



NEWS

2011 No.247

10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

経産省、国交省とで新燃費基準を示す

目標年度は2020年度 欧米に足並みをそろえCAFE方式を採用 現行基準に対して約2割アップの改善を求める

国内の自動車燃費規制が強化されます。新たに示した燃費基準の達成目標年度は2020年度、これによりガソリン乗用車の平均燃費は20.3km/ℓとなる見通しです。米国でも2025年を目標にした新燃費基準を示していますが、日本の基準の厳しさは同等以上ということです。

新燃費基準は、経済産業省関連の「総合資源エネルギー調査会省エネルギー基準部会自動車判断基準小委員会」と国土交通省関連の「交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会自動車燃費基準小委員会」の合同会議が検討してとりまとめたものです。今年度内に関連法の省令改正などを行い、告示となる見通しです。

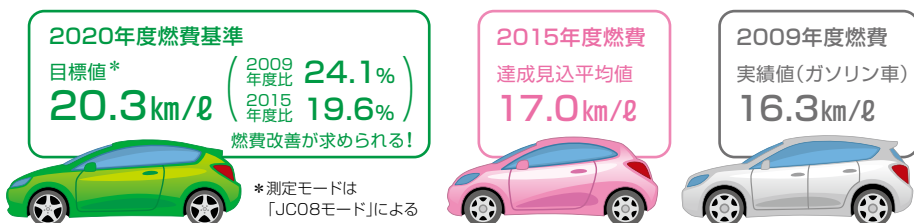
大きな変化は、従来のトップランナー方式を改め、欧米と同じ「CAFE」、いわゆる企業別平均燃費基準方式が採用されたことです。トップランナー方式では、商品化されている自動車のうち最も燃費が優れている自動車をベースとして、燃費性能をそれ以上にすることを目標に基準値を策定してきましたが、欧米から異質なものと指摘されていました。そこで国際基準を配慮してCAFEを採用することにしたのです。

一方で、現行の燃費基準で採用している車両重量区分はその枠組みを維持して、区分ごとの燃費目標値を設定しています。メーカーの出荷実績が、重量区分と各燃費目標値を加重平均した数値を下回らないことを求めています。

具体的に20.3km/ℓという目標はどのようなレベルかという、2009年度のガソリン乗用車の実績値16.3km/ℓに対して24.1%、また現在の燃費基準で達成が見込まれる2015年度の平均値17.0km/ℓに対して19.6%の改善が求められることとなります。

測定モードは従来の10・15モードに比

2020年度燃費基準に欧米と同じ「CAFE」(いわゆる企業別平均燃費基準方式)を採用



べて実際の走行に近いといわれる「JC08モード」です。対象は乗車定員10人以下のガソリン、軽油、LPガスの乗用車と一部のガソリン、軽油の小型バス(乗車定員11人以上車両総重量3.5t以下)を含みます。燃料の違いについては発熱量を換算し、ディーゼル車は燃費値を1.10で、LPガス車に対しては0.78を除いた数値を使用します。

燃費測定のハードルを高くしたJC08モードのパターン



この新しい燃費目標で、日本の乗用車はどのような変化をするのでしょうか。ハイブリッド車はこれまで通り規制対象に加えることにして、区分ごとの燃費目標値にもハイブリッド車の普及率が反映されています。予想する普及率は18%だそうで、重量

車ではハイブリッド車が増えれば、目標値の達成は見込めるようになるでしょう。

半面、電気自動車、プラグインハイブリッド車は、販売台数が総販売全体の0.1%に満たないことを理由に当面、規制の対象から外しました。普及状況や、技術開発の進展を見て再評価することになっています。

新燃費基準の検討に当たって評価した燃費改善技術として、エンジン関連では直噴化や電磁駆動弁、可変圧縮比の採用、過給ダウンサイジングなどの技術が有望とされています。また、駆動系ではCVTに加えて、セミオートマチック(AMT)、デュアルクラッチ(DCT)などの改良が評価されています。その他、電動パワステやアイドリングストップ、さらに熱エネルギーの回収などの新メカニズムも採用することになりそうです。

ガソリンエンジンの燃費改善について基本的な技術開発の方向性は目途がついているそうです。それに加えてさまざまな電子化対応技術を採用し、メーカー各社は新たな基準をクリアしていくこととなります。

燃費計測の基準となる走行モードが世界で統一

各国・地域で行っている専門家会議の 取りまとめ役として日本がリード



シャシーダイナモ上で計測する自動車の排ガス試験。各国・地域でばらばらだったその走行パターンが同じになるようとしている

排ガスなどを測定するときの走行モードについて、国際的に統一する方向で話し合いが進んでいます。会議に参加しているのは日本、アメリカ、EUに加えて韓国、中国そしてインドの主要自動車生産国・地域です。2013年には試験法と測定時の走行モードを統一することを目標に、議論は大詰め段階に入りました。

自動車からのCO₂排出削減は世界的な関心事で、各国ともに燃費基準を強化しています。しかし、各国で燃費測定時の走行モードが違えば、ユーザーにとってはわかりにくく、輸出先ごとに計測しなければならない自動車メーカーにとっても負担が多くなりま

す。地球温暖化防止のためにより燃費性能の高い自動車をユーザーは買いたいし、メーカーも自信を持って提供したい。そういう要求が燃費計測の基準となる走行モードの統一を進めようとしているのです。

この会議の舞台は、国連欧州経済委員会にある通常「WP 29」と呼ばれる「自動車基準調和世界フォーラム」です。WP 29は、日米欧でまちまちだった自動車技術基準を調和させる議論を進めてきた機関で、分野の異なる6つの専門家会議があり、このうちの「排出ガス・エネルギー(GRPE)」専門家会議で乗用車排ガス試験法の統一に関する議論が進められています。

自動車排ガスと燃費、一見関わりはないようですが、実はシャシーダイナモに載せて排ガスを測定するとき、一緒に回収されるCO₂量などから自動車の燃費も計測されているのです。このときの試験サイクル、すなわち走行モードと試験法を統一することが、日・米・欧・韓・中・印の6カ国・地域が参加する専門家会議で議論されています。ばらばらだった走行モードを統一するために、6カ国・地域が地域内の標準的な走行パターンを提出、それらを平均化してプロ

トタイプの走行モードを作り、議論を進めるそうです。

日本は10・15モードをより実走行に近いJC08モードに切り替えただけですが、それでも測定時の最高速度は欧米に比べると低めに設定されています。新興国も加わり、地域的に実際の走行パターンは大きな違いがあるように思えますが、低速、郊外走行、高速走行と切り分けると、「各地域ともほぼ同じようなパターンになる」と専門家は指摘します。

そもそもこの議論は2007年にスタートし、走行モードと試験法の統一をめざす「フェーズⅠ」は2013年まで。その後、2014～18年の「フェーズⅡ」で、低温試験法、高地性能保証試験法、適合保証、性能保証、2019～21年の「フェーズⅢ」で規制値の定義、試験燃料性状、既存の試験サイクルとの相関などを議論するとのロードマップが作られています。

そして現時点で、専門家会議の議長を国土交通省関係の専門家が担当しています。会議での議論をうまく日本がリードできれば、各国・地域で燃費基準のハードルが高くなっても、現実的には日本車はクリアしやすくなる。そういうことも考えられるのだそうです。

トヨタ自動車の軽自動車販売が始まる

どう変化するのか、 市場動向の注視が必要

トヨタ自動車による軽自動車販売が9月26日に始まりました。ダイハツ工業の「ムーヴコンテ」をトヨタ車名「ピクシス スペース」として発売したもので、エンブレム以外はすべて「ムーヴコンテ」と同じ、カローラ店、ネット店を中心に全国211店で取り扱いを始めました。国産乗用車メーカー8社すべての販売店が軽自動車を取り扱うことになり、高齢社会の進展や景気悪化など多様な社会事情を背景に需要が高まっている軽自動車販売がさらにヒートアップすることになりそうです。

トヨタが軽自動車市場へ参入表明したのは昨年9月。その時、販売車種は「ピクシス スペース」に加えて乗用車と商用車の各1

車種の計3車種、3車種がそろった時点で軽自動車販売の上限を年間6万台にしていた。残りのダイハツ「ハイゼット」をベースにした商用車は今年12月に販売開始、もう1車種はリッター当たり30kmという低燃費の「ミラ e:S」をベースにした乗用車が来春に投入される予定です。

また、販売チャネルは全国のカローラ店とネット店、08年実績で軽自動車販売比率が50%を超えていた四国全県、福岡県を除く九州全県、沖縄、鳥取、島根、秋田、青森の15県ではトヨタ店、トヨペット店も販売することになっています。

トヨタが軽販売に乗り出したことへの見方はさまざまです。他のメーカー系列の販売



ダイハツの「ムーヴコンテ」を調達、「ピクシス スペース」として販売開始

店では、軽自動車の注目度が高まり売りやすくなるとの声もあれば、競争が過熱することを懸念する声もあります。一方、軽販売に乗り出したトヨタ系ディーラーにとってもある意味で両刃の剣。軽自動車から登録車へとユーザーを誘導できれば軽取り扱いのメリットは大きいですが、軽で販売台数を稼ごうとする営業マンが増えれば、低下している利益率をさらに低下させることになるからです。

ただトヨタが参入したことのインパクトは大きなものがあります。軽自動車販売の流れをしばらくは注視する必要があります。

2011年CSRレポートまとまる

大きく伸びたNGPのリサイクル部品 販売売上430億円に



東日本大震災後に高まった ユーザーの節約志向が追い風に 課題は解体車両の仕入れ高

NGP協同組合の「2011年CSRレポート（環境報告書）」がまとまりました。CSRレポートは、NGP協同組合が2011年8月期（2010年9月～11年8月）に全体で取り組んだ使用済自動車処理台数からフロンガス、廃オイル、LLC、廃タイヤなどの環境負荷物の処理量をまとめたものです。詳細は右下の表の通りになります。

期中の使用済自動車処理台数は59万8529台と前期（2010年8月期）に比べ23.7%減、20万台近く減少しました。前期は新車販売を加速するための政府施策（エコカー補助金）によって、新車ディーラーが下取りした車両をスクラップにすることが促進され、その処理に追われましたが、ほぼその終息とともにスタートした今期は使用済自動車の処理台数の面で厳しいものがありました。処理台数の減に応じてフロンガスや廃タイヤなどの処理量も大きく減少しています。

期中最大のトピックスは、何と言っても3月11日に発生した東日本大震災です。NGP協同組合は4月に始まった宮城県仙台、岩沼両市を中心にした地震・津波被災車両の回収に率先して取り組みました。この作業は、自動車リサイクル業界が一致団結して取り組んだもので、NGP協同組合は回収作業に取り組む一方で、あいおいニッセイ同和損害保険様の協力を得て現地本部を立ち上げるとともに、他団体の現地受け

入れや危険をとまなう回収作業の注意点の伝達などの役割を担いました。

業界が一致協力して回収作業に取り組んだ結果、作業は思いのほか早く進めることができましたが、それらの回収車両を自動車リサイクル工程に進めるためには複雑な行政処理手続きが必要になり、本格的な処分には時間がかかりそうです。

こうした環境下でもNGP協同組合はリサイクル部品売上に確実に伸ばすことができました。今期の部品売上は約430億円、どうにか400億円を突破することができた前期に対して7.3%増の伸びとなっています。東日本大震災直後から消費者の節約志向が強まったことを指摘する調査データ

が各種調査研究機関から報告されており、そうしたユーザーの志向性の変化がリサイクル部品の追い風になっています。販売・取り付けにご協力をいただいた整備工場の皆様には重ねて御礼申し上げます。

この他、自動車リサイクル部品のCO₂削減効果を高めるために2009年3月からNGP協同組合が独自に始めたリターナブル梱包材は、ドア・フェンダー用に続く第2弾としてバンパー用に期中に導入して利用拡大を図りました。CO₂の排出削減効果だけでなく、不要なダンボールを減らして産業廃棄物の減少につながっています。今後も整備工場の皆様のご協力を得て利用拡大に取り組みたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

CSRレポートはNGP協同組合全員で1年かけて取り組んだ環境活動の総決算になります。このほかに組合員が利用した電力消費量や水道利用量などについてもデータを取りまとめ、本編に掲載しています。ご関心のある方はNGP協同組合本部までお問い合わせください。

NGP協同組合の使用済自動車再資源化実績(2010年9月～11年8月)

● 使用済自動車処理台数	59万8529台	23.7%減
● フロンガス回収処理量	15万4988kg	24.2%減
● 廃オイル回収処理量	324万2828ℓ	22.8%減
● LLC回収処理量	155万1541ℓ	25.2%減
◆ 廃タイヤ処理数	215万7734本	26.6%減
◆ エアバッグ展開・回収処理数	133万1220個	38.8%増
◆ 廃バッテリー回収処理量	607万4265kg	25.8%減

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23年8月: **6,439 t**

NGP 1月からの累計: **52,842 t** (全12団体 1月からの累計 **94,578 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23年8月: **17.6 t**

NGP 1月からの累計: **111.4 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。

※リターナブル梱包材はドア・フェンダー用に加えて2月よりバンパー用の運用を開始しました。

第24回経営者研修会を開催

「努力の結果は如実に表れる」と理事長講和で叱咤激励

NGP組合員の次期経営幹部を対象とする第24回経営者研修会が、9月16～19日の期間で東京都江東区夢の島のBum B 東京スポーツ文化館で実施されました。参加者は14名、グループ討議を通じてNGP協同組合がどのような組織なのかを再認識するとともに事業計画策定など経営者としての基本知識と心構えを学びました。

初日の理事長講和で大橋岳彦理事長は、NGP協同組合の売上が伸びていることを伝え、「自動車リサイクル部品についてのニーズは高く、努力すれば部品売上は確実に伸びる。組合員各社の売上にも努力の結果が如実に表れている。これから皆さん一人ひとりがNGPを作っていく、そういう思いで頑張ってもらいたい」と述べ、叱咤激励しました。

しのぶやの高橋秀樹さんは「社員の生活を守ること、NGPの一員として恥じぬ人間になることができるのか、今は不安でいっぱ

い」と話す一方で「先輩たちの大きさを目のあたりにして、いつかは追いつき肩を並べられるように精進したい」と目標をつかみました。またコマゼンの木村香奈子さんは整列訓練を通じて経営者としての素直さと一体感を持つことの大切さを再認識し、「会社においてもひとつになることにより生まれる“大きなエネルギー”。これを作り出して会社を運営していきたい」と抱負を述べています。

「生産、フロント、営業全員が明日の予定の準備のため必ず計画を立て、毎日の計画を達成することで毎月月末には全員で達成





経営幹部の自覚を促すために叱咤激励した大橋理事長



挨拶の訓練。基本動作は繰り返して体で覚えることが重要となる

感を共有します」というエコパーツ岐阜の後藤秀孝さん、また新入会員のオレンジパーツの松山稔さんは「この数日でNGPの本質や強さの理由を少しは理解できた気がします。わずかな期間で理解できるほど軽いものとは思いませんが、しっかりと受け継ぎ、共有し、時には仲間たちと競い合いながらともに成長していきたい」など、参加者それぞれが決意を新たにしました。

新規入会組合員紹介 静岡県で2社のNGPの新組合員が誕生しました

支部	会社名	代表者名	住所	電話番号	FAX番号	加入日
南関東	オレンジパーツ平成	取締役 松山 稔	静岡県静岡市葵区新伝馬1丁目1-45	054-253-5646	054-253-5201	23年8月31日
コメント	 <p>「このたび、メイト会員から正組合員となりました、コード424オレンジパーツ平成と申します。正組合員となったことで心機一転し、NGPの一員としての誇りと自覚を持ち、自らの事業活動はもとより、NGPグループに対して少しでも貢献できるよう社員全員一丸となって精進してまいります。まだまだ至らぬ点、及ばぬ点が多々あるかと存じますが、今後ともどうぞよろしくお願ひ申し上げます」</p>					
支部	会社名	代表者名	住所	電話番号	FAX番号	加入日
南関東	有限会社アンドカーパーツ	代表取締役 安東 弘至	静岡県下田市中563番地	0558-22-0969	0558-22-8863	23年8月31日
コメント	 <p>「メイト会員から正組合員に移行させて頂くことと成りましたコード425アンドカーパーツです。弊社のメイト加入は平成13年9月。今年で10年目に入ります。入会のきっかけは、親交がありました太田部品の太田会長より『今、部品をやらなくても先はないぞ、責任は俺が持つから修行に来い』との言葉をかけていただいたことです。伊豆半島という土地柄、周辺環境は海と山に囲まれ道路事情も良い所ではなく、お客様の車両保管場所も狭い所が多く、依頼を受けたらすぐに対応できる体制にしています。組合員となり今まで以上に小回りの利く地域密着型経営を重要視し、NGP三大信条を全社員で共有し、NGPの知名度をさらに高めてお客様に必要とされる会社になりたいと思います。よろしくお願ひいたします」</p>					

組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
東北	株式会社ナプロフクシマ	移転	〒960-0719 福島県伊達市梁川町やながわ工業団地63-1 (電話・FAXに変更はありません)	23年9月16日
北関東	株式会社ユーパーツ	代表者変更	代表取締役 清水道悦	23年9月28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