

平成 23 年 4 月 12 日

大震災と自動車解体・部品業界、その他の対応

被災業者と被災車輛

①詳細は不明だが、東北地区の被災破損車輛は 12～13 万台以上と予想される（本紙＝湾岸・過疎地では車は足だから 1 世帯 1 台以上。被災世帯以上の被災車輛が発生したとみて間違いない）。

②被災車輛は、全損・海水冠水・被爆。かつ所有者自身が死亡、判別不能、接触不能（福島周辺）と法的にも、物理的にも、ビジネス的にも難題が山積する。

③加えて解体業者自身が被災、もしくは工場損壊（損壊を免れ避難場所のケースも）、インフラ・ダウン、重機・設備故障で、地域全体が機能喪失に陥っている。

■特別措置で被災車輛回収を促進＝持ち主不明物件は、一定の手続きなしには処分できない。特例措置として環境省は「外形上その効用を失った」車の「撤去、仮置き場移動」を認めた（事前に写真記録の保存。本紙 3 月 30 日、31 日）。国交省も「東北太平洋沖地震に伴う抹消登録申請時の特例的取扱」25 日 HP。本紙 3 月 30 日）で抹消登録等の処理手続きの迅速化を図った。

被災自治体と現地業者の動き

多賀城市と石巻市は市道を塞いでいる持ち主不明の被災車輛の撤去、移動に関して地元の自動車解体業者（みやぎ自動車 RC）と撤去委託契約を結んだ（本紙 4 月 1 日）。撤去・移動には事前警告と写真など記録保存が必要なこと、また狭い生活道路など作業制約もあり、22 日から開始した多賀城市で 1200 台、29 日開始の石巻市では数 10 台（30 日現在）。撤去物は所有者が引渡を求めれば返還するが「それ以外の場合は追って方針を示す」（環境省）。

■放射能汚染と「風評被害」＝持ち主不明の解体車輛以上に、現場に混乱と困惑をもたらしたのが福島原発事故と放射能汚染の風評拡大。膨大な被災車輛の発生や放射能検査機器の少なさから、1 台 1 台の検査ができない、汚染リスクが分らない。だから怖いとの風評拡大と共に、貿易数量が多い部品販売には海外からのキャンセルが相次ぎ、外国人バイヤーや外国籍従業員は相次ぎ国外に避難。経営リスクも台頭した。

■鉄スクラップの場合＝国内鉄鋼メーカーの放射能汚染物返品レベルは 0.5～0.05 μ （マイクロ）Sv（シーベルト）/時。韓国は同 0.5 μ Sv/時。中国向け輸出検査は 0.3 μ Sv/時でこの返品値以下に収まれば問題はない。日本でも関東地区からの船積みは韓国電炉並みの 0.5 μ Sv/時の「暫定措置」で柔軟に運用している。

■シュレッダー業者は＝シュレッダー業者は大方が、放射能検知機を導入している。A 社は検知レベルを電炉メーカー返品レベルと同等に設定。超えた場合は企業防衛のため廃車、一般市中物を問わず返品している。B 社はバックグラウンド（自然背景放射能）レベルが余りに高すぎるため、当面は「荷止め」。両社とも本社指示の「放射能マニュアル」通りに対応している。

■自動車解体業者は＝自動車解体業者の大方は放射能検知器を常備していない。このため解体車の引取りにあたって放射能レベルを知ることができない。ハンディータイプを購入したくても在庫がない。有っても「風評被害」で自動車中古部品は海外からのキャンセルが相次いでいる。またレベルを超えればシュレッダー業者は引き取らない。極めて苛酷な状況に直面している。

■業者団体は総力を結集する＝地震当日、総会開催中だった SPN は直ちに災害対策本部を立ち上げた（本紙 22 日）。各ネット組織も会員各社の安否情報を公開（本紙 18、22 日）した▼全国組織である日本ELVリサイクル機構やネット組織は 17 日、経産省、環境省担当官を交えて緊急会議を開き「災害車両対策本部」を設置。被災車両の回収、処理に総力を結集した。

自動車リサイクル法と ASR 処理

自動車リサイクル法は破碎ダスト（ASR）処理を自動車メーカー等に命じ、メーカーは 2 チーム（ART、TH）に分かれて、解体業者→鉄鋼メーカー向けプレス（31 条）か破碎業者→再処理工場（28 条）の両方で動いている。①小名浜精錬㈱＝地震直後から設備休止。工業用水などインフラが壊滅しているため「操業復旧のメドがたない」（ASR 及び SR 合計処理能力 1, 5 万トン/月）。②日鉱環境㈱＝震災後休止。4 月 4 日から操業再開予定（通常 1000 トン/月）。③東北東京鐵鋼＝3 月 9 日から予定休止中。3 月末から再開予定（処理能力 2250 トン/月）。▼リスク管理の原則は「分散して管理せよ」である。28 条と 31 条の選定が改めて問われるかもしれない。

震災後のビジネス

①エコカー助成による「需要の先食い」と今回の震災減産の相乗から、短期的には新車製造・販売は激減（震災要因：部品供給減から新車製造 40 万台以上減少予測も）。その連鎖として中古車需要は増加（震災過疎地では車なしには生活が成り立たない）。廃車発生は陥没（全国規模）する公算が大きい。②復旧後の東北沿岸の自動車解体・部品業者は、都市壊滅と保有車構成の変化から、従来のビジネス手段を失う（ビジネス・マップに変化も）恐れがある。③ネット部品販売組織など各社団体の力量が、震災復旧・復興を通じて厳しく問われる事態も予想される。

【日刊市況通信 平成 23 年 4 月 5 日掲載】