

環境変化に強い企業集団づくり目指す ELV機構の「活路開拓事業」始動へ まず自動車解体業の現状を把握

有限責任中間法人 日本ELVリサイクル機構(酒井清行代表理事)が平成18年度の中心的事業として中小企業団体中央会に申請していた「活路開拓事業計画」が受理され、6月からの実施が決定した。

自動車リサイクル法成立以降、自動車解体業は激変する環境の変化に翻弄され続けてきたが、この事業実施により①置かれた現状をしっかりと把握、した上で②いかに「活性化を図り変化に対応できるか」の道筋を探り③目的に向かって1000会員全員がスタートラインに並ぶ、という活動を開始する。

自動車リサイクル法成立を受け、解体業界が最初に直面した課題は「法律に従った作業環境の整備」。鉄板敷き土間から強度を持ったコンクリート床面への転換を初め、地域環境に配慮した工場作りを求められた結果、数千万円の設備投資を必要とする企業が多く出た。

一方、使用済み車の入庫状態にも変化が生じた。法律が認定した「引取り者」によって、使用済み車は解体業者に流れず、「中古車」としてオークション業者へ流れることになった。結果、使用済み車から有用部品、有用素材をとりわけて企業経営を行っていた解体業者は、オークション業者という1工程を経なければ使用済み車の入手が出来なくなり、当然1工程分の費用が上乗せられることによる仕入れ価格の高騰を免れない。

また他方では、鉄スクラップ市況の高騰により「解体業」という業種に魅力を感じて異業種からの新規参入が増加、流れの変わった使用済み車に対する争奪が激化する、という現象も生まれた。

このような経営環境の変化により、半世紀以上の歴史を持つ解体業界内に大きな企業間格差が発生してき

ている。ELV機構では、こうした変化による解体業の実態を数字として把握するとともに、地域格差、後継者問題、成功事例など多面的な資料も合わせて捉え、これらをベースに「新たな解体業のビジョン」作りを行う。

数字の分析、ビジョン作りなどのために専門委員会を立ち上げるが、委員長には熊本大学法学部の外川教授を予定しているほか、委員にコンサルタント、中小企業診断士といった専門家と、代表理事、副代表理事ら合計8人で構成する。

計画では、6月から9月まで全国11ブロックを対象に実態調査、ヒアリング等を実施、10月から平成19年1月までに分析とビジョン作りを行い、2月から3月にかけてブロックごとに調査成果の発表を兼ねた現地講習会を開催し「環境変化に負けない企業集団」としてのELV機構組織を構築して行く。◀

ELV機構のホームページリニューアル開設
JAERA News Letterも掲載
<http://www.elv.or.jp/>

アフター市場の環境変化に対応できるのか 初の「部品流通部会」を開催へ 流通団体首脳が共通課題を探る

日本ELVリサイクル機構は3月27日、初の部品流通部会を開催した。部会会合にはELV機構加盟、未加盟を問わず全国の部品流通団体に幅広く呼びかけた結果、NGP事業協組、(株)ビッグウェーブ、部友会など15団体の首脳が一堂に会し、各団体が直面している課題について活発な意見交換が行われた。

同会議には、経済産業省から宮本自動車課企画官、清水課長補佐が出席、「リサイクル部品普及活動」について国の取組み姿勢を述べた。またELV機構部品流通部会は、「部品流通団体共通の協議の場」として今後引続き開催していくことになった。

ELV機構は昨平成17年4月、旧ELV推進協議会とリサイクル部品協議会の2団体を基礎に設立され、当時、両団体に未加盟の流通団体は新法人組織の枠組みに入る機会がなかった。今回、部品流通部会を開催するに当たり、これら団体にも参加してもらい共通の課題を模索することとした。

会議冒頭挨拶に立った酒井代表は「機構の設立以来1年間は自動車リサイクル法の対応に力を注いできたが今般経済産業省からリサイクル部品普及について提案を受けたのを機に、部品流通部会活動として本会議をご案内した。部品流通のベストメンバーとして業界発展のため積極的な話し合いをお願いしたい」と開催趣旨を述べた。次いで参加した15団体首脳から、各団体の取組みと課題が披瀝された。

リサイクル部品には需要展望ある

来賓として出席した経済産業省の宮本企画官は、自動車リサイクル法施行後1年間の使用済み車の動向と今後のリサイクル部品の普及活動について要旨次のように語った。

①改めて廃車の発生台数を検証しているが17年度で見ると305万台、という数字になる目見込みだ。促進センターのシステム上での報告内容からも廃車そのものが減少傾向にある、と読み取れる。現在入って来ている廃車車齢は平均12.5年で1992、3年販売の車両である。その後95年頃から新車販売が低迷して来ており、当然その頃の車の廃車数は減少することになる。

②業界全体としては、厳しいながらもスクラップ等素



材の市況が良いため回っている、と見られるが、市況は変動するものでありこれが持続するかどうかはわからない。その意味ではリサイクル部品の需要動向には展望があるが、いかにせん材料である廃車の供給がままならないというのが現状だ。

そこで、リサイクル部品の市場拡大のためにも、国がまず音頭を取り、今般「リサイクル部品普及のためのチラシ」を提案させていただいた。

③これを一つの契機に、業界全体の普及拡大が進むよう、今後の部品流通部会の活動に期待したい。

業界全体での取組みが必要

会合では引続き各流通団体からの課題、課題解決への取り組み事例報告を受けた。主な発言を要約すると

①当部会を、業界のあり方を高い次元から議論する場にしたい。回数を重ねることにより、できることが見えてくるのではないかと。

②ある月を「自動車リサイクル月間」と定め、関連する

- ▼業界が参加し、リサイクル部品普及に繋がる、という運動を起こしてはどうか。
- ③すでに損害保険業界が行っている「リサイクル部品活用キャンペーン」などもあり、そうした活動との連動も考慮したタイミングも必要だ。
- ④使用済み車入庫の実態を見ると一般からが7割近くある。入庫の確保の仕方を考えたい。
- ⑤現在AAに車が流れるようになったのは、ユーザーとの窓口であった販売担当部門がグレーゾーンであったからだ。全国的な車の引き取り指針と下取り価格等の透明性が必要だ。
- ⑥使用済みと中古車とは、買われた後で分類されている。その意味でユーザーに対しては「貴方の車を生かして使います」といった今までとは違う視点が必要ではないか。
- ⑦現状のリサイクル部品の動向を考えると、アフター市場での部品流通業者としての解体業の位置付け信頼性は下がっていくのではないか。リサイクル部品の告知・啓蒙活動も業界全体で取り組んでいくことができればいい。
- ⑧仕入れや販路の拡大とともに我々の側のエゴで進んできたのではないか。70%は一般からの入庫という実態から見れば、「引き取りの体制」があれば、もっと入庫は図れるのではないか。
- ⑨要すれば顧客サイドに立った取り組みが大切、ということだ。
- ⑩機構はこの1年間、自動車リサイクル法を軌道に乗せることに力を注いできた。こうした機会にご参加の皆さんが機構に是非加盟して、機構のメンバーとして議論を進めていく、という考え方がわかりやすいのではないか。 といった意見が述べられた。

部品流通部会は継続して開催へ

これらの議論と経済産業省の見解を総括した「まとめ」は、①自動車リサイクルについて「高い資源化依存」は情勢変化についていけなくなる可能性が有る②逆にリサイクル部品の流通の促進こそが、健全な事業環境の育成に必要であり業界共存共栄の道ではないか③将来的には相互の部品在庫の相乗りも当然ありうる④ELV機構の部品流通部会を継続して開催する⑤ここでの情報を出来る限り広く開示する、となり、各参加代表の合意のもと議事録として公開される。 ➤

リサイクル部品の普及チラシ ユーザーへ直接配付 ～経済産業省の支援により制作～

「環境にいいクルマ」に乗りませんか。

自動車の修理・補修のときに、リサイクル部品を使うと、あなたのクルマも「おトク」で「環境にいい」クルマになります。

自動車の部品を交換するときにリサイクル部品を使用することは、廃棄物の削減やエネルギー使用の抑制に大きくつながります。
リサイクル部品を賢く利用して「環境にいいクルマ」に乗りませんか？

リサイクル部品とは…

使用済自動車から取り出した、まだまだ現役で活躍できる部品のこと。取り外した事業者によってしっかり品質確認もされており、保証もついています。値段も新品部品よりずっとおトクです。また、政府としても「グリーン購入法」(※)の対象部品としてその利用を促進しています。
※環境にやさしい製品を調達して、政府の調達に際しては、その製品を優先的に選ぶことを定めた法律です。

環境に良い 経済にお得 保証つきで安心

こんなとき、リサイクル部品！

クルマで自損事故を起こしちゃった…
車両保険に入っていないし、修理代が高つきそう。どうしよう？

そんな時は「リサイクル部品」がいっぱいありますよ。種類も豊富で、新品部品に比べて値段も安いし、保証だってついています。
※部品によっては、金額が十分でないものもあります。

経済産業省
METI
Ministry of Economy, Trade and Industry

ELV機構会員が配付に全面協力

- ▼次回は5月23日開催される予定。参加者は次の通り。

参加者一覧

【ご来賓】(順不同・敬称略)

- ①宮本 昭彦(経済産業省自動車課企画官・自動車リサイクル室長)
- ②清水 淳太郎(経済産業省自動車課課長補佐)

【部品流通団体代表者】(順不同・敬称略)

- ①青木 勝幸(NGP日本自動車リサイクル事業協同組合理事長)
- ②尼岡 良夫(シーライオンズクラブ会長)
- ③岡田 譽伯(有限責任中間法人ARNグループ代表理事)
- ④河村 二四夫(トータルカーリサイクル会長)
- ⑤北島 宗尚(株式会社SPN代表取締役社長)
- ⑥北口 賢二(部友会会長)
- ⑦清水 信夫(自動車補修部品研究会会長)
- ⑧田村 幸男(株式会社システムオートパーツ代表取締役社長)
- ⑨服部 厚司(株式会社ビッグウエーブ代表取締役社長)
- ⑩浜田 泰臣(株式会社エス・エス・ジー代表取締役社長)
- ⑪早川 一二(日本パーツ協会会長)
- ⑫針ヶ谷 昌之(テクルスネットワーク代表)
- ⑬深澤 広司(リビルド工業会全国連合会会長)
- ⑭森下 秀次(シンドバッドネットワーク会長)
- ⑮横山 和夫(リ総研倶楽部会長)

【ELV機構担当役員】(順不同・敬称略)

- ①酒井 清行(代表理事)
- ②北口 賢二(副代表理事、部品流通担当)
- ③清水 信夫(理事、部品流通部会長)
- ④大橋 岳彦(理事、部品流通部)
- ⑤田村 幸男(理事、部品流通部)
- ⑥青木 勝幸(理事、地域支援部会長)

平成17年度の廃車は305万台 「消えた廃車」追跡へ

自動車リサイクル促進センターは4月11日、平成17年度の「使用済み車の引取り台数」を発表した。平成17年4月1日から平成18年3月末までのリサイクルシステム上に報告された台数は305万台弱であった。

経済産業省及び解体業界では平成17年の対象台数を400万台前後と予測していたが実質的に135万台の減、17年度ベースで見ても95万台の減となった。経済産業省では海外への輸出台数が当初予測より40万台増の140万台に上ったと推定しているが、それを差し引いても約50万台から80万台の行方不明車が存在していることになる。

ELV機構では、一時抹消登録後の車両がどのような状態で存在しているのか、引き続き追跡調査を行うとともに、一時抹消登録車の法律に基づく調査の要請を国土交通省にも働きかけている。

設備購入の際の固定資産税に優遇措置 リサイクル部品生産業者に朗報

自動車解体業者、自動車リサイクル部品生産業者については、平成18年の4月から平成20年3月までの2年間にわたり固定資産税の軽減措置が実現することになった。

自動車リサイクル部品の生産に当たっては、部品の洗浄装置、検査装置、さらには保管のための設備などさまざまな設備投資を必要とする。

このため、ELV機構では、循環型社会の実現に向けて、設備導入にかかわる負担を少しでも軽減してほしいとの要望を経済産業省、環境省に行っていたが、このほど要望が認められ実現した。対象になる設備は、廃油および廃液抜き装置、部品洗浄装置、原動機検査装置、変速機検査装置、車両保管設備、部品保管設備などで軽減措置の内容等詳細については、事務局へ問い合わせされたい。

南北自協理事長が北海道知事表彰

ELV機構副代表理事、北海道自動車処理協同組合理事長の南可昭さん(69歳)が、このほど平成17年度北海道知事表彰の北海道社会貢献賞を受賞した。

同賞は道の環境行政に貢献した個人及び団体を表彰する制度で自動車解体業からは初の受賞となった。南さんは道内自動車解体業界の育成と廃自動車の適正処理推進を功績とした「循環型社会推進功労者」として受賞した。

5月11日開催される第10回北自協総会で「祝う会」も催される。【日刊自動車新聞提供】

エアバッグ類の 取り外し回収

知って
いると
便利!!

引渡し日より伸びる場合の対策

自動車再資源化協力機構は、解体業者が「エアバッグの引渡し」について、規定の日程を過ぎてしまう場合の「遅延報告」を「事前に行う」仕組みを作り、業界にPRを始めました。この仕組みにより「事前報告書提出から最長で1年以内の引渡しが可能」となりました。車上作動処理を実施されたり使用済み車の扱い台数の少ない業者の場合、規定の120日以内に回収ケースが満杯にならず、そのため自治体から「確認通知/遅延報告」を受ける場合があります。そこで、こうした業者のための救済措置として、あらかじめ「引渡し見込み日」を計算したうえで所定の「エアバッグ類の引渡しに関わる遅延の事前報告書」に記入し、事前に地方自治体の了解を取り付けておく、というものです。

具体的なチェックと「事前報告書」の作成については、自動車リサイクルシステムコンタクトセンターの電話03-5673-7396か、自動車再資源化協力機構の電話03-5405-6155にお問合わせください。 <JARPご提供>

◆自動車リサイクル促進センターは平成17年度の使用済み車総台数を305万台と公表した。それにしても当初予測されていた400万台との数字の乖離は大きい。◆それというのも、統計やシステム上に出てこない「消えた廃車」の存在である。その中には一時抹消登録をしたまま密かに解体されたもの、離島を含め、いまだ処理されずに放置車両同然のストック車両が存在している、ということだ。夏草の生い茂る前に情報提供を!!