



# NEWS

2012 No.261

## 12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

### 普及するか『超小型モビリティ』

# EV主体の未来型小型新交通を2段階で導入 当面は認定制度で普及を後押し 保安基準整備などは導入実績を積んでから

超小型モビリティの普及へ向けた取り組みが2013年4月から2段階で始まります。

保安基準が整備され、免許制度その他の関連制度が整うまでにはもう少し時間がかかりそうですが、超小型モビリティでクルマ社会の楽しみが増えそうです。

超小型モビリティは、ミニカー以上軽自動車以下の1~2人乗りの小型自動車です。今年6月に国土交通省が発表した「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」では「自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1~2人乗り程度の車両」と定義されています。



日産の「NISSAN New Mobility Concept」

この導入施策は2ステップ。第1段階として超小型モビリティについて、仮の基準を策定し、地方自治体による導入実証実験を進めることにしています。活用実験を積み重ね、超小型モビリティの認知が広まった段階で次のステップに移行、保安基準を整備するなどと並行して、税制や免許制度などの問題を解決し、本格的な普及につなげるという構想です。

第1段階のスタートは来年4月、これに向けて超小型モビリティの認定制度が示されました。超小型モビリティは当面、保安基

準の基準緩和措置(保安基準55条)で公道を走行することが認められます。認定制度では地方自治体および地方自治体から委託を受けたものが超小型モビリティとして使用する車両を選定し、地方運輸局長に基準緩和を申請することになっています。

概ねの基準は、▽車両サイズは長さ・幅・高さともに軽自動車の規格以内、▽定員は大人2人以下(大人1人+チャイルドシートで子供2人も可)、▽モーターの定格出力は8kW以下、▽最高速度は時速60km以下とし高速道路・自動車専用道路は走行しない—という条件で、座席の取り付け強度やシートバックの衝撃吸収などが基準緩和されます。さらに車幅が1300mm以下であれば灯火

器類は二輪車のものでよく、さらに最高速度を時速30km以下に抑えれば衝突安全性に関する保安基準が適用されません。認定制度では全車両を少量生産車と同じ扱いとし、衝突実験も免除になります。

定格出力8kW以下をエンジンに置き換えると排気量125cc以下となるのですが、超小型モビリティは優れた「環境性能」が求められるため、ほとんどが電気自動車(EV)になるとみえています。

地方自治体等に認定させることにしたの

は、超小型モビリティはどこでも走っても良いということにはならず、自治体の判断で地域を限定して走ることを許可する方向です。

具体的なイメージとして、今年11月から来年1月末まで神奈川県横浜市で取り組まれている活用実験がわかりやすいでしょう。実験は日産自動車の超小型モビリティ「ニッサン・ニュー・モビリティ・コンセプト」(長さ2340×幅1230×高さ1450mmの2人乗りEV)を観光や生活の足として貸し出すプロジェクトです。利用は「横浜都心エリア」、すなわちJR横浜駅東口からみなとみらい21地区、関内、山手・元町地区に限定されています。

横浜市のような都市部だけでなく、郊外の観光地、あるいは高齢化した郊外の住宅地や人口減少が進んでいる山間地などで超小型モビリティに対する多様なニーズがありそうです。そしてこれらに応える各地方自治体による多様な実証実験を重ねて、超小型モビリティの利用環境を整備、社会的な認知と理解を深めてもらうことを進めます。

その上で第2ステップ、運転免許制度をはじめとした他の諸制度との折り合いをつけながら本格普及を進める方向です。先の長い話にはなりそうですが、期待がかかります。

カタログモード燃費と実燃費の格差が拡大

# 測定では影響しない気温差などが燃費悪化の要因に

環境・エネルギー問題は大きな関心事です。燃費をPRポイントにする新型車が増加する一方、自動車のカタログモード燃費と実燃費との差が年々開いていく傾向にあります。気になるのはその原因です。



もともと排ガス測定のために作られた走行モード。限定条件下で測定する燃費は実燃費よりも甘い

カタログモード燃費と実燃費の格差について、今年7月に日本自動車工業会が会見を開き、その理由を説明しています。公的機関も関心を持ち、国土交通省関係の独立行政法人・交通安全環境研究所で研究・考察が行われ、11月に開催された「交通安全環境研究所フォーラム2012」で発表がありました。

従来の燃費測定は10・15モードでしたが、2011年からJC08モードが燃費評価に使われています。10・15モードが暖気後のみの測定なのに対し、JC08モードでは冷機状態スタートする試験も行ない暖気後の試験に加味して燃費を測定します。暖気後のみで行う10・15モード燃費よりJC08モード燃費の数値が低くなるのですが、それでも実燃費との差は広がっています。

この原因、もちろん運転技量の問題もあります。それはさておき、自工会の会見では、季節による外気温の変化、渋滞等の走行

状態の違い・地域差、ドライバーの年間走行量という点からカタログモード燃費と実燃費と差が出ることを説明していました。

交通安全環境研究所の報告でも同様に、気温などによる環境変化、走行状態の違い、エアコン使用の影響などの点で差が生じる原因を分析しています。

概括すると、環境条件の違いでは、年間の気温変化が影響し、1℃でほぼ1%。1月と5月を比較すると、平均気温が14℃と温かい5月は燃費も7～13%良くなるそうです。しかし気温が上昇しても、夏場はエアコン使用で燃費は悪化することになります。また雨も燃費に影響します。雨でタイヤが冷えると転がり抵抗が増加し、燃費を悪くするという結果が得られたとしています。

また走行状態に関しては、ハイブリッド車3台を含む10台を取り上げて冷機状態からスタートするJC08C、暖気後のJC08Hおよび米国のハイウェイモードの3

モードで測定、その結果を考察しています。ハイブリッド車以外では冷機状態から測定するJC08CはJC08Hに比べて2割程度悪化、逆にハイウェイモードは2～4割ほど燃費が良くなるという結果だったそうです。ハイウェイモードは高速走行を代表するモードで、渋滞がない方が燃費は良い、という自工会の指摘と一致します。

ハイブリッド車に関して、JC08CがJC08Hに対して2割以上悪化したそうで、ハイブリッド車は都市内走行向きと考えられても、冷機状態からの短距離走行ではハイブリッド車の優位さは小さくなるとしています。短絡的にいうと「ちょい乗り」にハイブリッド車は向かない、とのことでした。

とはいえ、カタログモード燃費と実燃費の差がでる原因を測定モードにだけ押し付けるのは酷いものです。こうした燃費悪化の要因を知りながら運転技量を見直すことも必要になるかもしれません。

## 実燃費とカタログ燃費の格差についての留意点

- ① 気温や天候は実燃費に大きく影響、10%以上も変化する
- ② エアコン使用時の燃費への影響は、車室内・車室外の気温差が小さければ8～20%程度
- ③ 内外気温差が大きい場合、車種により燃費悪化の度合いが異なる
- ④ 平均車速も燃費に影響、渋滞多発で平均車速が下がる都市部走行時の燃費は悪化
- ⑤ 実燃費とカタログ燃費の乖離幅が大きい場合、気象条件、暖気の状態、エアコン使用の有無など複数要因が影響している可能性大…etc.

(報告レポート、自工会のプレゼン資料等から抜粋)

## 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24年10月: **6,856 t**

NGP 1月からの累計: **68,229 t** (全12団体 1月からの累計 **120,055 t**)

### リターナブル梱包材利用にともなう削減効果



NGP 平成24年10月: **28.0 t**

NGP 1月からの累計: **231.7 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2011年2月よりパンパー用の運用を開始しました。

2011年度の環境対応車の出荷実績まとまる

# EV急増、低公害車合計で68万3426台

日本自動車工業会は、2011年度の環境対応車出荷実績を発表しました。低公害車の出荷は前年度比50.4%増の68万3426台。内訳は、電気自動車が1万6741台で同123.1%増と急伸長、ハイブリッド車も66万6017台で同49.4%増となりました。

一方で天然ガス自動車は、貨物車を中心に668台の出荷実績にとどまり、同33.2%減、ディーゼル代替LPG車も409台で同1.0%増、台数で4台の微増にとどまりました。東日本大震災やタイの洪水の影響などで自動車メーカーの生産態勢が大きく乱れた年だけに高価な燃料電池自動車の出荷実績は0台、メタノール自動車も出

荷実績はありませんでした。

エネルギーセキュリティの視点から自動車など輸送用機器で使用する燃料を多様化することが必要だと言われますが、現状では思うように進んでいないようです。2015年をひとつの目標に普及を進めようとしている燃料電池自動車なども本当に達成できるかどうか、出荷実績だけを見ると不透明です。

自工会が発表する出荷実績では、省エネ法に基づく燃費基準を達成し排出ガスレベルをクリアした「低燃費かつ低排出ガス認定車」、いわゆる4つ星車(平成17年基準排出ガス75%低減レベル)、3つ星車(同50%低減レベル)の出荷台数を併せて発表

しています。

2011年度実績は4つ星車の普通・小型乗用車238万4343台、軽乗用車114万2585台、普通・小型貨物車7万8927台、軽貨物車2万8308台で合計363万4163台。また3つ星車は、普通・小型乗用車5万3153台、軽乗用車3万8688台、普通・小型貨物車8726台、軽貨物車6万870台で合計16万1437台でした。

4つ星、3つ星合わせると合計で379万5600台になります。自工会発表は出荷実績で、販売統計とは異なりますが、乗用車ではほとんどが低燃費・低排出ガス認定車になっています。

環境対応車の国内向け出荷実績

(台)

	乗用車				貨物車				バス		合計
	普通・小型		軽自動車		普通・小型		軽自動車		'11年度	'10年度	
	'11年度	'10年度	'11年度	'10年度	'11年度	'10年度	'11年度	'10年度			
燃料電池自動車	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電気自動車	9,603	4,816	3,030	2,687	0	0	4,108	0	0	0	16,741
ハイブリッド自動車	663,990	444,535	0	0	1,965	1,217	0	5	62	97	666,017
天然ガス自動車	0	0	0	0	390	559	259	431	19	10	668
メタノール自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
低公害車合計	673,593	449,352	3,030	2,687	2,355	1,776	4,367	436	81	107	683,426
ディーゼル代替LPG車	0	0	0	0	402	399	0	0	7	6	409
水素自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(ディーゼル代替LPG車と水素自動車は「低公害車」に含まれていない)

エコひろばの申し込み件数3318件に

## さらに積極的なPRに努めます

整備工場の皆様にお願ひしてまいりました「NGPエコひろば」の登録申し込みが、11月25日現在で3318件となりました。サイト登録済みの整備工場様は2605件にとどまりますが、サイトへの登録作業を急ぎ、早急に申し込まれた皆様にエンドユーザーのお客様を紹介できる態勢にいたします。

エコひろばは整備工場の皆様にお客様を紹介するウェブサイトです。テレビCMなどを通じた同サイトの宣伝では「その手があったか! リサイクル部品」というキャッチコピーによりリユース部品を利用した廉価な修理を新提案しています。この秋行われました自動車保険料率の改定にとまない、今後、保険を使わず修理時の費用負担を軽減したいというお客様が増えてくるこ

とが予測されます。登録された整備工場様は、エコひろばを通じたお客様からの問い合わせに対する的確なフォローを行い、収益アップにつなげていただきたいと思ひます。

NGP協同組合はエコひろばを活用するエンドユーザー様が増えるよう引き続きPRに努めてまいります。全組合員の営業車にエコひろばのラッピングを施しただけでなく、車両引き取りのトラックも媒体として活用して認知度アップを図ります。またテレビCMも全国ネット、ローカル局での放映を通じてPRしてまいります。そしてエコひろばのネットワークも充実に

努めたいと思ひます。引き続きご協力をお願い申し上げます。

エコひろばの登録状況

(11月25日現在)

	掲載件数	増加件数	達成率
北海道	139	+73	132.0%
東北	272	+216	129.5%
北関東・新潟	403	+297	175.2%
首都圏・静岡	473	+316	143.3%
東海・長野	324	+231	162.0%
北陸	135	+134	135.0%
近畿	197	+176	109.4%
中国	367	+268	183.5%
四国	106	+48	96.4%
九州・沖縄	196	+119	88.2%

(注1)増加件数は7月以降の掲載増加件数 (注2)達成率は設定した目標に対する進捗 (注3)九州・沖縄の達成率は沖縄県分を除く

## 第15回ハイブリッドカーセミナー開催

### 最新のメカ知識と手順を学ぶ2日間 高電圧作業は安全第一、基本が大事

第15回ハイブリッドカーセミナーが11月5、6日に静岡県裾野市のあいおいニッセイ同和自動車研究所東富士センターで実施されました。ハイブリッド車は高電圧の電池を搭載し、取り扱い手順を間違えると死亡事故につながるケースもあります。参加者は用意されたトヨタ、ホンダの実車でメカについての知識と作業手順と学ぶとともに、AED(自動体外式除細動器)の取り扱いなど万が一のための緊急蘇生法を学びました。

参加者の1人、ケーエー車輛の佐藤真輝さんは「安全に作業ができるよう確認ができました。気になっていた点も聞けたので勉強になりました。教えていただいた小島先生に困ったら相談して、わからないまま作業することがないようにしていきます」と

話していました。

また富士クラッチ工業所の水谷実利さんは、「(ハイブリッド車の)構造分まで教えていただいたので、何が危険であるか、なぜそうなるかをよく理解できました。今後



基本を学ぶ座学

ハイブリッド車に携わるときは注意を怠らず安全な作業に努めていきたい」、エコテクノの吉岡亮さんは「講習の中身は基本知識、構造、安全作業等実際の現場作業に必要なことばかりでした。講習を踏まえた作業展開を本日から行うとともに基本を重視していきたいと思います。実車を用いた説明は非常にわかりやすく、欲を言えばこのような技術講習をもっと増やしてもらいたいと思います」などと話していました。参加者皆がしっかりと基本知識を身につけることができた2日間となりました。



実車を前に知識を深める

## 永田プロダクツ新工場竣工

### 11月10日に関係者を集めてお披露目

山形県酒田市の永田プロダクツ(永田則男社長)が建設を進めてきた新工場が完成、11月10日に新工場でNGP協同組合の関係者や本間正巳酒田市長をはじめお世話になった地元の人たちを集めて竣工式を実施しました。



生き生きと働く環境作りを進めた新工場



式典は手づくり、社員全員が舞台に立った

新工場は主要工場として稼働してきた同社の北浜リサイクルセンターの近くに位置し、敷地面積は1万3327㎡(約4000坪)、2階建ての事務所・倉庫棟および工場棟を合わせ建物延べ床面積は3564㎡(約1080坪)で、工場棟と事務所棟を2階の渡り廊下でつないだユニークな構造です。電動ニブラを導入するなど環境に配慮した工場になっています。

竣工式は工

場棟を会場に永田プロダクツの社員総出で手づくりの演出をし、お客様をもてなしました。竣工式でNGP協同組合の長谷川理事長は「永田さんとは同じところにNGPに加わり、同じ思いで事業に取り組んできた。一番大事なのは従業員が育ち、自分の会社、商品にいかにか心をこめてくれるかということです。厳しい経営環境の中で新しい工場を建てられたということは、NGPの仲間へ勇気を与えてくれます。今期売上500億円をめざす我々の大きな力になっていただけると期待します」と祝辞を述べました。

同社は今年創業45年の記念の年に当たります。永田社長が家業に就いた当時は、新しい社員が来てくれなかったそうです。過去の苦い経験から社員が生き生きと働けるきれいな環境を作りたいとの思いが、完成した新工場に込められています。新工場には本社機能を移すとともに、月間処理台数1000台を目標に事業強化に努めます。

## 組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
東北	株式会社永田プロダクツ	移転	〒998-0075 山形県酒田市高砂字官林続10-11 TEL 0234-43-1272 FAX 0234-43-1275	24年11月5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