



ELV機構本部事務局からメリークリスマス!!

ELV機構の本部事務所がある新橋の駅前“ポッポ広場”にて

jaera広報部会が見た2011年十大ニュース

広報委員会で、今年の10大ニュースを考えてみました。

当然世間一般の十大ニュースと異なる項目もありますが、それはそれで欠かせません。皆様のご感想は？

1. 東日本大震災勃発（3月11日）
2. 多数の被災車両発生—特に津波被災地において大量の水没・被災車両発生
3. ELV機構が中心になり、解体業界一丸となって支援活動に取り組む
 - ・栗山代表を本部長に、業界上げての東日本大震災対策本部立ち上げ
 - ・直ちに義援金の募集開始。5月末の締め切りまでに一千万円を超える
 - ・支援対策本部による被災車両撤去プロジェクトに全国よりボランティアが参加
4. 日本ELVリサイクル機構広報部会本格活動開始—伊丹部会長ののもと、新たなメンバーも加え機構の広報活動強化に取り組む。当面の課題をニュースレターの充実、webサイトの更新なら

びに組織内交流促進とする。 ※初回会議終了後、新メンバーの内一名が銀座に消える。前途多難！

5. 10月の3Rキャンペーン推進月間の皮切りに、ELV機構、リ協役員が新橋駅頭でキャンペーンピラ配り
6. リ協を中心に、リユース部品の品質・保証基準の共通化が行われる
7. 使用済自動車判別ガイドラインの報告書公表される—リ法施行状況の評価に際してELV機構の主張が通り、「使用済自動車流通問題」を取り扱うワーキンググループが設置され、ガイドラインに関する報告書が公表された。
8. 環境省による「自動車リサイクル連携高度化等支援事業」の公募にELV機構応募する。ELV機構の「小規模解体業の連携によるレアメタルリサイクル」プロジェクトが支援対象に選ばれた。
9. ELV機構のwebサイト刷新なる — これまで積極的に活用されていなかったELV機構公式ホームページを大幅に改善。ELV機構情報提供活動の中核機能を担わせる
10. ELV機構事務局に川崎理香さんが加わる □

(編集委員会)

平成23年度自動車リサイクル連携高度化支援事業(環境省) ELV機構応募案件採用確定!

ELV機構が、この度環境省が公募した掲題支援事業に応募したところ、去る11月18日、他機関が提案した5つのプロジェクトと共に採用されました。この計画は、自動車リサイクルを更に高度化することを狙いとして、現状では実施困難な、使用済自動車のリサイクル工程におけるレアメタルや希少金属(以下レアメタル等)の回収を効率的に行うため、企業間の連携を促進した協同事業をモデル的に実施するものです。

ELV機構が応募したモデル事業は、一定の基準で選定した会員企業にお願いして、解体時に5種類の部品、即ち、エンジン・コンピューター、エアバッグ・コンピューター、エアバッグ・カプラー、空燃費センサー、O₂センサーを各2千個回収し、協力製錬会社にて、金、銀、白金、銅、ロジウム等の含有分析を行うものです。また、一部の参加企業には、触媒から抜き出したキャタライザー900個の回収もお願いしており、同様に分析作業を行う計画です。

ELV機構が行う事業は、「小規模解体業者の連携によるレアメタルリサイクルのための回収スキーム高度化事業」と称せられ、事業開始に先立ち、伊丹伊平ELV機構副代表理事を委員長とする委員会を立ち上げ(委員会メンバー:P2参照)事業推進に向けての検討を行ってまいりました。

検討委員会が選定した今回のプロジェクト参加企業は、山梨県カーリサイクル協同組合加盟12社(代表:株保坂自動車)、北海道自動車処理協同組合加盟5社(代表:株伊丹車輛)、千葉県自動車解体業協同組合加盟4社(代表:京葉自動車(株))の計21社となります。

なお、本プロジェクトの終了時期は来年3月末日で、支援金総額は1160万円に上る予定です。 □

1. メキシコのELV管理計画とは

メキシコ連邦政府は、2003年に制定した廃棄物排出予防と総合的な廃棄物管理に係る一般法並びに、同法のもとで策定された廃棄物の予防及び統合的廃棄物管理に関する国家プログラム(2008年発効)に基づき、法が定める「管理廃棄物」の一つである使用済自動車(ELV)の管理計画策定を我が国JICAの協力を得て2010年2月に開始した。

JICAは、過去二回に渡る現地調査並びにメキシコ側当事者である連邦環境省(SEMARNAT)との協議に基づき、2010年5月から専門家を現地に派遣し、SEMARNATによるELV管理計画策定への支援活動を進めてきた。

2. メキシコにおける自動車リサイクルの現状

メキシコは年間210万台の自動車を生産する世界第6位の生産国である。一方、1992年に締結された北米自由貿易協定(NAFTA)によって輸入規制の大幅な緩和が行われた結果、特に米国から大量の中古車が流入することとなった。もとより、アメリカとは長い国境線を有するメキシコでは、従来からも中古車の流入が多く、中には盗難車が混入するなど、環境問題に止まらず社会的にも大きな問題となっている。そんな中、モータリゼーションの進展に伴い、今後、継続的に大量のELVが発生すると考えられる一方、適切な管理体制がないため(1)ELVの不適正投棄の増加(2)不適正な解体作業による廃油、廃液その他の環境負荷物質に起因する環境汚染(3)フロン類の大気放出によるオゾン層破壊、温室効果現象の増進等、各種問題の発生が懸念される。

更なるメキシコでのELV処理問題として、本来自動車リサイクルの流れで中心的役割を占めるはずの自動車解体業者の存在が極めて不明確なことが上げられる。即ち、同国では解体業者⇒破砕業者といったELVの流れが存在しない。通常、破砕業者はELVのユーザーであり、解体業者から廃車ガラの供給を受けるが、同国では破砕業者自らが集荷しており、解体業者が介在することはない。おそらく、解体業者は、ボディ、足回りなども解体して再利用または再資源化しているため、破砕業者にとって全く価値のないゴミしか排出していないようだ。

3. メキシコにおける制度導入について

メキシコは全国で32の州から構成される合衆国である。同じ合衆国である米国と同様、連邦政府と各州政府の権限は明確に区分されており、今回のリサイクルや廃棄物管理のような事項は、制度制定や実施の権限は州政府が有している。従って、連邦政府の役割は、今回のプロジェクトの名称の通り「ELV管理計画」の策定ということになり、連邦環境省は、各州が制度化する際に参考になる「ガイドライン」を作成し、連邦が目指す方向に沿った制度を各州が実施するよう促す。広い国土、経済、社会的な諸事情の相違もある各州が、同等の制度導入に踏み切るとは極めて難しいと思わざるを得ないが、これが同国の現実であることを理解する必要が痛感された。

4. 検討されている仕組みの概要

メキシコの自動車リサイクルの仕組みには如何なるセクターが関与するのか。SEMARNATが組織する関係者会議の参加者には、自動車登録事務所(内務省)、メキシコ自工会、メキシコ自販連、メキシコ自動車保険協会、製鉄業会議所、セメント業会議所、連邦財産管理機関等が挙げられているところから、これらの団体が関与することになると思われる。当然のことながら、実施段階においては各州政府も関与してくるものと思われる。

如何なる制度が検討されているのであろうか。第一に必要なの

は、ELV受け取りセンター(引き取り窓口)の明確化と解体業者の登録または認可制度であると考えられる。ELV発生から廃棄物の最終処分までの流れを確立することが重要であろう。現在は、それが繋がっていないことが問題と考えられている。



しかしながら、ELVのフローを各州に定着させ最終的に国レベルまで拡大するのは大変人手と時間を要するプロジェクトになる。今回開催されたSEMARNAT主催のセミナー等で明らかになってきたのは、一方では車両登録制度の整備など、基盤業務を進めながら、協力的な州政府において、州政府(実態的には警察)が管理する“デポジットヤード”(盗難、違法駐車、事故車等々で当局が収監した車両の置き場。場所によっては2~3千台の車輛が管理されている。左の写真は、メキシコ地ティー郊外のヤード)の車輛を対象としたシステムを構築することから始める計画とのこと。収監車両は告示して入札を行い販売する予定。□



今回開催されたSEMARNAT主催セミナーで、講演後の質疑応答セッションに参加した講師達。(左端:今城ELV機構顧問、右端:喜多川JICA専門家、左から二人目:環境省高橋自動車リサイクル室長代行)

jaera「回収高度化検討委員会」構成員 (P1参照)

役職	氏名	所属
委員長	伊丹 伊平	北海道自動車処理協同組合
副委員長	辻 隆雄	九州ELV協同組合
委員	高橋 敏	北海道自動車処理協同組合
	酒井 康雄	千葉県自動車解体業協同組合
	小宮山 敬仁	東京自動車リサイクル協議会
	木内 雅之	千葉県自動車解体業協同組合
コンサル	中本 隆宏	みずほ情報総研(株)
事務局	多田 熱、奥野 孝樹、川崎 理香	

2011年のスクラップ市況動向

～後半失速しつつも比較的高値推移の年に～

2011年は、3月11日の東日本大震災と同時に起きた福島原発事故、更にはタイの洪水問題、そして後半にはギリシャに端を発した欧州債務危機（ソブリンリスク）等が世界を震撼させた。そして大国アメリカの財政危機、中国の金融引締めなど加わり、マクロ経済は失速し、今はその調整局面にある。鉄鋼もこれらの影響を直接的に受け、鋼材需給は落ち込み、鉄スクラップ市況も下落した。

2011年のH2平均価格は3万4千円前後に

2011年の鉄スクラップ市況を振り返ってみると、主要3地区平均・H2炉前が年初に3万5千円前後で始動した相場は、その後も右肩上がりで推移し、4月には瞬間的ではあるものの4万円に到達。08年7月の歴史的なピーク値、7万円以来の高値となった。

しかし、その間の3月11日に東日本大震災と原発事故が起きて様相は一変する。被害規模の大きさが判明し、更に原発事故による放射能問題などが重くのしかかり、産業界は自動車を始めサプライチェーンの寸断などもあって景況後退が表面化する。全国でマンション建設などの計画は先送りとなり、鋼材需要は落ち込み、スクラップ市況は4万円から3万5千円前後に下落推移する。

そして欧州の債務危機の影響から、15年ぶりとなる為替の「円高」は8月にはついに1ドル75円台に突入。更に中国は金融引締めにより鋼材ダブつきとなり、鉄鉱石は値下り。更にタイの洪水影響などがあり、国内高炉メーカーは生産調整が続く。そして鋼材、鉄スクラップとも輸出は停滞し、鉄スクラップ市況は9月後半から10月に1万円前後の幅で急落。2万5～6千円に値下がりし、1年ぶりに2万円台となる。

その後、12月にはメーカーの越年対策と国際比価で見る日本スクラップの割安感から引き合いが出て、再び3万円台まで戻ってきた。これが大まかな2011年の市況推移だ。

しかし、昨年のH2平均価格は推定3万4千円を超えると見られ、前年（10年）平均の3万1300円を3千円ほど上回る年となりそうだ。これは直近約30年の中ではリーマンショック年（08年）の最高値年平均4万4500円、その前年（07年）の3万5800円に次ぐ3番目の高値の年となり、国内外の様々な出来事に影響されて後半は失速しつつも

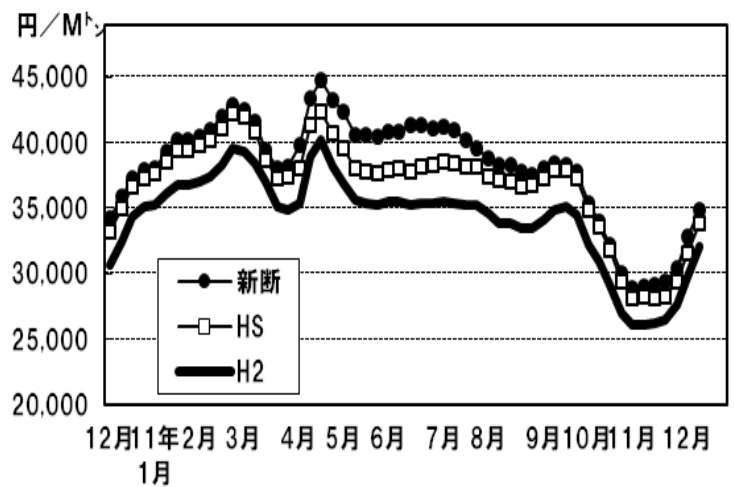
比較的高値で推移した年になったと言えそうだ。

2012年の見通しを分析

2012年も世界全体の経済環境の厳しさが引き続き予想されるが、アジアの牽引役の中国が、秋の共産党大会で首脳部交代年となり、物価騰勢も落ち着き、次は金融緩和を始めとした経済成長路線への軌道修正が予想される。更に日本は12兆円規模の第3次補正予算が決まり、年度替わりを機に予算も配分され東日本大震災の復興需要が本格化する。こうした中、2012年の市中スクラップの発生・供給については、日本、米国など先進国はリーマンショック後の落ち込みがなお続く気配。とりわけ市中スクラップの3本柱とみられる建物解体、廃車、工場発生は低迷したままの状況が長くなりそうだ。その一方で日本国内は鉄鋼生産が回復傾向にあり、国内スクラップ需給は引き締まり気味の推移が予想される。

これらから市況見通しは、まず1～3月はマクロ経済の混迷から調整局面にあり、この時期の高炉メーカーの溶鉄コストを推定3万5千円前後と見て、H2炉前実勢値で3万円前後と予測される。その後、調整が終わるとともに生産回復と合わせて底堅い動きが予想され、夏場前後から3万5千～4万円の価格帯に底上げする可能性は高い。但し為替問題など不透明要素も依然として多い。□

HS・H2・新断バラ炉前総合価格推移（2011年）



このコラムは、(株)日刊市況通信社のご協力で作成しています。同社には、この場を借りて厚くお礼申し上げます。（編集子）

◇◇◇ 編集後記 ◇◇◇

- ◇ 早いもので、今年も暮れを迎えようとしている。本ニュースレターも、今号が今年の最終号であり、次号は新年号として皆様に再会します。
- ◇ 今年最初のニュースレターがVol.11、今号が28号なので、今年中に18回発行したことになる。実は、号数の付かない特別号もあるため、全体で20号を超えている。もう少し頻度を上げたいとは思っているが、現在のリソースでは、まずは内容の充実が先決かと考えて来年も励みたいと思っています。
- ◇ メキシコレポートに多くの紙面を費やしてしまいました。読者諸氏のご関心に合致するようにと願っていますが、余りご関心が無いと言われても致し方ないとは思っています。

- ◇ 去りゆく年を惜しみ、その移ろいに寂しさを覚えることもありましたが、少なくとも今年に限っては、少しでも早く新たな年を迎えたいといった思いを持つのは一人編集子だけではないでしょう。今年は、色々なことがあり、その多くが決して好ましい出来事ではなかったというのが、百年に一度と言われる所以だと思います。歴史にはリセットボタンはありません。どんなに新たなページに移りたくとも、残された時間を刻まなければなりません。それも間もなく終わろうとしています。新しい年が今年よりも良くなる保証はどこにもありませんが、みんなの頑張りで少しでもいい年に出来るのではないのでしょうか。 来年もよろしく。

頑張ろう、ニッポン！

（編集子）