

## ハイライト:

- ◇ 自工会との定期交流会開催される
- ◇ 7月度常任役員会を開催
- ◇ ELV機構の組織が改定され、新たに、常任役員会に直結する『渉外委員会』を設置。大橋岳彦副代表理事を担当理事に指名

## 自工会/JAERA定期交流会について

日本ELVリサイクル機構と日本自動車工業会との第3回交流会が開催されました。その概要を報告します。

日時 2010年7月20日(火) 16:30~18:30

場所 自動車会館 くるまプラザ 会議室

参加者: 自工会リサイクル廃棄物部会加藤部会長(トヨタ自動車)、穴戸副部会長(日産)、蒲副部会長(ホンダ)、自工会環境部鈴木調査役、中沢調査役

自再協: 山根理事・業務部長、柴田リーダー

機構: 榎本副代表理事、大橋副代表理事、多田事務局長

### ◆主な協議事項

#### ①エアバッグインフレーター<sup>↑</sup>の破砕工程流出問題

産構審・中環審合同会議における鉄リサイクル工業会の問題的を契機として、自工会・鉄リ合同で解体業から破砕業に引き渡された約1,000台につき実態調査を行った。その結果、

- ・エアバッグが処理されないまま引き渡されていた実態確認
- ・内、シートベルトプリテンショナーの処理漏れがほとんどであったが、特定の少数解体業者納入分の半数以上で全て未処理のまま引き渡されていたことを確認した。

自工会、自再協は厳格な対処が必要と判断している。即ち;

- ・従来の監査に加え、新たな監査計画を立案し実施する
- ・不適正処理の認められた解体業に対し、作動契約の解除または一時停止処分として取り外し回収のみを行う業者として自治体にフォローを依頼する
- ・ELV機構と連携し、解体業界への啓発活動を行う

これに対し、ELV機構からは、過去から実施してきた適正処理講習会を本年も実施するほか、啓発活動への協力を約束した。

#### ②リコール車輛のエアバッグ取はずし回収に関する協力依頼

既に解体業各社への依頼の通り、現在リコール中の対象車輛(トヨタ、日産、ホンダ製)の解体時にはエアバッグを取り外し回収してほしいとの要請があった。2000年代生産の助手席用インフレーター約12万台分をリコール対象としており、現在残存する対象車両を5~6千台と予測している。リコールの理由は、作動時にインフレーター筐体の破裂で乗員殺傷ならびに火災の危険があるため。作動処理に際し、完全な安全対策が実施されない場合同様の危険が生じることが懸念されるため、念のため取り外し回収を依頼する。なお、リコール措置済み車両に



↑についてはドア部分にステッカーを貼付し明示する。

これに対し、ELV機構からは:

- ・長期に渡る措置でもあり、対象車両が否かの照合を含め、作業上大きな負担が生じる。
  - ・筐体自体が破裂する可能性があるとする、インフレーター<sup>↑</sup>の取り外しに危険感が拭えない
  - ・確認作業、取り外し回収作業等、本来であれば不要な作業負荷に対する報酬を検討してほしい
- 等を述べメーカー側の理解を求めた。  
(今回は結論が出なかったが、今後更なる協議が必要となろう)

#### ③その他

##### ◆発煙筒回収スキームについて

- ・現在、回収スキームについては発煙筒メーカーで構成する日本保安円筒工業会が検討しているが、ELV機構としては、過去に公表したポジションペーパーにも記載したとおり、取り外しには協力するが処理経費(運送賃を含む)についての負担には応じられないことを明言した。
- ・自工会側からは、自主取り組み(解体業の費用負担による)が不可能な場合、事前選別物品への追加など、法整備も考えざるを得ない等の応酬があった。
- ・本件に関する特別会議におき、当初本件を提起した鉄リに更なるデータを要請し、協議を継続する。

##### ◆電子カタログの提供について

- ・ELV機構としては、電子カタログ提供のスキームを構築していただいたことは評価するが、負担が大きく活用が困難であると主張した。
- ・本件は、自工会の他の部会も関与するため、今後の協議事項とした。
- ◆当方より、欧州で行われていると同様、メーカーが新車発表後一定期間内に「解体マニュアル」を提供する仕組みを構築してほしいと要請したが、特に回答はなかった。(事務局報告)

## ~第三回常任役員会概要報告~

去る年7月15日(木)、機構会議室において第三回常任役員会が開催されたので、主な決定事項、概要の報告を行います。

同委員会には、栗山代表、伊丹、榎本、大橋、吉川各副代表、木内総務部会長、多田事務局長、今城顧問が出席。

冒頭、各役員より前回会議以降の活動に関して報告があり、引き続き当日の議題に沿った議事が行われた。

- ◇ 大橋副代表より第一回ELV判別ガイドラインWGの状況が報告され、今後の対応についての意見交換を行なった。その結果、今後の方針として、「引き取り業者」が本来の役割を果たすことを中心に対応することとなった。↑

↑

- ◇ 従来、産構審など外部との関わりある会議等の役員支援を行ってきた『諮問委員会』を改称し『渉外委員会』の名称で常任役員会直結に位置付けることを承認した。
- ◇ 伊丹副代表より、広報活動の一環として刷新することが決定している機構のホームページにつき、専門チームを設置し本年12月中旬よりテスト導入することを提案し承認された。
- ◇ 組織の強化に関し、懸案の北陸三県の対策が議論されたが、組織担当理事明で三県の地域団体に対して現状改善を求める書簡を発信することとなった。事務局で所管案を準備する。
- ◇ 来る8月24日に定例理事会を開催することを決定した。■

中国自動車市場 ～文芸春秋8月号に掲載された井上久雄氏(ジャーナリスト)が伝える最近の中国自動車市場に関する記事概略を紹介致します～

■中国自動車市場の急拡大ぶりは目を見張るものがある。06年に日本を追い越して世界二位の自動車市場となった中国は、昨年は、遂にアメリカを抜き世界一位の自動車市場となった。現地生産された新車の販売台数は約1,364万台(前年比46%増)と日本市場の約三倍となった。2000年の販売台数が約210万台であったことを考えると6.5倍の拡大があったことになる。09年の販売ランキングでは、GM、VW、現代がトップスリーで、4～6位に日産、トヨタ、ホンダが続いたが、中国の自動車メーカー約120社の内、新興メーカーである奇瑞汽車、BYD、吉利汽車などがトップテンに食い込んでいる。

7位の中国初の純粋民間資本メーカーである奇瑞汽車は、元来家電メーカーであった。本年3月に、スウェーデンの名門ボルボ社をフォードから買収したことで一躍有名になり、将来はロンドンタクシーも傘下に収める計画だという。現在国内に4万人の学生を抱える大学と、別に工科大学を保有しており、人材の育成にも力を入れている。2015年に200万台の販売を目指しており、半分は海外輸出を目論んでいる。

8位に位置するBYDを例にとると、03年に国営軍需産業傘下の自動車部門を買収し自動車メーカーの仲間入りを果たしたが、元来、携帯電話の電池で世界のトップクラスにある企業で、その分野での利益を自動車分野に投入している。同社の主力車“F3”はカロウラのコピー車として有名だが、価格はカロウラの約3分の1で昨年は29万台を販売し車種別ランキングで1位を獲得した。更に、得意の電池技術を生かして、2025年までに世界最大のEVメーカーになることを目指しているとも言われている。

また、これら躍進する中国メーカーを支えるエンジニアリング会社の動きも活発で、そこでは多くの日本人エンジニアが働いており、自動車のデザイン、設計、試作までを請け負う独立した頭脳集団が存在する。

世界の自動車メーカーが生き残りをかけて目指している中国市場内部では、次々と新しい勢力が生まれ育ち、世界を目指している中で、日本の自動車メーカーは如何なる方向に進むべきなのか、井上久雄氏は「過去の成功体験に安住しては弱肉強食の国際競争から置き去りにされるだけ」との警告をもって記事を締めくくっている。■



～消息～

日産自動車初代リサイクル室長としてご記憶の方も多いと思いますが、中川敏夫さんが(現：(株)キリウ最高顧問)、去る7月23日、当機構前代表理事、故酒井清行さんの墓前に参られました。中川さんは当時、自動車工業会リサイクル廃棄物

部会長を務めておられ、自動車業界と解体業界の相互理解促進に大きく貢献されました。全国を行脚した中川さんに会われた機構会員の方も数多いのではないかと思います。中川さんは故酒井さんの人柄に大変惹かれ、酒井さんには強い信頼と尊敬の念を抱いていたとご遺族に語っておられました。(写真左より、斎藤リサイクル促進センター理事、中川さん、酒井現京葉自動車社長) ■

## ～投稿欄～

本誌では、できる限り会員の皆さまからの投稿を掲載する方針で、皆様よりのお便りを期待しております。この度、初の投稿がありましたので早速掲載いたします。

### ◆首都圏の「K解体」からの投稿

①当社ロシアの取引先中古部品商A氏によると、販売先のイルクーツクの会社から苦情があり、「何故、おたくのハーフカットにはエアバッグが付いていないのか。他社が輸入しているハーフカットにはエアバッグが付いている」とのこと。A氏は、「日本では中古エアバッグは販売禁止である」と説明したというが・・・

②最近独立して中古部品の輸出を始めたB氏は、小規模解体業者を回って部品を集めているが、最近は、それら解体業者の多くは外人バイヤーがオークションで買った車の下請け解体に忙しく、部品が集まらないとぼやいている。また、同じ輸出業者から、大手解体業者の輸出用ハーフカットにはエアバッグが付いているとの情報もあった。

③当社は、取引先のシュレッダー業者のプレスオペレーターに入庫番号を記入してもらっているが、「他からはこんな手間のかかる注文はありませんよ」との指摘を受けた。■

## ～業界周辺あれこれ～

### ◆発煙筒問題

一昨年来の「リ法施行状況の評価と検討」に関する会議の際、シュレッダー事業者団体が提起した、廃車ガラに混入する発煙筒に起因する破砕工程での火災事故発生懸念問題が再度浮上するものと思われます。同会議の際、発煙筒メーカーに対して、解体車から回収された発煙筒の集積・運搬・処理のスキーム構築が要請され、今後の合同審議会で検討されようとしています。本件が、次回8月6日の合同会議に提案されるか否かは判断を許さない状況ですが、何れ提案され審議されることであろう。現在、発煙筒業界では、交換用の新品納入時に、取り外した使用済み発煙筒を回収、処理していますが、同様の仕組みを解体車に搭載されている発煙筒にも拡大適用できないか、というのが検討すべき内容です。当機構では、昨年3月に経産省に宛て、回収の手伝いはできるが、発生するコストの保障が前提条件であるとの意見を表明しています。

### ◆未作動エアバッグ混入問題

同じく上記合同会議での案件ですが、廃車ガラに未作動エアバッグが相当数混入してシュレッダーに掛けられており、火災事故に繋がる懸念があると破砕業者が提起しました。破砕業者の団体では、自動車メーカー関係者と共同で実地調査を行ったとのことですが、その結果、限られた条件の中とはいえ、相当数(一割を超えるとの話もある)の未作動エアバッグが検出されたとのこと。その結果を踏まえてか、今春から実地監査が強化されたことは皆様ご承知の通りです。更に、作動処理規約の改定・強化などがおこなわれました。今後、事実関係が明らかになっていくものと思われますが、我々解体業者には、安全面への注意を払いつつ、遵法かつ適正な作動処理を励行することが強く求められています。■

### <編集後記>

◇早いもので新ニュースレターも第5号を発行するに至りました。隔週発行を目指したため、夏枯れならぬ記事枯れに見舞われようとしていた矢先、待ち望んでいた会員さんからの投稿があり、編集者としては大変喜んでいました。

◇来る8月6日(金)には産構審・中環審合同委員会が、また9月1日(水)には判別ガイドラインWGが開催されます。準備や対応に当たる役員、委員の方々には大変ですが、是非頑張ってくださいようお願いいたします。

◇間もなくお盆休み。じっくりと英気を養い、秋の陣に向け備えたいところですが、9月末には、皆さんがその後を心配するスクラップインセンティブも終わり、今後の業界の行く末が心配されます。(編集者)

## <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

http://www.elv.or.jp/