

CE共通課題の解決に向けた活動について

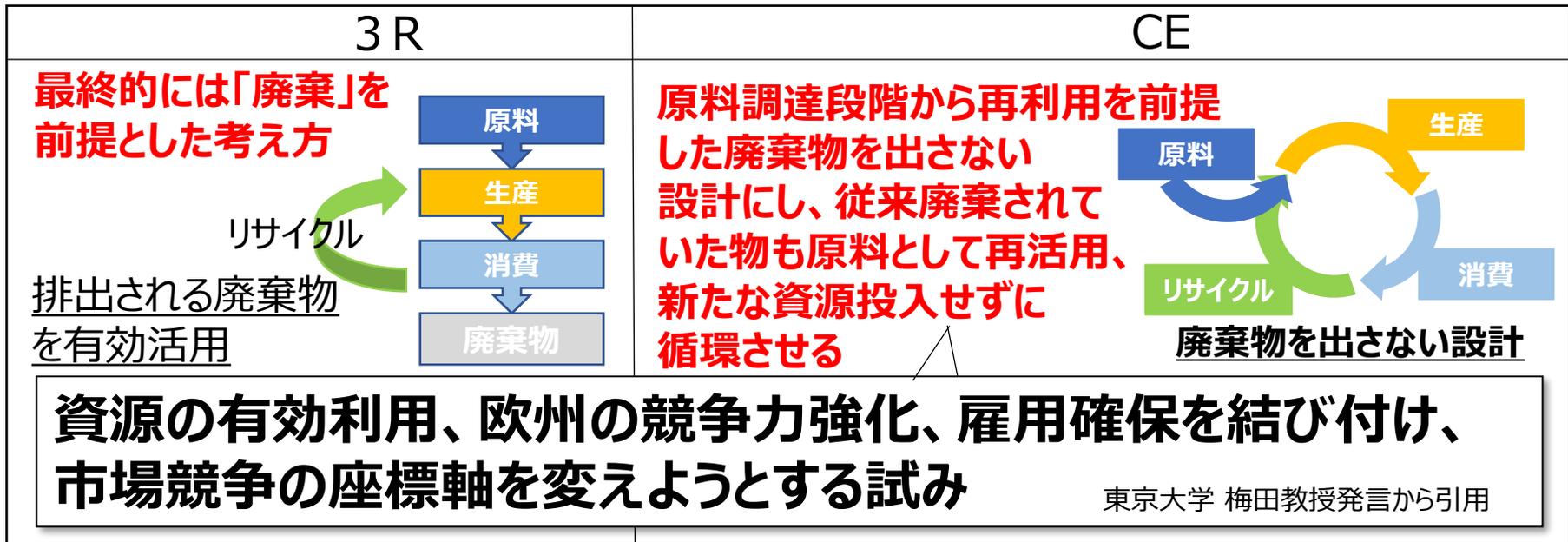
～目標とアウトプット、新体制

今回ご承認頂きたい項目

1. 事業計画骨子と組織・計画
2. 産官学パートナーシップ参画

環境対応委員会 サーキュラーエコノミー（CE）検討準備チーム

1-1. CE (サーキュラーエコノミー) とは KPMG サーキュラーエコノミー講演会資料より引用



欧州は政策や規制を通じて資源確保を常にリード 2015 CEアクションプラン
2020 NewCEアクションプラン

各国の資源循環の動向

アメリカ 

- 民間企業や州政府で広がり
- 消費者の声や支援団体が原動力で修理する権利が広がり

中国 

- 第14次5か年計画 (2021) グリーンデザイン推進、中古商品の流通市場発展党にも言及

日本 

- 循環経済2020策定、3Rから循環形成へ転換
- 3/31 経産省「成長志向型の資源自律経済」を発表

循環が当たり前になり立つ経済や社会が求められている

新車型式認証※の際、樹脂のリサイクル材使用を義務化

(PCR:市中回収材ベース25%、うち1/4はELV由来材) ※規制適用日6年後の型式認証車から

■ 主な改正案ポイント

○ リサイクル材使用の義務化

- ・新車製造にて**PCR樹脂25%**
(うち1/4はELV由来)の適用義務化
- ・今後、**アルミニウム, 鉄鋼, 重要な原材料**へ対象を拡大する予定。

○ 段階的に対象車両を拡大

- ・段階的に**二輪車, 貨物車, バス**等へ拡大

○ Circulalnty Vehicle Passportの搭載義務化

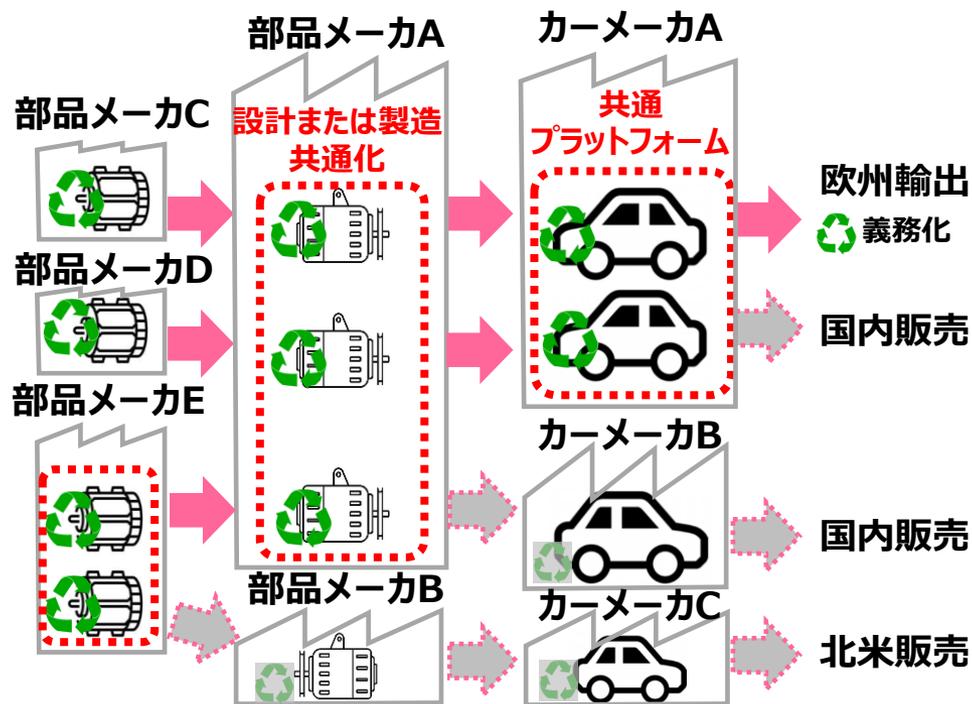
- ・各情報を電子的手段で記録

リサイクル材使用の証明・認証が必要(推定)

仮に'24年に欧州議会/理事会で承認通ると、31年より義務化開始

■ 部品メーカーへのインパクト

 :リサイクル材使用



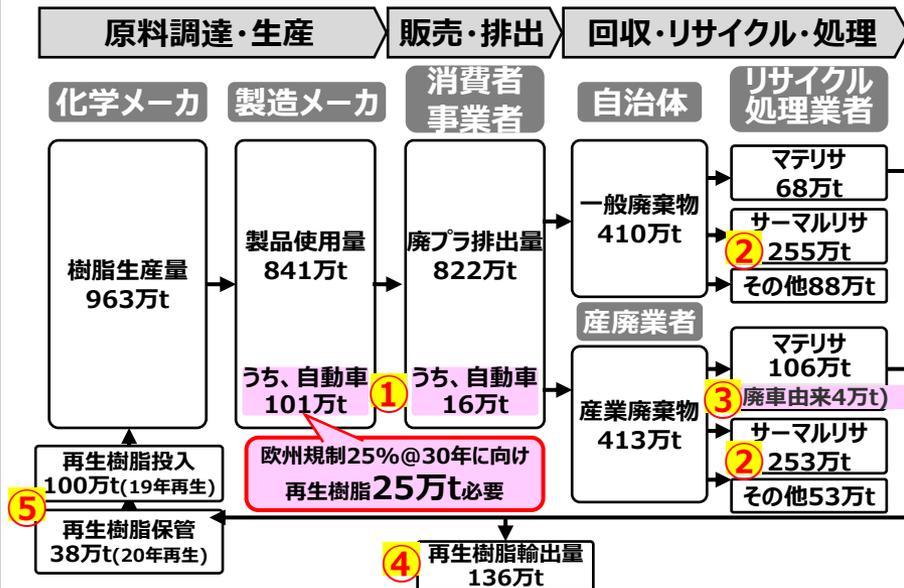
設計/製造共通化や一括購買等によりリサイクル材使用はサプライチェーンを通じて拡大

11月初旬提出に向け、部工会としてのパブリックコメントを準備中

まずは現状をきちんと把握し、量・質の課題を整理する
 その上で、部品メーカー**協調領域**として取り組むことを明確化する

量の問題点

■ 国内樹脂のフロー ※23.2.27 第6回資源自律経済デザイン研究会より引用



■ 再生樹脂の量確保に対する問題点

- ① 自動車・部品の8割超が海外へ ④ 再生樹脂材の8割が海外へ
- ② 廃プラの6割はサーマルリサイクル ⑤ 再生樹脂量のバラツキ大 (単純焼却68tを加えると7割が燃やされてる)
- ③ 廃車由来の再生樹脂材は新車製造の4%(水平リサイクルはほぼゼロ)

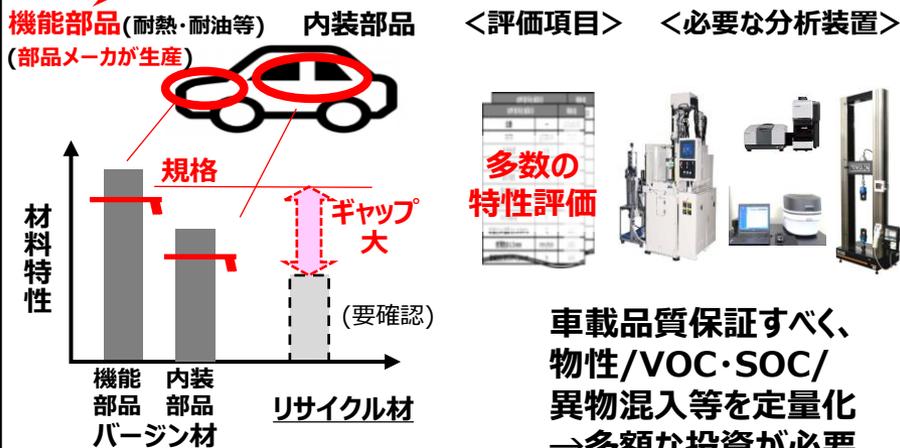
自動車部品に必要な樹脂の廃棄源・量・流通を把握し、量確保の攻め所を見極め

質の問題点

■ 再生樹脂の質確保に対する問題点

- 要求スペックとギャップ
- 品質確保に必要な分析

自動車部品は人命に関わるため
 これまで耐久品質確保の尽力



耐久品質を確保する高スペック
 → リサイクル材との乖離大と推定

車載材として必要な品質基準・品質管理基準・規格を整備し、欧州規制へ対応化

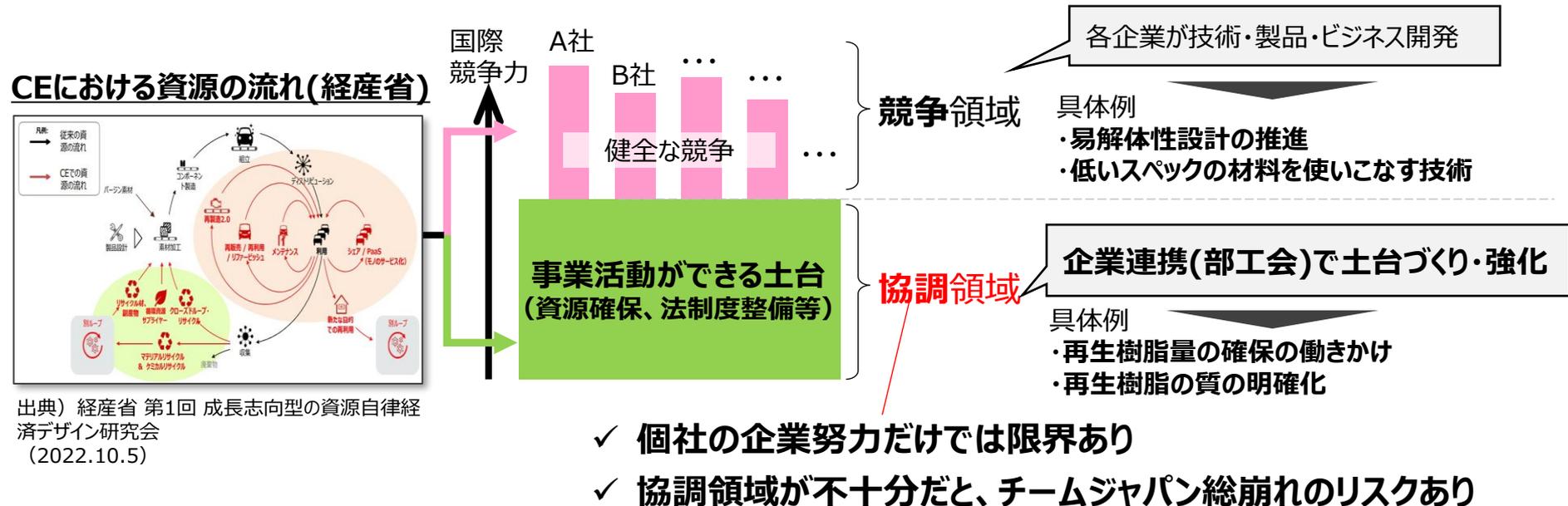
2-1. サーキュラーエコノミーに対する部工会としてのめざす姿

■ゴール（めざす姿）

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。

【協調領域】 国内市場でも、いち早くサーキュラーエコノミーに対する量・質・コストで対応できるリサイクル材市場創出を促す。

【競争領域】 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

23年6月より活動開始

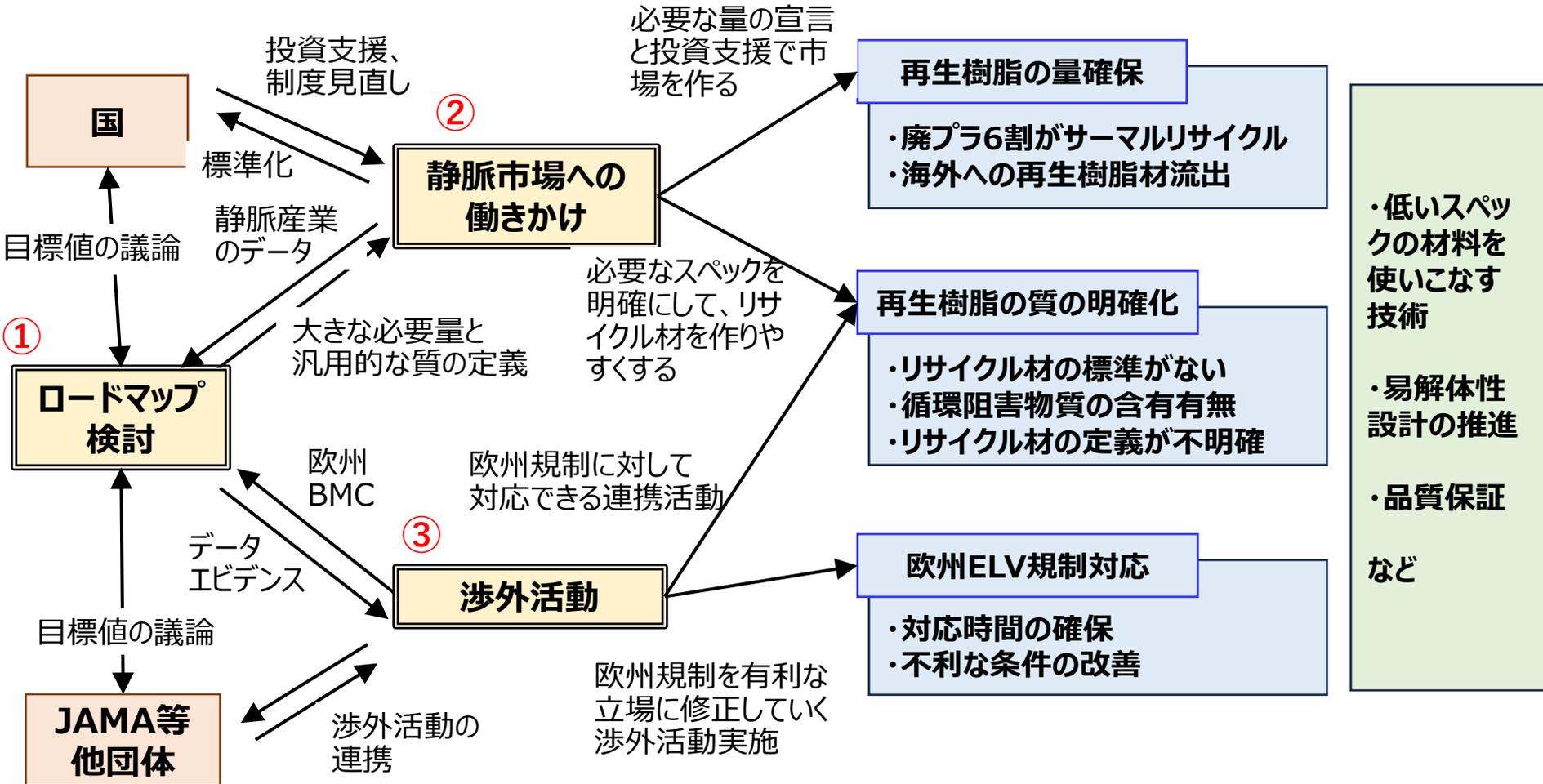
コアメンバー (アイシン(リーダー)、デンソー、東海理化、トヨタ紡織、日立Astemo、矢崎総業)

2-2.めざす姿に向けた課題の整理

取組イメージ

協調領域の課題

各社の競争領域



めざす姿に向けた課題の取り組みとして3項目を抽出
①ロードマップ検討 ②静脈市場への働きかけ ③渉外活動

■ 23年時点の現状認識

・世の中のCEに対する期待の高まりに対して、**国内市場で自動車部品に必要な高い質のリサイクル材を必要な量を確保する事が困難な状況。**

・現状の資源回収の材料の流れは、自動車部品業界として**大きな必要量と汎用的な質の定義が国内静脈産業に伝えられていない事や再生コストが高く利用用途が拡大しない事もあり**、サーマルリサイクルや海外へのリサイクル材の流出につながっている。

・E L V規則改正によるリサイクル材の使用義務化の期限が最短で30年に施行される可能性がある中、自動車(部品)の使用環境や安全性を考慮した開発には期間を要する事から残された時間的にも危機的な状況である。

これらの状況に対して、未だに先導して対応していく組織が確立出来ていない中、**自動車部品工業会がワンボイスで市場に宣言するために**、CE対応の動き出しをかけるべくCEタスクフォースを立上げ、以下課題に取り組む。

■ 活動の目標・アウトプット

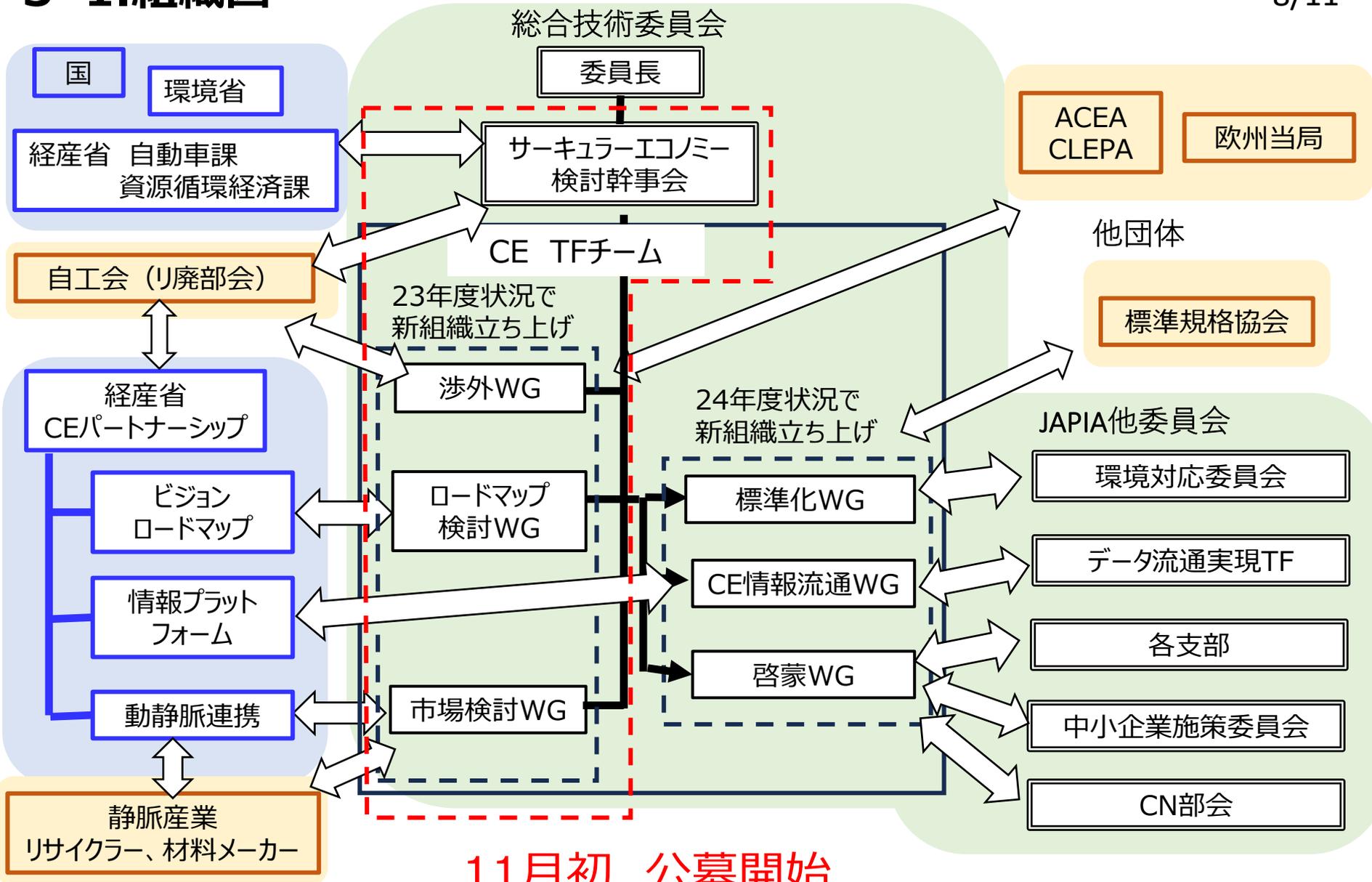
- ① C E 実現に向けた自動車（部品）産業のビジョンロードマップづくりと協調領域の推進を行っていく。
- ② 自動車部品業界として必要とするリサイクル材の量・質・コストの課題状況を明確にして、静脈市場に**材料（質）の標準化（ルール決め）と必要量の宣言を行いながら、静脈産業育成の為の働きかけを国と連携して進めていく。**
- ③ 欧州 E L V 規則に対して、自動車部品業界としてパブリックコメントなどを出していく事で、規制への対応期間や項目などを有利な方向に持っていく為の渉外活動を行っていく。

■ 23年度やること

23年度活動計画に反映（組織と活動スケジュール）

本日骨子に関してご承認いただいた後、10月19日の理事会で提案予定

3-1.組織図

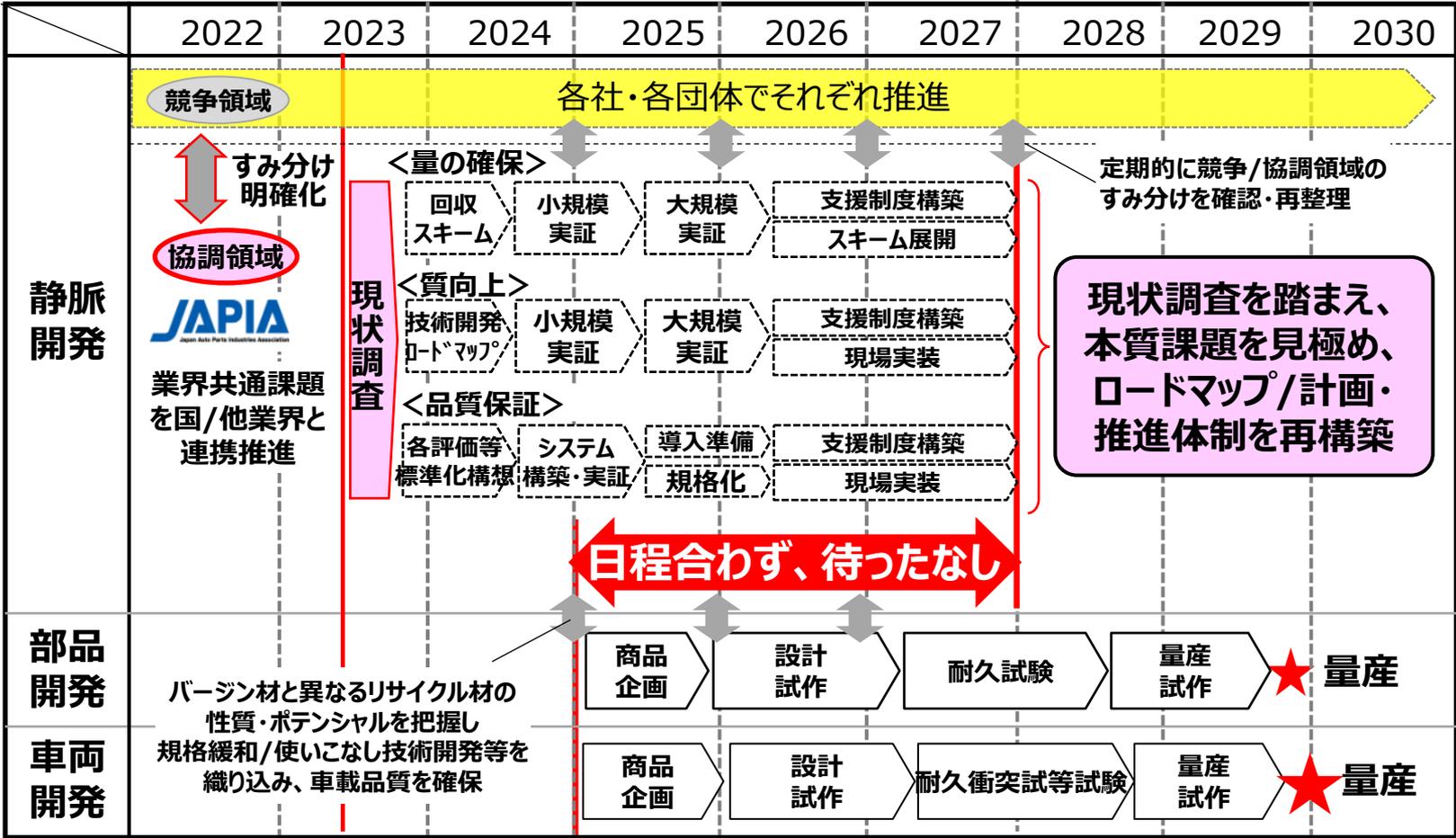


11月初 公募開始
11月中 立ち上げ

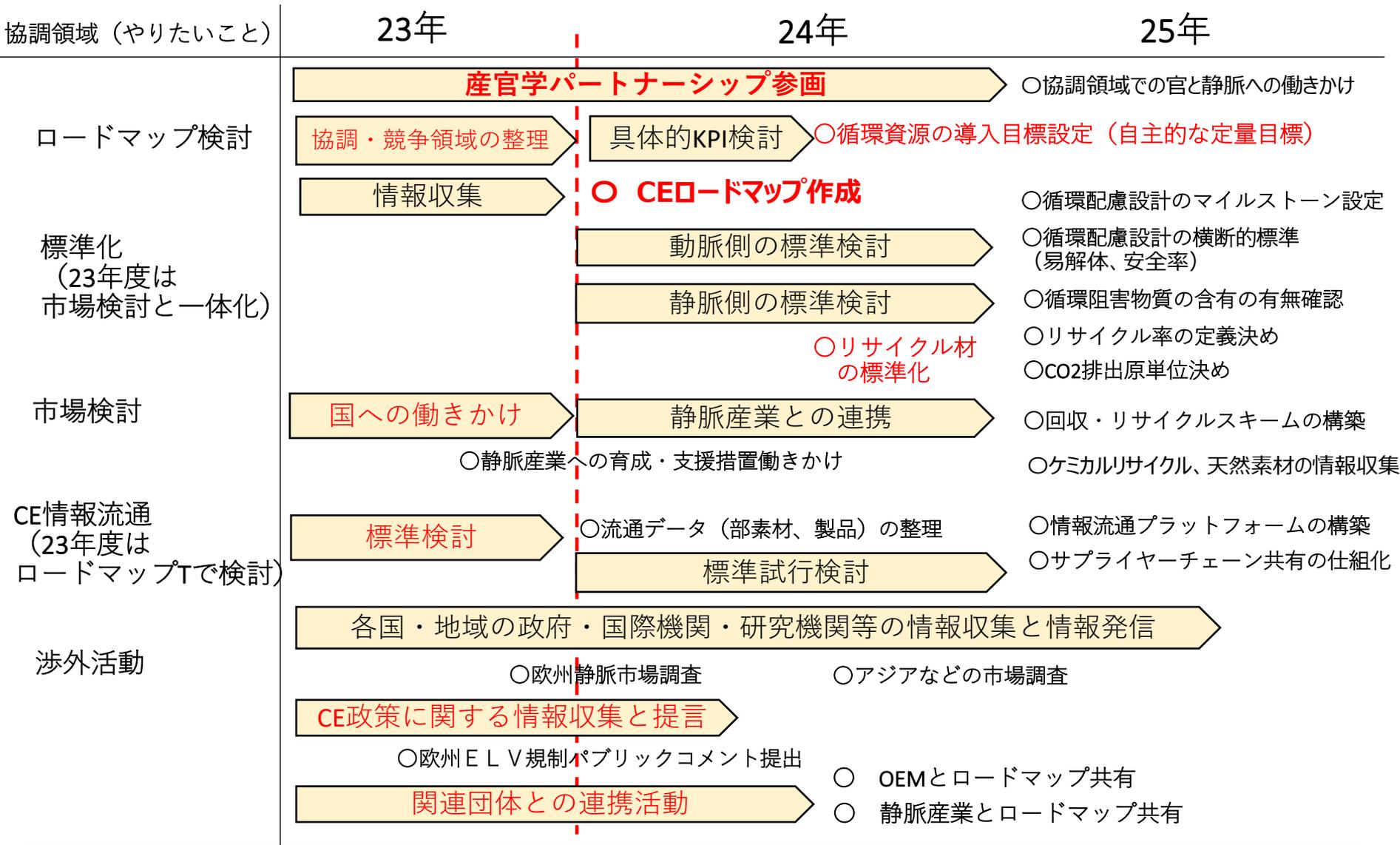
4-1. 自動車部品へのリサイクル材適用に向けた日程感

**耐久性評価含めた自動車・部品の開発日程を考慮すると
静脈との連携は待ったなし！**

欧州ELV規則で再生樹脂25%義務化の可能性



4-2.取り組みの日程（案）



24年4月までに産官学パートナーシップにも参加し静脈産業含めた課題の整理を行い、更なる組織検討を実施する

ご承認いただきたいこと

**9月12日経済産業省資源循環経済課より会員募集が開始された
→部工会として「ビジョンやロードマップの策定」に参画**

- ・資源循環経済課様へ参加意思伝達：9月22日、応募予定：10月6日
- ・キックオフイベント10月末～11月初

(1) サーキュラーエコノミー実現のためのビジョンやロードマップの策定

団体**会社**

今後の日本のサーキュラーエコノミーに関する方向性を定めるため、2030年、2050年を見据えた日本全体のサーキュラーエコノミーの実現に向けたビジョンや中長期ロードマップの策定を目指します。また、各製品・各素材別のビジョンや中長期ロードマップの策定も目指します。

(2) サーキュラーエコノミー情報流通プラットフォームの構築

団体**会社**

循環に必要な製品・素材の情報や循環実態の可視化を進めるため、2025年を目途に、データの流通を促す「サーキュラーエコノミー情報流通プラットフォーム」を立ち上げることを目指します。

(3) 地域循環モデルの構築

会社

自治体におけるサーキュラーエコノミーの取組を加速し、サーキュラーエコノミー「地域循環モデル（循環経済産業の立地や広域的な資源の循環ネットワークの構築）」

参画要件

- ① 1年以内に定量目標を設定
- ② ホームページ等で公表
- ③ 目標達成度 1年毎にフォローアップ

参加スタンス

【団体】部工会：自動車部品業界ロードマップを自ら策定し、目標値や取組みについて有識者に審議していただき、社会的な認知を得る

【会社】会社：先進的な取組みで産業界全体への貢献、他社とのBMCを踏まえて新たな資源循環にチャレンジを図る（会社判断）