



NEWS

2012 No.253

4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

自動車メーカー内にエンジン開発を巡る危機意識

自動車が液晶テレビと同様に 韓国・現代自に後れを取るようになる危険性 処方箋は産学官の協力体制

自動車産業の内部でエンジン開発を巡って日本の技術が衰退している一。

そうした危機意識が強まっています。産学官の連携を強め、

とりわけ乗用車用ディーゼルエンジンの開発を強化、

世界市場で日本のエンジン技術が生き抜くための対策の検討が始まろうとしています。

乗用車用ディーゼルエンジンといえば、2月にマツダが発表した新型SUV「CX-5」に最新エンジンが搭載され、日本市場でディーゼル乗用車が復活するきっかけになるのかと期待を込めた話題になりました。「スカイアクティブD」として開発を進めてきたこのエンジンは排ガスの後処理でNOx除去装置を必要とせず、JC08モードで18.6km/ℓの高燃費、排ガスもクリーンなら燃費も良い最新鋭のエンジンです。

日本のエンジン技術は最先端ではないかとお思いでしょうが、その一方で、トヨタ自動車、スズキが欧州メーカーから小型ディーゼルエンジンを調達することを決めています。トヨタは昨年12月1日に独BMWと技術開発で協力する覚書(MOU)に調印し、ポーランドで生産するディーゼル乗用車のエンジンをBMWから調達する方向を打ち出しました。

またスズキはインドで生産する乗用車向けに伊フィアットから1.6ℓディーゼルエンジンを調達することを決めました。インドではフィアットから技術供与を受けてディーゼルエンジンを生産し、搭載していましたが、それでは間に合わないということで直接調達することになったものです。

欧州市場ではディーゼル乗用車の人気は高く、そればかりか新興国市場でも人気があるのです。日本車メーカーとしては自前のディーゼルエンジンで勝負したいところですが、トヨタもスズキも当面はディーゼ

マツダ「CX-5」に搭載された「スカイアクティブD」その先の開発が問われている



ルエンジンの自社開発を凍結したということの意味するのです。

この原因は何と言っても、足場である国内市場でディーゼル乗用車が売れていないことにあります。費用をつぎ込み最新鋭のディーゼルエンジンを開発しても、売れないことには開発コストの回収が見込めません。これでは自動車メーカーの経営は成り立ちません。経営資源はポイントを絞り、つぎ込まないとグローバル競争に勝ち残れないのです。ディーゼルエンジンは「ポスト・ポスト新長期」というさらなる排ガスの強化規制が待ち構えています。「スカイアクティブD」を世に問うたマツダでさえも、新たな資金を調達し経営改善をしなければ、先へと進むこ

とが難しい状況です。この分野、日本の自動車メーカーはかなりシビアな状況にあるのです。

欧州のエンジン開発は産学の連携が進み、さらにそれを政府がサポートして最先端の技術力を誇ってきました。韓国・現代自動車も同様な態勢で技術力を高めてきました。これに対して日本ではディーゼルエンジンは既存の技術だとし、政府が後押しする姿勢は弱かったのです。しかし、排ガス規制は段階的強化され、規制をクリアするために高度でコストのかかる研究開発に取り組む必要が生じてきました。高度な研究開発は、自動車メーカーと大学の研究レベルに大きな差を生むようになり、スムーズな産学連携が図れなくなりました。これも日本のエンジン開発力を弱める原因になった、と指摘されています。

そこで公益社団法人「自動車技術会」の共同研究センターに今年4月にディーゼルエンジン開発で産学官連携を模索する委員会が設置されることになりました。ディーゼルエンジンばかりでなく、内燃機関、つまりガソリンエンジンについても同様な委員会が立ち上がり、産学官の連携強化を進めようとしています。日本の自動車開発は意外と危機的状況なのです。

議論の行方はどうなるか、ディーゼルエンジンを取り上げた「日本の乗用車用エンジン技術の優位性は維持できるか」と題したフォーラムは、自動車技術会の春季大会(パシフィコ横浜で開催)で5月24日午前に実施されます。聴講無料です。その他、いろいろなテーマで無料のフォーラムが開催されますので関心のある方は、自動車技術会のホームページで確認して足を運んでみてはいかがでしょうか。新しい情報が得られるかもしれません。

International
Auto
Aftermarket
EXPO

NGP協同組合がIAAE 2012に出展 環境・社会貢献活動への 前向き姿勢を広くPR

NGP協同組合は、3月14～16日に都内・有明の東京ビッグサイトで開催された「第10回国際オートアフターマーケットEXPO(IAAE)2012」に出展しました。IAAEは、自動車アフターマーケットのビジネス活性化を図る商談型国際見本市で、昨年は東日本大震災の影響で中止となったため2年ぶりの開催となりました。NGP協同組合は、ドア・フェンダー用とバンパー用リターナブル梱包材や4月から開始するベルマーク運動を中心に自動車リサイクル事業を通じた環境配慮活動と社会貢献活動を紹介しました。

リターナブル梱包材「エココンボ」は、リユース部品発送の際に、通常の段ボールか

ら繰り返し使用できる専用の梱包材を利用して資源の有効活用と環境負荷低減を図ります。2009年3月にドア・フェンダー用の運用を開始しました。その後、バンパー用の開発にも着手、11年2月から全国で運用を始めています。整備工場の皆さまからも好評をいただいております。運用回数は間もなく通算5万回に達する予定です。現在、エンジン用と大型パーツ用の梱包材を開発中で、来場者からも高い関心が寄せられました。

ベルマーク運動では、NGPのリユース部品に添付している品質保証シールに5点のベルマークをつけました。回収されたベルマークは震災被災地の教育施設の復興支援に役立てられます。このほか、DVDでは使



環境活動、社会貢献で一步先行く姿勢を強調

用済自動車の適正処理とリユース部品の生産まで一連の業務を紹介して、来場者に組合員が手がける自動車リサイクル業務を紹介しました。

NGP協同組合では、このような社会貢献活動を通じて整備工場のお客さまからさらに選ばれる会社となるよう組合員全員で努力を続けています。自動車アフターマーケットのさまざまなジャンルの企業が出展する今回のイベントを通じて、NGP協同組合が真摯に取り組む姿勢を広く伝えることができました。

IAAE2012に自動車アフターマーケットの企業が出展 それぞれの分野で新たな方向性を示す

3月14～16日の3日間開かれた第10回国際オートアフターマーケットEXPO(IAAE)2012に自動車アフターマーケットにかかわるさまざまな企業が出展しました。高度な電子制御化が進む自動車の故障診断や新素材に対応した板金塗装、中古車ビジネスからリサイクルまでアフターマーケット全般を網羅する各分野の代表企業が、今後の自動車アフター業界が進むべき方向性を示し、新製品や新サービスをブースで紹介していました。その一部を紹介します。



日本自動車リサイクル部品協議会(リ協、清水信夫会長)は、2011年5月に運用を開始したリユース部品の品質と保証基準の統一化を訴求しました。また、リサイクル部品使用による二酸化炭素(CO₂)削減効果を表すグリーンポイントクラブの活動も紹介しました。



整備支援ソフトなどを手がけるブロードリーフは、分解整備や車体整備の各事業者、地域部品商とリサイクル部品事業者を「B2Bパーツオーダーシステム」で連携する新システムを展示しました。ユーザーに画像付き提案書の発行ができることなどが特徴で、7月に運用を開始するそうです。



ブレンボジャパンは、補修用ブレーキローターとパッドを展示しました。ブレンボは高性能車のイメージが強いですが、トラックや商用車のブレーキも手がけています。日本では、欧州の乗用車向けにローター180品目、パッド200品目を今年から本格販売していきます。



ウrawa産業は、リビルトドライブシャフトについて、新たにトヨタ自動車「プリウス(ZVW30)」とホンダ「フィットハイブリッド(GP1)」、「インサイト(ZE2)」の3車種を追加しました。純正部品以上の社内品質基準で生産、価格は純正新品部品より安価に設定しています。



あいおいニッセイ同和自動車研究所は、整備セミナーで定評のあるハイブリッド車(HV)の整備と板金塗装について、カンファレンスを行いました。会場にはプリウスの「プラグインハイブリッド(PHV)」も持ち込み、PHVの特徴とメンテナンス時の注意点について解説しました。



カーセブンでは、スマートフォンによる中古車査定システム「インスマートシステム」を展示しました。これまではアンドロイド搭載端末のみ対応していましたが、新たに「iPhone(アイフォーン)」と「iPad(アイパッド)」にも対応、査定時間の短縮に貢献します。

補助金終了の反動減を見込む自工会の年度需要予測

年度ベースで5年連続500万台割れに

日本自動車工業会(自工会)は3月15日、四輪車を前年度比1.9%増の480万100台、二輪車は同3.4%減の43万1000台とした2012年度の自動車国内需要見通しを発表しました。四輪車需要は2年連続で前年度実績を上回りますが、2012年1～12月で500万台超えを見通していたものが、年度(2012年4月～2013年3月)

では20万台以上の縮小になります。年度で500万台を割り込むのは、リーマンショックで大きく市場が落ち込んだ2008年度から5年連続になります。

2012年度見通しの四輪車内訳は、①登録乗用車：同0.4%増の271万台、②軽四輪乗用車：同5.5%増の135万台、③普通トラック：同4.3%増の12万1000台、

④小型四輪トラック：同6.7%増の20万7000台、⑤軽四輪トラック：同2.4%減の40万台、⑥大型バス：同17.1%増の4100台、⑦小型バス：同1.3%増の8000台となっています。

1月に発表があった2012年1～12月の四輪車国内需要は、登録乗用車289万6千台、軽四輪乗用車139万5千台でしたので、登録乗用車の伸び率は暦年の21.4%増から0.4%増に、また軽四輪乗用車は22.5%増から5.5%増にと、どちらの伸び率も大幅に鈍化することになります。

東日本大震災の影響で新車供給がストップしたことなど、いろいろ勘案しなければならぬ要素はありますが、始まったエコカー補助金の終了にともなう反動減は大きな要素になるようです。自工会はエコカー補助金の申請受付終了時期を遅くとも2013年1月とし、補助金終了直後から前回同様に新車需要は大きく落ち込むだろうと予測しています。

春闘での賃金引き上げ状況、さらに消費税の増税の問題と、景気の先行きは懸念されることばかりです。このため、新車ディーラーではエコカー補助金による需要の刈り取りに力を入れ始めています。販売会社の懸命な営業活動により、「早ければ8月にもエコカー補助金は底をつく」という見方をするディーラー経営者もでてきます。

日本自動車工業会による2012年と2012年度の四輪需要予測の比較

		2012暦年 見通し(台)	対前年 (%)	2012年度 見通し(台)	対前年度 (%)
乗用車	普通・小型四輪車	2,896,000	121.4	2,710,000	100.4
	軽四輪車	1,395,000	122.5	1,350,000	105.5
	計	4,291,000	121.7	4,060,000	102.0
四輪車	普通車	125,000	116.5	121,000	104.3
	(うち大中型)	63,000	118.1	62,000	106.9
	小型四輪車	202,000	109.1	207,000	106.7
	軽四輪車	385,000	100.7	400,000	97.6
	計	712,000	105.5	728,000	101.1
バス	大型	4,100	130.7	4,100	117.1
	小型	8,400	111.8	8,000	101.3
	計	12,500	117.4	12,100	106.1
合計		5,015,500	119.1	4,800,100	101.9
登録車		3,235,500	120.3	3,050,100	100.9
軽四輪車		1,780,000	117.0	1,750,000	103.6

NGP協同組合

東日本大震災被災地の 継続支援に取り組みます

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合は、東日本大震災被災地を継続支援するために日刊自動車新聞社を通じて日本赤十字社に義援金100万円を寄付しました。3月15日に長谷川利彦理事長が日刊自動車新聞社を訪ね、同社の佃義夫社長に手渡しました。

東日本大震災支援活動としてNGP協同組合は、組合員が交代で宮城県仙台市・岩沼市の津波被災車両の撤去・回収車両を行いました。さらに被災地の復興を進めるには、長期の継続的な支援が必要になると考え、震災1年後に改めて義援金の寄付を行うことにしたものです。

この他4月からはNGP協同組合はベルマーク運動に参加、品質保証シールにベルマークをつけてNGPのリユース部品を販売することになりました。ベルマーク運動では、東日本大震災被災地学校の支援に力を入れています。被災地の継続支援につながる活動ですので、NGP協同組合が始めたベルマーク運動にご理解とご協力をお願いします。



被災地の継続支援で義援金寄贈

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。



NGP平成24年2月: **6,845 t**

NGP1月からの累計: **13,384 t** (全12団体1月からの累計 **24,158 t**)

リターナブル梱包材利用にともなう削減効果

※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。



NGP平成24年2月: **21.6 t**

NGP1月からの累計: **42.0 t**

※リターナブル梱包材は、ドア・フェンダー用に加えて2011年2月よりバンパー用の運用を開始しました。

故多久島秀敏 NGP 協同組合顧問の「お別れの会」盛大に

故人の多大な業績、足跡に感謝の言葉で別れを惜しむ



NGPグループ牽引者の1人
多久島顧問との別れを惜しむ

2月18日に亡くなったNGP日本自動車リサイクル事業協同組合の多久島秀敏顧問（パーツライン代表取締役会長、株式会社NGP元代表取締役社長）の「お別れの会」が3月19日、港区高輪のグランドホテル新高輪で開かれました。本葬は長崎県佐世保市の葬儀場で滞りなく行われましたが、故多久島顧問の多大な功績をしのび、NGP協同組合の長谷川理事長を実行委員長に実施しま

した。NGP協同組合の組合員をはじめ、日本自動車リサイクル部品協議会関係者など200人を超える参列者が会場を訪れ、自動車リサイクル部品業界の発展、業界の若手経営者の育成に尽くした故人の足跡を振り返り、別れを惜しみました。

故多久島顧問は、大石一彦名誉顧問とともにNGP協同組合の前身「西日本グッドパーツ」を立ち上げたメンバーのひとりです。「お別れの会」では、NGP協同組合の青木勝幸顧問、多田自動車商会の多田幸四郎会長などNGPグループが誕生した直後から苦楽をともにした古参メンバーが弔辞を述べました。2003年の分裂危機では多久島顧問が個人で運転資金を借り受け、NGP協同組合の存続を支えたことなどのエピソードが紹介されました。

大橋岳彦会長は、たび重なる困難に直面しても信念を貫きNGPを正しい方向へと導いて下さった多久島顧問の偉大な功績を讃えるとともに、薫陶を受けた門下生からの感謝

の弔辞を代読し、言葉を詰まらせていました。

親族代表としてご子息の多久島康彦パーツライン代表取締役社長が挨拶、亡くなる直前の様子を語ってくれました。昨年秋に実施したNGP 25周年祝賀会の1年ほど前に医師から後1、2カ月ほどの命だと告げられたこと、「祝賀会では大石名誉顧問とともに壇上に立ってもらいたかったが、それでは死期を悟られてしまうとと思い、言いだせなかった」と残念そうに回顧しました。早く病を治して各組合員をまわり経営指導をしたいなどと語っていたそうで、最後までNGP協同組合の発展に尽くそうという気持ちを持ち続けていました。

最後に挨拶に立った長谷川理事長は「故人はNGPグループの発展に尽力され、大きな足跡を残しました。業界に対して信頼も厚く、父とも慕う大きな存在でした。故人が残した数々の教訓を生かし、NGP協同組合一同一致協力してさらなる発展のために努力していく覚悟です」と故人の遺影に誓いました。

東北、北関東、南関東で3支部合同会議を開催

長谷川理事長とひざを交えて会議、懇談

NGP協同組合の東北支部、北関東支部、南関東支部による3支部合同会議が3月9日、福島県郡山市のホテルで開かれました。福島県の復興支援を後押しするため、福島の地を選び、拡大した支部会を開くことにしました。合同会議には、意見交換で全支部をまわっている長谷川利彦理事長をはじめ、大橋岳彦会長、山田彰・平野泰雄副理事長らも顔をそろえ、総勢55名の出席となりました。

長谷川理事長は全国の組合員との意見交換を重ねることで、NGP協同組合のさらなる発展を進めていこうとしています。理事長からの話として、物流会社と協力して新

たなリターンブル梱包材を開発するなど、物流の効率化、費用の低減に努めていきたいとの話があったほか、4月から品質保証シールに添付して取り組むことにしたベルマーク運動への理解と協力を各組合員に求めました。

昨年の東日本大震災では、東北支部NGP協同組合員にも多数の被害が出ました。なかでもナプロフクシマは、原発事故の影響で浪江町の本社工場に立ち入る

ことができなくなりました。現在は伊達市梁川町のやながわ工業団地に拠点を移し、事業を再開しています。合同会議の翌日、参加者の一部が同社の新工場を見学、立ち直りの早さを讃えました。



移転再開を果たしたナプロフクシマの新工場を見学

組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
北海道	ビークル大東開発株式会社	社名	株式会社ビークル	24年3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
http://www.ngp.co.jp