

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・自動車リサイクル士制度認定講習会の開催状況…P1
☐ 欧州における自動車の電動化に関わる動向等について（前号の続き）…P2・P3
☐ 第5回景況調査結果…P4・P5・P6 ☐ 東北ブロック会議の結果…P6
☐ 廃タイヤの処理について…P7 ☐ 2021年度駆動用HVバッテリー共同出荷事業
 9月出荷状況と上期累計/9月新車販売・使用済自動車発生台数…P8
☐ 鉄スクラップ最新情報…P9 ☐ 行事予定・お知らせ/編集後記…P10

vol. 152

自動車リサイクル士制度認定講習会の開催状況

01

—新規講習会—

現在、講習動画のオンデマンド配信を実施しております。修了試験日まで全ての動画をご視聴の上、お申込みいただいた会場で修了試験を受験してください。

■講習動画の視聴期間：2021年10月5日（火）～12月15日（水）まで

■視聴方法はこちら：<https://www.elv.or.jp/media/20/20210728-sinkitezyun.pdf>

なお、講習動画のご視聴、修了試験時に必要な“受講番号”及び“受講票”を既にEメールでご案内しております。こちらのメールは合格発表後の最後まで保管いただきますようお願いいたします。

■修了試験会場一覧：<https://www.elv.or.jp/media/20/20210728-kaizyoutirann.pdf>

また、会場での新型コロナ感染予防対策として下記のとおり実施します。受講者の皆様におかれましてもご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

■新型コロナ感染予防策：<https://www.elv.or.jp/media/20/20210728-koronataisaku.pdf>

—更新講習会—

現在、第3回目の講習会の申込みを受け付けております。

■第3回目講習日程：2022年2月4日（金）10:00～16:00頃まで（WEB上で開催）

■申込期限：2021年12月15日（水）まで（消印有効）

今年度資格期限を迎えられる方に向けた、資格更新のための講習会をなっております。対象の方には6月にご案内を郵送で送付しておりますが、期限等ご不明な場合は機構事務局までお問い合わせください。今年度更新されない場合は資格が失効となってしまいます。まだ定員に余裕がございますので、是非お申込みいただきますようお願いいたします。

■講習会詳細・申込書のダウンロード：<https://www.elv.or.jp/35-87-0.html>

< 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 事務局（担当：京野）

■TEL:03-3519-5181 ■FAX:03-3597-5171 ■mail:jaera-homepage@elv.or.jp

巻頭言

人は、ハグして抱っこしたり、手をつないだり、肌に触れたり、さすったり撫でたりすると、癒しホルモンの「オキシトシン」が脳内で分泌されて、いろんな効果があるそうです。

心身のリラックスによるストレスの緩和はもちろん、体の痛みが驚くほど軽減されたり、例えばリュウマチ患者の事例では痛みが改善されたり、認知症の改善、血圧を下げるなどの効果もあったそうです。

コロナ禍で人との接触がままならない現在、癒しホルモンをどんどん分泌できない現代人は、心身ともにストレスが溜まる一方です。

「ストレスは万病のもと」、ストレス軽減の為に心配なく人とのふれあいを増やしてハッピーな癒しホルモンを分泌したいものです。

〈広報部会 田村 幸男〉

《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
HP: <http://www.elv.or.jp/>

前号 (No.151) からの続き

(3)日本にも多大な影響を及ぼす可能性

現在公表されている電池規則法案に準じた施行がなされれば、日本の自動車メーカー、バッテリーメーカーおよび、リサイクラーに大きな影響が及ぶ可能性が否定できない。

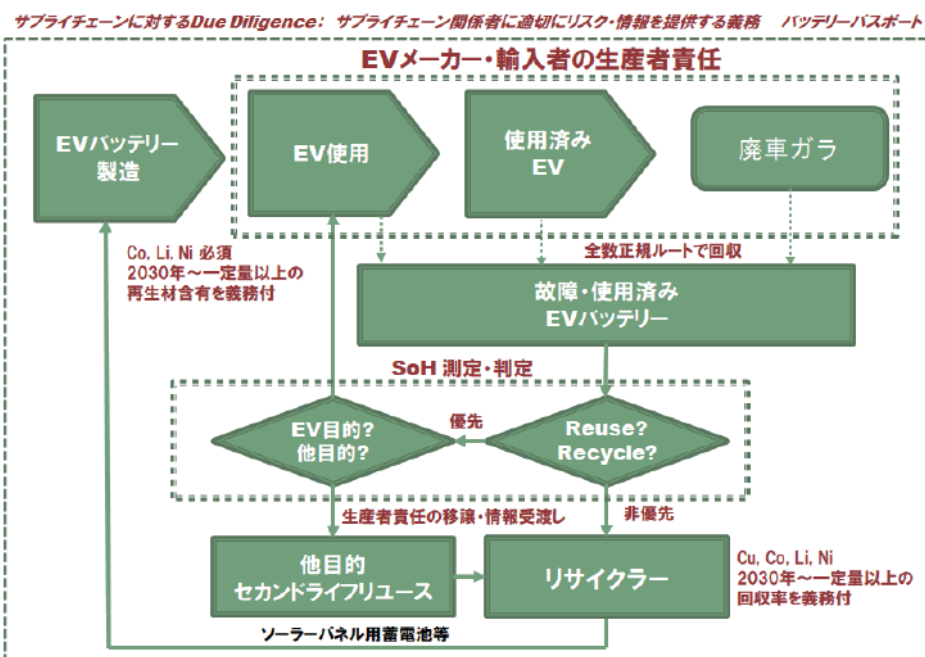
特に、使用済みバッテリーをほぼすべて回収し、それらから高効率な材料回収を実施し、回収された二次材を新しく製造するEVバッテリーに利用することを義務付ける規定は、新バッテリーを製造するには、使用済みバッテリーの回収・リサイクルをすることが必須条件となり、特にEUへの輸出を行う場合には、EU電池規則が定める再生材利用量の要求水準を順守することはもとより、その条件を満たしていることを証明する情報の添付が求められる(図4参照)。

また、新しいEU電池規則は、EVから回収されるバッテリーを原則、すぐにリサイクルすることを許さず、その前に残存するキャパシティに応じて、他用途でリユースすることを求めている。

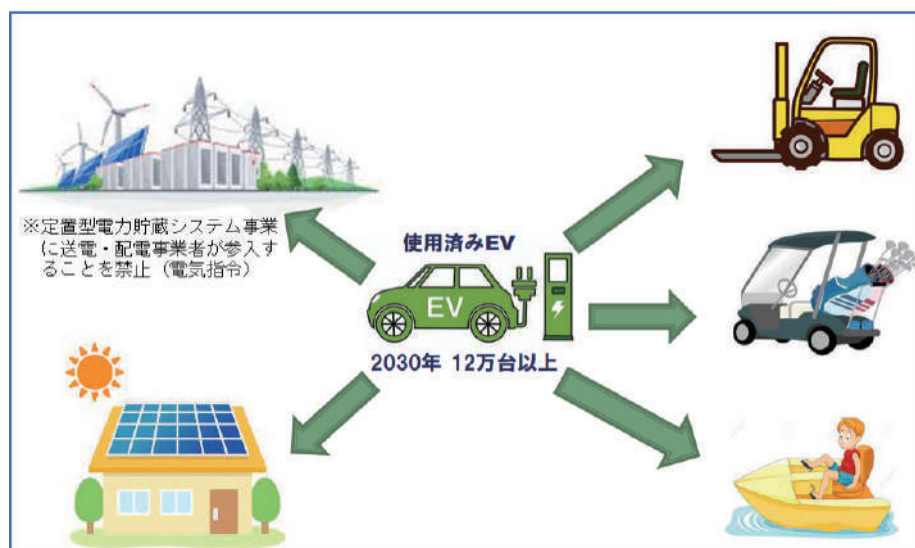
このような他用途でのリユースをセカンドライフ利用と呼んでおり、図5に示されているような様々な用途でのリユースが考えられている。

しかしながら、セカンドライフ利用に資するには、バッテリーのパックあるいはモジュールを解体・診断・再組立てする作業が必要であり、それらに要する作業および工数を考えると、利益を生み出すのは必ずしも容易ではない。

また、元来、EV用に開発されたバッテリーを他用途目的に再組立てされた製品に対する保険を適用してくれる保険会社を見つけることも難しいといった状況があり、経済面も含め、事業を安定した軌道に乗せるには少なからず課題が残されているのが実情である。



＜図4 EU新電池規則案に基づくEVバッテリーの回収・リサイクルの概念図＞



＜図5 EVバッテリーのセカンドライフ用途＞

(4) 欧州における関連業界の動き

EU が電池の新しい法案を公表したこともあり、関連する自動車メーカー、電池メーカー、解体・破碎・製錬などのリサイクラーの動きも活発化してきている。

解体業の関係では、使用済み EV からのバッテリーの回収・取り外し・保管・運搬に関わる様々な技術・ノウハウの開発・習得、またセカンドライフ用途の開発など、様々な取り組みがなされている。

EV に搭載されるリチウムイオンバッテリーはかなりの重量があり、その取扱いは容易でない。特に、事故車のバッテリーは、一層難しく、回収・保管・運搬にも十分な注意と知識、技術が必要である。

このようなことから、フランスの自動車メーカー ルノーは解体業者のネットワークと共同でガイドラインを定め、研修会なども開催して今後増えるであろう、それらへの対応に備えている。

またルノーは回収される EV バッテリーを引き受ける体制を整えるべく、現在は新車の製造を行っている大規模な工場における新車の製造ラインをすべて廃止し、EV バッテリーのセカンドライフ利用を含む、サーキュラーエコノミー工場へと大転換させる新たな事業方針を発表した。

対象の工場では、自動車販売店や自動車解体業と共同して既販車を回収するネットワークを組み、既存のエンジン車を回収して EV 等にリフォームする事業、MaaS など新モビリティシステムの開発とそれに投入する車両の(再)製造・整備・修理のほか、中古パーツの回収・リビルト・販売なども手掛ける。さらに、回収された使用済み自動車の金属及びプラスチックの再生材の生産・調達にも取り組み、まさに自動車に関わる総合的なサーキュラーエコノミー工場を目指す計画である。

このような総合的な資源循環を自動車メーカーの事業本体に取り込む方針を決めた自動車メーカーは、ルノーのほかまだ現れていない。しかし、EU の新しい電池規則が要求する EV バッテリーのセカンドライフ利用を含めた、強制的な資源循環を実現させるため、自動車の電動化に伴って自動車メーカーが自動車に関わる資源循環ループへの関与が深化する可能性があるものと見ている。

(5) 我が国における自動車解体業における電動化への対応

日本における自動車の電動化は、欧州と比べると周回遅れで進むであろうが、遅かれ早かれ、日本にも自動車の電動化の波は押し寄せてくると見てよいであろう。

そこにおける自動車解体業の事業継続に向けた立ち居振る舞いは非常に複雑かつ難しいものになるであろうことは、想像するに難くない。

絶えず変動し続けるエンジン車と電動車、それぞれのマーケットの状況変化と(整備業者等の)顧客およびエンドユーザーのニーズの変化に対応し、両方のタイプの自動車に関わる循環ビジネスをバランスよく織り交ぜて、適正に配分・コントロールさせて実施し、トータルでの事業採算性が最大化するように進めていく必要がある。そして、その先にある持続可能なビジネスモデルの着地点を見つけるまで、それらの困難な模索を続けることが必要となるであろう。

このような状況は、自動車解体業のみならず、日本の自動車に関わるすべての業種において、その存続に関わる厳しい時期が訪れると考えねばならず、関係する事業者すべてが、既存事業の見直し、新規事業の開発、事業の多角化を含む、難しい舵取りがしばらく続くものと覚悟しなければならないであろう。

幸か不幸か、欧州における電動化は日本より一足先に進んでいくものと見られる。日本の自動車リサイクル関係者は、そこで起こる変化をいち早く的確にとらえ、今後起こることの先読みのためにもそれらの題材・情報を整理・分析して、今後の事業運営にうまく活かしていくことを希望したい。

完

第5回 業界景況調査の結果について

集計・分析：東京都市大学環境学部 准教授 木村眞実

03

一般社団法人 日本自動車リサイクル機構 第5回 景況調査報告 2021年7～9月期（概要版）

前期比の業況判断はマイナスへ 価格競争激化が背景か

【調査要領】

- ①調査時：2021年9月16日～9月30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：465社のうち144社（30.9%）から回答を得た（うち、有効回答数142）
 - ⑤平均従業員数：役員を含む正規従業員数28.8人（前回28.3人）
派遣社員・臨時・パート・アルバイトの数12.5人（前回7.0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す。なお、本文中の「△」はマイナスを意味する。

■事務局より

次回2021年10～12月期の調査につきましては、2021年12月後半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いては、以下の「第5回景況調査報告2021年7月～9月期報告書」をご参照ください。

報告書版はこちら→ <https://www.elv.or.jp/media/20/20211021-keikyou20215.pdf>

(1) 概況（業況判断・売上高・経常利益・資金繰り）

2021年7～9月期の、業況判断、売上高、経常利益、および資金繰りについて、前年同期（2020年7～9月）との比較が図1から図4である。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18.8（前回27.9）、売上高が39.8（前回43.6）、経常利益が40.8（前回47.1）、および資金繰りが18.3（前回22.9）であった。

図1 前年同期(20年7-9月)比業況判断：DI値18.8

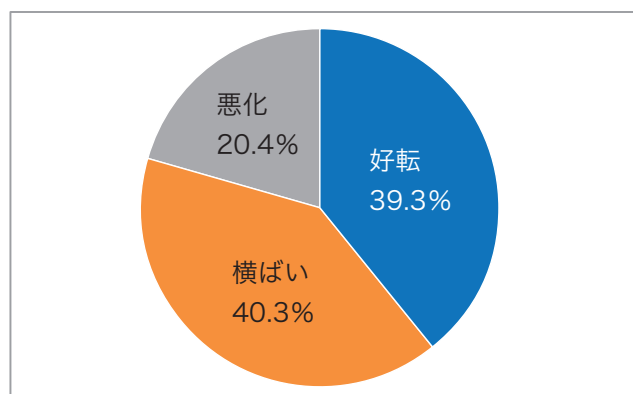


図2 前年同期(20年7-9月)売上高：DI値39.8

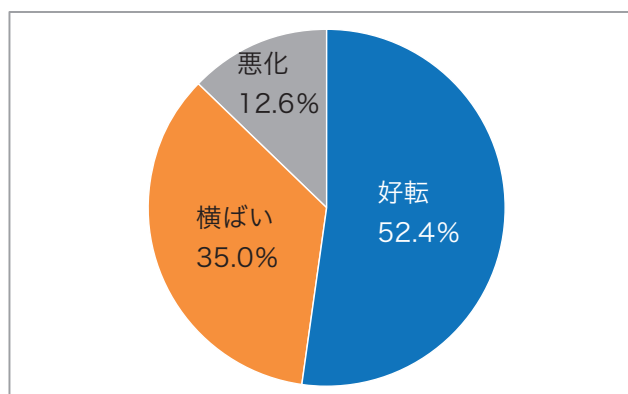


図3 前年同期(20年7-9月)経常利益:DI値 40.8

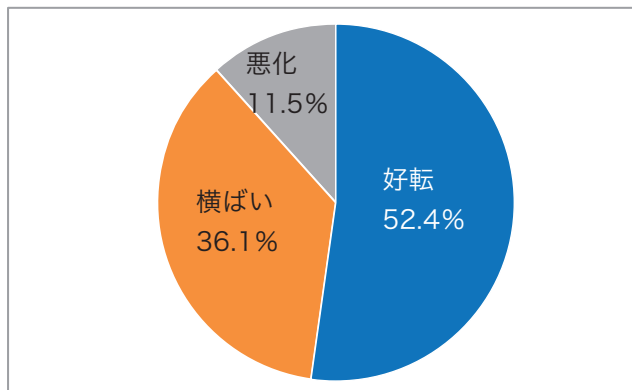
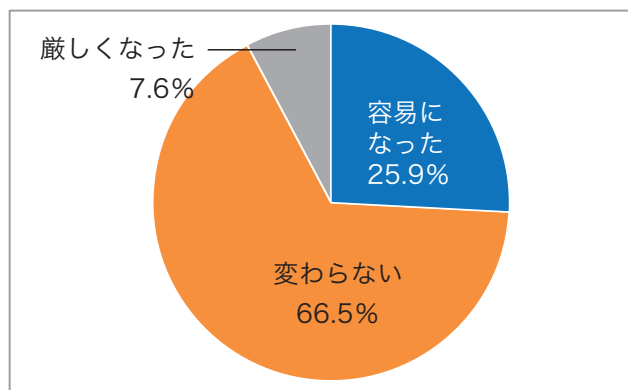


図4 前年同期(20年7-9月)資金繰り:DI値 18.3



(2) 金融機関の姿勢変化の有無と内容

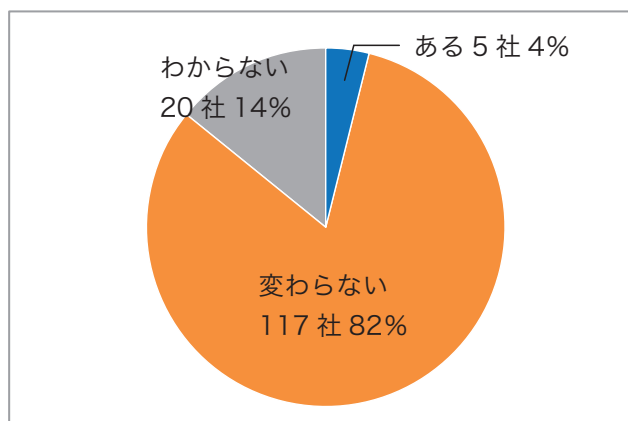
2021年7～9月期の金融機関の姿勢変化の有無について、「ある」が5社・4%(前回7社・5%)であり、「変わらない」が117社・82%(前回112社・80%)であった(図5参照)。

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4社(前回調査5社)、私募債の勧誘が1社(前回1社)、その他(支店長の対応がガラリと良くなった)が1社(前回ゼロ)であった(表1参照)。

表1 金融機関の姿勢変化の内容(複数回答可)

貸付攻勢	4社
私募債の勧誘	1社
支店長の対応がガラリと良くなった。	1社

図5 金融機関の姿勢変化

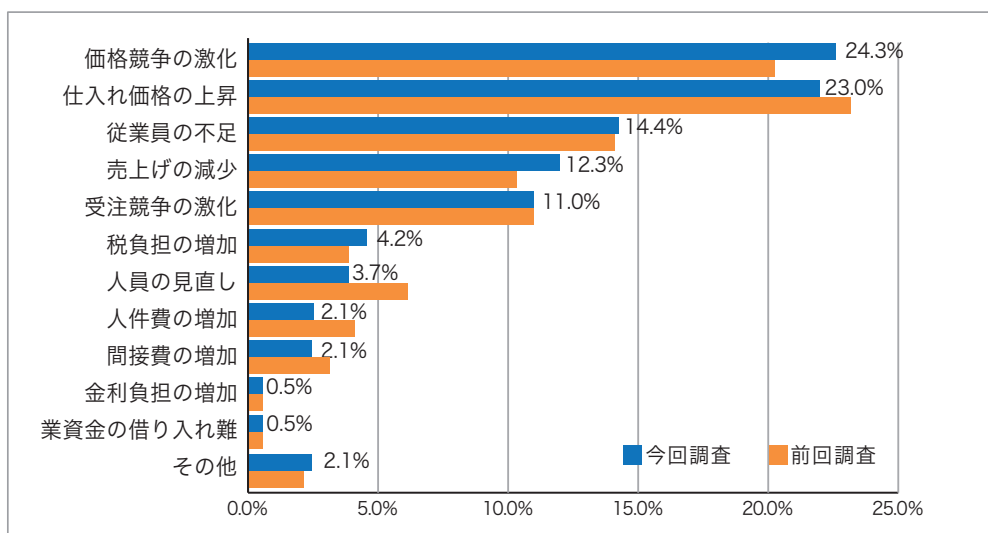


(3) 経営課題と取り組み等

①経営課題

2021年7～9月期において、経営上の課題として深刻なものは、価格競争の激化(93社・24%)、仕入れ価格の上昇(88社・23%)、従業員不足(55社・14%)が上位であった(図6参照)。

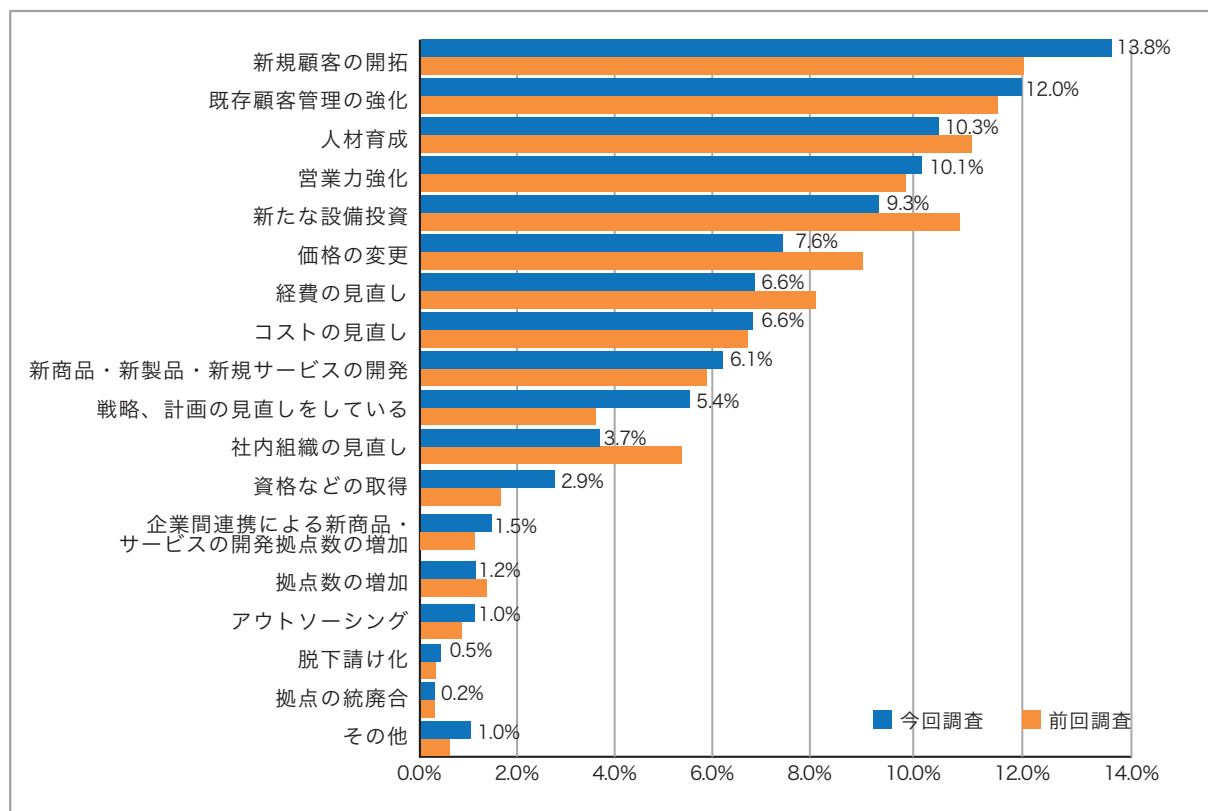
図6 経営上の課題(上位3つまでの複数回答)



②現在の取り組み

2021 年 7～9 月期において「現在取り組んでいること」は、上位から、新規顧客の開拓 (56 社・14%)、既存顧客管理の強化 (49 社・12%)、人材育成 (42 社・10%) 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)



東北ブロック会議の結果

04

東北ブロック会議が 10 月 21 日 (木) に仙台市中小企業活性化センターで開催され、機構本部からは、酒井代表理事が WEB で出席しました。

今回会場では、“360 度 WEB カメラ”を採用しての会議となりました。発言者のみならず、出席者全員を画面に投影することが出来るため、WEB 出席の方にとっては、表情や会場の熱が伝わり、実際に会場にいるような感覚になります。是非、他のブロックでも導入をご検討してみてはいかがでしょうか。

各地域の情報交換では、どの地域も“在庫量の減少”、“価格競争の激化”というポイントを共通して挙げられておりました。在庫量が少ないなかでも、素材価格の高騰により持ちこたえている一方で、もし、素材価格が下落してしまった場合にはどうすべきか苦慮しているといった不安の声が聞かれました。また、“高線量の使用済自動車”について、実態を調査するために 9 月にアンケート調査を行い、その結果速報と今後の取組について検討が行われました。

最後に、各支部でも新型コロナの影響で思うように活動出来なかった中、感染者数が落ち着き始めている現状で、今後どのように活動を行っていくかを慎重に検討する必要があるとして閉会となりました。



【360 度 WEB カメラ】



【会場の様子】

「廃タイヤの処理料金が上がってきている。」「廃タイヤの処理が滞っているようだ。」などという情報が、今年に入ってから当機構のブロック会議などで出始めておりました。今回、廃タイヤ処理の現状について、「黒沢産業株式会社」様からご寄稿いただきました。

-タイヤ処理の現況と今後について-

使用済みになったタイヤは、中間処理業者にて処理され、製紙・製鉄メーカーにて助燃材として供給バランスが取れた状態で有効利用されていた。ところが、ここ数年でタイヤ処理状況が様変わりしてきている。

その要因に、2020年3月に製鉄会社の受け入れ停止があり、産業用タイヤを中心に大打撃を受けている。また、乗用車・トラック用タイヤはペーパーレス化に伴う、製紙会社の稼働率の低下やコロナ禍によるリモート業務促進で更なる紙の使用低減から燃料としての需要が大幅に見直された。

日本の使用済みタイヤの発生量は100万t/年だが、上記で約10万t強の行き場を失ってしまった。このような状況から中間処理業者は、出荷先のない大量の在庫を抱え、その対応に大変苦慮している。とはいえ、法的上限、処理能力の14日分の保管制限があるので、それを越すことが出来ない。

そこで処分料金の高い埋立処分をし、置き場の広いお客様にはストックしていただく等で現在のところは対処している。

この状況を打開するため、中間処理業者でも廃タイヤチップ新規利用先を見出すべく奔走している。ここ数年で新炉を設置する企業が数社あり、上記の量は賄えないが、そこへ納入出来る運びになっている。

また、政府打ち出しの脱炭素の関係で、石炭からタイヤへ代替えを検討されている企業も出始め、量に関しての問題は解決しそうではあるが、石炭の代替えとなるスペックの問題が生じてくる。

製紙・製鉄メーカーで助燃材として利用されていた、カット品やチップ品では金属の比率が高く、より厳しいスペックが求められている。そのため、最新の設備によりニーズに合ったスペック対応が急務となる。

ご承知の通り、新たな設備を設置するには約1年を要する申請、数億円する設備の導入、品質確認のテスト、品質保持のため定期的な刃物の整備、電気代等のランニングコスト等々、莫大な投資・費用に迫られ、安定した処分と処理先確保のため、排出事業者様に処理料金の負担をお願いしなければならないのが現日本状です。

処理の滞ってしまう事態はもう少し続いてしまうものの、ここ数年で解消される予定であります。今しばらくの間、排出事業者様のご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

黒沢産業株式会社
茨城県筑西市猫島 771-2



2021 年度駆動用HVバッテリー共同出荷事業 9 月出荷状況と上期累計

06

【2021年度 駆動用HVバッテリー共同出荷事業 9 月出荷状況と上期累計】

上段 9 月出荷数 下段：上期累計【単位：個】

参加会社数 (社)	プリウス 20	プリウス 30	プリウス α	レクサス CT200H	アクア /ヴィッツ	カローラアクシオ /フィールダー	レクサス GS450H	クラウン HV GWS204
22	19	19	7	0	23	0	0	0
56	203	390	10	0	254	1	3	4

クラウン HV AWS210	SAI/ レクサス HS250H	カムリ HV	日産デュロ /ブルーリボン	ノア/ ヴィクシー / エスファシア	シエンタ HV	プリウス 50	不良品 A~C	合 計
0	5	1	0	0	0	0	1	75
5	8	5	0	2	1	2	28	916

□2020 年度の結果・2021 年度事業説明資料はこちら→ <http://elv.or.jp/index.php?itemid=1740>

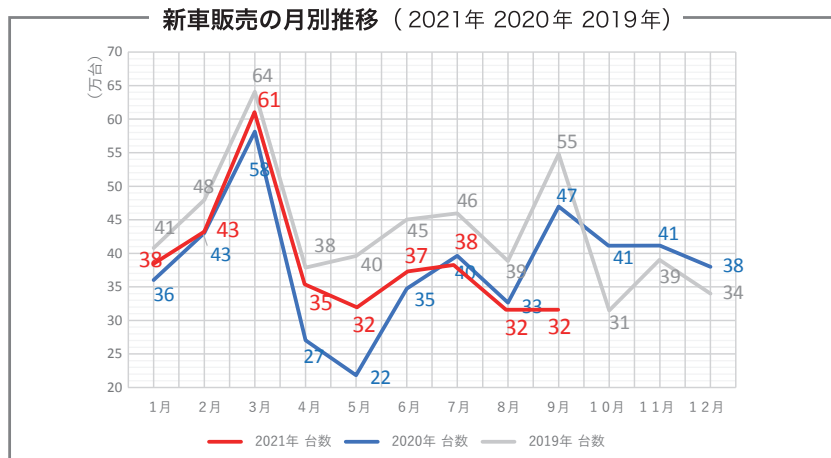
※セレナ C26 ジェネレーター共同出荷事業は予定数に達したため、終了しましたが、引き続き、リビルドコアとして
機構会員特別価格(9 月改訂)での買取を行っております。

買取をご希望の場合は、アーネスト(TEL048-981-6384、担当：川崎様・加藤様)までお問い合わせください。

9 月新車販売・使用済自動車発生台数

07

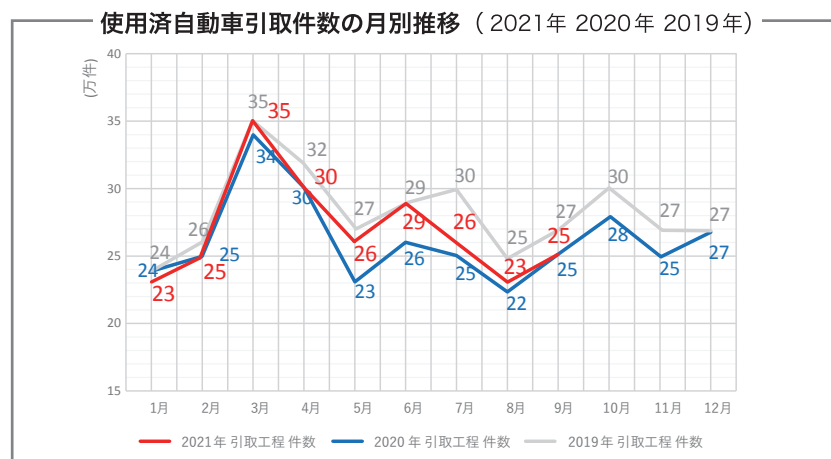
■2021 年 9 月度 新車販売台数 318,371 台 前年同月比 67.8%



過去の新車販売台数推移		
年累計	台 数	前年比(%)
2021 年 (9 月まで)	3,480,102	102.3
2020 年	4,598,615	88.5
2019 年	5,195,216	98.5
2018 年	5,272,067	100.7
2017 年	5,234,165	105.3

※出所：一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

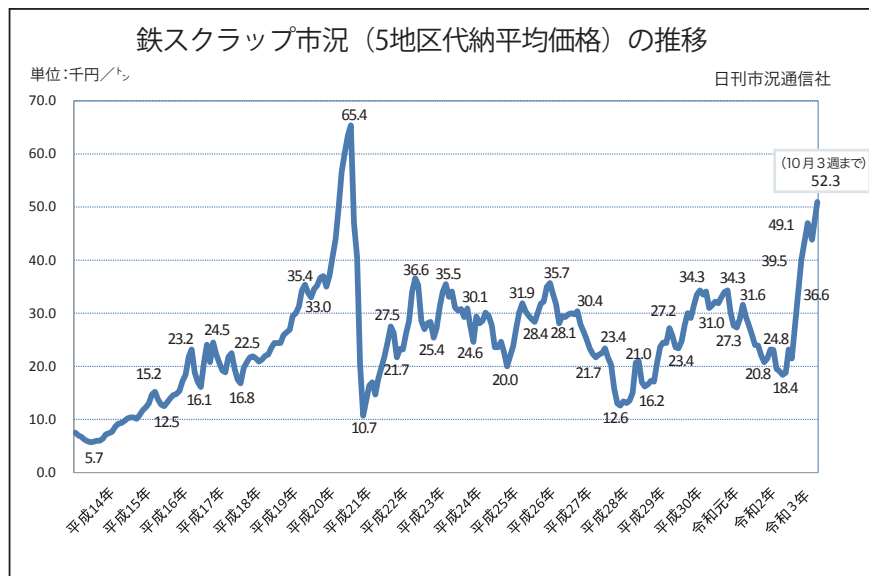
■2021 年 9 月度 使用済自動車引取 (電子マニフェスト) 実施状況



引取件数
252,221 件 (前年同月比 100.3%)
フロン回収工程
224,671 件 (前年同月比 99.3%)
解体工程
260,832 件 (前年同月比 99.8%)

※出所：公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

10月第3週（18日）の鉄スクラップ動向



10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	53,000～54,000	値上がり
	南関東	53,000～54,000	値上がり
	浜値	53,000～54,000	値上がり
名古屋		53,000～54,000	堅調様子見
関西	大阪	53,000～54,000	強含み様子見
	姫路	53,000～53,500	強含み様子見

国内市場は引き続き需給タイト、堅調推移

国内市場の鉄スクラップ市況は堅調さを維持したまま 10 月後半に入っている。国内粗鋼生産量の回復傾向が続き、電炉・高炉向けとも鉄スクラップ需要が増加している状況だ。一方で市中スクラップの発生・荷動きは低調で国内鉄スクラップ需給は引き締まった状態が続いている。

国内市場の H2 炉前実勢価格は関東、東海、大阪の主要市場を中心に概ね 52,000～54,000 円中心まで続伸している。地域別に見ると、一部に安値が残るものの、一方ではさらに高値も散見される。海外・輸出相場に比べて国内相場には割高感があるが、必要量確保のため需要家筋は引き合いを緩められない環境となっている。

■トルコの輸入鉄スクラップ相場が急騰の動き

トルコの輸入鉄スクラップ相場が急騰している。10月13～15日にかけて米国玉 HMS 1&2 (80:20) の新規成約があり、CFR486 ドルを付けた。その直前にはバルト海玉の HMS 1&2 (80:20) が CFR480 ドルで決まっており、これと比較して続伸の動き。米国玉 HMS 1&2 (80:20) 中心値の気配値は CFR488 ドルを超えており、9 月下旬に見られた直近底値の CFR440 ドル弱からは約 50 ドル上昇している。

【関東地区】 電炉の入荷低調で値上げ続く

関東市場の鉄スクラップ市況は 10 月中旬に至っても電炉筋の値上げ改定の動きが止まず、堅調な推移が続いている。10 月の関東電炉生産は、2 年半ぶりに 40 万トン台に乗せる計画だ。しかし、電炉筋の入荷が低調で必要量を確保できていない筋が多く、引き合いを緩められない状況となっているため基調は強い。H2 炉前実勢価格は 53,000～53,500 円中心、高値 54,000 円見当。H2 浜値は 53,000～53,500 円中心、高値 54,000 円見当。

【東海地区】 月前半の 2 度の値上げで市況は堅調

名古屋地区の鉄スクラップ市況は堅調様子見気配のまま月後半を迎えている。地区内のメーカーには月前半にかけて 2 度の値上げ改定の動きが広がっており、品種によって格差は見られたものの 1,000～4,000 円が上伸している。ただ、値上げ後もメーカー入荷に対する効果は限定的で、在庫を積み増せるほどの量を確保するメーカーは少ない。H2 炉前実勢価格は 53,000～54,000 円中心で推移している。

【関西地区】 生産増を背景に引き合いを緩めづらく強含み

大阪地区の鉄スクラップ市況は強含みのまま週明けを迎えている。海上便の定期的な流入などを支えに極端な逼迫化には至っていないものの、今月の生産増を背景に引き合いを緩めづらいことで、荷動き次第では引き合い強化を迫られそうだ。市中では「タイト化が残りやすく、上げ含みの展開にあるのでは」などの声が聞かれる。H2 炉前実勢価格は、大阪地区は 53,000～54,000 円中心。姫路地区は 53,000～53,500 円中心。

(※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、10月18日午前時点のもの)

行事予定

— 11月の主な行事予定 —

■11月5日(金)

- ・自動車リサイクル士新規講習会修了試験 ※ 札幌会場
※以下「自リ士修了試験」

■11月9日(火)

- ・第8回 広報部会
- ・J-FAR(事例集) 定例会

■11月12日(金)

- ・自リ士修了試験 仙台会場

■11月17日(水)

- ・第1回 支部長会議

■11月19日(金)

- ・自リ士修了試験 東京会場

■11月24日(水)

- ・自リ士修了試験 名古屋会場

■11月25日(木)

- ・自リ士修了試験 大阪会場

■11月26日(金)

- ・自リ士修了試験 岡山会場

※急遽、日程の変更・延期の場合がございます。

お知らせ

事例集の周知用動画はご覧になりましたか？

この動画は、4月に公開した“リサイクル設計事例集”に掲載した自動車メーカーのリサイクル設計事例や解体好事例等の一部を動画でご紹介している内容となっております。実際にリサイクル設計の施されたパーツを取り外す場面などもあり、こちらの動画と現場の皆様のイメージと重ね合わせていただき、普段の業務にお役立ていただけたらと思っております。是非、ご視聴ください！

■動画はこちら

→ <https://www.elv.or.jp/36-90-0.html> (“事例集本体・周知用動画”をクリック)



編集後記

ようやく緊急事態宣言が解除となり、ほっと胸をなでおろしている今日この頃ですが、解除されたとはいえ決してコロナウイルスが撲滅されたわけではありません。油断大敵。これまで通り、スタンダードプリコーションをしっかりと行い予防をして参りましょう。

さて、好調な素材相場とは裏腹に、今年に入って廃タイヤの処理で困っているとの話題がブロック会議で出されました。処理料金の値上げや、中には廃タイヤを受け付けてくれない業者も出てきているとか。てっきり廃タイヤは細かく裁断され、製紙会社やコンクリート会社に燃料として供給されているものとはばかり思っていました。近年は事情が変わってきているようです。とはいえ自動車にタイヤは付きもので、使用済自動車の適正処理をすればおのずと廃タイヤは発生します。そこで排出先がなくなってしまうと我々は右往左往してしまうわけです。この度、広報部会ではこの問題にスポットを当て取り組むことにしました。いま廃タイヤ業界に何が起きているのか、今号から二ヶ月に渡って実情を探って行こうと考えています。

(広報部会長 永田 則男)