JARA NEWS
March 2018, No. 121
from
Japan Automotive Recyclers Alliance
www.jara.co.jp
Published by JARA Corporation
Tokyo Head Office: Shirawa Bldg. 1-2-2-7F,
Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo JAPAN 103-0027
Phone: +81 3 3548 3010 / Fax: +81 3 3231 4690

産官学の自動車リサイクル関係者が一堂に会した

業界活性化に向け活発な議論が展開された

連載「リサイクル・サミット」（1）自動車リサイクル市場の現状と課題

日刊自動車新聞社は２日、都内のホテルで「第４回自動車リサイクル・サミット」を開催した。全国のリサイクル関連団体の幹部や行政担当者、有識者らが参加。「産官学で考えるリサイクル業界の課題と展望」をテーマに、自動車リサイクル市場の現状や課題について情報を交換し共有、今後の業界活性化に向けた活発な議論を展開した。足元の市況は使用済み自動車（ＥＬＶ）発生台数が増加し、資源相場も高値安定で推移するなど一服感が出ている。ただ楽観視する見方は少なく、一枚岩の業界を目指す動きが一段と加速するなど将来への危機感は高まっている状況だ。自動車リサイクルに関わる産官学の関係者が一堂に会したリサイクル・サミットの模様を今後３回に分けて報告する。

２０１７年の自動車リサイクル業界を振り返ると、その様相は前年から大きく変化する状況となった。日本自動車リサイクル部品協議会の栗原裕之代表理事が指摘する通り「業界全体を俯瞰（ふかん）すると高値で推移する資源相場によって助けられている」状況だ。日本ＥＬＶリサイクル機構の酒井康雄代表理事も「一昨年と比較するとスクラップ市場が回復している」と見ており、昨年度後半から続く高値推移がリサイクル事業者の経営を下支えしたと言っても過言ではない。

それでもトータルカーリサイクルグループの石上剛会長は「同じ良い状況でも二極化している」と感じている。「時が過ぎるのを待つ会社と良いときも悪いときも工夫する会社との差がこういう時期に出てくる。良い状況にはあるが、全てが安心できる状況ではない」と指摘した。

また、東日本自動車解体処理協同組合の坪千代志代表理事も「（素材相場が）上がっているおかげである程度はいい思いをしているかもしれないが、その中でも車をメインにしたスクラップ業者は仕入れ高もあり、さほど業績がいいというイメージはない」と分析した。

◆スクラップ市場回復、ＥＬＶ３年ぶり増加

堅調な資源相場を背景にＥＬＶの発生台数が増加傾向にある状況も例年と異なる。自動車リサイクル促進センター（ＪＡＲＣ）のまとめによると、１７年暦年（１～１２月）のＥＬＶ引取台数は前年比７・７％増の３２７万７１４２台となり、３年ぶりに前年実績を上回った。高値で推移した鉄スクラップ相場と２年ぶりに５００万台を超えた新車販売がＥＬＶの発生量を下支えした格好だ。

それでも関係者の不安感はぬぐえない。ＥＬＶ機構の酒井代表理事は「ＥＬＶの発生量は長期的には右肩下がりだし、資源相場も外的要因が与える影響が大きいことを考えると先行きは不透明感が強い」と指摘。また、ＪＡＲＡの北島宗尚社長も「システム内流通は件数、金額ともに伸びているが、会員全体でみると前年割れの気配がある。マーケットの先行きは厳しいと捉えている」状況だ。

先行き不安はトラック業界も同様。日本トラックリファインパーツ協会の宮本眞希代表理事は「新車販売が秋口から普トラベースで１００％を割っている。中古車の動きも鈍くなっており、こうした影響が出てくるのではないか。整備業界も含め影響が出るかもしれない」と警戒感を示す。

■仕入れ難顕著、“地産地消”されず輸出

関係者が異口同音に口をそろえる業界課題の一つに仕入れ難がある。ビッグウェーブの服部厚司社長は「部品取り車両については仕入れ競争が激化しており、中古車オークションではバイヤーとの競争でかなり高額になってきている」、テクルスネットワークの針ヶ谷昌之代表も「国内部品に注力しなければならないのだが、車両が海外に流出している関係で仕入れが高額になっている」と明かす。

廃車流通経路の変化は自動車リサイクル法が始まって以来の積年の課題と言える。部友会の森孝一副代表理事は「輸出車にリサイクル料金が還付されていることで、本来入庫すべきＥＬＶが輸出されている。ＥＬＶが地産地消されていないことに危惧している」と業界の声を代弁する。

こうした業界課題が結果的に、ＮＧＰ日本自動車リサイクル事業協同組合の佐藤幸雄理事長が強調するように「部品流通の環境は悪くなってきている。処理台数が増えても生産点数が落ち、１点当たりの金額も落ちている」という状況につながっていると見られる。

部品販売経路の多様化を指摘する声もある。日本パーツ協会の古山博康氏は「ヤフオクなど業者を通さずに購入するケースが増えていると感じる。これまでは、販売業者に見積もりを依頼してという流れが普通だったが、これからはネットを利用した流通が基本になるだろう」と、先読みする。

◆物流費の高騰解決へグループの垣根越え

一方、喫緊の課題として多くの関係者が物流費の高騰を挙げた。ＮＧＰの佐藤理事長は「部品代よりも運賃の方が高くなる状況にもあり、これが中古部品の流通を阻害している側面もある」と強調。また、エス・エス・ジーの大熊薫社長は「北海道から日本海側までパネルを送るとなると商品代が１万５千円に対して運賃は３万円以上にもなる」という現状を打ち明ける。その上で「どう改善すればいいのか、いろいろ検討しているが、これはグループの垣根を越えて検討しなければならなくなっている。皆さんの知恵も借りていい方向にもっていきたい」と訴えた。

足元では一服感を感じながら、同時に将来への危機感は強くなっている自動車リサイクル業界。だからこそ、ＲＵＭアライアンスの近藤典彦代表理事は「自動車リサイクル業と社会構造の変化、環境問題を別々に考えるのではなく、どのように関係しているかを考えた上で自らのビジネスモデルを組み替えていくことが企業の持続的成長には欠かせない」と主張する。

◆廃棄物輸出の疑いを持たれるのは回避へ

また、熊本大学の外川健一教授は「これまで静脈産業はある意味で中国頼みだった。これから向かう方向が国内資源循環なのか、国際資源循環なのか、それは経済原理なのでそれぞれ必要なのかもしれないが、廃棄物の輸出の疑いを持たれることは避けなければならない」との見解を示した。その上で「中国の発展で廃棄物の輸出は厳しくなり、従来のビジネスは変わってくるだろう。１７、１８年は大きな岐路になる」と指摘した。（日刊自動車新聞2月8日）

CO2削減数値（JARAシステム）

リユースパーツ使用によるCO2削減効果参考値
平成30年1月

2, 392t

※一般、中・大型含む車を修理する際、新品部品を使用して修理する場合に出るCO2排出量とリサイクル部品を使用して修理する場合のCO2排出量の差がCO2削減数値になります。

一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会と早稲田大学環境総合研究センターがLCA（ライフ・サイクル・アセスメント）の考え方に基づき共同開発した「グリーンポイントシステム」より参照。

効率に配慮した経営方針を掲げる

本社工場は使用済み車買い取りと適正処理、部品生産を行う

女性スタッフが商品化や登録、梱包など担当する

＜JARA会員＞ Ｍｏｇｅｅ（モギー、宮城県亘理町）、リサイクル軸に中古車事業展開

宮城県亘理町のＭｏｇｅｅ（モギー、茂木宏社長）は、自動車リサイクル業と中古車販売と買い取りを手がける。リユース部品販売は、インターネットを活用し、他社が販売していない内外装部品で新たな需要を獲得している。職場環境面では、女性のパート社員が働きやすいような勤務シフトや作業場を整備する。中古車販売でリユース部品の販売機会を創出するなど、独自の取り組みを通じて自動車リサイクル業の新たな事業形態を構築している。

同社の創業は東日本大震災後の２０１１年７月。自動車リサイクル事業者としては、後発組だ。茂木社長は「当時、津波被害で多くの被災車両が発生していた。知り合いの整備事業者から被災車両の解体処理をしてみないかと声をかけられた」と振り返る。茂木社長は、被災車両のリサイクルを通じた震災からの復興に向け、脱サラして２人で会社を立ち上げた。創業から約１年後には、宮城県中古自動車解体再生部品卸協同組合（ＭＴＫ）に入会。「組合員の方にはいろいろと教えていただいた」と、適正処理や部品販売のノウハウを積み重ねてきた。

◆女性が活躍する会社へ環境整備

同社の特徴の一つは、リユース部品のラインアップだ。一例では、給油口やガソリンタンクのキャップ、グローブボックスなど、他社が販売していない内外装部品に目を向け、主にインターネットを通じて販売している。「需要と供給にギャップがある。常に売れる部品を探している」と語る。「週１回の勉強会で売れる部品を研究している」と先を見据えた事業展開を考える。

また、女性社員が多く活躍している。フロント業務に加え、生産現場や部品の商品化、梱包作業を担当する。女性社員はパートでの採用もあるので「勤務日や勤務時間は、家庭の事情に合わせて柔軟に対応する」と働きやすい職場環境の提供にも配慮を欠かさない。

２年前には中古車販売と買い取り事業をスタートした。新設した「名取店」には、軽自動車からミニバン、ＳＵＶまで幅広く在庫車両を揃える。また、ショールーム内には、中古タイヤとホイール、ＥＴＣなどを展示し、リユース部品をＰＲする。購入者からは、メンテナンスの依頼のほかに、ドレスアップやオーディオ、カーナビゲーションなどリユース部品を希望するケースも多い。販売機会の創出に加え、リユース部品の認知度向上にも貢献している。

◆社会貢献にも意欲

今年、新たな事業を開始する。バングラデシュで貧困層支援を行う企業グラミングループと国内３企業で設立した合弁会社で、「ソーシャル・ビジネス」を展開する。茂木社長は、同じく共同出資したサンパワーの川村拓也社長とバングラデシュを視察し、現地の事情を目の当たりにした。「貧困で苦しむ人を助けることができる」と出資を決めた。合弁企業は、自動車整備と解体の複合施設という。茂木社長は、自動車整備士として外国人留学生を社員として採用し、整備と解体の技術を教えるという。

女性社員が活躍する場を提供すること、中古車販売、ソーシャル・ビジネス開始と独自の視野で事業展開するのは「会社とリサイクル業界のイメージを高めたい」という強い思いからだ。今後は、シニア層の活用も視野に入れる。創業から約６年半、自動車リサイクルを中核に持続的成長に向けた歩みを進み続ける。

（日刊自動車新聞 2月15日）

名取店は中古車販売と買い取り、リユース部品販売などを展開

ＥＬＶ機構とリ協、組織統合へ最終合意 ６月に総会承認、執行部立ち上げ

日本ＥＬＶリサイクル機構（ＥＬＶ機構、酒井康雄代表理事）と日本自動車リサイクル部品協議会（リ協、栗原裕之代表理事）は、組織統合に向けた今後の方向性について最終合意に達したことを明らかにした。まずはＥＬＶ機構の理事にリ協の幹部メンバーを加える方針で、今年６月に開催されるＥＬＶ機構の総会での承認を目指す。その後、両団体各６人ずつで構成する執行部を立ち上げ、組織統合に向けたルール作りなどを進めていく計画だ。

ＥＬＶ機構側としては１３人の理事を迎え入れる。「小異を捨てて大同に就く」（酒井代表理事）方針を固めた格好だ。６月の総会で承認を受け、両団体による新たな役員体制を整える。その上で、組織統合に向けた準備を進める役割を担う専門の執行部を立ち上げる。両団体からそれぞれ６人を選出し、清水信夫氏を加えた１３人で構成する予定となっている。

一枚岩の業界を実現するため両団体が動き出してから１年以上が過ぎた。これまで定期的に会合を開いて議論を進めてきたものの、総論賛成、各論反対といった意見の相違があったことも実情だ。

ただ、リサイクル業界を取り巻く環境が激変する中で、自動車リサイクル業としての職種認定、将来的な自動車リサイクル法の見直しに向けた業界としての働きかけなども考えると、早期の組織統合は不可欠な情勢と言える。

とはいえ、今後進めていく方向性について、ようやく最終合意に達したばかり。これからが本番だ。

「ありがとう」を
たくさんもらえる会社へ
JARA
Japan Automotive Recyclers Alliance
http://www.jara.co.jp/

KOBELCO

We Save You Fuel
Achieving a Low-Carbon Society

Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works

1. Receiving and evaluating cars
Incoming vehicles tested on dynamometer to check engine condition

2. Collecting fuel, fluids and chlorofluorocarbon gas
Remove fluids such as fuel, various types of oil and chlorofluorocarbon gas

3. Parts collection
Efficiently collect reusable parts
Tyres Doors Batteries Seats Bonnets

4. Collecting undercarriage parts and engines
The car is turned to safely collect engine, exhaust system and suspension parts
Exhaust Engine Suspension

5. Car dismantling process
After pre-processing, the car is sorted into raw components such as ferrous, non-ferrous and plastics
Cu Al

5. Processes after removing parts
Once thoroughly cleaned, the parts become good quality recycled parts

6. Volume reduction processes
After treating, the scrap cars are cut up and crushed or pressed into materials that meet industry needs
Blocks of material can then be distributed to smelting plants for recycling

The Evolution of car dismantling industry by Kobelco

Four times* the vehicle dismantling capability compared with hand dismantling.
*In one day (Kobelco test figures)

15 vehicles > One operative working by hand.

60 vehicles > One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.

Engine, Catalytic Agents, Body Steel, Seats, Windows, Wheels/Tyres, Suspension, Radiator, Brakes, Front & Rear Bumpers, Transmission, Doors, Harnesses

The machine's special attachment is designed to strip materials from End-of-Life Vehicles (ELV) safely and thoroughly

Improved recovery rate of rare earth metals
Fe Al Cu Pt Pd
Separation of these valuable materials is quicker and easier and can be performed with one Kobelco machine.

SK210D SK210D SK135SRD

コベルコ建機株式会社 www.kobelco-kenki.co.jp/ — For Japan	成都神鋼工程机械(集团)有限公司 www.kobelco-jianji.com/ — For China
(주)삼정건설기계 www.samjung-kenki.co.kr/ — For Korea	KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY U.S.A. INC. www.kobelco-usa.com/ — For North America
KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY AUSTRALIA PTY LTD www.kobelco.com.au/ — For Australia	KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V. www.kobelco-europe.com/ — For Europe
FAIR FRIEND ENTERPRISE CO.,LTD. www.ffg-tw.com/ — For Taiwan	