

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修了試験の様子…P1

□第1回 支部長会議の開催結果…P2 □廃タイヤの処理状況について…P2・P3

□事例集の周知動画について/JARC ウェブサイトに特設ページ「自動車リサイクルタウン」を開設…P4

□2021年度 駆動用HVバッテリー共同出荷事業 10月出荷状況と上期累計/10月新車販売・使用済自動車発生台数…P5 □鉄スクラップ最新情報…P6 □行事予定・お知らせ/編集後記…P7

vol. **153**

自動車リサイクル士修了試験の様子

01

11月5日より2021年度自動車リサイクル士制度新規講習会の修了試験が始まりました。これまで、札幌、仙台、東京、名古屋、大阪、岡山の6会場で試験が終了し、残すところは福岡会場(12月3日)、沖縄会場(12月10日)となっております。今回は、試験会場の様子をご紹介します。



【札幌会場の様子】



【仙台会場の様子】

会場ではソーシャルディスタンスの確保、常時換気、動線を一方向とした会場レイアウトなどのコロナ対策を施し、また、受講者の方々にも手指消毒や検温等にご協力いただきました。

本講習会で使用するテキストに沢山の付箋を貼られている方や、自身で要点を整理したノートで復習されていた方など、試験直前まで真剣に取り組まれている方がとても印象的でした。

これから福岡会場と沖縄会場での試験を受験される方々も受験へ向けた準備をよろしくお願いいたします。会場等の詳細は以下のURLをご覧ください。

<https://www.elv.or.jp/35-87-0.html>

(2021年度講習会関連情報(新規講習会)をクリック!)

また、既に資格をお持ちで、今年度に資格の有効期限を迎えられる方向けの“更新講習会”について、今年度最後となる講習会(2022年2月4日開催)の申込期限は**12月15日(水)**となっております。定員にまだ余裕がございますので、お申込みでない方は是非お申込みをお急ぎください。

< 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

2022年から印刷用紙・情報用紙も値上がりするという記事を見ました。その背景には石炭の価格高騰や、新型コロナウイルス禍で需要の低迷、インターネット通販の拡大で段ボールの需要が膨らんでいることが要因とのことでした。

鹿児島でもガソリンが一時170円超えとなりました。軽油の価格も上がることで物流費が高騰し、世界的な天候不順も相まって小麦粉などにも影響が出てくれば、菓子パンなど食材の値上げもあると思います。

SDGsの取り組みを真剣に考え食品ロスやペーパーレス化に積極的に努めます。

〈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
HP:http://www.elv.or.jp/

第1回 全国支部長会議の開催結果

02

新型コロナの影響により社員総会をはじめ、支部長及び団体長の皆様とお会い出来ていない状況が長く続いてきたため、WEBを活用して各支部の活動状況や情報交換の場となることを目的とした“全国支部長会議”を11月17日(水)に開催しました。今回、初めての試みとなりましたが、結果44名の方々にご出席いただき、自己紹介、支部やブロックでの活動報告、意見交換など充実した内容の会議となりました。

活動報告の最初に北海道支部から、「独自の自動車解体事業者評価認定制度の取組」について活動報告がありました。こちらは、2016年から始まった次世代自動車プロジェクト(次世代経営者育成)の6つのテーマの1つ「自動車解体事業者の地位向上」をテーマとして進められた事業で、若い経営者が持っている“危機感”、“我々の業界への不安感”、“生き残るためにどうすればいいのか”といった不安要素に対して、自動車解体事業をマーケットに認知していただくことが1番の手と考え、「認知していただくためにはどうするか?」、「どうアピールするか?」、「胸を張って認知していただくためには?」などこれまで様々な検討を重ねてきたそうです。

また、自動車解体業の許可はあるけれども、更に1歩進んだ目標を持ち、それを常態化することによってマーケットに認知されていく姿を創造することを考え、“整理整頓”、“安全”、“環境の配慮”、“人材のスキル向上”等をテーマにしながら検討を進め、独自の認定制度として運用することとなりました。第1回目の認定式は12月7日(火)を予定しているとのことです。

次に中部・北陸ブロックからは、「エアバッグ袋の再利用事業」について、活動報告がありました。SDGsの17項目の実現やサステナブル(持続可能な)な社会の実現に向けて世の中が目まぐるしく動いているなかで、我々解体業界が更に活躍できる場であると考えており、“エアバッグ袋の生地”と“シートベルト”を素材として再利用し、服飾品として商品化する事業を協力業者と進めることとなったそうです。従来でもこれらの素材をエコバッグ等にリサイクルしてきた事業者様がおりましたが、今回の事業は、有名アパレルメーカーとマッチアップをして商品化をすることで、継続して行うことが出来る事業を目指しているところが重要なポイントとのことでした。また、エアバッグの縫製などを解く作業は、障がい者の就労支援施設にご協力いただくことで、業界内での団結のみならず、業界を超えた方々との連携も深めながら進めていく点が魅力的とのことでした。

最後に意見交換では、機構の“インストラクター制度”の今後の活動について意見がございました。これまで、自動車リサイクル士の講習会の講師や自動車再資源化協力機構から委託される安全作業指導・適正業務指導の指導員などの役割を担っていただいておりますが、最近では新型コロナの影響から活動が滞っている状況にありました。この制度の設立時には現場の方々とオーナー層の方々と繋ぐという目的がありましたが、現在の活動内容ではインストラクターの方々が不安を感じていると思うため活動を検討して欲しいとの声をいただき、今後検討を進めていくこととなりました。

廃タイヤの処理状況について

03

前号のテーマに引き続き、今回は「株式会社東部環境」様から廃タイヤ処理の現状についてご寄稿いただきました。

—廃タイヤ処理業者の現状について—

1. 国内の廃タイヤ処理先の状況

現在、日本で約100万トンの廃タイヤが発生しております。この量はここ数年横ばいの発生状況です。しかし、主な利用先である製紙工場、製鉄所、セメント工場など減産により熱利用が大幅に減少しています。

日本製鉄(広畑)の「廃タイヤによるガス化事業の終焉(20年3月末)」、「溶解炉の電炉化による廃タイヤの使用終了(21年3月末)」により、年間8万トンの廃タイヤ処理需要が失われました。一昨年の日本製紙富士工場の廃タイヤ使用ボイラー停止を含めると需要喪失は10万トンを超え、国内の廃タイヤ発生量(約100万トン)の1割強に相当します。

また、製紙工場ではペーパーレス化でこの数年減少を続けていた洋紙・新聞紙等の生産量は、コロナ禍でのテレワークの拡大により更に減少しており、廃タイヤの最大の利用先である製紙会社の業績が急激に悪化しています。

製紙会社は抄紙工場の統廃合を始め、コスト削減の一環として嘗てない規模での「燃料としての廃タイヤの大幅値下げ」や「運賃を処理業者への転嫁」等を断行しています。更には、製紙工場などの利用先では、より細かい2インチ及び1インチタイヤチップの供給やワイヤーレスなど、更なる品質向上が求められています。これにより、私どもは高額な設備投資が必要となり、破碎刃のメンテナンス頻度も増やさねばなりません。このような新たなコスト負担が私どもの経営を大きく圧迫しております。

製紙会社によっては利用される製品(カットタイヤ、タイヤチップ)の規格が異なります。頑丈で肉厚な建設機械用タイヤ(OR)やノーパンクタイヤは処理が困難で専用の破碎機で切断されカット品になりますが、カット品を熱エネルギー代替として利用する利用先はわずかとなってきています。

全国各地でORタイヤが処理できずに排出事業者の下で管理されている現状も出てきているようです。今後、受け入れ先がなくなると埋立処分も考えられます。埋立最終処分でも規格(15cm角など)があり、切断加工コストに埋立処分コスト、運搬コストが加わりさらに処理費が高騰することになります。

そもそも、製品(カットタイヤ、タイヤチップ)代金の値下げや、品質向上の要求はタイヤチップの需給バランスの悪さが影響しており、このような状況が続きますと、私どもの経営が立ちいかなくなるだけでなく、廃タイヤ回収の循環が滞り、販売店様や排出事業者様へご迷惑をおかけすることになります。

2. 今後の見通し

廃タイヤを適正に処理するためには適正な処理コストがかかります。本来、処理にかかるコストは排出者様(一般廃棄物は一般消費者、産業廃棄物は事業排出者)が負担することになっています。

中国政府の廃プラスチック輸入禁止による国内在庫の急増が廃棄物類の市況を下落させている要因の一つです。国内で循環させなければいけない廃プラスチックが増加する見込みが高いとされています。熱エネルギー代替として利用されるものが増えた場合にはさらに競争が激しくなる可能性があります。

最近ではタイヤ販売店がユーザーから徴収する処理料金もかなり上がっているとのことです。数年前までは200円から250円が平均的でしたが、今では2倍から3倍に高騰しているようです。

経済産業省は温室効果ガスの排出量削減に向け、「非効率石炭火力発電のフェードアウト」の検討を進めていますが、廃タイヤが石炭の代替燃料として見直されているとの情報もあり、廃タイヤの需給バランスの解消に、一筋の明るい兆しが見えてきました。

世界的な環境意識の向上から急速なカーボンニュートラルが求められており、経済産業省は資源エネルギー庁の下部組織として「石炭火力検討ワークグループ」を設定し「2030年に向けた非効率石炭火力のフェードアウトを促す検討」を行っています。このことから、石炭を多く使っている製紙会社などは今後燃料転換を迫られることから、廃タイヤの利用も十分に考えられると思われます。しかしながら先に於いても触れたように、今後、タイヤの規格変更は避けられない見込みです。

これからも廃タイヤ中間処理工場として、処理の流れを止めることの無い様、新たな利用先の開拓、処理加工品(カットタイヤ、タイヤチップ)の品質向上に取り組み、適正かつ安定した処理に努めていきますので、ご理解ご協力よろしくお願い致します。

株式会社東部環境
宮城県東松島市大曲字南浜1番地4



事例集の周知動画について

04

前号でもお知らせいたしましたが、解体業者とメーカーの連携強化に向けて製作したリサイクル設計事例集の“周知動画”を公開しております。本事業の目的や概要、解体業界の皆様にご協力いただいたアンケートの結果などを動画でご紹介しております。また、解体業者の方が作業時に工夫している事例(好事例)や、解体をしやすいするためメーカーが行っている“リサイクル設計事例”などを事例集の中から一部ピックアップして、実際の作業場面を基に動画でより分かりやすくご紹介しております。是非、ご覧ください！



【解体性向上マーク】



【実際の引きはがし場面】

周知動画や事例集は以下のリンク先からご覧ください↓

<https://www.elv.or.jp/36-90-0.html>

JARC ウェブサイトに特設ページ 「自動車リサイクルタウン」を開設

05

自動車リサイクル促進センター(JARC)では、自動車リサイクルの認知度向上のため、自動車ユーザー向けの理解活動、地域の環境イベントへの積極出展を行ってきましたが、昨今の状況により、中止またはオンライン開催となるイベントが多数となる中、時間や場所に限られることなく自動車リサイクルについて楽しく知っていただく機会の創出として、「自動車リサイクルタウン」のページを開設いたしました。

リサイクルタウンにある各建物を巡ることにより、楽しみながら様々な情報を得ることが出来るため、正に自動車リサイクルの街を巡ってるかのようにどなたでも楽しんでご覧いただけます。



【自動車リサイクルタウン】

■特設ページは以下の URL からアクセス↓

<https://www.jarc.or.jp/recycletown/>

(JARC ウェブサイト TOP ページからも移動可能です。)

2021 年度駆動用HVバッテリー共同出荷事業 10 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 10 月出荷状況と上期累計】

上段 10 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
28	48	82	0	0	47	0	2	1
63	251	472	10	0	301	1	5	5

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 / エスファイア	シエンタ HV	プリウス 50	不良品 A~C	合 計
2	6	3	0	3	1	0	11	206
7	14	8	0	5	2	2	39	1,122

□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>

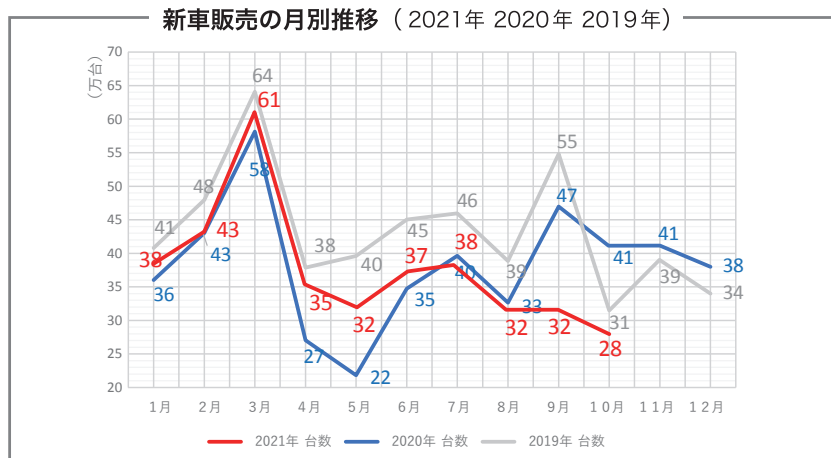
※セレナ C26 ジェネレーター共同出荷事業は予定数に達したため、終了しましたが、引き続き、リビルドコアとして
機構会員特別価格(9 月改訂)での買取を行っております。

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。

10 月新車販売・使用済自動車発生台数

07

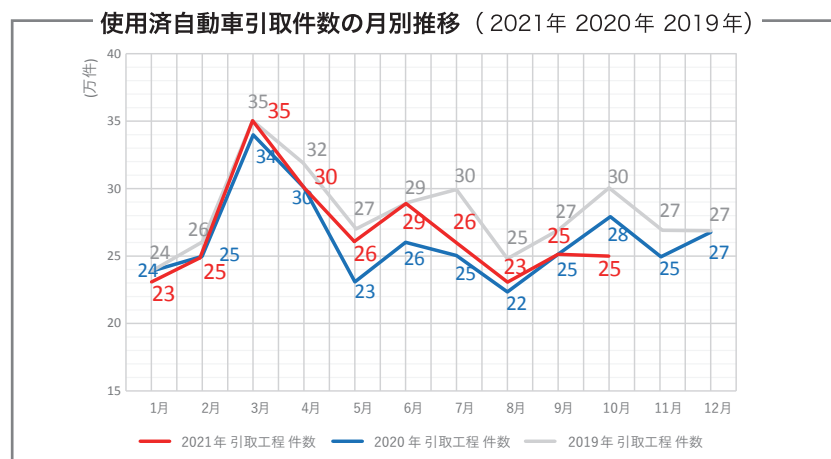
■2021 年 10 月度 新車販売台数 279,341 台 (前年同月比68.7%)



過去の新車販売台数推移		
年累計	台 数	前年比(%)
2021年 (10月まで)	3,759,443	98.7
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

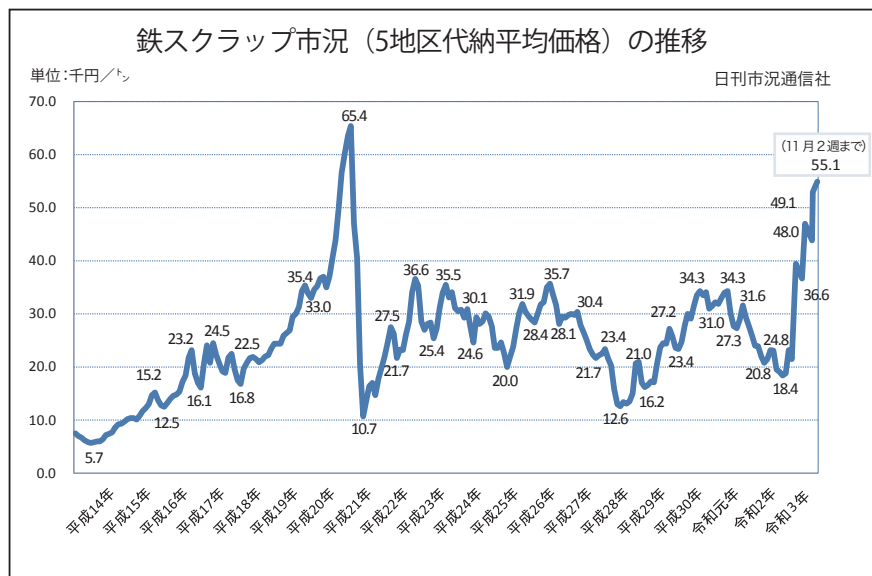
■2021 年 10 月度 使用済自動車引取 (電子マニフェスト) 実施状況



引取件数
253,148件 (前年同月比 91.9%)
フロン回収工程
225,317件 (前年同月比 91.8%)
解体工程
262,997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

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	54,000～56,000	軟調
	南関東	54,000～56,000	軟調
	浜値	53,000～54,000	軟調
名古屋		54,500～55,500	値下がり
関西	大阪	56,000～58,000	弱含み様子見
	姫路	53,500～54,500	弱含み様子見

東海市場が 11 月 17 日から 500 円続落、東日本も軟調

東日本・東海市場の鉄スクラップ市況は下落基調の相場展開となっている。東海市場が 11 月 17 日から続落し、東日本市場でも先安観が強まっている状況だ。電炉入荷が大幅に上向く状況ではないが、海外・輸出相場に対して国内相場に割高感があり、内外価格差を是正する動きとなっている。東海電炉各社は 11 月 17 日、鉄スクラップ購入価格を 500 円値下げした。10 月 30 日以降 6 回目の値下げ改定。合計の下げ幅は 3500 円となった。東日本電炉は 11 月 11 日、13 日を中心に 2 回の値下げ改定を実施。合計で概ね 1,000 円どころ値下がりし、なお先安観がある。ただ、両市場の電炉各社は市中玉の荷動きや入荷状況を様子見しながら、小幅な値下げ対応となっている。

■現代製鉄、11 月 17 日のビッドで日本玉を 2,000 円値下げ

韓国・現代製鉄は 11 月 16～17 日に日本産鉄スクラップの新規商談（積み期 1 月 17 日）を実施し、17 日にビッドを提示。前回 11 月 5 日から 1 トあたり各品種 2,000 円値下げした。H2 は FOB49,500 円、H1 同 50,500 円（前回提示無し）、シュレッダー同 56,000 円、HS 同 57,000 円、新断バラ同 63,500 円、バンドル同 64,000 円となった。11 月 17 日 16 時まで同値での成約希望を受け付けた。

【関東地区】 需給双方に先安観、軟調推移続く

関東市場の鉄スクラップ市況は軟調な推移を続けている。海外・輸出価格に対し関東相場に割高感があることや東海市場が 11 月 17 日から続落したことなどから、需給双方に先安観がある状況だ。関東電炉各社は 11 日、13 日に集中するかたちで鉄スクラップの購入価格を値下げし、現在までに 1,000 円どころ購入価格を引き下げた。H2 炉前実勢価格は 54,000～55,000 円中心、高値 55,000～56,000 円見当。H2 浜値は 53,000～54,000 円中心。

【東海地区】 11 月 17 日から電炉各社が 11 月で 5 回目の値下げ

名古屋地区メーカー 6 社は 11 月 17 日から購入価格を一律 500 円引き下げた。11 月入りから 5 回目、10 月のピークからは既に 7 回目の値下げ一巡となるが、電炉各社の入荷は安定しているため値下げへの抵抗も無く、全メーカーが歩調を合わせる形で一斉に価格改定に動いた。東京製鉄は 17 日から田原工場のみ全品種 500 円の値下げ改定を行い、特級価格は陸・海上共に 55,500 円。H2 炉前実勢価格は 54,500～55,500 円中心で推移している。

【大阪地区】 需給安定も割高感に押され弱含み様子見

大阪地区の鉄スクラップ市況は弱含み様子見商状。東京製鉄が拠点限定の値下げにとどまったことや需要面にも落ち込みが見られないことから急落展開の可能性は低い。11 月 2 週以降、電炉入荷は安定した水準を保ち、国内相場を見渡しても割高感がより強まっているため、電炉側の下げ姿勢は緩まる気配にない状況だ。H2 炉前実勢価格は、大阪地区は 56,000～56,500 円中心、一部高値 58,000 円。姫路地区は 53,500～54,500 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）

— 12月の主な行事予定—

■12月3日（金）

- ・近畿ブロック会議 ※
- ・自動車リサイクル士新規講習会修了試験 福岡会場
- ※以下「自リ士修了試験」

■12月7日（火）

- ・第9回 広報部会

■12月10日（金）

- ・自リ士修了試験 沖縄会場

■12月13日（月）～27日（月）

- ・日本自動車リサイクル機構
第6回 景況調査

■12月14日（火）

- ・J-FAR（事例集）定例会

■12月15日（水）

- ・第2回 理事会
／第3回 ブロック長会議

※急遽、日程の変更・延期の場合がございます。

お知らせ

自動車再資源化協力機構（自再協）より

損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車等の取扱い時の主な注意事項

1. 損傷した電気自動車・ハイブリッド自動車を撤去（運搬・保管等）する場合

(1) 感電等の防止の為、以下を行ってください。

⇒①必ず絶縁手袋を着用してください ②オレンジ色の高電圧ケーブルには絶対に触らないでください

(2) 各種事故防止の観点より、以下を行ってください。

⇒①防護めがねを着用してください ②マスクを着用してください

(3) その他留意事項（ヘルメット / 安全靴等通常の現場作業に必要な装備は必須）

⇒①バッテリーを破損させるような衝撃を与えないでください ②液漏れが疑われるバッテリーはよく乾燥させてください

2. 電気自動車・ハイブリッド自動車を解体処理する場合

電気自動車・ハイブリッド自動車を製造する自動車メーカー等のホームページ、又は自動車再資源化協力機構（自再協）のホームページから車種別の取外し等に関する各種マニュアルを確認し、指定の手順に従って安全な取外しを行ってください。

■詳細はこちら→ http://www.jarp.org/pdfs/information/manual_list.pdf?211015

編集後記

今年も残り僅かとなってまいりました。振り返れば、今年もコロナウイルスに振り回された一年ではなかったのでしょうか。それに伴い、あらゆる面でイレギュラーな出来事が多い一年だったように思います。自動車業界もかつてない自動車の減産が、いまや大きな社会問題として取り上げられています。半導体や部品の供給不足が原因のようですが、人気車ともなると納期はなんと数年待ちとも言われています。欲しいものはすぐに手に入ることに慣れた日本人にとって、ストレスが溜まりそうな話です。

さて、この自動車の減産は中古車市場、そしてその波紋は我が自動車リサイクル業界にも広がっています。新車が不足している影響から、中古車市場の価格もつられて高騰しています。我が業界でも素材相場の高騰は嬉しい限りですが、使用済自動車の発生が激減し、業者間の競争がますます激化しているのは辛いところです。何が起こるか分からない今のこのご時世は、イレギュラーこそ当たり前前と考え方を改め、むしろイレギュラーを楽しむくらいの心の余裕が必要とされるのかもしれません。

（広報部会長 永田 則男）