



NEWS

2013 No.266

5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

使用期間長期化と保有台数減少が進むトラック

逆境を逆手にとってビジネスチャンスを考える 価格上昇を背景に燃費節減がキーワード

トラックは普通トラックから小型・軽トラックに至るまで保有台数の減少傾向が長期にわたって続いています。その裏表の関係で使用期間は長期化、メンテナンス分野で手を差し伸べてビジネスチャンスにつなげたいものです。

日本自動車工業会は2012年度の「普通トラック市場調査」「小型・軽トラック市場調査」をまとめました。この中で普通トラックの需要・市場動向について、新車需要は回復傾向にあるものの、保有台数は低迷、使用期間の長期化が進んでいるとしています。2012年度調査では運輸業の前保有車の平均使用年数は10.8年で、06年度以降長期化傾向が続いています。

小型・軽トラックの需要・市場も傾向は同じです。保有は減少傾向、代替期間の長期化が継続しているとまとめています。調査で「減税・補助金が購入のきっかけ」と回答した新車購入者は全体の3割に達し、需要を先食いした可能性は否めません。

2012年12月末の保有状況を見ると、普通トラック226万6836台(以下同)、小型トラック(4輪のみ)367万2649台、軽トラック(4輪のみ)889万5635台となります。これを07年12月末と比べると、普トラ18万8432台減、小トラ65万930台減、そして軽トラで59万9785台減となるのです。貨物車保有台数は漸減傾向にあります。

保有を減らした最大要因は荷扱い量の減少です。国土交通省の統計では2000年度に57億7400万トンあった貨物車の国内輸送トン数は、リーマンショックのあった08年度に47億1800万トンに減少。さらに東日本大震災にともなう落ち込みなどもありました。今年度は前年度ほぼ横ばいの45億1350万トン—専門機関の日通総研の予測です。

このように厳しい経営環境にあるのですが、自工会市場調査によると、普トラ保有の事業者は多少なりとも改善した傾向があるそ

うです。しかし、経営状態が「悪化」したとの回答は依然として約5割を占めており、厳しいことに変わりはありません。また、2年前と比べた荷扱い量の水準を問うと、運輸業で約50%が「100%」(100%超を含む)、自家用では60%が同様に「100%」と答え

ています。荷扱い量の水準はほぼ同じですが、運輸業1社平均の荷主数は22.2社となり、荷主数は06年度調査以来減少傾向を示しています。

厳しい環境下でやはり関心事は値上がりした燃料価格になるのでしょうか。「燃料費の値上がり」を最大の関心事とした運輸業は78%、一方、自家用では68%が問題として指摘し、運転手の高齢化その他の問題を大きく引き離しました。

この燃料費上昇の対策で、ドライバー教育に力を入れてエコドライブを推進するとともに省燃費車両を導入したり、デジタルタコグラフを装着したりするなど、ハード面の対応を進める普トラユーザーが増えています。その一方で、運輸業で燃料費の高騰を運賃に反映させるのが困難なためという理由で保有台数を減らして、保有車両数の適正化に努めるとか、買い替え期間を延長し車両費用を削減するという経営合理化



トラックの今最大の関心事は燃費の節約

策が進んでいます。

一方、小型・軽トラックのユーザーでも燃料節約は関心の高いテーマです。今回の自工会調査で実施している環境対策をたずねたところ、「アイドリングをやめる」75%、「燃費効率の良い経済速度で走る」75%、「低燃費の車両を選ぶ」69%といった回答が寄せられました。同時に「耐久性があり長く乗れる車両を選ぶ」との回答も70%と増加傾向、燃費が良く耐久性に優れたクルマをユーザーは選択する傾向を強めています。こちらも経営合理化の観点で保有車両は切り詰めることになるのです。

しかし、新車販売は見込めないにしても、普トラから小型・軽トラックまで、長く効率的に乗りたいと願うユーザーが増えたと考えれば、どうでしょう。この分野はもちろん整備事業者の皆様の専門分野、燃費節減を中心にユーザーにアプローチすれば、ビジネスチャンスが広がります。

2012年度の車名別新車販売

トヨタの「アクア」「プリウス」でワン、ツーを飾る 過去5年で軽自動車の顔ぶれも大きく変化

2012年度の車名別乗用車新車販売で、トヨタ自動車のハイブリッド車「アクア」「プリウス」が販売1位と2位を占めました。年度前半のエコカー補助金とユーザーの節約志向が車名別新車販売でも影響を及ぼしました。

2012年度の乗用車新車販売は登録車、軽自動車を合わせて443万9千台になりました。商用車を含めると久々の500万台超、年度後半景気回復の足取りが重たかったことはありますが、自動車販売関係者はひと息つくことができたようです。

トピックを挙げれば、登録乗用車では「アクア」「プリウス」、そしてホンダの「フィット」というハイブリッド車、ハイブリッド設定車がトップ10入りを果たし、車名別販売上位を占めたことです。

これを5年前の2008年度のデータと比較してみます。2008年度は「リーマンショック」の影響で経済活動が低迷し、新車販売も大きく落ち込んだ年です。

この苦境の中で頭角を現したのが「プリウス」です。軽自動車にはじかれて、全体ランキングでは11位でしたが、登録乗用車だけでみれば第5位をマーク、初めてベスト10入りを果たしました。しかし、登録乗用車のトップは「フィット」、これに「カローラ」「ヴィッツ」が続きます。

乗用車販売の車名別販売トップは、スズキの「ワゴンR」、2位、3位がダイハツの「ムーヴ」「タント」と軽大手2社の熾烈な販売競争がありました。2008年度のベスト10では軽自動車6車種が顔を揃えています。

2013年度を見ても、ベスト10入りした軽自動車は6車種。2008年度と同じ割合に見えるかもしれませんが、その中身は大きく変わり始めました。5年前のデータでトップだった「ワゴンR」は第4位に、2位の「ムーヴ」は第8位となりました。変わって台頭したのが、ホンダの「N BOX」です。

従来のワゴン系軽自動車よりもやや背高で、「ハイタイト・ワゴン」と呼ぶタイプです。

2012年度の乗用車車名別販売トップ30

1	トヨタ	アクア	282,660
2	トヨタ	プリウス	280,929
3	ホンダ	N BOX	236,287
4	スズキ	ワゴンR	199,122
5	ダイハツ	ミラ	190,490
6	ホンダ	フィット	170,099
7	ダイハツ	タント	162,782
8	ダイハツ	ムーヴ	160,397
9	日産	ノート	115,530
10	スズキ	アルト	108,872
11	日産	セレナ	95,869
12	トヨタ	ヴィッツ	93,353
13	ホンダ	フリード	86,065
14	トヨタ	カローラ	80,598
15	日産	モコ	67,513
16	ホンダ	ステップワゴン	66,289
17	ホンダ	N-ONE	55,309
18	スバル	インプレッサ	54,254
19	マツダ	デミオ	52,682
20	スズキ	パレット	51,822
21	トヨタ	ヴェルファイア	49,418
22	日産	ルークス	46,524
23	トヨタ	クラウン	45,839
24	トヨタ	パッソ	45,414
25	スズキ	スイフト	42,443
26	トヨタ	ヴォクシー	41,733
27	トヨタ	スペイド	41,588
28	マツダ	CX-5	40,762
29	スズキ	MRワゴン	39,601
30	トヨタ	エスティマ	37,231

年度の登録乗用車新車販売台数合計	2,867,893
同軽乗用車新車販売台数合計	1,571,199
登、軽の乗用車新車販売台数合計	4,439,092
乗用車上位30車種の販売ウエート	68.52%

広い室内空間を実現しているのが、購入者にとって魅力のひとつ。燃費を軸に商品開発を強化していた軽自動車大手2社もこの分野の追撃に意欲を燃やしています。

2008年度の乗用車車名別販売トップ30

1	スズキ	ワゴンR	208,494
2	ダイハツ	ムーブ	193,358
3	ダイハツ	タント	159,610
4	ホンダ	フィット	152,185
5	トヨタ	カローラ	125,160
6	トヨタ	ヴィッツ	110,255
7	ホンダ	ライフ	92,714
8	トヨタ	パッソ	79,571
9	ダイハツ	ミラ	78,524
10	スズキ	アルト	72,971
11	トヨタ	プリウス	70,618
12	ホンダ	フリード	67,983
13	スズキ	パレット	67,411
14	日産	セレナ	65,264
15	トヨタ	クラウン	64,387
16	トヨタ	ヴォクシー	62,011
17	日産	モコ	60,614
18	マツダ	デミオ	58,229
19	日産	ティーダ	57,564
20	日産	ノート	56,220
21	スズキ	スイフト	55,837
22	トヨタ	エスティマ	51,681
23	トヨタ	ノア	49,064
24	トヨタ	ヴェルファイア	48,786
25	日産	キューブ	47,610
26	トヨタ	ラクティス	45,314
27	ホンダ	ゼスト	42,276
28	日産	マーチ	40,084
29	三菱	eK	39,972
30	スバル	ステラ	39,798

年度の登録乗用車新車販売台数合計	2,520,394
同軽乗用車新車販売台数合計	1,388,487
登、軽の乗用車新車販売台数合計	3,908,881
乗用車上位30車種の販売ウエート	60.47%

登録車上位のハイブリッド車、さらに品質性能を高めている軽自動車、これらがさらに台頭するのかどうか、市場の流れを見極めて行きたいところです。

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3月: **6,695 t**

NGP 1月からの累計: **19,612 t** (全12団体1月からの累計 **34,826 t**)

リターンブル梱包材利用にともなう削減効果

※リターン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、専用梱包材を繰り返し使用することを前提に削減効果を試算しました。



NGP 平成25年3月: **27.9 t**

NGP 1月からの累計: **79.5 t**

2011年度のリコール届出状況

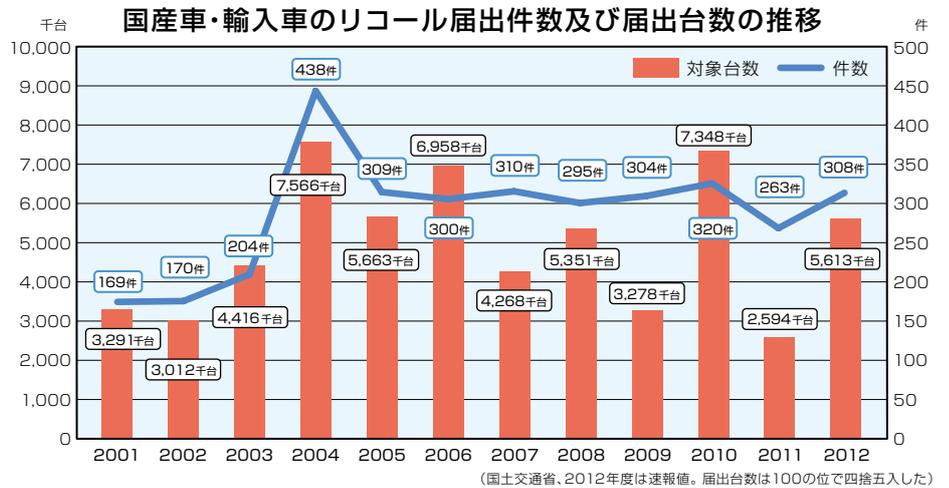
届出件数・対象台数ともに2004年度以降最も低く

国土交通省は2011年度のリコール(回収・無償修理)届出内容の分析結果をまとめました。届出件数は前年度比17.8%減の263件、対象台数は同64.7%減の259万台でした。届出件数、対象台数ともに2004年度以来最も低い水準となりました。

2010年度は対象台数が50万台を超える届出があり、しかもそのうち1件は100万台を超える大規模なリコールでした。これに対して11年度は大規模なリコールがありませんでした。当年度最大の届出対象台数は29万9320台、対象台数が多い上位10件の平均対象台数は17万3239台でした。対象台数が少ない小規模なリコールが届出の大半を占めました。

国産車、輸入車でみると、国産車の届出件数は同24.1%減の180件、対象台数は同66.2%減の242万3068台。輸入車の届出件数は前年度と同じ83件、対象台数は同5.7%減の17万1169台となっています。車種(用途別)のリコール対象台数で、前年度645万2千台だった乗用車のリコールが135万7千台に減少しており、これもリコール水準を大きく低減できた要因のひとつとしています。

装置別の届出件数では、動力伝達装置37件、電気装置34件でこの二つの装置で届出件数合計の約25%を占めました。これに制



動装置30件、燃料装置30件、原動機29件を加えた5装置で届出件数の約55%を占めます。装置別のリコール届出傾向に大きな変化はありません。

また、不具合発生を原因別に分析すると、設計に起因する不具合は178件で前年度の198件から20件減少(前年度比10.1%減)しました。また製造に起因して生じた不具合は111件で、前年度の154件から43件減少(同27.9%減)しました。設計に起因する不具合では「設計自体」が155件で、設計自体に起因する不具合はリコールの中でも高いウエートを占めているのです。

2011年度は大幅減となったリコール届出ですが、2012年度は反転し、国産車と輸入車を合わせた届出件数は308件、同71.1%増、また対象台数(速報値)は561万2979台、同116.4%増と、リコールは大幅増になっています。

さて今年度はどうなるのでしょうか。すでに4月に、助手席エアバッグのインフレーターを原因とする大型リコールが発生しました。国内外を合わせるとリコール対象台数は300万台以上に上ります。人為的なミスとの追い駆けっことで、生産品質の安定に向けたハードルは高いようです。

路上故障の原因、その傾向に変化なし

一般道路はバッテリー、高速道路はタイヤ

自動車故障発生時の2大要因はバッテリーとタイヤ。ユーザーに繰り返し注意喚起は行われるのですが、その傾向に変化はありません。

国土交通省が行った2012年「路上故障の実態調査結果」によると、道路別・装置別にみて、一般道路では電気装置がトップ要因で、総件数5万4960件(全体の50.3%)となりました。高速道路におけるトップ要因は走行装置で7420件(53.7%)となります。一般道路、高速道路を合わせた全体でも、故障発生装置のトップは電気装置で5万

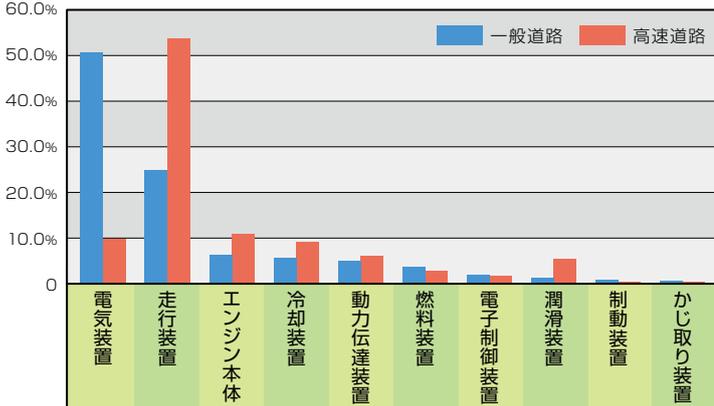
6331件(46.0%)、続く2位は走行装置で3万4438件(28.1%)でした。

電気装置ということで、故障部位を見るとバッテリーが圧倒的。一般道路の故障部位別発生率で40.0%、高速道路では2.9%になります。主な故障状況は過放電、破損・劣化、端子部接続不良、バッテリー液不足です。

また走行装置ではズバリ、タイヤということで、一般道路の故障部位別発生率で24.5%、高速道路では53.1%に達します。パンク、バースト、空気圧不足で故障します。

バッテリーとタイヤ、この2点の消耗品をしっかりメンテナンスし、必要に応じて交換すれば、路上故障は大幅に減らすことができます。費用をケチらないことが結局は得することになるのですが…。お客様に対しては繰り返して注意喚起をすることが必要です。

道路別装置別故障発生割合(国土交通省2012年調査)



公明党自動車問題議員懇話会に参加

自動車重量税還付制度の仕組み見直しなどを要望

公明党自動車問題議員懇話会と自動車アフターマーケット関連事業者団体との懇談会が4月12日、衆議院第一議員会館会議室で開かれました。中古車販売、整備・車体整備、自動車リサイクルの幅広い事業者が初めて顔をそろえた自動車問題懇話会の懇談会となりました。自動車リサイクル業界からはNGP日本自動車リサイクル事業協同組合、東日本自動車解体処理協同組合、SPNが参加しました。

公明党自動車問題懇話会は2006年にスタート、自動車アフターマーケット関連業界からの要望・陳情を受けて、国会質疑などを通じて国政に反映させてきています。今回の懇談会は、これまでに要望・陳情を寄せた各団体が顔をそろえた画期的会合だそうです。

自動車問題懇話会会長の齊藤鉄夫衆院議員は挨拶で、「自動車産業の中でアフターマーケットはこれからの日本経済、また環境問題という視点から重要な役割を担っています。これまでも皆様の意見を取り上げて国政に反映すべく努力をしてきました。本日も忌

憚のない御意見をうかがい、国政反映させる努力をしたい」と述べました。

NGP協同組合は、日本中古自動車販売協会連合会、全日本ロータス同友会、日本自動車車体整備協同組合連合会、BSサミット事業協同組合に続いて、自動車リサイクル業界を代表して自動車重量税還付制度および軽油引取税の課税免除の2点を要望しました。重量税還付制度に関する要望は、還付申請が可能になるタイミングを現行の「破砕業者に

よる引取報告」から「解体業者による引取報告」へと前倒してほしいというものです。これによりリサイクル部品生産機会が高まり、リサイクル率向上につながるから改めて要望しました。

このほか中販連からは消費税軽減税率採用時の中古車販売に対する特別措置、ロータス同友会や日車協連からは自動車車体整備事業の認証制度創設などの要望が出されていました。



自動車問題議員懇話会会長の齊藤衆院議員



要望を説明する長谷川理事長

リビルトメーカー交歓会を開催

取引拡大に向けて積極的に意見を交換

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合・株式会社NGPと提携リビルトメーカー各社とによる「リビルトメーカー交歓会」が4月19日、愛知県名古屋市の名古屋観光ホテルで開かれました。恒例の交歓会に長谷川利彦理事長・社長をはじめとしたNGP協同組合三役および株式会社NGPの役員、各支

部理事が出席し、提携リビルトメーカーからは15社22名が参加しました。

交歓会は「提携リビルトメーカー皆さんの協力で、組合員の利益につながるビジネスに取り組むことができます。本日は年に1回の意見すり合わせの場、懇親会の場も含めて忌憚のない意見交換を行いたいと思っ

ています。最後までよろしくお願ひいたします」などとした長谷川理事長の挨拶で始まりました。

NGPは提携リビルトメーカーの要望に応じてNGPシステムを改良し使い勝手を良くしていることを明らかにし、さらに取引を拡大するために提携各社でNGPシステムの導入を進めてもらいたいことなどを要望しました。一方、海外に生産拠点を移した提携リビルトメーカーからは、現在の円安進行で国内販売価格を引き上げざるを得なくなりそうだとした発言もありました。

この他、提携各社に対してハイブリッド車対策についてどう考えているかという質問が出されました。プリウスの電動コンプレッサーでは、コアが集まらず、インバーター制御その他のために設備投資がかかる割に利益が見込めないこと、エコカーに搭載されているCVTのインナーパーツについてメーカー系列部品メーカーが国内供給を止めるようになり、純正部品の調達に苦労しているなどとした現状報告が提携各社からありました。



挨拶する長谷川理事長



提携リビルトメーカー各社

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