

2024

日本の自動車部品産業

JAPIA
Japan Auto Parts Industries Association

一般社団法人 日本自動車部品工業会

C O N T E N T S

はじめに	1
統計	
自動車部品産業の位置づけ	2
自動車部品メーカーの出荷動向	4
新車自動車販売台数	6
経営動向(経営動向調査対象企業の集計・分析)	7
自動車部品メーカーの海外展開、部品輸出入	8
中国、米国での会員企業の状況	11
トピックス	
取引適正化の取り組み	12
環境問題に対する取り組み ～カーボンニュートラル(CN)に向けた取り組み～	14
環境問題に対する取り組み ～サーキュラーエコノミー(CE)に向けた取り組み～	16
環境問題に対する取り組み ～化学物質規制～	18
広報支援活動/ESG	20
JMS、OI研究会の取り組み/安全衛生活動	21
デジタルの取り組み(データ基盤連携、サイバーセキュリティ)	22
レジリエンスに対する取り組み	24
基準認証及び人材育成の取り組み	25
団体概要	
日本自動車部品工業会について/委員会組織	26
各委員会の概要/入会のご案内	27
会員一覧	28

JAPIAポータルをご活用ください!

JAPIAポータルでは、

- ①会員情報システムの構築
- ②JAPIA会員専用ホームページ拡充
による活動内容の見える化により、WEB上で自
社情報の一元管理ができるようになりました。
また、会議資料、調査情報の閲覧・回答等も
WEBサイトからできるようになります。



はじめに

— 昨年の春、日本自動車部品工業会(部工会)の有馬前会長が就任された前後は、コロナ禍で停滞していた社会・経済が一気に動き出すタイミングと地政学リスクが表面化するタイミングが重なり、それからの2年間で自動車・自動車部品業界を取り巻く環境は大きく変化しました。2年前、部工会は、取引適正化、GX(CN)、DX、レジリエンスを4大テーマとして掲げ、活動を進めて参りました。その時点の足元と将来を見据えたリスク・課題認識に基づく的確なテーマ選定であったと考えています。

取引適正化では、会員企業のご協力をいただきながら、発注者の立場での「襟を正す活動」を進め、原材料費・エネルギー費などの価格転嫁は着実に進み、成果が表れてきました。一方において、労務費の価格転嫁、ティア深くへの浸透は引き続き大きな課題です。加えて、昨年末以降、自動車・自動車部品業界の企業が、公正取引委員会から下請法違反の勧告を受けるなど、業界として更に真摯に「襟を正す活動」を進めることが必要と考えております。今後も、サプライチェーン全体の競争力の維持・強化の為、適正取引の実現に向けて努力いたします。

CNでは「これで実践CN活動リスト」など7つの活動支援ツールの展開、DXではデジタル利活用セミナーの開催、レジリエンスでは退避マニュアル、撤退フロー、機微技術知識集の展開など、4大テーマそれぞれで活動の成果がしっかりと形になってきました。今後は、これらの活動の成果をサプライチェーン全体でより広く活用いただけるように発信力を強化すると共に、部工会の会員ニーズに沿った内容拡充に努めて参ります。

2023年からは重点テーマが更に4つ増えました。物流、サーキュラーエコノミー(CE)、オープンイノベーション(OI)、外国人技能実習制度の4つです。部工会を取り巻く環境の変化のスピードは益々速くなっています。物流問題は今年の4月から法改正が施行されていますし、外国人技能実習制度も新たな制度の法案が閣議決定されており、いずれも待った無しの状況です。CE、OIも、自動車・自動車部品業界として避けては通れない重要なテーマです。

2024年度もこれら合わせて8つの重点テーマに対して、日本自動車工業会、経済産業省、素形材団体、自動車総連、ものづくり産業労働組合などと幅広く連携・協働しながら、取り組んで参ります。

本誌では、昨年度の部工会の主な活動の概要に加え、過去から現在に至る自動車部品産業の日本経済への貢献を統計データを交えて示しております。日本の社会・経済情勢が大きく変化する中、日本の自動車・自動車部品業界は曲がり角にさしかかっています。曲がった先に明るい未来が見えるよう、サプライチェーン全体がより強くなれるよう、部工会として重点テーマへの対応を強力、かつ、臨機応変、しなやかに進めて参ります。今後2年間、部工会会員の皆さんに「部工会に入っていて良かった」、部工会の外の皆さんに「部工会があって良かった」、とっていただける「みんなの部工会」を目指して、労を惜しまず、時として実直に青臭く取り組む所存です。

2024年5月

一般社団法人 日本自動車部品工業会
会長 茅本 隆司

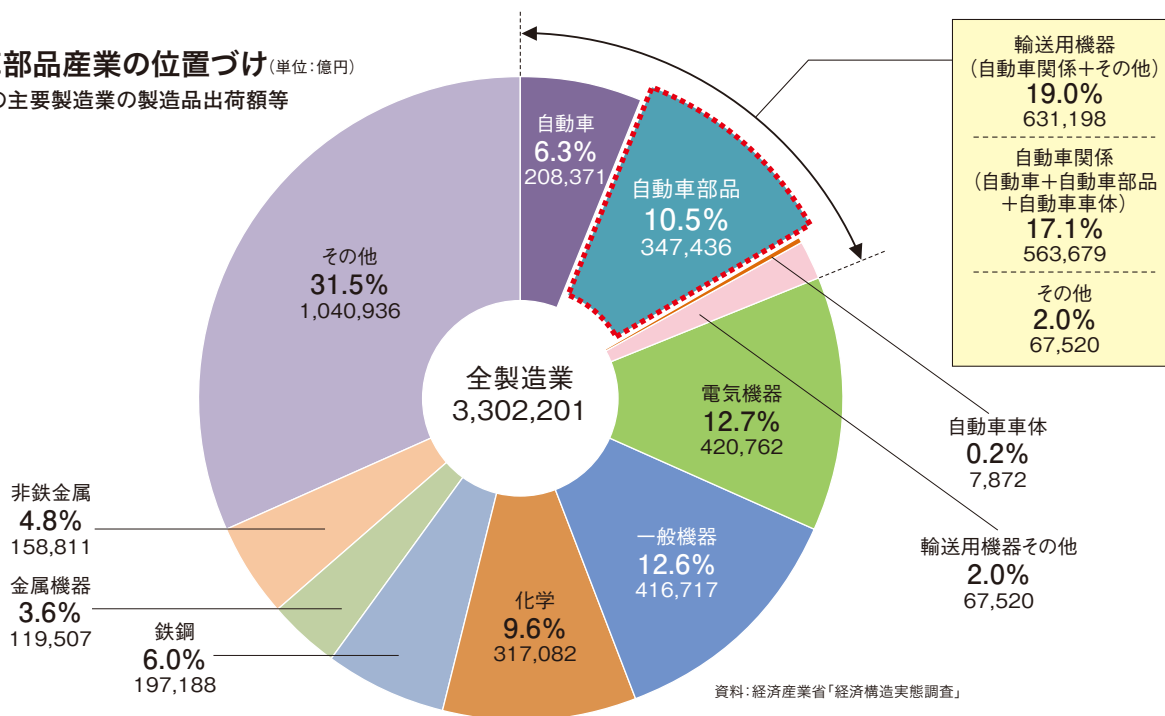


自動車部品産業の位置づけ

経済産業省の「2022年経済構造実態調査」によると、自動車関係の出荷額56.3兆円(17.1%)となっており、そのうち自動車は、20.8兆円(6.3%)、自動車部品は、34.7兆円(10.5%)となっている。

自動車部品は上記以外に、ばね、ガラス、タイヤ、ねじ、ボルトなど他の統計分類に計上されているものがあり、広い意味での自動車部品の出荷額はここに示されている数値より大きくなる。

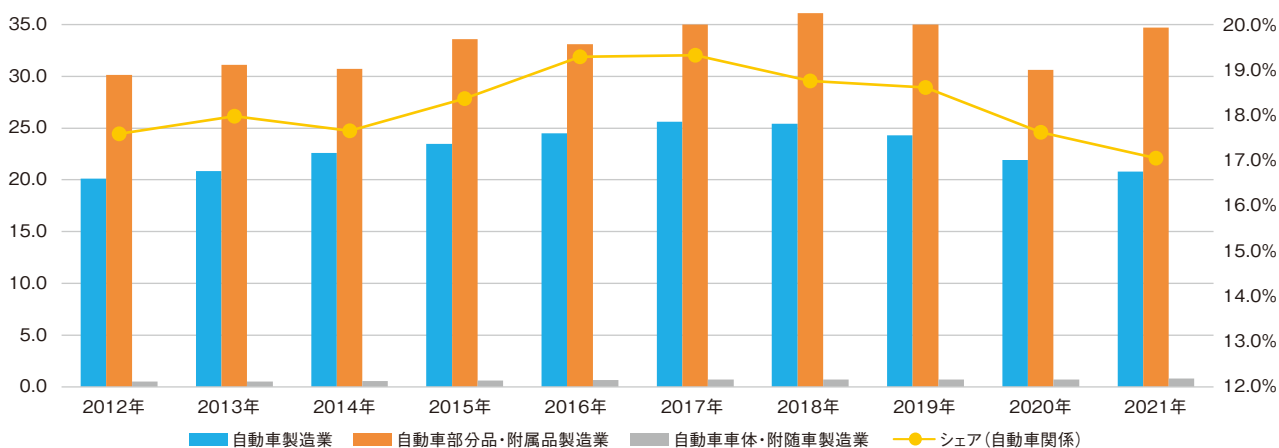
自動車部品産業の位置づけ (単位:億円)
2021年の主要製造業の製造品出荷額等



自動車部品産業の位置づけ (単位:兆円)

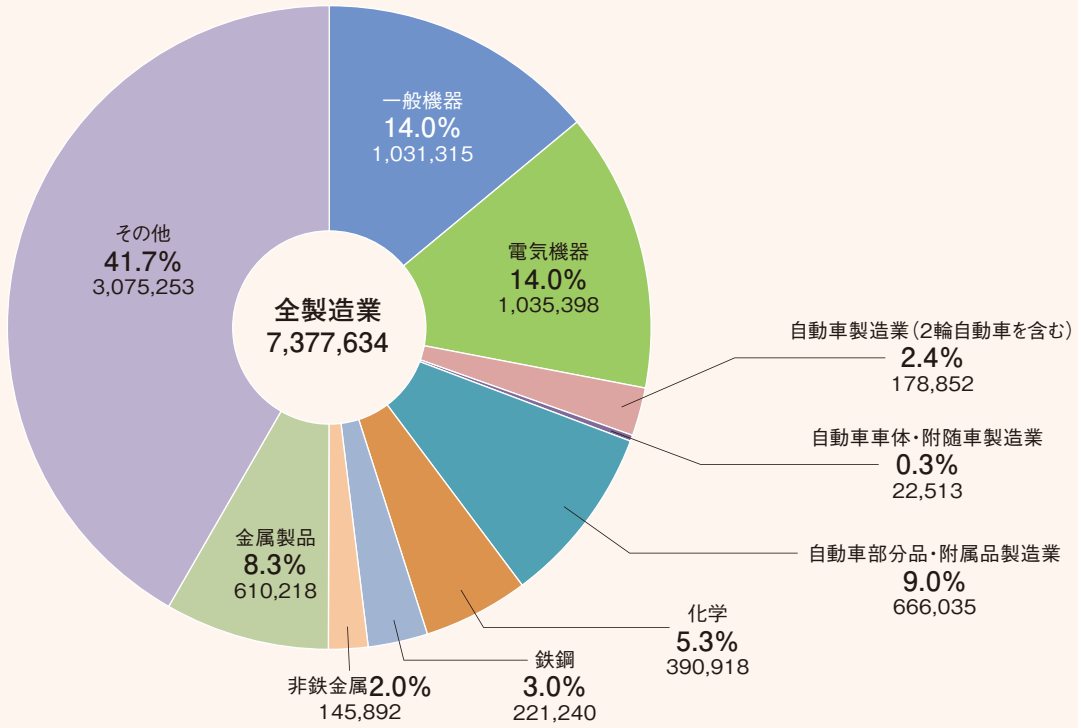
	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
自動車製造業	20.1	20.9	22.6	23.5	24.5	25.6	25.4	24.3	21.9	20.8
自動車部分品・附属品製造業	30.1	31.1	30.7	33.6	33.1	35.0	36.1	35.0	30.6	34.7
自動車車体・附属車製造業	0.5	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8
合計(自動車関係)	50.8	52.5	53.9	57.7	58.3	61.3	62.2	60.0	53.2	56.3
シェア(自動車関係)	17.6%	18.0%	17.7%	18.4%	19.3%	19.3%	18.8%	18.6%	17.6%	17.1%
全製造業	288.7	292.1	305.1	313.9	302.1	317.2	331.8	322.5	302.0	330.2

自動車部品産業の位置づけ (単位:兆円)



自動車部品産業の位置づけ(従業員数)

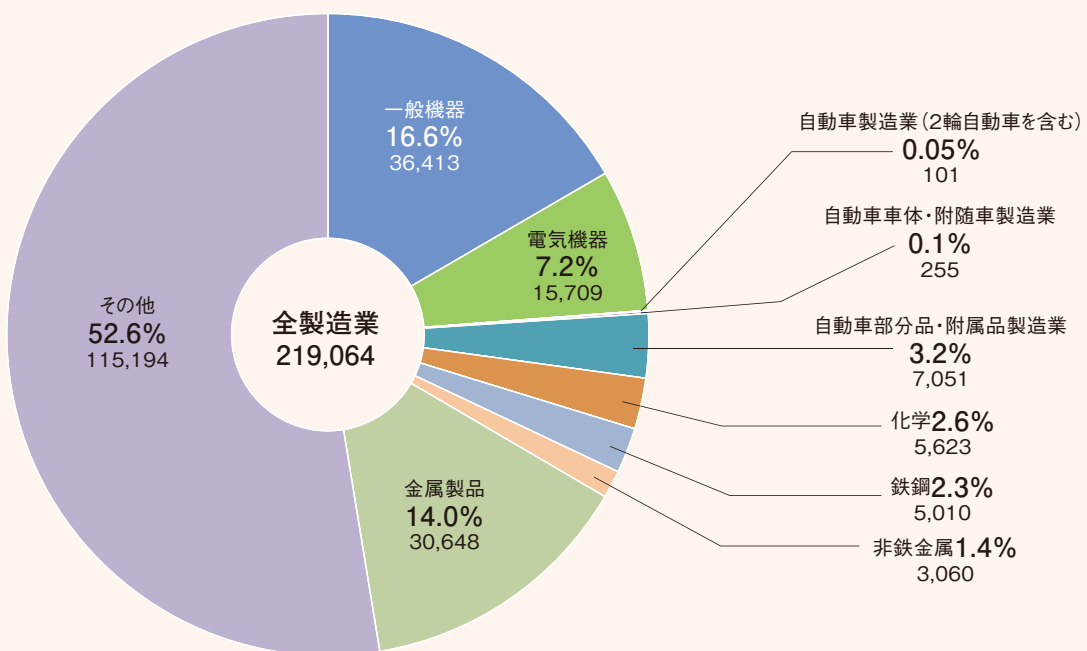
(単位:人)



資料:経済産業省「経済構造実態調査」

自動車部品産業の位置づけ(事業所数)

(単位:事業所数)



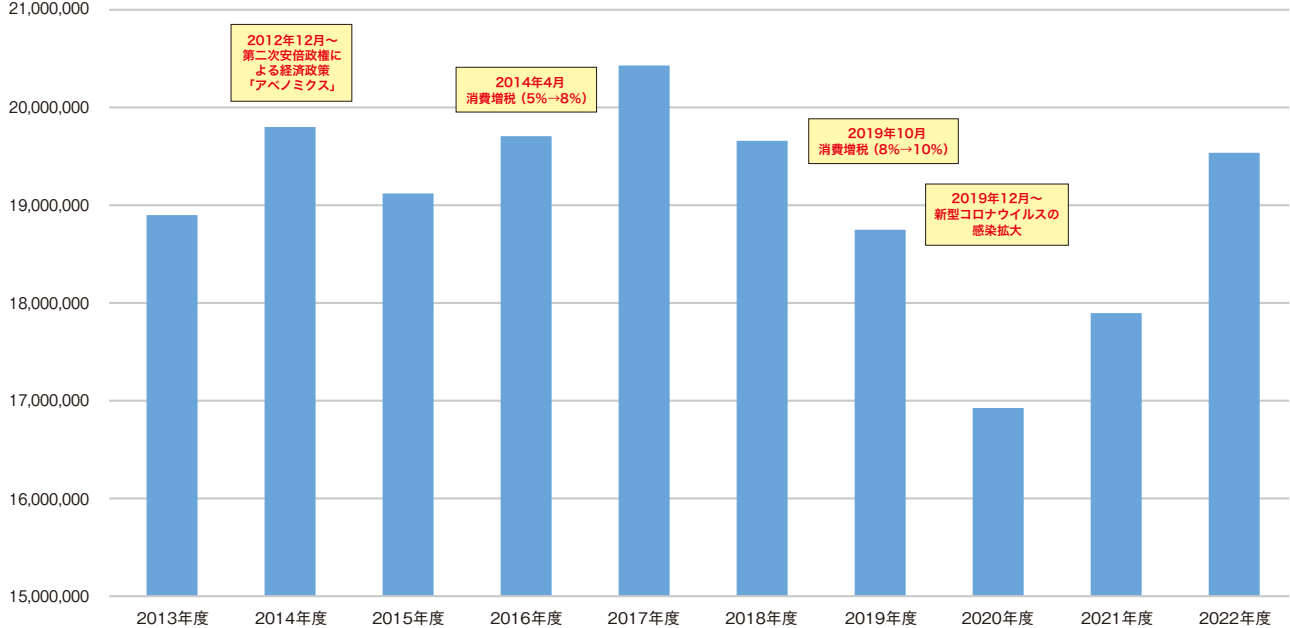
資料:経済産業省「経済構造実態調査」

自動車部品メーカーの出荷動向

部工会の会員会社の自動車部品出荷動向の合計である。2013年度以降、出荷額は順調に伸びていたが、2019年度の世界的な新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、2020年度にかけて出荷額が大きく落ち込んでいる。その後、回復傾向にある。

①自動車部品出荷額の推移

(単位:百万円)
21,000,000



資料:日本自動車部品工業会 自動車部品出荷動向調査
(当会正会員企業の自動車部品出荷動向を調査・集計)

②資本金規模別出荷額 (単位:百万円)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
資本金規模	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額	出荷額
	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比
100億円超	11,117,805 58.8%	11,793,891 59.6%	11,167,307 58.4%	12,000,498 60.9%	12,119,001 59.3%	11,284,647 57.4%	10,741,890 57.3%	10,642,068 62.9%	11,114,174 62.1%	11,466,395 58.7%
50億円超～100億円以下	2,727,553 14.4%	2,823,221 14.3%	2,956,438 15.5%	2,639,606 13.4%	2,767,562 13.5%	2,841,989 14.5%	2,689,706 14.3%	2,199,258 13.0%	2,213,675 12.4%	2,442,921 12.5%
20億円超～50億円以下	1,848,120 9.8%	2,369,116 12.0%	2,137,430 11.2%	2,170,933 11.0%	2,209,278 10.8%	2,245,106 11.4%	2,145,740 11.4%	1,159,065 6.8%	1,228,913 6.9%	1,567,060 8.0%
10億円超～20億円以下	598,554 3.2%	566,447 2.9%	551,553 2.9%	546,975 2.8%	467,287 2.3%	470,560 2.4%	367,941 2.0%	409,839 2.4%	428,652 2.4%	410,182 2.1%
5億円超～10億円以下	266,902 1.4%	272,481 1.4%	294,495 1.5%	379,950 1.9%	474,694 2.3%	424,878 2.2%	422,545 2.3%	388,172 2.3%	530,266 3.0%	616,153 3.2%
3億円超～5億円以下	1,043,371 5.5%	1,142,201 5.8%	1,112,493 5.8%	1,070,444 5.4%	1,501,540 7.3%	1,531,314 7.8%	1,452,602 7.7%	1,332,019 7.9%	1,415,325 7.9%	1,838,402 9.4%
1億円超～3億円以下	843,217 4.5%	300,772 1.5%	268,220 1.4%	229,739 1.2%	221,478 1.1%	252,207 1.3%	237,552 1.3%	154,624 0.9%	189,986 1.1%	221,024 1.1%
1億円以下	453,627 2.4%	532,508 2.7%	632,537 3.3%	668,331 3.4%	668,851 3.3%	608,404 3.1%	691,079 3.7%	640,398 3.8%	775,229 4.3%	974,488 5.0%
合計	18,899,149 100.0%	19,800,637 100.0%	19,120,473 100.0%	19,706,476 100.0%	20,429,691 100.0%	19,659,105 100.0%	18,749,055 100.0%	16,925,443 100.0%	17,896,220 100.0%	19,536,625 100.0%

資料:日本自動車部品工業会 自動車部品出荷動向調査
(当会正会員企業の自動車部品出荷動向を調査・集計)

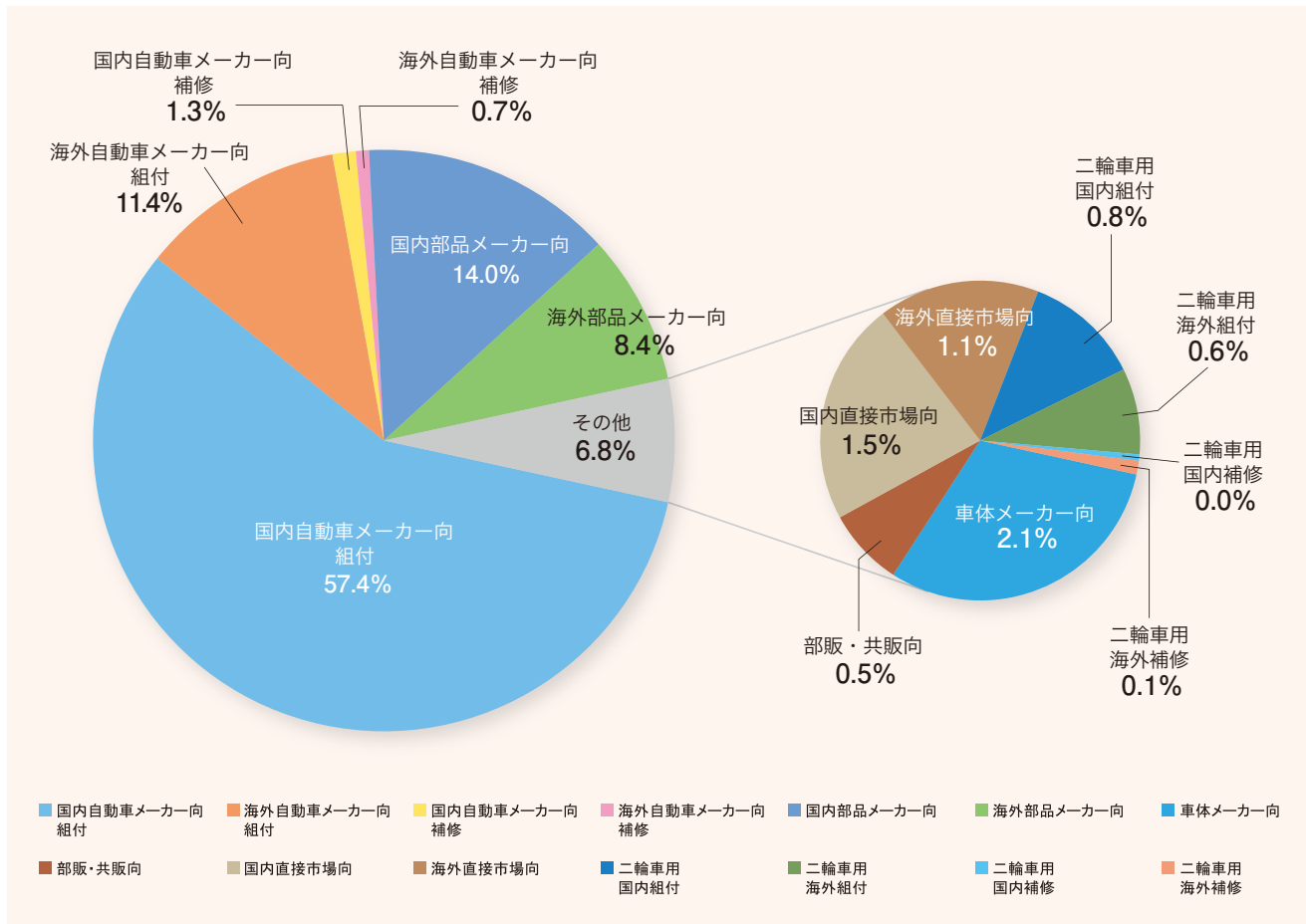
③従業員規模別出荷額(単位:百万円)

従業員規模	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比	出荷額 構成比
2,000人超	12,063,783 63.8%	12,976,863 65.5%	12,582,321 65.8%	13,121,431 66.6%	13,726,345 67.2%	13,316,773 67.7%	12,263,825 65.4%	11,302,078 66.8%	12,194,010 68.1%	12,877,650 65.9%
1,001人~2,000人	3,406,919 18.0%	3,189,489 16.1%	2,775,441 14.5%	2,960,816 15.0%	2,827,847 13.8%	2,616,180 13.3%	2,981,587 15.9%	2,460,572 14.5%	2,203,734 12.3%	2,564,288 13.1%
501人~1,000人	1,760,724 9.3%	2,087,635 10.5%	2,120,442 11.1%	1,937,576 9.8%	2,205,355 10.8%	2,044,738 10.4%	1,859,890 9.9%	1,724,295 10.2%	1,821,043 10.2%	1,995,283 10.2%
301人~500人	986,328 5.2%	819,636 4.1%	902,827 4.7%	896,688 4.6%	1,019,384 5.0%	1,005,440 5.1%	979,359 5.2%	775,154 4.6%	945,330 5.3%	1,175,742 6.0%
101人~300人	562,499 3.0%	597,107 3.0%	620,866 3.2%	656,089 3.3%	535,058 2.6%	565,502 2.9%	563,167 3.0%	561,275 3.3%	635,491 3.6%	796,685 4.1%
100人以下	118,896 0.6%	129,907 0.7%	118,576 0.6%	133,876 0.7%	115,702 0.6%	110,473 0.6%	101,227 0.5%	102,069 0.6%	96,612 0.5%	126,977 0.6%
合計	18,899,149 100.0%	19,800,637 100.0%	19,120,473 100.0%	19,706,476 100.0%	20,429,691 100.0%	19,659,105 100.0%	18,749,055 100.0%	16,925,443 100.0%	17,896,220 100.0%	19,536,625 100.0%

(注)従業員数:自動車関連従業員数で、各社の総従業員に自動車部品比率を乗じた値

資料:日本自動車部品工業会 自動車部品出荷動向調査
(当会正会員企業の自動車部品出荷動向を調査・集計)

④需要先別出荷額(2022年度)



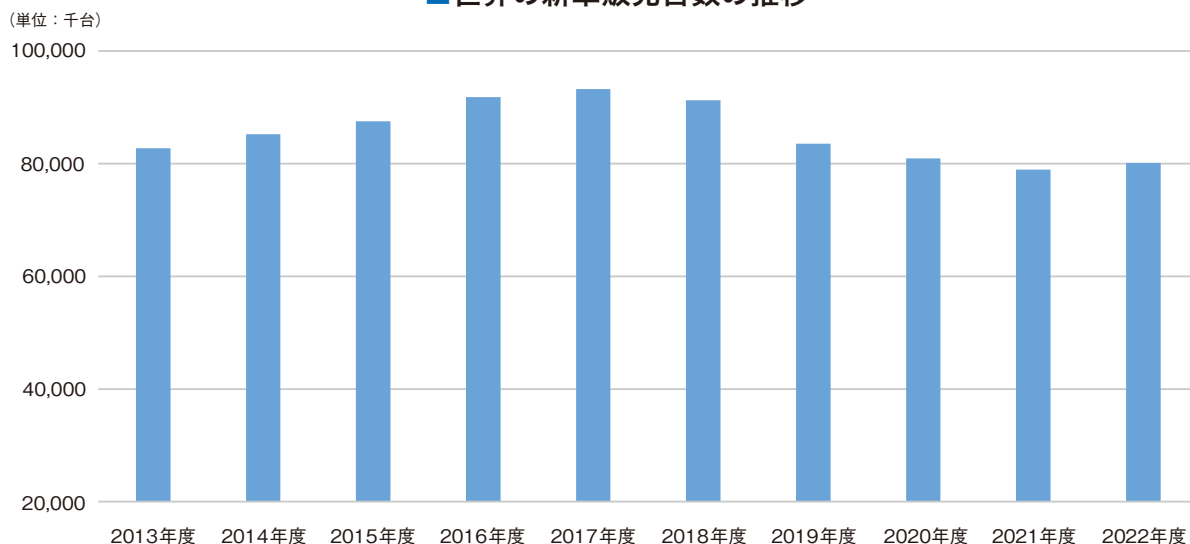
資料:日本自動車部品工業会 自動車部品出荷動向調査
(当会正会員企業の自動車部品出荷動向を調査・集計)

新車自動車販売台数

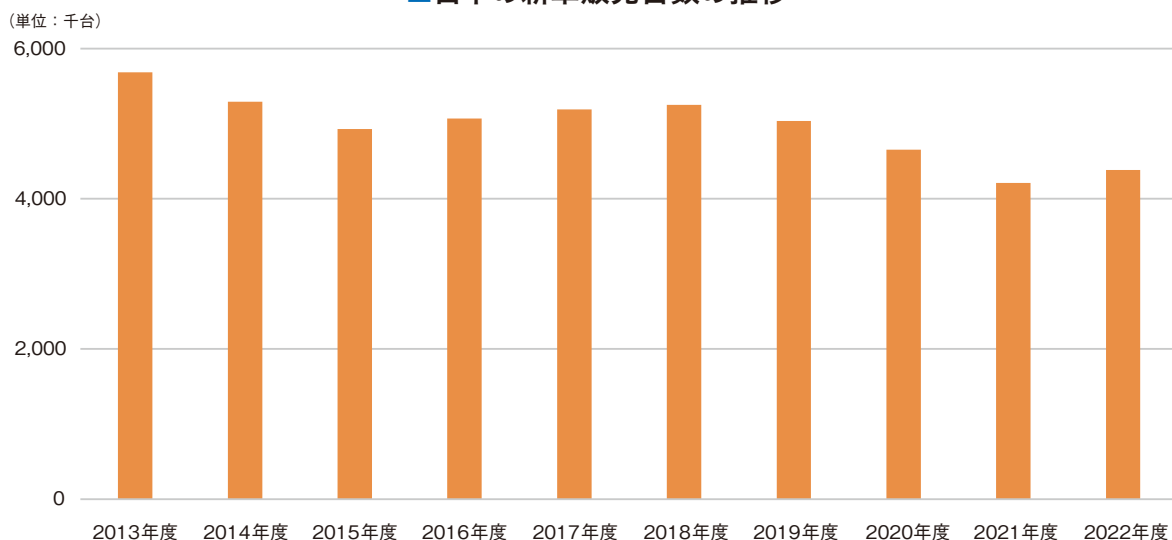
世界の新車販売台数は、2017年度までは販売台数を拡大していたが、2019年度から2020年度にかけて新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、販売台数が減少した。2021年度は前年度の反動で一時的に需要が伸びたが海上輸送の停滞や半導体の供給不足により、通年では前年比マイナスとなった。2022年度は各国の物価上昇に対する金融引き締めが行われたものの自動車の需要は底堅く推移し、半導体不足の緩和もあって、5年ぶりに前年度比増に転じた。

日本の新車販売台数は、エコカー減税の基準引き上げの影響や、消費税増税後の需要減により、2015年度は500万台を下回ったが、その後2018年度までは増加傾向にあった。2019年度以降は新型コロナウイルス感染症や半導体供給不足の影響を受け減少が続いてきたが、2022年度は世界新車販売台数と同様に増加に転じた。

■世界の新車販売台数の推移



■日本の新車販売台数の推移



(単位:千台)

年度	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
世界	82,739	85,241	87,532	91,814	93,231	91,271	83,550	80,935	78,960	80,149
日本	5,686	5,291	4,930	5,069	5,189	5,253	5,035	4,653	4,213	4,382

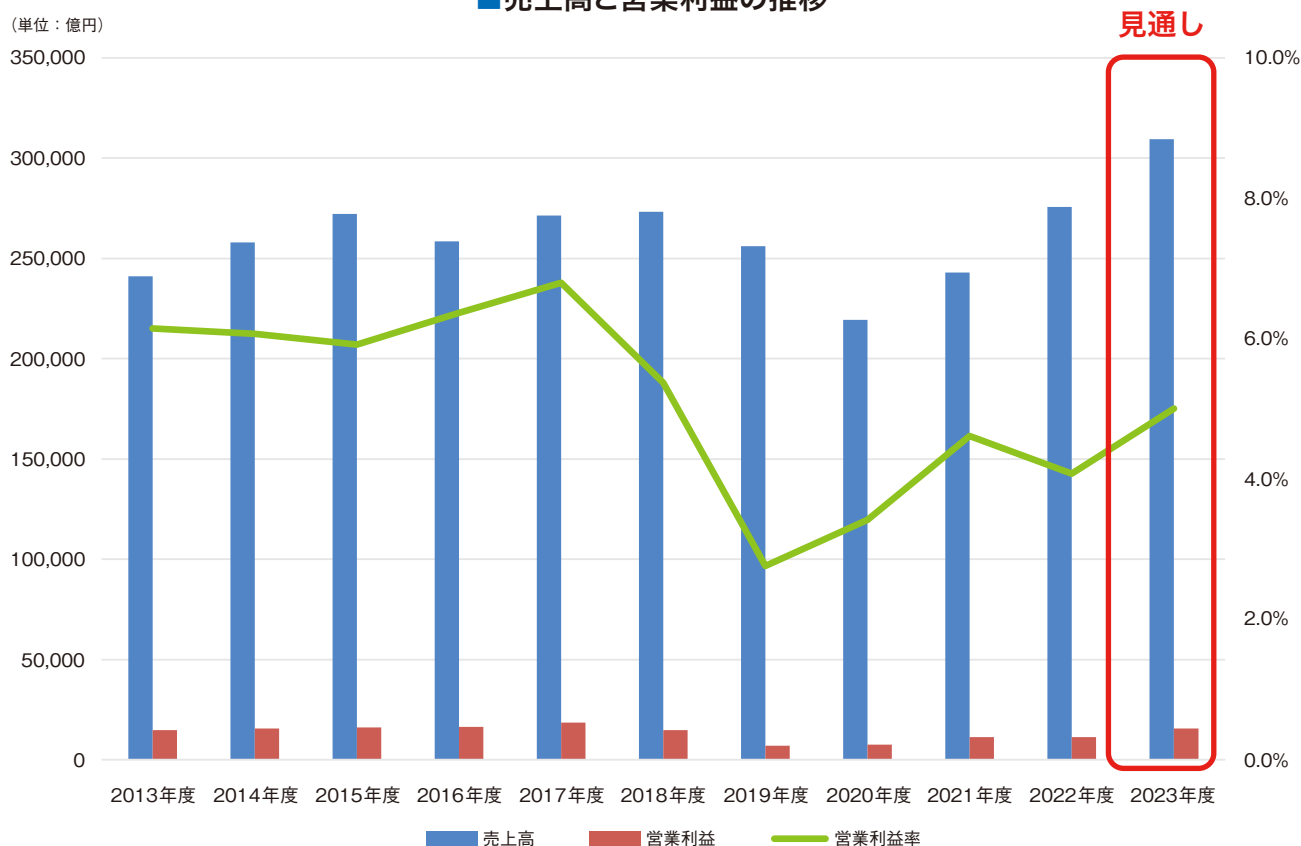
※集計は年度(4月~3月)ベース

経営動向(経営動向調査対象企業の集計・分析)

売上高は新型コロナウイルス感染症の影響が出始めた2019年度まで、海外需要の拡大に合わせて増加傾向にあった。営業利益は2017年度まで各社の生産合理化等により、増益傾向であったが、2018年度は諸資材の高騰や中国経済の減速、2019年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、2期連続で対前期マイナスとなった。

2021年度以降は売上高・営業利益共に回復傾向が続いている。2023年度の売上高は半導体不足の緩和拡大や円安による為替効果により、30兆円を超える見通し。一方で営業利益率は、原材料価格・輸送費・エネルギー価格等の価格転嫁の進展、合理化等の経営改善により、2020年度以降の改善ペースを維持するものの、コロナ禍前の水準には届かない見通し。

■売上高と営業利益の推移



(単位: 億円)

年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
売上高	240,951	258,064	272,261	258,532	271,292	273,166	256,132	219,440	242,944	275,783	309,327
営業利益	14,804	15,660	16,104	16,462	18,437	14,682	7,071	7,507	11,215	11,245	15,601

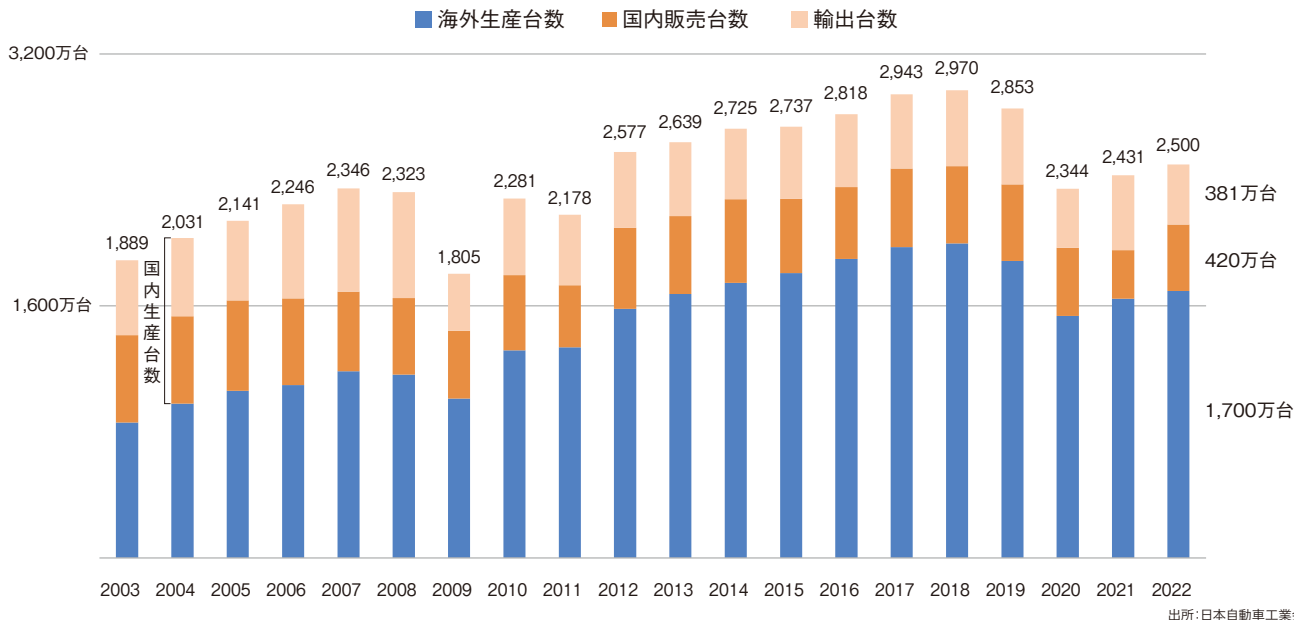
【経営動向の調査対象】

会員企業のうち、上場企業で自動車部品の売上高比率が50%以上、かつ前年同期比較が可能な自動車部品製造企業の経営動向を各社の連結決算短信より集計・分析している。

自動車部品メーカーの海外展開

■日系自動車メーカーの生産台数

自動車の海外生産台数は、2年連続増加(+3.3%の1700万台)。国内生産台数は、ほぼ横ばい。



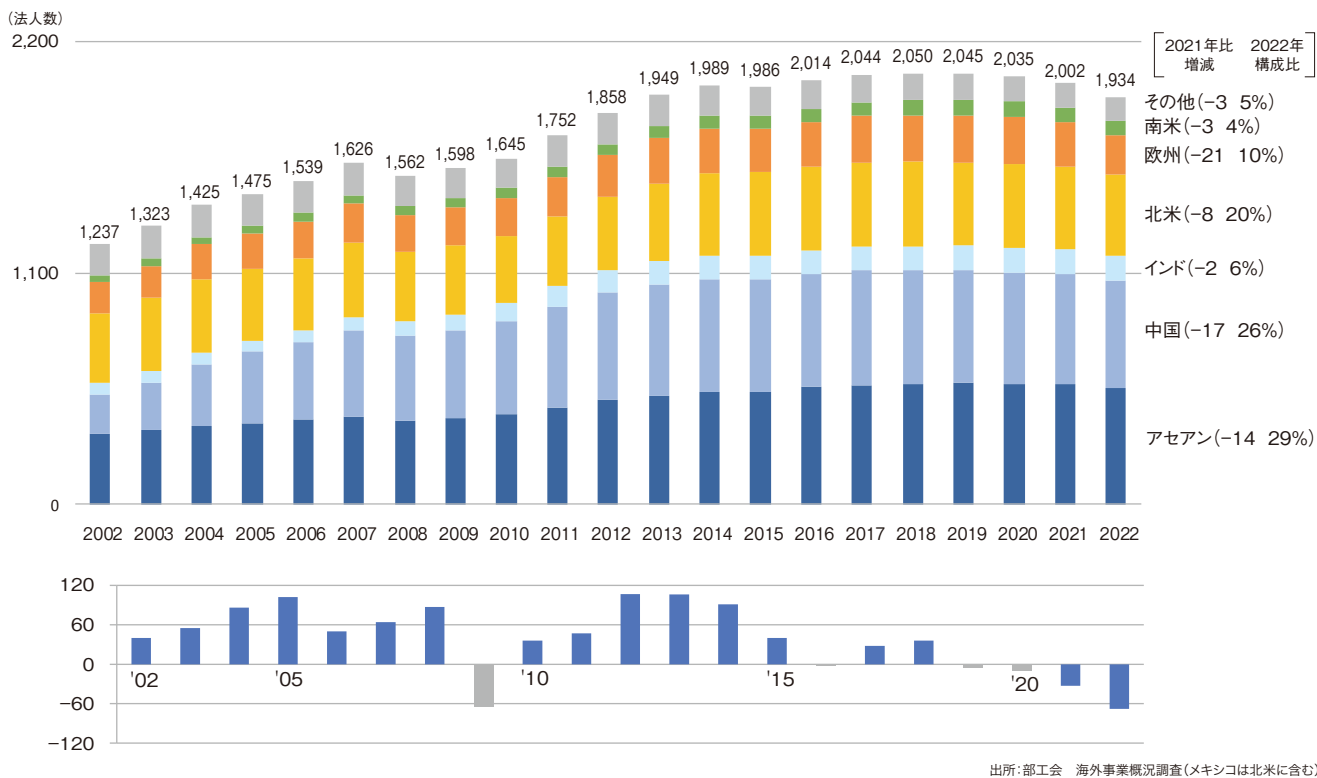
■部工会員企業の海外生産機能法人数 推移(日本を除く全世界)

2018年をピークに4年連続減少。対前年比▲68。会員制度見直しにより調査対象企業の変更あり。2年連続回答の企業を比べると▲4。

中国: ▲6 新規登録+9 (EVへの対応)、事業統合・解散撤退 ▲15 (ICE車用部品中心)

欧州: ▲5 英国▲3、ロシア▲4、アルバニア+1 (初進出)

その他: グアテマラ、チュニジアへ新規進出あり。



■海外生産機能法人 対前年変動数上位国

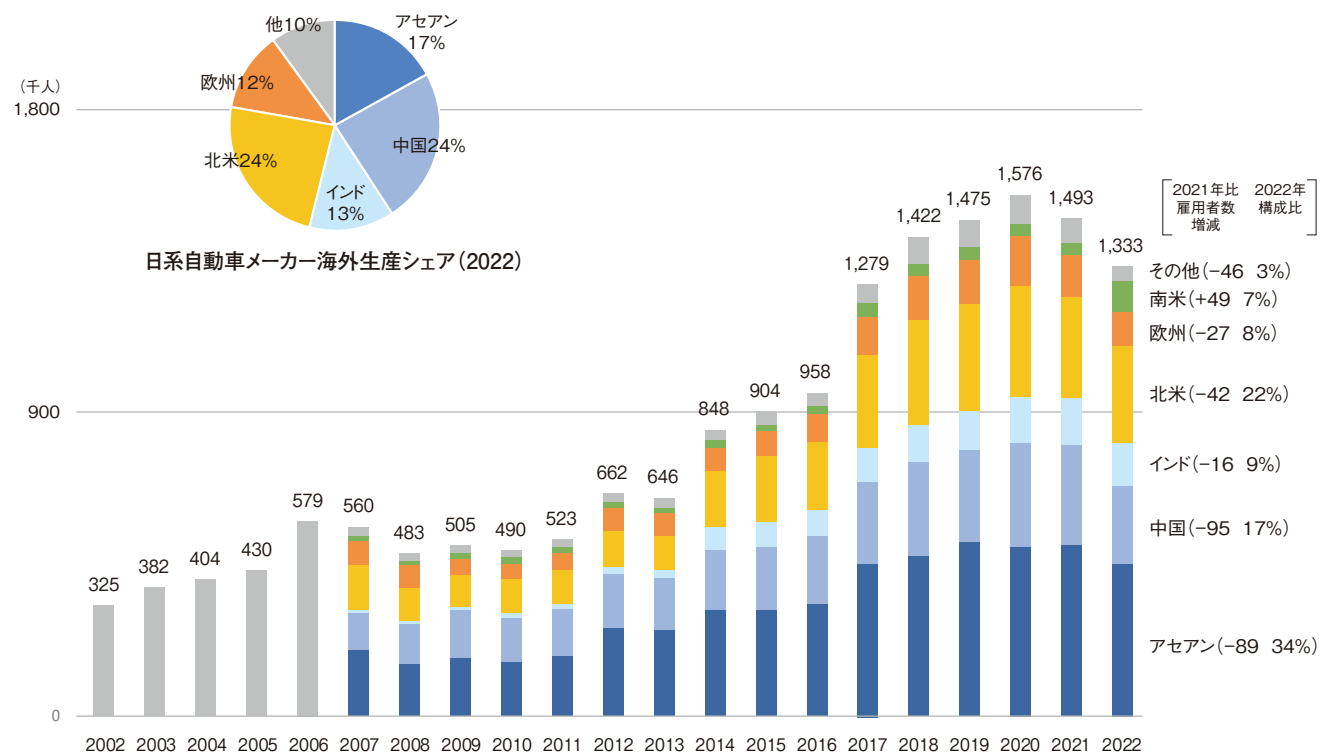
ロシア▲4のうち▲2は、事業撤退。

	1998	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	中国 (+16)	中国 (+10)	中国 (+28)	中国 (+38)	中国 (+31)	メキシコ (+16)	メキシコ (+15)	メキシコ (+6)	インドネシア (+8)	中国 (+13)	インドネシア メキシコ (+5)	フィリピン (+5)	メキシコ (+5)	中国 (+3)	中国 ▲17
2	米国 (+14)	インド (+9)	タイ (+10)	インド (+15)	インドネシア (+20)	中国 (+14)	タイ (+11)	インド インドネシア (+2)	タイ (+6)	タイ ベトナム ブラジル (+3)	インドネシア メキシコ (+5)	ブラジル (+3)		フィリピン (+2)	米国 ▲7
3	インド (+9)	タイ (+7)	インドネシア (+9)	インドネシア (+14)	メキシコ (+15)	インドネシア (+13)	中国 (+8)				タイ ベトナム ブラジル (+3)	タイ 英国 (+2)			フィリピン ▲6
4	インドネシア 韓国 (+4)	インドネシア メキシコ (+3)	ベトナム ドイツ モロッコ (+3)	タイ (+4)	インド (+8)	米国 (+8)	ベトナム (+5)		メキシコ フィリピン カンボジア 中国 (+6)		タイ フランス モロッコ (+3)				ドイツ ▲6
5				ブラジル (+7)	ベトナム (+6)	ロシア (+6)	米国 (+4)			メキシコ 英国 イタリア (+2)					ロシア ▲4
6	タイ (+4)	米国 (+2)		メキシコ (+6)	タイ (+4)	タイ (+5)	ブラジル (+2)	マレーシア ベトナム ラオス パラグアイ フランス モルドバ (+1)				インドネシア カナダ スペイン ドイツ イタリア ポルトガル ポーランド トルコ (+1)			韓国 ブラジル 英国 チェコ ポーランド ▲3
7			フランス (+2)	ドイツ (+4)	ロシア (+4)	ブラジル (+5)	ロシア (+2)				インド (+2)				
8															
9				マレーシア ベトナム ポーランド (+3)	マレーシア 米国 トルコ (+3)	インド ドイツ チェコ (+4)									
10															

出所: 部工会 海外事業概況調査

■生産機能法人の全従業員数推移

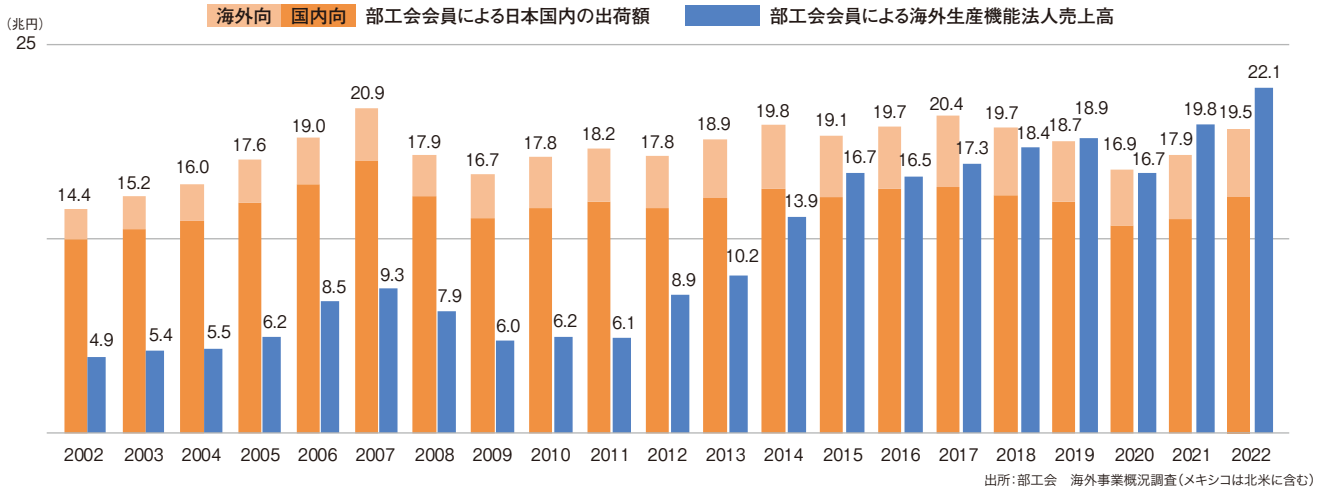
海外生産機能法人の雇用者数は2021年に対し▲16万人。2年連続回答の会員は昨年比99%。(北米102%、欧州98%)



出所: 部工会 海外事業概況調査 (メキシコは北米に含む)

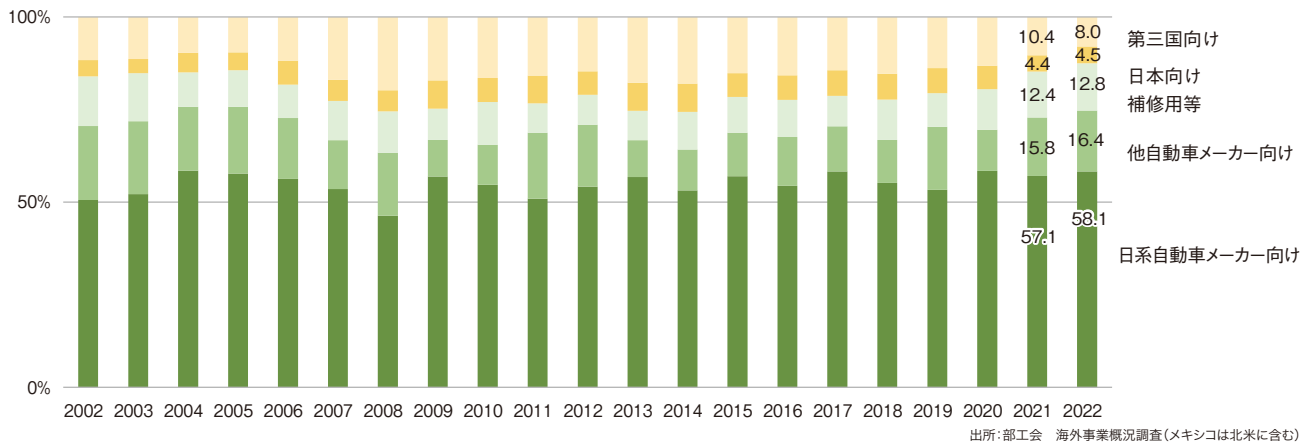
■部工会会員企業による生産法人 売上高の推移

海外生産機能法人の売上高合計は、22.1兆円。対前年比+2.3兆円(+11.6%)。2年連続回答の会員は、昨年比+14%、うち為替の影響が+12%で、実質2%の伸び。



■海外生産機能法人からの仕向け先別比率

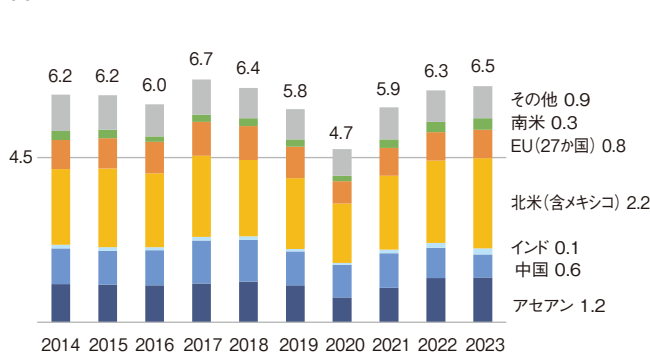
輸出比率は2021年14.8%から12.5%と低下、現地顧客への供給比率が高まっている傾向が継続。日系自動車メーカーへの依存度は、ほぼ横ばい。(2年連続回答企業)



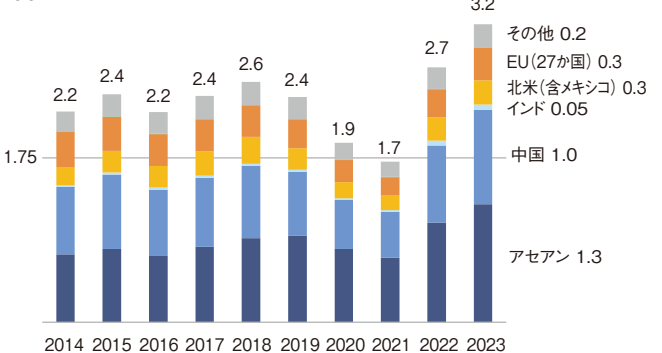
■自動車部品の輸出・輸入

財務省貿易統計で、品名に「自動車用」や「車両用」などの記載があるものの輸出入推移は次の通り。

〈日本から海外への自動車部品輸出 地域別〉

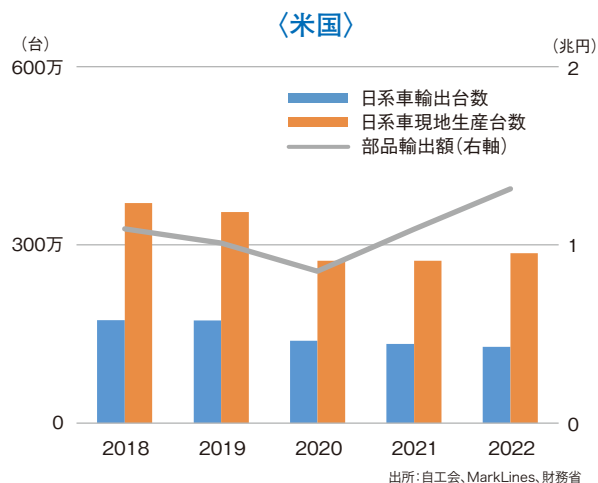
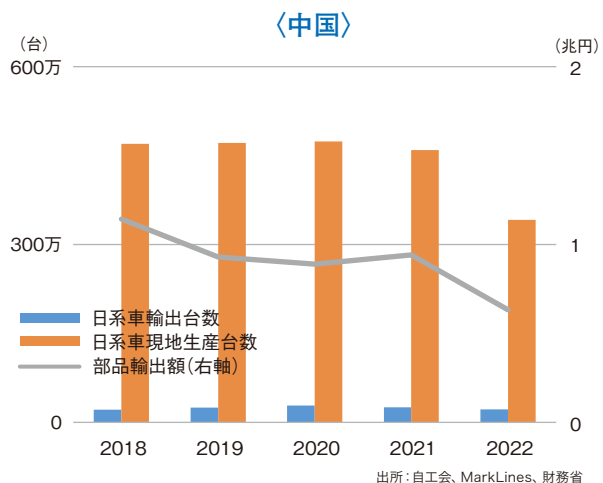


〈海外から日本への自動車部品輸入 地域別〉

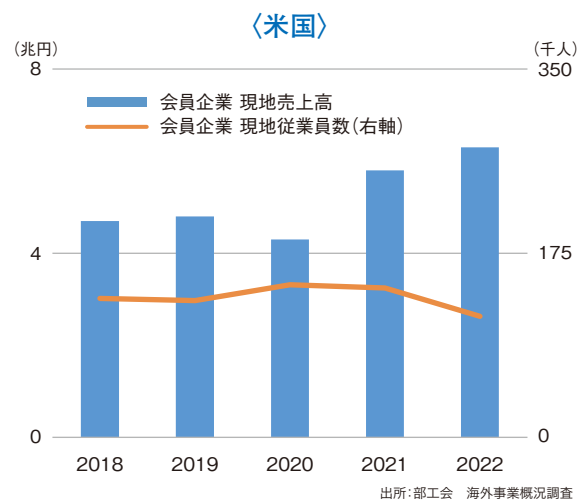
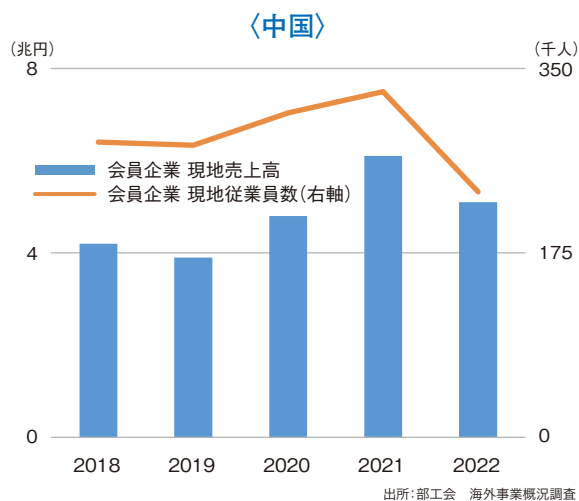


中国、米国での会員企業の状況

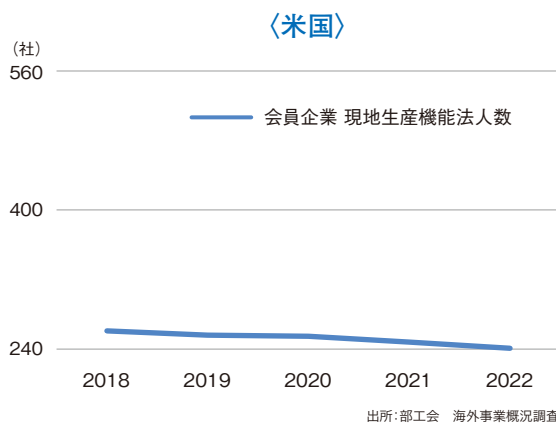
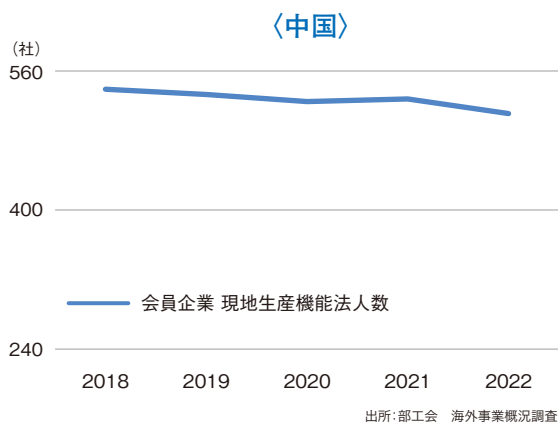
米中貿易摩擦を鑑み、2018年から5年間の中国、米国の状況を整理した。2021年から2022年にかけて、中国は現地生産台数の減少大、それに伴い部品輸出額も減少。米国は現地生産台数は微増、部品輸出額は為替の影響もあり伸びている。



2022年の会員の現地売上高及び従業員数は、中国は両方減少、米国は売上高のみ増加しているが、これは為替変動の影響によるもの。



現地の生産機能法人数は、2か国とも減少。中国に比べ米国は緩やかな減少。



取引適正化の取り組み

1. 襟を正す活動(取引適正化タスクフォース)

①価格転嫁(転嫁ツール、転嫁事例等)

適正取引推進に向け「自主行動計画」の改訂に加え、自主行動計画の実効性を高める目的で「徹底プラン」を策定した。会員企業(発注者側)が率先して行動し、自動車産業のサプライチェーン全体のより一層の変革に取り組んだ。

また、円滑な価格交渉・取引適正化推進の為に、原材料やエネルギーの価格や、労務費等を公表データに基づき、価格推移と増減を分かりやすく確認できる価格転嫁ツールや、会員企業と仕入先で実践されている価格転嫁事例を提供し、コスト上昇の適切な価格転嫁、サプライチェーン全体での適切な分配の促進を図った。

②サプライチェーンへの浸透活動(自動車産業集積地域での説明会)

取引適正化に対する理解を深め、適正かつ迅速な価格転嫁が進むように、自動車産業の集積地において、経済産業省、自動車メーカー、自動車部品メーカーにおける取引適正化の取り組みを紹介する説明会を浜松、広島、藤沢で開催した。



広島での説明会(2024年2月)



藤沢での説明会(2024年3月)

③経産省、関係団体との連携(自工会、素形材団体)

経済産業省や自工会・部工会が連携して、両会の会員企業への徹底プランの浸透を目的とした共催セミナーを2023年9月に開催した。会員企業が適正取引の促進とサプライチェーン全体への浸透に向けた発注者側としての取り組みを実施いただけるように要請した。自動車産業のサプライチェーン全体でのパートナーシップを進化させ、日本のものづくりの競争力強化に貢献すべく、自動車産業に関わる素形材団体等とも懇談会を開催し、連携強化を図った。



部工会HP
取引適正化



部工会HP
原材料・エネルギー等の
価格転嫁促進ツール



部工会HP
原材料費・エネルギー費・
物流費の価格転嫁事例集

2. 商習慣(型管理、支払い条件)

調達・生産部会にて取引適正化への対応に関し、傘下の会議体で既存の「型の管理」に加え、「価格決定」、「支払い条件」を重点的に活動した。

①「型管理」

主に不動の型や治具に関し、廃棄の促進、保管費の負担に関する「課題」、「好事例」を会員企業調査で把握した。

「課題」としては、会員企業と仕入先、顧客との両面において、適正化の推進が見られる一方で、停滞する部分もあり、サプライチェーン全体での対応が必要と認識した。また、会員企業の「好事例」の紹介や顧客業界団体との定期的な会合で、更なる推進への協業体制の在り方を協議した。

②「支払い条件」

主に現金化と手形等のサイト短縮に関して「課題」を把握し、更なる背景に踏み込むことで、調達部門単独での推進とともに経理部門や法務部門、営業部門との社内連携が重要との実務的な対応方法等を纏めた。

③「価格決定」

メンバー企業での仕入れ先との協議に関し、「能動的」、「明示的」である業務の方法に関し、「好事例」を収集し、会員企業に情報共有できるように纏めた。

3. 物流2024年問題への対応(物流自主行動計画の策定)

部工会は物流の適正化・生産性向上に係る政府方針を踏まえ、トラックドライバーの長時間労働改善及び輸送力不足の解消につながる改善活動を普及・定着させるべく、取引適正化タスクフォース傘下に「生産管理・物流チーム」を立上げ、会員企業への実態調査を実施し、その結果を踏まえた「物流自主行動計画」を2023年12月に取り纏めた。

自動車部品産業は、幅広い裾野を持ち、サプライチェーンを支える物流は広範囲に渡る。小ロット・多回納入に代表される低在庫により、裾野が広く深いサプライチェーンを繋ぎ、完成車メーカーの生産を止めないため、不断の努力を重ねてきた。

しかし、昨今の世界的な部品不足・物流寸断、サプライチェーンへの影響などに加え、物流2024年問題に代表される物流労働人口不足の課題がある。効率的で強靱なサプライチェーンの実現には、「発荷主」「物流事業者」「着荷主」が三位一体で、物流の担い手であるドライバーの負担軽減と輸送効率向上に繋がる改善活動に計画的、継続的に取り組む。



部工会HP
物流2024年問題
への対応

政府の動き・業界に求められていること

1. トラックドライバーの長時間労働・担い手不足に対し、魅力ある職場とするための働き方改革として時間外労働の960H上限規制を24年4月から適用
 - 不足するトラック輸送能力
2024年：14.2% 2030年：34.1%
2. 物流革新に向けた政策パッケージを公表（経産省・農水省・国交省）
 - 中長期的に継続して取り組む枠組み
 - (1) 商慣行の見直し
 - ・多量下請構造の定正
 - ・適正賃金収受・価格転嫁
 - ・トラックGMENの設置等
 - (2) 物流の効率化
 - ・物流DX
 - ・物流標準化等
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
 - ・経営者層の意識改革・行動変容等
 - 早期に取り組むべき事項をまとめたガイドラインを策定

効果試算(24年度)	(結果なし)	(短期的)	(中期)
・荷待ち・荷役の削減	38時間	→ 28時間	・達成率3割 : 4.5ポイント
・稼働効率の向上	30%	→ 50%	・達成率2割 : 6.3ポイント
・モーメンタム	3.5ポイント	→ 3.4ポイント	・達成率1割 : 0.5ポイント
・両配速形成	1.2%	→ 6%	・達成率1割 : 3.0ポイント

 合計：14.3ポイント

23年12月までに、業界団体として、ガイドラインに沿った「自主行動計画」を作成・公表が必要

国のガイドラインに沿って物流の2024年問題に取り組む

部工会として重点的に取り組むこと

常態化する部品不足や国際情勢によるサプライチェーンへの影響に加え、輸送能力の不足が予想される中、Tier化して輸送コストを削減する必要がある。以下取り組みを進め、サプライチェーン全体の物流効率化に貢献する

＜自動車生産の特長とガイドラインに沿ってできないこと＞

1. 異常気象時等の運行中止・中断
 - ラインを止めたくない
 - 無視をしがち・せせがち
2. 荷待ち・荷役作業時間2H以内
 - 予定時間オーバー
 - 1回ずり入
 - 荷待ち
3. 稼働効率
 - 稼働効率上げるため
 - 荷が溜まらず
 - 稼働率向上
 - 中継倉庫で荷役
 - (保管・積替)
4. 運送契約の適正化
 - 上記対応を物流事業者のコンプライアンス・対応が難しい

1. 量産品の在庫・納入単位適正化
ドライバーに無理させない在庫基準。異常気象時の運行休止
着荷主が物流事業者の意見聞き、基準・判断をし易くする

2. 納入要件の標準をつくる
荷主側で内示どおり荷物を引き取る
ラインストップがあっても事前に計画した荷量・配車で
高稼働率を維持しやすくなる
(引取り不可な場合の費用負担は着荷主とする)

3. コストの可視化
荷役作業の標準化
物流事業者の視点で、標準的な荷役作業や伝票類の
標準的な形式を定め、業界全体での合理化・DXを加速
(標準外の作業→対価を明確にする)

部工会として重点的に取り組むこと

自主行動計画を策定、実行し、SC全体での物流効率化を図る

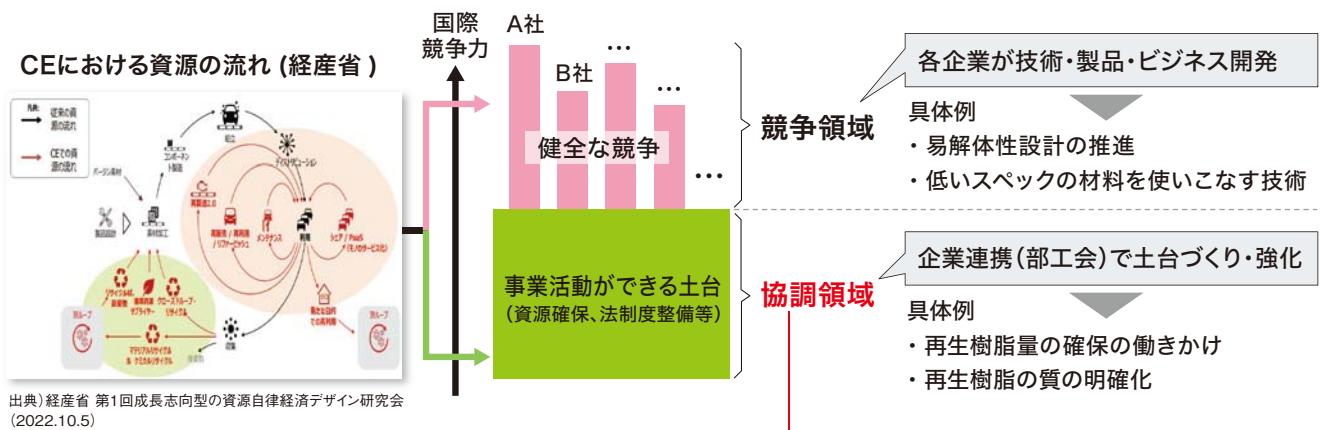
環境問題に対する取り組み ～サーキュラーエコノミー(CE)に向けた取り組み～

部工会では、会員企業のCE活動を加速させるべく、2023年6月にCE立上げ準備チームを立上げ、以下の方針・活動方向性のもとに、2023年度は欧州ELV規則の把握・パブリックコメントの検討に加え、各種活動進め、ロードマップ検討や政府への働きかけ、自工会との連携を推進した。

1. 方針・活動方向性

今後資源枯渇が予測される世界環境の中、欧州を起点とするリサイクルインフラの強化や野心的な目標が打ち出されている。国内市場でも、いち早くCEに対する量・質・コストで対応できるリサイクル材市場(協調領域)創出を促す。

国内の自動車部品業界全体が欧州など全世界に輸出が出来る状態を確保しつつ、更なる成長を妨げない状態と新たな競争力の創出(競争領域)が出来る状態を目指す。



部工会内にCE検討準備チームにて協調領域の共通課題を検討

2. CEタスクフォース設立

取り巻くCEに対する課題を解決すべく23年12月CEタスクフォースを立上げ、16社36名メンバーを拡大して活動中。

めざす姿に向けた課題の解決を目指し、3つのWG(ロードマップ検討・市場検討・渉外)に分かれて活動を推進中。



3. 活動実績(欧州ELV指令 パブリックコメント提出)

欧州委員会から23年7月に提出された欧州ELV指令案は、リサイクル材使用の義務化(PCR樹脂：25%うち1/4はELV由来)が含まれている。24年承認が通過すると早くも30年には義務化が開始される。

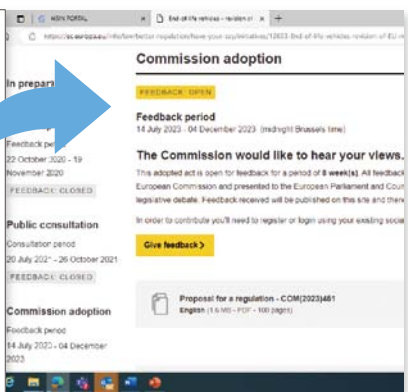
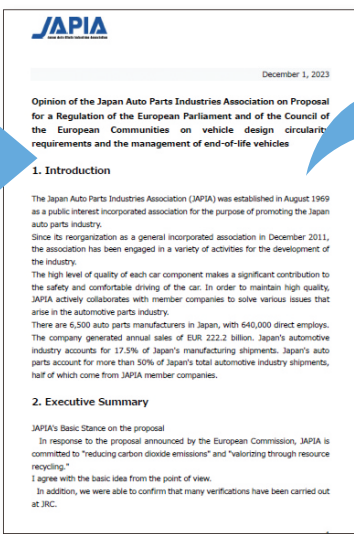
部工会では欧州ELV指令に関して大きな危機と感じ、渉外WGを中心に読み込みを実施。12月1日に欧州委員会に対して、パブリックコメントとして提出。

日本国内としては、わずか自工会・部工会2団体のみ。今後も引き続き渉外活動を実施して、日本の自動車部品業界として有利な方向に働きかけを続けていく。

パブコメ構成 【欧州委員会へパブコメ提出】

1. 部工会の紹介
2. ELV 規則への当協会のスタンス
3. 条文毎への意見

番号	条文と懸念点
第4条	自動車の再使用可能性、リサイクル可能性、回収可能性 ・SC全体で材料と質量を収集方法
第5条	自動車に含まれる物質に関する要求事項 ・再生材へREACH懸念物質の適用
第6条	自動車の最低再生利用率 ・PCR25%、内ELV25%の設定
第7条	部品の取り外し及び交換を可能にする設計 ・設計に反映できる判断基準の明確化
第10条	リサイクル含有量を型式認証で宣言 ・リサイクル材使用率の算出方法の明確化
第12条	自動車に含まれる部品、構成要素、材料の表示 ・材質マークやラベル表示
第30条	破碎前の取り外し義務 ・盗難防止や安全のため固定された部品の取り外し



欧州ELV指令
パブコメ提出

4. 活動実績(ケミマネ2023で報告)

CE活動は業界全体の課題として周知・普及するため、2023年9月21日JAPIAケミマネ2023にて部工会におけるCE課題に関して講演を実施。

今後も部工会内のCE活動に対して理解を深める活動を推進していく。



サーキュラーエコノミー
講習資料

環境問題に対する取り組み ～化学物質規制～

1. 2024年アライアンス会議に向けたイベント「JAPIAケミマネ2023」を開催

化学物質規制に対する最新情報の展開と産業界の取り組み 又、カーボンニュートラル実現に向けた部工会の活動を自動車部品産業に係る方々に幅広く情報展開するため「JAPIAケミマネ2023」を開催し、大変高評価をいただいた。



会場:東京国際交流館



日程 2023年9月21日開催

テーマ	講演者	参加者
ストックホルム条約 経済産業省の取り組み	経済産業省	308名
JAPIAの化学物質渉外について	製品環境部会	
医療・計測・分析・制御機器関連工業会連絡会 (呼称: カテゴリー8&9連絡会)の取り組み	日本電気制御機器工業会	
IMDSの最新動向	IMDS渉外対応分科会	
サーキュラーエコノミーの動向と JAPIAの取り組み	環境対応委員会	
日本自動車部品工業会における GHG算定ガイドライン	LCA分科会	
日本自動車部品工業会における CNの取り組み	CN部会	

*後日、録画配信では233名の方が聴講された。



2. 【予告】「JAPIAケミマネ2024」を開催予定

2024年9月11日～12日に東京国際交流館にて開催予定。11日は海外からAIAG、CLEPAを招いた国際イベントで各国の化学物質規制動向や情報伝達システムについて講演予定。12日は各国の動きに対する国内各団体の活動内容を紹介する。

9月11日 テーマ(予定)	講演者(予定)
北米の化学物質規制最新動向	AIAG
欧州の化学物質規制最新動向	CLEPA
IMDSの動向	JAPIA
IMDSの動向(カーボンフットプリント)	AIAG

9月12日 テーマ(予定)	講演者(予定)
国際条約に対する日本の対応	経済産業省
JAPIAの渉外活動について	JAPIA製品環境部会
ダイキン工業(株)の渉外活動について	ダイキン工業(株)
シリコン工業会の渉外活動について	シリコン工業会
LCAの JAPIAの取り組み	JAPIA
サーキュラーエコノミーの JAPIAの取り組み	JAPIA CE検討 TF

3. 化学物質規制に対する渉外活動の成果(規制当局へパブリックコメント提出)

部工会では影響度を調査し、課題(代替え困難、切り替え期間が足りない等)のあるものは規制当局(欧州化学品庁や経済産業省)へ意見書を提出している。具体的なエビデンスを持って直接交渉する事で、部工会意見を受け入れていただいた。

物質	対象法規	用途	品目	渉外の成果
UV328	日本化審法	紫外線吸収剤	塗料、偏光フィルム等	自動車関連・輸入成形品の適用除外
デクロランプラス	日本化審法	塩素系難燃剤	ワイヤーハーネス、テープ類、PDAP樹脂	
MCCP(中鎖塩素化パラフィン)	POPs条約	金属加工油 難燃可塑剤	切削油、プレス油 ゴム/樹脂、塗料	加工油用途は10年適用除外

現在、会員企業の皆様に影響が大きなPFAS(有機フッ素化合物)規制案に対しても、渉外活動を実施している。

【欧州委員会へPFAS規制のパブコメ提出】
 パブコメ構成

1. PFASs制限案への懸念
2. PFASsを含有する自動車部品
(対象となる2371の部品リスト、写真)
3. PFASsの環境放出に対する評価

<https://echa.europa.eu/da/registry-of-restriction-intentions/-/dislist/details/0b0236e18663449b>

広報支援活動／ESG

広報支援活動

広報部会では、自動車部品業界の認知度向上および部工会の活動を対内外に発信することを目的に様々な活動を行っている。

大学生に向けた自動車部品業界の認知度を向上する施策では、昨年度に制作し、部工会ホームページ上に設置した大学生と会員企業を繋ぐ自動車部品業界のマッチングプラットフォーム(会員企業の採用情報)を、シンプルかつスマホで気軽にみられるようにして、学生がより、使いやすいように改良した。

学生フォーミュラ日本大会では、スポンサーテントに出展し、自動車部品業界の特徴のパネルでの紹介、部工会会長賞の表彰やトロフィーの授与を行い、学生へ自動車部品産業のアピール活動を行った。

また、会員企業の広報人材育成支援事業として実施している「PRセミナー」を4回開催し、「危機管理広報」、「社内広報の重要性」、「メディアリレーションズ」、「デジタルマーケティング」を各テーマとして、企業の実例紹介をして、会員企業の広報力の底上げを図った。

会誌JAPIA NEWSでは、会員企業にとってヒントとなるビジネス思考や手法を伝える自動車業界のトピックスや、部工会の活動などを紹介し、部工会会員企業、業界関係者に向けて、情報発信をした。



会員企業
マッチングサイト



PRセミナーの様子

ESG経営への取り組み

ESG経営とは、環境(Environment)・社会(Society)・ガバナンス(Governance)の3つの要素(ESG)を重視する経営方法である。国内外においてESG投融資が加速する中で、部工会では会員企業の経営基盤の強化や企業価値向上に繋がるESG経営の取り組みを推進するために様々なテーマで講演会を開催して情報提供を行った。

会員企業のESG経営に関する取り組みの底上げを図るために、ESGに関する様々なテーマを会員企業が抱える課題に基づいた内容で講演会を行うと共に、アンケートを通じて会員企業が抱える課題や困りごとを把握し、更なる具体的な活動に結び付けていく。

テーマ	演題・講師
中長期の経営計画におけるサステナビリティの取り組み事例	演題：オムロンの中長期戦略とサステナビリティ取り組み 講師：オムロン(株) サステナビリティ推進室部長 貝崎 勝氏
人的資本経営の必要性和中長期的なメリットについて	演題：人的資本経営にどう向き合うべきか —基本的な考え方と国内外の開示事例および今後の展望— 講師：一橋大学大学院 経営管理研究科 教授 円谷 昭一氏
国際労働基準と人権デューデリジェンス	演題：国際労働基準と人権デューデリジェンスに関する講演会 講師：国際労働機関(ILO)駐日事務所 プログラム・コーディネーター 小林 有紀氏 プログラム・オフィサー 田中 竜介氏 プログラム・オペレーションオフィサー 鴨下 真美氏

JMS、OI研究会の取り組み／安全衛生活動

1. JMS、OI研究会の取り組み

東京モーターショーからジャパンモビリティショー（JMS）に名称変更し、コンセプト「みんなで一緒に未来を考える場」の下、自動車業界だけでなく、他産業やスタートアップも一緒になって未来を考える場に進化した。

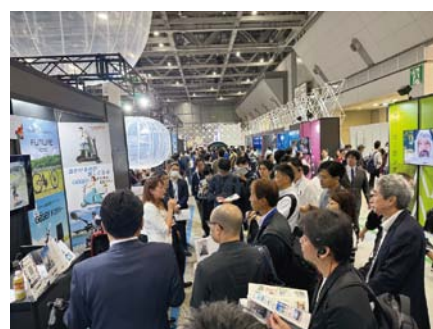
シンボルコンテンツの一つ「スタートアップフューチャーファクトリー」では、今を支える部工会会員企業を始めとした事業会社と未来を支えるスタートアップが手を取り、モビリティ産業を拡張・加速させる機会として、ビジネスミートアップ（商談）やスタートアップストリート（出展）が開催された。

ビジネスミートアップでは多くの部工会会員企業が参加し、スタートアップとのビジネスマッチングの他、リバースピッチを実施し、国内市場減・CASE伸展による既存事業の縮小傾向にある中、新事業創出・事業転換に向けた具体的な共創パートナーの探索、自動車業界以外の事業領域を知る好機となった。

JMSでの活動を通じ、スタートアップとの連携を始めとするオープンイノベーション（OI）活用に向けた企業の意識変革、スタートアップとの関係構築を継続的に発展させることを目的に、オープンイノベーション（OI）研究会を立ち上げることとなった。



リバースピッチ（自社の事業課題や技術シーズの発表）



スタートアップストリート（見学ツアー）

2. 自動車産業安全衛生大会

毎年、自工会と共催で、会員企業の安全衛生水準の向上を図る意思結集の場として「自動車産業安全衛生大会」を開催している。部工会と自工会の調査・研究グループによる安全衛生に関する課題解決に向けた研究事例の発表の他、安全衛生に関する特別講演と大会宣言が行われる。大会の様子はアーカイブにて全会員企業を対象に配信され、全会員企業に向けて安全衛生活動の周知を図っている。

また、発表された部工会の研究事例は、中災防主催の全国産業安全衛生大会でも発表され、自動車産業のみならず、より多くの企業の安全衛生管理水準の向上に役立てられている。



安全衛生大会

過去3年間の研究発表テーマ（部工会）

21年 Aグループ	「溶接作業における作業環境管理と改善の調査～溶接ヒュームに係る法改正の考察～」
21年 Bグループ	「管理監督者の安全管理に関する考察～自職場の安全をしっかりと観るために～」
22年 Aグループ	「過去災害の再発原因調査と今後の発生防止」
22年 Bグループ	「安全教育におけるVRの有効活用について」
23年 Aグループ	「異常時に咄嗟にKY をするための取り組み調査」
23年 Bグループ	「保護具に関する災害撲滅に向けた取り組み」

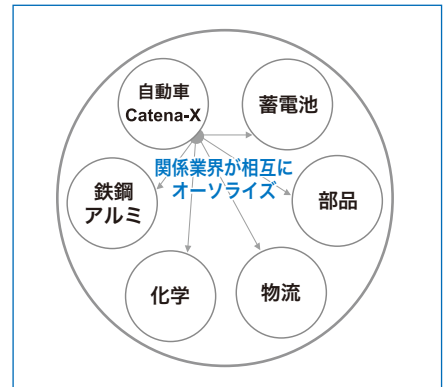


2023年
自動車産業
安全衛生大会

デジタルの取り組み

1. データ流通実現タスクフォースの活動内容

欧州では、2021年3月、自動車産業全体でサプライチェーンに関するデータを共有するプラットフォーム「Catena-X」が立ち上がり、オープンかつセキュアなデータ連携基盤の確立に向けた取り組みを進めている。また、2023年4月にはデータ流通基盤を運営するCofinity-Xを設立し、ルール(ISO)、運用(ツール)、認証(監査)のセットでの囲い込みが予想される。また、2025年に施行される「欧州電池規則」では、欧州で広まる製品のライフサイクルに沿ったトレーサビリティを確保するためのデジタル証明書の最初のユースケースと言えるものであり、この規則は自動車関連だけでなく、金属、素材、化学など他の産業分野にも適用されることが議論されている。



欧州のこうした動きに対して、経済産業省では、関係省庁や独立行政法人情報処理推進機構(IPA)のデジタルアーキテクチャ・デザインセンター(DADC)、国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)とともに、運用及び管理を行う者が異なる複数の情報処理システムの連携の仕組みに関して、アーキテクチャの設計、研究開発・実証、社会実装・普及の取り組みを進めており、こうしたデータ連携に関するイニシアティブを「Ouranos Ecosystem (ウラノス エコシステム)」と命名された。



部工会の活動としては2023年3月に「データ流通実現タスクフォース」を発足し、早期に欧州電池規則に対応すべく「短期対応チーム」と、将来のユースケースを先読みし備える「中長期対応チーム」の2チームを立ち上げた。2023年8月に中長期チームでは、骨太方針にて設定した喫緊に取り組むユースケースをまとめた「中長期ロードマップ ver1.0」を作成し、経産省、自工会と方向性の合意形成を行った。

また、2023年11月には会員企業向けに「デジタル講演会」を開催し、133名がオンラインで参加。アンケートでは85%の方から「理解できた」との回答を頂いた。

方針：データ流通基盤導入により、社会課題とそれを取り巻く自動車業界の喫緊の課題解決するユースケース・代表部品を選定

COVID-19流行とそれに伴う生産拠点のロックダウンや環境の閉鎖、経済情勢の悪化、半導体などの部材不足と原材料価格、カーボンニュートラル等社会課題への取り組みなど、昨今のビジネス環境はVUCAの時代に直面している。

自動車業界の喫緊の課題(別)

VUCAカガリ	キーワード	影響
Volatility (変動性)	調達、在庫、コスト、生産...	生産変動 過剰投資による無駄なエネルギー/資源
Uncertainty (不確実性)	受給トレンド、政策、自然災害、地政学的リスク...	予測不能 フォースジュールによる供給制限/停止
Complexity (複雑性)	回流、物流のグローバル化、サーキュレーション...	少子高齢 人口減少・少子高齢化による雇用の安定確保
Ambiguity (曖昧性)	CFP、RC、新興国の新規参入...	

OEMとサプライヤが新たな相互信頼関係を築き、サプライヤが自律的に動く安定したサプライチェーンの構築が重要

Tier1サプライヤは、これまでの様にOEMに頼ったモノづくりをするのではなく、各種データを見て自ら意思決定・アクションできる体質に変わっていくために、サプライチェーン全般でのデータ共有を行い、以下を実施することが不可欠。

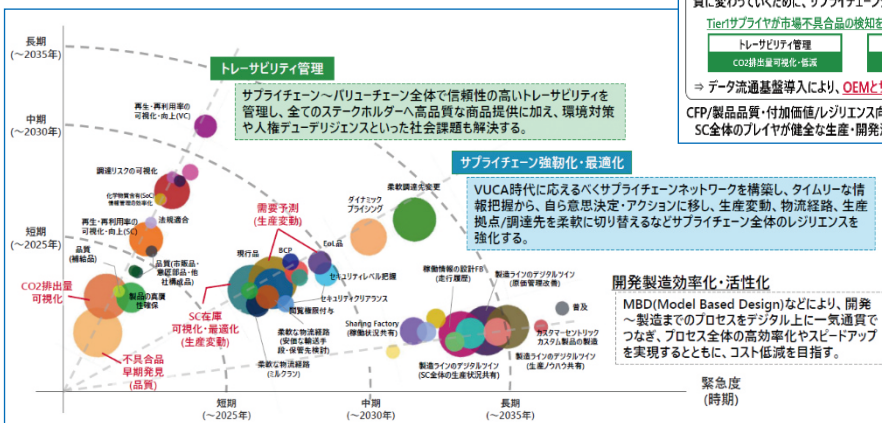
Tier1サプライヤが市場不具合品の検知を可能にしOEMの負担を軽減

生産変動によるサプライチェーン全般への影響を抑制

トレーサビリティ管理	トレーサビリティ管理	サプライチェーン強靭化・最適化
CO2排出量可視化・低減	不具合品早期発見	在庫可視化・最適化
		在庫予測・生産変動

⇒ データ流通基盤導入により、OEMとサプライヤ双方が真のうれしさを享受できることが狙い。

CFP/製品品質・付加価値/レジリエンス向上を最優先とし、OEMに集中し直銷で連携していたデータをメッシュ型にデジタルでつなぐSC全体のプレイヤーが健全な生産・開発活動に注力するために必要な情報を、簡便かつ迅速に入手でき、達成する仕組みにする



データ流通実現TF
中長期ロードマップ
(会員専用ページ)



データ流通実現TF
デジタル講演会
(会員専用ページ)

サプライチェーンのネットワークを用いたデジタル活用に関するセミナー 1 / 28

データ流通の動向と JAPIAの取り組み

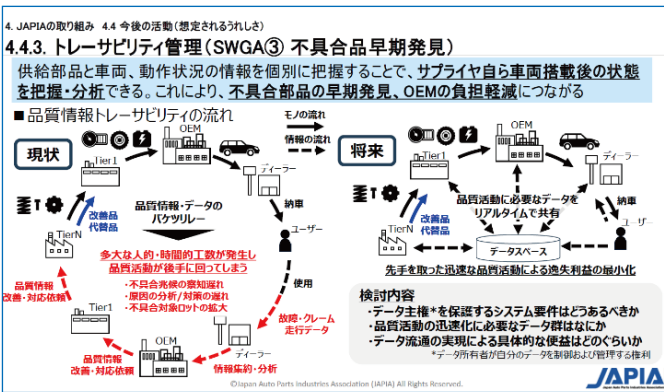
2023年11月28日
 (一社)日本自動車部品工業会
 データ流通実現TF 中長期対応
 啓蒙啓発支援WG

©Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) All Rights Reserved.

目次

1. 活動の背景
 - 1.1. グローバル競争激化の激動の時代①マクロの視点
 - 1.2. グローバル競争激化の激動の時代②ミクロの視点
 - 1.3. 業界横断の商流・金流GX・DXで激動の時代を乗り越える
 - 1.4. 企業間取引のGX・DXを通じて実現できる価値
2. 欧州の動き
 - 2.1. 欧州の法規制とデジタルインフラ関連のプロジェクト体系
 - 2.2. デジタル製品パスポート
 - 2.3. 欧州電池規則
 - 2.4. Catena-X
 - 2.5. Catena-Xの佈さ(品質トレサビを例に)
3. 国内の動き
 - 3.1. 我が国のデータ流通基盤構築の重要性
 - 3.2. ウラヌ・エコシステム
 - 3.3. ウラヌによる欧州電池規則対応プロジェクト全体スケジュール
 - 3.4. 「データ主権」確保に向けて
4. JAPIAの取り組み
 - 4.1. 活動の目的
 - 4.2. ロードマップ作成(中長期対応)
 - 4.3. 検討体制
 - 4.4. 今後の活動(想定されるうれしさ)
5. まとめ

©Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) All Rights Reserved.



3. 国内の動き

3.3. データ主権の担保

各国の取組み

- EU: '20/22' 欧州データ戦略において、欧州をデータ経済圏とし競争力とデータ主権を確保
- EU: 電池規則でSCを跨ったODD/CFPを含める(バッテリー・スタート兼用化、今後はエディン規則によりデジタルプロダクトパスポートが義務化)
- EU: Gaia X, Catena X等標準ツール開発中
- EU: データ3法によるデータの国家統制
 - データ統制法: データの国内保存
 - データ移行法: 国家でデータ統制
 - 個人情報保護法: 国外持出には所定の手続き (Telsa車F→船場規制等)
- US: GAFAMによるデファクト化戦略によるビッグデータの世界的寡占に加え、修理する権利法(州法)による自動車修理/修理データ等の提供が義務化へ

各地域にてデータ囲い込みによるデジタル経済圏が構築されている

現状と取組み

現状

- '21/6「包括的データ戦略」閣議決定後、官民双方でデータ活用原則「ルール・トラスト」連携基盤等検討されており、23年も重点計画として未だに整備中

懸念事項

避けるリスク

- 日本のCO2排出量等rawデータを国外プラットフォームに接続すると、データ漏洩先は提供相手国
- 海外当局/税関機関等から、規制を理由に営業秘密を含むデータの提供を求められる可能性
- GAFAMによるデファクト化戦略によるビッグデータの世界的寡占に加え、修理する権利法(州法)による自動車修理/修理データ等の提供が義務化へ
- 日本製品の競争力に大きな影響を与える可能性あり

今後

- 国内外のデータ関連政策等広く複数の標準に準拠した汎用インテグレーション採用
- データ保有者が提供相手/条件等自ら決定できるようデータ主権を保護
- グローバル取引に向け国内で(データ)パスポート発行しデータ主権を担保

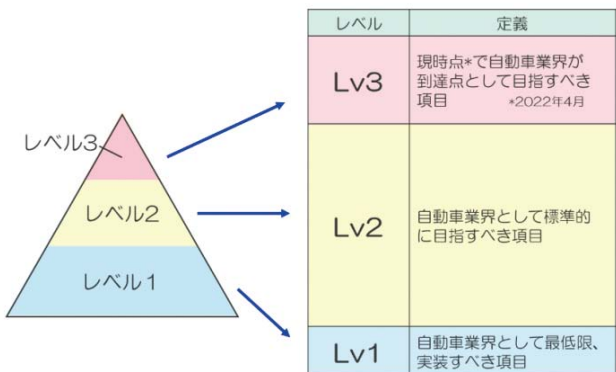
諸外国とのデータ流通は必然であり、日本の産業界の発展にはデータ主権の担保が必至

©Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) All Rights Reserved.

2. サイバーセキュリティ対策

自工会と部工会は、自動車産業全体のサイバーセキュリティ対策の効率的な点検やレベルアップ推進を目的とした「自工会/部工会サプライチェーンサイバーセキュリティガイドライン」を2020年3月に策定し、2023年9月に改訂版(V2.1)、解説書、チェックシートを公開した。

あわせて、チェックシートによる自己評価を自動車産業全体で定期的を実施し、セキュリティの底上げをはかっている。自己評価説明会、よろず相談会には、約6,600名が出席した。2024年度末にはすべての企業がレベル1、2の全項目を達成することを目標とし、活動を進めている。



JAMA-JAPIA
 自工会/部工会・サイバーセキュリティガイドライン

自動車産業におけるサイバーセキュリティ対策の一層の進展のために

2.1版

2023年9月1日

JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.)
 一般社団法人 日本自動車工業会
 代表取締役会長 藤田 浩一
 代表取締役社長 藤田 浩一

JAPIA (Japan Auto Parts Industries Association)
 一般社団法人 日本自動車部品工業会
 代表取締役会長 藤田 浩一
 代表取締役社長 藤田 浩一

サイバーセキュリティ部会では、中小企業を含めたセキュリティ情報の共有・対策推進を目的としたWebセミナーを5回主催した。今年度は自工会の協力を得て、実際に発生した重大インシデントを紹介するセッションを追加し好評を得た。

この他IPA等と連携し、中小企業に寄りそった支援活動を進めていく。



サイバーセキュリティガイドライン 最新情報

レジリエンスに対する取り組み

市場の拡大・グローバル化の進展に伴い、部品業界は生産の現地化によりグローバル最適生産体制・調達・物流を進め、新型コロナウイルス感染症のパンデミックに端を発した半導体不足、ロックダウンの際にも必死に安定生産を支えて来た。しかし、国家主義的な考え方が広がり、権威主義の国々と自由主義・資本主義国家との対立が深刻化、外交目的達成の為の経済的威圧政策によるサプライチェーンへの影響が現実化しており、新たな脅威となっていることから、部工会では2022年度から、会員のレジリエンス強化を支援する活動を実施。

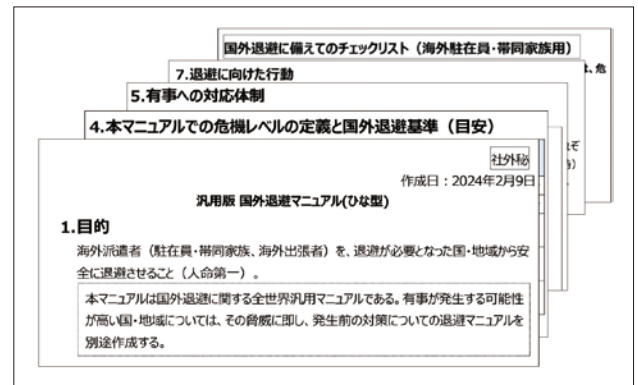
2023年度は、整理した課題(①従業員の安全確保、②機微技術管理・軍事転用防止、③事業撤退、④生産をつなぐ(複線化や代替生産))に対し、前提条件や進め方を議論し、汎用性のあるマニュアルやフローを作成し、会員への提供を開始した。また経済産業省を講師としたセミナーの開催。内閣官房他関係機関との意見交換を行った。

■従業員の安全確保

どうすれば従業員を安全に退避させることができるか、等について議論し、「汎用版 国外退避マニュアル(ひな型)」を完成。



汎用版 国外退避マニュアル(ひな型)
(会員専用ページ)



<知識集 目次>
目次

	ページ
1. はじめに	
(1) 経済安全保障の重要性の高さと機微技術管理の必要性	P3
(2) 機微技術管理の必要性と流出時のリスク	P4
(3) 機微技術管理として必要な対応	P7
2. 安全保障貿易管理(輸出管理)	P8
(1) 安全在庫管理の必要性	P9
(2) 輸出管理の外発と規制行為	P12
(3) 輸出管理の手続き	P14
(4) みなし輸出規制	P15
(5) 米国の輸出管理の概要	P16
(6) 社内管理体制の構築	P18
(7) 体制維持管理のための取組み	P19
(8) エアソフト	P21
(9) 参考情報	P23
3. 技術流出防止	P24
(1) 技術流出防止の概要	P25
(2) 技術流出の経路(サイバー攻撃、人を通じた流出、共同開発・共同事業、投資・買収)	P26
(3) 参考情報	P28
4. 米中・中国進出企業の留意点	P32
5. 撤退時の留意点	P41

■事業撤退

ヒト・モノ・カネ・情報の観点から、時系列でやるべきこととポイントをまとめるとともに、会員の事例を織り込み、フローを完成。



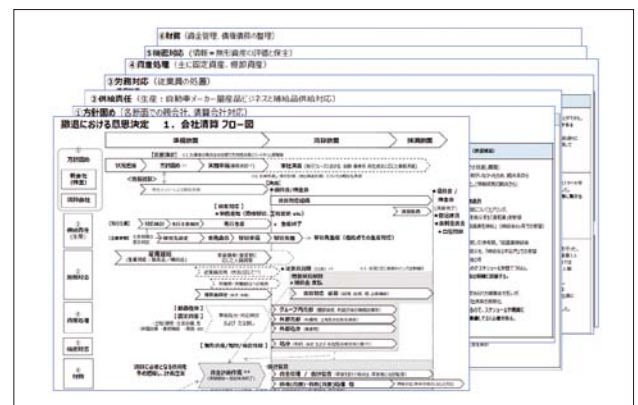
事業撤退フロー
(会員専用ページ)

■機微技術管理・軍事転用防止

先端・重要技術、軍事転用可能な技術、企業のコア技術の3つに焦点を当て、「機微技術管理に関する知識集」を完成。



機微技術管理に関する知識集
(会員専用ページ)



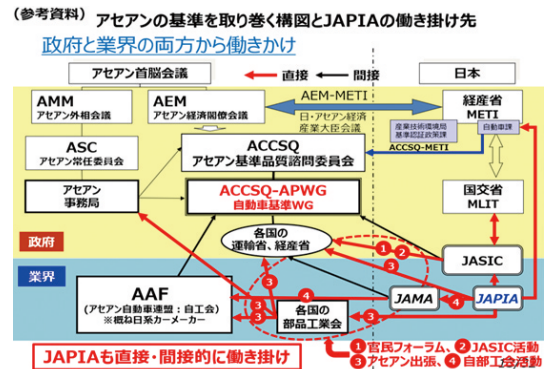
■生産をつなぐ(複線化・代替生産)

リスクシナリオの想定や想定リスク伴う課題(痛み)のリストアップなど行い、自動車・部品業界としての論点の検討・整理を進めた。

基準認証及び人材育成の取り組み

新興国の基準認証・ASEAN部品認証(ASEAN MRA)への対応

基準認証部会ではASEAN各国、インド、中国等新興国における基準認証に関わる課題に対して国内外の団体と連携し、各国当局への働き掛けを推進する事により自動車部品業界としての問題解決を図っている。2023年11月、JASIC主催のアジア官民フォーラム(ベトナム)に参加。JAPIA視点から見た、基準調和・相互認証の有益性をASEAN各国の代表者にプレゼン。今回は主に58協定加盟後の活動によるメリットを紹介した。58協定加盟による各GRでの活動を通じた業界意見の反映、共通型式の考え方に基づく試験・認証費用の低減といった業界目線のメリットを伝えるとともに、調和・相互認証によるメリットを官民の観点で伝え、将来のアジアMRAに向けたイメージ共有を行い、参加した国・地域の理解を深めることができた。



大変革の中の取り組み「第三期モビリティ将来技術研究会」

<モビリティの将来技術動向を読み、技術開発戦略を提案できる人材を育成する>ねらいで開講した当研究会は、現在第三期生を迎え活動中である。今期のプログラムは8つのテーマを軸に構成されており、部工会 古野技術担当顧問と一期生、二期生からなる幹事会が構想したもので、著名な講師陣による初のパネルディスカッションも織り込まれ、受講生が積極的に参画、活気ある活動が行われている。さらに幹事会主導のワークショップを併催することで、人材交流によるネットワークの構築が進みつつある。2024年5月末日のプログラム完了での成果が期待される。



第1回講演・パネルディスカッション(2023年8月)

写真前列左より 村田浩子氏(日刊自動車新聞)／轟木光氏(KPMGコンサルティング)
木村雅秀氏(日経BP・日経Automotive)／川端由美氏(自動車ジャーナリスト)
伊勢副会長・総合技術委員長／飯田裕子氏(自動車ジャーナリスト)／古野技術担当顧問

No.	ねらい(テーマ)
1	グローバル最新自動車動向
2	
3	社会のデザイン
4	未来のデザイン
5	ダイバーシティ
6	未来都市計画
7	
8	
9	CNに向けたOEM将来戦略
10	
11	
12	試乗会
13	異業種

日本自動車部品工業会について

【概要】

名称：一般社団法人日本自動車部品工業会(略称：部工会)
 英文名称：Japan Auto Parts Industries Association
 (英文略称：JAPIA)
 所在地：〒108-0074 東京都港区高輪1-16-15
 自動車部品会館5階
 URL：https://www.japia.or.jp
 目的：本会は、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。

【事業】

自動車部品産業の理解促進に関する活動
 基準・規格の標準化活動、安全技術及び環境保全に関する活動
 知的財産権保護、貿易及び国際的ビジネスに関する活動
 経営環境、安全衛生、技能振興及び労使関係に関する活動
 など

【沿革】

昭和13(1938)年7月1日／全国自動車部分品工業組合連合会
 昭和23(1948)年5月1日／自動車部品工業会
 昭和44(1969)年8月23日／社団法人日本自動車部品工業会
 平成23(2011)年12月1日／一般社団法人日本自動車部品工業会

【会員】

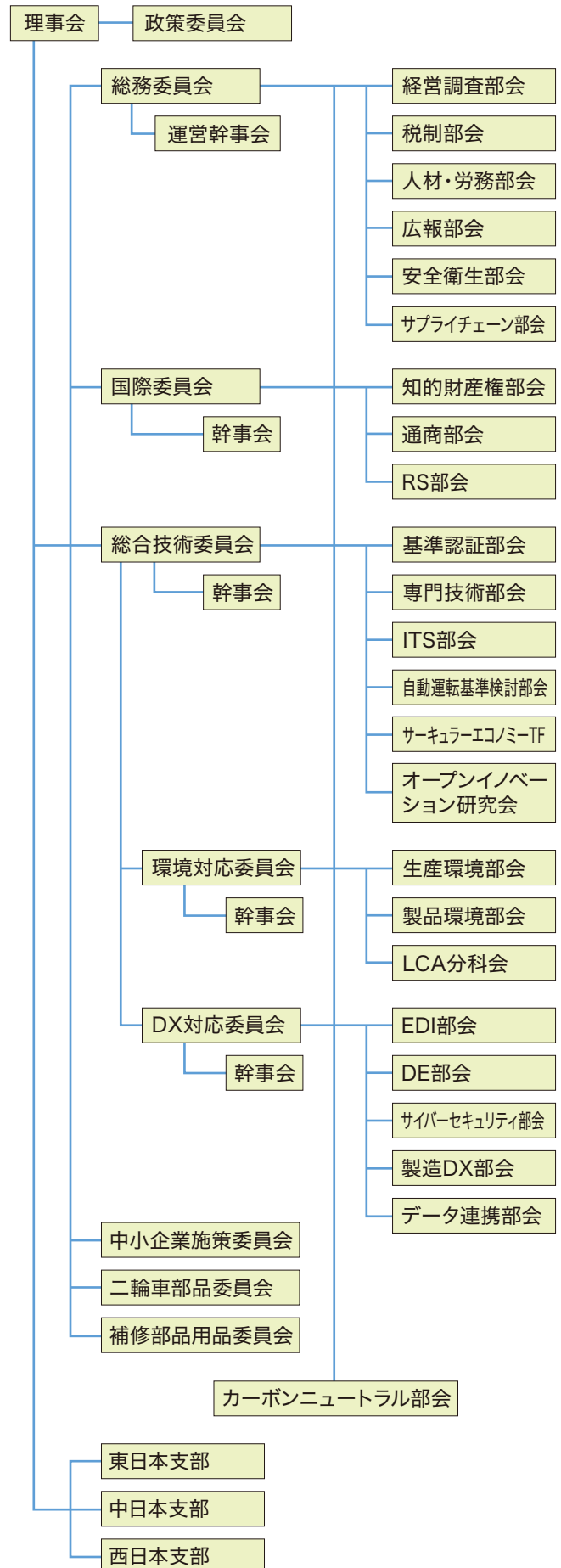
正会員 ①自動車部品(ソフトウェア等重要な構成要素を含む)の開発、製造又は加工を営む法人
 ②その他自動車部品の製造及び自動車部品産業に密接に関連する事業を営む法人
 賛助会員 本会の活動に賛同する法人
 特別会員 ①学識経験者
 ②自動車産業政策を推進する地方公共機関等

【会員数】令和6(2024)年5月1日現在

正会員	
東日本支部	244
中日本支部	94
西日本支部	83
合計	421

	学識経験者	地方公共機関等
特別会員	8名	27機関

委員会組織



各委員会の概要

■総務委員会

自動車部品業界が直面する課題について調査・研究を行い、自動車産業関連の各種関係団体との意見交換や共同活動を行っています。

主なテーマ：会員企業の経営基盤の強化 下請法や取引適正化に関する各種ガイドランの周知 税制改正要望 働き方改革への対応等

■国際委員会

日本の自動車産業のグローバル化に伴う課題は年々複雑化しています。単独の部品メーカーではそれらへの対応が難しいため、海外関係機関との調整や解決に取り組んでいます。

主なテーマ：国際通商問題への対応 知的財産権に係る模倣品対策活動 日米欧を中心とした各国の部品関連団体との国際会議への参加等

■総合技術委員会

環境問題やDX化、自動車部品の国際規格作りなどの対応を中心として、政府や自動車関連の各種関係団体との調整や意見交換を行っています。

主なテーマ：CO₂排出削減に関する調査・環境自主行動計画策定 JAPIAシートの運用 各種化学物質に関する調査・研究 CAD技術の普及・標準化 EDIの普及・改善活動 基準認証制度への対応 サイバーセキュリティレベル向上への取り組み等

■中小企業施策委員会

中小企業が直面する諸課題に対応するため、政府の中小支援施策、技術開発や雇用確保の支援、IT活用取り組みの支援、会員技術案内サービスを通じたビジネス機会の創出等を行います。

■二輪車部品委員会

二輪車業界が抱える独自の各種課題について二輪車メーカーを交えて、意見交換・研究を行います。経産省、自工会など業界団体、地方公共団体と「バイク・ラブ・フォーラム(BLF)」を開催し、国内二輪車市場の活性化を目指します。

■補修部品用品委員会

補修部品や用品の日本国内および振興国等における市場動向に関する調査・研究を行います。

■支部活動

東日本支部、中日本支部、西日本支部の3支部体制をとっており、その地区の会員ニーズに合わせた支部独自の活動を活発に行っています。

入会のご案内

部工会には、約430社の会員企業が参加しています。メーカーや商社、工作機械など、あらゆる分野で自動車部品に深く関わる方々です。部工会はこうした方々と共に部品業界に課せられた課題を解決するための活動を行っています。

- 業界活動に参加することのメリットは、
- ①業界に関わる情報共有ができること
 - ②同業他社とのつながりが持てること

企業活動をしていく上で、政府や業界の情報収集ができるほかに同業者との情報交換も大きなメリットになると思います。部工会では、自動車部品に関わる事業を展開されている方に広く門戸を広げています。この機会に入会を検討いただければ幸いです。

入会に関するご案内

<https://www.japia.or.jp/japia/nyukai/>



■各種統計調査・レポート等

業界の状況を把握するため、会員企業を対象に各種の調査を行っています。これらのデータは会員企業に配布するほか、関係機関等あらゆる方面で活用されています。

その他に、会員限定の各種ガイドブックやハンドブック、調査レポート等を配布して、会員の企業活動をサポートしています。



会報誌「JAPIA NEWS」

■講演会・セミナー

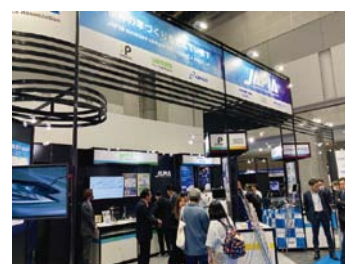
自動車部品産業に大きく関わるCASEやカーボンニュートラルへの対応、サイバーセキュリティ対策など、タイムリーなテーマで講演会、セミナーを開催しています。



セミナー写真

■共同出展

中小会員企業による共同出展なども実施しています。



ジャパンモビリティショー共同出展(2023年)

▶▶▶ これらの活動は、部工会のHPで紹介していますのでぜひご覧ください。

会員一覧 (2024年5月1日現在)

正会員 (421社)

株式会社 アークム	オイレス工業株式会社	三恵技研工業株式会社	ダイヤゼブラ電機株式会社
アート金属工業株式会社	大阪フレキシブル工業株式会社	株式会社 サンケイマニュファテック	大洋機工株式会社
株式会社 アールスティ	株式会社 オーツカ	株式会社 三五	大洋ナット工業株式会社
アイコアルファ株式会社	大塚工機株式会社	三幸電機株式会社	株式会社 高木製作所
愛三工業株式会社	オートスプライス株式会社	株式会社 サンコー	高田工業株式会社
株式会社 アイシン	株式会社 オートネットワーク技術研究所	サンスター技研株式会社	タカラ株式会社
アイシン化工株式会社	オートリブ株式会社	サンデン株式会社	竹内工業株式会社
アイシン機工株式会社	大野ゴム工業株式会社	サンライズ工業株式会社	株式会社 タチエス
アイシン軽金属株式会社	大橋鉄工株式会社	三和工業株式会社	知多鋼業株式会社
アイシンシロキ株式会社	株式会社 大森	三輪精機株式会社	中央可鍛工業株式会社
アイシン高丘株式会社	岡本硝子株式会社	三和ニードルベアリング株式会社	中央発條株式会社
株式会社 アイシン福井	沖エンジニアリング株式会社	三和パッキング工業株式会社	中央発條株式会社
愛知皮革工業株式会社	荻野工業株式会社	株式会社 ジーエスエレテック	中膺スプリング株式会社
愛同工業株式会社	株式会社 オティックス	GMB株式会社	千代田工業株式会社
IPF株式会社	株式会社 折橋製作所	株式会社 ジーテクト	株式会社 千代田製作所
株式会社 青木製作所	尾張精機株式会社	シールドエアージャパン合同会社	株式会社 榎屋
株式会社 青山製作所	株式会社 カーメイト	株式会社 ジェイテクト	ティ・エス テック株式会社
曙ブレーキ工業株式会社	河西工業株式会社	株式会社 ジェイテクトギヤシステム	株式会社 ディーアクト
株式会社 浅川製作所	カヤバ株式会社	株式会社 JVCケンウッド	THKリズム株式会社
株式会社 浅野歯車工作所	川崎工業株式会社	ジェコー株式会社	TPR株式会社
旭鉄工株式会社	川崎自動車工業株式会社	シグマ株式会社	株式会社TBK
朝日電装株式会社	株式会社 神菱	しげる工業株式会社	株式会社 ティアラド
芦森工業株式会社	株式会社 キークルトジャパン	四国電線株式会社	テネコジャパン株式会社
株式会社 アスクテクニカ	キーパー株式会社	芝実工業株式会社	株式会社 デンソー
株式会社 アステア	株式会社 キーレックス	ジヤトコ株式会社	株式会社 デンソーエレクトロニクス
アディエント合同会社	株式会社 キグチテクニクス	Joyson Safety Systems Japan合同会社	株式会社 デンソー三共
株式会社 アドヴィックス	岸田精密工業株式会社	株式会社 城南製作所	株式会社 デンソーテン
株式会社 アバックス	鬼怒川ゴム工業株式会社	昭和金属工業株式会社	株式会社 デンソーワイパシステムズ
株式会社 アマダプレスシステム	株式会社 キャットアイ	株式会社 シンク・リード	東亜工業株式会社
株式会社 荒井製作所	協栄プリント技研株式会社	新興工業株式会社	東海電装株式会社
アルプスアルパイン株式会社	株式会社 共立精機	株式会社 新生製作所	株式会社 東海理化
淡路パッキン株式会社	協和工業株式会社	株式会社 シンダイ	株式会社 東海理機
イーグル工業株式会社	協和合金株式会社	新電元工業株式会社	東京ガスケット工業株式会社
株式会社 飯塚製作所	共和産業株式会社	神明電機株式会社	東京ラヂエーター製造株式会社
株式会社 イクヨ	共和レザー株式会社	株式会社 杉浦製作所	有限会社 東京濾過工業所
石川ガセット株式会社	株式会社 キリウ	スタンレー電気株式会社	東京濾器株式会社
株式会社 一井	クアルコムジャパン合同会社	株式会社 住友ゴム工業株式会社	株式会社 東計電算
市光工業株式会社	クシロブレーキ株式会社	住友電気工業株式会社	株式会社 東郷製作所
一志株式会社	株式会社 クゼー	住友電装株式会社	株式会社 東芝
伊藤金属工業株式会社	国本工業株式会社	住友理工株式会社	東洋エレメント工業株式会社
株式会社 イノアックコーポレーション	クノールプレムゼ商用車システムジャパン株式会社	制研化学工業株式会社	株式会社 東洋金属工業所
株式会社 今仙電機製作所	クミ化成株式会社	精興工業株式会社	東陽工業株式会社
株式会社 入江産業	倉敷化工株式会社	株式会社 セキソー	東洋電装株式会社
イワタポルト株式会社	クラリオンライフサイクルソリューションズ株式会社	ゼット・エフ・ジャパン株式会社	東洋ファスナー株式会社
臼井国際産業株式会社	クリサンセラム株式会社	ゼット・エフ・CVソリューションズ・ジャパン株式会社	トビー工業株式会社
株式会社 内田スプリング製作所	株式会社 啓愛社	セメダイン株式会社	豊田合成株式会社
内山工業株式会社	京浜精密工業株式会社	セルスター工業株式会社	株式会社 豊田自動織機
エイケン工業株式会社	ケーブル工業株式会社	千住金属工業株式会社	豊田鉄工株式会社
エイヴィエルジャパン株式会社	株式会社 小糸製作所	セントラル自動車工業株式会社	トヨタ紡織株式会社
株式会社 エクセディ	株式会社 神戸製作所	ソーワ工業株式会社	トライス株式会社
江崎工業株式会社	国産部品工業株式会社	双信電機株式会社	ドライブジャパン株式会社
エス・オー・シー株式会社	国分プレス工業株式会社	ソニーセミコンダクタソリューションズ株式会社	株式会社 トランストロン
SGSジャパン株式会社	株式会社 五光製作所	株式会社 ソミック石川	中川特殊鋼株式会社
株式会社 エスワイエス	小島プレス工業株式会社	SOLIZE株式会社	長瀬産業株式会社
HKT株式会社	寿屋フロンテ株式会社	株式会社 タイガーサッシュ製作所	ナジコ・スパイサー株式会社
NOK株式会社	株式会社 小林製作所	ダイキョーニシカワ株式会社	ナブテスコオートモーティブ株式会社
NTN株式会社	コンビ株式会社	タイコ エレクトロニクス ジャパン合同会社	西岡可鍛工業株式会社
株式会社 エヌビーシー	埼玉機器株式会社	大自工業株式会社	西川ゴム工業株式会社
株式会社 エフ・シー・シー	サカエ理工工業株式会社	株式会社 ダイセル	日亜化学工業株式会社
株式会社 FTS	株式会社 佐賀鉄工所	大同工業株式会社	ニチアス株式会社
エフティテクノ株式会社	坂本工業株式会社	大東プレス工業株式会社	株式会社 ニチリン
株式会社 エフテック	櫻金属工業株式会社	大同メタル工業株式会社	株式会社 ニッキ
株式会社 エマナック	澤久工業株式会社	ダイナガ株式会社	日興電機工業株式会社
エムケーカシヤマ株式会社	澤藤電機株式会社	太平洋工業株式会社	株式会社 ニッコー
エルリングクリンガー・マルサン株式会社	三遠機材株式会社	太平洋精工株式会社	株式会社 日産ポンプ製作所
エンケイ株式会社	三桜工業株式会社	大豊工業株式会社	日新工業株式会社

日清紡プレーキ株式会社	株式会社 バトライト	ホシデン株式会社	ミヤマ電器株式会社
株式会社 NITTAN	パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社	ボッシュ株式会社	宮本警報器株式会社
日東工業株式会社	浜名湖電装株式会社	株式会社堀場製作所	武蔵オイルシール工業株式会社
日東電工株式会社	株式会社バルカー	株式会社 ボンフォーム	武蔵プレス工業株式会社
日発精密工業株式会社	株式会社 ヴァレオジャパン	マーレ エンジンコンポーネンツ ジャパン株式会社	株式会社 村上開明堂
ニッパツフレックス株式会社	ピーコック濾器工業株式会社	マーレジャパン株式会社	株式会社 ムロコーポレーション
日邦工業株式会社	株式会社 ビーネックステクノロジーズ	マクセル株式会社	株式会社メイジフローシステム
日本ガスケット株式会社	光精工株式会社	マグナ・エレクトロニクス・ジャパン株式会社	株式会社 明電舎
日本化薬株式会社	日立Astemo株式会社	マグナ・インターナショナル・ジャパン株式会社	株式会社 メイデー
日本精機株式会社	日立Astemo阪神株式会社	株式会社 松井製作所	盟和産業株式会社
日本精工株式会社	ビューローベリタスジャパン株式会社	株式会社 松田電機工業所	メルコムビリティソリューションズ株式会社
日本電気株式会社	ヒルタ工業株式会社	MAENI株式会社	森六テクノロジー株式会社
日本特殊陶業株式会社	株式会社 ファルテック	マブチモーター株式会社	株式会社 モルテン
日本発条株式会社	株式会社 深井製作所	マフテックグループ株式会社	矢崎総業株式会社
日本ピストンリング株式会社	福寿工業株式会社	マルイ工業株式会社	矢島工業株式会社
株式会社 ニフコ	武甲産業株式会社	丸子警報器株式会社	八千代工業株式会社
株式会社 日本育児	フジオゼックス株式会社	丸五ゴム工業株式会社	山口電機工業株式会社
日本ウッドブリッジ株式会社	富士機械株式会社	マルヤス工業株式会社	株式会社 山田製作所
株式会社 日本クライメイトシステムズ	株式会社 フジクラ	マレリ株式会社	やまと興業株式会社
日本航空電子工業株式会社	藤倉コンボジット株式会社	マロミ産業株式会社	ヤマハ株式会社
日本サーモスタット株式会社	富士精工株式会社	万能工業株式会社	ヤンマーホールディングス株式会社
日本精機株式会社	富士通株式会社	株式会社 ミクニ	株式会社 ユーシン
日本特殊塗料株式会社	藤壺技研工業株式会社	美里工業株式会社	株式会社 ユタカ技研
日本バイリン株式会社	富士電機株式会社	三井金属アクト株式会社	株式会社 ユニバンス
日本バックギング工業株式会社	富士部品工業株式会社	三井屋工業株式会社	ユニプレス株式会社
日本パレットレンタル株式会社	富士プレーキ工業株式会社	ミック電子工業株式会社	株式会社 ヨシカワ
株式会社 日本ヴェーテック	株式会社 フェラシ	株式会社 ミツバ	株式会社 ヨロード
日本プラスト株式会社	双葉工業株式会社	三菱重工サーマルシステムズ株式会社	株式会社 リード
日本フレックス工業株式会社	フタバ産業株式会社	三菱製鋼株式会社	株式会社 リケン
日本リークレス工業株式会社	古川精鋸株式会社	三菱倉庫株式会社	リョービ株式会社
日本濾過器株式会社	古河電気工業株式会社	三菱電機株式会社	レカロ株式会社
ニューウェルブランズ・ジャパン合同会社	プレス工業株式会社	三菱電機モビリティ株式会社	レクトラ・ジャパン株式会社
株式会社 ニューエラー	株式会社 プロジェクト・ミュウ	三菱電線工業株式会社	株式会社 レゾナック
株式会社 ヌカベ	株式会社 プロテリアル	三菱マテリアル株式会社	株式会社 ROKI
株式会社 パーマンコーポレーション	株式会社 ベンストン	三矢精工株式会社	株式会社 ワイテック
バイオニア株式会社	宝栄工業株式会社	株式会社 ミトヨ	株式会社 ワイピーシステム
株式会社 バイオラックス	豊盛工業株式会社	ミドリオートレザー株式会社	和興フィルタテクノロジー株式会社
ハイリマレリジャパン株式会社	豊生プレーキ工業株式会社	ミネベア アクセソリューションズ株式会社	
株式会社 ハイレックスコーポレーション	宝和工業株式会社	三乗工業株式会社	
バンフィック工業株式会社	株式会社 HOWA	ミヤコ自動車工業株式会社	

賛助会員(19社)

アスエネ株式会社	株式会社 ジャスティ	デーナ・ジャパン株式会社	フォルシア・ジャパン株式会社
オーウエル株式会社	滲透工業株式会社	豊田通商株式会社	三菱ロジスネクスト株式会社
株式会社 Nbase	大和産業株式会社	ニッパン(日発販売株式会社)	株式会社 安川電機
株式会社 コシダテック	DMG森精機株式会社	日本アイ・ティ・エフ株式会社	横浜ゴム株式会社
シェフラー・ジャパン株式会社	TCS 株式会社	日本イトン合同会社	

特別会員

◆地方公共機関・団体等(27機関)

北海道	公益財団法人 ひろしま産業振興機構
岩手県	公益財団法人 福岡県中小企業振興センター
福島県	一般財団法人 日本自動車研究所
群馬県	一般社団法人 3Dデータを活用する会 3D-GAN
岡山県	一般社団法人 首都圏産業活性化協会(TAMA協会)
熊本県	一般社団法人 中部産業連盟
公益財団法人 埼玉県産業振興公社	独立行政法人 中小企業基盤整備機構
公益財団法人 栃木県産業振興センター	みやぎ自動車産業振興協議会
公益財団法人 大田区産業振興協会	埼玉県産業技術総合センター
公益財団法人 神奈川県産業振興センター	埼玉ネット北九州
公益財団法人 やまなし産業支援機構	大分県自動車関連企業会
公益財団法人 浜松地域イノベーション推進機構	学校法人佐藤栄学園 埼玉自動車大学校
公益財団法人 岐阜県産業振興センター	ミシガン州経済開発公社 日本事務所
公益財団法人 岡山県産業振興財団	

◆学識経験者(8名)

草鹿 仁	早稲田大学創造理工学部総合機械工学科 教授
小林 英夫	早稲田大学自動車・部品産業研究所 常勤顧問
大聖 泰弘	早稲田大学研究院(次世代自動車研究機構所属) 名誉教授
西岡 正	立命館大学 経営学部 教授
西脇 正明	一般社団法人日本機械学会 交通・物流部門「ブレーキの摩擦振動研究会」代表幹事
馬場 敏幸	法政大学経済学部 教授
中嶋 聖雄	早稲田大学自動車・部品産業研究所 教授
高橋 武秀	

