

NIPPON GOOD PARTS
NGP NEWS
 2016 No.302
5 月号
 全国整備工場の皆様へNGP 組合員 200 拠点がお届けするお役立ち情報

NGP 協同組合、CO₂削減効果値の理論的根拠を発表
私たちは一から積み上げてきた確かな理論と研究成果で「自動車リサイクル部品は環境にやさしい」ことの説明責任を果たします



研究発表会に出席した研究者及びNGP 執行部メンバー

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合(佐藤幸雄理事長)は4月5日、富山県立大学と明治大学との産学共同で進めていた「自動車リサイクル部品による環境負荷低減効果の研究」に関する成果の一般公開を開始しました。

同研究は、自動車を修理する際に、リサイクル部品を使用した場合と、新品の部品を使用した場合の、CO₂排出量の差を数値化する研究です。この研究により、新品の部品を使用するよりリサイクル部品を使用した方が、CO₂排出量を削減できることが明らかとなりました。これまでも国内外で開催された学会等で研究発表を行って参りましたが、今回の発表をもって、リサイクル部品使用によるCO₂削減効果値の理論的根拠を一般公開いたします。

NGP協同組合ではリサイクル部品利用拡大に向け、リサイクル部品活用に積極的な整備・修理工場を紹介するWebサイト「NGPエコひろば」(<http://www.eco-hiroba.net/>)の開設やベルマーク運動、ラジオCM、環境展「エコプロダクツ」への出展など、積極的に活動を展開して参りました。しかしながら、一般ユーザーの認知度はまだ低いものと捉えています。

たとえば、日本損害保険協会のリサイクル部品活用アンケートでは、利用された方の満足度の理由として「環境への貢献」を挙げられた方が30.9%の第2位となっています。私たちは一般ユーザーに対し、リサイクル部品の経済性・安心性に加え、「なぜ環境にやさしいのか」をより知っていただくことが必要であると考えました。

そのため、「リサイクル部品は“なぜ”環境にやさしいの？」と説明を求められた場合、NGP組合員全員が、その理由と根拠を分かりやすく説明したり、各種ツールや媒体を通じて宣伝したりすることが、リサイクル部品

利用拡大には不可欠との結論に至りました。

そこで2013年5月より、現NGP技術顧問の藤田光伸氏、富山県立大学工学部機械システム工学科の森孝雄教授、明治大学理工学部機械情報工学科の井上全人准教授との、自動車リサイクル部品を活用した場合のCO₂削減効果値算出についての産学共同研究をスタートさせました。3年間で29回の勉強会を開催し、さらにNGP組合員の工場で5回の実地調査を実施しました。さらに、NGP組合員38社の協力のもと、車両27車種39台を対象として、1台ごとに50部品の重量・素材を調査しました。その調査結果を基に、LCA(ライフサイクルアセスメント)実務ソフトウェア及び車検証データを用い、NGP協同組合独自のCO₂削減効果値を部品・車種ごとに算出することに成功しました。なお、NGP協同組合独自のCO₂削減効果値では、地球温暖化係数(GWP)を基に、5つの温室効果ガス(CO₂、CH₄、N₂O、HFCS、SF₆)をCO₂換算した数値を使用しています。

NGP協同組合では今回の公開発表と同時に、専用のWebサイト「NGPエコプロジェクト」(<http://www.nepp.jp/>)を開設し、同サイトで研究成果を公開します。一般の方はもちろん、学術研究者の方々にもご活用いただけるものとなりました。

また、環境貢献への意識向上の一環として、リサイクル部品の販売時に発行する見積書・納品書・請求書・検査証にCO₂削減効果値を記載するとともに、ベルマークの点数を付与したNGP品質保証シール「ギャランティシール」及び各種パンフレットを一新し、リサイクル部品をご利用いただけるユーザーへ「なぜ環境にやさしいか」の訴求を図ります。当方は売れ筋アイテム50部品の数値公開になりますが、今後も継続調査研究によってアイテム数を増やすとともに、自動車部品の新素材への対応にも取り組んで参ります。さらに、国内外の学会発表や関係学術誌への投稿をこれまで以上に積極化することも検討しています。



「NGPエコプロジェクト」Webサイトのトップページ



デザインが一新されたNGPギャランティシール



研究成果として発表した、リサイクル部品使用によるCO₂削減効果の計算式

車種	部品名	重量	削減効果	削減率
トヨタ	フロントバンパー	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	リアバンパー	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ドア	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	エンジン	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	トランスミッション	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ブレーキ	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	サスペンション	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ステアリング	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ホイール	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	タイヤ	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ボディ	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	エンジン	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	トランスミッション	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ブレーキ	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	サスペンション	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ステアリング	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ホイール	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	タイヤ	18.16kg	0.06kg	99.67%
トヨタ	ボディ	18.16kg	0.06kg	99.67%

購入したリサイクル部品によるCO₂削減量が記載された納品書のサンプル

日整連、平成27年度版「自動車整備白書」を発行 整備事業者の業態別にスキャンツール 所有及び活用状況を報告

日本自動車整備振興会連合会（日整連）はこのほど、「自動車整備白書」の平成27年度版（2015年度版）を発行しました。同書の中から、平成27年度の実態調査で実施した、スキャンツールの使用状況に関するアンケート調査の結果を紹介します。

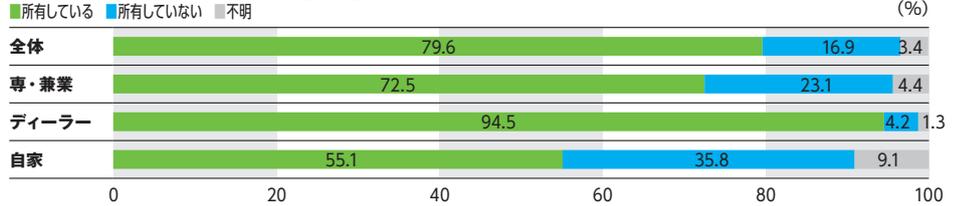
同アンケートの調査対象は専・兼業、ディーラー、自家の事業場で、計8,730件（専・兼業5,445、ディーラー3,020、自家265）の回答を集めています。スキャンツールの所有の有無について（グラフ1）は、専・兼業で72.5%、ディーラーで94.5%、自家で55.1%が「所有している」と回答しています。また、業態・規模別の平均所有台数（グラフ2）では、全体的に規模と比例して所有台数が多くなっていました。

スキャンツールを所有していると回答した事業場に対してその使用目的（グラフ3）を確認したところ、「不具合発生時の故障探求」は全業態で90%を超えていました。一方、「車検、定期点検時の事前故障確認」や「有償の故障診断メニュー」、「作業サポート」では、他の業態よりディーラーの方が高い傾向が見られました。幅広い場面でスキャンツールを活用しているため、平均月間使用回数（グラフ4）でもディーラー（101.1回）は、専・兼業（14.5回）や自家（11.4回）より突出して多くなったと考えられます。

一方、スキャンツールを所有していない事業場にその理由を尋ねた結果（グラフ5）では、専・兼業が「外部に依頼している」（50.2%）、「高価のため購入できない」（38.4%）の順に、ディーラーでは「その他」（48.8%）、「外部に依頼している」（22.0%）の順となりました。専・兼業工場では、価格の問題によってスキャンツールの導入を抑えている工場が少なくないことが示された結果となりました。

NGP協同組合では昨年、全組合員に対してスキャンツールを無償贈呈するとともに、リサイクル部品生産時におけるスキャンツールの活用方法についてセミナーを開催しました。さらにNGP・リサイクル部品の生産に携わる全拠点に対して、生産スタッフ1人以上にセミナーを受講させることを義務付けています。これからもNGP協同組合では、リサイクル部品生産時に、スキャンツールによる点検を確実かつ適切に行うことで、製品品質の向上を図って参ります。

グラフ1 スキャンツール所有の有無について



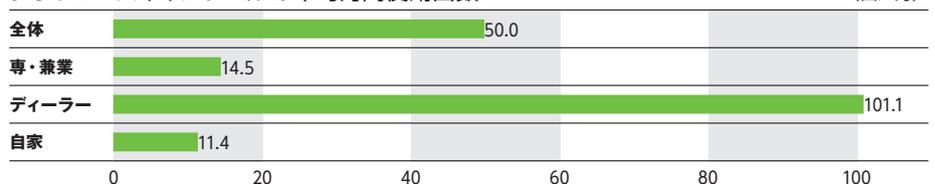
グラフ2 業態・規模別平均所有台数

整備要員数	2~3人	4~10人	11~20人	21~30人	31人以上	平均
全体	1.5	1.9	2.5	3.6	4.4	1.9
専・兼業	1.5	1.8	2.2	2.7	3.3	1.7
ディーラー	1.5	1.9	2.7	4.4	4.2	2.2
自家	3.2	1.4	1.4	2.1	9.0	1.9

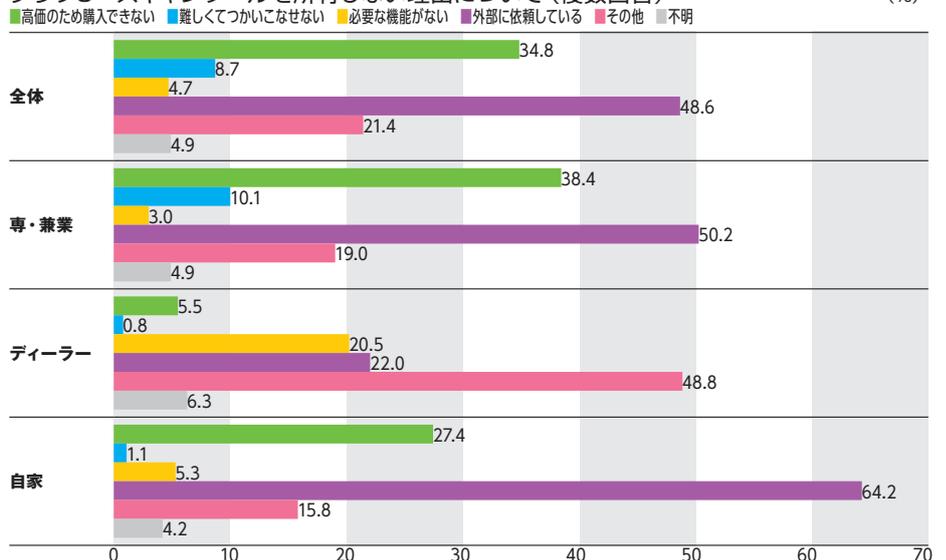
グラフ3 スキャンツールの使用目的について（複数回答）

	全体	専・兼業	ディーラー	自家
不具合発生時の故障探求	91.3	90.5	92.3	90.4
車検、定期点検の事前故障確認	33.5	18.8	54.2	24.0
有償の故障診断メニュー	32.3	23.2	46.4	2.7
作業サポート（エア抜き作業等）	50.9	43.5	62.3	27.4
その他	10.1	3.4	19.5	6.2
不明	7.5	7.8	7.1	7.5

グラフ4 スキャンツールの平均月間使用回数



グラフ5 スキャンツールを所有しない理由について（複数回答）



損保料率機構、「自動車保険の概況」2015年度版を発行 収入保険料及び普及率は上昇 するも支払い保険金は減少

損害保険料率算出機構（損保料率機構）はこのほど、「自動車保険の概況」2015年度版（2014年度データ）を発行しました。同書は統計数値を用いて、保険の仕組みや一般的な補償内容、収支動向などを保険契約者や契約を検討しているカーオーナーなどに知らせる目的で作成されたものです。損保料率機構は同書を無償で配布するとともに、Webサイト（<http://www.giroj.or.jp/>）で全文を公開しています。同書の中から、自動車保険の収支などについて紹介します。

2014年度の任意自動車保険の収入保険料（グラフ1）は3兆9,935億円で、前年度に比べ2,622億円（7%）の増加でした。一方、支払い保険金（グラフ2）は1兆9,518億円で、同267億円（1.4%）減少しています。

補償種目別の支払い保険金では、車両保険が前年度（6,910億円）より198億円（2.9%）減少し6,712億円、対物賠償は6,839億円から106億円（1.5%）増加して、6,945億円となりました。

支払い1件当たりの修理費の推移（グラフ3）を見ると、車両保険は前年度（252.5千円）より22.6千円（9%）増加し275.1千円、対物賠償も234.4千円から13千円（5.5%）増加し247.4千円となっています。

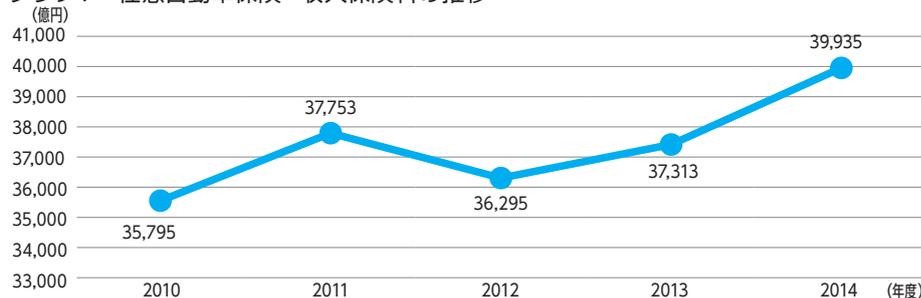
2012年より順次実施されたノンフリート等級別料率制度改定に伴い、翌年度以降の保険料負担を考慮して保険金請求を慎重に判断するようになった契約者が増え、少額の保険金請求が減少したことが、車両保険の支払い額の減少、1件当たりの修理費増加につながっていると推測されます。

補償種目別の普及率（表1）では、対前年比で対人賠償が0.4%増の73.8%、対物が0.4%増の73.8%、車両が0.2%増の43.2%、人身傷害が1.1%増の67%と増加傾向を示す一方で、搭乗者傷害のみ7.7%減の34%となりました。人身傷害も搭乗者

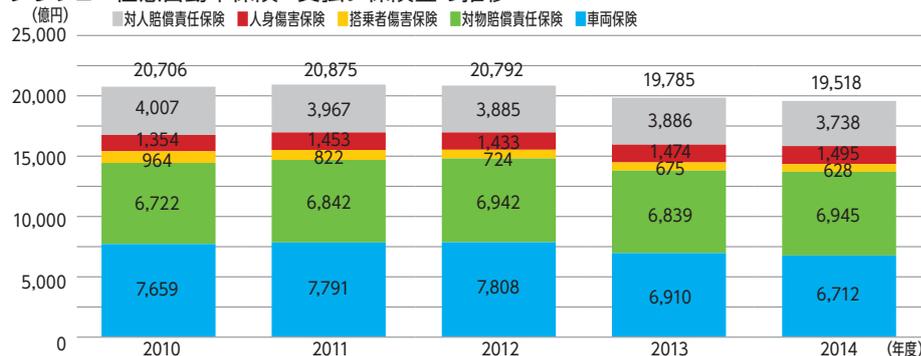
傷害も、契約した車両に搭乗中の契約者及び同乗者が、自動車事故により死傷した場合などに受けられる補償（保険会社及び特約によって補償範囲は異なります）ですが、支払

われる補償額の計算方法の違いや、人身傷害を基本補償に、搭乗者傷害を特約に設定している保険会社もあることなどから、人身傷害の方が選ばれやすい傾向にあるようです。

グラフ1 任意自動車保険・収入保険料の推移



グラフ2 任意自動車保険・支払い保険金の推移



グラフ3 支払い1件当たりの修理費の推移



表1 補償種目別の普及率

補償種目	2015年3月末	
	付保台数	普及率(前年比)
対人賠償	59,524,652台	73.8% (+0.4%)
対物賠償	59,548,877台	73.8% (+0.4%)
搭乗者傷害	27,417,849台	34.0% (-7.7%)
車両	34,865,363台	43.2% (+0.2%)
人身傷害	54,086,929台	67.0% (+1.1%)

2015年3月末 車両保有台数(前年比)	80,670,393台(+397,822台)
-------------------------	------------------------

NGP 今月のCO₂削減量

リサイクル部品利用に伴う削減効果

平成28年3月: **4,130t**

リターナブル梱包材利用に伴う削減効果

平成28年3月: **9.6t**

※一般社団法人 日本自動車工業会が1998年に公開している自動車LCA(ライフサイクルアセスメント)データをベースに、NGPにて1500cc車両の部品重量調査結果からCO₂削減効果参考値を算出しております。

※リターナブル梱包材の利用に伴う削減効果はNGP協同組合独自のCO₂排出量削減の取り組みです。段ボールに代えて、専用梱包材を繰り返し使用することを前提に削減効果を算出しております。

第27回基礎研修会開催

力を合わせ“揃える”ことの意味と重要性を新人NGPマンたち全員が体得

NGP協同組合の第27回基礎研修会が、4月20～23日の4日間、BumB（ぶんぶ）東京スポーツ文化館（東京都江東区）で開催され、NGP組合員各社の新入社員を含む総勢62名が受講しました。

この基礎研修会がスタートするのは開会式からではありません。受付の時点で講師から受講生の服装や言葉遣い、挨拶の仕方などが厳しく指導され、社会人として必要不可欠な礼儀作法を徹底的に叩き込まれます。

その後受講生は6つの班に分かれ、挨拶・行進・ラジオ体操からなる団体訓練を受けます。ここでは号令などのあらゆるかけ声を腹の底からグラウンド全体に響くように出し、かつ移動速度やタイミング、整列位置を、NGP全組合員が品質を“揃える”のと全く同じように、各班の全員が完璧に“揃える”ことが求められます。

初日はなかなか全員が行動を“揃える”ことができず、講師から「ただ言われたから何となくするのはなく、品質を特に重視するNGPの組合員として“揃える”ことの意味をよく考えて行動するように」と叱責を受ける場面も多々見られました。しかしながら徐々に行動を“揃える”ことができるようになり、最終的には全員合格となりました。

開会式と修了式の双方に出席した佐藤幸雄理事長は、「一人の組合員が間違っただけをすれば、自分の会社だけではなくNGPグループ全体のイメージが悪くなります。それを肝に銘じ、お客様の期待を絶対に裏切ってはなりません。NGP協同組合ではリサイクル部品の利用促進やCO₂削減効果の見える化に向けた活動を積極的に展開していますので、自社に戻ったらNGPマンとして自信を持って業務に臨んで下さい」と、今後の心構えを受講生に熱く語りました。

その後の決意表明で、(株)アシスト・フクダの福田秀太さんは「メンバーのお客様は自社のお客様と考え、常にメンバー間の助け合いを意識します」と、カースチール(株)の片山勝教さんは「部品取引のない車両仕入れ顧客に商品取引をしていただけるよう毎日車両入庫予定を確認します」と宣言し、佐藤



受付では講師が受講生の礼儀作法を厳しくチェック



全員で“揃える”挨拶の訓練に臨む受講生たち



修了式で受講生に励ましの言葉を掛けながら決意表明を受け取る佐藤理事長

理事長から「その気持ちをいつまでも忘れず頑張ってください」と激励を受けました。

受講後の感想として、(有)みうらの井原頌太さんは「修了式で決意表明した“生涯教育”という言葉に胸に刻み、日々学び、力をつけ、それらを仕事に活かす向上心を忘れないよう頑張ります」と誓いました。吉村エコパーツの森田充彦さんは「仲間の大切さ、助け合う心、諦めない精神などを、身をもって学びました。そしてこれらを人生、仕事にどう活かすかが、今後の目標となりました」と、人生の指針を今回の研修から見出しています。

第13回NGP青年部会開催

厳しい状況続く日本と世界の鉄スクラップ市場の現実を直視

NGP青年部会の第14回会合が4月18日、東京都港区のNGP本部で開催されました。今回は青年部会が、(株)鉄リサイクルング・リサーチの林誠一社長を講師としてお招きし、「鉄スクラップ価格の現状と展望ー中国の輸出動向が鍵ー」の講演を聴講しました。

講演では、中国の輸入鉄鉱石価格に連動する形で、2013年11月の1トン当たり39,000円をピークに鉄スクラップ価格が急落し、2015年11月には同13,800円まで落ち込んだものの、今年3月7日に中国が不況打破のための対策を講じる方針を発表したことから思惑買いが進み、価格が上昇に転じている近況が伝えられました。ただし林社長は「実需を伴わない価格上昇は長続きし

ません」と、数ヶ月後には再び14,000円台を割る危険性を指摘されています。

また、世界における鉄鋼生産の現状、日本及びアジア諸国における粗鋼生産や鉄スクラップ輸出入の動向について説明されました。そのうえで、中長期的には「鉄スクラップ価格がバブル崩壊後の低迷トレンドに回帰し、逆有償化することも考えられます」と予想し、市況に振り回されない事業運営が求められているとしています。



講演後の全体会議で太田道人青年部長は、「自動車リサイクル業界では現在、国内リサイクル部品、海外リサイクル部品、そして素材リサイクルの3本が経営上の大きな柱となっていますが、いずれも厳しい市場環境にあります。私たちは業界のリーダーとして、将来に向け4本目の柱を立てていく必要があります」と、今後の展望を述べています。

組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
関西	株式会社堀尾自動車部品	会社代表	代表取締役 福原 光宣	28年3月1日
北関東	メタルリサイクル株式会社パーツセンター	会社代表	代表取締役 猪鼻 秀希	28年4月22日

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合事務局

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1208 FAX:03-5475-1209
http://www.ngp.gr.jp/

株式会社NGP

〒108-0074 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F
TEL:03-5475-1200 FAX:03-5475-1201
http://www.ngp.co.jp/