



損害保険料率算出機構、平成25年度「自動車保険の概況」を発行 対物賠償、車両保険とともに契約台数減少 一方で部品費の増加傾向は収まらず

損害保険料率算出機構はこのほど、「自動車保険の概況」平成25年度版(平成24年度データ)を発行しました。2012年度の任意自動車保険の収入保険料は前年度比3.6%、支払い保険金は同0.3%減少したほか、1台あたりの修理費費目別構成比の部品費が前年より対物賠償保険で0.3ポイント、車両保険で0.5ポイント増加しました。部品費は2002年度と比較すると、対物で2.6ポイント、車両で2.8ポイント増加しており、この10年間は増加傾向が続いています。

<任意自動車保険の収支>

2012年度の任意自動車保険の収入保険料は、3兆2,619億円で前年度に比べ1,233億円(3.6%)減少しました。また、任意自動車保険の支払い保険金は1兆9,359億円で、前年度に比べ63億円(0.3%)の減少となっています。

収入保険料は2009年度以降、2年連続で増加していましたが2012年度は減少に転じました。一方、支払保険金は2年連続で減少しています。

<対物賠償、車両保険の現況>

2012年度の対物賠償責任における保険金支払い件数は268万件、支払い保険金は6,905億円、車両保険における支払い件数は328万件、支払い保険金は7,703億円でした。

契約台数は、対物賠償が前年度より466万台減少(前年度比92.2%)し、車両保険は233万台減少(同92.9%)しました。

2012年10月に行われた自動車保険ノンフリート等級別料率制度改定が、対物賠償と車両保険の契約台数減少に大きな影響を与えていることが、このデータからうかがえます。

<修理費費目別構成比>

1台当たりの平均修理費は、対物賠償保険で210,301円(前年は204,727円)、車両保険では217,569円(同211,530円)と、ともに前年より増加しました。

対物賠償保険の構成比は、部品費が52.3%(同52.0%)、工賃が24.8%(同24.8%)、塗装費が22.9%(同23.2%)でした。

車両保険の構成比は部品費が53.8%(同53.3%)、工賃が23.9%(同23.8%)、塗装費が22.4%(同22.8%)となっています。

部品費は修理費全体の中で占める割合が大きく、しかも対物賠償保険で前年より0.3ポイント(3,551円)、車両保険では0.5ポイント(4,156円)増加しているため、修理費の総額増加に大きな影響を与えています。

す。

さらに部品費は工賃および塗装費よりも増加率が高く、2002年度の修理費費目別構成比と比較すると、対物賠償の部品費は2.6ポイント(49.7%→52.3%)、車両保険の部品費は2.8ポイント(51.0%→53.8%)増えています。

つまり、部品費はこの10年間、増加傾向が続いていることにはなりますが、こちらは新品純正部品の度重なる値上げが影響しているものと思われます。

自動車保険の等級制度改定に加え、部品費の増大にも歯止めがかからないことで、より安価な修理を可能とするリサイクル部品へのニーズは、ますます強まるものと予想されます。その一助となる「クルマ直しの新しい選択」NGPエコひろばホームページへの工場登録などについては、最寄りのNGP組合員へぜひご相談下さい。

1台あたり修理費費目別金額および構成比

	対物賠償				車両保険				
	部品費	工賃	塗装費	合計	部品費	工賃	塗装費	合計	
2002年度	金額	¥101,067	¥53,522	¥48,871	¥203,460	¥114,582	¥56,623	¥53,570	¥224,775
	構成比	49.7%	26.3%	24.0%	100%	51.0%	25.2%	23.8%	100%
2003年度	金額	¥99,050	¥51,667	¥48,224	¥198,942	¥110,021	¥53,659	¥51,151	¥214,831
	構成比	49.8%	26.0%	24.2%	100%	51.2%	25.0%	23.8%	100%
2004年度	金額	¥99,295	¥51,199	¥47,667	¥198,161	¥109,867	¥53,006	¥51,652	¥214,525
	構成比	50.1%	25.8%	24.1%	100%	51.2%	24.7%	24.1%	100%
2005年度	金額	¥100,424	¥51,372	¥47,327	¥199,123	¥109,287	¥51,940	¥49,017	¥210,244
	構成比	50.4%	25.8%	23.8%	100%	52.0%	24.7%	23.3%	100%
2006年度	金額	¥103,362	¥52,657	¥47,395	¥203,414	¥107,701	¥51,803	¥49,194	¥208,698
	構成比	50.8%	25.9%	23.3%	100%	51.6%	24.8%	23.6%	100%
2007年度	金額	¥104,507	¥52,636	¥47,243	¥204,386	¥108,184	¥51,344	¥48,065	¥207,593
	構成比	51.1%	25.8%	23.1%	100%	52.1%	24.7%	23.2%	100%
2008年度	金額	¥105,059	¥52,019	¥47,225	¥204,303	¥110,787	¥51,357	¥48,198	¥210,342
	構成比	51.4%	25.5%	23.1%	100%	52.7%	24.4%	22.9%	100%
2009年度	金額	¥104,375	¥50,488	¥47,091	¥201,954	¥112,452	¥50,654	¥48,447	¥211,553
	構成比	51.7%	25.0%	23.3%	100%	53.2%	23.9%	22.9%	100%
2010年度	金額	¥104,991	¥50,251	¥47,052	¥202,294	¥112,215	¥49,956	¥47,884	¥210,055
	構成比	52.0%	24.8%	23.3%	100%	53.4%	23.8%	22.8%	100%
2011年度	金額	¥106,531	¥50,712	¥47,485	¥204,727	¥112,851	¥50,399	¥48,280	¥211,530
	構成比	52.0%	24.8%	23.2%	100%	53.3%	23.8%	22.8%	100%
2012年度	金額	¥110,082	¥52,095	¥48,125	¥210,301	¥117,007	¥51,910	¥48,652	¥217,569
	構成比	52.3%	24.8%	22.9%	100%	53.8%	23.9%	22.4%	100%

自工会、2013年度 乗用車市場動向調査の結果を公表

予防安全技術に対する高齢者のニーズ向上、大都市での軽自動車需要拡大が明らかに

日本自動車工業会（自工会）が4月10日、2013年度に実施した乗用車市場動向調査の結果を公表しました。

この調査は、全国一般世帯における乗用車の保有・使用・購入意向の実態等を時系列で捉え、市場構造の変化を把握することを目的として2年に1回実施されているものです。今年度は、次世代自動車・先進安全技術や高齢層等についてもトピックとして分析が実施されました。

乗用車市場動向調査によれば、2013年の乗用車保有率は2011年に対し4.5ポイント高い82.0%、乗用車複数保有率は2.7ポイント低い39.1%となりました。これを地域別に見ると、保有率は首都圏で71.0%、地方圏では87.9%となり、地方圏都市の規模が小さくなる程、保有率が高くなる傾向が見られました。乗用車複数保有率は首都圏で23.7%、地方圏で45.8%と、地方圏が首都圏の倍近い比率に達しており、首都圏では一家に1台、地方圏では運転免許所有者1人に1台の割合で保有されている傾向となっています。

乗用車における車種ごとの保有率では、「軽乗用車」が33%と最も多く、次いで「ボンネットワゴン車」（背高タイプを除くミニバン、ステーションワゴン、SUV）が25%、「大衆車（コンパクトカー）」が17%となりました。一方「小型車」（1,800～2,500ccクラス）、「大・中型車」（3,000ccクラス以上）は減少が続いており、市場全体の車種ダウンサイジング指向が見て取れます。

この中で最も割合が高い「軽乗用車」の保有率を地域別に見ると、「地方圏」の「周辺部」（郡部以外の非人工集中地区）が74%、「郡部」が72%となる一方、「首都圏」の「周辺（40km圏外）」も52%と高い水準を示しており、軽自動車へのニーズが地方だけではなく首都圏でも高まっている傾向が明らかになりました。

また、過去には保有していたが現在は乗用車を保有していない層から、その理由を探ると、「ガソリン・駐車場代が負担」（29%）、「車検費用が高い」（28%）、「高齢、病気、体力理由」（26%）が上位となっています。メーカーおよび販売店には燃費がよく運転アシスト機能が充実している車両、整備工場にはより負担感の少ない車検整備等の負担感を

取り除くメニュー提案を工夫する必要があるそうです。

また、最も運転頻度が高い層の分析では、女性が未婚・既婚あわせて43%に達し、年齢別では60歳以上が34%で最多でした。男性・若者の方が運転頻度は多いといわれた自動車ユーザー像は、完全に過去のものになったといえるでしょう。

なお、本調査では前回の2011年度より、四輪自動車の保有世帯を対象に、次世代自動車の認知度について継続調査を行っています。それによると、電気自動車（EV）およびハイブリッド車の「名前と特徴を知っている」、「名前を聞いたことがある」割合は98%に至っているものの、それ以外のプラグインハイブリッド車（PHV）は62%、燃料電池車（FC）は61%、クリーンディーゼル車は70%、超低燃費ガソリン技術車は49%、過給器付き小排気量エンジン搭載車は36%と、認知度が高くない実情が浮かび上がりました。

さらに、先進安全技術に対する魅力意識について聞くと、「歩行者の検知・保護支援システム」は全体の52%、「誤発信防止システム」および「前方障害物衝突防止支援システム」は48%が「非常に魅力がある」と回答しました。さらに男性は70歳以上、女性は60歳以上の世代で、あらゆる先進安全技術に対し「非常に魅力がある」と回答する率が他の世代より高く、高齢者オーナーへ車両を販売する際は、これら安全技術の有無が車種選定の鍵になるといえるそうです。

これらのデータから、高齢者および女性ユーザーは今後ますます大きなウェイトを占め、その中で軽自動車、また先進安全技術へのニーズはさらに強まり、一気に普及が進むことが予想されます。軽自動車や先進安全技術の修理・整備に対応できる技術力を磨くのはもちろん、高齢者および女性ユーザーを満足させるお店づくり、接客対応を備えることが、今後のテーマとなることが考えられます。

地域別・軽乗用車保有率の推移

調査年		2007	2009	2011	2013
首都圏	中心部 (23区)	8%	6%	7%	7%
	近郊 (40km圏)	19%	21%	27%	29%
	周辺 (40km圏外)	37%	36%	44%	52%
地方圏	大都市	20%	31%	36%	38%
	中都市	39%	42%	50%	48%
	小都市	52%	40%	51%	52%
	周辺部	54%	61%	65%	74%
	郡部	55%	56%	63%	72%

出典：日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

男女・世代別 先進安全技術の魅力度（「非常に魅力がある」と回答した割合 (%)）

	前方障害物衝突防止支援	車線逸脱防止支援	歩行者の検知・保護支援	居眠り警報	誤発信防止	飲酒運転防止	駐車支援制御	後側方衝突防止支援	ヘッドランプ自動記光	標識認識	自動運転	
全体	48%	27%	52%	40%	48%	31%	35%	41%	29%	27%	29%	
男性	～29歳	36%	20%	48%	43%	37%	33%	36%	34%	23%	31%	
	～39歳	46%	27%	47%	39%	41%	33%	32%	39%	29%	30%	
	～49歳	47%	24%	47%	37%	40%	26%	30%	37%	26%	31%	
	～59歳	49%	32%	51%	41%	46%	28%	31%	37%	28%	25%	33%
	～69歳	54%	31%	53%	45%	52%	32%	36%	43%	31%	30%	29%
	70歳以上	52%	34%	59%	47%	51%	40%	38%	45%	35%	36%	30%
女性	～29歳	46%	19%	47%	36%	44%	29%	31%	36%	25%	25%	
	～39歳	41%	22%	47%	32%	41%	28%	34%	34%	26%	22%	
	～49歳	49%	22%	51%	35%	52%	27%	34%	41%	26%	23%	
	～59歳	46%	27%	52%	40%	50%	25%	39%	40%	26%	24%	
	～69歳	54%	34%	61%	45%	62%	38%	43%	52%	38%	40%	36%
	70歳以上	56%	36%	66%	45%	66%	38%	48%	59%	36%	41%	34%

出典：日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

今こそピンチをチャンスに切り替えよう

平均使用年数で経年劣化による整備需要が深く静かに拡大中

整備業者 10 社のうち、3 社が廃業を考えています——。これは日本自動車整備振興会連合会（日整連）が、整備要員 10 名以下の事業場で 55 歳以上の経営者を対象に昨年、調査したデータ結果です。整備事業の継承に関する回答のうち、2,674 社中 766 社（28.6%）が「廃業を考えている」、564 社（21.1%）が「分からない」としています。これらを合わせると、55 歳以上の経営者の中でおよそ半数が、整備事業の継続について先行きに危機感を募らせているということになります。

また本調査によると、55 歳以上の経営者の占める割合が 70.0% となっており、さらに 65 歳以上では 40.7% になります。つまり整備業界そのものの高齢化が進んでおり、ここが事業継承の大きな課題となって立ちま

だかります。かねてより後継者難が伝えられていますが、整備事業主の年齢構成がこのように具体的なデータとなって現れると、改めて問題の深刻さがうかがえます。

これを、日整連が公表している専業の事業場数 = 5 万 6,948 社に、「廃業」と答えた事業者の割合 28.6% を掛けると、1 万 6,286 社にのぼり、愕然とする結果を突きつけられた格好です。

自己管理責任による作業項目削減や過当競

争による車検低価格化、また消費低迷の節約意識により台当たりの整備修理単価も依然下がり続けています。本格的な少子高齢化を控え、保有台数の減少は避けられません。整備業界環境は一段と厳しさを増すことでしょう。それだけに一層、将来に渡っての経営改善や事業継承への対策を検討する必要性が高まっています。

しかし、自動車の平均車齢は近年急伸しており、乗用車は 8.07 年となっています。そして平均使用年数は、12.58 年に延びています。これは、自動車の整備を必要とする機会が増加することに他なりません。保有台数減少は避けられないものの、整備修理頻度が増すことで、整備修理入庫が下支えされることが期待できるのです。

各地の自動車整備振興会では、定期点検整備の確実な受検を促すことで、入庫の拡大を目指しています。整備業界が一丸となって取り組むことで、是非とも入庫促進に繋げようではありませんか。より多くのカーオーナーが整備工場に訪れれば、新たな提案も可能になります。

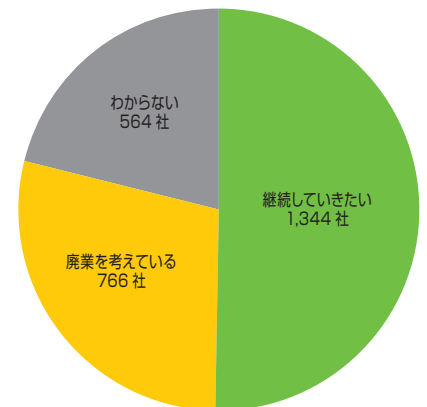
自動車は生産ラインを離れた時から劣化が始まっています。当然ながら、低年式の車両であるほど、診断から不具合箇所の発見、そして整備受注に至るケースも十分見込めることでしょう。



日本自動車整備商工組合連合会（整商連）が 4 月 1 日に発行した「自動車分解整備業の事業継承マニュアル」。事業継承の実態を示すデータのほか、ケースごとのスムーズな事業継承あるいは廃業の進め方、事業継承に必要な各種手続、相談先などが詳しく記載されている

ディーラーが新車を購入したカーオーナーを囲い込むメンテナンスパックは、約 5 年というのが一般的です。一方で自動車の平均使用年数は 12 年超と、さらに延び続けているのです。間もなく 2 回目の補助金交付申請受付が開始されるスキャンツールの導入を含め、整備車両受け入れ体制の充実と強化に積極的に取り組むべきではないでしょうか。今こそピンチをチャンスにしましょう。

整備専業経営者の事業継続に対する認識



出典：日本自動車整備商工組合連合会「自動車分解整備業の事業継承マニュアル」

整備専業経営者の年代別事業場数

	整備要員数 2～3 人		整備要員数 4～10 人		計				
	社数	割合	社数	割合	社数	割合			
54 歳以下	582 社	26.6%	564 社	34.6%	1,146 社	30.0%			
55～59 歳	254 社	73.4%	11.6%	191 社	65.4%	70.0%			
60～64 歳	401 社		18.3%	275 社			16.9%	676 社	17.7%
65 歳以上	953 社		43.5%	600 社			36.8%	1,553 社	40.7%
全調査事業場数	2,190 社		100%	1,630 社			100%	3,820 社	100%

出典：日本自動車整備商工組合連合会「自動車分解整備業の事業継承マニュアル」

NGP 今月の CO₂ 削減量



リサイクル部品利用に伴う削減効果

※ 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 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 26 年 3 月： **7,239t** NGP 1 月からの累計： **20,669t** (全 12 団体 1 月からの累計) **37,114t**



リターナブル梱包材利用に伴う削減効果

※ リターナブル梱包材の利用に伴う削減効果は NGP 協同組合独自の CO₂ 排出量削減の取り組みです。段ボールに代えて、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 26 年 3 月： **25.4t** NGP 1 月からの累計： **66.3t**

「リビルトメーカー交歓会」を開催

厳しい市場環境下での取引量 拡大に向け情報・意見交換

(株) NGP (長谷川利彦社長) は4月18日、同社本社がある長田ビル (東京都港区) のフクラシア会議室で、同社提携リビルト部品メーカーとの「リビルトメーカー交歓会」を開催しました。提携リビルトメーカーからは15社23名が参加しました。

冒頭で長谷川社長は「NGPグループは、提携関係メーカーのリビルト部品をしっかりと販売していくことで一致団結しています。よいご意見を数多く頂戴しながら、末永いビジネスパートナーの構築に努めていきます」と

挨拶しました。

続いて同社リビルト担当の佐藤幸雄取締役は「この厳しい市場環境下で、リビルトメーカー全体の売上高が前年度比110%増加となりました。さらにこの数字を、もっと伸ばしていきたいと考えております」と、さらなる拡販に向け、組合員に向けて提携リビルト部品メーカーの販促拡大を呼びかけています。

その後、提携リビルト部品メーカーからは、納入先であるNGPに対する要望として、リビルト部品生産の原資となる高品質なコアの



提供や、提携メーカー取扱いリビルト部品のさらなる取引量拡大などが提言されました。そのほか、リサイクル部品業界全体を取り巻く物流コストの問題などについて情報や意見が交換され、NGP、提携リビルトメーカー、そして業界全体の問題解決とビジネス拡大に向け道筋を見出すうえで有意義な会合とすることができました。

第7回青年部会開催

HV引き取りマニュアルの動画DVD 完成間近、さらなるブラッシュアップへ

NGP青年部会の第7回会合が4月19日、品川カンファレンスセンター会議室 (東京都港区) で開催されました。今回は青年部会メンバー15人と小林信夫副理事長、組織指導委員会の佃正人委員長が出席し、各チームが活動の進捗報告と今後の計画について議論しました。

昨年10月の総会以来、青年部会全体で作成に取り組んでいる「ハイブリッド車 (HV) 引き取りマニュアル」について、中心メンバーである「チーム3732 (みなさんに)」のリーダー・太田道人青年部会長は、作業の一連の流れを動画で撮影しDVD化したものを出席者全員にデモ披露しました。

動画では安全上留意しなければならない

HV特有のポイントに加え、NGPグループが同組合員向け各種研修会で指導している、接客応対を含めた引き取り業務のあるべき姿が盛り込まれており、「わかりやすく完成度は高い」という評価を得ました。一方「駆動用バッテリー付近の損傷が激しくサービスプラグを外せない場合はどうすればいいのか」など、より実践的な内容を追加すべきという声もあがりました。

そのため、動画の細部を修正した後に基礎編としてリリースし、実践的な内容は応用編として、Q & A方式の文書をベースにまとめ、5月の理事会に提出することを決定しました。

そのほか、「チーム チャレンジャー」は次回青年部会開催時にNGP本部近くの品川駅



HV 引き取りマニュアル動画では、実車を用いたロケ撮影にイラストを交え、注意点をわかりやすく解説

(東京都港区) 周辺でエコ活動 (清掃活動) を実施、また「チーム ボンBon」はフロントマン接客コンテストのテーマを6月の支部会議で選考する方針です。これまでの取り組みが具体的な成果として現れつつある、NGP青年部会の活動にぜひご注目下さい。

組合員情報変更

支部	会社名	変更内容	変更後	変更日
南関東	株式会社ユーアンドアイ	会社代表	代表取締役 高井 誠	26年4月1日
中四国	エコテクノ株式会社	会社代表	代表取締役 砂原琢也	26年4月1日

訃報

4月22日、有限会社オカダオートパーツ (北海道河西郡芽室町) 岡田清代表取締役のご母堂、岡田タマエ (おかだたまえ) 様のご逝去されました。享年87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/>