

新連載

自動車リサイクル業界を
担うホープ(4)

名前：相原 大範(あいはら ひろのり) (28歳)

所属：株式会社リーテックス

特技：自動車塗装・整備 短距離走

MBTI：擁護者型(実行力があり、繊細で
思いやり深い。多彩で分析能力が高く、細か
いことにもよく気づくタイプ)

— 仕事で誰にも負けない部分

自分で選んだ部品は必ず売れる自信
がある。

— この業界の魅力を一言で

業界内で外したリサイクルパーツが
世界中で再び使用されること。

— 将来の業界への期待

リサイクルパーツがその場で購入で
きるスーパーマーケットの確立。

※MBTIとは認識・決定理由・処理方法など16タイプの性格に当てはめるテストで、キャリアの適性判断、チームワークの強化、最近ではアイドルのプロフィールなど様々な分野で利用されています。



INDEX

【新連載】自動車リサイクル業界を担うホープ/巻頭言 —— P.1

新役員からのご挨拶 —— P.2

【特集】資源回収インセンティブ制度を紐解くPart 3 —— P.3

第16回 景況調査結果 —— P.4

6月新車販売・使用済自動車発生台数 —— P.5

鉄スクラップ最新情報 —— P.6

行事予定・お知らせ / 編集後記 —— P.7

巻頭言

広報部会

木村 香奈子

梅雨が明け、肌を刺すような陽ざしです。ここ数年の猛暑は、幼い頃にはなかった暑さで期間も伸びている気がします。

弊社でも工場内にウォーターサーバーを設置したり、スポーツドリンクを配布したりしています。他の会社さんを見学すると、1時間ごとに休憩している、勤務時間をサマータイムにし普段より早めに終わり身体をしっかりと休めてもらうようにしているなど、皆さん暑さ対策を色々と工夫されているようです。現場の多い我々の業種ですので、身体のだるさや吐き気、筋肉痛や手足の痙攣、めまいや立ちくらみ、皮膚の異常、汗のかきかたがおかしい、意識の遠のきなどの症状がみられたら熱中症の危険性があるので気を付けたいものです。この夏は一人で作業をせず、出来れば周りに人のいる環境で皆が互いの変化に気づくことが出来る環境、声掛けも大切な暑さ対策の一つとなりそうです。

01

▶ JAERA 新任理事・監事ご挨拶

新体制発足に伴い新理事・監事が就任

JAERA 理事・監事の新体制発足に伴い、今回新任となる理事・監事からご挨拶させていただきます。

副代表理事

種谷 謙一 タネヤ ケンイチ

皆様、はじめまして。この度、副代表理事という大役を拝任いたしました、セントパーツ株式会社の種谷と申します。会社も設立から11年、自身も49歳と若輩者ではございますが、全力で業界のために働いて参りたいと存じます。



私は学校を卒業後、自動車メーカーで4年、自動車市場の調査研究を行う会社で10年の経験を積んで参りました。その中で自動車リサイクル業界の可能性に触れ、自身でやってみたいと思い立ち、今に至っております。この11年、業界を取り巻く環境の急激な変化や、様々な課題に対峙しておりますが、変わらず業界に対して大いなる可能性を感じております。私がJAERAにおいて果たすべき役割とは、健全な事業環境に繋がる活動と、将来を見据えた業界の在り方を模索し構築していくことに他ならないと考えております。業界発展に資する活動を行ない、それが巡り巡って皆様のお役に立つことに繋がれば、これ以上の喜びはございません。

今後、皆様のお世話になることが多いかと存じます。ご指導、ご鞭撻のほど、何卒宜しくお願い申し上げます。

中部北陸ブロック長

金森 幸元 カナモリ コウゲン

今期より中部・北陸ブロック長に任命され、機構の総会にて理事を拝命いたしました。前任の石川県光山ブロック長を見習い、スピード感を持った活動に取り組んでいきたいと思っております。私自身は機構の創設時からフロン類・エアバッグ類インストラクターとして活動し、理事職も経験させて頂いております。創設時のとにかか会員増強を最優先という状況ではなく、今は会員各社のレベルも問われつつあると感じています。適切な解体処理やコンプライアンス順守は当然の事です。



しかし機構の会員であれば事業規模の大小問わず、もう一步先に行く業界の模範事業者であることを求められているのであれば、適切な利益が得られるようになるべきだと感じます。

業界の意見に耳を傾け、法令・行政に対して意見を言える業界の窓口である機構をもっと利用してもらうには? 機構に参加していないとモットいと思われるように活動を発信し続けていくことが会員拡大につながっていくと思います。機構の会員で良かったと思って頂ける為に、業界のブランドネームと捉えられるような組織になっていけるように、微力ながら頑張っていきます。

監事

埜村 岳史 ノムラ タケフミ

この度、監事を仰せつかりました埜村でございます。今迄、副代表理事として8年間務めさせて頂きましたが、会員の皆様にはたいへんお世話になりました。本当にありがとうございました。



今期から石井新代表理事が就任され、そして機構発足以来初めてとなる専務理事として阿部さんに就任をして頂き、最強の布陣で私たち業界の為に頑張ってもらえるものと確信しております。私も少しでも皆様のお役に立てるように精一杯努めさせていただきます。皆様におかれましては今迄以上のご指導、ご協力をどうか宜しくお願い致します。



02 ▶ 【特集】資源回収インセンティブ制度を紐解く (Part3)

資源回収インセンティブ制度への参画とキープレーヤー

前号に引き続き、資源回収インセンティブ制度(本制度)について予備知識など含めて正しく理解するための特集第3弾!!
今号では本制度の実施におけるキープレーヤーについて解説を行っていきます。

【本制度へ参画には…】

本制度は2026年4月に開始の予定です。参画して回収を行っていくためには、使用済自動車(ELV)から樹脂を効率的に回収する方法や、回収した樹脂に付いている樹脂以外の部品の除去などのノウハウ、その樹脂を効率的に運ぶために細かくする破碎や洗浄などの設備が必要となってきます。

既に回収を行っている方もありますが、事業規模が大きい、または処理台数が多いなど、いわゆる大規模の解体事業者の方がほとんどです。そういった方々は単独で本制度への参画も可能である一方、中小規模の解体事業者の方は単独での参画はハードルが高くなるかもしれません。

【キープレーヤーは誰か】

Part 1でも解説したとおり、本制度は、ASRの減量、円滑な再資源化の促進、CO₂の削減、再資源化の高度化や再生材利用の促進を図るという制度です。樹脂などをより多く回収していくにあたっては、中小規模の解体事業者の方がキープレーヤーとなります。ここでELVの引取り報告件数と規模別の比率を見てみます。

	事業所数(件)		引取報告件数(千件)	
		%		%
1万台未満	3,253	99.1	2,304	81.4
1万台以上	30	0.9	526	18.6
合計	3,283	100.0	2,829	100.0

図 1

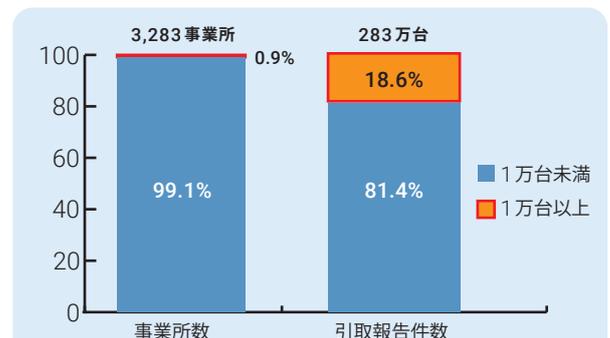


図 2 解体事業所数と引取報告件数比率

※出典：自動車リサイクルデータBook2022 (<https://www.jarc.or.jp/data/databook/>)

ELVの引取り報告件数が年間1万台以上を大規模事業者、1万台未満を中小規模事業者とすると、図2のとおり中小規模事業者は使用済自動車全体の81.4%を処理していることとなります。つまり、本制度の目的を達成するには「中小規模の解体事業者」がキープレーヤーとなり、いかに多く参画してもらえるかがポイントとなってきます。

【コンソーシアムとは】

中小規模や大規模の事業者の方が参画するためには「コンソーシアム」を組むことが必要であると考えられています。コンソーシアムとは簡単に言うと(合併ではない)2つ以上の企業などから成る連合体のことで、例えば、特定地域の解体事業者や破碎事業者や商社などが集まってコンソーシアムを組み本制度に参画して樹脂などを回収していくといったイメージです。コンソーシアムを組んで協力していくことで、樹脂などを安定的に一定量を集めることが可能である点、また、コンソーシアム内で何かを運ぶときに一緒に積み込む“ついで便”などを活用することで、ネックとなる回収品の輸送にかかるコストを最小限に抑えるといったことも可能となります。

今年度より、当機構ではキープレーヤーとなる中小規模解体事業者の方々が本制度に参画出来る仕組み作りに関する実証事業を行っております。前号で解説のとおり、再生材の需要がこれから伸びてくることを踏まえ、「樹脂を回収しても割に合わない」といった従来の流れから脱却するため、どんなパターンでコンソーシアムを組むことが出来るか、どんな作業が必要になり、どう効率化してコストを削減していくかなどの検証を行っています。次号ではコンソーシアムのパターンについて解説をしていきます。

03

第16回 景況調査報告 2024年4～6月期

集計・分析：長崎大学 経済学部 教授 木村真実

売上高・経常利益は9ポイント改善するも 業況判断は2ポイント悪化

【調査要領】

- ①調査期間：2024年6月14日（金）～6月28日（金）
 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：450社のうち125社（27.8%）から回答を得た（うち、有効回答数124）
 ⑤平均従業員数：役員を含む正規従業員数 36.9人（前回39.2人）
 派遣社員・臨時・パート・アルバイトの数 13.8人（前回9.8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 ※：本文中の「△」はマイナスを意味する。

今回の調査結果についての詳細や解説などは、以下の「報告書版」からご覧ください。

報告書版はこちら ▶

<https://www.elv.or.jp/media/20/20240726-keikyo16.pdf>

■事務局より■

次回2024年7～9月期の調査につきましては、2024年9月を予定しております。皆様、引き続きご協力の程お願いいたします。

図1では第1回景況調査（2020年7-9月期）から第16回景況調査（2024年4-6月期）までの、前年同期比のDI値の推移を示す。前回の第15回調査（2024年1-3月期）と比べて、売上高は9.2ポイント好転、経常利益は8.6ポイント好転、そして資金繰りは7.5ポイント好転であった。しかし、業況判断は2ポイントの悪化であった。なお、経常利益は、2022年7-9月期（▲65.2）を底に、改善傾向である。

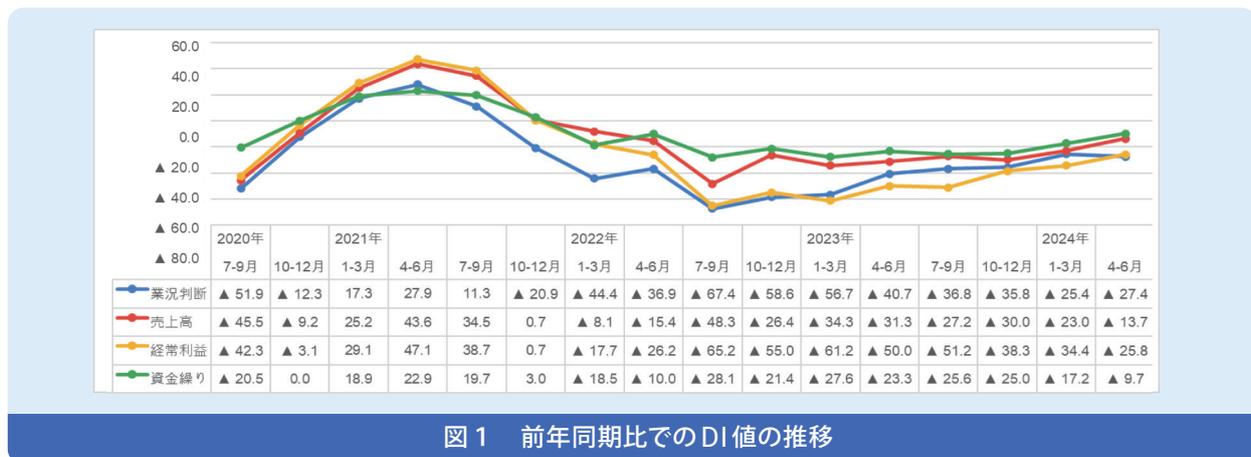


図1 前年同期比でのDI値の推移

以下の表1では、2024年4～6月期の、業況判断、売上高、経常利益、および資金繰りの動向を、前期比、前年同期比、次期見通しで示す。

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(2024年1～3月と比べて)				前年同期比(2023年4～6月と比べて)				次期見通し(2023年7～9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	6.5%	57.3%	36.3%	-29.8 (-24.6)	10.5%	51.6%	37.9%	-27.4 (-25.4)	6.5%	57.3%	36.3%	-29.8 (-22.1)
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
	12.9%	58.9%	28.2%	-15.3 (-8.2)	14.5%	57.3%	28.2%	-13.7 (-23.0)	12.9%	58.9%	28.2%	-15.3 (-14.8)
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
	12.9%	48.4%	38.7%	-25.8 (-30.3)	14.5%	45.2%	40.3%	-25.8 (-34.4)	12.1%	50.0%	37.9%	-25.8 (-31.1)
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
	4.8%	80.6%	14.5%	-9.7 (-15.6)	5.6%	79.0%	15.3%	-9.7 (-17.2)	4.0%	78.2%	17.7%	-13.7 (-18.9)

注：DI値欄のカッコ内の値は前回調査時のDI値です。

04

2024年度 駆動用HVバッテリー共同出荷事業
6月出荷状況と今期累計

上段：6月出荷数 下段：今期累計 単位：個

参加会社数 (社)	プリウス20	プリウス30	プリウスα41	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	クラウンHV GWS204	クラウンHV AWS210
26	32	61	1	1	61	0	2	1
49	60	214	2	1	195	1	3	3

SAI/レクサス HS250H	日産デットロ /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	プロボックス サクシード	マツダ アクセラ	不良品A~C	合計
1	1	2	2	0	0	0	0	165
2	3	4	2	5	0	0	44	539

2023年度の結果はこちら ▶

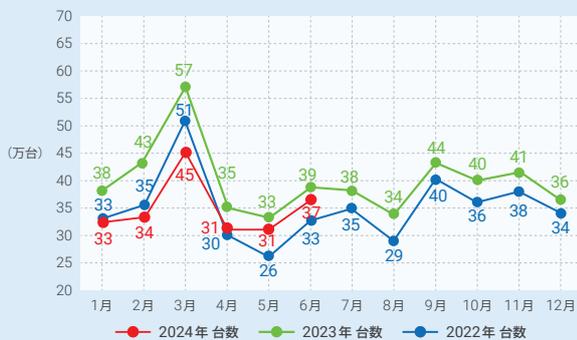
<https://elv.or.jp/index.php?itemid=1906>

05

6月新車販売・使用済自動車発生台数

2024年6月度 新車販売台数 373,599台 (前年同月比95.1%)

※出所：一般社団法人 日本自動車販売協会連合会



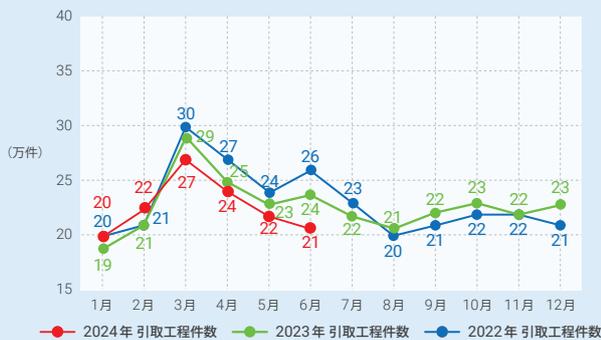
新車販売の月別推移 (2024年 2023年 2022年)

過去の新車販売台数推移

年累計	台数	前年比 (%)
2024年 (6月まで)	2,127,490	86.8
2023年	4,779,086	113.8
2022年	4,201,320	94.4
2021年	4,448,340	96.7
2010年	4,598,615	88.5

2024年6月度 使用済自動車引取 (電子マニフェスト) 実施状況

※出所：公益財団法人 自動車リサイクル促進センター



使用済自動車引取件数の月別推移 (2024年 2023年 2022年)

引取件数

6月	213,574件 (前年同月比90.0%)
フロン回収工程	
6月	192,241件 (前年同月比89.8%)
解体工程	
6月	221,745件 (前年同月比89.5%)

06 ▶ 鉄スクラップ最新情報

[提供：日刊市況通信社]

7月第4週（24日）の鉄スクラップ動向



7月24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	51,000 ~ 53,000	様子見
	南関東	51,000 ~ 53,000	様子見
	浜値	50,500 ~ 51,500	様子見
名古屋		50,000 ~ 51,500	弱含み
関西	大阪	51,000 ~ 52,500	弱含み
	姫路	50,000 ~ 50,500	弱含み

国内鉄スクラップ市況、東海以西・北海道で値下げ広がり続落

東京製鉄は7月24日、宇都宮工場を除く各拠点の鉄スクラップ購入価格を1トンあたり500円値下げした。これを受けて、東海以西、北海道市場の需要家筋の間に同様の値下げ改定の動きが広がり、鉄スクラップ相場は続落する展開となった。

国内電炉が夏季減産期に入り、一部は集中炉休期間に入っている。9月中旬頃まで、電炉筋は順次炉休を実施するため、この間の国内鉄スクラップ需要量は減少する。これら電炉筋が購入価格の値下げ改定を決めたのは、夏季減産による需要減が背景にある。東海や関西電炉のうち、7月24日時点で購入価格を据え置いている筋も残るが、こうした筋も近く同様の値下げ対応に動く可能性がある。

一方、東日本市場では、北海道電炉が値下げを実施したものの、関東、東北、新潟電炉は購入価格を据え置いたまま様子見の姿勢を保っている。電炉筋の夏季炉休が集中するのは8月となること、鉄スクラップ発生・荷動きが鈍く荷余り感が生じていないことなどが東日本電炉の購入姿勢に影響している。

東日本 北海道電炉が500円どころ値下げ、他地区は様子見商状

東海以西の需要家筋の間に値下げ改定が広がったことを受けて、東日本市場では北海道主要電炉2社が7月24日から鉄スクラップ購入価格を500円どころ引き下げた。一方、関東、東北、新潟市場の需要家筋は7月24日時点では購入価格を据え置いたまま様子見の姿勢だ。関東地区のH2炉前実勢価格は51,000 ~ 52,000円中心、高値53,000円見当。H2浜値は前週末からやや下げで、50,500 ~ 50,500円中心、高値51,000 ~ 51,500円見当。

東海 東鉄・田原工場の鉄スクラップ購入価格追加値下げで弱含み

名古屋地区の市況は、弱含み気配にある。東京製鉄は24日から関東の宇都宮工場を除く全拠点で購入価格を一律500円値下げした。域内拠点の田原工場は13日に続く今月2回目の値下げで特級価格は陸・海上とも51,000円、名古屋サテライトヤードは同50,000円となった。ただトピー工業を除く他の地区電炉5社は即日の値下げを見送った。H2炉前実勢価格は50,000 ~ 51,500円中心。今後の為替によっては下押しする可能性もある。

大阪 メーカー側の下げ意欲高く弱含み推移

大阪地区の鉄スクラップ市況の気配も弱含みだ。電炉筋によっては値下げ改定を見送る動きが見られるが、東京製鉄岡山工場との価格差が開き、メーカー側の下げ意欲が高く、市況の下落圧力は緩まる気配にない。ただ東京製鉄の値下げに対し域内の対応の足並みは揃わず、今回も高値提示筋は様子見姿勢を維持している。H2炉前実勢価格は、大阪地区が51,000 ~ 52,000円中心、一部高値52,500円。姫路地区が50,000 ~ 50,500円中心。

(※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、7月24日午前時点のもの)

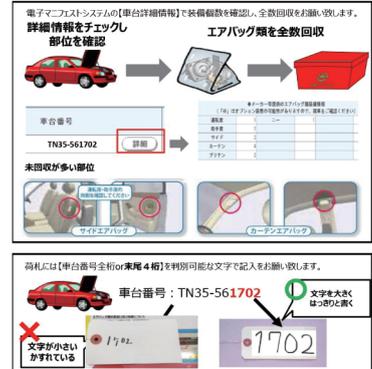
07

お知らせ —自動車再資源化協力機構（自再協）より—

エアバッグ類の未回収・荷札の車台番号判別不可の事例が増加しています！

昨今、エアバッグ類の不適正事例が増加しています。特定の部位（サイド・カーテン等）が回収されず車台に残ったまま後工程へ引き渡してしまうと、解体業者の再資源化実施義務等（法第十六条三項）の違反となる可能性があります。

また、回収袋につける荷札には車台番号を正確にご記載ください。判別できない場合は、移動報告との整合ができないため返却し、運搬費用相当分の費用をご請求する場合がございます。



詳細はこちら（自再協 HP）

<https://x.gd/ffwe6>

編集後記



私たち自動車解体業者は、自動車リサイクル法の遵守を大前提に安全な作業と適正処理に日々努めていますが、なかでも解体事業者にとって必須作業となるエアバッグ類の適正処理があります。自動車の進化は目まぐるしい昨今、自動車のエアバッグは今後も必須の安全装置として搭載され、適正処理の作業も続いていくものと思っています。

実は、このエアバッグの考案者は日本の“小堀保三郎”という人物であるということあまり知られていないのではないのでしょうか。彼は1964年頃から衝突を検知する装置や、火薬を利用したガス発生装置、弾性袋（エアバッグ）などの開発を手がけていましたが、残念なことこの考案は彼の存命中には国内で認められなかったといえます。

彼のあくなき探求心と先見性には感心させられますが、世の中には素晴らしい仕事をしても、人々の記憶に残らない偉人は沢山いるんだと感じました。

若いころは偉人になるつもりはありませんでしたが、「あれしタイ」「これしタイ」「あそこに行きタイ」「みんなに知られたい」と希望とやる気に満ち溢れていたものです。還暦を過ぎた今、「出来たらいいな」「行けたらいいな」「知ってもらえたらいいな」と消極的になってしまいました。それでも先を行って頑張っている諸先輩方の姿を見ながら、「今日も楽しいことがあるんだろうな」とサバサバと生きていくつもりです。

広報部会長 田村 幸男

事務局夏季休業 8/13～8/16

8 月の主な行事予定

- 2日(金) | 第5回広報部会 (WEB)
- 9日(金) | J-FAR (ガラスリサイクル) 委員会 (対面・WEB)
- 20日(火) | J-FAR (エアバッグ布等リサイクルのための基盤づくり) 定例会 (WEB)
- 21日(水) | 中部・北陸ブロック会議 (対面)
- 22日(木) | J-FAR (資源回収インセンティブ実装事業) 定例会 (WEB)
- 23日(金) | 近畿ブロック会議 (対面)
- 27日(火) | J-FAR2023年度事業報告会 (WEB)

※急遽、日程変更・延期の場合がございます。

