

## 連載企画

### 自動車リサイクル業界を担うホープ(10)

名前:武田 星斗 (たけだ ほしと) (20歳)

所属:株式会社高橋商会 (北海道釧路市)

担当:中古パーツ生産

特技:アイスホッケー

MBTI : 冒険家型 (感受性が豊かで、現実的な行動力と、柔軟で創造的な思考を兼ね備えています)

— 仕事で誰にも負けない部分

何事にも集中して取り組むところ

— この業界の魅力を一言で

自動車リサイクルパーツを通じて、環境保全に貢献できること

— 将来の業界への期待

多くの方に自動車リサイクルパーツを知っていただきたいです。

※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

【連載企画】自動車リサイクル業界を担うホープ / 巻頭言 ——— P.1

使用済自動車由来ワイヤーハーネスの国内リサイクル事業について— P.2

第18回 景況調査結果 ——— P.3

【JAERA会員限定】WEB勉強会のお知らせ / JAERA 会議報告 / 賀詞交歓会への出席 / 第2回 ICETT 資源循環セミナーのご案内 — P.4

【特集】資源回収インセンティブ制度を紐解くPart 9 — P.5

12月新車販売・使用済自動車発生台数 ——— P.6

2025年 鉄スクラップ業界の見通し ——— P.7

鉄スクラップ最新情報 ——— P.8

行事予定・お知らせ / 編集後記 ——— P.9

## 巻頭言

広報部会

伊地知 志郎

2025年4月、日本国際博覧会(大阪・関西万博)が大阪の夢洲で184日間開催されます。テーマは「いのち輝く未来社会のデザイン」。注目の「いのちの輝きプロジェクト」では、展示パビリオンやイベント、バーチャル会場を通じて、人々が生命の価値を見つめ直す場が提供されます。各国の出展パビリオンや日本館、日本企業の展示も楽しみです。

1970年、大阪・千里で開催された万博では、太陽の塔が未来の象徴として輝き、世界の注目を集めました。今年の万博もまた、未来への可能性を示す重要な場となるでしょう。私たち自動車リサイクル業界もサーキュラーエコノミーを追求し、持続可能な未来を創ることに挑戦しています。今回の万博を通じて、新たな発見や希望を得られることを期待しています。

## 02

## 使用済自動車由来ワイヤーハーネスの 国内リサイクル事業について

### 銅のCar to Carリサイクル実現へ

国内資源循環を推進しているJAERAでは、エアバッグコンピューターなどの貴金属類とハイブリッドバッテリーの共同出荷事業を行っておりますが、使用済自動車(ELV)から発生するワイヤーハーネスを共同出荷事業の新たな品目となるよう現在検討を進めています。



回収されたワイヤーハーネス

### ワイヤーハーネスとは

ワイヤーハーネス(以下、ハーネス)とは、機器の動力となる電力や機器の制御を行う電気信号を伝える役割を持った部品の集合体で、電気を伝える電線と、周辺機器に接続して電気を伝える端子やコネクタで構成されています。解体事業者の皆様には馴染み深いと思いますが、自動車のハーネスには主に銅線が使われており、この銅をリサイクルすることを今回目的としています。

### 銅について

今後の自動車の電動化等において銅は、ハーネスやモーターなど電装関係での使用量が増加することが想定されていますが、鉱物資源として枯渇が問題とされ、リサイクルが強く望まれる材料です。しかし、国内で回収された銅スクラップの多くは国外、特に中国に輸出されている状況です。(図1)そのため、今後の銅原料の安定的確保の上では、国内での銅スクラップのリサイクルが重要となります。

また、水平リサイクル、つまりリサイクルした銅を再び自動車に戻すCar to Carリサイクル実現のためには、銅の品位99.99%が求められます。そのためには、電気製錬(電流の化学作用を利用して金属の純度を高める方法)の工程が必要となってきます。

### 抱えている課題

ELV由来のハーネスに含まれる銅資源を国内で適切に循環させることは、持続可能な社会を実現するため重要な取組みですが、中小規模の解体事業者においては、人手不足などで回収自体が行えないケースや、回収したとしても発生量が少なく取引価格を低く抑えられてしまう可能性があるなど課題を抱えています。

また、回収したハーネスの被覆を除去するナゲット処理を行っている解体事業者もありますが、設備、電気、メンテナンス等に多額の費用がかかり、かつ被膜は塩ビ、プラが混入しており適正な処理が求められています。

### 事業の特徴

JAERA共同出荷事業では、全国の会員が協力して回収・集約を効率的に行えることが大きな強みです。(図2)本取組みでは、事業者の規模に関わらず適正価格での売買を目指すとともに、国内での資源循環が実現できるよう検討を進めています。更に、被覆は回収先で適正に破碎・焼却処理を行うため、ナゲット処理をせずそのままの状態でも販売できます。

また、回収された銅は電解精製工程により、純度の高い銅にリサイクルされ、再び車の部品として生まれ変わる「銅のCar to Carリサイクル実現」という循環型モデルを構築し、自動車業界全体の持続可能性に貢献します。

ハーネスの共同出荷事業について、2025年度から開始できるよう検討・調整を進めております。今号では構想のほんの一部をお伝えしましたが、この記事を機に皆様ハーネスの回収について改めて考えるキッカケとしていただけたら幸いです。詳細が決まり次第ニュースレターでも取り上げますので、続報をお待ちください!

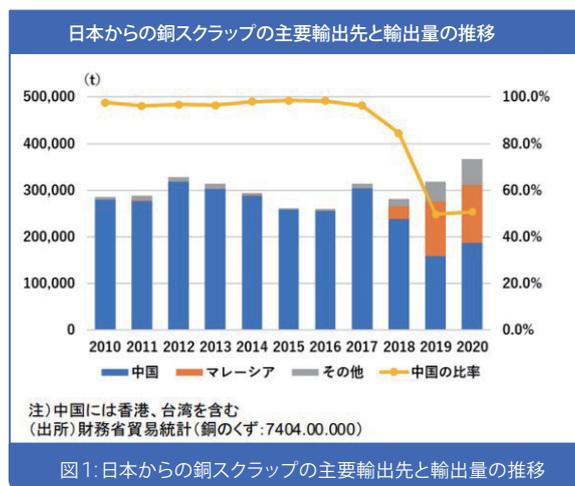
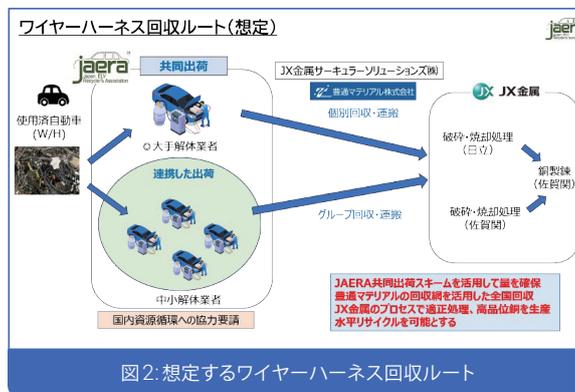


図1: 日本からの銅スクラップの主要輸出先と輸出量の推移



### 本取り組みの魅力

- 銅資源の国内循環
- 適正価格での取引
- 被膜の除去が不要
- 水平リサイクルの実現

## 03

## 第18回 景況調査報告 2024年10～12月期

集計・分析：長崎大学 経済学部 教授 木村真実

## 資金繰りへの不安感が 前年同期比で最も低いDI値となる

## 【調査要領】

- ①調査期間：2024年12月16日（月）～12月27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111社（24.7%）から回答を得た（うち、有効回答数110）  
 ⑤平均従業員数：役員を含む正規従業員数 47.1人（前回44.7人）  
 派遣社員・臨時・パート・アルバイトの数 23.9人（前回11.7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/20/20250123-keikyō18kekka.pdf>

以下の図では第1回景況調査（2020年7-9月期）から第18回景況調査（2024年10-12月期）までの、前年同期比のDI値の推移を示す。前回の第17回調査（2024年7-9月期）と比べると、業況判断は3.1ポイント改善、売上高は2.4ポイント改善したが、経常利益は2.9ポイント悪化、資金繰りは9.5ポイント悪化であった。資金繰りの前年同期比は、2020年7-9月期から景況調査を開始して以来、最も低いDI値となった。

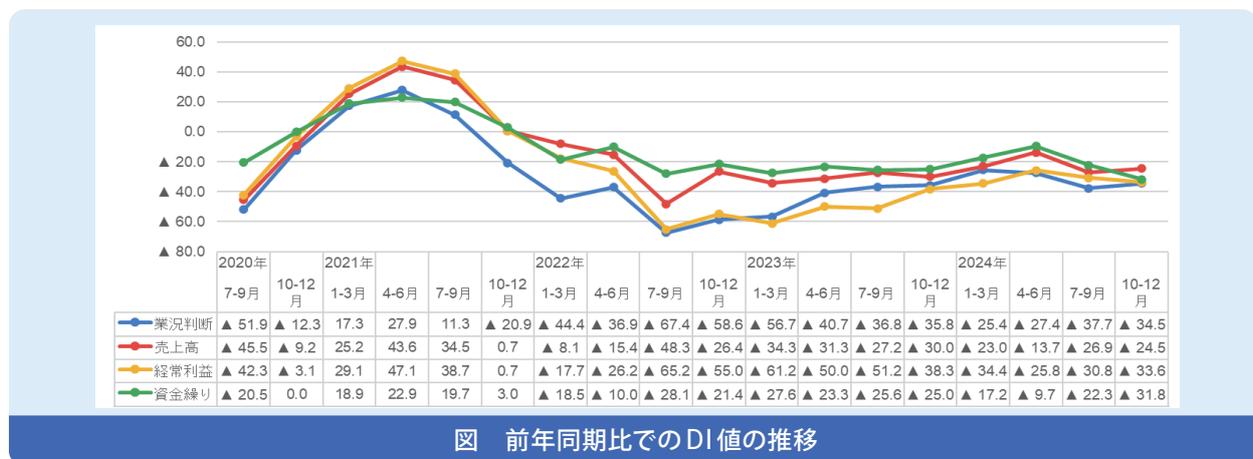


図 前年同期比でのDI値の推移

以下の表では、2024年10～12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 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7-9月と比べて)				前年同期比(2023年10-12月と比べて)				次期見通し(2024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	8.2%	50.0%	41.8%	-33.6 (-40.8)	10.0%	45.5%	44.5%	-34.5 (-37.7)	6.4%	52.7%	40.9%	-34.5 (-40.8)
売上高	15.5%	48.2%	36.4%	-20.9 (-29.2)	17.3%	40.9%	41.8%	-24.5 (-26.9)	8.2%	53.6%	38.2%	-30.0 (-33.8)
経常利益	11.8%	39.1%	49.1%	-37.3 (-38.5)	11.8%	42.7%	45.5%	-33.6 (-30.8)	7.3%	46.4%	46.4%	-39.1 (-39.2)
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
	7.3%	60.0%	32.7%	-25.5 (-17.7)	6.4%	55.5%	38.2%	-31.8 (-22.3)	4.5%	60.9%	34.5%	-30.0 (-23.8)

注：DI値欄のカッコ内の値は前回調査時のDI値です。

## ■事務局より■

次回、第19回(2025年1～3月期)の景況調査につきましては、2025年3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。

## 04

## ▶【JAERA 会員限定】未来部会主催 WEB 勉強会のお知らせ

## 自動車リサイクル業界入門：自動車リサイクル法の成り立ちと業界の現状を知る

自動車リサイクル業界に入ったばかりの方、業界全体を理解したい皆様を対象にしたWEB勉強会を未来部会で企画しました!この勉強会では、自動車リサイクル法の成り立ちなどを理解することができ、現在の業界が抱える課題やトレンドについても触れます。参加された皆様が、自身の業界での役割や将来の展望を考える良いキッカケになればと思っております。



阿部 知和氏

## 【開催概要】

- 日 時：2025年2月19日(水) 10:30～12:00
- 形 式：オンライン (Zoomを使用)
- 参加費：無料
- 対 象：JAERA会員 先着80名
- 講 師：日本自動車リサイクル機構 専務理事 阿部 知和

【お申し込み方法】以下のリンクよりお申込みください。

<https://forms.office.com/r/QuQtCesi5x>

皆様のお申込みお待ちしております!

【こんな方におすすめ】

■自動車リサイクル業界に新しく入った方(新入社員など) ■業界経験が浅く、基礎知識の習得や知見を深めたい方

## 05

## ▶ JAERA 会議報告・賀詞交歓会への出席

## 九州ブロック会議

1月18日(土) 福岡県博多区(対面) —新たな挑戦と業界課題への対応—

福岡県において、第3回九州ブロック会議が開催され、九州各支部から19名、機構本部から石井代表理事が出席した。今後のJAERAの方向性や、会員向け新サービスの検討状況について石井代表理事から説明があり、JAERAへの期待の声が寄せられた。

各支部からの状況報告では、「入庫台数の減少」、「価格競争の激化」という慢性的な課題に関する情報共有や対応策について深い議論が交わされた。



活発な意見交換が懇親会でも続いた

## 一般社団法人日本鉄リサイクル工業会

1月8日(水)にロイヤルパークホテル(東京都中央区)で開催され、機構から石井代表、阿部専務、種谷副代表、木内副代表が出席しました。約550名と非常に多くの方で賑わい、華やかな雰囲気の中で会が進められました。



## 一般社団法人日本自動車リサイクル部品協議会

1月22日(水) ホテルインターコンチネンタル東京ベイ(東京都港区)で行われ、JAERAからは石井代表、阿部専務、木内副代表の3名が出席しました。当日は多くのJAERA会員も見えたなか、会場から眺められる優雅な景色を楽しみつつ、皆様、親睦を深められていました。



## 06

## ▶ 公益財団法人国際環境技術移転センター (ICETT) より第2回ICETT資源循環セミナーのご案内

## 業種を越えた連携による自動車の資源循環促進の可能性

国際的な動向への対応や資源確保の観点から、我が国において自動車の資源循環の必要性が急速に高まっています。本セミナーでは最新の政策や企業の先進的な取組を、業種を越えた連携の視点を交えながらご紹介します。

## 【開催概要】

- 日 時：2025年2月18日(火) 14:00～16:45
- 会 場：イオンコンパス名古屋駅前会議室 RoomA
- プログラム・参加申込はこちら↓

<https://www.icett.or.jp/chousa/chousa/r6/ceseminar2.html>

第2回 ICETT 資源循環セミナー

業種を越えた連携による  
自動車の資源循環促進の可能性

2025年2月18日(火) 14:00～16:45 (予定)

会場 イオンコンパス名古屋駅前会議室 (定員30名)

主なプログラムと参加予定者

1. 資源循環の推進に向けた取組の紹介  
2. 資源循環の推進に向けた取組の紹介  
3. 資源循環の推進に向けた取組の紹介

参加申込方法

ICETT

画像をクリックして詳細をご確認ください。

07

▶【特集】資源回収インセンティブ制度を紐解く (Part9)

日本自動車工業会の再生材活用に関するロードマップを解説

資源回収インセンティブ制度 (本制度) について「正しい理解」をテーマとした特集の第9弾!今回は回収した樹脂を実際に使用する自動車メーカーが「今後の再生材活用に関する取組みについてどう考えているのか」、昨年9月に公表された資料から解説をいたします。

国内自動車メーカー 14社によって構成される日本自動車工業会 (自工会) は、カーボンニュートラル (CN) の観点から特にプラスチックを多用する自動車業界が積極的に社会全体を牽引していくことの重要性を改めて認識し、再生材の供給・活用促進を目指した「2050年長期ビジョン」と「中長期ロードマップ (自主目標値を含む)」を2024年9月に策定・公表しました。

▶公表資料は[こちら](#)

【2050年長期ビジョン - 長期的に目指すありたい姿 -】

供給サイド (リサイクラー・素材メーカー等) と需要サイド (自動車メーカー等) が連携し、動静脈一体となった取組みにより、「ありたい姿」を目指しています。(図1)

【中長期ロードマップと自主目標値】

自工会は、2030年・2035年・2040年の3段階で再生材の活用を拡大するロードマップと自主目標を掲げています。(図2) 資料から整理すると下記のとおり自主目標を設定していることが分かります。

2030年	解体/破砕段階からの再生プラスチック供給量を約2.1万トン/年に倍増し、動静脈一体となって品質や供給の基盤づくりを行う。
2035年	再生材の本格採用と各種技術の進展を目指し、サスプラ利用率15%以上を目指す。
2040年	他産業やケミカル品等の供給体制確立を前提にサスプラ利用率20%以上を目指す。

【適応条件】

自主目標値の適用条件として、対象車両は2035年以降※の国内生産・販売される新型乗用車、対象素材は再生プラスチック材、バイオプラスチック材 (この2つを合わせてサスプラと呼ぶ) としており、自動車の特性を勘案しながらあらゆるリサイクル段階と素材関連業界の取組促進を図っていくようです。

※新規素材の採用には、品質試験、安定供給の確保、新車開発などのプロセスを必要があり、約10年の準備期間が必要であるため、2035年以降の新型乗用車が対象とされています。

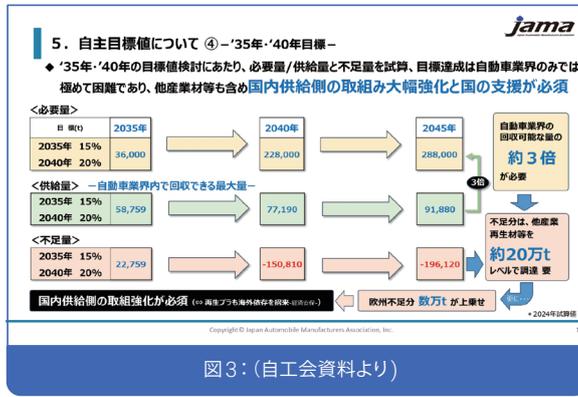
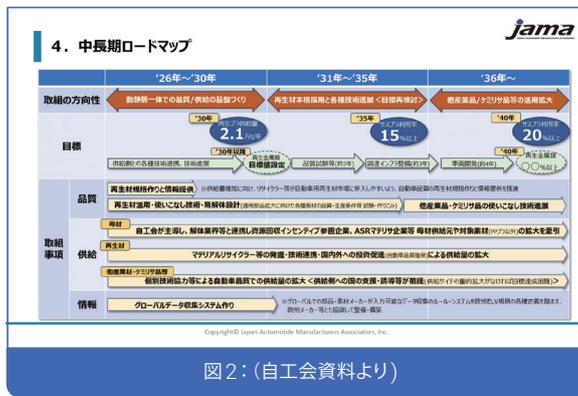
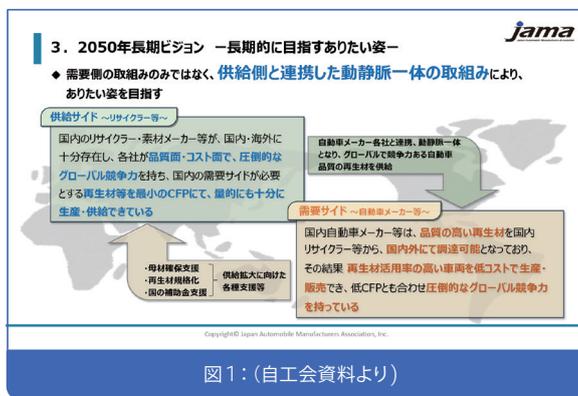
【再生プラスチックの需給予測】

自主目標値達成のために必要な量を試算した資料によると、自動車業界内で回収可能な最大量であっても、2040年には約15万トン、2045年には約20万トンが不足する予測となり、非常に厳しい状況です (図3)。この状況が続くと、使用済自動車由来の再生プラスチックを確保するための競争がますます激化するかもしれません。

また、不足分を海外に依存することになると、経済安全保障上の課題が残ることとなります。したがって、他産業を含む国内供給の強化と、国の支援が重要となってきます。

自動車メーカーのロードマップや自主目標値について簡単に解説しました。今後自動車解体業界でも、使用済自動車由来のプラスチック回収の機運が高まるなかで、業界全体や最新の情報を把握することがますます重要となりそうです。ニュースレターでは皆様に引き続き資源回収インセンティブ制度を含む最新の情報を提供いたしていきます。

次号に続く!!



08

2024年度 駆動用HVバッテリー共同出荷事業  
12月出荷状況と今期累計

上段：12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 /フィルダー	クラウンHV GWS204	クラウンHV AWS210
15	15	13	0	0	28	0	0	1
71	100	406	4	1	414	5	7	16

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
0	0	3	0	0	0	0	11	71
7	7	15	4	6	0	0	146	1138

2023年度の結果はこちら ▶

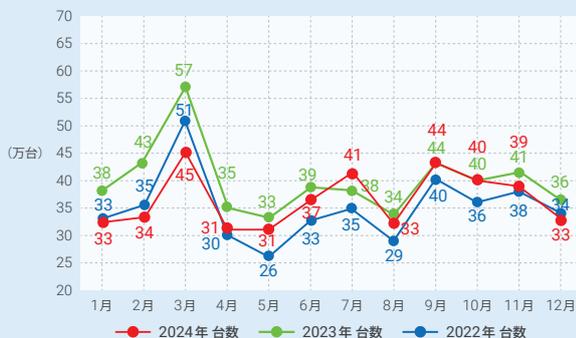
<https://elv.or.jp/index.php?itemid=1906>

09

12月新車販売・使用済自動車発生台数

2024年12月度 新車販売台数 329,786台 (前年同月比90.9%)

※出所：一般社団法人 日本自動車販売協会連合会



過去の新車販売台数推移

年累計	台数	前年比 (%)
2024年 (12月まで)	4,421,494	92.5
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12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

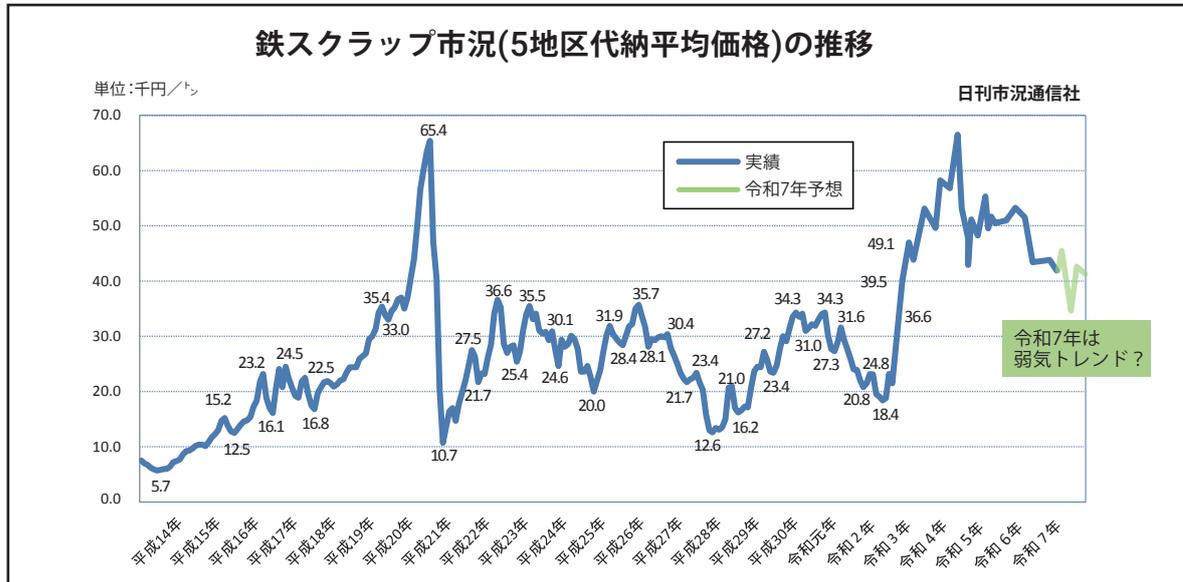


引取件数

12月	210,237件 (前年同月比92.5%)
フロン回収工程	
12月	185,749件 (前年同月比92.0%)
解体工程	
12月	213,666件 (前年同月比91.6%)

# 10 ▶ 2025年 鉄スクラップ業界の見通し

## 日本国内の鉄鋼需要の伸び悩み



2024年の国内鉄スクラップ市況は、7月中旬から9月下旬にかけて10,000～15,000円どころの大幅な値下がりを見せた。この値下がりによってH2の50,000円相場が終焉した。その後、上げ下げの動きがあったが、国内H2相場は40,000円強で12月下旬を迎えた。一方、海外相場は2024年下期からやや下落基調に推移しているものの、小幅な上げ下げに終始し、2022年以来の価格水準を大きく下回るには至っていない。

日本鉄鋼連盟は12月20日、25年度の鉄鋼需要見通しを発表した。鉄鋼内需は前年から微増との見込みだが、基本的に人手不足や資材高などにより鋼材需要が抑制されている状況からの大きな好転は期待できない。23年度の粗鋼生産は8,683万トン。24年度は前年度比減少、25年度は前年度比微増となる見通しで、需給構造にも大きな変化は起こらない可能性が高い。

世界鉄鋼協会が2024年10月14日に発表した世界鋼材需要短期見通しによると、2025年の鋼材需要量は前年比1.2%増の17億7150万トンとなる見通しだ。22年、23年、24年と3年連続で減少した後、EUと英国、北米、アジア・オセアニアがマイナスからプラスに転じることなどから、25年は回復するとの見方だ。ただ、この見通しは昨年10月時点のものとしたとしても、楽観的過ぎる観測と言えるだろう。前年同期比で増加している諸国でも、月別に見ると徐々に前年同月からの増加幅が縮小する動きもある。2025年の鋼材需要が減少するなら、世界的に粗鋼減産となり、鉄スクラップ需要が減少することも想定される。その場合、鉄スクラップ市況の下落は避けられないだろう。2024年下期にやや下落している国際鉄スクラップ相場は、その兆候と言えるかも知れない。

為替相場は2024年7～9月にかけて急速な円高が進行したが、9月末からは円安傾向に転じ、2025年1月中旬時点では円安傾向が続いている。円安はドル建て価格を押し下げ、円建て価格を押し上げる作用があり、日本産鉄スクラップや鋼材輸出にとって有利な条件だ。ただ、米トランプ大統領は、選挙戦の最中、ドル高傾向に難色を示しており、政権発足後に為替動向に変化が生じる可能性がある。為替動向についても先行きに不透明感がある。

こうした状況を考慮すると、日本国内の鉄鋼需要の伸び悩み、および内外の鉄スクラップの需給動向から見て鉄スクラップが大幅に上昇する可能性は低く、むしろ弱い基調が継続することが考えられる。相場展開としては、H2の炉前価格は概ね3万円台から4万円台前半の範囲内での動きとなりそうだ。

(当記事はあくまで日刊市況通信社のひとつの見解です。記載情報によって生じたいかなる損害についても日刊市況通信社および日本自動車リサイクル機構は一切の責任を負いません。)

## 11

## 鉄スクラップ最新情報

[ 提供：日刊市況通信社 ]

## 1月第4週（20日）の鉄スクラップ動向



1月20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	40,000 ~ 41,000	軟調様子見
	南関東	40,000 ~ 41,000	軟調様子見
	浜値	39,000 ~ 40,500	軟調様子見
名古屋		39,500 ~ 41,000	様子見
関西	大阪	40,500 ~ 42,000	様子見
	姫路	41,500 ~ 43,000	様子見

## 国内の鉄スクラップ市況は全体的に様子見商状

日本国内市場の鉄スクラップ市況は様子見商状の相場展開を続けている。関東鉄源協同組合が1月10日実施した鉄スクラップ共同輸出入札（テンダー）が国内相場を上回る高値で落札したことが下支え材料となり、市中に様子見機運が広がった。しかし、電炉筋が減産を強化し、鉄スクラップ需要が減少しており、需給双方に先安観が根強い。

東日本市場では、発生が低調なうえ、日本海側を中心とした積雪で市中スクラップの荷動きが低調だ。粗鋼減産による需要減で鉄スクラップ需給に引き締め感は見られないものの、大きく緩む状況にもないのが現状だ。

東海市場も需要減が続き、電炉筋の鉄スクラップ在庫水準も高く、電炉筋の一部は荷受制限を実施している。このため販路が狭まっている状況だ。市中間屋筋は手持ち在庫の出荷を進めている。

西日本地域の鉄スクラップ市況は様子見商状。関東テンダーの落札結果が市況の下支えとなりつつ、目先も東京製鉄の動向次第として、域内電炉は様子見姿勢を維持したまま1月後半を迎えている。

## 関東 需要家筋の引き合い弱く軟調様子見

関東市場の鉄スクラップ市況は引き続き軟調様子見の推移だ。粗鋼減産による鉄鋼メーカーの需要減、輸出安などの影響が強く、需要家筋の引き合いは弱いまま推移中。市中発生が薄いため、追加値下げの動きは一部にとどまっているものの、概ね様子見商状ながらも相場は軟調感が拭えない相場展開となっている。H2炉前実勢価格は40,000～41,000円中心。H2浜値は39,000～39,500円中心、高値40,000～40,500円見当。

## 東海 様子見推移のまま1月後半に

名古屋地区の市況は様子見推移のまま1月後半を迎えた。12月に約3カ月ぶりの値下げ改定が広がったことで、市中間屋筋は年初から出荷の手を緩めずにいる。年末の電炉メーカーの荷受けは、問屋筋の営業に比べて早めに終えるところが多くあり、1月の荷受け再開後からメーカー入荷は高水準となった。ただ問屋筋の越年在庫が概ね捌けてからは、市中発生低迷もあり供給量は伸びていない。H2炉前実勢価格は39,500～41,000円中心。

## 大阪 上級品種にややタイト感も横ばい推移

大阪地区の鉄スクラップ市況はなお様子見横ばい。上級品種はややタイト感が見られるが、輸出商談に停滞感が続いており、市況の押し上げ力は高まってこない。下級品種については電炉筋から在庫過多を指摘する声もあり、品種バランスを除けば、入荷量の点では大きな不安がないようだ。H2炉前実勢価格は、大阪地区が40,500～41,500円中心、一部高値42,000円。姫路地区は41,500～43,000円中心で推移している。

（※価格、数量等は日刊市況通信社調べ、1月20日午後時点のもの）

## 12

## ▶ お知らせ～自動車リサイクル促進センター（JARC）より～

## 「リサイクル料金の20年時効制度」が始まります

最後に車検を受けてから、または車検証の返付をしてから20年が経過した自動車のリサイクル料金は特定再資源化預託金等へ転化されます。

なお、転化されてしまった自動車を廃車にする場合、転化取消のお手続きを行えますので、再度リサイクル料金の預託は不要となります。

詳細は自動車リサイクルシステム内でも案内しておりますので、ぜひご確認ください。



詳細はこちら ▶

<http://www.jars.gr.jp/jgs/exjg1000.html#section2-corner4>

※(4)リサイクル料金の特預金転化中止申請をご覧ください

## 編集後記



新年のお参りで神社に行き、キョロキョロと賽銭箱を見ていると、流石にここは地方都市、テレビのニュースで見るとお札を入れている人はほぼいませんでした。

ところで世の中はキャッシュレス時代です。多くの人が買い物などでスマホやカードを使って決済をしています。私など現金商売の仕事柄、買い物も支払いも現金と昔ながらの癖が抜けません。今でも東京出張の際、電車に乗る時には自動券売機の前に並んで順番を待っています。どこかのニュースで、スマホでお賽銭をあげられる神社ができたと見ましたが、キャッシュレスはどこまで進むのでしょうか。正月に孫たちにあげたお年玉や神社のお賽銭、さらには結婚披露宴のご祝儀までキャッシュレスになっていくのかも。お年玉やお賽銭は、どう考えても現金がいいような気がします。

キャッシュレス化の最大のメリットは、誰が何にいくら支出したかという情報がしっかり記録に残ることだそうです。内緒の買い物など記録に残したくない場合にはやはり現金が一番です。私は今年も現金にこだわっていきたいと思います。いろんな意味で。

広報部会長 田村 幸男

## 2 月の主な行事予定

※急遽、日程変更・延期の場合がございます。

- 5日(水) | 関東ブロック会議 (対面)
- 7日(金) | 沖縄ブロック会議 (対面)
  - | J-FAR (ガラスリサイクル) 第4回委員会 (対面&WEB)
- 12日(水) | J-FAR (エアバッグ布等リサイクルのための基盤づくり事業) 定例会 (WEB)
- 14日(金) | 近畿ブロック会議 (対面)
- 20日(木) | J-FAR (資源回収インセンティブ実装事業) 定例会 (WEB)
  - | 第3回CN 3 R検討会 (WEB)
- 27日(木) | J-FAR (異常電池適正処理) 定例会 (WEB)

