2014年9月19日発行 ■発行責任者／長谷川利彦 ■編集・制作／(株)プロトリオス ■発行／(株)NGP 東京都港区高輪3丁目25番33号 長田ビル2F TEL03(5475)1200 定価／1部30円

NIPPON GOOD PARTS NGP NEWS
2014 No.282 9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

自家用乗用車普及台数が3年ぶりに減少。軽四輪車単独では37年連続増

軽自動車の普及が進むも都市近郊では登録車も高水準を維持か

自動車検査登録情報協会（自検協）はこのほど、登録車と軽自動車を合計した自家用乗用車の、2014年3月末日時点における世帯あたり普及台数の調査結果を発表しました。

それによると、自家用乗用車の保有台数は、消費増税前の駆け込み需要などで前年度より約70万台増加し、59,810,485台でした。

世帯数は、毎年50万前後増えていることに加え、今回調査から外国人住民の世帯も含めたため、同135万世帯多い55,952,365世帯でした。

その結果、世帯あたり普及台数は、保有台数より世帯数の伸びが上回ったため、前回調査より0.016台少ない1.069台となりました。

なお、保有台数は1975年の調査開始以来、世帯数は1968年の調査開始以来、毎年増加していますが、世帯あたり普及台数は2011年度以来3年ぶりに減少へ転じています。

また、全国軽自動車協会連合会（全軽自協）は、軽四輪車の2013年12月末日時点での世帯あたり普及台数を発表しました。

保有台数は前年より約78万台多い29,064,780万台、外国人住民の世帯を除いた世帯数は同36万世帯多い54,952,108世帯でした。

その結果、世帯あたり軽四輪車普及台数は同0.011台多い0.529台となり、1977年以来37年連続で増加しました。

自家用乗用車と軽四輪車を比較すると、普及台数下位の都道府県はいずれも関東・関西の大都市圏に集中したものの、上位は両者で違いが見られ、自家用乗用車は約80万世帯に達する都市近郊の県が4～10位を占めています。

近年の新車販売が好調なことから、軽四輪車の普及台数は今後、都道府県を問わず増加することが確実視されています。しかしながら、これらのデータから、都市近郊では当面、登録車の普及台数も高い水準を維持することが予想されます。

自家用乗用車保有台数と世帯当たり普及台数
（都道府県別・ランク順）2014年3月末時点

都道府県	保有台数	世帯数	1世帯当たり台数	順位	前年順位
福井	496,120	284,689	1.743	1	1
富山	693,813	405,987	1.709	2	2
山形	681,724	407,350	1.674	3	4
群馬	1,336,743	808,409	1.654	4	3
栃木	1,290,999	793,003	1.628	5	6
岐阜	1,272,291	792,656	1.605	6	5
茨城	1,903,415	1,187,182	1.603	7	7
長野	1,340,296	846,447	1.583	8	8
福島	1,189,074	760,145	1.564	9	9
新潟	1,360,655	874,981	1.555	10	10
山梨	538,798	350,033	1.539	11	11
佐賀	484,677	321,314	1.508	12	13
石川	695,415	466,200	1.492	13	12
三重	1,125,192	768,510	1.464	14	14
鳥取	335,918	232,676	1.444	15	16
静岡	2,155,280	1,518,772	1.419	16	15
滋賀	771,066	548,478	1.406	17	17
島根	397,639	284,580	1.397	18	18
岩手	720,478	515,721	1.397	19	19
秋田	588,892	425,062	1.385	20	20
岡山	1,119,923	817,223	1.37	21	21
徳島	445,207	329,886	1.35	22	22
香川	570,834	427,135	1.336	23	23
宮城	1,245,309	950,570	1.31	24	25
熊本	989,789	757,073	1.307	25	26
愛知	4,018,405	3,096,802	1.298	26	24
大分	671,053	525,691	1.277	27	27
沖縄	765,496	600,573	1.275	28	28
宮崎	652,818	515,953	1.265	29	29
山口	805,623	656,773	1.227	30	30
青森	716,035	585,217	1.224	31	31
和歌山	527,444	437,711	1.205	32	32
鹿児島	917,266	802,952	1.142	33	33
愛媛	720,418	645,431	1.116	34	36
奈良	642,920	577,501	1.113	35	34
広島	1,412,211	1,273,017	1.109	36	35
高知	385,534	353,246	1.091	37	38
福岡	2,485,388	2,296,175	1.082	38	37
長崎	675,306	626,316	1.078	39	39
埼玉	3,112,216	3,085,738	1.009	40	40
北海道	2,746,600	2,727,383	1.007	41	42
千葉	2,720,627	2,704,016	1.006	42	41
兵庫	2,265,751	2,460,392	0.921	43	43
京都	985,242	1,176,024	0.838	44	44
神奈川	3,029,957	4,114,032	0.736	45	45
大阪	2,716,194	4,117,692	0.66	46	46
東京	3,088,434	6,699,648	0.461	47	47
合計	59,810,485	55,952,365	1.069		

出典：自動車検査登録情報協会

軽四輪車保有台数と世帯当たり普及台数
（都道府県別・ランク順）2013年12月末時点

都道府県	保有台数	世帯数	1世帯当たり台数	順位	前年順位
佐賀	325,888	318,738	1.022	1	1
鳥取	234,884	230,681	1.018	2	2
長野	833,916	834,188	1.000	3	5
山形	404,107	405,093	0.998	4	4
島根	280,733	281,527	0.997	5	3
福井	273,041	278,631	0.980	6	6
沖縄	554,988	596,152	0.931	7	7
山梨	316,827	344,079	0.921	8	9
新潟	795,232	869,129	0.915	9	8
宮崎	464,920	513,387	0.906	10	10
徳島	287,594	326,683	0.880	11	11
富山	348,653	399,204	0.873	12	12
和歌山	378,294	435,010	0.870	13	13
岩手	445,229	513,113	0.868	14	14
秋田	365,675	423,148	0.864	15	15
岡山	690,294	804,777	0.858	16	16
香川	355,957	421,922	0.844	17	17
鹿児島	673,929	799,430	0.843	18	18
福島	631,973	756,251	0.836	19	19
熊本	625,516	751,753	0.832	20	21
高知	291,906	351,297	0.831	21	20
岐阜	635,604	770,703	0.825	22	22
三重	615,644	746,902	0.824	23	23
群馬	649,382	789,700	0.822	24	24
大分	425,368	519,123	0.819	25	25
滋賀	427,824	536,519	0.797	26	26
長崎	485,300	621,286	0.781	27	27
愛媛	495,385	639,586	0.775	28	28
青森	443,548	583,207	0.761	29	29
山口	485,653	649,390	0.748	30	30
茨城	857,011	1,161,856	0.738	31	31
石川	335,998	459,653	0.731	32	32
静岡	1,082,213	1,485,705	0.728	33	33
栃木	557,433	779,280	0.715	34	34
宮城	592,044	942,653	0.628	35	35
広島	775,370	1,251,348	0.620	36	36
奈良	327,101	571,929	0.572	37	37
福岡	1,260,067	2,263,838	0.557	38	38
愛知	1,503,703	3,005,972	0.500	39	39
兵庫	1,018,637	2,413,893	0.422	40	40
京都	481,630	1,147,965	0.420	41	41
北海道	1,093,802	2,713,725	0.403	42	42
千葉	1,047,051	2,656,740	0.394	43	43
埼玉	1,175,097	3,033,112	0.387	44	44
大阪	1,090,225	4,016,527	0.271	45	45
神奈川	874,648	4,044,895	0.216	46	46
東京	749,486	6,492,408	0.115	47	47
全国計	29,064,780	54,952,108	0.529		

（注）保有台数は2013年12月末時点の国土交通省調べ、世帯数は2014年1月1日時点の総務省調べ
出典：全国軽自動車協会連合会

トヨタFCV、2014年度内に車両本体約700万円で販売開始

経産省も水素社会実現に向けた「水素・燃料電池戦略ロードマップ」を公表

トヨタ自動車は6月25日、東京・お台場のメガウェブで、燃料電池車（FCV）開発進捗状況説明会を開催し、セダンタイプの新型FCV市販プロトタイプ車を初公開するとともに、その発売時期・車両本体価格・販売チャンネルを明らかにしました。

その前日にあたる同月24日、経済産業省・資源エネルギー庁が昨年12月に発足させた産学官合同の「水素・燃料電池戦略協議会」が、FCVおよび水素ステーションの普及を含む水素社会実現に向けた「水素・燃料電池戦略ロードマップ」を公表しました。

説明会では、トヨタの加藤光久副社長が、「本日はエクステリアをご覧いただき、内装を含む詳しい情報は改めて紹介します」と前置きしながら、「2010年11月に、セダンタイプのトヨタFCVを2015年に発売すると発表しましたが、日本ではこのトヨタFCVを、2014年度内に販売開始します。販売はトヨタ店とトヨペット店が担当します」と、まず最初に発表しました。そして価格について、「日本では700万円程度でお届けしたいと考えています」と述べました。

さらに、「我々は2010年の時点で、価格は1千万円を切る目処がついていると話しましたが、4年間で商品として磨き上げるのはもちろん、お客様に納得していただける価格の実現を目指して全力で開発に取り組んできた結果、頑張って何とかこのレベルにすることができました」と成果を強調しました。その具体的なポイントとして、小木曽聡常務役員は「駆動用バッテリーやモーター、コントローラーなどは既存のハイブリッドカーの部品を共用できる」ことを挙げています。

なお、発売当初は、官公庁や大企業が主な納入先となること、また水素ステーションが現在、そして当面は首都圏・中京圏・関西圏・北部九州圏の四大都市圏を中心に整備されることから、販売およびサービス体制は同地域の販売店から整えられる見込みです。車両の生産は日本国内で行われますが、アメリカとヨーロッパでも2015年夏頃に販売を開始する計画となっています。

しかしそれでも、FCVの本格普及にはまだ、大きな壁が立ちはだかっていると言わざるを得ません。「水素・燃料電池戦略ロードマップ」によれば、政府では2013年度より商用水素ステーションの整備を先行開始していますが、整備費は4～5億円（ガソリンスタンドは1億円以下）、運営費は年間4千万円（天然ガスステーションは2千万円強）と高額で、さらに都心部では地価が高く用地そのものも不足しているため、現時点でも四大都市圏を中心とした31拠点が設置されているに過ぎません。

また、トヨタFCVの車両本体価格は約700万円と、約15年前には1億円超だったことを考えれば大幅に低減されたものの、現実的に個人ユーザーで購入可能なのは依然として富裕層のみに留まります。

そして、水素ステーションとFCVの普及は鶏と卵の関係で、水素ステーションの整備が進まなければFCVは普及せず、逆にFCVが普及しなければ水素ステーションも増えないため、両者の普及促進を同時に進める必要があるのです。

政府は前者について、今年度は72億円の予算で整備費用の一部を補助します。4月21日には、バルブや配管に使用可能な鋼材の範囲を拡大し、圧縮天然ガスステーションと併設する場合は6m以上の距離を確保する代わりに障壁を設置することを認めていますが、今後も設置に関する規制の緩和を順次実施していきます。これにより、2015年度内に四大都市圏を中心に100ヵ所程度を確保し、FCVの燃料コストをガソリン車と同等以下とする計画です。

さらに当面は、圧縮機や蓄圧器、冷凍機などの主要設備を2つ以下の筐体にまとめたパッケージ型や移動式、水素の充填圧力が35MPa以下の簡易型水素ステーションも活用して、設置個所を徐々に四大都市圏以外にも拡大します。その後2020年頃の実現を目標として、水素ステーションの整備費および運営費を半減させつつ、FCVの燃料コストをハイブリッドカーと同等以下にまで下げる目標を立てています。

トヨタの加藤光久副社長とFCV プロトタイプ

後者については、具体的な内容までは示されていないものの、初期需要を創出し量産効果を下支えするため、2020年代頃までは補助金の交付や税制上の優遇措置を講じる計画となっています。

また水素ステーションと同様、5月30日には水素タンクの保安規則を世界統一基準と調和したものに改正しました。今後も規制緩和を進め、FCV特有の装備に関するコストの低減、性能・耐久性向上を図り、2025年頃までにはハイブリッドカーと同等の価格競争力を持つ車両本体価格を実現することとしています。

茂木敏充前経済産業大臣が7月15日に豊田市内のテストコースで、安倍晋三首相が7月18日に北九州水素ステーションでトヨタFCVに試乗。「非常に静かで加速もいい」などとコメントし、普及に向けて積極的な姿勢を示した

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 平成26年7月：**4,282t**

※一般社団法人 日本自動車工業会が1998年に公開している自動車LCA（ライフサイクルアセスメント）データをベースに、NGPにて1,500cc車両の部品重量調査結果からCO₂削減効果参考値を算出しております。

リターナブル梱包材利用に伴う削減効果

NGP 平成26年7月：**25.4t**

※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。

対ディーラー、そして次世代での生き残りのために リサイクル部品活用を

(有)オートボディーワタナベ(長野県東御市)

渡邊明一社長(前列中央)、真司氏(前列左)と同社スタッフ

エコな整備・修理を希望するカーオーナーに優良な整備事業者を紹介するWebサイト「NGPエコひろば」(http://www.eco-hiroba.net/)。同サイトにご登録いただいている整備・修理工場は約4千軒に達しております。
NGPエコひろば登録工場をご紹介する本コーナー、2回目となる今回は長野県東部、工場のある東御市内と、上田市、小諸市、佐久市を商圏とする(有)オートボディーワタナベです。同社の渡邊明一社長と、フロントおよび塗装を担当する次男の真司さんを訪れ、リサイクル部品を有効活用した車体修理などについて、お話を伺いました。

ご実家が建築鈑金業ということもあり、鈑金そのものを幼い頃からよく知る渡邊社長は、工業高校卒業後に1年間一般企業に勤務し、その後7年間、自動車修理工場で修業を積みました。そして1976年に独立し、3年後の1979年に現在の工場へと移転して、地元密着型の経営を続けながら順調に発展しています。

その中で、総修理費用の低減に有効なリサイクル部品を、同社では創業間もない頃から積極的に活用してきました。自動車ディーラーの鈑金塗装内製化が進み、下請けから直需へと車体修理ビジネスの主体がシフトしている近年、そして自動車保険等級制度改定の影響で若者や高齢者、保険等級の低いカーオーナーを中心に自費修理のニーズが急増している昨今は、実際に使用した人からの反響も大きく、特に大きな効果を発揮しています。さらに最近は「カーオーナーの方からリサイクル部品を使った修理を希望されるケースも増えてきた」といいます。

例えば、車体左側後部を損傷したゴールドの2代目ホンダ・オデッセイを自費修理したケースでは、左リアドアと左リアコンビランプの交換にリサイクル部品を活用することで、新品部品を使用した場合に比べ総修理費を約4万円削減、その分をヘッドランプクリーニングやボンネット・フロントフェンダーの再塗装に充てていただけました。

また、保険修理の場合でも、右側面全体を損傷した低年式のコンパクトカーを修理した際は、新品部品を使ったのでは経済的全損になるところ、地元のNGP組合員と緊密に連携を取り、品質が高く点数も豊富なNGPリサイクル部品の中から修理に必要なものをすぐに検索・調達しました。結果としてほぼ全面的にリサイクル部品を活用でき、車両保険の設定金額内に総修理費を収めることができました。

しかし、等級制度改定は、少なからずマイナスの影響ももたらしています。自動車保険から車両保険を外したり、「軽度の損傷なら直さずそのまま走っている人が多くなった」のです。また、「修理の際にディーラーと当社とで相見積りを取る人が増えている」といいます。

そのような状況下では、「接客、代車、納期、仕上がり品質、価格などをしっかりカーオーナーにアピールしていかなければ、ディーラーに負けてしまう」と、同社は非常に強い危機感を抱いています。

そこでリサイクル部品が、「ディーラーでは一般的に、例えばドア交換の場合は単品供給の新品しか使えないので高くなる。が、Assy供給のリサイクル部品を活用できる当社ならそのまま装着できるので、部品代も工賃も抑えられ、カーオーナーにも非常に喜んでもらえる」と、特に価格面で大きなアドバンテージとなります。

しかしながら、「NGPを含めたリサイクル部品に対する、一般カーオーナーの認知度はまだまだ低い。もっとわかりやすいPR策を積極的に打っていく必要がある」のが実情です。そのため、NGP組合員の勧めもあり、昨年夏頃に「NGPエコひろば」へ登録しました。現在は新デザインの「NGPエコひろば」のぼりを店頭に掲げ、工場の前を通る車両や電車に向けて目立つようにアピールしています。

そして見積りの際は、修理工程を細かく写真に収めた資料を用いて、「なぜ再塗装が必要か、またどのようなメリット・デメリットがあるかなどを丁寧に説明し、納得してもらったうえでリサイクル部品を活用した修理をご用命いただいています」。

「等級制度改定もあり、若者が自動車を所有・維持するのがますます大変になってしまい、車両保険に入りたくとも入れない人が増えています。そこで修理の際にはリサイクル部品を活用し、カーオーナーの負担を減らすことで、自動車に少しでも乗りやすい環境を構築する一助となり、20～30年後も当社が存続できるよう、リサイクル部品のアピールと対応力強化を続けていきます」と、次世代に向けた生き残り策のひとつとしてリサイクル部品を活用していくという強い意志が窺えました。

工場全景。入口には渡邊社長のデフォルメキャラ入り看板を設置

「リサイクル部品でクルマを直そう!!」のぼりでNGPリサイクル部品の活用・取り扱いを近隣にアピール

リサイクル部品を活用した修理の工程がひと目でわかる資料を使い、リサイクル部品の特徴を丁寧に説明

NGP組合員かわら版

NGPフロントマンを対象とした初の「電話応対コンテスト」開催

NGPリサイクル部品販売会社と在庫会社、そしてお客様への電話応対を見つめ直し、お取引の円滑化、お客様満足度向上を目指します

NGP協同組合では、青年部会（太田道人部会長）が中心となり、8月1日より、NGP組合員全社のフロントマンを対象とした「電話応対コンテスト」を開始しました。

同コンテストは、各社営業所ごとに選出された1名ずつのフロントマンが、品質不良に関するクレームと商品の値引き要求に対し、お客様とNGPリサイクル部品在庫会社にどのように電話応対するかを競うものです。

8月1日よりスタートした予選では、参加するフロントマン以外のスタッフがお客様と在庫会社に扮してクレームと値引き要求を行い、それにフロントマンが電話応対する様子を動画で撮影しました。それらの動画を各社のNGP代表が審査し、結果を記入した審査項目表を青年部会がとりまとめ、支部ごとに1位のフロントマンを選出し、準決勝に進出する支部代表を決定していきます。

9月25日に開催されるNGP理事会では、理事会メンバーが各支部代表の動画を審査し、優勝決定戦に進出する上位3名を決定します。そしてNGP協同組合第10回通常総会の前日にあたる10月26日、再度行われるNGP理事会で3名の動画を審査し1位を決定して、翌日の通常総会で長谷川利彦理事長が表彰する予定となっております。

自動車保険等級制度改定以降、自動車リサイクル部品業界には大きな注目が集まっており、そのニーズも確実に増加しています。

NGP協同組合では、このコンテストを通じ、NGP組合員および各社スタッフ同士が切磋琢磨し、お互いの動画を視聴し合うことで、電話応対のあり方を再度見つめ直します。そして、お取引の円滑化と、お客様満足度のさらなる向上を目指して参ります。

第27回経営者研修会を開催

実践的な講義を通じ NGP組合員経営者としての精神を養う

長谷川理事長からNGP組合員経営者としての考え方を学ぶ

強い日差しの中でも集団行動の訓練に一切の手加減なし

第27回経営者研修会が8月21～24日の4日間、BumB（ぶんぶ）東京スポーツ文化館（東京都江東区）で開催されました。全国の組合員から経営者・幹部5名が参加し、NGPの歴史や各委員会の取り組み、NGP三大信条の意義についての講義から、グループの一員として果たすべき役割を学びました。

また経営者として理解するべき企業会計や企業コンプライアンス、リサイクル部品の課題といった自動車整備業界の動きについても学習したうえで、各社の事業計画書を作成し発表するなど実践的な講義も行われました。

「皆さんの1年間の事業計画を聞き、改めて目標を明確にする重要さと、どのように達成するかの智恵を得ることができました」（(有)西川商会・新田日出美さん）と、非常に濃密な時間となりました。

初日には長谷川利彦理事長がNGP三大信条と各委員会の取り組みについて講義を行い、「経営者として、NGPの一員として成長発展していくためには、常に危機感を持つことが重要になります。この4日間の研修でも、危機感を持ちながら参加していただき、多くのものを持ち帰って下さい」と受講生を激励しました。

また、基礎研修会と同じく整列・ラジオ体操・挨拶からなる集団行動の訓練・試験が実施されました。さらにNGP三大信条、NGPマン心得5ヶ条、お客様第一10ヶ条、経営者基本心得5ヶ条、社員教育心得10ヶ条の暗記試験、NGPソング、メンバー全員の氏名などをひと文字も間違えずに斉唱する一期一会の試験も行われています。

ラジオ体操の試験では、タイミングが揃わず3日目の試験では不合格になりました。しかし、深夜にまで及んだ反復練習の結果、再試験では見事に揃えることができ、無事合格しました。

(株)ライラック車輌の伊藤俊也さんは「NGPは上辺だけの協力団体ではなく、本音で話し合い教え合える場所だと気付くことができました。今後は、賛助会員ではなく正会員を目指します」と、NGPの魅力を再確認しました。

修了式では、「経営者基本心得5ヶ条を毎日復唱することで常に意識して、実践に繋げていきます」（(有)しのぶや・室井修司さん）と、NGP組合員経営者としての決意を表明しています。

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/