地球のためにできること

jaera
Japan ELV Recycler's Association

JAERA NEWS LETTER

一般社団法人日本自動車リサイクル機構　ニュースレター

□巻頭言 /「サーキュラーエコノミー」について…P1・P2　□自動車リサイクル業界の景況調査の結果について … P3・P4
□地域ブロック会議 /10 月新車販売・使用済自動車発生台数 … P5　□【訃報】伊丹車輌株式会社 取締役会長 伊丹伊平様 / 番組収録時のエアバッグ事故におけるフジテレビからの回答について / 消火器の処分方法について… P6
□「J-FAR 事業事例集」ヒアリングについて /2020 年度 自動車リサイクル促進センターの理解活動について… P7
□鉄スクラップ最新情報 … P８　□行事予定・お知らせ / 編集後記 … P９

vol.141

01 「サーキュラーエコノミー」について

喜多川和典様　寄稿

EU におけるコロナ後に向けたグリーンリカバリーの動向について（1）

公益財団法人 日本生産性本部　喜多川和典

2020 年 3 月、欧州委員会は、「第 2 次サーキュラーエコノミー行動計画」と時を同じく「欧州新産業戦略」を発表した。この新産業戦略において、2030 年までに EU が目指す産業ビジョンが提示されたわけだが、そこでは、サーキュラーエコノミー（以下、CE）を中心とする「グリーンディール政策」と「デジタル戦略」を『ツイントランジション』として産業戦略の 2 本柱として位置付けたのである。この産業戦略をもって、EU はこれまでのモノを中心とする工業化の成長トレンドから、「デジタル＆グリーン」を軸とする脱工業化へとパラダイムシフトすることを決意したと見ることができるであろう。

EU がこのデジタルとグリーンという２つの軸を中心に今後の成長戦略を描いた理由はなんであろうか？　まず、「デジタル」であるが、これからの経済成長における主役がデジタルであることは誰しもうなずくところであろう。デジタルに基づく、成長のベースは、新しい製品など、モノの生産よりもむしろ、「つながり」の生産へと移っていく。

自動車のリサイクラーが、日ごろから手掛けている自動車の部品や素材のリユースやリサイクルも、新しい製品を生産することではない。しかし、それらを必要な人や企業とつながることで、その「つながり」は循環的な価値連鎖に基づく付加価値を生み出す。このことからもわかるように、自動車部品のリサイクルはモノの生産よりも「つながり」の生産が重要であることがわかる。このような「つながり」の生産効率を高めるのがデジタルであるから、これをよりうまく使いこなせば、もっと儲かり、自動車ユーザーにも喜ばれる価値をたくさん届けられるに違いない。

（2P へ）

巻頭言

2020 年（令和２年）もあっという間に終わると感じます。２月までは普通に東京に行き会議もあり飛行機で帰るのが当たり前でしたが、３月からコロナウイルスの感染拡大防止で県外移動による会議は中止となり、５月からオンライン【ZOOM】を活用しての会議となりました。
当面だけの対応策と私も甘い考えで、夏には落ち着いて終息に向かうのではと思っていましたが難しく、また九州においては７月に大雨災害もありコロナ感染対策・熱中症対策に気をつけながらの活動でした。
しかし、10 月にはＧＯＴＯトラベルも始まりニュースを見ますと、多くの方が観光されていました。今後は、感染拡大防止と経済活動や社会活動の両立をしながら、来年はオリンピックも７月に開催される予定ですので、来年に向けて仕事や環境に向けてやるべきことの準備が出来ればと思います。

〈広報部会　伊地知 志郎〉

《編集・発行責任者》
一般社団法人日本自動車リサイクル機構
広報部会長 永田 則男
《お問い合わせ先》
一般社団法人日本自動車リサイクル機構
〒１０５－０００４
東京都港区新橋３丁目２番２号
ＴＥＬ：０３－３５１９－５１８１
ＦＡＸ：０３－３５９７－５１７１
MAIL：jaera-homepage@elv.or.jp
Ｈ Ｐ：http://www.elv.or.jp/

「サーキュラーエコノミー」について

喜多川和典様　寄稿　01

EU はこうした「デジタル」に加え、もうひとつ「グリーン」という軸を加えた。このグリーンには CE と気候中立（温暖化対策）が含まれるが、このグリーンを加えたところに欧州らしい哲学と戦略性が感じられる。これによって、EU の新産業戦略は経済成長にとどまらない持続可能な成長の軸を併せ持つ政策概念になったものと思える。

自動車のリサイクルを振り返れば、それ自体、経済利益の追求であるのと同時に、ユーザーのカーライフにおける環境負荷を低減する活動であるため、EU が目指す政策と共通する性質のビジネスであると言えるだろう。

今回、EU はこのような産業戦略、および CE を推進する「てこ」のひとつとして「消費者の権利」を拡充させる方針を提案した。ここでいう「消費者の権利」には、古い、または壊れた製品を修理する権利、捨てないで済む権利、アップグレードする権利等が含まれ、この権利の確立のため、商品の販売契約に関する法の改正も行おうとしている。これにより、メーカーは、より長期にわたる製品保証や修理部品の供給、修理部品の迅速な提供、あるいは代替可能な修理部品に関わる情報の提供などが求められるようになるであろう。

これは筆者の推察であるが、自動車を修理する際、フランスなどが、自動車修理工場に新品部品と中古部品の両方で費用の見積を提示することを義務付けているが、このような環境負荷が低く、ユーザーの費用負担も軽減できる中古品を選択できる消費者の権利というものも、今後一層重視されるのではないだろうか。

さてここで、EU はなぜ、消費者の権利を拡充する方針を打ち出したのだろうか？　EU が進めるデジタル＆グリーンのパラダイムシフトは、伝統的な産業から見れば、将来の成長トレンドに見合ったものと認識できたとしても、その転換には、これまでの強みを活かせず、また痛みを伴うケースも少なくない。そうであれば、こうした伝統的な産業に転換の原動力を期待するのは難しい。

しかし、パラダイムシフトをするには転換の障壁を乗り切る強力なパワーが必要である。EU はそのパワーを消費者に求めようとしている。政策を実現するには、産業であれ市民であれ、「共感」という要素が必要である。だれも共感しない政策を政府だけで進めることは困難だからだ。EU は今回の新産業戦略およびグリーンディール戦略では、その共感の所在を市民に求めたといえるであろう。そして CE 政策であれば、まだ使えるか修理すれば使える製品を、捨てないで末長く使いたいとするなどの消費者の環境意識が、政策を支持してくれるとの強い確信を、EU は得ているものと見受けられる。またその権利を法律で一層強めることで市場の構造を変え、デジタル＆グリーンのパラダイムシフトを推進させる「てこ」として使いたいと考えているようだ。そして、その結果、成し遂げられたパラダイムシフトの先には、未来型の成長が望める大きな明るい地平線が開けると見ているように思える。（次号に続く）

自動車リサイクル業界景況調査の結果について 02

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構
第 1 回 景況調査報告　2020 年 7 月～9 月期（概要版）

業況判断・売上高・経常利益は前年同期に比べて厳しい状況に　次期見通しは多少回復か。

集計・分析：東京都市大学環境学部　准教授　木村眞実

【調査要領】

①調査時：2020 年 10 月 1 日～10 月 15 日
②対象企業：日本自動車リサイクル機構会員企業
③調査の方法：FAX・Web の送受信による自計記入を求めた。
④回答企業数：472 社のうち 183 社（38.7%）から回答を得た（うち、有効回答数 156）
⑤平均従業員数：役員を含む正規従業員数 24.3 人 / 派遣社員・臨時・パート・アルバイトの数 4.2 人
※DI 値（DI:Diffusion Index）「良い」と答えた割合から「悪い」と答えた割合を引いたもの

今期（2020 年 7~9 月期）から四半期ごとに会員対象とした景況調査を開始することとなった。ウィズコロナの時代において、景況調査、BCP（事業継続計画）調査を通じて、業界の発展に貢献したいと考えている。なお、本文中の「△」はマイナスを意味する。

(1) 概況（業況判断・売上高・経常利益・資金繰り）

以下の図 1 から図 4 は、前年同期（2019 年 7 月～ 9 月）と比べた、業況判断、売上高、経常利益、および資金繰りについてである（図 1 ～ 4 参照）。

また、回答者が「良い」と答えた割合から「悪い」と答えた割合を引いた DI 値は、業況判断が△52、売上高が△46、経常利益が△42、および資金繰りが△21 であった。

図 1　前年同期と比べた業況判断

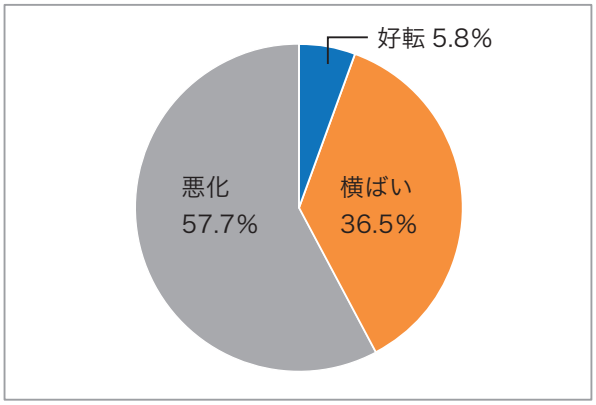


図 2　前年同期と比べた売上高

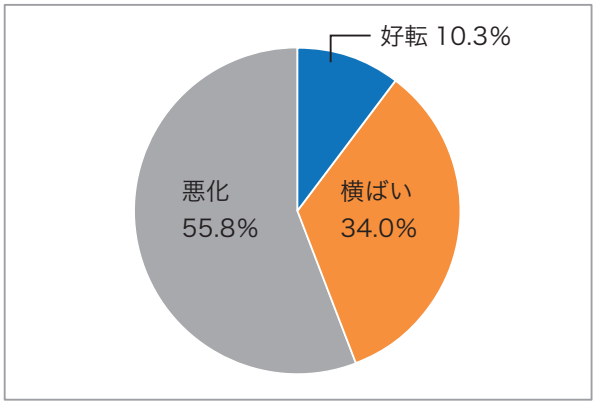


図 3　前年同期と比べた経常利益

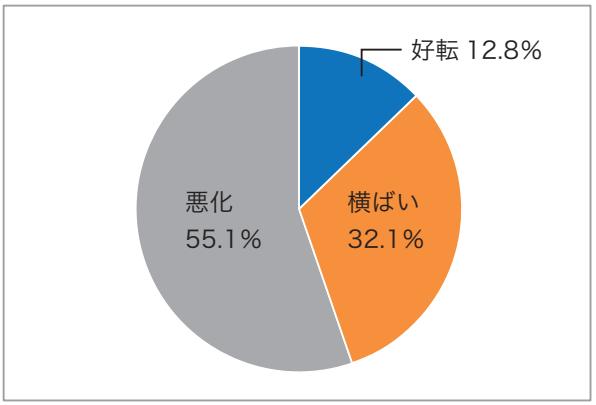
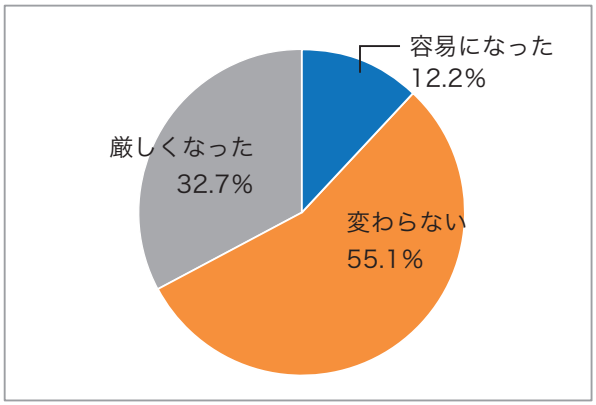


図 4　前年同期と比べた資金繰り



自動車リサイクル業界景況調査の結果について 02

(2) 金融機関の姿勢変化の有無と内容

金融機関の姿勢変化の有無について、「ある」が 16 社（10%）であり、「変わらない」が 113 社（73%）、「わからない」が 27 社（17%）であった（図 5 参照）。

さらに、姿勢変化の具体的な内容を複数回答可で質問したところ、貸付攻勢 13 社、出資金要請 1 社、新たな貸し渋り 1 社、経営指針の重視 1 社、その他 1 社（コロナ対策で対応が柔軟になった）であった（表 1 参照）。

図 5　金融機関の姿勢変化（156）

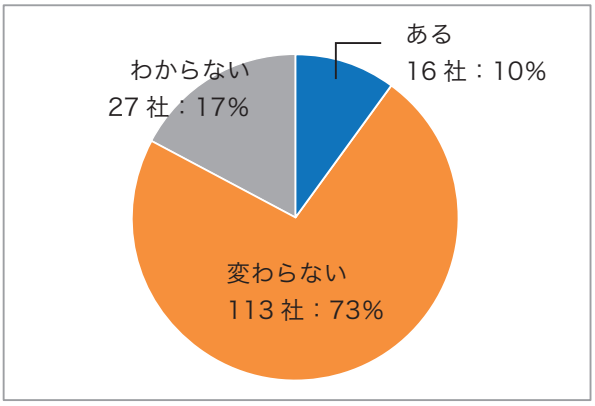


表 1　金融機関の姿勢変化の内容

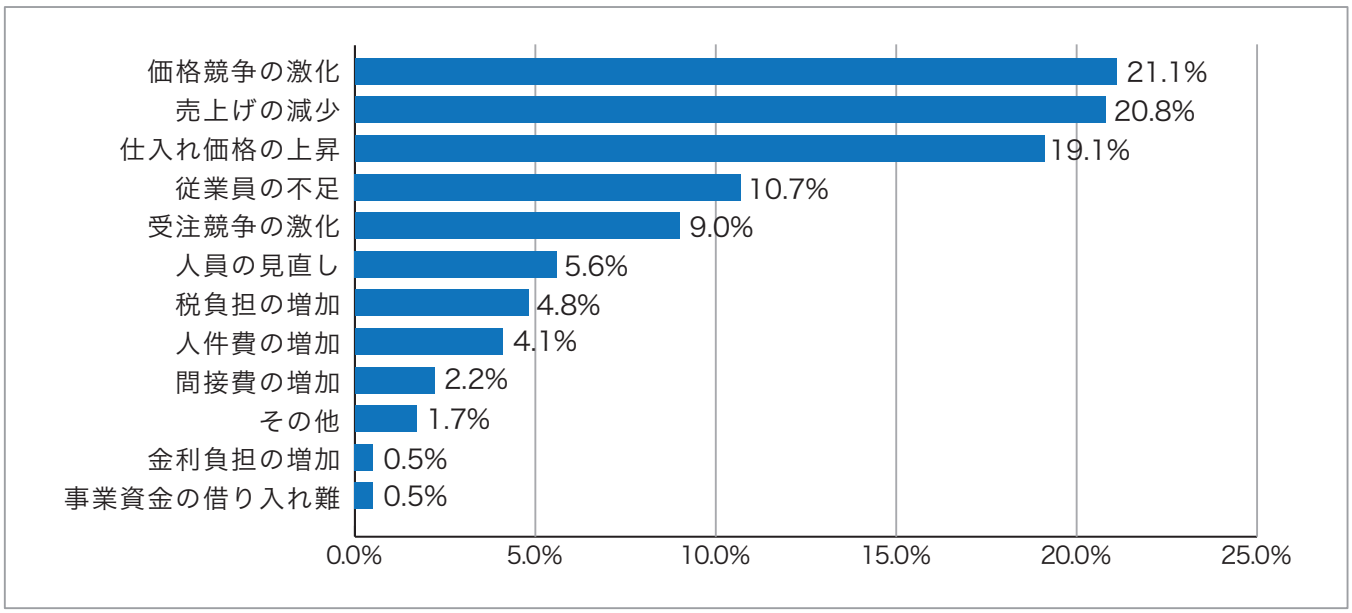
貸付攻勢	13 社
出資金要請	1 社
新たな貸し渋り	1 社
経営指針（経営理念）を重視するようになった	1 社
その他（コロナ対策で対応が柔軟になった）	1 社

(3) 経営課題と取り組み等

経営上の課題として深刻なものを上位 3 つまで選択するという問いに対する回答は、価格競争の激化（87 社、21%）、売上の減少（86 社、21%）、仕入れ価格の上昇（79 社、19%）が上位であった（図 6 参照）。

また、現在取り組んでいることを上位 3 つまで回答するという問いに対しては、経費の見直し（57 社、13%）、新規顧客の開拓（53 社、12%）、既存顧客管理の強化（49 社、11%）が上位であった。

図 6　経営上の課題（上位 3 つまでの複数回答）



～事務局より～

次回 2020 年 10～12 月期の調査につきましては、2021 年 1 月 7 日（木）から 1 月 21 日（木）で予定しております。皆様、引き続きご協力の程お願いいたします。

また、今回の調査結果の詳細につきましては以下の「第 1 回景況調査報告 2020 年 7 月～9 月期報告書」をご参照ください。

■報告書はこちら　→　http://www.elv.or.jp/media/20/20201127-keikyotyousa1.pdf

地域ブロック会議 03

近畿ブロック会議

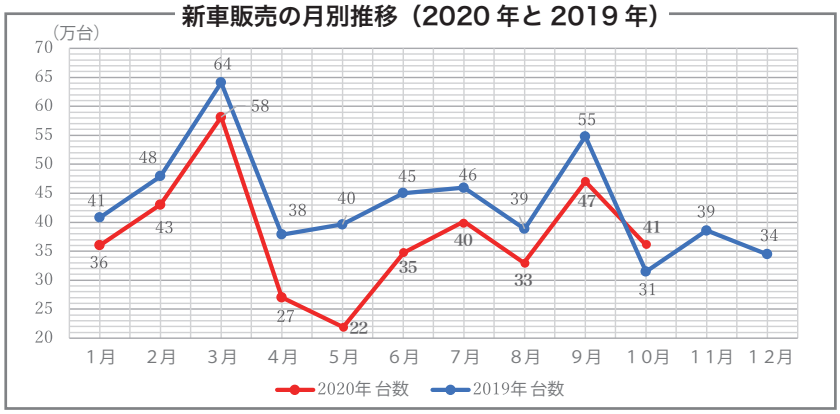
第１回近畿ブロック会議が 11 月 19 日（木）にウェブ会議で開催されました。今回は、近畿経済産業局環境リサイクル課の安田良様、本部からは酒井代表理事にもご参加いただきました。

前半は機構本部から、①自動車リサイクル制度への要望した事項、②中古エアバッグ類のネット流通に関する取り組み、③違法ヤード問題への取り組み、④共同出荷事業の報告、⑤自動車リサイクル士制度認定更新講習会について、⑥J-FAR 受託事業である「解体業者とメーカーとの連携強化に向けたリサイクル設計事例集の制作」についての５項目の報告がありました。

後半は、各地域の近況報告及び情報交換が活発に行われ、特にコロナ渦での入庫状況の変化等が話題の中心となりました。人との関係性が希薄となっている状況で、ウェブ会議でコミュニケーションを取れたことが何よりも良かったということで会議が締めくくられました。

10 月新車販売・使用済自動車発生台数 04

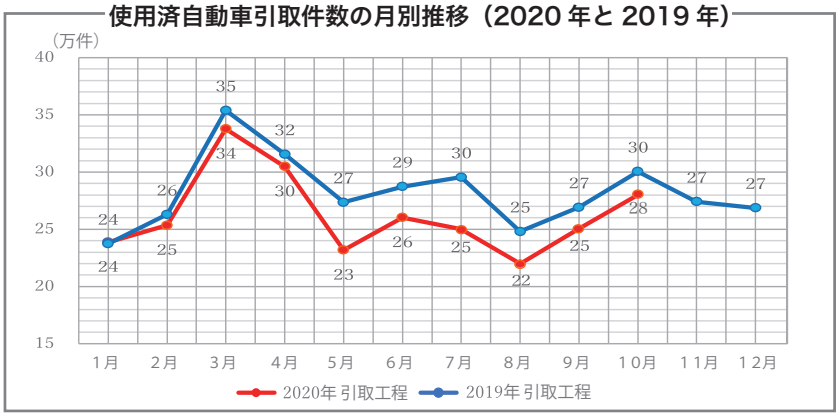
■2020 年 10 月度 新車販売台数　406,851 台 前年同月比 129.2%



過去の新車販売台数推移		
年累計	台 数	前年比(%)
2020年（10 月まで）	3,807,118	85.3
2019年	5,195,216	98.5
2018年	5,272,067	100.7
2017年	5,234,165	105.3
2016年	4,970,258	98.5

※出所：一般社団法人　日本自動車販売協力連合会

■2020 年 10 月度 使用済自動車引取（電子マニフェスト）実施状況



引取件数
275,440 件（前年同月比 91.7%）
フロン回収工程
245,452 件（前年同月比 91.2%）
解体工程
285,803 件（前年同月比 92.0%）

※出所：公益財団法人　自動車リサイクル促進センター

【訃報】伊丹車輌株式会社 取締役会長 伊丹伊平 様 05

伊丹車輌株式会社 取締役会長の伊丹伊平様（享年 79 歳）が、10 月 11 日にご逝去されました。

故伊丹伊平様は、平成 12 年の任意団体の発足時より北海道ブロック長を歴任され、平成 17 年の法人化以降もブロック長、ブロック長会議長、平成 22 年から平成 26 年に退任されるまでの 2 期は、副代表理事として、業界発展に寄与されて参りました。

葬儀はご本人のご意向によりご家族、ご友人での密葬にて 10 月 13 日に執り行われました。ここに故人のご冥福をお祈りし、謹んでお知らせ申し上げます。

番組収録時のエアバッグ事故における フジテレビからの回答について 06

前号でお知らせしたとおり、当機構から抗議文を提出した結果、株式会社フジテレビジョンより回答がございましたので、皆様にお知らせいたします。

これを機に、より一層、世間のエアバッグ類に対する認識が見直されることを願っております。

回 答 日：2020 年 10 月 29 日（木）※電話による回答

回答内容：① 機構がＦＡＸで送付した抗議文書は社内で共有した。

②出演者が怪我をしたことを重く受け止め、今後十分注意するとともに、今回収録した内容は放送しない。

③実験に使用したエアバッグは、協力者より提供されたものであるが、専門家の確認により違法性はないと認識していた。

④問題意識が行き届いていなかったため、全社に共有を行う。

消化器の処分方法について 07

消火器の処分にお困りではありませんか？

自動車由来の消火器の処分方法について、皆様お困りではありませんか？消火器も決められた処分方法がございます。

⇒処分方法：「引取」もしくは「持込み」
⇒依 頼 先：引取の場合は「特定窓口」、持込みの場合は「特定窓口か指定引取場所」
※窓口検索：https://www.ferpc.jp/accept/

処理の前に消火器に「リサイクルシール」を貼付する必要があり、2010 年以降に販売された消火器には、既に貼付されていますが、貼付されていないものについては別途購入となります。（価格は業者によるとのことですが、おおよそ「数百円」程度）

なお、特定窓口に依頼する場合、別途「保管料」と「手数料」がかかりますが、指定引取場所は、両方ともかかりません。

詳細はこちらをご確認ください。 → https://www.ferpc.jp/ （消火器リサイクル推進センター）

「J-FAR 事業事例集」ヒアリングについて 08

リサイクル設計事例集の製作に係るヒアリング

当機構が J-FAR から助成を受け、今年度推進している「解体業者とメーカーの連携強化に向けたリサイクル設計事例集製作」にあたり、各ブロックの皆様へのリモートでのヒアリングが、先日終了いたしました。

自動車メーカーが取組んでいる易解体設計の紹介やその認知度の確認、メーカーに対する意見や要望、自社独自の工夫等々を皆様にヒアリングし、例えば、「エアバッグコンピューターの位置が分かりにくく、かつ、一括作動のコネクターもはめ込みにくい位置にある。」、「ボルト等の規格を統一して欲しい。」、「メーカーによって内張りやワイヤーハーネスを取外す時間に大きく差がある。」、「キャパシタ―の位置が分かりにくい。」等、様々な意見・要望がございました。

皆様からいただいた、貴重な意見や要望等を、今後の事例集制作の際に活かして参ります。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

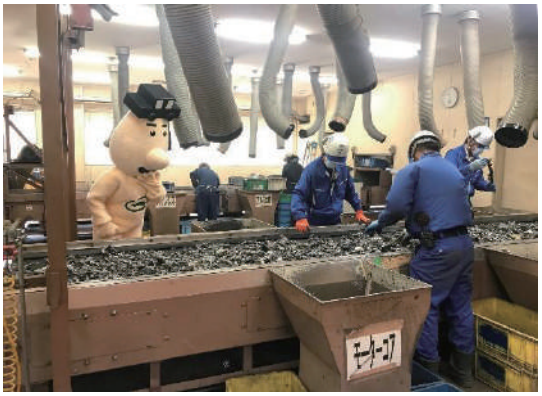
【ヒアリングの様子】

2020 年度 自動車リサイクル促進センターの理解活動について 09

リサイクル博士が行くリサイクル現場見学「破砕編」

岡山県倉敷市にある「株式会社ヒラキン　リサイクルステージ玉島」様の破砕工場を訪問し、現場で培われた様々な知恵や工夫、その見学の模様が毎日小学生新聞に掲載されました。

プレスされ運ばれてきた車体の塊が、プレシュレッダーを経て、毎分 650 回転するドラムに付けられた 14 個のハンマーが高速回転して、車を更に細かく粉々に砕く「破砕」の工程と磁石や振動、風力や水の力を利用して分別し、最後は経験豊かな人の手で不純物が取り除かれ、高品質な再生資源に生まれ変わる「分別・回収」の工程を実際に見学しました。



「ゴミ人間プペルとクルマくん」の制作・公開

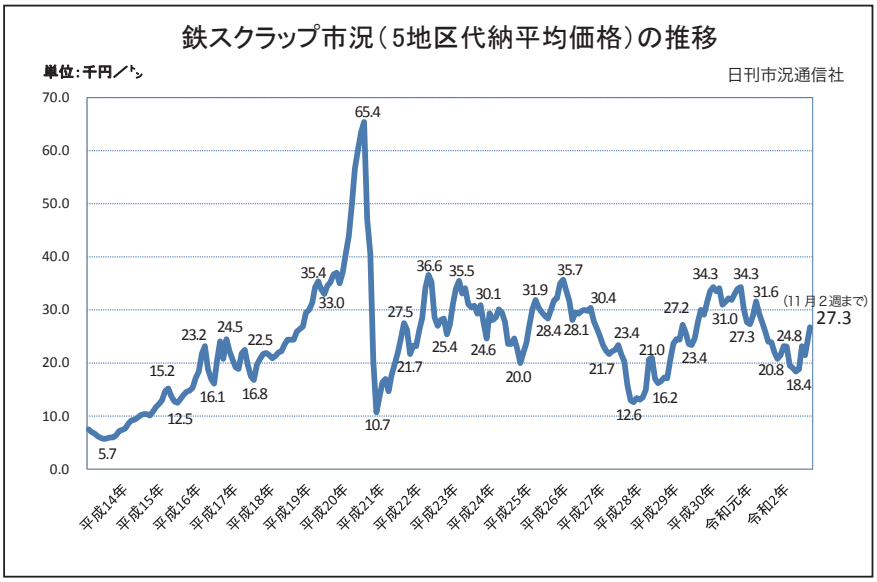
この度、クルマのリサイクルの取り組みに関心を持ってもらい、循環型社会の実現に向けた自動車リサイクルの大切さを伝えるため、絵本動画を制作し、ウェブサイトに公開しました。

「えんとつ町のプペル」の主人公プペルとルビッチが、捨てられて泣いていたクルマ君に出会うお話です。美しい映像とハーブの優しい調べにのせて繰り広げられておりますので、是非ご視聴ください。

掲載ページ：https://www.jarc.or.jp/book-video/

［提供：日刊市況通信社］

11月第３週（18日）の鉄スクラップ動向



11 月 18 日の国内スクラップ炉前実勢価格（中心値）

		H2	気配
関東	北関東	28,500～29,500	続伸
	南関東	28,500～29,500	続伸
名古屋		28,500～30,000	続伸
関西	大阪	30,500～31,500	続伸
	姫路	29,500～30,500	続伸

鉄スクラップ輸出市場、集荷難で成約進まず 現代は上級玉を 2,000 円値上げ

日本産鉄スクラップ輸出市場で交渉価格が強含みとなっている。ただ、国内相場が続伸しているため、日本側には新規で決めた輸出成約価格が安値化するリスクを嫌い、交渉に応じていないサプライヤーも多い。日本国内の全域で鉄スクラップ需給がタイト化しており価格も上昇している。市中玉の荷動きは鈍くシッパーは集荷難に直面している状態だ。相場になおも先高観があり、輸出の新規契約について輸出事業者からは「売値をいくらに設定していいのか判断がつかない」（商社筋）との声が上がっている。

こうした中で、韓国・現代製鉄は 2 週ぶりに日本産鉄スクラップのスポット商談を実施している。18 日朝に上級玉に対して新規価格を提示。HS を 1 ㌧ FOB34,000 円、新断バラとバンドルを同 34,500 円とし、前回価格（4 日提示）から 2,000 円値上げした。H2 は前回に続き提示を見送った。韓国でも特殊鋼における鉄スクラップ需要が増加しており、現代製鉄は日本産上級玉の引き合いを強めている。

今回の商談で 11 月 17 日 14 時までに日本から 6 万㌧強のオファーが集まったもようだ。ただ、HS、新断バラともに日本側の希望価格は現代製鉄の提示値を上回る水準にあったため、成約量は少量にとどまりそうだ。

【関東地区】 関東地区 17 日にかけて続伸の動き、需給引き締まる

北海道、東北、関東電炉の間に 11 月 17 日、鉄スクラップ購入価格を値上げする動きが広がり、各市場とも続伸した。市中スクラップの荷動きが鈍化し、各地区とも需給に引き締まり感が強い。電炉が多く立地する関東地区では 500 円どころの値上げが広がった。H2 炉前実勢価格は 28,500 ～ 29,000 円中心、高値 29,500 円見当。一部安値を残すが引き続き堅調な気配だ。また H2 浜値は 29,000 ～ 29,500 円中心となり、500 円どころ続伸した。

【東海地区】 引き合い緩められず堅調ムードで推移中

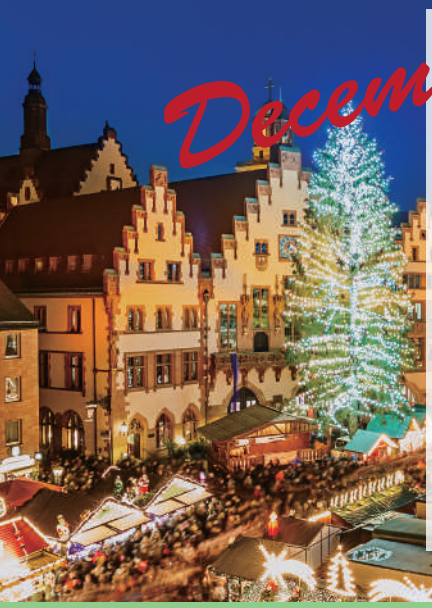
名古屋地区の鉄スクラップ市況は堅調ムードで推移中だ。11 月入り後は 3 週連続で値上げが広がっており、上げ幅も 3,000 円がたに達するなど騰勢を強めている。電炉筋は原料高騰が採算に大きく影響するため値上げへの抵抗感は強いものの、11 月の生産は 1 年ぶりに前年同月を上回り、今年の最高水準へと回復している。このため引き合いを緩められない状況だ。H2 炉前実勢価格は 28,500～30,000 円どころ中心へ上昇している。

【関西地区】 荷動き流動的で高値追いの展開

大阪地区の鉄スクラップ市況は高値追いの展開にある。電炉筋によっては入荷持ち直しが聞かれるが、11 月 18 日からの一部値上げが荷動きを流動的なものとしており、続伸気配は保たれたままだ。先月下旬から市況は急伸展開となりつつも、東京製鉄各拠点に比べて価格優位性を保ち、地区湾岸対比でも電炉有利な状況に変わりはない。H2 炉前実勢価格は、大阪地区が 30,500 ～ 31,500 円中心。姫路地区が 29,500 ～ 30,500 円中心。

（※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、11 月 18 日午前時点のもの）

行事予定



ー１２月の主な行事予定ー

■12 月 1 日 (火)
・第 7 回 リサイクル技術部会

■12 月 8 日 (火)
・J-FAR（事例集）定例会議
・第 3 回 ブロック長会議

■12 月 9 日 (水)
・第 9 回 広報部会

■12 月 15 日 (火)
・自動車リサイクル士制度
第 5 回更新講習会

■12 月 23 日 (水)
・第 52 回
自動車リサイクル合同会議

※急遽、日程の
変更・延期の場合がございます。

お知らせ　【ご協力のお願い】ヤフオクでの中古エアバッグ流通防止について

ヤフーオークションにおいて中古エアバッグ類の出品が禁止されたことは、皆様もご認識のことと存じますが、出品禁止となってから２か月以上が経過している現在でも、未だインフレーター付きのエアバッグ類が多数出品されております。

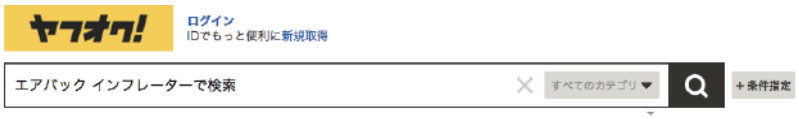
ヤフーでもパトロールチームにより自主的な監視・削除作業は行っているようですが、人的な問題等により、対応できる範囲には限りがある状況のようです。

したがいまして、皆様のご協力により、より早くルールの浸透および売り場の浄化を進めて参りたいと考えております。

そこで、お手数をお掛けして誠に恐縮ですが、皆様におかれましては、ヤフーオークションにて中古エアバッグ類を発見された際は、「違反申告」をしていただきますよう、ご協力をお願い申し上げます。

検索方法及び申告方法は以下をご参照ください。

■検索方法【ヤフオク！トップページ】 https://auctions.yahoo.co.jp/#



※左記のキーワード等で検索して頂くと
比較的に該当品がヒットしやすいです。

■違反商品を見つけた（申告方法）【ヤフオク！ヘルプページ】
https://support.yahoo-net.jp/PccAuctions/s/article/H000005359

編集後記

今号から次号に渡って日本生産性本部 エコ･マネジメント･センター喜多川和典氏より、ヨーロッパにおけるサーキュラーエコノミーの最新動向をお届けします。喜多川氏はヨーロッパに在住の経験を持ち、欧州における環境政策､そしてサーキュラーエコノミーに対しては第一人者です。聞き慣れない用語だったり、多少の難解さはあるかもしれませんが、ここで感じ取って頂きたいのは、このコロナウィルスの渦中にもめげずに産業構造改革を推し進める欧州諸国のダイナミズム、そして対照的に大変革期といわれつつも旧態依然として変われない日本の産業構造に対する憂いです。しかしながら憂いばかりではありません。サーキュラーエコノミー政策には我々が取り組める事業のアイデアやヒントが隠されていると説いています。そのひとつに喜多川氏は「つながり」を上げています。

現状の市況に一喜一憂していたこれまでのやり方を改め、未来を見据えた事業の在り方を考える、そのきっかけとなればという思いでこの度の企画をさせてもらいました。是非、読み解き、閃いて頂きたいと思います。

（広報部会 部会長　永田 則男）