



NEWS

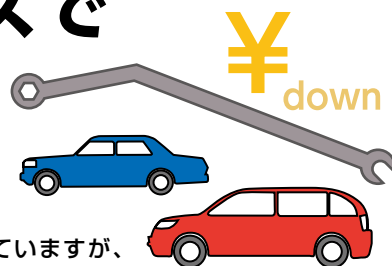
2010 No.233

8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

2009年度の自動車分解整備業実態調査

総整備売上高、3年連続マイナスで 5兆5000億円を割り込む 整備工場数は引き続き増加傾向



自動車整備業の総整備売上が3年連続で減少しました。整備業の事業者数は増加傾向を続けていますが、4年連続で整備車両数(換算車両数)は減少しています。専門工場の大幅な売上の落ち込みも気になります。自社にお客様を引き付けるための積極策、「攻めの顧客管理」が不可欠な時代になりました。

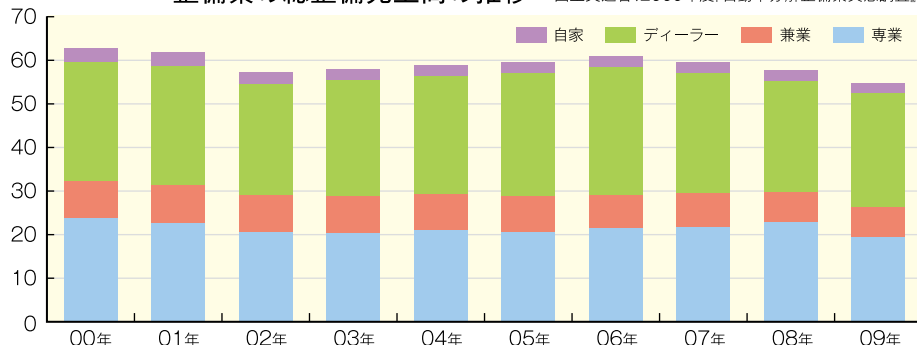
国土交通省による2009年度の「自動車分解整備業実態調査」がまとまりました。調査によると、総整備売上は5兆4671億円で06年度の6兆945億円から3年連続で減少しました。09年度の減少幅は前年同期比5.3%減、落ち込み幅は08年度より拡大しています。

業態別では、専門工場の総整備売上が2兆円を割り込む1兆9459億円で、同14.4%減という大幅な落ち込みとなりました。兼業工場は6844億円、1.3%減の横ばい、全体的なマイナス傾向の中でディーラー工場は2兆6140億円で2.2%増とプラスに転じています。また自家工場2228億円、9.6%減でした。

一方、整備工場数総数は9万1281工場で0.8%増。2000年は8万5996工場でしたから10年間で5285工場増加したことになります。工場総数内訳は、専門工場5万5365工場(前年度比0.4%増、以下同)、兼業工場1万6022工場(5.0%増)、ディーラー工場1万6143工場(0.5%減)、自家工場3751工場(4.7%減)となっています。1工場当たりの総整備売上高は、専門工場3514万円(14.8%減)、兼業工場4271万円(6.0%減)、ディーラー工場1億6192万円(2.7%増)、自家工場5939万円(6.2%減)となります。

専門工場は08年度までの段階は、未認証だった車体整備業の認証資格取得を進めたために工場数が増加、それと同時に売上面では「事故整備」の売上が増加し、1工場当

(単位:千億円) 整備業の総整備売上高の推移 国土交通省、2009年度「自動車分解整備業実態調査」



りの総整備売上も4000万円近くに達しました。保有の長期化が修理需要を拡大しているなどとも言われ、08年度は専門工場の売上は統計数字的には好調でしたが、09年度は一転し、長期保有車両を対象にした新車販売支援策、エコカー購入補助などにより整備市場に大きな影響が出たようです。

これまで分解整備、車体整備とも景気循環にともなう大きな変動はなく、一定の整備需要が見込めたとの工場が多いのですが、08年秋の「リーマンショック」だけは大きな影響があったという話をよく聞きます。景気回復の遅れは、とくに建設・土木関連を中心に国内市場への依存度が高い中小・零細企業に多大な影響をもたらしました。その中には、保有車両を減じたり、営業車を小型車から軽自動車へと下級移行したりする事業者が多かったのではないのでしょうか。今も経営の引き締めを続ける企業は多いはずですが、この中で、注目されるのはディーラー工場です。現在、各自動車メーカー系列のディー

ラーは新車市場の縮小にともなう営業拠点の再配置を進めています。この結果、整備工場数は頭打ちし、減少しています。他方、整備の売上面では新車販売の落ち込みをカバーすることができず、過去は2年連続でマイナスでしたが、09年度は3年ぶりにプラスに転じました。

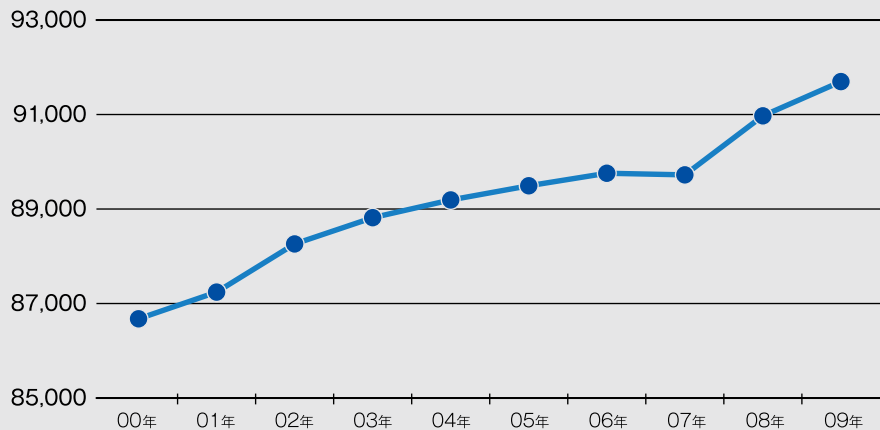
ディーラー工場では「メンテナンスパック」による顧客の囲い込みが効果を発揮し、整備売上の下支えになっているようで、自家用車に対する「車検整備」とともに3カ月、1年の「定期点検整備」、「その他整備」の売上がプラスとなり、総整備売上を支えています。エコカー購入補助金で昨年度の新車販売台数は500万台を超えることはできませんでした。多少なりとも回復した新車販売が、ディーラー工場にフォローの風となっているようです。ただ金額で見ると、ディーラー工場の1工場当たりでみた総整備売上は、07年度の水準に比べると330万円ほど下回っている状況です。

「専業工場ひとり勝ち」の整備市場が大転換

減少する整備車両数への対策が不可欠に

08年度「専業工場1人勝ち」だった整備市場が、09年度は大転換の様相となっています。6兆円を切った総整備売上が今後改善の方向へ向かうとした期待はもてません。保有車両数からみた整備の仕事量は減少傾向で、楽観視できないからです。

整備工場数の推移



国土交通省の自動車分解整備業実態調査は、整備作業量が車種によって異なるため、全保有車両を自家用小型四輪車1台に換算し、保有車両数からみた分解整備業の仕事量を「換算車両数」として推定します。09年3月末の自動車保有車両数は、大型トラックから軽自動車、小型二輪車までを含んで7880万台余り、それに基づく換算車両数は7912万4千台で、08年3月末との比較では2.7%減少しています。この数字は、01年3月末の7969万台にほぼ近いものです。

換算車両数が減少している一方で、整備工場数は増加しています。1工場当たりの換算車両数は当然、減少して21年は867台、前年比

3.5%減になりました。ちなみに39万6千人いる整備要員に対する1人当たりの換算車両数は200台ちょうどで、同3.1%減でした。

1工場当たりの換算車両数は01年の920台がピークで、06年、07年は916台あったものが、08年は900台を切り、09年はさらに大きく落ち込みました。こうした数字から事業者数の増加とともに顧客の獲得競争が厳しくなることが分かります。換算車両数の減少に対して、顧客の来店頻度を高めるか、売上の単価を上げる努力をしなければ、現在の売上規模は維持できないこととなります。

ではどこを伸ばせばよいのでしょうか。総整備売上高を作業別にみると、ディーラー工

場がしっかりと自家用乗用車の車検整備を取り込みつつあることがうかがえます。専業工場の自家用乗用車の車検整備売上は前年度に比べ10.0%減の5526億円でしたが、ディーラー工場は7.5%増の6875億円、兼業工場も5.1%増の2403億円でした。ディーラー工場は1年定期点検も7.7%増で、新車販売顧客の囲い込みが進んでいることをうかがわせます。

また、専業、兼業、ディーラー各工場は貨物車などの車検整備売上を落としています。自家工場は26.6%増の186億円と伸ばしています。餅は餅屋ということで、自家工場は商用車の車検・定期点検整備を確実に自社の売上に結び付けています。

専業工場は車検整備ばかりでなく作業内の全項目で売上を大幅に落としています。とりわけ08年度まで好調だった事故整備も16.9%減の3872億円と縮小しました。未認証の車体整備工場の認証取得促進で積み上げ事故整備の売上が頭打ちとなるとともに、安全規制の強化などのさまざまな影響で事故整備自体が減少し、その影響が出てきています。

本格的に換算車両数の減少への対策が必要になります。例えば「その他整備」では、専業工場17.4%減の6382億円に対して、ディーラー工場は3.4%増の1億691億円となっています。細かい整備作業でお客様の来店頻度を高めることが、今の時代だからこそ求められるのではないのでしょうか。

自動車分解整備業の作業内容別総整備売上高

作業内容	車検整備			定期点検整備				事故整備	その他整備	合計
	自家用乗用車	貨物車などそれ以外	小計	3カ月	6カ月	1年	小計			
専業	5,526	2,997	8,523	234	117	331	682	3,872	6,382	19,459
	▲10.0	▲13.3	▲11.2	▲20.9	2.6	▲2.9	▲9.2	▲16.9	▲17.4	▲14.4
兼業	2,403	623	3,026	41	27	171	239	1,280	2,299	6,844
	5.1	▲5.5	2.7	▲33.9	▲3.6	▲5.0	▲11.5	1.4	▲6.3	▲1.3
ディーラー	6,875	1,333	8,208	131	105	1,516	1,752	5,489	10,691	26,140
	7.5	▲11.7	3.8	2.3	▲18.0	7.7	5.4	▲3.4	3.4	2.2
自家	613	186	799	31	24	114	169	457	803	2,228
	▲13.0	26.5	▲6.2	▲6.1	26.3	23.9	17.4	▲11.8	▲15.6	▲9.6
合計	15,417	5,139	20,556	437	273	2,132	2,842	11,098	20,175	54,671
	▲0.7	▲11.0	▲3.5	▲15.8	▲5.5	5.5	0.5	▲8.4	▲6.4	▲5.3

(国土交通省、2009年度自動車分解整備業実態調査) *上段は金額、単位:億円、下段は対前年伸び率、単位%、▲印はマイナス



NGPニュース 2010年7月号2面、「減少を続けるガソリンスタンド」の記事に添付したグラフに誤りがありました。正しくは緑の線が「ガソリンスタンド数」の推移を、青い線が「事業者数」の推移を示します。お詫びして訂正いたします。

使用済自動車判別ガイドラインのワーキング始まる

業界代表の委員で NGP・大橋理事長が出席

経済産業省・産業構造審議会と環境省・中央環境審議会の「使用済自動車判別ガイドラインワーキンググループ」の合同会議が7月1日に初会合を開き、中古車と使用済自動車を区別する客観的基準についての論議が始まりました。使用済自動車判別ガイドライン（以下、判別ガイドライン）は、今年1月まとまった「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」でその必要性が指摘されたもので、合同会議は今年12月まで初回を含め合計5回の会合を重ね、判別ガイドラインをまとめる予定です。

ワーキンググループにはNGP協同組合の大橋岳彦理事長が、日本ELVリサイクル

機構副代表理事の立場で自動車解体業を代表して出席しています。

初回会合の説明では、エンジン・ミッションがないなど一般的に自動車とは呼べない車両が中古車として流通していることや、使用済自動車であると見られるにもかかわらず所有者が中古車と主張する不適正保管が自動車リサイクル法取り締まりの現場で目立つようになったそうです。判別ガイドラインは不法投棄につながりかねない不法行為を排除することを目的にしています。

さらに、どのような視点で論議を進めるかを話し合い、①ユーザーと引き取り業者間の



大橋理事長も参加、使用済自動車・中古車の判別基準の議論始まる

引き取り時、②オートオークションへの出品／流札時、③不適正保管・解体、路上放棄・不法放棄への取り締まり対処—といった判別ガイドラインを具体的に使用する場面を想定して検討を進めることを確認しました。同時に初回会合は日本自動車査定協会、日本損害保険協会を対象にしたヒヤリングを行っており、今後さらに関連する業界へのヒヤリングを重ねることになっています。

グリーンポイントクラブが第1回GPS活用好事例発表全国大会を開催

NGP協同組合からエコブリッジ(青森)と ユーパーツ(埼玉)が取り組みを報告

早稲田大学環境総合研究センター・早稲田環境研究所、日本自動車リサイクル部品販売団体協議会・グリーンポイントクラブの主催した第1回「GPS（グリーンポイントシステム）活用好事例発表全国大会」が7月14日、東京・新宿区の早稲田大学小野記念講堂で開かれました。

当日は、経済産業省による「国の環境政策について」の特別講演のほか、早稲田環境研究所が進める「自動車アフターマーケット高度化コンソーシアム」の現状と展望を同社社長の小野田弘士早大准教授が解説、またグリーンポイントクラブの針ヶ谷昌之運営委員長から「GPS最新バージョン」に関する説明がありました。

自動車リサイクル部品の利用にともなうCO₂排出削減の「数値化・見える化」をした仕組みが「グリーンポイントシステム」です。大会はリサイクル部品販

売業者による同システムの活用事例についての発表を通じ、利用の促進につなげることを狙ったものです。会場には自動車リサイクル部品業界を中心に100人を超える関係者が集まり、講演や解説、事例報告を熱心に聞いていました。

活用事例の報告は、オートリサイクル長野（長野県須坂市）、尼岡産業（北九州市若松区）、NGP協同組合に加盟するエコブリッジ（青森県八戸市）、ユーパーツ（埼玉県熊谷市）の各社が行いました。リサイクル部品利用にともなうCO₂削減データを取引先整備工場に示す事例が中心の中で、グリーン電力証書を活用した独自のエコ車検の仕組みにグリーンポイントを組み入れて、自動車メンテナンス関連のCO₂排出削減を訴えるエコブリッジの取り組みが、特徴のある活動として目立っていました。



事例発表をするエコブリッジ・中里社長



ユーパーツは栗原執行役員が事例発表

NGP今月のCO₂削減量

リサイクル部品利用にともなう削減効果



NGP 平成22年6月: **6,582 t**

NGP 1月からの累計: **39,037 t** (全12団体 1月からの累計 **67,874 t**)

※ NGPをはじめとしたリサイクル部品販売事業12団体は、グリーンポイントクラブを作り、リユース部品、リビルト部品を利用することで達成できたCO₂の削減量を利用者の皆様にお知らせしています。ご協力ありがとうございます。

リターナブル梱包材利用にともなう削減効果



NGP 平成22年6月: **8.5 t**

NGP 1月からの累計: **48.3 t**

※ リターナブル梱包材の利用にともなう削減効果はNGP協同組合独自のCO₂排出削減の取り組みです。ダンボールに変えて、専用梱包材を200回繰り返し使用することで削減効果を試算しました。

ハイブリッドカーセミナー、今年は11月の第10回まで 来年4月までに、全組合員の受講完了を目指す

第9回ハイブリッドカーセミナーが6月17、18日に静岡県裾野市のあいおい東富士研修センターで開かれました。セミナーでは電気の基礎知識、ハイブリッドのメカニズムから救急蘇生法までを学び、労働安全衛生法がハイブリッド車の解体作業時などに必要と定めた「低圧電気取扱業務特別

教育」の修了証が受講生に授与されます。同セミナー、今年は11月に予定する第10回までとなります。ハイブリッド車、電気自動車の取り扱いに法的面でも欠かせない安全研修となるため、NGP協同組合は「全組合員に受講を求める」（岩井悟朗教育委員長）方針で、来年4月末までに全組合員の受講完了を目指しています。



救急蘇生法は万が一のときの必須項目



実車で違いが学べると講習は好評だ

第9回セミナーを受講した林レッカーの鍋藤巨さんは、「電気の怖さと注意点を知り、今までの自分の知識が通用しないことを痛感しました。セミナーで学んだ知識を他の従業員と共有して事故がないように努めるとともに、部品生産にも存分に役立てたい」と話しています。

また、「今まで防護手袋をしないでハイブリッド車のバッテリーを扱っていたのでとても危

なかつたと思いました」（草山パーツ、畔取直樹さん）といった声や「トヨタとホンダのハイブリッドシステムは全く違う構造をしていることや発電の仕方の違いを知ることができました。父親が30系プリウスを所有しているので、故障などしたときは講習で教えてもらったことを実践し、役立てたいと思います」（グッパ-福岡、松尾壘さん）といった声も受講生から上がっています。

南関東、東北両支部が八戸（青森県）で合同例会 エコブリッジで電気自動車の試乗など行う



関心の高いコンパクトEV。
交代でハンドルを握って、性能を確かめた

NGP協同組合の南関東支部（支部長＝丹野勉トライアル代表取締役）と東北支部（支部長＝中里明光エコブリッジ代表取締役）が

7月9日、青森県八戸市のグランドサンピア八戸で合同例会を開きました。合同例会は南関東支部の申し入れにより実現したもので、会議の後、エコブリッジの電気自動車製作の取り組みについて説明を受け、その後エコブリッジで電気自動車の試乗を行いました。

南関東支部の丹野支部長は、「工場を見学し、エコブリッジが取り組んでいることをいろいろ聞きたかった。中里支部長がいろいろとセッティングしてくれ、短い時間の中で電気自動車の試乗もできたなど充実した例会となった」と話しています。

エコブリッジでは、整備部門のグループ会社が代車として利用するために三菱の電気自動車「アイ・ミーブ」を購入、さら

にダイハツの「ミラ」をベースにエンジン・ミッションをモーターに置き換えた「コンパクトEV」を製作しました。中里支部長は、この自社の取り組みについて「電気自動車製作を全社で取り組むことで、電気自動車に対する技術力を高めたかった」と話しています。こうした組合員が独自に取り組んでいる「エコ活動」についての情報交換を両支部で行いました。



組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
東海	トヨタエコパーツ岐阜株式会社	社名	エコパーツ岐阜株式会社	22年7月1日
東海	トヨタエコパーツ岐阜株式会社 岐阜支店	社名	エコパーツ岐阜株式会社 岐阜支店	22年7月1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