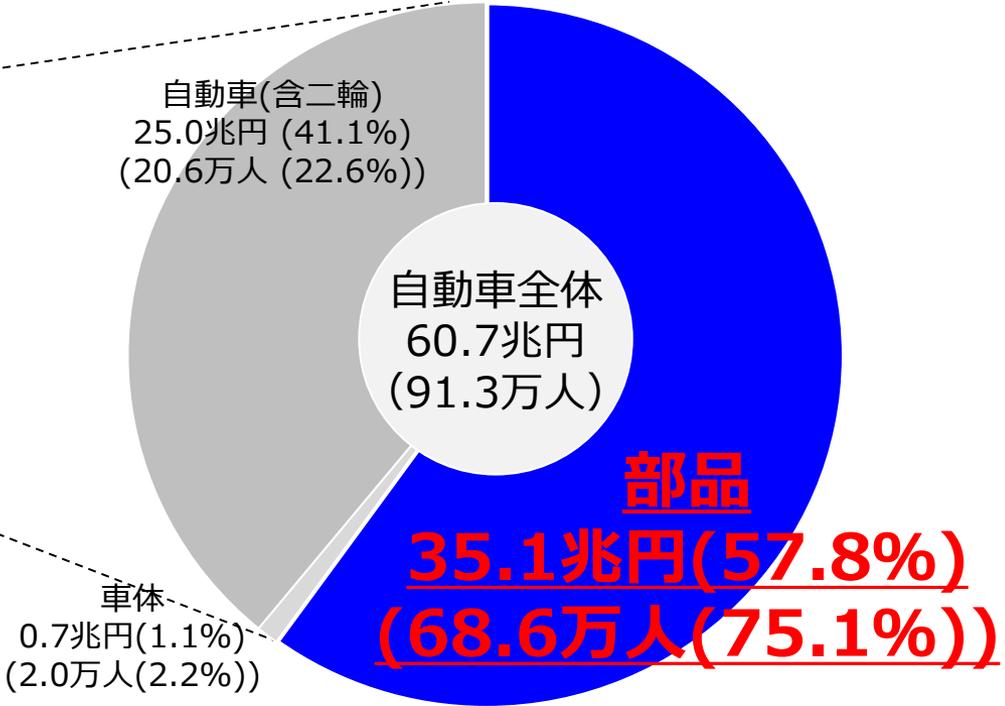
3. 自動車部品産業の位置付け・重要性① (国内)

- 自動車産業は製造業の2割を占める最も大きな産業。
- 自動車産業全体のうち、部品産業の出荷額は57.8%の35.1兆円、従業員数は75.1%の68.6万人を占め、自動車産業のものづくり、新たな価値創造に貢献。

自動車産業位置づけ※



自動車部品産業位置づけ

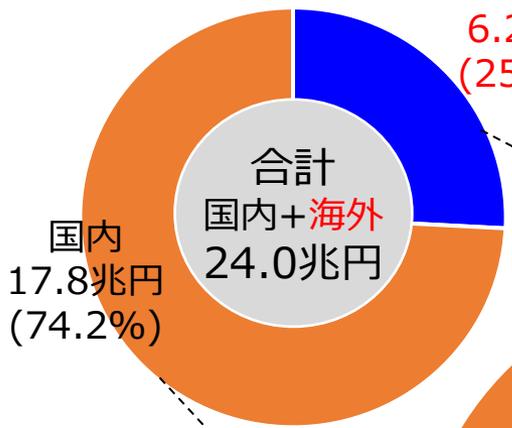


※自動車産業は、「自動車製造業」「自動車車体製造業」「自動車部品製造業」の合計(その他輸送機械を含まず)。(出所：経済産業省「工業統計」)

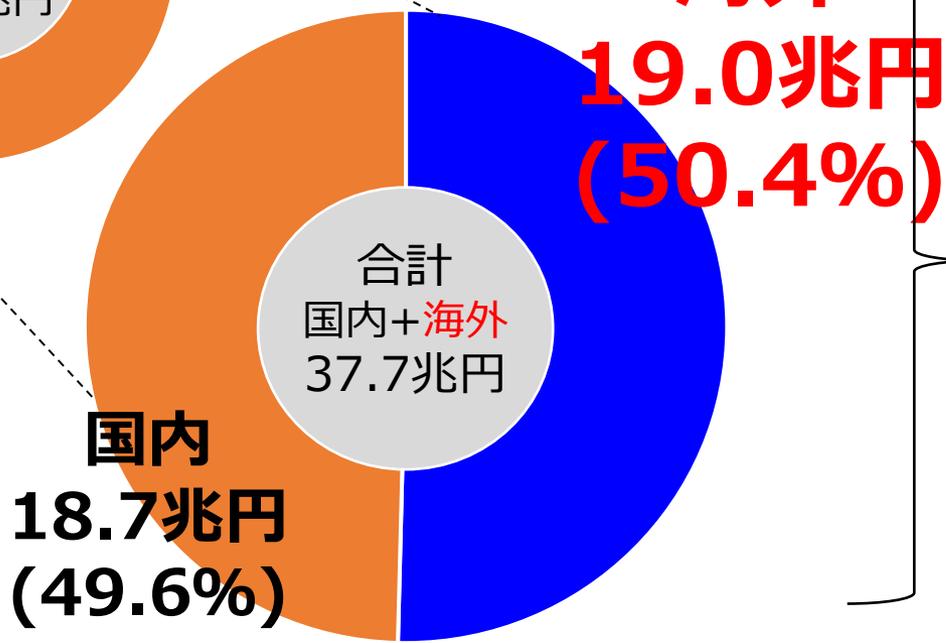
3. 自動車部品産業の位置付け・重要性② (海外)

- 自動車部品産業は、自動車の海外展開・生産とともに**海外生産を拡大**。
- 部工会会員の2019年度の**海外売上は国内と同規模**にまで達しており、海外での自動車のものづくりにも、大きく貢献している。

【2010年度】



【2019年度】



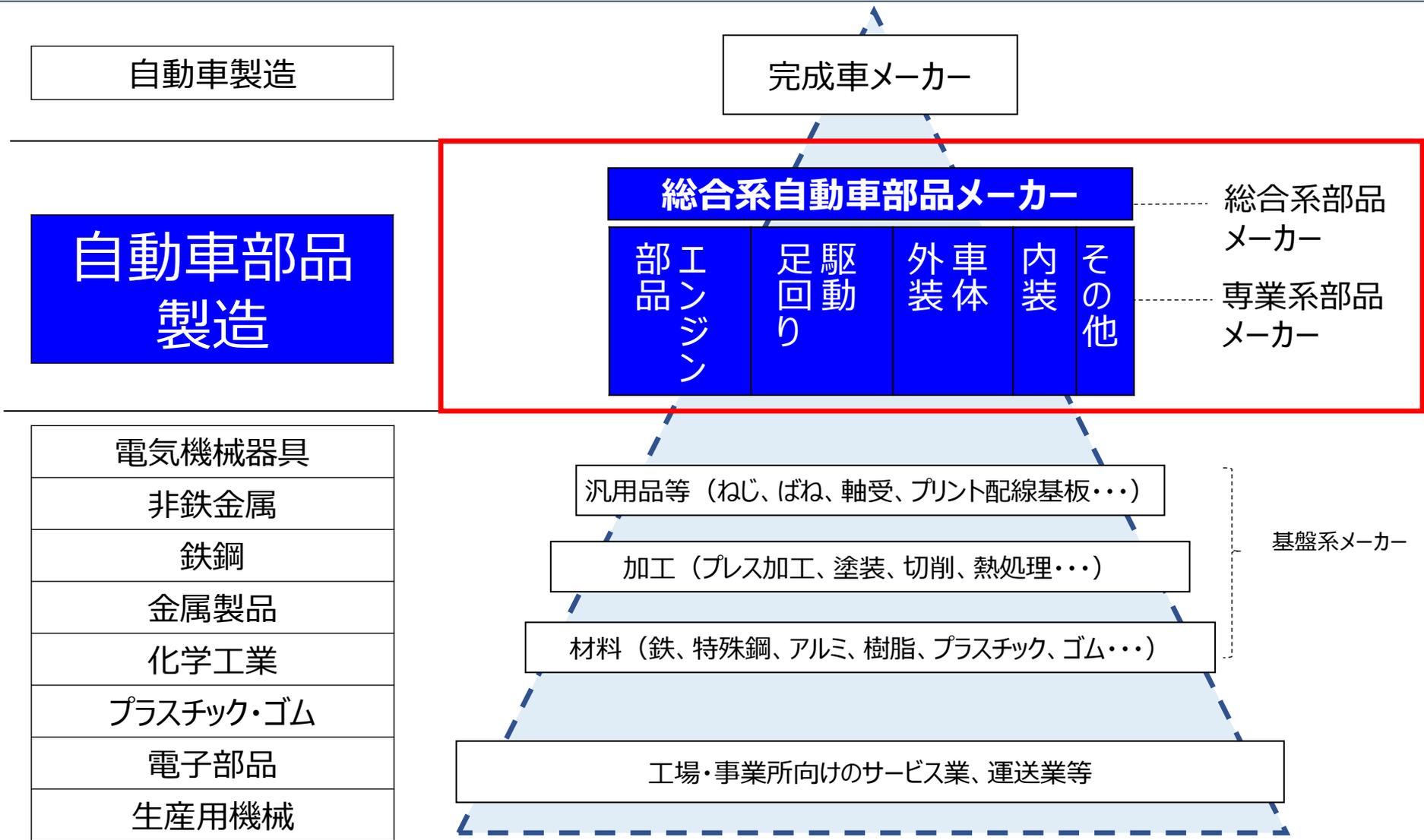
<海外生産拠点の内訳>

地域・国	構成比率
アセアン	35%
中国	19%
インド	8%
北米	21%
欧米	9%
南米	2%
その他	6%

(出所：部工会「出荷動向調査」、「海外事業概要調査」より部工会作成)

4. 自動車部品産業の特徴① 多様性

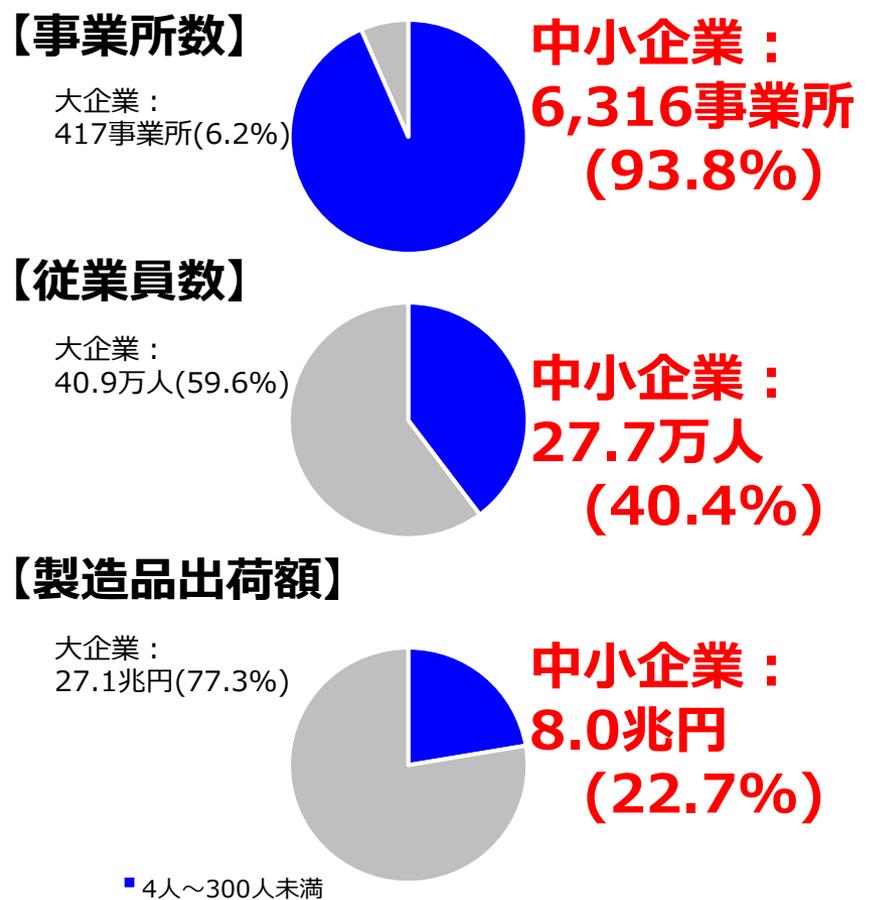
□ 自動車産業は、重層かつ裾野の広い産業で構築され、かつ密接なサプライチェーンを築いており、その波及効果は非常に大きい。



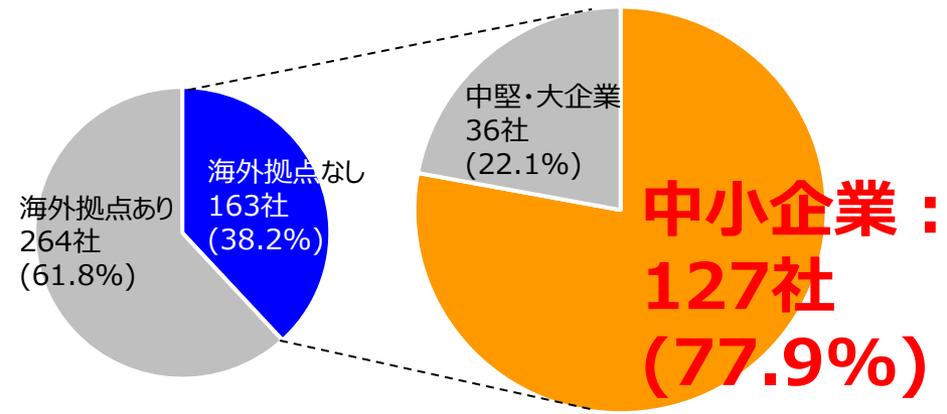
4. 自動車部品産業の特徴② 多くの中小企業

□ 自動車部品産業では、「従業員300人未満」の中小規模の企業が事業所数9割以上を占め、雇用4割を創出し、製造品出荷額2割以上を占める。自動車部品産業は、中小企業のものづくり力によって支えられている。

<中小規模の企業のインパクト>



<部工会会員のグローバル展開状況>



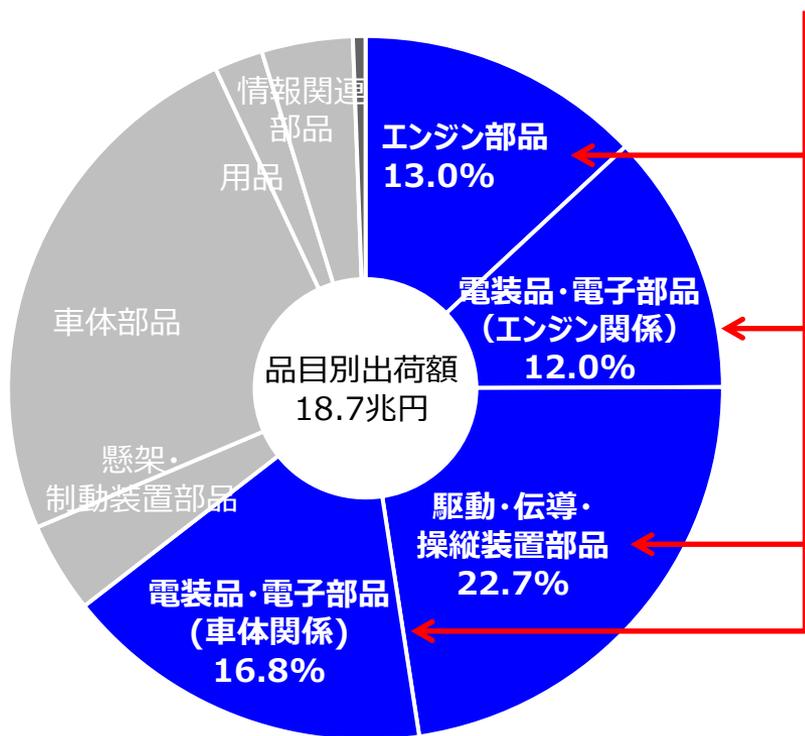
□ 中小企業は国内事業依存が高く、国内の自動車産業が縮小すると、多くの中小企業に甚大な影響がある。

(出所：経済産業省「工業統計」、部工会調査)

4. 自動車部品産業の特徴③ 電動化の影響を受けやすい領域

□ カーボンニュートラルへの対応により、多くの領域が影響を受け、電動化に対応した事業転換と内燃機関関連領域の効率化の両面での対応が求められる。

**自動車の電動化に移行した場合に
影響が大きい領域** ※内燃機関に関連した部品



	自動車部品	出荷額 (億円)	構成比率
1	エンジン部品	24,303	13.0%
2	電装品・電子部品 (エンジン関係)	22,463	12.0%
3	駆動・伝導・操縦装置部品	42,469	22.7%
4	電装品・電子部品 (車体関係)	31,513	16.8%
5	懸架・制動装置部品	7,769	4.1%
6	車体部品	46,051	24.6%
7	用品	4,125	2.2%
8	情報関連部品	7,733	4.1%
9	電動車両用部品 (HV/FCV/EV)	1,065	0.6%
	合計	187,491	100%

(出所：部工会「出荷動向調査」)

5. 部工会の環境問題への取り組み

- 1996年より、部工会としての**環境保全のための「自主行動計画」**を定め、**会員会社に環境対策の推進を要請し、支援**を図ってきた。
- 今年度、**第9次計画**を策定し、**2025年度・2030年度**に向け活動を継続している。

第9次「環境自主行動計画」 (2021/4/1～)

<数値目標>

2030 年度 CO2 排出量

- 2007 年度比で28.6%削減を目指す。(エネルギー政策等の変更があった場合には、見直す)

2025 年度 産業廃棄物

- 最終処分量 3.6 万トン以下の維持にチャレンジする。(2000 年度比で 75%削減に相当)
- 再資源化率 85%以上にチャレンジする。(再資源化率に有価発生物含む)

<取り組み事項>

1. 地球温暖化対策

(1)製品の開発設計段階における CO2排出量削減の取り組み

- LCA評価手法の業界標準化 (CO2低減効果の算出評価等) に取り組み、部品の軽量化、性能・効率の向上、新システム・新素材の開発等を推進する。

(2)製品の生産段階における CO2排出量削減の取り組み

- 各種CO2対策情報や省エネ技術の共有化によるCO2排出量削減対策推進
- 再生可能エネルギーの導入の積極的推進

2. 循環型経済社会の構築

3. 環境負荷物質の管理

4. 環境効率の追求

① 公平な国際競争環境の整備

- 製品のLCA、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラルの達成には、**クリーンな電力の安価・安定的な活用は喫緊の課題。**
- また、**国内企業のカーボンニュートラルの取組が世界でも認められるような国際議論が不可欠。**

【要望】

- 国内における安価で安定したカーボンニュートラル電力の供給
- アジアでのインフラ整備支援など、海外でのカーボンニュートラル電力活用支援。
- カーボンプライシング、炭素国境調整措置、排出計測方法、LCA評価方法、評価基準等に関する産業界の意見を踏まえた検討、国際議論への反映。

② サプライチェーン全体でのものづくりでのカーボンニュートラルの取組み

- 多様で裾野が広く、中小企業が多い自動車産業のサプライチェーンにおいては、カーボンニュートラル製品・材料の調達や技術導入、コスト面での対応が、**企業単独では困難**。
- 製造プロセスのCO2排出削減取組の共有、海外を含むサプライチェーン見直し、企業連携による工程最適化等、**サプライチェーン全体での取組みや、国等の支援が重要**。

【要望】

- 製造プロセスのCO2排出削減技術、リサイクル・リユース技術等の開発支援及び設備投資支援。特に中小企業に対する支援の充実。
- 再エネ配分等における事業規模・地域性等に応じた優遇措置。特に中小企業の負担軽減への配慮。

③ 自動車産業の構造変革への対応

- ・ 激しい国際競争の下、電動化・新領域への移行と内燃機関関連領域の効率化の両面での対応を適切に行えなければ、**日本の自動車産業の喪失・弱体化に繋がりがねず、これまでにない速度での対応が必要。**特に国内で製造・展開を行う多くの中小企業にとっては、より深刻。

【要望】

- 産業界の意見を踏まえたエネルギー政策・産業政策の具体的なロードマップ・計画の早期作成・共有。
- 電動化・新領域に必要な技術開発、人材の育成・確保への支援。特に中小企業に対する支援の充実。
- 内燃機関関連領域の効率化への支援、事業転換の支援、事業再構築に伴う企業間連携・再編等の環境整備。