



BEST

Recyclers Alliance

NEWS

ベストリサイクラー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両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相。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、廃棄車両の移動報告が法で定められた期限以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不法投棄車両の

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 整備専門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て、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。

また車輻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、不変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、現在取り込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。

(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。