

BEST

Recyclers Alliance

NEWS

ベストリサイクルズアライアンスニュース
中古・リビルトパーツのご提供で
お客様との夢をつなぐ情報誌

2015.11

Vol.149

自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告について

産構審と中央環境審が概ね順調と報告 中古車輸出急増の背景にリサイクル券の存在

今年の9月14日付けで産業構造審議会、中央環境審議会の合同の委員会が持たれて自動車リサイクル制度の施行状況の評価検討に関する報告が関係者に対して為された。2005年の自動車リサイクル法施行後10年目の見直しである。われわれの業界が今後どのような方向にどのように前進していくのかを占う報告ということで関係者の関心は深まっている。

報告書によるとこれまでの業界の動きは、概ねこの規制の範囲内で順調に推移し、法制による始めの目的は満たされつつあるとし、但し、状況の変化に応じた臨機応変の見直しは今後必要と分析している。今回の報告では概ね順調な推移としながらいくつかの課題も指摘されている。

◆未来の電気自動車と付加価値上昇の対策

まずあげられた課題のひとつに将来の電気自動車時代に至る廃棄バッテリー、リチウムイオン電池、ニッケル・水素電池の処理への対応である。

さらに素材として使用が予想されている炭素繊維強化プラスチックについては処理方法が現在研究中であり、具体的対策は定まっていない。

これらは自動車メーカー段階でのリサイクル手法開発の努力が待たれる分野で、緊急のテーマと言えそうだ。

次にある課題のひとつが、自動車リサイクルの効率向上で発生している廃棄車輛の価値の上昇がどのように一般の自動車ユーザーに伝えられているかという点である。

自リ法が施行されたことによって発生した付加価値が基本的には本来の一般ユーザーに還元されるべきだという見方である。このためには末端でユーザーと最初に接触する引取り業者の説明責任が重要と指摘されている。要約すると法制化による付加価値は適正に最終ユーザーに還元されていないケースがあると行政では判断している。



▲右はリビルト部品の生産現場の様様。素材のコアを集積している。リサイクル部品の生産は時間の経過とともに高度な水準に達している

◆特預金の残高が120億円

次に自リ法施行の効果として、フロン類処理不要、輸出されたもののリサイクル料金の返還請求が為されなかったものなど、再資源化のために使われることがなくなったリサイクル料金（特定再資源化預託金）の残高が約120億円に上っていることが指摘されている。

これは十年前の法制直後には予想されなかった現象で、この間の関係者の企業努力が再資源化上、高度に発揮された結果とも言えるが、ここで指摘された黒字化傾向は今後も持続すると判断されている。

さらにわれわれ解体事業者側の課題として、廃棄車輛の移動報告が法で定められた期限内に行われていない事例が相当数あるという報告である。これについては現場で作業を受け持つ事業者側の言い分もあるが、巨視的な視点からは法律上の事実として指摘されている。

またフロン類回収に関しては初期充填量に比べて実際の回収量は半分以下ということでこれは中間で漏洩が発生していると判断されている。ここでいう漏洩の実態が不明で課題として残されている。

◆法制効果上げるが流通変革の弊害も

以上、いくつかの課題を挙げたが、日本の自動車リサイクルシステムは①不法投棄車輛の

急激な減少②ASRの再資源化がほぼ100%に及ぶなどの効果を発揮しており、その存在価値は国際的にも高く評価されている。

その一方で、解体車輛量は自リ法以前の約500万台から現状の350万台に3割あまりの減少となっている。これは基本となる新車需要の変動が根底にあるものの、自リ法下の輸出車輛に対する扱いによって大量の中古車が海外に流出していることが大きい理由と思われる。

今回の自動車リサイクル制度の見直しには直接触れられていないが、自動車解体業界側から見た場合、この流出傾向はさらに拡大すると見られているだけに、問題視せざるを得ない状況にある。

根本的には輸出された場合は中古車流通として自動車の流通が終了し、リサイクル料金は返還されるが、廃棄処分された場合はそこでリサイクル料金の精算がされるということになり、流通上の負荷が一層、自動車解体分野にかかっていることがある。

この現象に付いては自リ法制度の問題点とみるか、当然の資本主義的結論と見るかによって大きく判断が分かれるところだろう。

いずれにせよ日本の自動車リサイクル制度の見直しは今後も継続して行われ、同時に広範な見解の収集に尽力すべきだと思われる。

新車ディーラーのサービス部門強化受け 整備専業経営危機で新品部品売上げ減予測

新品部品の業界団体である全部協主催のセミナーが開催され、新品部品流通に関わる事業者の現状の課題が明らかにされた。

セミナーは二部構成で第一部を(株)ジェイシーレゾナンス代表取締役の松永博司氏が「2020年のアフターマーケット・経営未来ビジョン2015の意義」と題して整備業界の現状と部品事業者との関連と見通しを語った。その後、第二部として全部協新戸部八州男理事長が全部協が準備した「経営未来ビジョン2015」自体を解説した。

前半で松永講師は技術革新が急激に進展する自動車整備市場の現状を様々な事例を挙げ、解説、自動車整備経営が危機にあることを紹介した。

現在の新車開発は安全走行を軸とする自動ブレーキからはじまって一気に完全自動運転の領域に足を踏み入れようとしていることを踏まえて、かなりの部分の部品需要が減退することを予測するのは止むを得ないとする見方を示した。

また車輛重量の軽量化による車体素材の変更、生産段階でのモジュール化、ダウンサイジング、スマートフォンを中心とする通信連携などが急速に進展すると分析、新しい局面に至っていることに言及した。

さらにこういった視点に立って、現状の整備

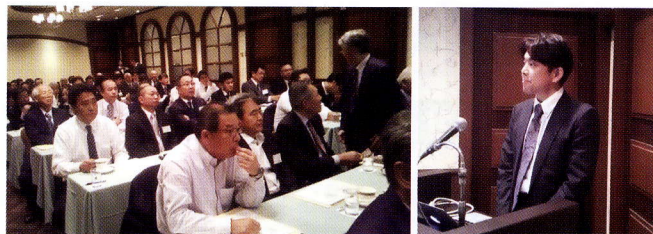
事業界を見ると、軽自動車の届出が約半数に上る中、登録車は減少傾向にあり、加えて、整備事業者数は異業種参入で増える気配を見せるなど、整備経営の環境は悪化の方向にあるとしている。

このような環境の変化に新車ディーラーはすでに対応を進めており、不变部門売り上げのみで企業経営を維持できる体制に切り替えており、この事実も一般の整備工場経営を圧迫する原因になっていると指摘した。

結論として、部品販売事業者はこういった環境にある部品需要家の整備工場顧客に対して、協同戦線を張る意気込みで協同で難局に立ち向かうべきだと締めくくった。

第一部の講演を受けて、登壇した全部協の新戸部八州男理事長は今回立案した全部協の「未来ビジョン2015」についてその内容を要約して説明、部品販売事業者としての立ち位置を強調した。

新戸部氏は2020年時点では人工知能が人知を凌駕することが予想され、現在取り組まれている自動車分野での自動化は達成される、同時に、様々な関連商材の流通形態は激変する



▲緊急セミナーに集まった新品部品事業者。表情は真剣そのもの ▲セミナー講師を務めた松永博司氏

ことが予想されるとして、自動車部品販売事業の分野での業態改革に備えなければならないと警告した。

最終的にはカーユーザーが主役となるアフターマーケット再構築が求められる時代が到来し、様々な業態変革が必要になるのではないかと予測した。

また、統計上は全自動車部品流通量の約半分を地域部品販売事業者が分担していることから、今後も補修部品市場での部品販売事業者の役割は大きい物があることを自覚して事業に取り組むべきだと強調していた。

このセミナーの席上、全部協の新戸部八州男理事長は「併走するリサイクル部品業界は急激な玉不足や種々の規制強化で奮闘しておられる。われわれもリサイクル部品流通界と共闘の構えを持つ時期がきた」とも解説した。

リサイクル業界の新しい動き 事例その2

(株)ユーパーツが最新型エンジン始動機 開発し販売開始で新境地

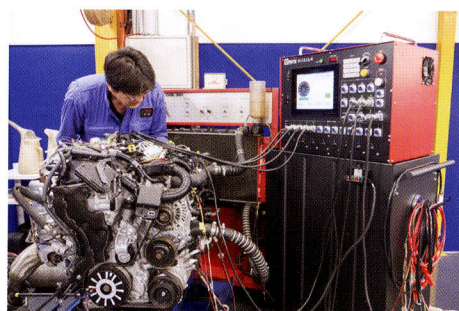
リサイクル事業者向けのエンジンスターターを開発している(株)ユーパーツ(清水道悦社長)はこのほど最新型のエンジンスターター「かけるくん4」を発売した。セルモーターが付帯していないHV車が急増する新しい傾向を受けて、新商品には注目が集まっている。

新登場した「かけるくん4」は、コモンレール式ディーゼルエンジンの始動を可能にした点が最大のウリ。さらに、マツダCX-5に搭載される最新ピエゾ式インジェクターや初代から現行3代目モデルまでのトヨタ・プリウスのHVエンジン、ガソリン直噴エンジン、電子スロットルにも対応できる。1μs(100万分の1秒)単位での制御、実車と同じ入力信号を使用した制御にも対応する。

外観は先代機よりひと回り大型化。タッチパネル式で、液晶画面はWindows対応でサイズアップ。検査結果を印刷、データ出力できるようにした。

同社では「『自動車リサイクル法』が施行されて10年になるが、われわれ自動車リサイクル業界の役割は、リサイクル部品の活用という部分において国内の資源循環を成長、発展させていくことにある。部品のリサイクル率は98%以上に達したが、高度リサイクル——たとえばエンジンなどの機能部品に関しては、環境対応型のHV車、クリーンディーゼル車といった車の進化、進歩にリユース部品が追いつかないという課題に直面している。こうした現状に対応し、目で見てわかる品質の『見える化』を確固たるものにしたいと考え新型を開発した。研究開発には2名の専従部員を配し、経産省の試作開発等支援補助金を受託したが、億単位の投資をした」と開発の経緯を説明する。

中古車市場においては、プリウスをはじめHV車がタマ不足で高値取引されている。「現状、事



▲新時代のあらゆるエンジンの始動が可能になった

故などでワイヤーハーネスやセンサーが壊れた際、通常エンジンのようにセルモーターが付いていないHVエンジンは始動テストする術がなかったが、『かけるくん4』ではそれを可能にした。テスター機でチェックすることで、エンジンは商品価値が高いので、買い取り価格にも貢献できるのではないかとしている。

我社のキーマンを紹介します。

第73回

ビッグウェーブグループ

張替 友和 氏

ビッグウェーブNAM

レンタカー主体の整備業大手 そこで使う良質部品を生産



▲店舗は完全に整備工場の雰囲気

▲張替友和氏

今回のビッグウェーブメンバーは東京都から埼玉県に移転した、ビッグウェーブNAMの張替氏(飯島俊雄社長)に登場願った。

同社はレンタカー事業を軸に点検整備、钣金塗装などを展開するニッポン自動車整備株式会社(NAM)が本体。そのリサイクル部品事業部門がビッグウェーブNAMということになる。

ここでの作業はまず、本体のレンタカーの修理用にリサイクル部品を供給することである。と同時に一般整備工場向けにリサイクル部品を販売することだ。

◇整備のプロを部品に配置

そこで生産の現場を仕切っているのが張替友和氏(39歳)である。彼は本体のニッポン自動車整備に整備士として入社、その後部品部門強化のためビッグウェーブNAMに配置された。

もともとは自らが钣金・整備するクルマのためのリサイクル部品生産と言うことから、自らがユーザーであると同時に生産者という立場。その作業現場を預かる張替氏ということになり、商品に対する選定は当然厳しいものになる。

「わたし自身が部品を受け取る側になったら、梱包を空けた瞬間の気持ちを重視します。極端な表現ですが、(開梱した瞬間に)ちょっとでも手が油で汚れたら、フツと嫌な気分になるでしょう。そういう気持ちにさせない部品造りを目指しています」という。要するにここでは新品と同じ雰囲気のリサイクル部品を造ろうと頑張っているということになる。

◇部品倉庫を新たに開設

そんな同社が今年から、自社工場で発生した、バンパーやライト類を回収し、再生する業務を開始した。

また、先月10月末には、いままで離れていたフロントを倉庫に隣接させて、事務の合理化も果たした。このことで社業の効率はほぼ倍増すると予想されている。

同社は本体が大掛かりな钣金・整備工場ということから現在は、直接自動車の解体は行っていない。全数、ビッグウェーブグループの共有在庫を活用した体制で、常時の自社在庫は一定量に制限、戦略的な対応を取っている。このことも容易に新品に近いリサイクル部品を生産できる立場にある理由のようだ。

(株)JARA (ATRS)

女鹿 良典 氏

コウキ有限会社

JARA・ATRSの新進企業 部品生産力増強に全力



▲まさに新進で全てはこれからという同社

▲女鹿良典氏

コウキ有限会社(下田達也社長)は平成14年の設立でこの業界では新進の企業。平成23年に(株)JARA(ATRS)に入会したばかりである。

◇入社早々に責任ある立場に

その同社に今年7月入社したのが女鹿良典氏(39歳)だ。ついこの間まで整備工場で大トラックの整備に従事していた経験を生かして、早くも、部品のはずし、部品の商品化、部品の登録、そしてフロント業務と矢継ぎ早に重要な業務を経験して現在に至っている。「まだまだなにも分かっていません」と謙遜しつつ、着々と自動車リサイクルの知識を溜め込んでいる。

そこで彼の過去を聞くと、整備士当時は連日のように自動車解体工場を巡り歩いて中古部品を買い込み、修理を進めた経験を持っている。つまり客の立場から壊れやすい部品、需要が高い部品を良く知っている。

ところで同社ではいま部品倉庫を拡充し、在庫量の増大を目指そうとしている。このため女鹿氏の整備知識を生かして売れ筋部品を豊富にする作戦がこれから始まろうとしているわけだ。

◇リパーツ使う感動を届けたい

「整備専門学校時代に客として訪れた自動車解体工場は正直言って、わたしのほしいものがあるんでもあって、しかも値段は安い。それこそ宝の山という感動があった。気がつけば今、自分がその自動車解体工場の真只中にいます。基本的な自動車解体の知識はこれから身に付けますが、自動車人としての中古部品についての思いはわたしの内側にすでに十分あります」と頼もしい。

現在、同社は総社員6人、月間解体台数130台、在庫点数2000点の段階。とりあえず部品の在庫量は倍増の4000点ラインを目指すとしている。

新人ながら整備士経験が豊富な女鹿氏が客の目線で同社の全体を見直す日が必ず訪れるはずだ。新進のコウキ有限会社が新人の彼のやる気をどこまで発揮させるかが注目される。

(株)JARA (SPL)

平地 健 代表取締役

有限会社平地商会

若くして地元組合の責任者に 足を地に付けた業界指導目指す



▲地元の顧客にがっちり食い込む同社

▲平地 健代表取締役

宮城県仙台市の有限会社平地商会(平地健社長)は創業が昭和20年代の老舗。設立が平成8年で、SPNクラブがNGPグループから分かれた平成15年に同クラブに入会している。その平地社長(43歳)の立場はいまや(株)JARA(SPL)グループ東北ブロックのメンバーであると同時に、宮城県中古自動車解体再生処理協同組合理事長兼日本ELVリサイクル機構東北ブロック長会議長といういかめしいものに急変している。地元の組合理事長就任が31歳の若さだったというのは極めて異例だ。

◇業界典型の経営に精進

同社の規模は総社員5人、月間解体台数50台、部品在庫点数3500点というものでこの業界では小規模事業者の部類に入るが、目下の政治的立場は極めて高いし、年齢も若く、今後はこの業界の大半を占める小規模事業者の意見を代弁してもらえる位置に立っている。

平地氏の生い立ちを見ると、中学卒業後に祖父が経営していた平地商会に入社し、高校に通いながら家業に手を染める。入社1年後に代表者だった祖父が急逝。急遽、祖母が経営者の立場に立つという緊急な環境を経験する。当然のことながら、幼い二人の弟と祖母、母を支える苦労が長男の彼の肩に被さる。

若い時から人生のほんものの苦労をしっかりと味わってきた。問答無用でこの業界の裏表を見てきたと言ってもよい。「この業界が逆有償になったとき、代表者だった祖母が会社で連日ため息をついていたのを今でも思い出します」と笑う。

◇大震災で現場処理の裏方を全う

そして次の試練があつた東日本大震災。当時のSPNグループは業界の先頭を切って被災地の同業他社の救援に動いたが、その現場で周囲との連絡役を彼が担い、あの非常事態をからくも乗り切った。

平地氏は日本ELVリサイクル機構東北ブロック長の立場で隣県、福島県の自動車リサイクル協同組合の第一回次世代交流会に講師として招かれ「この業界は互いに連携を取り合い、考える業界であるべき」と、現地の若手経営者を激励している。



【新トップインタビューシリーズ】

自動車リサイクルの現状打破に挑戦する経営者に聞くシリーズその20

黙っているのは危険な兆候 同業者の中から知恵を掘り起こせ

福岡県の 外川 憲一 氏(51歳)

「精神に余裕を持って肅々と日常の業務をこなせ」という熊本大外川憲一教授 ▶



熊本大学法学部で経済学の教鞭を取る外川憲一教授。今回はこの人に登場していただいた。われわれ自動車リサイクル業界の生の姿を全国の現地調査を踏まえて理論化、英訳して世界に知らしめる働きで大変お世話になっている。ご自身は九州大学の薬学部を卒業され、地理学の見地から産業配置、とくに環境産業の立地について以前から深い関心を示してこられた。その結果、われわれの業界の動きに研究の目が行き着かれたという。日本の自動車リサイクルの知恵はこの業界の中から自発的に生み出されるべきとの視点は大いに啓発される。

外川先生の簡単な経歴をまずお伺いたい。

外川 わたしは昭和63年に九州大の薬学を出て、大学院に進み、そのまま九州大の石炭研究資料センターに10年勤務し、その後、熊本大の法学部に経済学を教えるため移りました。九州大時代に北九州の響灘埋立地の跡地利用(これが北九州エコタウンへと変わるわけですが)などの研究に携わるうちに、平成二年のトヨタ自動車の九州進出、日産自動車の九州での事業本格化などに触れ、一気に自動車リサイクルへの関心が高まったわけです。いまでは自動車リサイクル業界のいろいろな方々と親交を深めることができて喜んでいます。

先生の研究姿勢は現場中心の業界人研究が特色だと伺っていますが…

外川 わたしの学問の基本的な探求のスタイルは、その問題の発生している現場に赴いて自分の目で見て、当事者のお話をうかがうことに重点をおいています。数多く現場を訪ねるうちに多くの業界人と接触できました。各位の生のご意見を伺ううちに、地域の産業構造の形成には、それに携わっておられる業界の方々自体の思いのうちにあるということも分かってきました。

先生の目から見られて一番の日本の自動車リサイクル業界の問題点とはなんですか。

外川 わたしが感じる一番の問題点と言うのは、肝心の業界の方々の正直な気持ちが一向に表に出てこないということです。勿論思われていることは当然おありでしょうが、それが声となって外に向かって出てきていない。とても静かだと感じます。これは考え直さないとはいけません。黙っているということ

は現状でもまだまだ企業として利益をあげているのではないかと勘ぐられることになりますから…。

どうすればいいのでしょうか。

外川 まず、問題を見つけたら業界のなかでそれを解決している同業者の意見を素直に聞いて学ぶことです。つまりあくまでも私見ですが、業界問題の教師は同業者の中にいるということです。先頭を切って問題に立ち向かっている人材を見出し、その見解に耳を傾けるということが大事です。ある自動車解体事業者のご意見で驚いたのは「解体屋だからなにごとにもばらばらにするのは得意だが、人の意見を聞いたり一致団結することは大の苦手が揃っている」というものでした。これは笑い話としては筋が通っていますが、やはり、業界がまとまることの難しさを語った良い例だと思っています。しかし、このままで良いのかというと、良いわけはないと思うのです。

先生が注目された業界人の解決姿勢というのはどのようなものだったのでしょうか。

外川 最近の例では東日本大震災で被害を蒙った宮城県のイマイ自動車さんの例があります。大津波で完全にアウトの状態に追い込まれながら、極めて短期間に立ち直り、一般被災者の不動産の処理に立ち上がったケースなどは素晴らしいものだったと思います。学者としてもこういう事例もあったのかと注目しました。危機突破の好例ではないかと思います。

自動車リサイクル法が施行されて10年経ちました。行政側はいろいろ見直しされていますが、先生のご意見はいかがでしょう。

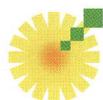
外川 日本の自動車リサイクル法は世界的に見ても先進的なものでその法制効果は大きいものがありました。まず不法投棄車輛は、表向きは見えない状態になりました。ASRの処理も、生成したスラグが果たしてリサイクル物として妥当なものがどの程度あるのか等の問題もありますが、ある程度評価できるものになっています。行政から見て順調に自リ法は稼働しているというのはある意味で正しい見方です。しかし、先だっの秋田での自動車環境フォーラムでも指摘しましたが、自動車リサイクル料金自体が販売促進費用の役割を果たし過ぎて大量の中古車が海外に流出しています。この点は国内の自動車解体産業

の骨格を揺るがしています。当然国内で綺麗に解体されるべき車輛がそのまま海外に垂れ流されていることになりまして、一方で国内の自動車解体や車体整備の業界に外人資本が大量に流入するといった現象まで起きています。これらは是か非か判断は非常に難しいが、国内事業者の心境を思うと複雑なものがあります。

今後の見通しですが、日本の自動車リサイクル産業はどのように変化するのでしょうか。

外川 日本のモータリゼーションそのものが大きく変化しつつあります。以前はクルマを持つことが一種のステータスシンボルでしたが、いまはそうではありません。若者のクルマ離れが取り沙汰されています。今の若者はクルマを持つことが夢ではなくってほとんどがインターネットによるバーチャルな世界で満足感を得ています。現実的な夢が持てなくて仮想の世界に逃避している傾向が出てきました。これにこれからの電気自動車時代を重ねると自動車の需要構造は変わります。また自動車メーカー各社は、燃費向上と環境対策から新素材の開発・導入を着々と進めています。日本では自動車から鉄を取るというビジネスはだんだん難しくなるでしょう。昔流の自動車解体のビジネスは海外に主たる戦場を求めて出て行かなくてはならなくなるかも知れません。だからと言って先行きについて不安ばかりを持つのでは前進はありません。こういうときは精神的な余裕がまず大切です。企業の経営者はしっかりと気持ちに余裕を持たせて自社の役割を正確に見直し、信じた通りに肅々と日常の業務をこなすことが大切です。このことはどのような業界でも共通して言えることで、先にも言いましたが、業界の課題の解決策は実はその業界の内部に模範的な例が潜んでいます。それを正しく発掘して、関係者が一致団結してその解決策に取り組むことが重要です。解体業者だから「ばらばらなのが当然」と言ってじっとしている時代ではないのです。自らのうちにある業界の知恵を大いに表に出して目の前の壁をひとつずつ乗り越えることです。わたしの仕事は日本の自動車リサイクルの現在史を学術的に組み立てることです。わたしも学者として日本の自動車リサイクル問題の解決に前にも増して尽力したいと思っています。読者の皆様、これからもよろしくお願いします。

発行



株式会社 JARA

〒450-0002 東京都中央区日本橋1-2-2 親和ビル7階
TEL 03-3548-3010 責任者/古賀 信宏



株式会社 ビッグウェーブ

〒497-0005 愛知県あま市七宝町伊福鍛冶屋前58
TEL 052-441-7502 責任者/森川 信也