

2025

日本の自動車部品産業



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、米国の状況11

トピックス

重点活動テーマ、自工会との連携強化12

取引適正化の取り組み13

広報支援活動15

第9次環境自主行動計画(改定版)16

カーボンニュートラル(CN)に向けた取り組み17

サーキュラーエコノミー(CE)に向けた取り組み18

環境に対する取り組み～化学物質規制～19

OI研究会、JMSの取り組み20

デジタルの取り組み21

工場内でのデータ連携、サイバーセキュリティ対策22

基準認証、人材育成の取り組み23

レジリエンスへの対応24

国際連携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5月に日本自動車部品工業会(部工会)会長に就任してから、早くも一年が経ちました。就任時の記者会見では、協調と連携を重視した取り組みを進めるという方針を掲げ、以下の3つの視点を基本に活動していくことをお約束しました。

1. 社会の要請に応え、強い自動車産業の構築に貢献する
2. 中堅・中小企業を含むサプライチェーン全体の健全な維持と成長に取り組む
3. 政府や関連団体との連携を一層強化する

本年度も引き続き、これらの方針に基づき、業界が直面する課題に対応し、「サプライチェーンの強靱化」と業界全体の「競争力強化」を目指してまいります。特に、中堅・中小企業が抱える喫緊の課題解決や、自動車産業の明るい未来とさらなる発展のために全力を尽くす所存です。

トランプ政権が発足して、矢継ぎ早に放たれる想定を超える数と規模の大統領令に、世界が振り回されています。この原稿をしたためている段階では、自動車に対する25%の追加関税が4月3日から発動され、エンジン、パワートレイン、トランスミッションなどの部品に対しても5月3日までに発動されると報じられています。この原稿が掲載された本誌がお手元に届く時点では、全く様相が変わっているかもしれませんが、政府に対して、追加関税の撤回、低減を求めて米国との粘り強い交渉をお願いすると共に、中堅・中小企業を守る、資金繰りを含めた当面の支援策、モノづくり力、サプライチェーンを維持する為の自動車国内生産を維持できる施策を講じていただけるよう申し入れています。自動車産業に関わる550万人の仲間の為に、日本自動車工業会(自工会)と部工会は連携を更に強めて、臨機応変に取り組んで参ります。会員の皆様の一層のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

さて、自動車および自動車部品業界は、突然現れたトランプ政権の追加関税という大きな壁を目の前にする一方で、既に電動化や自動運転技術の進展、サプライチェーンの複雑化、環境規制の強化、人材不足など、ビジネスモデルの大きな変革を余儀なくされています。更には、地政学リスクの顕在化が進み、サプライチェーンの再構築、レアメタルや半導体等の供給確保が喫緊の課題となっています。この難問山積の中、部工会では以下の8つの重点テーマを掲げ、会員企業の皆様とともに、日本の自動車部品産業の成長を支える活動を推進していきます。

1. 取引適正化
2. 物流強靱化
3. 外国人技能実習制度の見直し
4. カーボンニュートラル
5. サーキュラーエコノミー
6. レジリエンス強化
7. データ基盤連携
8. オープンイノベーション

これらの取り組みは、日本の自動車部品産業がグローバル市場での競争優位性を維持するために欠かせません。特に「取引適正化」に関しては、サプライチェーン全体での適正な価格転嫁を推進し、一定の成果を上げてきました。しかしながら、労務費転嫁やサプライチェーン全体への浸透には引き続き課題が残っています。部工会では、各種セミナーや取引適正化ツール等の内容拡充に努めてまいります。

また、昨年7月には、自工会との初の正副会長懇談会を開催し、今年1月に第2回を行い、今後も定期開催することになっています。これを契機に、両会の連携をさらに強化し、実務レベルでの交流を深めながら、自動車産業の課題解決に向けた取り組みを加速させています。政府・自工会・関連団体と緊密に連携しながら、重点テーマに取り組む、さらなる成長を実現する道を切り開いてまいります。

本誌では、部工会の2025年度の主要な取り組みとともに、日本の自動車部品産業の最新統計データも紹介させていただきます。今後も、部工会会員の皆様に「部工会に入って良かった」と感じていただけるよう、また会員外の皆様にも「部工会があって良かった」と実感していただけるよう、全力を尽くす所存です。よろしくお願いいたします。

2025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



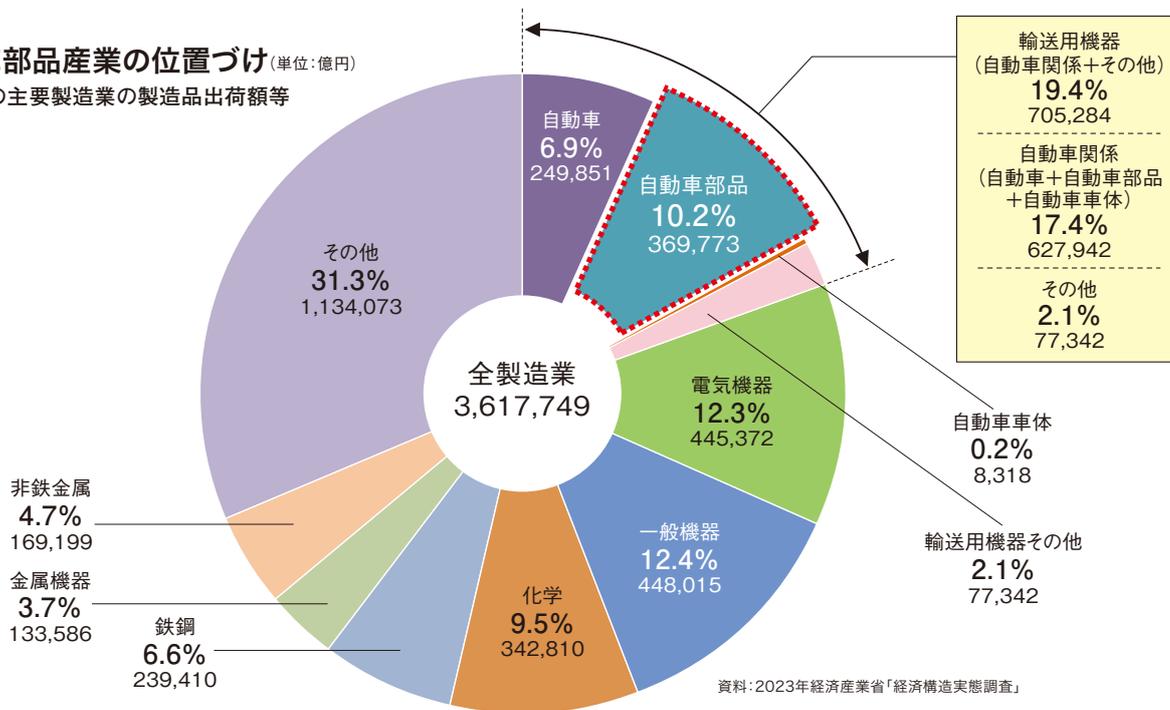
自動車部品産業の位置づけ

経済産業省の「2023年経済構造実態調査」によると、自動車関係の出荷額62.7兆円(17.4%)となっており、そのうち自動車は、24.9兆円(6.9%)、**自動車部品は、36.9兆円(10.2%)**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)

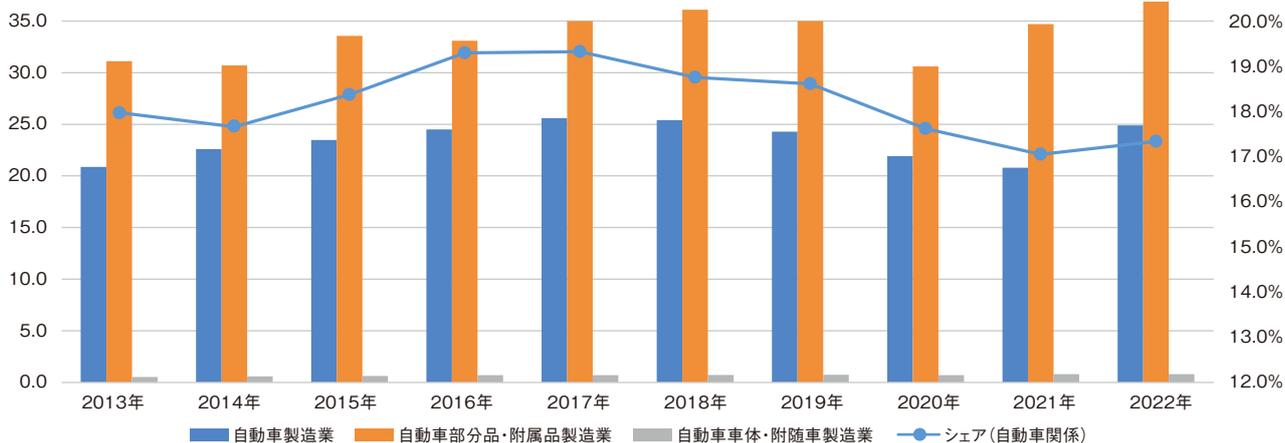
2022年の主要製造業の製造品出荷額等



自動車部品産業の位置づけ(単位:兆円)

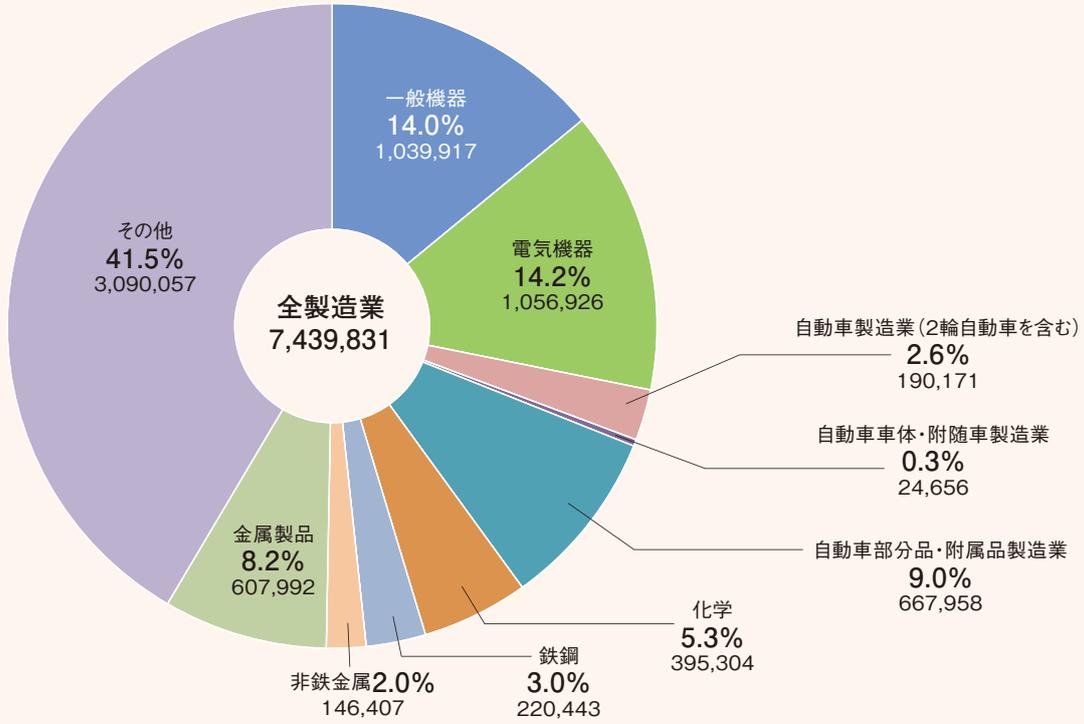
	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
自動車製造業	20.9	22.6	23.5	24.5	25.6	25.4	24.3	21.9	20.8	24.9
自動車部分品・附属品製造業	31.1	30.7	33.6	33.1	35.0	36.1	35.0	30.6	34.7	36.9
自動車車体・附属車製造業	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8
合計(自動車関係)	52.5	53.9	57.7	58.3	61.3	62.2	60.0	53.2	56.3	62.7
シェア(自動車関係)	18.0%	17.7%	18.4%	19.3%	19.3%	18.8%	18.6%	17.6%	17.1%	17.4%
全製造業	292.1	305.1	313.9	302.1	317.2	331.8	322.5	302.0	330.2	361.7

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)

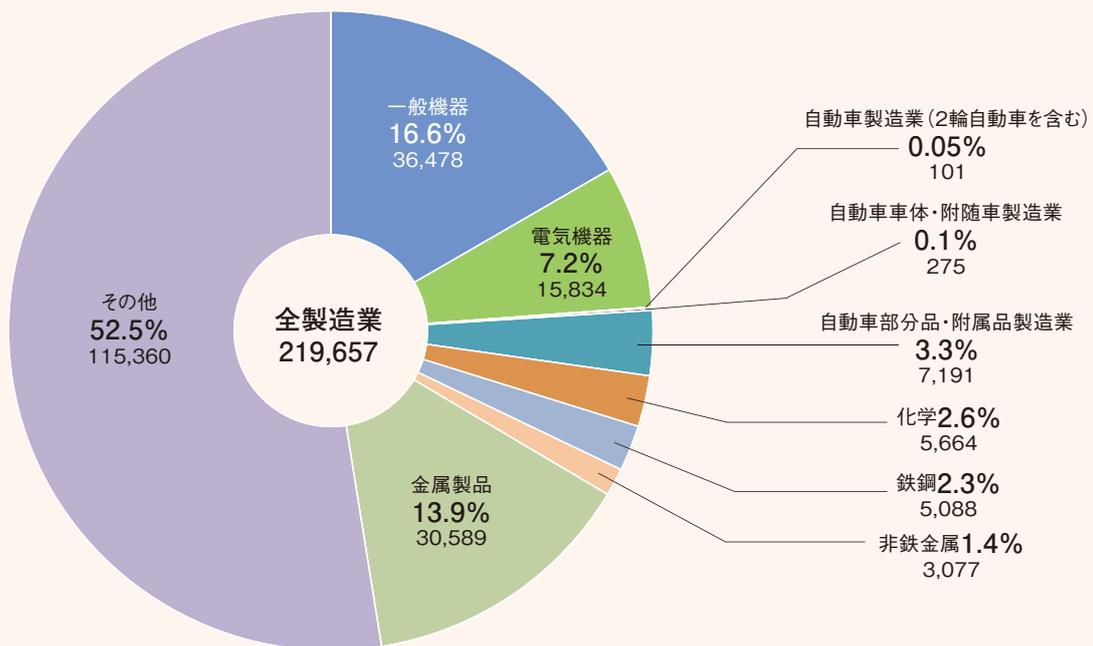
(単位:人)



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)



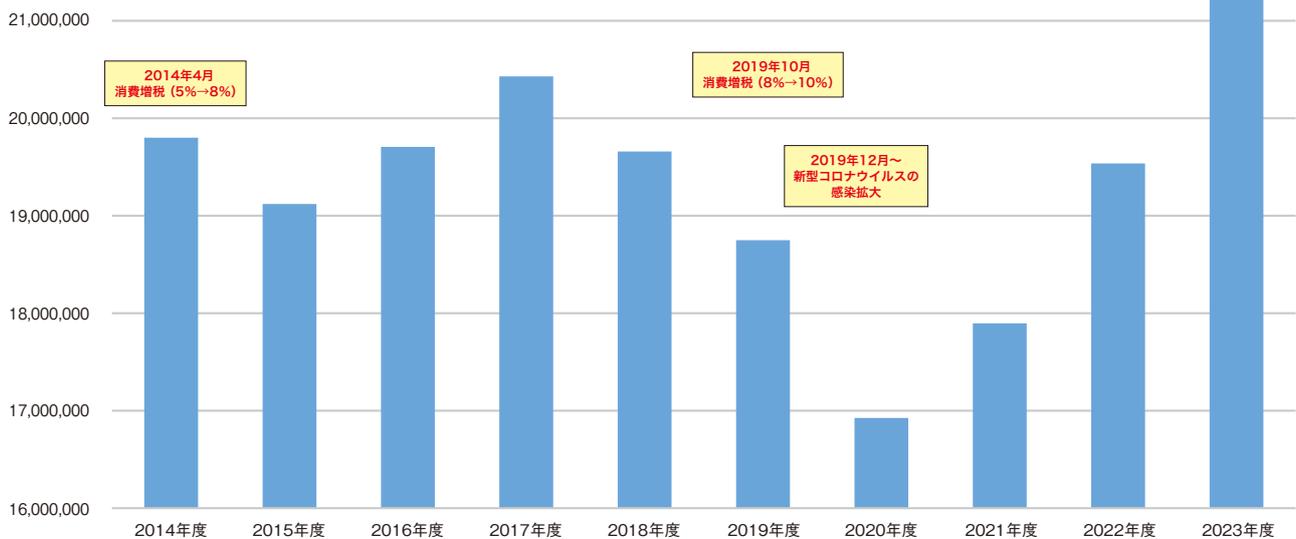
資料:経済産業省「経済構造実態調査」

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。2014年度までは、出荷額は年々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)
22,000,000



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)

	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
資本金規模	出荷額									
	構成比									
100億円超	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%	12,688,548 59.8%
50億円超~100億円以下	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%	2,808,946 13.2%
20億円超~50億円以下	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%	1,439,847 6.8%
10億円超~20億円以下	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%	288,953 1.4%
5億円超~10億円以下	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%	395,906 1.9%
3億円超~5億円以下	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%	1,935,224 9.1%
1億円超~3億円以下	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%	207,573 1.0%
1億円以下	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%	1,462,485 6.9%
合計	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%	21,227,482 100.0%

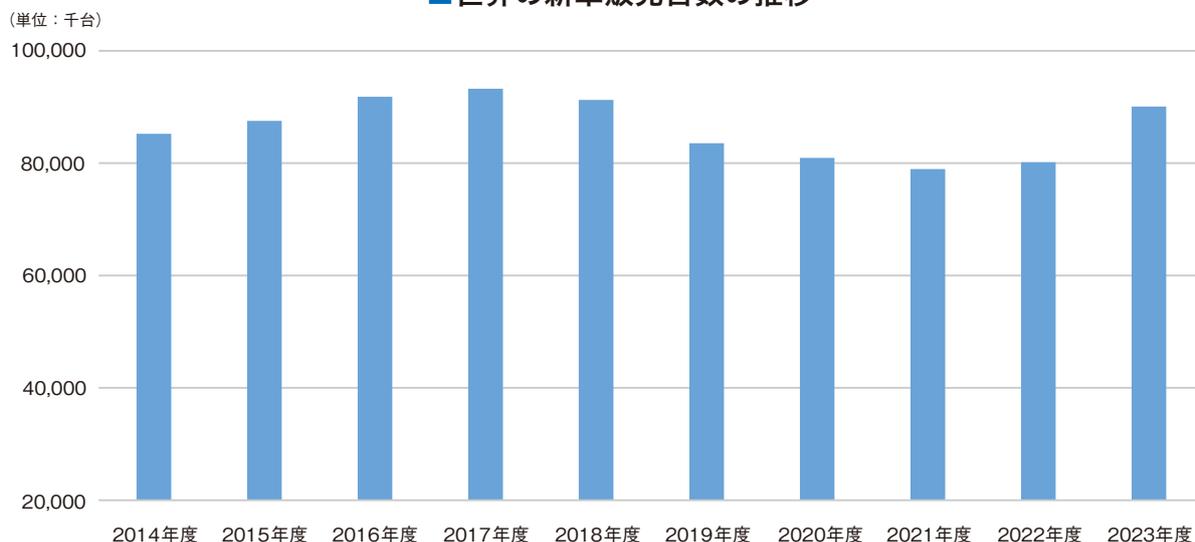
資料:日本自動車部品工業会 自動車部品出荷動向調査
(当会正会員企業の自動車部品出荷動向を調査・集計)

新車自動車販売台数

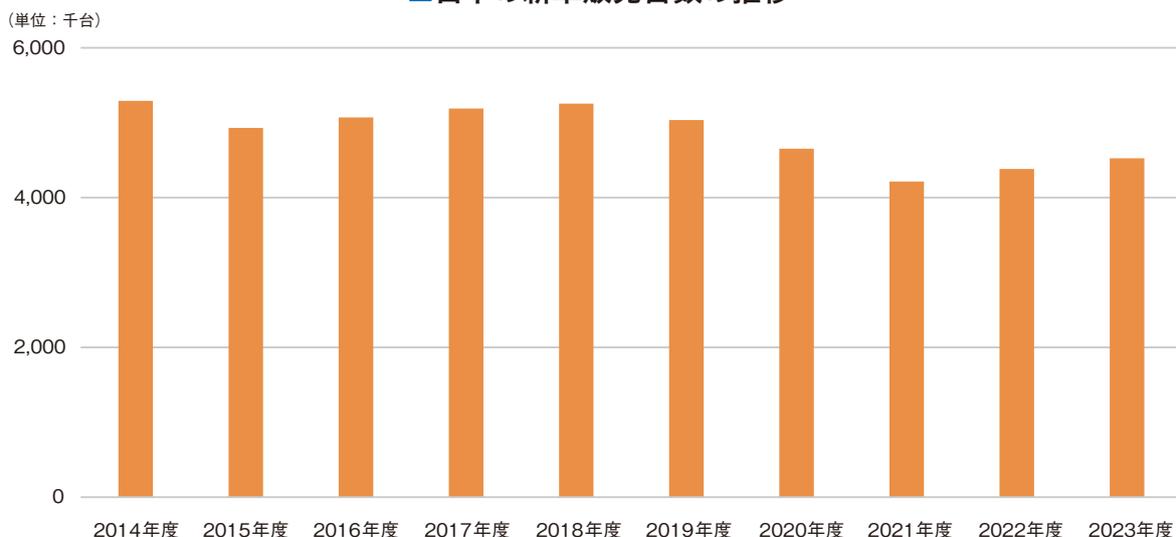
世界の新車販売台数は、2017年度までは拡大していたが、2019年度から2020年度にかけて、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により減少した。2021年度は前年度の反動で、一時需要が伸びたが、海上輸送の停滞や半導体の供給不足により、通年では前年比マイナスとなった。2022年度は各国の物価上昇に対する金融引き締めが行われたものの、自動車の需要は底堅く推移し、半導体不足の緩和もあって、5年ぶりに前年度比増に転じた。2023年度は世界的な経済回復の影響で、販売台数は9,000万台を超え、前年度を上回った。

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等で2015年度は500万台を下回ったが、その後、2018年度まで増加傾向にあった。2019年度から新型コロナウイルス感染症や、半導体供給不足の影響で減少が続いたが、2022年度には回復に転じ、2023年度もその傾向が続き、前年度を上回る水準となった。

■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	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
世界	85,241	87,532	91,814	93,231	91,271	83,550	80,935	78,960	80,149	90,077
日本	5,291	4,930	5,069	5,189	5,253	5,035	4,653	4,213	4,382	4,523

※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や操業度差益等により、増益傾向であったが、2018年度は諸資材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、売上高・営業利益共に回復傾向が続き、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、売上高は30兆円を超えた。2024年度の売上は、引き続き円安効果があるものの客先の減産影響により、昨年度からほぼ横ばいの見通し。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、合理化などの経営改善により、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	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	2024年度
売上高	258,064	272,261	258,532	271,292	273,166	256,132	219,440	242,944	275,783	309,327	307,438
営業利益	15,660	16,104	16,462	18,437	14,682	7,071	7,507	11,215	11,245	15,601	16,910

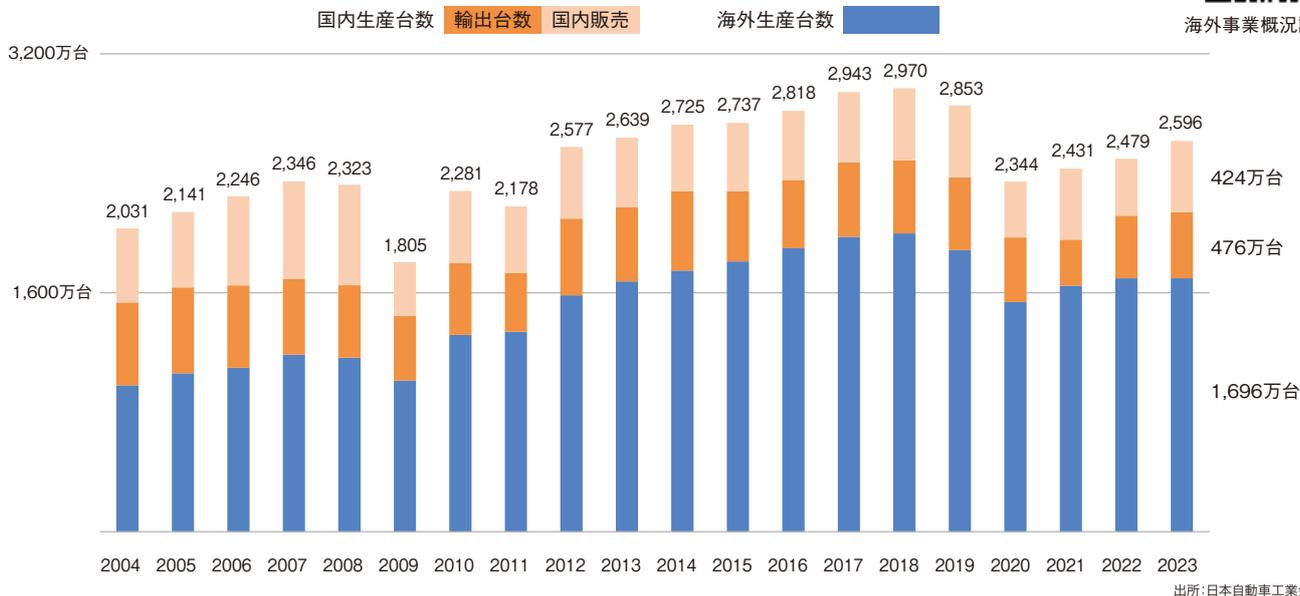
自動車部品メーカーの海外展開

■日系自動車メーカーの生産台数

自動車の生産台数は3年連続増加。ただし海外生産台数は、横ばい。

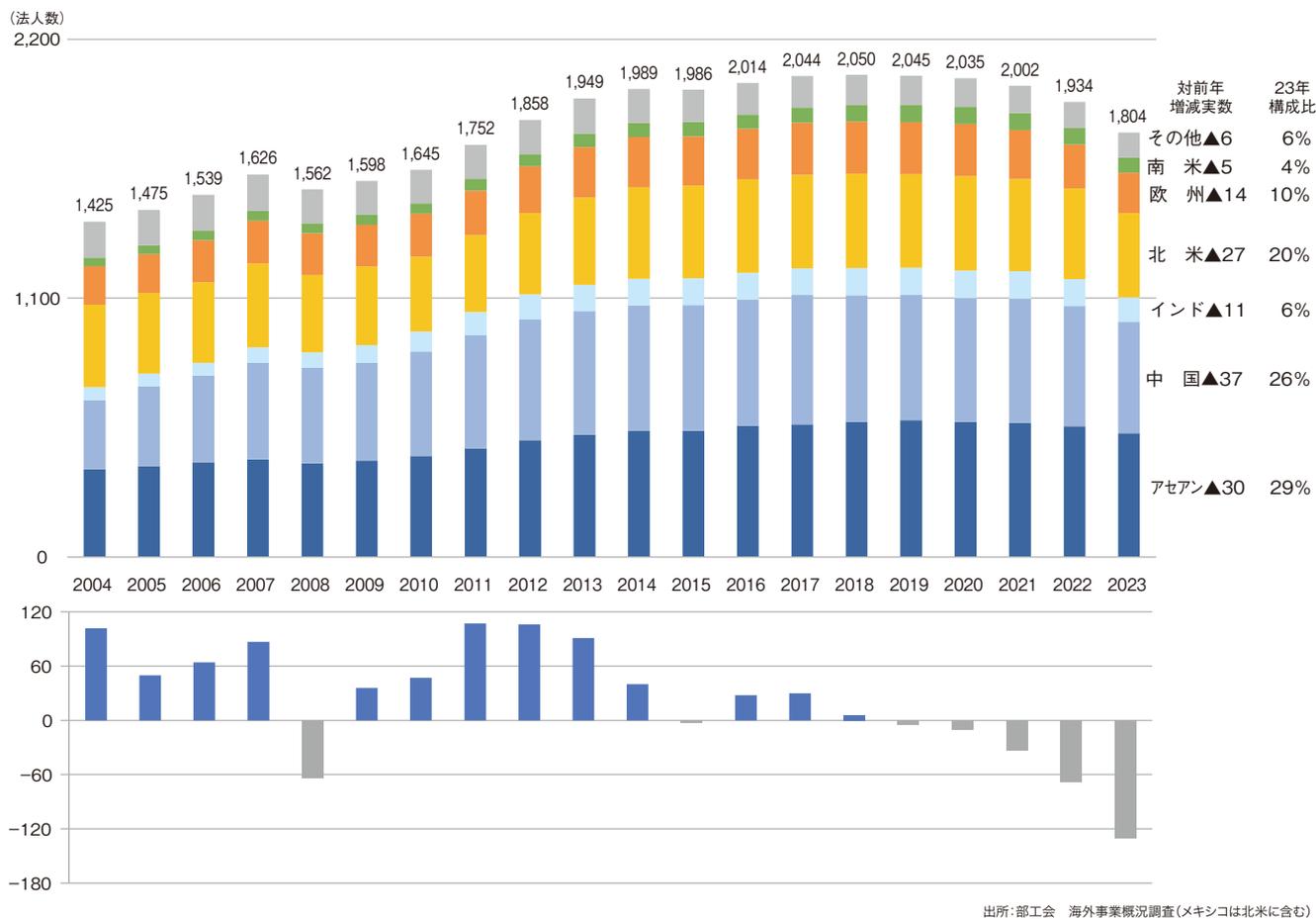


海外事業概況調査



■部工会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5年連続減少、対前年比▲130。全地域で減少が見られたが、地域別の構成比は変化なし。経営環境の変化に対応するため、生産拠点の整理・統合が進んでいると見られる。



■海外生産機能法人数 対前年変動上位国

	1998	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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)	中国 ▲8	米国 ▲7	中国 ▲17	中国 ▲37
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)		ブラジル (+3)	ブラジル (+3)	メキシコ (+5)	スペイン ▲7	米国 ▲7	米国 ▲23
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)		ブラジル (+4)	タイ 英国 (+2)	インドネシア ▲2	中国 (+3)	フィリピン ▲6	タイ ▲15
4	インドネシア (+4)	インドネシア (+3)	ベトナム (+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 (+3)		タイ フランス モロッコ (+3)		タイ ▲1	英国 ▲3	ドイツ ▲6	インドネシア ▲12
5			ドイツ (+3)	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)					フィリピン (+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 (+2)				韓国 ブラジル 英国 チェコ ポーランド ▲3	ブラジル フランス ▲5
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)				英国 メキシコ ▲4
8																マレーシア ▲3
9				マレーシア (+3)	マレーシア (+3)	インド (+4)										
10																

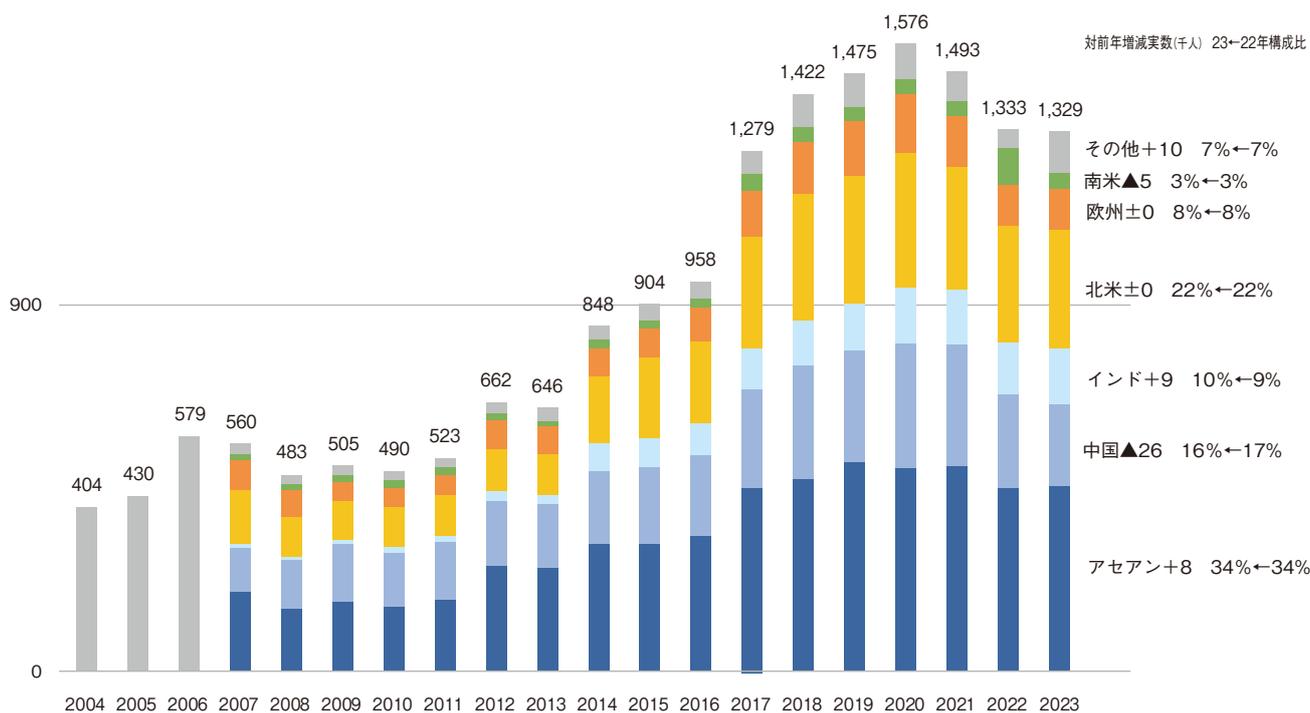
出所：部工会 海外事業概況調査

■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、ほぼ横ばい。中国は23.3万人から20.7万人へ▲11.2%、インドは12.6万人から13.5万に+7.1%。

(千人)

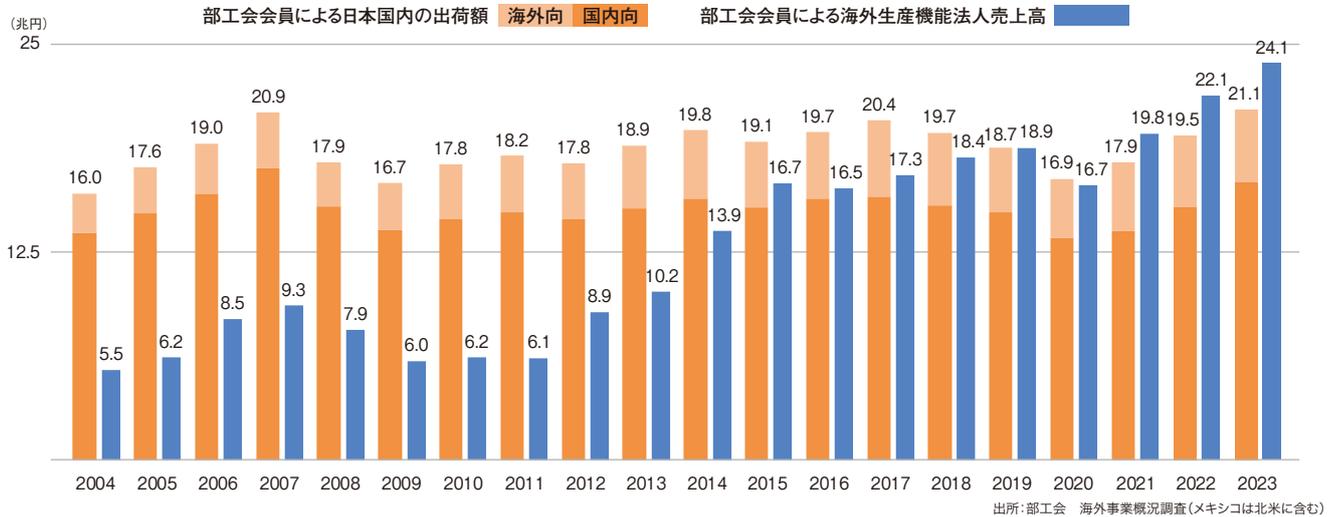
1,800



出所：部工会 海外事業概況調査(メキシコは北米に含む)

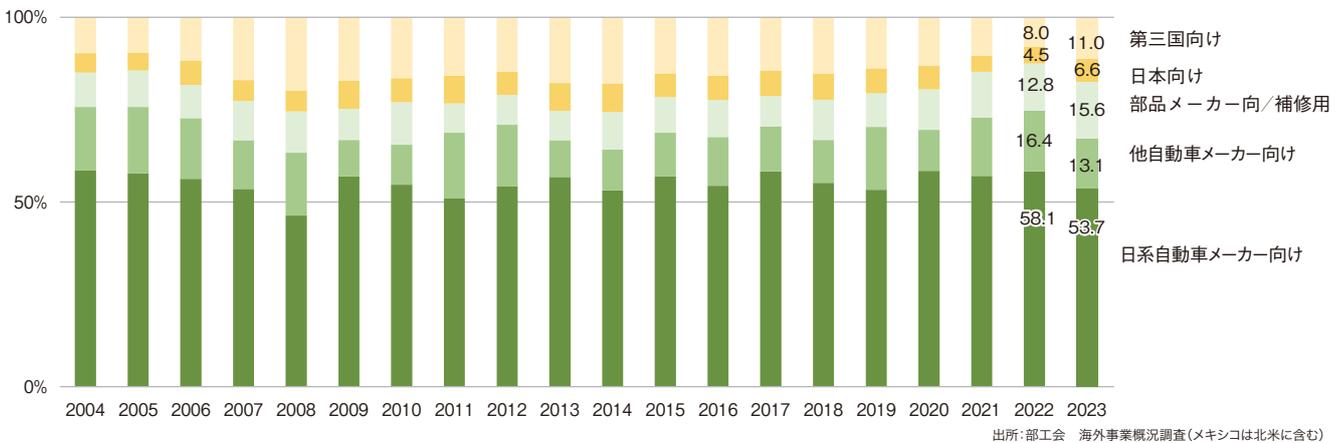
■部工会会員企業による生産法人 売上高の推移

海外生産機能法人の売上高は、3年連続で過去最高を更新し24.1兆円。対前年比+2兆円(+9%)、ただし為替の影響が+1.6兆円。



■海外生産機能法人からの仕向け先別比率

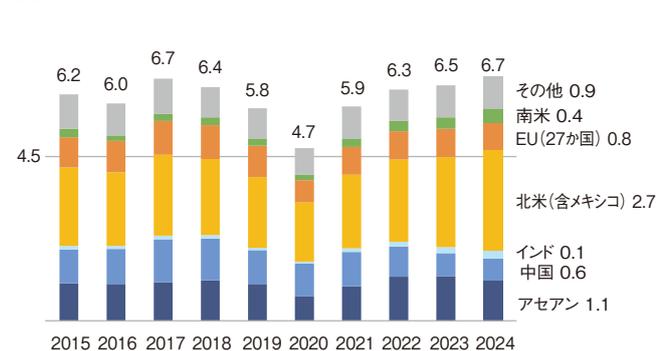
当該国外への輸出比率が5%伸びた。当該国内では、部品メーカー向けの比率が拡大。



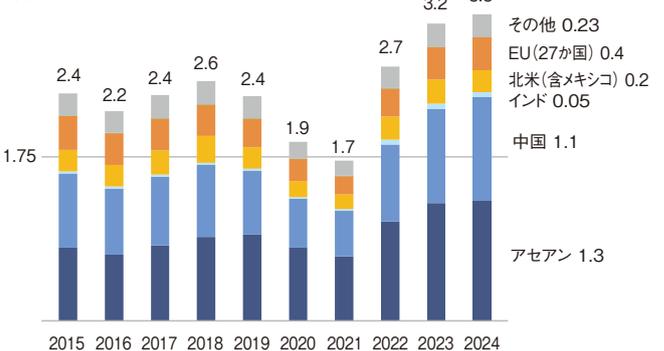
■自動車部品の輸出・輸入

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〉

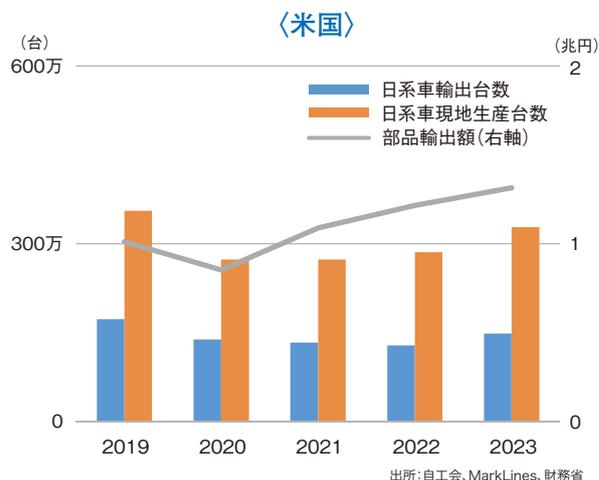
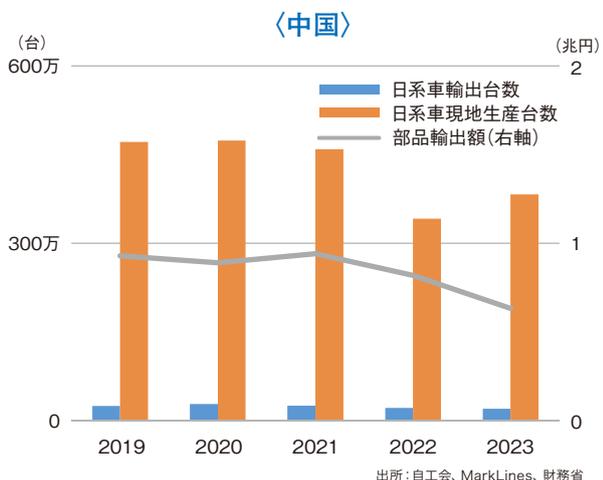


〈海外から日本への自動車部品輸入 地域別〉

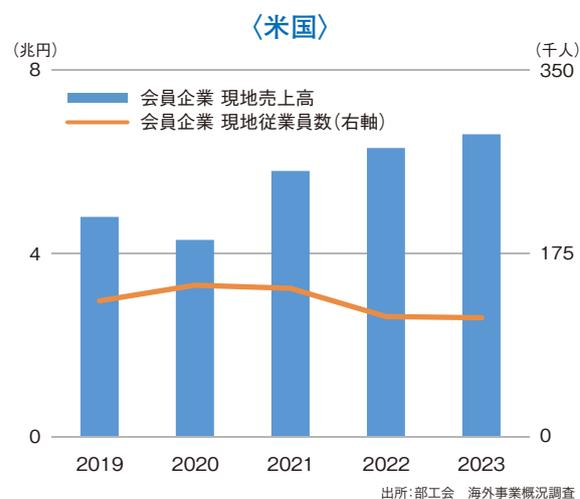
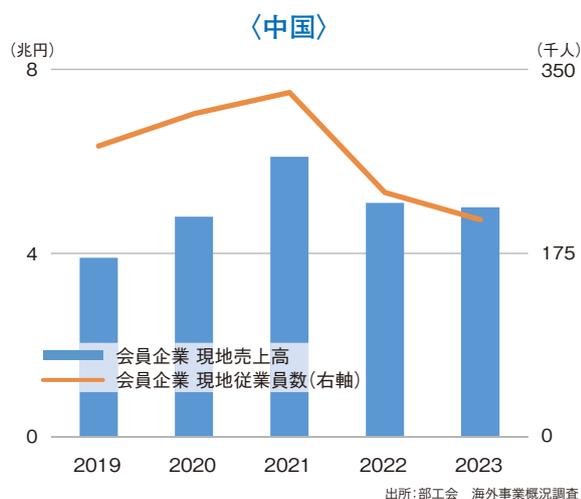


中国、米国の状況

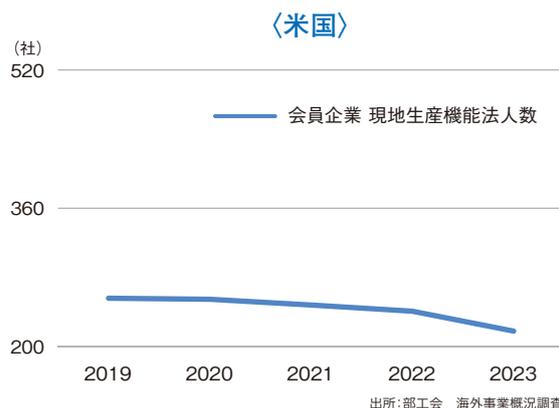
日本からの輸出台数、現地での日系生産台数、日本からの部品輸出額について、2019年から5年間の中国、米国の状況を整理した。2022年から2023年で見ると、中国、米国とも日系の現地生産台数は増加、輸出台数は米国は増加、中国は大きな変化なし、部品輸出額では中国向けは減少、米国は為替の影響もあり伸びている。



会員企業の状況は、2023年は、中国の売上高は微減、従業員数は▲12%、米国は売上高が増加、従業員数は横ばい。



現地の生産機能法人数は、2か国とも拠点の集約や事業撤退などにより減少。



重点活動テーマ、自工会との連携強化

重点活動テーマ

「100年に一度の変革期」と言われる自動車業界では、電動化や自動運転、ソフトウェアサービスなど、新しい分野が次々と広がっている。自動車産業は、幅広い裾野と多くの企業に関わる業界であり、発注側と受注側が互いに支え合いながら成り立っている。これからも成長を続けるためには、お互いの理解と信頼を深め、サプライチェーン全体で価値を高めながら競争力を強化していくことが重要である。

部工会は、こうした課題に対応するため、8つの重点テーマを掲げ、会員企業とともにサプライチェーン全体の競争力を高める取り組みを進めている。



自工会との連携強化

2024年7月18日に自工会との初の正副会長懇談会が開催され、両会トップにより、「より一層の連携強化」と「継続的な開催」が合意された。第2回の正副会長懇談会は2025年1月23日に開催され、取引適正化などの競争力強化の課題に取り組むことが合意された。

部工会の各活動テーマ推進には、自工会との連携が必要不可欠である。自動車産業の課題解決とサプライチェーン全体の競争力強化に向けて、両会の高いレベルでの意思疎通を通じて連携を強化し、今後も自工会と歩調を合わせて活動していく。



自工会片山会長と部工会茅本会長



自工会・部工会 正副会長懇談会

取引適正化の取り組み

1. 価格転嫁促進ツールに労務費を追加

円滑な価格交渉・取引適正化推進のために、一般公表データに基づき、価格推移と増減を表計算ソフトで分かりやすく確認出来る価格転嫁促進ツールに、原材料やエネルギーに加えて、労務費に関するデータを新たに追加。

【労務費の関連指標】

- ①消費者物価指数（前年比）
生鮮食品を除く総合指数。総務省統計局掲載データより。
- ②賃上げ率（年率）
・ペア（基本給のベースアップ）と定昇相当分（賃金カーブ維持分）を含む
・自動車総連とJAMからデータを提供頂き掲載
*自動車総連：
12労連（全トヨタ労連、全日産・一般業種労連、全国本田労連、全国マツダ労連、全三菱自動車・三菱ふそう労連、スズキ関連労連、SUBARU関連労連、全ダイハツ労連、全国いすゞ自動車関連労連、日野自動車労連、ヤマハ労連、日本自動車部品産業労連）のメーカー部会、車体：部品部会
*JAM：自動車部会56車組
- ③最低賃金（円）
厚生労働省HP掲載データより。
全国加重平均・各都道府県データ。



価格転嫁促進ツール

2. 価格転嫁事例集への項目追加

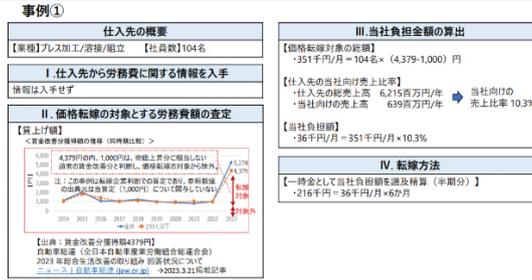
会員企業の仕入先への労務費転嫁の具体的事例(利用指標、計算方法、転嫁方法等)を新たに追加。

IV. 労務費

1. 価格転嫁額見積りの業務フローと価格転嫁方法



2. 価格転嫁事例



価格転嫁に関する転嫁事例集

3. 適正取引に係る社内外への浸透

発注者として価格転嫁を進める為に、各社の価格転嫁に関する方針や意思を社内・外に文章や資料にて連絡する必要な具体的な文章や資料の実例を示し、発注者としての適正取引実現に向けた浸透活動を支援。

【事例の概要】

事例	分類	用途	発行時期	発信元	発信先
事例1	社内浸透	・社内全部門、国内グループ会社を含めた情報発信 ・原材料費・エネルギー費用等に加え、労務費の価格転嫁促進の明示的な連携 ・経営会議での報告に基づく全仕入先へのレター・出状指示及び出状先の管理指示	2024年2月	調達部門	購買関連業務部門長 国内グループ会社 調達業務部門責任者
事例2	社内浸透	・労務費指針の社内通知	2023年12月	調達部門	社内幹部
事例3	社内浸透	・価格転嫁に係る方針の社内通知・説明	2022年12月	経営企画 部門	全役員
事例4	社内教育	・価格転嫁に係る方針の社内通知・説明	2024年1月	調達部門	社内全バイヤー
事例5	対外発信	・労務費を加えた価格改定に係る社外通知	2023年8月	調達部門	仕入先
事例6	対外発信	・労務費指針を受けた取組方針の社外通知	2023年12月	調達部門	仕入先
事例7	対外発信	・労務費指針を受けた取組方針の社外通知	非公表	調達部門	仕入先
事例8	対外発信	・経営トップによる労務費を含む価格転嫁方針の社外通知	2024年2月	代表取締役 役員	仕入先

【事例の紹介】



適正取引に係る社内外への浸透事例

広報支援活動

1. 大学生への業界認知度向上に向けた業界紹介ページ

大学生への自動車部品業界の認知度向上の為に、部工会ホームページ上にスマホで気軽にみれるサイト(3分でわかる自動車部品)を開設し、SNSから誘導。また、そこから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)を設置し、より多くの学生に会員企業を知ってもらい取り組みをした。

1. WGの活動目的：自動車部品産業のプレゼンス向上による、会員企業への貢献（主に採用観点）



2. 3分で知る自動車部品業界

モビリティ社会の発展に対する自動車部品業界の貢献、そこで活躍するイメージが持てることをめざしたホームページ



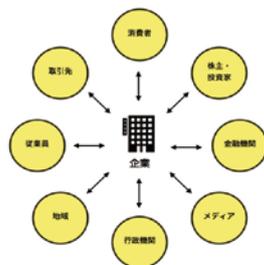
3分でわかる自動車部品

2. 広報力向上に向けたPRセミナーの開催

会員企業の広報人材育成支援事業として「PRセミナー」を実施し、第1回は「デジタルリスクへの対策と対応」をテーマに、第2回では、「自社の強みを見つけ効果的に訴求」をテーマとして若手広報担当者向けに開催し、セミナーに加えてワークショップ形式を取り入れ、会員企業の広報力の底上げを図った。

PRとは「Public Relations」の略。
#PRや#プロモーションの略称等ではない

社会のあらゆる関係者との
継続的な信頼構築こそがPR。



PRセミナーの様子

第9次環境自主行動計画(改定版)

部工会では、従来から環境問題への対応を重点課題としてとらえ、地球にやさしい環境作りを推進するために、1996年12月に環境自主行動計画を定め、会員企業と共にCO₂削減をはじめとする地球温暖化防止対策や、自動車業界全体を通じたりサイクル推進体制の構築等に取り組んでいる。

こうした活動には終わりがないため、部工会では過去に何度も行動計画を見直し、改訂してきた。今後一歩先を見越した環境施策の展開に努力していく。

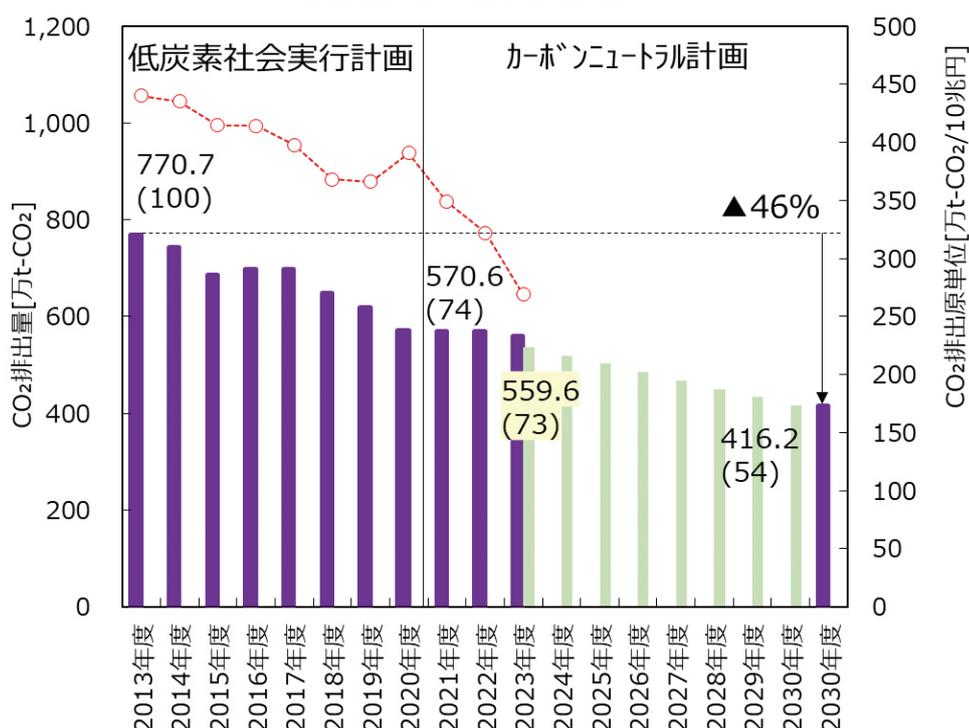
◆数値目標:

<p>2030年度 CO₂排出量</p>	<p>2013年度比で46%以上の削減を目指す。</p> <p>対象：国内事業場のエネルギー起源排出量(Scope1、2) (国のエネルギー政策等の変更があった場合には見直す。)</p> <p><前提条件></p> <ul style="list-style-type: none"> ◇第6次エネルギー基本計画では2030年電源構成が非化石59%程度に計画。 ◇業界として最大限の削減努力を図るため、省エネ努力と再生可能エネルギーの積極活用を行う。
<p>2025年度 産業廃棄物</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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)



環境自主行動計画

CO₂排出量・原単位の推移



カーボンニュートラル(CN)に向けた取り組み

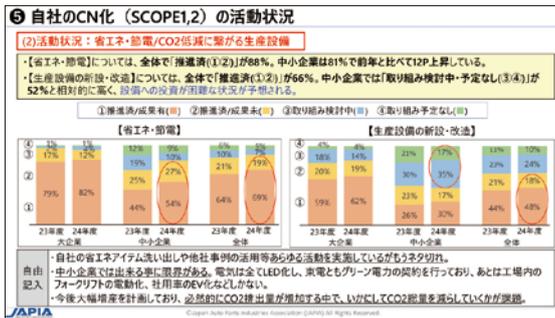
1. 部工会方針

方針	政府の「2030年排出削減目標」「2035年グリーン成長戦略」「2050年カーボンニュートラル」の達成に向け、自動車業界の一員として全力でチャレンジする
----	------------------------------------------------------------------------------

2. 2024年度のCN活動

(1) CNアンケート調査、目標・アクションプラン(AP)の展開

※目標・AP作成にあたって、部工会単年度数値目標(CO2排出量▲1%相当以上)を展開



CNアンケート調査結果

■ 24年度「目標・アクションプラン(AP)」のお願い

(1)24年度目指す姿
 部工会全体で目指す統一目標(数値)を掲げ、全会員企業が丸ごと達成に向け行動を起こす

(2)24年度部工会統一目標(数値)
 ・部工会2030年目標(CO2排出量 13年度比 ▲46%以上削減)と整合を取る形で、最低限維持も目標として以下整理。
 (但し、以下はあくまでも最低限であり、可能な企業は更に高みを目指す目標を設定ください)
数値目標：CO2排出量 13年度比▲1%相当以上削減 (比較年度は実状に即して変更可)
対象範囲：Scope1,2 (可能な企業は、Scope3の自主目標策定を積極的に実施ください)

(3)24年度策定内容

項目	策定内容	目的
目標	24年度に目指すCO2削減数値目標 (部工会統一目標 ▲1%相当以上)	部工会全体で目指す削減目標と数値をより意識し、一体となって取り組む雰囲気醸成を図る
アクションプラン	上記目標達成に向けた活動計画 (CO2削減に繋がる具体的な活動計画)	目標達成に向けた具象的活動を掲げ、着実な実行、ひいては成果(CO2削減)に繋げていく
課題	目標達成・アクションプラン推進における課題・困り事	目標達成に向けて取り組む中で、抱える課題・困り事を顕在化し解決に繋げる

目標・アクションプラン展開資料



CNアンケート調査結果
目標・AP集約結果
(会員専用サイト)

(2) 自己診断ツール

会員企業からの要望を踏まえ、自社のCN活動の立ち位置・レベル感がわかる帳票を作成



自己診断シート

■ 自己診断シート (抜粋)

項目	評価	解説
1. 必要不可欠事項	5	...
2. CN活動推進体制(責任体制)	3	...
3. CN活動推進アクションプラン作成状況	3	...
4. 大規模な省エネ設備投資	2	...
5. 工場内の省エネ化(LED照明・計量器等)	3	...
6. エネルギー単価の見える化(時間別・時間帯別)	3	...
7. 削減手段支援1：削減事例集	3	...
8. 削減手段支援2：削減事例集	3	...
9. CO2削減管理計画(削減率)	3	...
10. 削減率向上支援	3	...
11. CN推進計画(削減率)	3	...
12. 削減率向上支援	3	...

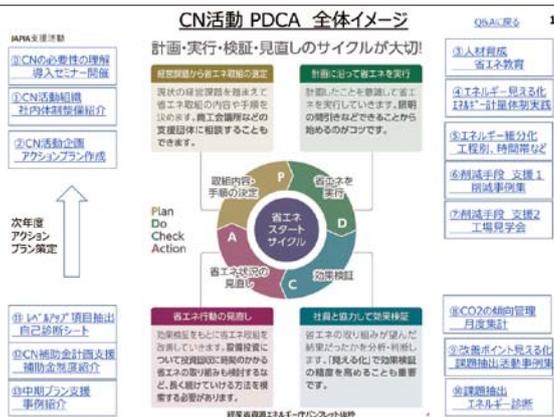


自己診断シート
(会員専用サイト)

(3) 各種CN支援ツール(活動進め方集・事例集)

会員企業・その仕入先が活用できるツールを数多く作成

- これで実践CN活動リスト
- これで実践CN活動リスト【対仕入先】
- 簡易見える化算出表
- 設備別省エネ活動方法表
- 新事業創出・事業転換事例集
- CN推進にあたっての基礎知識
- 省エネ対策事例集 など



これで実践CN活動リスト



これで実践CN活動リスト
(会員専用サイト)



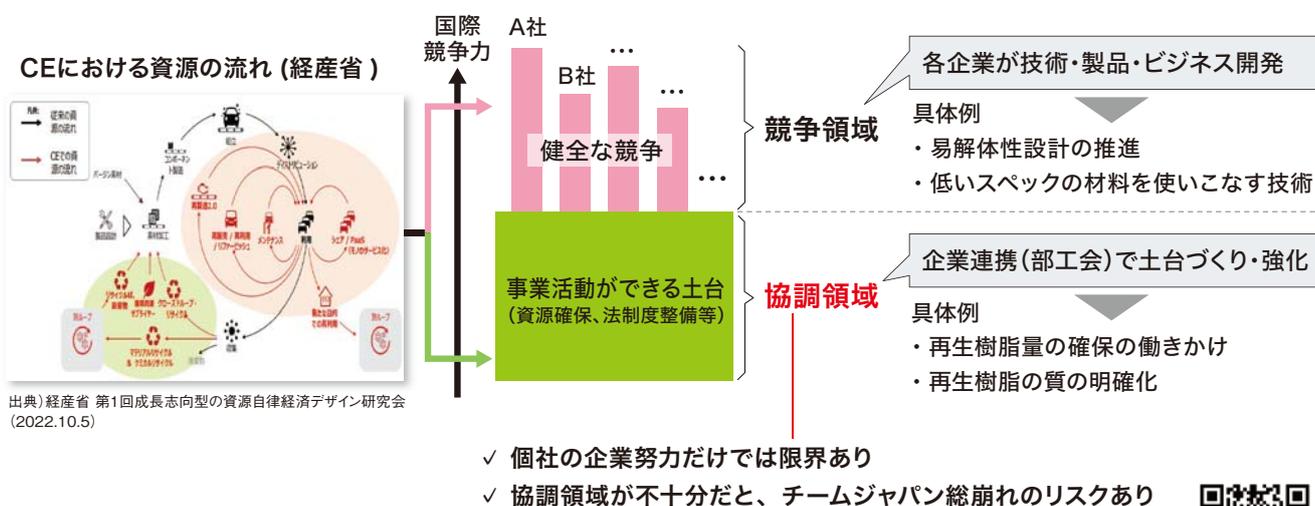
省エネ対策事例集
(会員専用サイト)

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、2024年12月にCEタスクフォースに格上げし、以下の方針・活動方向性のもとに、2024年度は欧州ELV規則の把握に加え、国内リサイクル市場状況の把握、自動車で活用できるリサイクル材創出に向け、自工会と連携しながら政府への働きかけを推進した。

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。



CEタスクフォースにて協調領域の共通課題を検討



CEタスクフォース

2. 活動実績(環境省 自動車向け再生市場構築のための産官学コンソーシアム 参画)

2024年11月20日、欧州ELV規則案が提案されている状況下において、自動車製造に対し、再生プラスチックはほとんど供給されておらず、グローバルなサプライヤーチェーンを有する企業への影響を懸念し、高品質な再生材の流通量を拡大する必要がある為、再生材市場の構築を目指し、環境省が産官学コンソーシアムを立上げた。

部工会も参画会員に入り、現場目線での課題を3回の業界ヒアリングで打ち込み、2025年3月17日に出されたアクションプラン検討に対して、意見具申を進めた。



環境省
アクションプラン

3. 活動実績(ケミマネ2024で報告)

2024年9月12日に行われたJAPIAケミマネ2024において、部工会におけるCE課題に関して、アイシン小木曾様より講演実施。



JAPIAケミマネ
CE講演資料

環境に対する取り組み ～化学物質規制～

1. ストックホルム条約残留性有機汚染物質検討委員会 (POPRC20) に初参加

従来、部工会は経産省経由で意見を打ち込んでいたが、対象物質のMCCP(中鎖塩素化パラフィン)の勧告書が最終化されることもあり、イタリア・ローマで開催のPOPRC20会議に部工会として初参加した。これまでの経産省への部工会の貢献が認められ、産業界を代表し意見を直接表明できるようオブザーバー参加の要請を受けたもの。

開催地：イタリア・ローマ



Home | Food and Agriculture Organization of the United Nations (fao.org)

2. 化学物質管理に関するコンソーシアム立ち上げ

「この物質が規制されたら自動車が製造できない。環境保護に必要な技術や製品も成り立たなくなる。」大袈裟に聞こえたかもしれないが、これが、現在の化学物質規制の潮流である。これまで多くの産業界は、決まった化学物質規制の内容を理解し、期日までに対応する活動が主であったと認識しているが、科学的根拠のない規制や、極端に社会経済活動とのバランスを欠いた規制に対しては声をあげる必要がある。部工会は数年前から、規制当局への意見提出や直接のやりとりを通じた渉外活動を進めてきた。しかしながら、この規制の潮流に立ち向かうためには、規制化のより早い段階から、より影響力のある活動をする必要がある。そして今年度、部工会以外の業界団体や経済産業省への理解活動を含め、「化学物質規制に関するコンソーシアム」の立ち上げを進めた。STEP1として、産官関係者が規制に対する共通認識を持てる場をつくった。今後、残留性有機汚染物質に関するストックホルム条約 (POPs条約) で廃絶決定され、国内でも規制される見通しである MCCP(中鎖塩素化パラフィン)の対応として、第一回のMCCPコンソーシアムをキックオフした(2025年2月4日経産省本館)。繋がりが希薄であった関係団体間、産官間が一堂に会し、各々の状況を知り、全体を知り、共通の課題認識を持つことができた。今後、STEP2としてコンソーシアムの枠組みを整備し、規制化のより早い段階から産管連携することで、より効果的な渉外活動へ繋げていく。



2月4日(火) 第1回MCCPコンソーシアム開催直前の様子

OI研究会、JMSの取り組み

1. オープンイノベーション研究会(OI研)の活動内容

自動車部品企業が更なる成長を続けるためには、既存事業の強化に加え、新事業化に向けて新たに外を知って連携/共創していくOI活用が求められる。そこで、2024年3月にOI研を立ち上げ、活動を開始した。

24年度の主な活動	
OI活用に向けた意識改革 ・経営層/マネジメント層の理解 ・不確実でもまずやってみる	OIマインドの醸成を目的とした「オープンイノベーションセミナー」を開催。内容は、OI意義、取り組み方、OI研企業における事例紹介。参加者335名、満足度98%。
良質な出会いの場づくり ・将来ビジネスのコア獲得 ・保有技術によるビジネス創出	JMSにて、部品企業側からPRを行うリバースピッチ10枠、およびブース出展25枠/事業会社50枠を確保し、完遂。 JMSのビジネスマッチングにおいて、部工会枠のブース出展企業25社で209商談を実施。(JMS全体では800商談程度)
関係構築を後押しするファシリテート ・保有技術・ノウハウをわかりやすくPR ・パートナーとの対等な向き合い方	OI研各社がメンターとなり、JMSにてリバースピッチを行う中堅中小企業10社を一貫支援。自社アセット整理、プレゼンへのアドバイス、商談への同席、協業に向けた取り組みでの相談事まで。

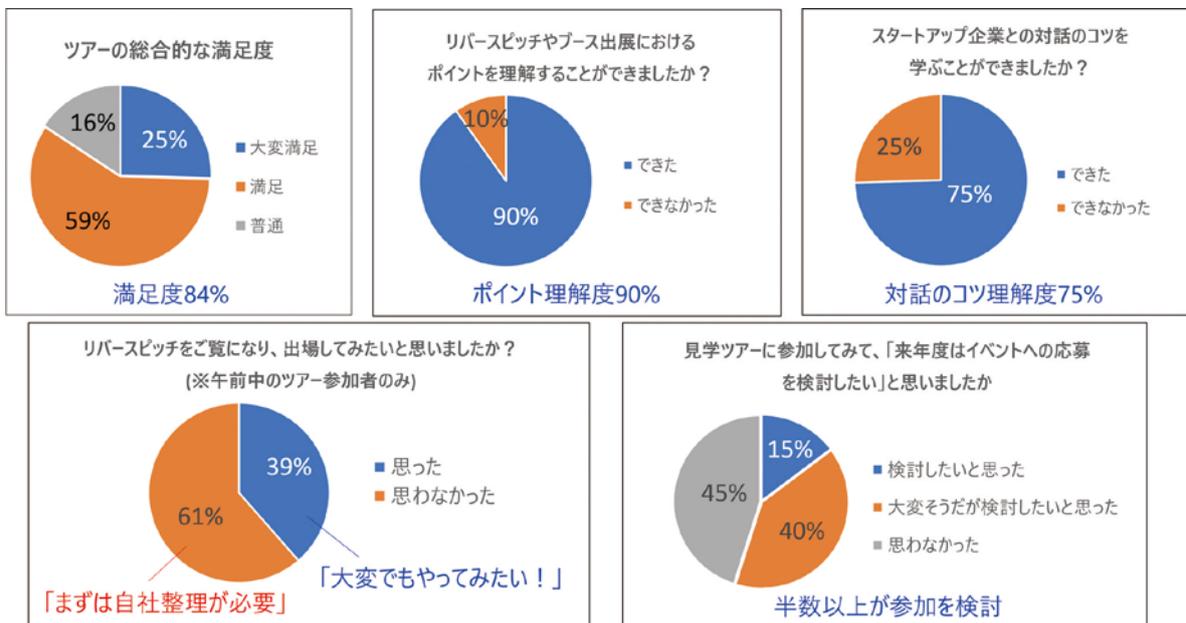
24年度の活動を通して、自動車業界の強靱な商慣習の中でモノづくりをしてきた部品企業にとっては、自社で新たに実現したいことを見つけてOI活用に踏み出すことは容易ではないことがわかった。業界ならではの課題を理解した上で、25年度はより多くの企業がOI活用に踏み出せるよう、支援策を実施していく。

2. JMS Bizweek2024での見学ツアー

OI研では、主に自動車部品企業の中堅中小企業を対象にOI活用への踏み出し支援を行ってきたが、直接支援できる企業数には限りがある。より多くの企業に関心を持ってもらうため、JMS Bizweek2024ではOI研メンバーが説明員となり、部品企業におけるOIに向けた取り組みの紹介やスタートアップとの対話法を伝えるツアーを実施した。4日間で24ツアーを実施し、会員企業とその仕入先企業から155名に参加いただいた。



〈見学ツアー参加者へのアンケート結果〉



デジタルの取り組み

啓蒙啓発支援WGの活動内容

1. 2024年度活動の背景

データ連携することで我が国の産業競争力強化を目指す取り組みが、「ウラノス・エコシステム」として官民協調で進められており、「サプライチェーンでのCFPの見える化」は、データ連携の第一優先テーマになっている。このテーマを行う上で、まず必要なのが、CFP算定ルールの周知であるという認識から、ルールに関するセミナーを2つ実施した。

2. 欧州電池規則に関するセミナーの開催(2024年7月)

欧州電池規則という個別の枠組みの中で、影響を受ける企業は限定的ではあるが、時限設定された法規対応として優先すべきとの考えから、正式な規則発効に先立ち、公開された草案に沿って方法論を解説。また、当事者以外の企業にも、CFP算定に向けた導入として活用いただく旨、幅広く参加者を募り、資料も詳細版に加え、ポイントを絞ったダイジェスト版を用意・説明するなどコンテンツに工夫を凝らした。

1 / 41

欧州電池規則に関するセミナー

電気自動車用電池の
カーボンフットプリント算定と報告

データ流通基盤

2024年7月25日
(一社) 日本自動車部品工業会
データ連携部会
啓蒙啓発支援WG

カーボンフットプリントとは 欧州電池規則

電池のライフサイクルを通じて排出される機能単位あたりのGHG排出量 (kg-CO₂eq)

機能単位：算定対象となる電池が生産に供給する電力量 (kWh)

カーボンフットプリントの宣言単位：kg-CO₂eq/kWh

生産に供給する電力量 (Etotal)：

$$E_{total} = \text{energy capacity} \times \text{FEqC per year} \times \text{years of operation}$$

energy capacity ← 電池容量 (kWh)
FEqC per year ← 年あたりの充放電回数 (回/年)
years of operation ← 運転寿命 (年)

年あたりの充放電回数 (車種別に規定値が与えられている)

- light duty vehicles : 60回
- motorcycles : 20回
- medium duty / heavy duty vehicles : 250回
- その他 : 上記3つから当該車種の電選否

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

3. JAMA法説明会の開催(2025年1月)

様々なサプライヤーが介在する自動車業界にとっては、皆が一様に無理なく取り組めるものであることが重要との観点から、JAMAのガイドラインに基づくCFP算定ルール(JAMA法)が、現実解になりうるものと捉え、先行ルールとの比較や入力ツールへのデモンストレーションも織り交ぜながら、要点を簡潔に整理しながら解説した。結果、8割の参加者から“有益”との高評価を得た。

JAPIA会員様向け
JAMA CFP算定方法 (JAMA法) 説明会

データ流通基盤

2025年1月30日
(一社) 日本自動車部品工業会
データ連携部会
啓蒙啓発支援WG

©Japan Auto Parts Industries Association (JAPIA) All Rights Reserved. 1



JAMA CFP算定方法 説明会資料

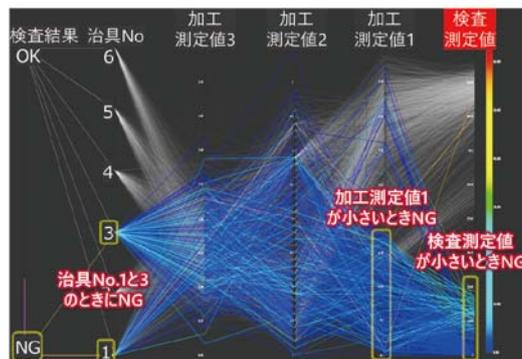
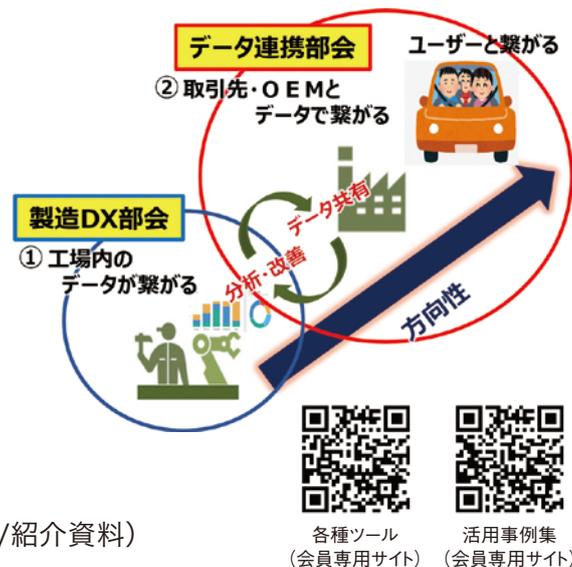
工場内でのデータ連携、サイバーセキュリティ対策

1. 工場内でのデータ連携

製造DX部会では、自動車部品業界におけるデータ活用レベルの底上げや、製造品質強化・顧客満足度向上を目的として、2024年8月に「終日集中検討会」、2025年1月に「製造工程向けビッグデータ分析ツール(AP+DN7)セミナー」を開催した。

以下のツールや各社の事例をホームページで公開している。

- ・トレーサビリティ共通要件定義書
- ・手引書(QA シート)
- ・データ分析・活用ディスカッションシート
- ・関連リンク(インストール/各分析機能の説明/動画教材/紹介資料)



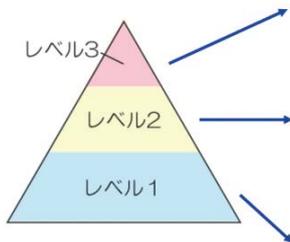
2. サイバーセキュリティ対策

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、2024年8月に改訂版(V2.2)、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。経営者向け説明会、よろず相談会には、のべ約4,100社が出席した。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。



レベル	定義
Lv3	現時点*で自動車業界が到達点として目指すべき項目 *2022年4月
Lv2	自動車業界として標準的に目指すべき項目
Lv1	自動車業界として最低限、実装すべき項目



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4回主催した。今年度も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、警視庁サイバー攻撃対策センター等と連携し、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

基準認証、人材育成の取り組み

1. 新興国の基準認証・インド部品認証への対応

インド政府の“Make In India”方針により輸入品への対抗処置として、BIS認証を要求するQCO(品質管理令)が急ピッチで施行されており、自動車への関連としてはボルトや樹脂材料等が対象となり、今後も対象が広がる見込みである。基準認証部会はこれまで20年以上にわたりインド現地当局を継続的に訪問し、法規認証に関するディスカッションや、基準認証における意見・困りごとを共有する等、良好な関係を構築している。自動車の巨大市場であるインドは、部工会各社にとって極めて重要な国であり、今後も現地訪問によるミッションを実施することで、良好な関係を継続していく。



2. 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」

2023年7月に26社からの受講者を迎えて開講した「第三期モビリティ将来技術研究会」は、第一・二期生による幹事会が、古野技術顧問とともに「グローバル最新自動車動向」、「社会/未来のデザイン」、「ダイバーシティ」など8つのテーマを軸に、本研究会初となるパネルディスカッション、テストコースでの試乗会を含む全13講演を企画した。これまで通り一流の講師陣を迎え、講演会・質疑応答ともに毎回活気ある活動が行われた。

また、幹事会主導のワークショップを併催し、共通のアウトプットとして未来年表の作成に取り組み、2024年7月にMASAMI DESIGNの高橋正実先生をお招きして発表会を開催した。さらに11月には特別講演として、経済産業省 業務改革課長(前:自動車課長)清水淳太郎様にご登壇いただいた。次期も引き続き、多様なテーマと充実したプログラムを提供し、受講生にとって有意義な学びの場となることを目指している。

第四期プログラム状況(案) ※2025年度上期 開講予定

No.	テーマ	形態	ポイント(学び)	想定時期
1	①外部環境認識	講演・ パネルディスカッション	環境認識の必要性、及びその切り口/勘所/捉え方のノウハウ	25.7
			米国経済を中心に現地ならではの生情報(政策)	
			BEV市場拡大と課題	
			客観的データによる事実の把握	
2	②モビリティ業界動向	講演・見学	現地現物活動	25.8
3		講演	SDV概要と動向、商材、技術など	25.9
4		講演・見学	BEV戦略の転換や現状	25.10
			革新材料によるイノベーション	
5		講演・見学	商用車の市場及び各社動向	25.11
6	③先端テクノロジー	講演・ パネルディスカッション	AI倫理、利活用	25.12
			AIとロボテックスの融合	
			AI倫理	
7	講演・見学	AI活用のヒント/ノウハウ	26.1	
8	④異業種連携	講演・見学	宇宙開発の必要性和事業の進め方	26.2
		講演	オープンイノベーション事例	26.3
10	⑤事業戦略	講演・見学	アート思考と未来創造力	26.4
11		講演	戦略立案スキル	26.5
12		講演・見学	スタートアップ、経営者育成	26.6
13		講演	経営戦略リーダーシップ講演	26.7

活動経過
 第一期
 2018年10月～2020年10月
 第二期
 2021年7月～2022年6月
 第三期
 2023年7月～2024年5月

レジリエンスへの対応

保護主義的な政策の広がりや産業・技術基盤を巡る競争の激化により、国家間の対立が深刻化し、外交目的達成の為に経済的威圧政策のサプライチェーンへの影響が新たな脅威となっている。

このような環境変化の中、地政学リスク・経済安全保障の観点から、業界課題や困り事を吸い上げ、政府・自工会へ提案、会員企業が強靱なレジリエンス力を持ち、競争力のあるサプライチェーンを構築するため、2022年度にレジリエンス強化ワーキンググループ(WG)を立ち上げ、24年度からはRS部会として、会員企業のレジリエンス強化に向けた支援を行ってきた。

24年度は前年度に公開した3つの支援ツールに加え、有事の際の対応を念頭に、補完ツールや新規ツールを作成、公開した。「従業員の安全確保」の活動では、特定の国・地域をモデルとした国外退避検討案を作成、汎用版国外退避マニュアルと異なる点や留意すべき点などをまとめた。事業撤退フローでは、有事の際にできることは限られるため、撤退時よりも事前の準備の重要性にフォーカスを当てた「事前準備ガイド」を作成した。さらに、特定国依存からの脱却支援に向けて、材料の特定国への依存度や輸出規制の情報を「特定国依存及び輸出規制材料まとめ表」として公開。会員企業のサプライチェーンリスク把握に活用いただいている。

分科会	ツール名	概要	作成年度
分科会① 「従業員の安全確保」	汎用版国外退避マニュアル	海外派遣者(駐在員・帯同家族・出張者)の退避が必要となった国・地域から安全に退避させるためのマニュアル	23年度
	特定の国・地域をモデルとした国外退避検討案	検討段階であり、会員の意見を反映していく予定	24年度
分科会② 「機微技術管理」	機微技術管理に関する知識集	機微技術の管理方法や流出リスクへの対策方法を取りまとめた知識集	23年度
分科会③ 「事業撤退」	事業撤退フロー	撤退時に考慮すべき項目のリストと、会員の撤退事例も盛り込んだ計画的な「撤退フロー」	23年度
	即時撤退のための事前準備ガイド	有事発生を前提とし、即時撤退が必要となった場合の「事前の備え」にフォーカスした対応ガイド	24年度
分科会④ 「生産をつなぐ」	特定国依存及び規制対象材料まとめ表	特定国に依存していたり、輸出規制の対象となっている材料をリストアップし、依存度(国・比率)や輸出規制有無、自動車業界での使用用途等を一覧表で整理	24年度



レジリエンス 駆け込み寺

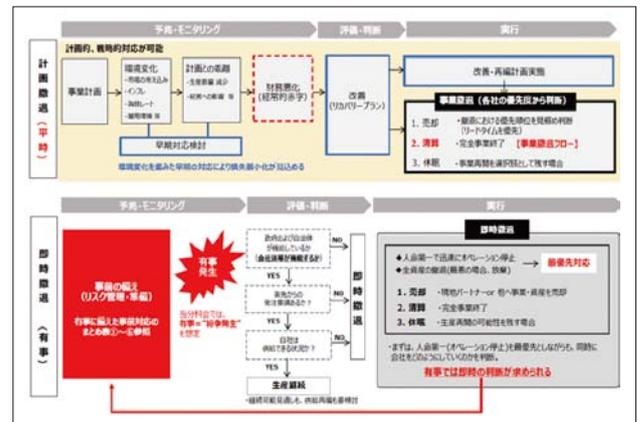
<特定国依存材料まとめ表>

製品名	依存度			輸出規制輸出規制			備考	対象国	時期
	1位	2位	3位	中国	米国	EU			
① 部品	中国 68%	米国 1%	EU 4%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
② 部品	中国 39%	米国 23%	EU 10%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
③ 部品	中国 66%	米国 20%	EU 6%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
④ 部品	中国 32%	米国 18%	EU 16%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
⑤ 部品	中国 16%	米国 11%	EU 9%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
⑥ 部品	中国 52%	米国 12%	EU 2%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度
⑦ 部品	中国 28%	米国 30%	EU 9%	中国	米国	EU	中国	2023/10-2024/12	24年度



特定国依存及び輸出規制材料まとめ表 (会員専用サイト)

<即時撤退のための事前準備ガイド>



即時撤退のための事前準備ガイド (会員専用サイト)

国際連携

国際連携の強化

海外における会員企業の活動支援をするため、会員が進出する国・地域について、政治、経済、社会、産業技術を軸に、部工会会員にとっての重要度を整理し、5か国・地域を担当する組織を立ち上げ活動した。

インドへの対応

経済の発展、人口の増加など成長が著しいインドでは、日系自動車メーカーが増産計画を発表しており、会員にとっての重要性が高い。インドに対する会員企業のニーズ調査の結果、事業や調達先の拡大などのニーズが高いこと、また未進出企業では、業務提携や技術提携の要望があるものの、現地企業の情報や人材が不足していることがわかった。これらを踏まえ、現地の実情を確認するミッションを派遣した。

ミッションでは、日系OEMにて今後の方針をお聞きし、既進出会員企業においてはインド事業の難しさを踏まえた意見交換を行った。インド部工会(ACMA)とのトップミーティングやネットワーキング、さらに Bharat Mobility Global Expo 2025視察も行い、インドの現状を感じる機会となった。



<ネットワーキング>



<トップミーティング>



<オープニングセレモニー>

G7(7か国[※])部工会事務局会合

G7会合とは、世界をリードする自動車生産国・地域の部工会事務局トップが一堂に会し、情報共有を実施する場として、2017年から開催。2021年以降はコロナの影響があり中断していたが、今回5年ぶりに再開した。部工会はG7への参加を通じ、各国部工会と関係構築するとともに収集した各国の情報(各国部工会の課題感など)を会員企業に提供している。

※7か国：米国、カナダ、メキシコ、欧州、インド、ブラジル、日本



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：部工業)
 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

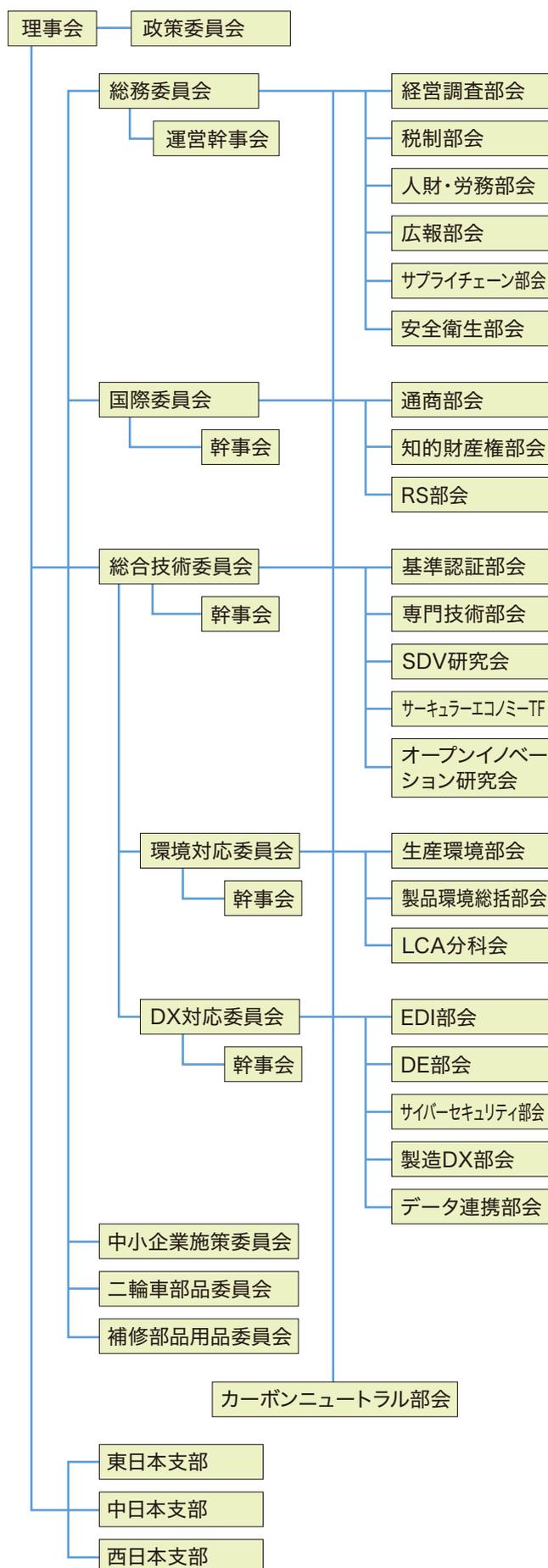
特別会員 ①学識経験者
 ②自動車産業政策を推進する地方公共機関等

【会員数】令和7(2025)年5月1日現在

	正会員	賛助会員	合計
東日本支部	249	13	262
中日本支部	92	2	94
西日本支部	87	4	91
合計	428	19	447

	学識経験者	地方公共機関等
特別会員	7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対応が難しい課題について、国内外の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：国際連携の強化（各国・地域の部品関連団体）、会員の海外事業やレジリエンス力強化の支援、知財人材の育成、模倣品対策活動

■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等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、DXの取り組みの支援、Web展示会（自動車部品技術情報提供サービス）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、自工会等業界団体、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新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。



部工会HP

入会のご案内

部工会には、約450社の会員企業が参加しています。メーカーや商社等、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

- ①最新業界情報の入手・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、個社では解決が難しい課題（取引適正化、カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミー、GX、DX等）について、部工会会員企業の共通課題を掘り起し、企業連携が解決策を検討し、具体的な取り組みを実施しています。また、各課題解決のための支援ツールの提供、業界・行政の最新動向の提供、専門性の高いセミナーや勉強会の情報提供サービスにも力を入れています。

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



■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

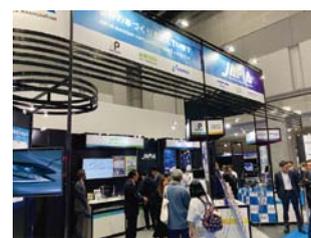
自動車部品産業に大きく関わるCASEやカーボンニュートラルへの対応、サイバーセキュリティ対策等、タイムリーなテーマで講演会、セミナーを開催しています。



セミナー写真

■共同出展

中小会員企業による共同出展等も実施しています。



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 (2025年5月1日現在)

正会員 (428社)

株式会社アーケム	エムケーカシヤマ株式会社	澤久工業株式会社	大東プレス工業株式会社
アート金属工業株式会社	エルリングクリンガー・マルサン株式会社	澤藤電機株式会社	大同メタル工業株式会社
株式会社アーレスティ	エンケイ株式会社	三遠機材株式会社	ダイナガ株式会社
株式会社アイエーシーインターナショナル	オイレス工業株式会社	三役工業株式会社	太平洋工業株式会社
アイコアルファ株式会社	大阪フレキシブル工業株式会社	三恵技研工業株式会社	太平洋精工株式会社
愛三工業株式会社	株式会社オーツカ(東日本支部)	株式会社サンケイマニユファテック	大豊工業株式会社
株式会社アイシン	株式会社オーツカ(中日本支部)	株式会社三五	大洋機工株式会社
アイシン機工株式会社	大塚工機株式会社	三幸電機株式会社	大洋ナット工業株式会社
アイシン軽金属株式会社	オートスプライス株式会社	株式会社サンコー	株式会社高木製作所
アイシンシロキ株式会社	株式会社オートネットワーク技術研究所	三州電線株式会社	高田工業株式会社
アイシン高丘株式会社	オートリブ株式会社	サンスター技研株式会社	タカラ株式会社
株式会社アイシン福井	大野ゴム工業株式会社	サンデン株式会社	竹内工業株式会社
愛知皮革工業株式会社	株式会社オーハシテクニカ	サンライズ工業株式会社	株式会社タチエス
IPF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
株式会社青木製作所	株式会社大森	三輪精機株式会社	中央可鍛工業株式会社
株式会社青山製作所	岡本硝子株式会社	三和ニードルベアリング株式会社	中央精機株式会社
株式会社アクア	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
曙ブレーキ工業株式会社	荻野工業株式会社	株式会社ジーエスエレクトック	中脩スプリング株式会社
株式会社浅川製作所	株式会社オディックス	GMB株式会社	千代田工業株式会社
株式会社浅野歯車工作所	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
旭鉄工株式会社	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
朝日電装株式会社	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
芦森工業株式会社	河西工業株式会社	株式会社JVCケンウッド	株式会社ディーアクト
アスエネ株式会社	カヤバ株式会社	ジェコー株式会社	THE Connectivity Japan合同会社
株式会社アスクテクニカ	川崎工業株式会社	シグマ株式会社	THKリズム株式会社
株式会社アステア	川崎自動車工業株式会社	しげる工業株式会社	TPR株式会社
Astemo株式会社	株式会社神菱	四国電線株式会社	株式会社TBK
Astemo阪神株式会社	株式会社キーケルトジャパン	芝実工業株式会社	株式会社ティラド
アディエント合同会社	キーパー株式会社	島野精機株式会社	テネコジャパン株式会社
株式会社アドヴィックス	株式会社キーレックス	ジヤトコ株式会社	天昇電気工業株式会社
株式会社アパックス	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
株式会社アマダプレスシステム	岸田精密工業株式会社	株式会社城南製作所	株式会社デンソーエレクトロニクス
株式会社荒井製作所	鬼怒川ゴム工業株式会社	昭和金属工業株式会社	株式会社デンソー三共
アルプスアルパイン株式会社	株式会社キャットアイ	株式会社シンク・リード	株式会社デンソーテン
淡路パッキン株式会社	協栄プリント技研株式会社	新興工業株式会社	東亜工業株式会社
イーグル工業株式会社	株式会社共立精機	株式会社新生製作所	東海電装株式会社
株式会社飯塚製作所	協和工業株式会社	株式会社シンダイ	株式会社東海理化
株式会社イクヨ	協和合金株式会社	新元元工業株式会社	株式会社東海理機
石川ガスケット株式会社	共和産業株式会社	神明電機株式会社	東京ガスケット工業株式会社
株式会社一井	共和レザー株式会社	株式会社杉浦製作所	東京ラヂエーター製造株式会社
市光工業株式会社	株式会社キリウ	スタッフ株式会社	有限会社東京濾過工業所
一志株式会社	クアルコムジャパン合同会社	スタンレー電気株式会社	東京濾器株式会社
伊藤金属工業株式会社	クシロプレーキ株式会社	住友ゴム工業株式会社	株式会社東計電算
株式会社イノアックコーポレーション	株式会社クゼー	住友電気工業株式会社	株式会社東郷製作所
株式会社今仙電機製作所	国本工業株式会社	住友電装株式会社	株式会社東芝
株式会社入江産業	クノールプレムゼ商用車システムジャパン株式会社	住友理工株式会社	東洋エレメント工業株式会社
イワタポルト株式会社	クミ化成株式会社	制研化学工業株式会社	株式会社東洋金属工業所
株式会社ヴァレオジャパン	倉敷化工株式会社	精興工業株式会社	東陽工業株式会社
白井国際産業株式会社	クラリオンライフサイクルソリューションズ株式会社	株式会社セキソー	東洋電装株式会社
株式会社内田スプリング製作所	クリサンセマム株式会社	ゼット・エフ・ジャパン株式会社	東洋ファスナー株式会社
内山工業株式会社	株式会社啓愛社	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
エイケン工業株式会社	京浜精密工業株式会社	ゼット・エフ・パッシブ・セーフティ・システムズ・ジャパン株式会社	豊田合成株式会社
エイヴィエルジャパン株式会社	ケーブル工業株式会社	セメダイン株式会社	株式会社豊田自動織機
株式会社エクセディ	株式会社小糸製作所	セルスター工業株式会社	豊田鉄工株式会社
江崎工業株式会社	株式会社神戸製作所	株式会社ゼロボード	トヨタ紡織株式会社
エス・オー・シー株式会社	国産部品工業株式会社	千住金属工業株式会社	トライス株式会社
SGSジャパン株式会社	国分プレス工業株式会社	セントラル自動車工業株式会社	ドライブジャパン株式会社
株式会社エスワイエス	株式会社五光製作所	双信電機株式会社	株式会社トランスロン
HKT株式会社	小島プレス工業株式会社	ソーワ工業株式会社	中川特殊鋼株式会社
NOK株式会社	寿屋フロンテ株式会社	ソニーセミコンダクタソリューションズ株式会社	長瀬産業株式会社
NTN株式会社	株式会社小林製作所	株式会社ソミック石川	ナジコ・スパイサー株式会社
株式会社エヌビーシー	湖北工業株式会社	SOLIZE株式会社	ナブテスコオートモーティブ株式会社
株式会社エフ・シー・シー	コンビ株式会社	株式会社タイガーサッシュ製作所	ナミティ株式会社
株式会社FTS	埼玉機器株式会社	ダイキョーニシカワ株式会社	西岡可鍛工業株式会社
エフティテクノ株式会社	サカエ理研工業株式会社	大自工業株式会社	西川ゴム工業株式会社
株式会社エフテック	株式会社佐賀鉄工所	株式会社ダイセル	日亜化学工業株式会社
株式会社エマナック	櫻金属工業株式会社	大同工業株式会社	ニチアス株式会社

株式会社ニチリン	ハイリマレリジャパン株式会社	宝和工業株式会社	ミヤコ自動車工業株式会社
株式会社ニッキ	株式会社ハイレックスコーポレーション	株式会社HOWA	ミヤマ電器株式会社
日興電機工業株式会社	バシフィック工業株式会社	ホシデン株式会社	宮本警器株式会社
株式会社ニッコー	株式会社パトライト	ボッシュ株式会社	武蔵オイルシール工業株式会社
株式会社日産ポンプ製作所	パナソニック オートモーティブシステムズ株式会社	株式会社堀場製作所	武蔵プレス工業株式会社
日新工業株式会社	浜名湖電装株式会社	株式会社ボンフォーム	株式会社村上開明堂
日清紡プレーキ株式会社	株式会社バルカー	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
株式会社NITTAN	ビーコック濾器工業株式会社	株式会社MAENI	株式会社メイジフローシステム
日東工業株式会社	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	株式会社明電舎
日東電工株式会社	光精工株式会社	マグナ・インターナショナル・ジャパン株式会社	株式会社メイドー
日発精密工業株式会社	ビューローベリタスジャパン株式会社	マザーサンヤチヨ・オートモーティブシステムズ株式会社	盟和産業株式会社
ニッパツフレックス株式会社	ヒルタ工業株式会社	株式会社松井製作所	メルコモビリティソリューションズ株式会社
日本ガスケツト株式会社	ファインツール・ジャパン株式会社	株式会社松田電機工業所	森六株式会社
日本化薬株式会社	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
日本精機株式会社	Booost株式会社	マフテックグループ株式会社	矢崎総業株式会社
日本精工株式会社	株式会社深井製作所	マルイ工業株式会社	矢島工業株式会社
日本電気株式会社	福寿工業株式会社	丸子警器株式会社	山口電機工業株式会社
日本特殊陶業株式会社	武甲産業株式会社	丸五ゴム工業株式会社	やまと興業株式会社
日本発条株式会社	フジオーゼックス株式会社	マルヤス工業株式会社	ヤマハ株式会社
日本ピストンリング株式会社	富士機械株式会社	マレリ株式会社	ヤンマーホールディングス株式会社
株式会社ニフコ	株式会社フジクラ	マロミ産業株式会社	株式会社ユーシン
日本ウッドブリッジ株式会社	藤倉コンボジット株式会社	万能工業株式会社	ユーロフィンFQL株式会社
株式会社日本クラIMATEシステムズ	富士ゴム工業株式会社	株式会社ミクニ	株式会社ユタカ技研
日本航空電子工業株式会社	富士精工株式会社	美里工業株式会社	株式会社ユニバンス
日本サーモスタット株式会社	富士通株式会社	水島機工株式会社	ユニプレス株式会社
日本精機株式会社	藤壺技研工業株式会社	三井金属アクト株式会社	株式会社ヨシカフ
日本特殊塗料株式会社	富士電機株式会社	三井屋工業株式会社	株式会社ヨロズ
日本バイリー株式会社	富士部品工業株式会社	ミック電子工業株式会社	株式会社リード
日本パッキング工業株式会社	富士プレーキ工業株式会社	株式会社ミツバ	株式会社リケン
日本バレットレンタル株式会社	株式会社フセラシ	三菱重工サーマルシステムズ株式会社	リョービ株式会社
株式会社日本ヴェーテック	双葉工業株式会社	三菱製鋼株式会社	レカロ株式会社
日本プラスト株式会社	フタバ産業株式会社	三菱倉庫株式会社	レクタラ・ジャパン株式会社
日本フレックス工業株式会社	古川精鉄株式会社	三菱電機株式会社	株式会社レゾナック
日本リークレス工業株式会社	古河電気工業株式会社	三菱電機モビリティ株式会社	株式会社ROKI
日本濾過器株式会社	プレス工業株式会社	三菱電線工業株式会社	株式会社ワイテック
ニューウェルブランズ・ジャパン合同会社	株式会社プロジェクトミュー	三菱マテリアル株式会社	株式会社ワイピーシステム
株式会社ニューエラー	株式会社プロテリアル	三矢精工株式会社	和興フイルタテクノロジー株式会社
株式会社スカベ	株式会社ベンストン	株式会社ミトヨ	
株式会社パーマンコーポレーション	宝栄工業株式会社	ミドリオートレザー株式会社	
パイオニア株式会社	豊盛工業株式会社	ミネベア アクセシソリューションズ株式会社	
株式会社バイオラックス	豊生プレーキ工業株式会社	三乘工業株式会社	

賛助会員(19社)

株式会社Nbase	滲透工業株式会社	豊田通商株式会社	フォルシア・ジャパン株式会社
オーウエル株式会社	大和産業株式会社	ニッパン(日発販売株式会社)	三菱ロジスネクスト株式会社
株式会社コンダテック	DMG森精機株式会社	日本アイ・ティ・エフ株式会社	株式会社安川電機
シェフラー・ジャパン株式会社	TCS株式会社	日本イートン合同会社	横浜ゴム株式会社
株式会社ジャスティ	デーナ・ジャパン株式会社	株式会社日立ハイテクネクサス	

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	パーツネット北九州
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(7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	早稲田大学大学院(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
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	

