

ハイライト:

- ◇ 経産省 自動車課 自動車リサイクル室に異動がありました。(詳細P.2)
- ◇ 7月1日に、第一回「使用済み自動車判別ガイドライン」ワーキンググループが開催されます。
ELV機構からは大橋岳彦副代表理事が委員として出席します。(座長:永田勝也早大教授)
- ◇ 栗山代表理事が始動。7月2日の近畿ブロック会議に出席の予定。

新役員に聞きました ~その2~ (順不同)

■宮下 昌之 (ミヤシタ マサユキ)

①1956.8.29 ②静岡県 ③静岡県自動車解体業協同組合

④理事・関東西ブロック長

〈現在業界が抱えている問題〉

『使用済み自動車のガイドライン』の明確化であると考えます。本来自動車リサイクル法で規定している『自動車リサイクル料金の支払義務者』はあくまでも『最終使用者』であることは言うまでもありません。しかし現実にはオークション等に出品されている車輛も含め、当該料金は自動車解体業者に押し付けられていることは明白ではないでしょうか。このことは各ディーラーの担当者も含めすべての関係者が実際には認識している事実であると思います。このような現状を何らかの方法で打開しなければ、自動車解体業者の権利は守られないと思っています。

〈機構の果たすべき役割〉

組織全体でこのような問題に対し全力で当たっていくことが肝要と考えます。同時にELVの組織が、ELVのメンバーである解体業者のために取り組んでいる実態を明確に伝えていく努力が大事であると思っています。残念な事ながらELVの会員は年を追うごとに減少しております。この現実を目を背けることなく打開策を模索する努力も必要となっていくことでしょう。あまりにも課題が多すぎる組織ではありますが、『我々解体業者の、解体業者による、解体業者のための日本ELVリサイクル機構』である事を会員全社が自覚していくことから始めなくてはならないように思います。■

■平地 健 (ヒラチケン)

①1972.7.25 ②宮城県 ③宮城県中古自動車解体再生部品卸協同組合

④理事・東北ブロック長

〈業界の直面する課題〉

スクラップインセンティブが終了する9月以降の入庫車輛確保のための過当競争の激化

〈ELV機構の役割〉

解体業界の窓口と行政、関係団体、一般市民の方々をつなぐとても重要な団体だと思っています。また、5年後10年後の将来象の検討も必要ですし、短期、中長期的なものも求められると思っています。自動車リサイクル産業として個社、地域、日本として歩むべき羅針盤を作成しなくては行けないと思います。少子化に伴う産業の縮小化に伴い、自動車リサイクル産業の繁栄もとより、雇用の確保、人材育成と問題は山積です。自動車が進化中、我々産業も共に進化していかなくてはなりません、大切に残さなければいけないものは大切にしていきたいと思っています。■

■金森 幸元 (カナモリ コウゲン)

①1964.7.1 ②岐阜県 ③岐阜県ELV協議会

④理事

〈業界の課題〉今後大幅な入庫の現象が予想され入庫獲得競争が今以上に過熱すぎると予想しています。今後は少ない入庫から、より高い付加価値をつける為に、素材の細分化とリサイクル部品活用の取り組みを進めていかなければいけないと思います。又それにより、規模の大小にとらわれない経営が出来るのではないかと考えております。

〈ELV機構の役割〉会員各社が活動しやすいように後ろから支える役割であれば良いと思っています。自動車メーカーを含むすべての取引のお客様から、ELV会員に依頼、委託をして良かったと言って頂けるブランドにしていきたいものです。■

もくじ

ハイライト	1
新役員に聞きました	1~2
各地からのお便り	2
異動	2
編集後記	2
特別寄稿	3

■和氣 達夫 (ワケ タツオ)

①1953.6.4 ②岡山県 ③岡山自動車リサイクル協同組合

④理事・中国ブロック長

〈業界の直面する課題・問題〉

今年はスクラップインセンティブの反動が必ずやって来ます。その為には一台あたりの付加価値を上げるために、国内・国外部品販売また、レアメタルの研究をし、精緻な解体をして、業界全体が生き残らなければなりません

〈業界の進むべき方向・ELV機構が果たす役割〉

日本ELVリサイクル機構は、業界が、法律を遵守するための情報提供、安全に、適正処理についての勉強会(インストラクターの講習会年2回)解体士の資格制度などを重点的に実施すべきです。また、会員を増やして、行政との太いパイプ作りをし解体業の現場からの要望が反映されるよう、強固な組織作りが必要です。■

■大橋 岳彦 (オオハシ タケヒコ)

①1956.12.19 ②神奈川 ③NGP日本自動車リサイクル事業協同組合

④副代表理事

〈業界の直面する課題〉

本年9月に新車購入補助金が終了し、新車販売の低迷に伴い、廃車発生数の減少による競争激化と13年超車のオークション回帰が懸念されます。

〈業界のすすむべき方向とELV機構が果たしていくべき役割〉

最終ユーザーとの接点である引取業者の役割分担の徹底を実現を主張するとともに、「使用済み自動車判別ガイドライン」制定に向けての議論に期待しています。また、一般ユーザーの私達業界への認知度、理解度はまだまだ低いのが現状ですが、行政および関係業界との連携を図りながら、資源循環の重要な役割を担う業界として責任を果たし、自動車産業の一員として更に広く認知されるよう努力していかねばならないと考えます。■

※「新役員に聞きました」~その2~ は次頁につづきます

~あれこれ~ 「手締め」 日本の古くからの風習で、会合や宴席の最後に、全てがまく行つたことを参加者に感謝する意味で、手締めが行われます。一般に行われているのが『江戸締め』というものでその他に「大阪締め」(大阪では手打ち)、「博多手一本」、「伊達一本締め」などがあるそうです。江戸締めにも、タンタンタン・タンタンタン・タンタンタン・タンとやる一本締め、それを三回繰り返す三本締め、最近よく見られる「(いよー)タン」とやるのは「一丁締め」というそうです。珍しいところでは、「一つ目上がり」と呼ばれるもので、先ず、人差し指でタンタンタン・タンタンタン・タンタンタン・タン、次に人差し指と中指、と次第に指の数を増やし、最後5回目に全部の指でやる景気のいいのもあるそうです。色々試してみてもは如何でしょうか。■

<発行者>

一般社団法人 日本ELVリサイクル機構 広報チーム

〒105-0004 東京都港区新橋3丁目2番2号 一美ビル5F

tel 03-3519-5181 fax 03-3597-5171

e-mail jaera-office2@clock.ocn.ne.jp

■吉川 日男 (ヨシカワ ニチオ)

①1959.7.14 ②山口県 ③ヴィークルリサイクルクラブ

④副代表理事

〈業界の直面する課題、問題〉

自動車解体業界は、現在スクラップインセンティブの恩恵を受けている会社と、受けていない会社の、格差が顕著にあらわれていると思われまふ。そのため、仕入競争において、厳しい競争にさらされているところと、安定入荷のところとの二極化に進んでいるように思われまふ。しかし、何れの会社も、自動車リサイクル法施行前に比べて、事務経費や、現場作業工程費の増加に悩まされています。適正処理はもちろんのことですが、法律の解釈や、作業方法の高度化に全エネルギーを費やしていかなければ、業界の高度化と、若い世代の有能な人材を確保することや、社員教育が、スムーズにいきません。

〈今後のすすむべき方向〉

今後、業界は、世界的に関心度合いを増す環境問題に如何に対応していくかが重要です。そのために必要な情報を、ELV機構が業界に提供しながら、関係団体に業界の地位向上のアナウンスを継続していければいいと思ひます。特に、地方行政と業界のつながりが最も重要だと思ひます。この橋渡しの存在は、ELV機構しかないと思ひます。■

■清水 信夫 (シミス ノブオ)

①1946.04.24 ②埼玉県 ③玉自動車解体組合

④理事

〈業界の課題〉

車社会の急変が起り、現状での廃車の流れ、台数等が今までとは大きく変わってゆくと思われまふ。何れにせよ良い方向に行くことはなさそうです。使用済み車両の競争確保に走り業界内での生き残りが重要課題になりそうです。

〈業界内の生き残り〉

其々の地域性、会社の特性、周りの環境によるところを考慮し、各社がオリジナル性を発揮して使用済み自動車の高付加価値利用を実行していくことが生き残り作戦になろうと思ひてます。そのためにも処理の方法から販売の方法全てにおいて見直すことが必要ではないかと思ひています。またシュレッター業界を含め、自動車解体をされている皆さんがELV機構に参加しやすい環境を整える必要があると思ひます。具体的な目標を立ててゆきましょう。■

※前号並びに本号に掲載した「新役員き聞く」は、今回をもって終了いたします。ご協力いただきました新役員各位には改めてお礼申し上げます。事情により掲載できなかった役員も何人かおられますが、今後別の機会にご投稿いただきますよう、この場を借りてお願い申し上げます。(編集部)

～異動のお知らせ～

この度、経産省自動車課・自動車リサイクル室の方々に異動がありました。ELV機構ならびに各地域・ブロックでは大変お世話になった以下の方々は、

迫田英晴氏

6/1 付けで、資源エネルギー庁電力・ガス事業部 電力市場調整課 課長補佐へ転属 (後任：畑田康二郎氏)

笹山雅史氏

6/1 付けで、経済産業省 大臣官房 秘書課 係長へ転属 (後任：橋本薫氏)

関口直人氏

7/1 付けで、独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO) エネルギー対策推進部主査へ出向 (後任：初沢浩樹氏)

＜編集後記＞

- ◇ いよいよ夏本番。梅雨空から時折のぞく太陽はエネルギーアップで照りつけます。天気予報では、紫外線、熱中症などの言葉が聞かれますが、屋外で仕事をされることの多い会員各位におかれては殊のほかご注意を。一方では、豪雨による土砂災害のニュースも。各位が被害に遭わないよう願っています。
- ◇ 今回は、北自協総会で講演された浅妻先生から寄稿を頂きました。ニュースレターの紙面が充実してきます。皆様からの寄稿が

～各地からのお便り～

今回は、北海道自動車処理協同組合(北自協)より、通常総会の模様が寄せられたので報告します

去る6月11日、北自協(南加昭理事長、組合員102社)は、札幌市内のホテルで平成22年度の通常総会を開催しました。冒頭挨拶に立った南理事長は業界の状況につき報告し、素材価格の急激な変動、スクラップインセンティブ実施などにより、ELVの流通が不安定となっている傾向についての懸念を表明しました。また、日本政府が進めるCO₂削減の取り組みにつき、自動車リサイクル業界としてもELV機構を軸とした全国的な取り組みにつき議論する必要があり、環境問題では経験のある北自協も率先してそれに参加する決意が述べられました。通常総会は、22年度の事業計画など全議案を承認して無事終了し、その後、北海道大学の朝妻裕準教授による「自動車リサイクルを巡る現状と課題」と題する講演が行われたほか、駆けつけた新任の経産省自動車課畑田康二郎課長補佐より、近く開催予定の経産省、環境省合同会議における「使用済み自動車判別ガイドラインワーキンググループ」についての説明がありました。引き続き開催された懇親会では、守島邦生北海道経産局資源エネルギー環境部次長をはじめ来賓によるご挨拶があり、ELV機構榎本擴副代表理事の発声による乾杯で幕を開け、終始和やかな雰囲気の中で組合員とご来賓とが交流することができました。■



日本ELVリサイクル機構榎本擴副代表理事の発声で懇親会が開催された

～重量税の還付金額にご注意！～

平成22年4月1日以降に車検を取得した車を廃車する場合、重量税の還付金額がこれまでと異なります。車検時に支払う重量税は、初年度登録から18年を経過した1.5t未満の車は、これまで通り37800円ですが、18年未満の場合は30000円。所謂「次世代自動車」は15000円です。重量税買取りをしている解体業者さんへご注意ください。次号にもう少し詳しくご説明します。(ELV機構事務局)

～ELV機構事務局からのお願い～

自動車再資源化協力機構(自再協)は、去る6月1日付けで「エアバッグの車上処理業務規定」を改定しましたが、それに先立ち、本年度よりエアバッグ車上処理監査を強化する方針を打ち出しています。本年度に入ってから監査を受けた会員各位で、自再協の監査担当者による指摘内容、改善要請措置等で以前と異なった点など、お気づきの事項があればELV機構本部までご報告ください。また、本件に関する疑問やお問い合わせ等があれば同じくご連絡ください。連絡先：jaera-office1@ninus.ocn.ne.jp

- ◇ も大いに期待しています。奮ってお寄せ下さい。
- ◇ いよいよ参院選。目まぐるしく変わる政局に付いて行くのがやっとなの思いがします。マニフェストが政争のネタではなく、我々の暮らしに繋がることを心より願っています。各位の冷静な判断による投票が住みやすい社会を作ることになるものと思ひます。
- ◇ 刷新ニュースレターもいよいよ第三号の配信となりました。そろそろネタ切れが心配されますが、各位からのご意見、ご評価が編集子にとってエネルギー源であることをお忘れなく。

～特別寄稿～

先日開催された北自協総会での講演内容を、講演者のご厚意で掲載します

自動車リサイクルを巡る現状と課題

北海道大学経済学部 浅妻裕

今回、北海道自動車処理協同組合総会において報告の機会を得た。その内容を報告する。ただし、一部情報を加えたり、修正したりしているところがある。

1. ロシア向け中古車・中古部品輸出

中古車や中古部品の流通量や価格は国内外の様々な要因によって変化している。大きく①市場的要因、②制度的要因、③文化的要因、に分けることができる。①は廃車発生台数や処理コストの変化などである。例えば、1990年頃、ロシア向け中古車輸出が活発化したのは、廃車発生台数が一つのピークを迎えていたことが関係していると考えられる。②は輸入規制や環境・安全に関わる規制があげられる。例えば、パキスタンで1980年に導入された輸入規制の影響で、日本からの中古車流通がUAEを中継するようになった事例があげられる。他にも、輸出による消費税還付や輸出関税などは輸出インセンティブあるいはディスインセンティブといえる。③の文化的要因としては、パキスタン人などの民族的なネットワークの存在が中古車や中古部品の流通量に影響を及ぼしている事例が考えられる。

さて、ロシア向け中古車輸出台数は、近年急激に増加し、ピークの2008年には、ロシア向け輸出は135万台、全中古車輸出量の42%を占めるまでになった。2001年から中古車輸出台数が貿易統計で把握できるようになってから、ニュージーランド、アラブ首長国連邦(UAE)とともに、輸出先主要3国を構成していたが、2005年ごろから突出して増加したことが特筆されよう。輸出単価はニュージーランドやUAEに比較して相当高かったが、これにはロシアで実施されていた年式規制(製造後7年超の中古車に対する関税を高くするなど)の影響がある。

こういった状況が2009年1月に激変する。関税の大幅な引き上げにより、輸出台数が激減した。それ以前の活況から考えると、ほとんど壊滅状態といってしまうほどである。ロシア側の輸入港であったウラジオストクには「グリーンコーナー」と呼ばれる巨大中古車市場があったが、2009年夏の段階ではかなり空きが目立ち、販売業者の8割が撤退したという声も聞いた。

中古部品の輸出をデータとして把握することはできないが、北海道からの自動車部品のロシア向け輸出については(トヨタ自動車のロシア向け部品輸出拠点である苫小牧港を除く)、2006年～2008年にかけて急激に増加しており、同時に輸出単価の大きな落ち込みも見られた。このことからこの時期にロシア向け中古部品輸出量が相当増大したのではないかと推測できる。

2. 北海道の自動車リサイクル市場について

北海道の人口は全国の人口の4.4%(2008年)を占めるが、自動車保有台数の割合は近年4%台後半であり、比較的自動車を保有することが活発な地域であるといえる。ただし、保有台数そのものは2006年から減少しており、同時に全国に占める割合も4.7%台から4.6%台へと落ち込みつつある。一方で、運輸支局別の差異も無視できない。札幌支局管内の人口は全道の51%であるのに対して、自動車保有台数は44%に過ぎない。逆に北見、帯広、釧路といった運輸支局では人口の割合よりも保有台数の割合が相当高くなっており、地域別に自動車保有状況に差があることが明確に把握できる。低年式車の保有割合についても、道東・道北といった道央以外の地域で割合が高くなっている。道内相互間の中古車流通の状況を見ると、札幌、函館以外は入超となっているので、札幌・函館からの「東送り」、あるいは「北送り」といった現象が見られていることが推測できる。なお、北海道は全国的にも低年式車の保有割合が高い地域で、登録車の47.6%が10年超である。この数値は全国9運輸局中の第一位である。この場合も中古車流通が関係していると考えられる。2009年、北海道全体での中古車(登録車)流入が84,459台、流出が60,384台と1.40倍の入超になっている。

北海道の中古車輸出台数は、2008年には4万台近くが輸出されたが、2009年は1万台程度と激減した。これは北海道の中古車

輸出市場がロシアに大きく依存していたことが関係する。2008年は9割近くがロシア向けであった。

上記の保有台数、中古車流入台数、中古車輸出台数、これに新車販売台数を加味して推計廃車台数(A)とする)を求めた。ここでは、推計廃車台数=前年末保有台数+当年新車販売台数+当年中古車移入台数-当年中古車移出台数-当年中古車輸出台数-当年末保有台数、とした。その結果、2009年では20万2,000台程度、2008年よりも3000台程度増加したことがわかった。なお、財団法人自動車リサイクル促進センター(JARC)が年度別の使用済自動車引取台数(B)とする)を都道府県別(2008年度まで)に公表しており、2007年(20万1,000台程度)、2008年(19万4,000台程度)いずれも北海道の引取台数が全国の5.42%であった。2009年度の全国の引取台数(392万台程度)は判明しており、それにこの5.42%をかけると21.2万台程度の引取台数であると推測される。推計廃車台数は2009「年」、推計引取台数は2009「年度」であることに注意が必要だが、(B)/(A)が105%程度となる。2005年(度)以降、北海道の(B)/(A)は79.0%、85.1%、91.0%、97.5%と推移しておきており、2009年は例年と異なった状況である。なお、2009年の全国の推計廃車台数は筆者算出では413万台程度、一方、使用済自動車引取台数は2009年で371万台(JARC資料から算出)であり、(B)/(A)が9割程度と、北海道の状況と大きく異なる。そもそも、北海道の(B)/(A)は全国のそれに比べると、例年大きい(=使用済自動車台数と推計廃車台数がより一致している)傾向がある。その理由に考えられることとして、中古車輸出が価格の高いロシア向け輸出に特化していたため、少額貨物としての中古車輸出台数(=貿易統計における中古車輸出台数としてカウントされない)が限られている可能性をあげた。最後に自動車保有台数の全国に対するシェア(4.7%程度、2008年)に比べて、使用済自動車引取台数のシェア(5.42%、2009年度)が大きいのは低年式の自動車保有割合が高いことと関係していることを説明した。

その他、自動車解体業者の事業者数、従業員数、年間販売額の状況を説明し、全国における特徴を紹介した。

3. スクラップインセンティブ後の業界

北海道でもスクラップインセンティブの効果は顕著に表れている。2009年夏以降、新車登録台数は前年同月を上回っており、年末・年始にかけて、乗用車については140%を超えた。現在も前年同月を大きく上回る状況が続いている。特に北海道は低年式車の保有割合が高いことから、他地域に比べて廃車・代替の新車登録が目立っている可能性がある。この政策が9月に終了するが、それ以降の使用済自動車市場がどうなるかが注目される。

ドイツ、フランス、イギリス、イタリア、スペインといった国では同様の趣旨の制度が導入されていた(いる)が、ドイツ、イタリアなど制度が終了した国では、すでに大きな反動が発生していることが各紙で報道されている。ただし、イギリスは2月の制度終了後も激しい落ち込みが見られていないことが興味深い。

北海道でもスクラップインセンティブ後の使用済自動車流通量は減少することになるだろう。さらに、中期的には、この間、製造後7年未満(3年超)の自動車が大量にロシア向け輸出されていたことが使用済自動車の流通に影響を与え始めるだろう。中古部品市場に目を向けると、13年超の自動車の淘汰が進んだことにより、低年式車への部品需要の減少と、低年式の輸出用部品について供給難が発生する可能性が懸念される。廃車の確保がより困難になっていく中で素材や中古部品を販売していくことになる。中古部品については新車ディーラーにおける利用促進や、価格面のみならず環境面のアピールによるエンドユーザー対策の強化などは考えられてもよいだろう。■



北海道大学経済学部

浅妻 裕 准教授

(略歴)

・静岡大学 人文学部卒業

・一橋大学大学院経済学研究科

応用経済専攻 修士課程修了

・学位 修士(経済学、一橋大学)