

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構

第6回 景況調査報告 2021年10～12月期（報告書版）

前期比の業況判断は2期連続マイナス 次期見通しも厳しく

集計・分析：東京都市大学環境学部 准教授 木村真実

【調査要領】

- ① 調査時：2021年12月13日（月）～12月27日（月）
 - 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：466社のうち142社（30.4%）から回答を得た（うち、有効回答数134）
 - ⑤ 平均従業員数：役員を含む正規従業員数 29.4人（前回28.8人）
派遣社員・臨時・パート・アルバイトの数 6.1人（前回12.5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

経済・経営環境が変化するなかで、本調査結果が企業経営の羅針盤となればと考える。今後も、ご回答への協力を頂ければ幸いである。なお、本文中の「△」はマイナスを意味する。

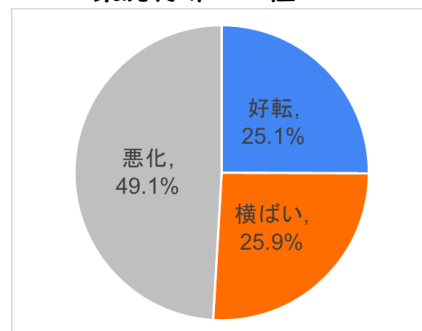
(1)概況（業況判断・売上高・経常利益）

①業況判断

2021年10～12月期の業況判断に関するDI値は、前期比（2021年7～9月比）で△29.3、前年同期比（2020年10～12月比）で△24であった。2021年1～3月と比した次期見通しでは、△37.5が予想される（表1参照）。

従業員数による企業規模別の業況判断に関するDI値（前年同期2020年10～12月比）は、1～10人が△22（前回ゼロ）、11～20人が△36（前回3）、21～30人が△47（前回19）、31～40人が△36（前回ゼロ）、41～50人がゼロ（好転と悪化が同じ値）（前回25）、51～100人が5（前回38）、101人以上が33（前回40）であった。

図1 前年同期（20年10-12月）比
業況判断：DI値△24



本報告書での規模別の従業員数とは、正規雇用と非正規雇用の総数に従い区分し、詳細は以下の通りである。1～10人が45社（34%）、11～20人が33社（25%）、21～30人が15社（11%）、31～40人が6社（4%）、41～50人が4社（3%）、51～100人が22社（16%）、101人以上が9社（7%）であった。

表1 業況判断、売上高、経常利益、運転資金調達の動向

	前期比(2021年7～9月と比べて)				前年同期比(2020年10～12月と比べて)				次期見通し(2021年1～3月と比べて)			
	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値
業況判断	17.6%	35.5%	46.9%	-29.3 (-19.4)	25.1%	25.9%	49.1%	-24.0 (18.8)	12.5%	37.6%	49.9%	-37.5 (-11.5)
売上高	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値
	24.5%	42.0%	33.5%	-8.9 (-4.8)	35.5%	28.9%	35.6%	0.0 (39.8)	11.9%	46.8%	41.3%	-29.4 (-2.8)
経常利益	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値	好転	横ばい	悪化	DI値
	23.7%	38.2%	38.0%	-14.3 (-4.5)	34.4%	28.6%	37.1%	-2.7 (40.8)	10.3%	47.9%	41.8%	-31.5 (-4.4)
資金繰り	容易になった	変わらない	厳しくなった	DI値	容易になった	変わらない	厳しくなった	DI値	容易になった	変わらない	厳しくなった	DI値
	14.7%	72.1%	13.2%	1.5 (7.2)	17.2%	64.7%	18.1%	-0.9 (18.3)	8.7%	73.9%	17.4%	-8.6 (6.4)

注：DI値欄のカッコ内の値は前回調査時のDI値である。

②売上高

2021年10～12月期の売上高に関するDI値は、前期比（2021年7～9月比）で△8.9、前年同期比（2020年10～12月比）でゼロであった。2021年1～3月と比べた次期見通しでは、△29.4が予想される（前掲表1参照）。

従業員数による企業規模別の売上高に関するDI値（前年同期2020年10～12月比）は、1-10人が△16（前回10）、11-20人が△6（前回36）、21-30人が△13（前回19）、31-40人が△50（前回55）、41-50人が75（前回75）、51-100人が32（前回75）、101人以上が56（前回50）であった。

③経常利益

2021年10～12月期の経常利益に関するDI値は、前期比（2021年7～9月比）で△14.3、前年同期比（2020年10～12月比）で△2.7であった。2021年1～3月と比べた次期見通しでは、△31.5が予想される（前掲表1参照）。

従業員数による企業規模別の経常利益に関するDI値（前年同期2020年10～12月比）は、1-10人が△13（前回15）、11-20人がゼロ（前回39）、21-30人がゼロ（前回31）、31-40人が△83（前回55）、41-50人が50（前回88）、51-100人が23（前回75）、101人以上が56（前回50）であった。

(2)金融（資金繰り・金融機関の姿勢変化の有無と内容）

①資金繰り

2021年10～12月期の資金繰りに関するDI値は、前期比（2021年7～9月比）で1.5、前年同期比（2020年10～12月比）で△0.9であった。2021年1～3月と比べた次期見通しでは、△8.6が予想される（前掲表1参照）。

従業員数による企業規模別の資金繰りに関するDI値（前年同期2020年10～12月比）は、1-10人が△13（前回8）、11-20人が6（前回18）、21-30人が7（前回44）、31-40人が△17（前回9）、41-50人が25（前回38）、51-100人が23（前回31）、101人以上が22（前回20）であった。

図2 前年同期（20年10-12月）比
売上高：DI値ゼロ

※端数処理上ゼロと表示

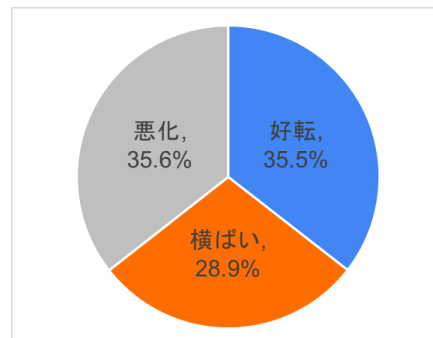


図3 前年同期（20年10-12月）比
経常利益：DI値△2.7

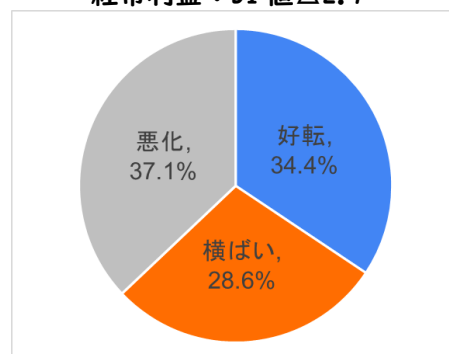
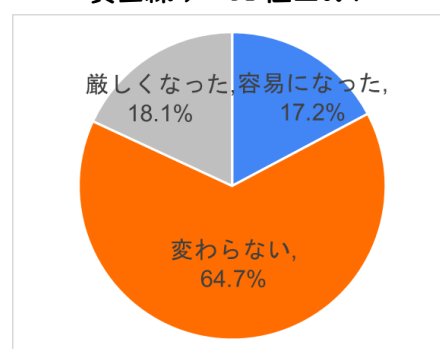


図4 前年同期（20年10-12月）比
資金繰り：DI値△0.9



②金融機関の姿勢変化の有無

2021年10～12月期の金融機関の姿勢変化の有無について、「ある」が11社・8%（前回5社・4%）であり、「変わらない」が97社・72%（前回117社・82%）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、貸付攻勢が6社（前回調査4社）、私募債の勧誘が2社（前回1社）、新たな貸し渋り2社（前回ゼロ社）、その他が1社（前回1社）であった（表2参照）。

図5 金融機関の姿勢変化

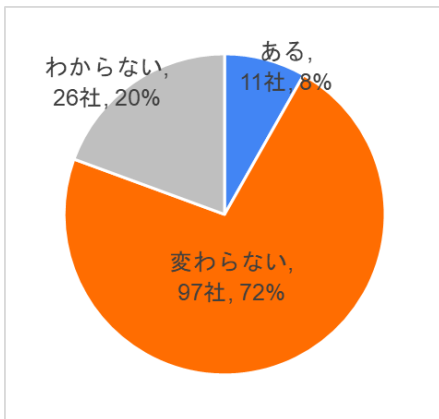


表2 金融機関の姿勢変化の内容（複数回答可）

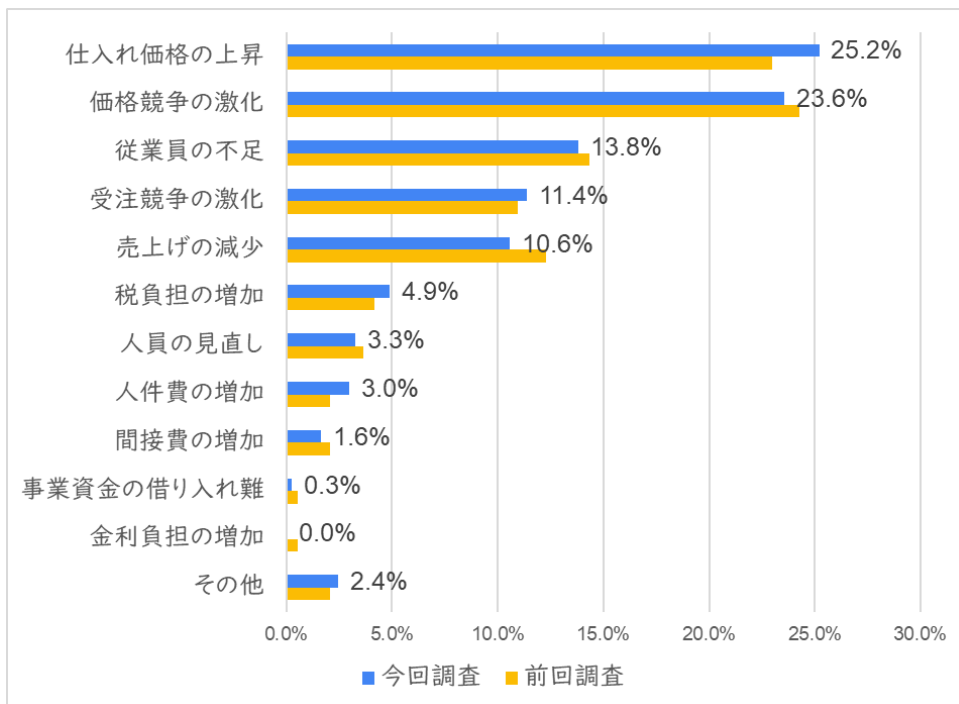
貸付攻勢	6社
私募債の勧誘	2社
新たな貸し渋り	2社
その他	1社

(3)経営課題と取り組み等

①経営課題

2021年10～12月期において、経営上の課題として深刻なものは、仕入れ価格の上昇（93社・25%）、価格競争の激化（87社・24%）、従業員の不足（51社・14%）が上位であった（図6参照）。

図6 経営上の課題（上位3つまでの複数回答）



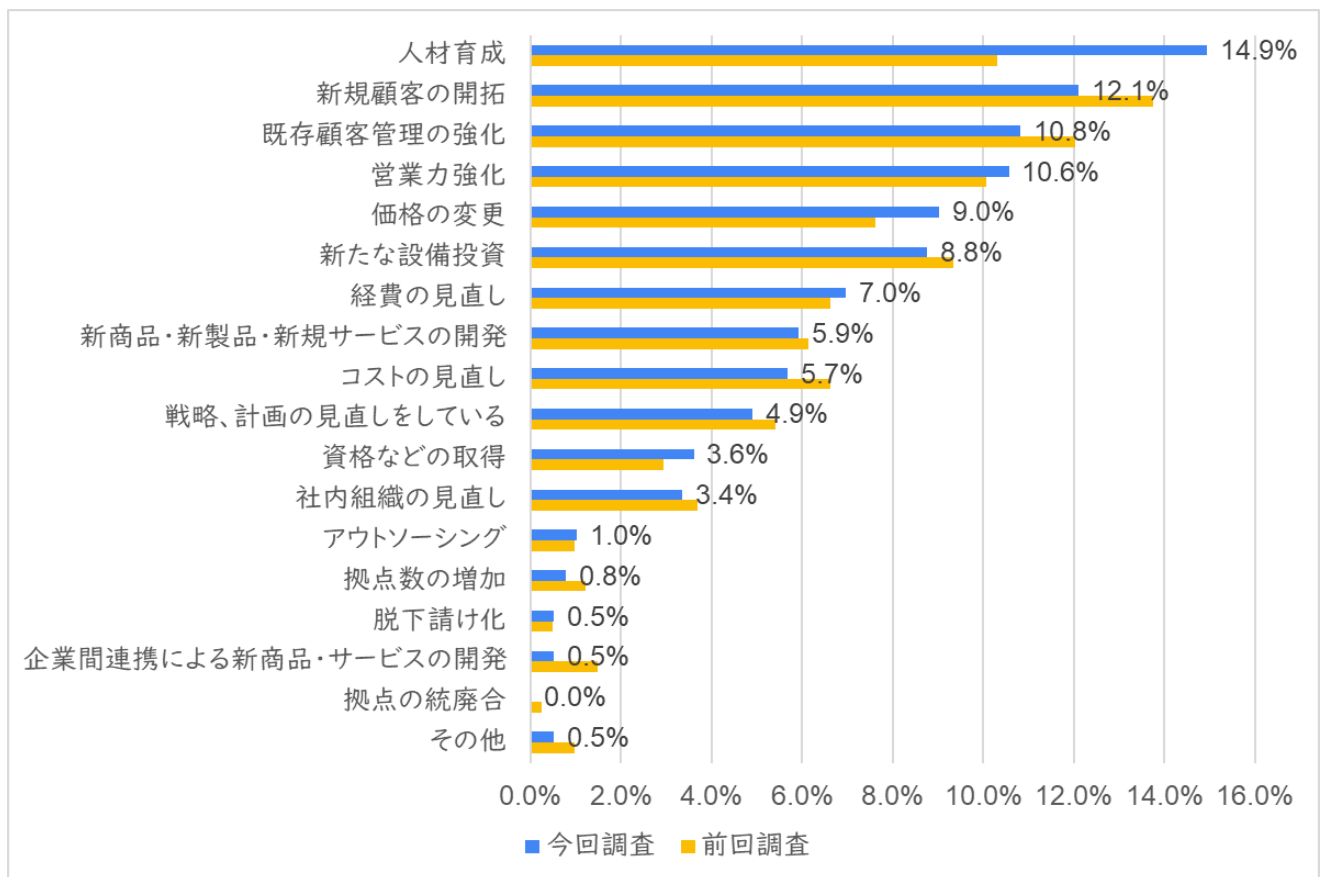
なお、経営課題のうち「その他」の回答としては以下があった。※原文のママ掲載

- ・解体する車両が減少大
- ・解体車の減少
- ・海外の顧客向けに中古部品の輸出をしているが、コンテナや船の予約が混みあい過ぎて手配できない
- ・海外送金が入金されないので、売上が出来ない。
- ・仕事量の確保（使用済自動車の安定在庫）
- ・仕入れ車両の減少
- ・出荷したくても思うように予約出来ない。
- ・特になし
- ・問題なし

②現在の取り組み

2021年10～12月期において「現在取り組んでいること」は、上位から、人材育成（58社・15%）、新規顧客の開拓（47社・12%）、既存顧客管理の強化（42社・11%）、であった（図7参照）。

図7 現在取り組んでいること（上位3つまでの複数回答）



なお、現在の取り組みのうち「その他」の回答としては以下があった。※原文のママ掲載

- ・使用済自動車在庫促進活動
- ・特になし

③経営指針の成文化について

2021年10～12月期における、経営理念、経営方針、および経営計画の成文化の状況についてである。なお、経営指針とは、経営理念、経営方針、経営計画の3つの総称である。

経営理念は、「している」が76社・57%（前回74社・52%）、「していない」が48社・36%（前回54社・38%）、「これからつくりたい」が10社・7%（前回14社・10%）であった（図8参照）。

次に、経営方針は、「している」が70社・52%（前回66社・47%）、「していない」が51社・38%（前回60社・42%）、「これからつくりたい」が13社・10%（前回16社・11%）であった（図9参照）。

そして、経営計画は、「している」が61社・46%（前回60社・42%）、「していない」が55社・41%（前回63社・44%）、「これからつくりたい」が18社・13%（前回19社・14%）であった（図10参照）。

図8 経営理念について

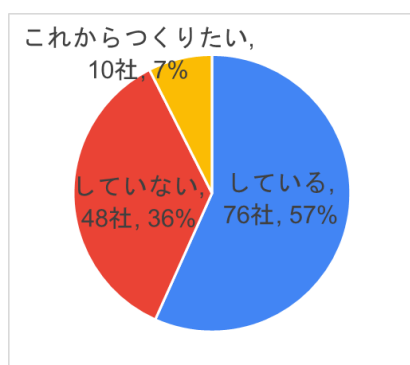


図9 経営方針について

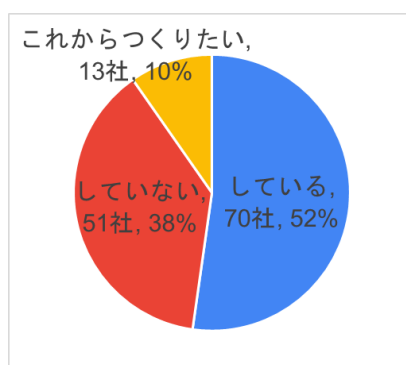
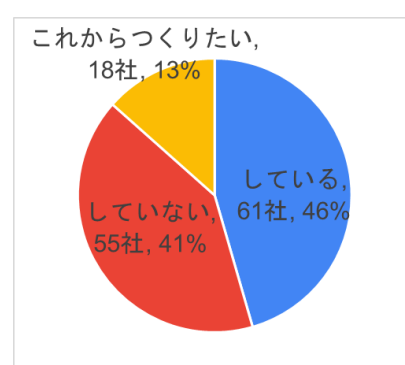


図10 経営計画について



経営指針の成文化について、従業員数による企業規模別で見てみる（表3参照）。

まず、経営理念成文化について、「している」を、策定企業数の多い順で見ると、従業員数101人以上が100%、51-100人が95%、41-50人が75%であった。

次に、経営方針成文化について、「している」を、策定企業数の多い順で見ると、従業員数101人以上が100%、51-100人が82%、41-50人が75%であった。

そして、経営計画成文化について、「している」を、策定企業数の多い順で見ると、従業員数101人以上が100%、51-100人が77%、41-50人が75%であった。

表3 経営指針の成文化

	経営理念成文化			経営方針成文化			経営計画成文化		
	している	していない	これからつくりたい	している	していない	これからつくりたい	している	していない	これからつくりたい
全範囲	57%	36%	7%	52%	38%	10%	46%	41%	13%
1-10人	31%	58%	11%	27%	58%	16%	22%	60%	18%
11-20人	48%	39%	12%	48%	39%	12%	33%	48%	18%
21-30人	67%	33%	0%	60%	40%	0%	60%	33%	7%
31-40人	50%	33%	17%	50%	33%	17%	33%	33%	33%
41-50人	75%	25%	0%	75%	0%	25%	75%	0%	25%
51-100人	95%	5%	0%	82%	18%	0%	77%	23%	0%
101人-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%

④お困りごと等の自由記述

自由記述として、以下の回答があった。※原文のママ掲載

- ・ 金属相場上昇により仕入れ高騰 オークション価格など
- ・ 特になし
- ・ 自動車メーカーの新車納入遅れの影響で廃車そのものがない状態が続いているので、どうしようもない。
- ・ 特になし
- ・ 廃車がオークションに流れない仕組みを作って頂きたいです。
- ・ 「経営上の問題点」でも答えたが、商品を十分に揃える事ができるのに発送ができず、しかも運賃の値上げが異常である
- ・ 輸出関連業務のある他業種の会社も悩んでいるのではないか
- ・ 無し
- ・ 現在、国際物流において、世界的なコンテナ不足とコンテナ運賃の急騰による海上輸送費の高騰が深刻化しています。色々と価格転嫁され、需要の高まりがさらなる値上げを招くことが懸念されます。
- ・ 無し
- ・ 燃料の高騰に伴い運賃等も高いです。軒並み船会社の高収益、便乗値上げとして思えません。信じられない運賃の上に、船のスペースの確保も出来ません。
- ・ オークションの買取価格（RC コーナー）が異常になっている。

(以上)