

日本ELVリサイクル機構 ニュースレター (ELV Newsletter)
 《編集・発行責任者》日本ELVリサイクル機構 広報部会長 永田 則男
 一般社団法人 日本ELVリサイクル機構 〒105-0004 東京都港区新橋3丁目2-2 一美ビル5F
 Tel:03-3519-5181 Fax:03-3597-5171 メール: jaera-homepage@elv.or.jp URL: http://www.elv.or.jp/

紙面の都合により
目次はP2に



《巻頭言》
 熱い戦いのロンドンオリンピックがあつたと言ふ間に終わってしまつた。今回も多く試合を見よつと、ずいぶん夜更かしをしてしまった。勝つた者、負けた者、いつものように勝負は厳しいものだ。頂点を目指した多くの選手達のドラマを見る事ができた。勝者にも敗者にもそれぞれの悲喜交々の思いがあつたようだ。特に頂点を極めたメダリスト達はマスコミの取材も多くあり、今回は私も私達が想像を絶する苦悶、絶望感、焦燥感を経験し、心が折れるほどの逆境から栄冠を勝ち取つた選手の多いことを知らされた。その勝利は、それぞれの選手が確固たる明確な目標があり、その目標を達成するための強靱な意志を貫いた結果のご褒美なのだろう。そう考えた時私自身や私達の業界はどうなのだろうか。たしかに過去を垣間見ると様々なことがあつたとは思ふ。が真に心が折れるほどの苦境に直面したことがどれだけあつたのだろうか。もし今後、万に一つでも最悪と呼ばれるような状況が訪れることがあつたとしても、明確で具体的な目標を持つていけば、勝利へのチャンスは必ずやってくることを願つてやまない。そして俄かスポーツ狂として、早くも次のオリンピックが楽しみである。

田村 幸男 (広報部会長・福島県)

第30回合同会議開催

8月10日に開催された産業構造審議会(経産省所管)と中央環境審議会(環境省所管)の合同会議に解体業界を代表してELV機構河村二四夫代表理事が出席しました

この合同会議は、産構審環境部会廃棄物・リサイクル小委員会リサイクルWGと中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会の2つの会議が、合同開催を決めて第一回会議が平成14年9月20日に開催されました。今回、節目の10年目に第30回会議が開催されました。平成12年から検討を重ねてきた自動車リサイクル法の本格施行を2年半後に控え、また、自動車フロン法のスタートを10日後に控えた、社会の関心が高まりを見せた時期に開始されました。その後、自動車リサイクル法が本格施行(2005.1.1)となつてからは、自動車リサイクル法の施行状況並びにその評価・検討を行うために年一回開催されています。

過去の会議議事録は以下URLからご覧になれます。
http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004358/030_haifu.html

今回から、ELV機構3人目の委員として、去る6月の定期社員総会で代表理事に就任した河村氏が出席しました。初代に酒井 清行代表理事(故)、二代目に大橋 岳彦副代表理事がそれぞれ就任され、我々業界を取り巻く自動車リサイクル環境の諸問題につき、業界の利益を代表し、業界に対する社会一般の理解促進に資する活動を続けてこられました。今回就任された河村代表理事にも、前任のお二人に勝るご活躍を期待いたします。

《会議概要》

～自動車リサイクル法の施行状況～

使用済み自動車の引き取り状況等
 平成23年度のELV引き取り台数は、年度ベースで法施行後、初めて300万台を下回り、296万台となった。スクラップインセンティブの影響色濃かつた平成21年度の392万台をピークに、その反動で7%減少した平成22年度からさらに19%の減少となった。解体業界最大のネガティブ要因の玉不足もこの数字を見ると納得できるというもの。ご挨拶の中で、経産省小野自動車リサイ

クル室長が、本年度は350万台を回復する見通しとしておられたのは心強い。また、小野室長は、レアアース、レアメタルに言及され、資源確保の観点から、国内の回収体制(リサイクルの体制)が大きな課題と述べられた。また、引取り車台に見る自動車の使用年数は、法施行時点の平成17年度の12.0から年々上昇し、平成23年度には13.7年に至つた。オートオークションにおける流通台数は、諸般の要因により年々変化が見られ、平成23年度は、645万台と報告されており、ピークの平成20年度比▲27%、21年度比▲6.6%、22年度比▲0.8%と引き取り台数の減少に比べると落ち込みは小さい。また、中古車輸出台数は、過去、仕向け国の関税引き上げ等により減少したが、一部国向けの輸出が回復基調にあり、輸出仮抹消登録の実績からみると、23年度では112万台に達しており、法施行後のピーク20年度の130万台に近づきつつある。

(P3に続く)



写真上：着席する各委員並びに事務局
 写真左：公式には70名の募集に対して筆者の推定で300名を超える傍聴者

《会員投稿》「有償運送許可証」 解体業で‘いるの?’、‘いないの?’

先日、大手中古部品販売会社さんから有償運送許可講習の案内が送られてきました。これまで、各地の地域団体などでも実施されてきた講習会です。果たして、解体業者が本当に受講する必要があるものなのかどうか、文面だけでは今一つ良く分からないため、国交省や既に受講した方に直接問合せしてみました。

問い合わせ先からいただいた回答を要約すると、以下のケースでは許可を取得する必要はないと判断されます。

- 自社で買取るか修理等の目的で、お客様の駐車場へ車を引取りに行き搬送料を請求する場合
- 道路上の事故現場から引取りの依頼を受け、その車輛をそのまま自社に所有権を移したり(つまりは買取等)、自社で修理を行う場合

一方、受講が必要、即ち、許可取得を要するケースは、道路上(事故現場)の車を「積載」して、自社以外の修理工場やディーラーへ移動し、料金をもらう場合のことで、私達の業界では基本的には不要な許可と判断しました。これまでは‘取得が容易でない’営業ナンバーでしか行えなかった陸送業務が、‘規制緩和’されて、この許可を取得すれば、いわゆる白ナンバーでも行なえるようになり、解体業者でもこの分野に容易に参入しやすくなったと解釈できます。

この講習は毎年1回受講して、ローダーごとに許可証を貰って掲示しなければなりません。また、駐車場から駐車場への有償移動、積載車両を5台以上所有している場合は従来通り運送業の許可が必要になります。事故車、故障車を道路上から緊急に移動し、交通安全を確保する為、この制度ができたそうです。

ただし、レッカー車で車両を移動する行為は作業行為となり、レッカー車は積載車ではなく作業車とされているので、運送業にも有償運送許可にも該当しません。皆様の参考になれば。□

小宮山 敬仁(大八商会様、東京都)

《お知らせ》

“アジア自動車環境フォーラム”開催のお知らせ

これまでアジア各地にて開催されてきた標記フォーラムの第5回目が本年11月にオーストラリアにて開催されることになり、この度事務局より案内が寄せられたのでお知らせします。

このフォーラムは、日本、中国、韓国等の自関係者が、自動車リサイクル問題を主なテーマに環境問題について意見、知見の交換を行う場として開催されてきました。本年は、場所を豪州に移し、ゴールドコーストにて新たな参加者も交えて11月29日-12月1日の三日間、会議並びにテクニカルツアーなどが準備されています。

参加申し込みの締め切りが9月30日となっていますので、以下、日本事務局にお問い合わせの上詳細情報をご入手の上、ご関心の向きは奮ってご参加ください。□

—連絡先—

アジア自動車環境フォーラム日本事務局 (担当: 齋藤 優子)

Tel: 090-8610-6841 Fax: 022-795-7648

E-mail: yu-ko.s@s8.dion.ne.jp 又は jsyu@dia-net.ne.jp

《会員投稿》 いささか旧聞に属するもので恐縮ですが、7月に行われた福島における講習会について投稿があったので掲載します

(編集子)

福 島県自動車リサイクル協同組合では、組合員非組合員を対象にした低圧電気取扱作業者特別教育講習会を開催しました。

昨今の目まぐるしい自動車技術・構造の変化に対応すべく、特にハイブリット車に関してはその作業において正確な知識と作業手順を習得することにより、安全で効率野の良い解体ができるよう行いました。また低圧電気(我々業界ではハイブリット車)を取り扱う作業者は労働安全衛生法上でもこの講習を受講しなければならず、感電災害の防止にあたらなくてはなりません。

今後も当組合では、組合員が業務の中で必要だと思われる資格取得等の協力ができればと考えております。

- ◇ 日時 平成24年7月9日(月)
- ◇ 場所 ユラックス熱海 第4会議室
- ◇ 時間 午前9時～午後5時
- ◇ 受講者 53名
- ◇ 講師 ボデーリペア技術研修所 小川直紀氏
福島県自動車リサイクル協同組合
理事長 田村 幸男 (ELV機構広報部会)

《投稿》 安全指導員になって

㈨二協自動車商会 吉岡 篤史

私 が安全指導員になって二年目を迎えました。初めて講習会に参加したのは昨年3月、3.11東日本大震災のちょうど一週間前のことでした。講習会に際して、私のような者が指導員になって良いものかと真剣に思った事を覚えています。安全指導員制度は3年目にして現在16名が名を連ね、今年も6月24日に都内で「平成24年度車上処理新契約事情所安全指導員研修会」が行われました。約5時間にわたる安全作業の重要ポイント、新たに加わった作業内容、監査による方針、特に今回は、事業所に監査に行っている想定でのロールプレイングを行い、緊張感あり笑いありの有意義な講習会でした。また、ロールプレイングを行うことにより、自分と他の指導員とで説明内容は同じでもは違ったところがあり、勉強になる点が多々ありました。年々、講習内容も指導員のレベルもアップしているように感じました。この制度が確立される事により、未だに起きている不適切な処理方法による事故が無くなればと思っています。私たちが、自動車再資源化協力機構とのコラボレーションにより新たな情報発信の場となり自動車解体業が今以上に認知され発展して行くことが大切なのではないかと思います。□



東京でもこんなお祭りが・
下北沢にて 小川 圭一氏撮影

目次

◇ 巻頭言 1
◇ 30回合同会議 1
◇ ELV便り 2
会員投稿3編	
◇ お知らせ 2
◇ 合同会議(続き)	... 3
◇ スクラップ市況情報	.. 4
◇ 編集後記 5

(合同会議:P1より続く)

自動車リサイクル法の事業者登録・許可状況

平成23年度末のリサイクル法における登録事業者、許可事業者数は7万5千強となっているが、法律施行開始時点の11万9千弱に比べると36%減少している。そのうち、情報管理センター(リサイクル促進センター)へ登録している事業者は6万6千強で(事業所数で9万2千弱)、更に、実際の引き取り実績があった事業所数は3万1千弱で、登録事業所の約三分の一強の事業所しか、リ法に基づくリサイクル活動を行っていない。解体業で見ると、平成23年度末時点の許可業者は5,829事業者で、内情報管理センター登録事業者が5,861事業者(6,293事業所)、更に引取り実績があった事業所数(リサイクル法に基づく業を行った事業所)は4,146軒となっていた。

また、これら事業者の違法行為や不適正行為に対する地方自治体の処分件数は減少傾向で推移した。なお、平成23年度中の許可停止または取り消し処分の事例として、以下が示されている:

- 役員が野焼きをしたことで、リ法45条、56条の欠格要件に該当し取り消し(引取り業者、フロン類回収業者)
- 許可を受けていない自治体で解体業を行ったことで、リ法45条、56条、62条の欠格要件に該当し取り消し(引取り業者、フロン類回収業者、解体業者)
- 役員が刑法違反(暴行)に問われたことで、リ法62条の欠格要件に該当し取り消し(解体業)

廃 発煙筒処理システム

懸案となっていた、使用済み発煙筒の処理システム案が日本保安円筒工業会により説明された。提案のあったシステムは、使用済みあるいは整備段階双方で排出される使用済み発煙筒を対象としており、新システムの概評は以下の通り。

- ①発煙筒製造メーカー2社が、廃掃法上の特例である「広域認定」を受けて適正処理を行う。
- ②本システムは、廃発煙筒の適正処理を望んでいながら、適切な処理インフラ等がなく困っている業者の利用に対してセーフティネットとして設置されるものである。
- ③排出者(整備事業者、解体事業者、破碎事業者等を想定)は、取り外した使用済み発煙筒を所定の箱(100本入り)に収め、所定の宅配便を使用して発煙筒メーカーが指定する全国20ヵ所の指定引き取り場所(一部処理工場を兼ねる)に配送する。
- ④発煙筒メーカーは、処理施設(指定引き取り場所)に対して、その費用を一旦支払い、支払価格に基づいて費用を品価格に内部化して回収する。なお、排出者から引き取り場所への輸送費、輸送用箱代金は、排出者(整備、解体、破碎)が負担することになり、その配分方法等については、今後当事者間で協議する。

この結果、

- 発煙筒メーカーは、過去に廃棄され、本システムで適正に処分された発煙筒の処分費用を、今後販売される製品価格に上乗せして回収するため、結果的には製品購入者(最終的には自動車ユーザー)が負担することとなる。
- 本システムを利用して車両から取り外した発煙筒を所定の箱に収めて所定の引き取り場所まで宅配便で輸送する整備、解体、破碎等の排出者は、取り外しにかかわる費用のほか、100本あたり約1700円の輸送関係費用を負担するということとなった。今回の合同会議の場で、破碎、解体、整備等の業界を代表する委員が、提案のスキームを受け入れることを表明したため、円筒メーカーは、広域認定に基づく回収、処理の仕組み作りを急ぐとともに、関係者に対する周知徹底を図ることとなった。ここで特記すべきは、破碎業を代表する鉄リサイクル工業会委員は、今回の任

意参加型のスキームは受け入れるとする一方、以前より主張してきた、発煙筒を事前取り外し物品に加え、解体時の取り外しを義務化するべきとの意見は変えておらず、今後とも主張し続ける旨の発言があった。

自動車用鉛蓄電池のリサイクルシステムについて

平成6年来検討されてきたエンジン始動用の鉛蓄電池の自主回収及び再資源化に関する新スキームが提案された。

新自主スキームでは、新たに設立された一般社団法人 鉛蓄電池再資源化協会(SBRA)が申請者となる「広域認定」の枠内で、廃棄物法に準じたリサイクル管理票を用いて処理の一括管理を行うとしている。

なお、この新自主スキームでは、回収要請があった使用済みバッテリー(自動車・二輪車用)を無償で引き取りを行うものであり、協会ではスキームを利用するバッテリーは全排出量の10~20%程度とみているとのこと。

現在、SBRAでは冊子を配布するなどして、新自主スキームに関する関係者への周知徹底を図っているため、関心のある向きは以下にお問い合わせください。

鉛蓄電池再資源化協会(SBRA)

電話 0120-838-029

FAX 03-3434-5650

URL <http://www.sbra.or.jp/>

リ リチウムイオン電池のリサイクル

自動車工業会(JAMA)によると、自動車メーカー各社は、将来のリチウムイオン電池の共同回収スキームの構築に向けて、自工会環境委員会に「電池リサイクル分科会」を新たに設置して検討を開始した。分科会には日本自動車輸入組合からのオブザーバー参加を受け入れ、輸入車インポーターとも連携した体制となっている。

現在は、個社の回収スキームで対応しているが、実際に2011年の発生量は56個と少なく(東日本震災関連が主)2015年頃までは顕著な発生はない(フェーズ‘0’)と考えられる。自工会では、2015~2020年(フェーズ‘1’)は年々数百個規模で増加し、2020年で千個程度が見込まれ、それ以降(フェーズ‘3’)急激に増加すると予測している。なお、自工会では、フェーズ‘0~1’で共同スキームの検証を行い、その時点で要否の判断をする所存。

現在想定している共同スキームの大枠は、解体段階で発生する使用済み電池ユニットを「行動回収スキーム管理法人(仮称)」が引き取り(または買取)、再資源化とリユース等に区分して、再資源化施設に搬送したりリユースのために自動車メーカー、インポーター等に引き渡す。

なお、自工会によると、メーカー主要各社ではリチウムイオンバッテリーを対象とした回収・リサイクルマニュアルを作成して解体業者に提供しているとのこと。各社のホームページからアクセス可能とのこと。

(例)

トヨタ自動車 http://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/battery_recycle/

日産自動車 http://www.nissan-global.com/JP/ENVIRONMENT/A_RECYCLE/BATTERY

※以上、第30回自動車リサイクル合同会議の主要議事内容につきご報告いたしました。今後、経産省、環境省のホームページに議事録が公表されますので、情報入手次第ELV機構webサイト等でお知らせいたします。

なお、今回会議の配布資料が以下URLに掲載されていますのでご活用ください。

http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004358/030_haifu.html

(事務局)

～8月第4週(24日)の鉄スクラップ動向～

韓国現代製鉄、H2をFOB29,500円で成約 オファーは3万円超

韓国向けの輸出価格が上伸している。貿易筋によると、韓国の現代製鉄は8月第4週中に日本H2を1トあたりFOB29,500円で成約した。今月前半のH2輸出価格がFOB27,500円どころだったため、日本国内相場の上伸を受けて、2,000円どころの値上がりとなった。

東アジアでは、米シッパーが国内相場上伸を背景に輸出価格の値上げを求めており、韓国向け米No.1ヘビー輸出オファー価格は1LトあたりCFR420ドルを超えている。

また、貿易筋によると、ロシアがAPECの開催に合わせて約1カ月間、鉄スクラップの流通を制限しているという。このため韓国ミルは、すぐに手当て可能な日本玉の成約を進めざるを得ない環境にある。

こうした輸出市場の状況に加え、国内相場が強基調にあることから、日本側商社・シッパー筋はさらに値上げを求め、直近のH2輸出オファー価格はFOB3万円を超えている。

韓国の鉄スクラップ輸入量、7月は90万ト超える 前年同月比29.1%増

韓国税関の貿易統計によると、7月の韓国の鉄スクラップ輸入量は前月比2.6%増、前年同月比29.1%増の90万967トだった。90万トを上回るのは5月の92万9209ト以来2カ月ぶり、今年に入って3回目。

関東地区 荷動き閑散で強基調の相場推移

関東地区の鉄スクラップ市場は、市中発生体の低迷が続き、荷動きが閑散としている。このため電炉筋の入荷が伸びず、鉄スクラップ市況は強い基調を維持している。関東地区のH2炉前実勢価格は27,000～28,000円中心、高値28,500～29,000円見当。現在のH2浜値は28,500円中心となっているため、電炉筋は引き合いを緩められず、買値は高値寄りの動きとなっている。

東海地区 月末環境を控えながら荷動き低調、強気感持続も

東海地区のH2炉前実勢価格は、8月第3週までに2度、計2,000円方の値上げとなり、27,500～28,500円中心で推移している。

東京製鉄が旧盆明けに値上げし、これに他のメーカーが追随した格好だ。足元はなおも輸出の引合いが堅調で、湾岸価格がジリ高の気配となっていることなどから、市況は強含みで月末に向う公算だ。なお、業者筋のヤード入荷が全般に薄いことから、メーカー在庫が回復するほどの荷動きにはならない可能性が高い。

関西地区 鉄スクラップ市況は強含み様子見ムード

関西地区での鉄スクラップ市況は強含み様子見が続いている。地区内では17～22日にかけて1,000円がたの電炉値上げが一巡した。その後も一部で品種限定のほか、水面下による裏値加算なども伝えられており、依然として引き合いは強い。このため、相場は強気配を維持したまま月末入りとなりそう。同地区電炉のH2実勢値は28,000～29,000円。姫路地区のH2炉前実勢価格は28,500～29,000円見当。 □

(※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、8月24日午前時点のもの)



8月24日の国内スクラップ炉前実勢価格

		H2	気配
関東	北関東	27,000 ～ 28,000	強含み
	南関東	27,000 ～ 28,000	強含み
名古屋		27,500 ～ 28,500	強含み
関西	大阪	28,000 ～ 29,000	強含み
	姫路	28,500 ～ 29,000	強含み

◆お盆も過ぎ、暦の上では秋となっているが、依然として 日中は連日30度を超えており、あちらこちらから熱中症の発症が伝えられる。一方、甲子園に集う若者たちは、グラウンドも観客席も更なる熱気を放出しており、熱中しているが「症」とは無縁のようだ。若さのエネルギーを感じる夏の風景だ。

◆本文にも書いたが、機構会員の内でも安全指導員制度について知っている人は意外に少ないのではないだろうか。インストラクター制度が生み出した素晴らしい果実であると思う。自再協との信頼関係に根差した活動を誇りに思っただろう。指導員の皆さんの更なるご活躍を期待する。

◆本号のメイン記事となった合同会議も数を重ね30回になったというが、そのほとんどを目標撃してきた編集集子には感慨深いものがある。更に回を重ね、第32回会議のころにはリサイクル法見直しの真ただ中か。

◆これまで、本誌に使用している文字が小さすぎた。読み辛いとのご意見を頂いて、本号から、0.5ポイント大きくしたが、その結果ボリュームが2割ほど増えてしまった。これまでの3頁建てから4頁に増やすことにしたが、これまで以上に記事が必要となった。今まで以上に、読者の皆様のご投稿を期待します。

◆夕方の天気予報によると、ちょうど編集後記を書いている今頃、過去にない規模の台風が沖縄地方を襲う模様。このところ、過去にない、例を見ないという枕詞の出来事が多いように思われる。九州地方の豪雨もその一つ。地球上の海面面積が変わらない限り、地球全体の降雨量も変わらない、という話を聞いたが、どこかで豪雨が降れば何処かで干ばつが発生しているということになる。確かに、アメリカ中西部の、いわゆる穀倉地帯が干ばつに見舞われており、小麦、トウモロコシ、大豆などが被害を受けている。これらへの依存度の高いわが国への影響は計り知れない。

(編集子)

《編集後記》