



NEWS

2013 No.264

3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

どう変わるのか、これからの自動車

電気化よりも軽量化・効率化が世界的な潮流に アジア太平洋地区のエネ需給見通しで指摘

電気化か軽量化なのか、CO₂排出削減の要求にともない自動車の将来はどうなるのでしょうか。

日本では電気化優位の見方が主流ですが、世界の事情は違います。

中長期的に軽量化、ダウンサイジングを進める必要があると見えています。

アジア太平洋経済協力(APEC)の付属機関、アジア太平洋エネルギー研究センター(APERC)がこのほど、「APECエネルギー需給見通し第5版」をまとめました。APECは米国、ロシア、中国、ASEAN各国などアジア太平洋地域の21カ国・地域が加盟する経済協力の枠組みで、経済的には世界のGDPの約半分を占めています。

影響力が大きいAPEC地域のエネルギー需給見通しは、エネルギー資源の有効利用や地球温暖化防止などの観点から2003年以来定期的に取りまとめられてきました。2035年までの長期を見通した今回の第5版もこの一環で、エネルギー利用の効率化などは順調に進んでいますが、地域の経済発展にともなうCO₂排出量増加は避けられず、その対策が課題と指摘しています。

とりわけ重要になるのが、交通機関のCO₂排出抑制です。都市の交通体系の見直しとともに、自動車そのものの排出削減が課題とフォーカスしています。通常は走行でCO₂排出をしない電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)へ転換を促すことが必要になると思うのですが、APERECのレポートでは、ボディ材料の50%以上に炭素繊維(カーボンファイバー)を使い超軽量化した「高効率自動車」普及がCO₂排出削減では効果的との見解を示しました。今の日本の路線とはちょっと異なるようです。

ではなぜEV、FCVのCO₂削減効果が相対的に低いのでしょうか。それは電気の供給源にあります。

FCV用の燃料・水素も水素そのものが地上に存在するわけではありません。水を分解

して水素を得るのですが、分解には大量の電気が必要になります。EVもFCVも電気がもとの、電気をどのようなエネルギー資源から生みだすかが問題になるのです。原子力、あるいは風力、太陽光などの再生可能エネルギーではCO₂排出はないのですが、原子力発電は福島原発事故以降世界的に足踏みしていますし、また再生可能エネルギーだけですべてをまかなうことはできません。結局、原油、石炭、天然ガスから電気を得なければならず、EVも、FCVもCO₂フリーとはならないのです。

それ以上に自動車の燃費効率を高めた「高効率自動車」の普及が必要になるとしている点が、需給見通しの大きな特徴です。高効率自動車というのは、決して日本で普及が進んでいるハイブリッド車ではありません。カーボンを利用してボディの軽量化を図ったり、ダウンサイジング技術でエネルギー利用効率を高めたもの。カーボン利用はボディの約半分というのですが、現行モデルにはない超軽量化を図った自動車になります。

日本では中・長期的な見通しをもとに急速充電スタンド、FCV用の水素ステーションの整備を進めようとしています。世界的な潮流と矛盾しているのですが、この違い

は日本と世界の視点の差にあります。自動車の将来像を考える時、一次エネルギーの供給を海外に依存する日本では、この依存度をどう下げるか、とくに石油を消費しない自動車に焦点があてられます。

しかし、世界的にみれば自国で一定の一次エネルギーをまかなえる地域が多いのです。北米でさらにシェールガス開発が進めば、このガスエネルギーで自国のエネルギー需給がまかなえます。こうした差が自動車の将来見通しのシナリオにも影響しています。



炭素繊維を多用した化学メーカーのコンセプトカー
CO₂削減効果はEVよりも高いという

さて中長期的にどちらに向かうのか、世界の潮流は電気化よりも軽量化へと進んでいきそうです。その一方で日本の政策が大きく方向転換することはなさそうです。

輸入車も扱っていくアフターマーケットの現実としては、電気化とともに素材の変化も見逃せません。普段からの勉強や情報収集が不可欠ということです。

2013年国内四輪車販売見通し

自工会予測は474万台、前年を大きく割り込む予想 登録・軽とも販売団体予測は固めの読みに

2013年の国内需要見通しについて、日本自動車工業会(自工会)は1月31日に登録車、軽自動車を含めて前年比11.7%減の474万400台との数字を発表しました。通常は年末に発表されるのですが、総選挙で新政権が発足したこと、自動車取得税・自動車重量税がからむ税制改正議論の方向性や新政権の経済政策が明らかになるのを待っていたため、需要予測の発表は大幅に遅れました。

自工会予測の内訳は、登録車が13.2%減の294万4400台、軽自動車が9.3%減の179万6000台となります。今年はエコカー補助金による需要の盛り上がりがないために大きく落ち込むと見ているのですが、そのなかで軽自動車は節約志向が下支えとなり、ふた桁の落ち込みにはならないと予想しています。

自工会予測は生産メーカーの団体としての予測です。これに対して、日本自動車販売協会連合会(自販連)、全国軽自動車協会連合会(全軽自協)のそれぞれの見通しを合わせると、総市場は456万台となります。販売側の見通しは生産側より18万台少なく、さらに厳しい市場となると予測しています。



先が見えにくくなった新車販売

2013年四輪車国内需要見通し (自工会、単位=台)

		2013年見通し	2012年実績	予測伸び率
普通・小型乗用車		2,587,000	3,014,651	▲14.2%
トラック	普通車	122,000	136,359	▲10.5%
	(うち大中型)	61,000	69,493	▲12.2%
	小型	224,000	227,326	▲1.5%
	合計	346,000	363,685	▲4.9%
バス	大型	4,100	4,266	▲3.9%
	小型	7,300	7,672	▲4.8%
	合計	11,400	11,938	▲4.5%
登録車合計		2,944,400	3,390,274	▲13.2%
軽自動車	乗用車	1,397,000	1,557,681	▲10.3%
	商用車	399,000	421,765	▲5.4%
軽自動車合計		1,796,000	1,979,446	▲9.3%
総市場		4,740,400	5,369,720	▲11.7%

注: ▲はマイナス。トラックの大中型は普通車の内数

違いは発表のタイミングにもあるのですが、自販連による登録車販売予測の発表は昨年12月、昨年実績より40万台少ない280万台との数字を示しました。一方、全軽自協による軽自動車需要予測は同11.1%減の176万台、自工会発表とほぼ同じタイミングで2月1日に発表されました。厳しい数字であることに変わりはないのですが、スズキ、ダイハツ工業の主力車種にモデルチェンジが予定されていることなどから、登録車よりは下げ幅は少ないと見えています。さらに軽自動車販売への手応えを感じている販売店も多く、昨年同様軽自動車は「190万台を突破する」と強気に考えていると言われています。

さて市場はどう動くのでしょうか。国内自動車販売は昨年12月に底を打ったという分析も出ています。総市場は昨年12月に前年同期比3.1%減の33万8500台となって後、今年になって1月同7.8%減の38万3500台、2月同8.1%減の47万7362台と推移しています。エコカー補助金がなくなったことで落ち込んではいませんが、1月販売は2007年、2008年のそれを上回る実績となっており、月ごとの販売水準としては悪くないペースで推移しています。

経済的に明るい雰囲気はあるのですが、気になるのは円安が進み、その影響でガソリン価格が上昇していることです。さらに自動車損害賠償責任保険の料率引き上げも4月に予定されています。新車販売の下振れ要因はけっこうあり、近く発表される2013年度(4~3月)見通しでの変化を注目する必要があります。

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25年1月: **6,375 t**

NGP 1月からの累計:

6,375 t (全12団体1月からの累計 **11,561t**)

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25年1月: **25.4 t**

NGP 1月からの累計:

25.4 t

2012年の交通事故の特徴などを警察庁がとりまとめ

高齢者の交通事故死者数は過去最高記録を更新

警察庁は2012年の交通事故の特徴と交通違反の取り締まり状況をまとめました。2012年に発生した交通事故件数は66万5138件で、前年に比べて3.9%減、件数で2万6918件減少しました。発生件数は8年連続で減少しており、死者数(24時間以内)も同5.4%減の4411人でした。しかし死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は上昇しており、昨年は51.3%で過去最高となりました。

交通事故死者数は2001年以降一貫して減少しています。その要因について警察庁は、①シートベルト着用率の向上、②交通事故前の車両速度の低下、③悪質・危険性の

高い事故の減少、④歩行者の法令順守一をあげています。シートベルトの着用率は1993年以降ほぼ毎年向上、2008年以降90%台で推移して昨年は93.8%でした。昨年データでみると、シートベルト着用者の致死率は非着用者のおよそ14分の1となり、シートベルト着用による高いダメージ軽減効果が認められるとしています。

さて高齢者の死亡事故ですが、年齢別の分析で自動車乗車中、歩行中など、自動二輪車運転中以外のすべての状態で高齢者が最多となっています。また、高齢者の死者数を状態別にみると、歩行中が49.0%で約半数、次いで自動車乗車中26.1%、自転車乗

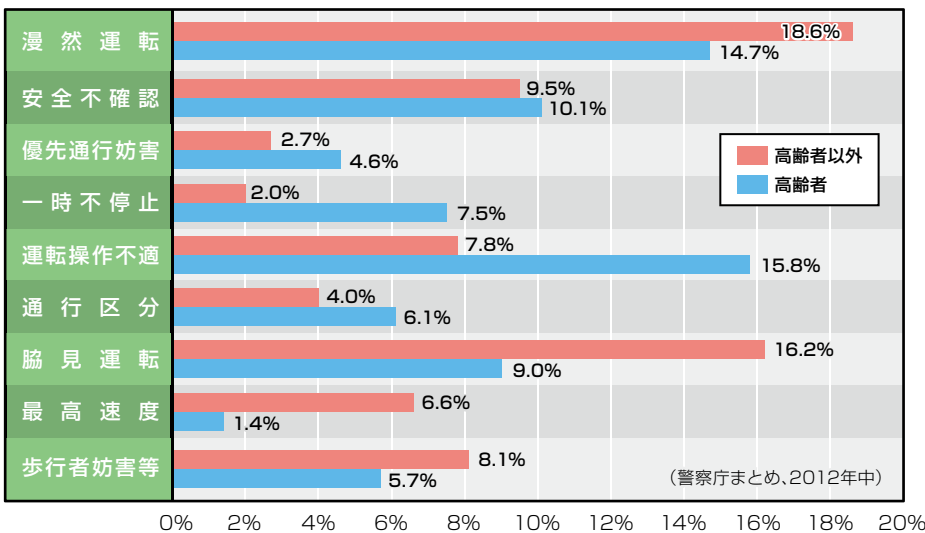
用中16.1%の順に多くなっています。それでも高齢者の歩行中の死者数は漸減傾向を示しており、その一方で、自動車乗車中、原付乗車中ではその死者数が増加傾向となっています。

また、高齢者では運転操作ミスで死亡事故が多発していることも特徴です。原付以上運転者の高齢者(第1当事者)による死亡事故を法令違反別にみると、運転操作不適が構成率15.8%と最も高く、次いで漫然運転14.7%、安全不確認10.1%の順になります。高齢者以外のドライバーに比べて最高速度違反で死亡事故を起こすことは大幅に少ないのですが、運転操作不適で約2倍、一時不停止で約4倍となっていることは高齢者の注意点です。

このほか特筆すべきことは、全体的に事故が減少傾向にある中で高速道路における死亡事故は増加傾向となったことです。件数、死者数ともに3年連続で増加し、2012年の死亡事故発生件数は前年に比べて6件増の196件、死者数は9人増の225人となりました。

一方、道路交通違反の取り締まり状況は、総件数で1124万4568件(点数告知件数及び放置違反金納付命令件数を含む)となり、前年に比べて2.5%減、件数で28万5562件減少しました。しかし、無免許運転、飲酒運転、最高速度違反、歩行者妨害、一時不停止の重点違反は増加し、前年に比べ4万6923件、率で1.1%増となる429万1182件でした。

原付以上運転者(第1当事者)の主な法令違反別死亡事故件数 構成率



NGPのニューフェイス、青年部会を立ち上げ

次世代リーダーの育成を進めます

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合は次世代リーダー育成を目的に「青年部会」を立ち上げました。組合員各社の事業継承者・その候補者に参加してもらい、相互



初顔合わせとなった1月の準備会議

研さんを重ねてNGPの次期リーダーとなる人材育成を進めます。

青年部会には18社18名が名乗りをあげています。すでに各社の経営トップを継いで会社の顔として活躍し始めているものもいれば、これから事業を継承するために各部門で修行を続けているものまで、参加者の立場はさまざまです。18人は3班に分かれ、自動車リサイクル部品業界が発展するためにはどのような取り組みが必要になるかを班ごとに協議し、テーマを選んで集中して勉強することになっています。

どのような事業でも事業継承は大きな課題になります。NGP協同組合では約10年

にJE(ジュニア・エデュケーション)ということ若手の経営者を育成し、現組織活動の中心で活躍してもらっています。この次を担う人材を育てていくことが、青年部会の取り組みとなります。

自動車リサイクル部品業界は、自動車リサイクル法の施行とともに使用済車両の流通構造が大きく変化し、お客様の要望に応えるための素材確保に神経を使うようになりました。また、自動車そのものも地球温暖化防止を目的に構造や使用する素材が著しく変化し、こうした技術進歩への対応も不可欠です。

このため青年部会のメンバーはNGPのブランドの維持・強化だけでなく業界の大きな転換期というふたつの重荷を背負って、次期リーダーとしての修行に取り組むこととなります。温かい声援をお送りいただければ幸いです。

ひょうごクリエイティブビジネスグランプリで

多田自動車商会が兵庫県知事賞(優秀賞)を受賞

兵庫県三木市の多田自動車商会(平田武士社長)が「ひょうごクリエイティブビジネスグランプリ2013」で兵庫県知事賞(優秀賞)を受賞しました。



井戸敏知事(写真前列中央)を囲んで多田自動車の関係者が記念撮影

ビジネスグランプリは、兵庫県が県内の中小企業活動の活性化につなげることを目的とし、独創的なアイデアで事業を展開し、業績をあげている事業者を表彰する制度で、昨年からはじまったものです。多田自動車は中古自動車を再生して取り組んでいるカーリース事業の「リボーンカーリース」が目にとまり、県知事賞を射止めました。

2回目となる今回のグランプリは県下から44社の応募がありました。「ビジネスグランプリに応募したのはたまたまのことで、とんとん拍子に県知事賞4社の中に入ることになりました。リボーンカーリースは永田プロダクツ(山形県酒田市)の永田則男社長が始めたアイデアですが、こちらで取り組み始めたところ地元の経済誌やテレビに取り上げられ、時代にあったビジネスとして注目されました」などと平田社長は話しています。

中古車と中古部品を活用した同社のリボーンカーリースは、1カ月単位で契約できる低額で手軽なカーリースとして地元ユーザーに評価され、貸出車両も100台を超えました。東日本大震災の影響で新車生産が遅延したとき、新車納入までのつなぎに利用するお客様も多く、リボーンカーリースはさまざまな場面で活躍しています。

大石名誉顧問宅を訪問

今期の重点活動方針を報告 原点に帰る取り組み必要に

長谷川利彦理事長らNGP協同組合幹部が1月26日、大分県別府市の御自宅に大石一彦名誉顧問を訪ねて、新年の挨拶とともに協同組合の現状や昨年10月の総会で決定した今期活動方針について報告しました。御自宅訪問には山田彰・中村昌徳両副理事長、玉木基裕専務理事、島野敬監事が同行しました。

大石名誉顧問は長らく御自宅で療養を続けています。昨年は一時期体調を崩されたこともありましたが、今は元気を取り戻したそうです。

定期総会で掲げた「直往邁進・強い組合

員を育てる、総員総力を結集しよう!」との方針の下、NGP協同組合は組織活動に取り組んでいます。長谷川理事長は現場主義のコンサルティング活動・カイゼン塾に着手したこと、さらに「お客様第一」などのNGPの基本を改めて組合員に徹底し、NGPブランドの強化を進めようとしていることなどを名誉顧問に報告、さらにテレビCMを全国放映し、リサイクル部品市場の拡大のために率先して努力していることなど、近況を話しました。大石名誉顧問はこれらに静かに耳を傾け、うなずかれています。



大石名誉顧問を囲んでNGPの近況を報告

大石名誉顧問はNGPオンラインシステムの構築過程で病に倒れました。組合員各社の代表者の世代交代が進み、名誉顧問と直接触れあった経験を持たない世代が増えています。NGPの原点を継承するために、改めて大石名誉顧問の足跡を振り返ることがNGP協同組合に求められています。

訃報

1月25日、佐藤商事(新潟県村上市)佐藤正晴代表取締役のご母堂、佐藤ハルイ(さとう・はるい)様のご逝去されました。享年98歳。謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

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