

自動車リサイクル法施行が解体業者に及ぼした影響

山口健太郎¹・金谷 健²

¹ 滋賀県立大学学生 環境科学部環境計画学科環境社会計画専攻

(〒522-8533 滋賀県彦根市八坂町 2500)

² 正会員 工博 滋賀県立大学准教授 環境科学部環境計画学科環境社会計画専攻

(同上)

E-mail: kanaya@scs.usp.ac.jp

自動車リサイクル法施行が解体業者に及ぼした影響を、関西地区で自動車解体を行っている解体業者を対象とした質問紙調査等によって調査した。調査の結果、主に以下のことがわかった。①半数以上の解体業者に、使用済み自動車台数減、事務量増、経済的負担増という影響が生じている。②解体業者に入る使用済み自動車台数が減少した理由は、ディーラー・整備業者が「使用済み自動車とみなされるべき」自動車も、オートオークションにまわしたためと推測される。③「使用済み自動車とみなされるべき」自動車のうち、日本全体で年間約 37 万台が自動車リサイクル法に基づいて処理されておらず、行方不明と推定される。

Key Words: end-of-life vehicle recycling law, dismantling companies, automobile auction, flow of end-of-life vehicle, questionnaire survey

1. 研究の背景および目的

年間約 400 万台（中古車輸出を含めれば、約 500 万台）排出される使用済み自動車は、有用金属・部品を含み、資源として価値が高いものであったため、かつては解体業者や破砕業者において売買を通じて流通し、リサイクル・処理が行われてきた。しかし鉄スクラップ価格の低迷、シュレッダーダストの処分の困難さなどから、こうした従来のリサイクル・処理システムがうまく機能しなくなった。そのため、自動車製造業者を中心にした関係者に適切な役割分担を義務付けることにより、使用済み自動車のリサイクル・適正処理を図るため、自動車リサイクル法（使用済み自動車の再資源化等に関する法律；以下、同法あるいは法と略すことがある）ができた（2002 年 7 月公布、2005 年 1 月施行）。同法では、拡大生産者責任の考え方に基づき、使用済み自動車の処理過程で発生するフロン類、エアバック及びシュレッダーダストについて、製造業者等（自動車製造業者及び輸入業者）に引取り及びリサイクル（フロン類は破壊）を義務付けている。それとともに、引取業者、解体業者等の関係者による使用済み自動車の引取り・引渡しルールを定め、シュレッダーダスト等が製造業者等に確実に引き渡されるようリサ

イクルルートを整備することになっている¹⁾。

同法が施行されて約 2 年が経過し、これまでに全体的な施行状況^{2, 3, 4)}や、施行前後での離島における廃車処理問題の状況⁵⁾などについては報告されている。しかし、同法施行前も施行後も、自動車リサイクルにおいて重要な役割を担っている解体業者については、施行前に解体業者を対象に部品・素材の回収実態と全国推計を行った研究⁶⁾や、施行後の解体業の全体的な状況報告⁷⁾はされているが、解体業者が同法施行によってどのような影響を受けているのかを詳細に調査した研究は見当たらない。そこで本稿では、自動車リサイクル法施行が解体業者に及ぼした影響を詳細に解明することを目的とする。文献 7 で指摘されているように同法が施行されて業務上一番大きな影響を受けた業界は解体業界であり、解体業者に及ぼした影響を詳細に解明することは意義深いと考える。

2. 調査方法

調査は質問紙郵送法で行った。対象は関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）の自

自動車解体業者であり、goo タウンページ

(<http://townpage.goo.ne.jp/index.html>)

で、キーワード「自動車解体」で検索された全企業 306 社 (2006 年 6 月 20 日現在) である。ただしこのうち 6 社は「あて所に尋ねあたりません」で質問紙が返送されたので、実際は対象 300 社である。

2006 年 7 月 10 日に郵送し、同年 7 月 31 日を回収期限とした。78 社から回答があった (回収率 26%)。

なお調査項目は、①自動車リサイクル法施行の認知とその具体的な項目、②自動車リサイクル法施行前後の業務上の変化とその具体的な項目、③ディーラー (新車や中古車の販売店)・整備業者から使用済自動車を引き取る際の変化、④有用な部品、リサイクルされた金属原料の量の施行前後の変化、⑤自動車リサイクル法の意義についての認識、⑥自動車リサイクル法施行による適正処理施設整備のための作業量についての認識、⑦解体業者のグループ化について、⑧使用済自動車の引取ルート別割合、⑨オートオークションについて、⑩自動車リサイクル法について解体業者として言いたいこと、である。

なお調査項目によっては無回答の解体業者も存在したので、必要に応じて、調査項目ごとの回答業者数 n を記載した。

3. 結果および考察

(1) 調査対象および法の認知状況

表-1 に、調査対象 (今回の調査で回答のあった 78 社) の月間使用済自動車解体数分布を示す。なお比較のため全国推計⁶⁾も示したが、両者はほぼ同様であり、今回の調査データに、解体業者の規模的な偏りは少ないと考えられる。

表-1 月間使用済自動車解体数分布 ($n=78$)

月間解体台数	本調査	全国推計 (文献6)
49台以下	55%	48%
50～99台	12%	21%
100～299台	17%	31%
300～499台	8%	
500台以上	8%	

自動車リサイクル法施行自体については、100%の解体業者が「知っている」という回答であった。ただ、具体的な認知項目 (表-2) への回答をみると、リサイクル料金については 100%の解体業者が認知しているが、関連事業者 (引取業者など) の行為・義務を知らない解体業者が 20%存在しており、電子マニフェストを知らない解体業者も 4%存在した。

したがって、法施行自体は認知されているが、法の具体的内容については必ずしもすべての解体業者に認知されていないことがわかる。これは零細業者が多いことを反映していると推測される。

表-2 具体的な認知項目 (複数回答可) ($n=71$)

リサイクル料金	100%
電子マニフェスト	96%
関連事業者の行為・義務	80%

(2) 解体業者の仕事量の変化

a) 引取り量、部品等回収量の変化

自動車リサイクル法施行前後の業務上の変化の有無については、ほぼすべての解体業者 (76 社) が、「変化あり」という回答であった ($n=77$)。

「変化あり」と回答した 76 社に、具体的な変化内容を質問した結果を、表-3 に示す。主に (解体業者に入庫される) 使用済自動車台数減、事務量増、経済的負担増であった。

表-3 自動車リサイクル法施行前後の業務上の変化の具体的な内容 (複数回答可) ($n=76$)

使用済自動車台数増	5%
使用済自動車台数減	68%
事務量増	88%
事務量減	0%
経済的負担増	58%
経済的負担減	0%
その他	2%

表-4 に、表-3 「使用済自動車台数減」回答業者の台数減少の程度を示す。約 50%は 4 割以上減、75%は 3 割以上減であり、法施行後に多くの解体業者において、入庫される使用済自動車台数が大幅に減少したことがわかる。

表-4 表-3 「使用済自動車台数減」回答業者の台数減少の程度 ($n=53$)

5割以上	34%
4割程度	15%
3割程度	26%
2割程度	10%
1割程度	10%
わからない	5%

法施行前後でのディーラー・整備業者からの使済自動車の引取りにおける変化の有無については、85%が、「変化あり」という回答であった ($n=77$)。この回答業者に具体的な変化内容を質問した結果を、表-5 に示す。主に、ディーラー・整備業者からの使用済自動車の引取り台数減と、引き取り料金の高騰であることがわかる。

なお、引き取り料金とは、解体業者がディーラー・整

備業者に支払う料金のことである。すでに指摘^{8, 9)}されているように、自動車リサイクル法が議論され出した頃は使用済自動車の引取りは逆有償のこともあったが、法が成立する頃には、中国の経済成長等による鉄スクラップ価格高騰等によって有償になっていた。そして鉄スクラップ価格高騰は、現在まで続いている¹⁰⁾。

なお解体業者にとって、「鉄スクラップ価格の高騰」はプラス要因だが、「引取り料金の高騰」、「引取り台数減」、「適正処理施設整備の経費」などのマイナス要因も考慮すると、全体としては法施行前よりも経営的に厳しい解体業者が多いのではないかと推測される。

表-5 法施行前後でのディーラー・整備業者からの使用済自動車の引取りにおける変化の具体的内容（複数回答可）（n=61）

引取り台数増	0%
引取り台数減	80%
車一台あたりの引取り料金が高騰	71%
車一台あたりの引取り料金が低下	7%
注文増	7%
注文減	32%
その他	7%

表-6 に引取り台数減の程度を、表-7 に引取り料金高騰の程度を、それぞれ示す。引取り台数減の業者の半分以上が4割以上減であり、引取り料金高騰の業者の7割以上が4割以上高騰であったので、ともに大きな影響と言える。

表-6 表-5「引取り台数減」回答業者の台数減少の程度（n=49）

5割以上	32%
4割程度	26%
3割程度	24%
2割程度	9%
1割程度	9%
わからない	0%

表-8 に「使用済み自動車の減少の有無」と「ディーラー・整備業者からの使用済自動車の減少の有無」とのクロス集計を示す。両者の間には相関が認められ（カイニ乗検定で1%有意）、解体業者への使用済自動車入庫の減少は、ディーラー・整備業者からの入庫の減少と関連していると考えられる。なおこれは、解体業者へのヒヤリングによっても指摘されたことである。

表-9 に有用な部品やリサイクルされた金属原料の量の施行前後の変化を、表-10 にその減少の程度を、それぞれ示す。約半分の解体業者で、法施行前後でそれらが減少しており、その程度は7割近くの業者で4割以上減

少であった。これらは、前述の引取り台数の減少に対応していると考えられる。

表-7 表-5「車一台あたりの引取り料金が高騰」回答業者の料金高騰の程度（n=43）

5割以上	59%
4割程度	12%
3割程度	12%
2割程度	7%
1割程度	7%
わからない	3%

表-8 「使用済み自動車の減少の有無」と「ディーラー・整備業者からの使用済自動車の減少の有無」とのクロス集計（n=72）

有効回答72件		ディーラー・整備業者からの使用済自動車の減少の有無	
		減少した	減少していない
使用済み自動車の減少の有無	減少した	43件	10件
	減少していない	2件	17件

表-9 有用な部品やリサイクルされた金属原料の量の施行前後の変化（n=71）

増えた	4%
変わらない	42%
減った	44%
わからない	10%

表-10 表-9「減った」回答業者の「有用な部品やリサイクルされた金属原料の減少」の程度（n=31）

5割以上	48%
4割程度	19%
3割程度	16%
2割程度	7%
1割程度	3%
わからない	7%

b)事務量的変化、施設整備の負担感

自動車リサイクル法施行前後の業務上の「変化あり」と回答した77社のうちの88%が、事務量増を挙げている（表-3）。こうした事務量増の具体的内容を、表-11に示す。

特に電子マニフェストについて、事務量増と回答した解体業者が多いことがわかる（なおこの電子マニフェストは、自動車リサイクル法で個々の使用済自動車の流れを把握するために導入されたものである）。

また、自動車リサイクル法施行後、解体業者は知事等の許可制となり、使用済自動車の適正処理施設の整備が許可の条件となった¹⁾。これは、従来は使用済自動車の

表-11 表-3「事務量増」回答業者の事務量増の具体的内容
(複数回答可) (n=67)

電子マニフェスト	87%
書類作成	62%
業務外の仕事	55%
その他	3%

保管や処理において、廃油・廃液の流出などが見受けられる業者が存在したので、それらを是正するための措置である。

解体自動車の保管施設の整備については、「解体を行う場所以外の場所で使用済自動車又は解体自動車を保管する場合、囲いの規制や廃油・廃液の地下浸透を防止する為に床面を鉄筋コンクリートで措置をしなければならない」および「廃油の事業所からの流出を防止する為に油水分離装置及びこれに接続している排水溝が設けられていること」が条件として挙げられている¹¹⁾。

解体するための施設の整備については、「囲いの規制や廃油・廃液の地下浸透を防止する為に床面を鉄筋コンクリートで措置をしなければならないことや、廃油の事業所からの流出を防止する為に油水分離装置及びこれに接続している排水溝が設けられていること」および「雨水等による廃油・廃液の事業所からの流出を防ぐ為に屋根で覆い、その他床面に雨水がかからないようにするための設備を設けること」が条件として挙げられている¹¹⁾。

解体した廃車ガラの保管施設の整備については、「囲いの設置や廃油・廃液の地下浸透を防止する為に床面を鉄筋コンクリートで措置をしなければならないこと」および「廃油の事業所からの流出を防止する為に油水分離装置及びこれに接続している排水溝が設けられていること」が条件として挙げられている¹¹⁾。

燃料採取場所の施設の整備については、「廃油の地下浸透を防止する為に、床面を鉄筋コンクリートで築造すること」および「廃油の事業所からの流出を防止する為に、排水溝に接続する「ためます」を設けること」が条件として挙げられている¹¹⁾。

解体業者はこうした適正処理施設の整備についてどのように認識しているのかを質問した結果を、表-12に示す。施設整備全体、解体自動車の保管施設の整備、解体するための施設の整備、解体した廃車ガラの保管施設の整備、燃料採取場所の施設の整備のいずれについても、半数弱以上の業者にとって「大変だった」ことがわかる。ただ、この結果は、法施行前は「適正処理」が困難な施設で解体していた業者が少なくなかったことにも対応しているのではないかと推測される。

(3) 法に対する評価と対策

a) 法に対する評価

表-13に自動車リサイクル法への解体業者の評価を示す。45%が意義のある法律と考え、57%が意義のない法律と考えており、評価が分かれることがわかった。

表-12 適正処理施設の整備の作業量についての認識(n=69)

	大変だった	普通	簡単だった	計
施設整備全体	74%	21%	5%	100%
解体自動車の保管施設の整備	52%	36%	12%	100%
解体するための施設の整備	67%	27%	6%	100%
解体した廃車ガラの保管施設の整備	47%	45%	8%	100%
燃料採取場所の施設の整備	50%	43%	7%	100%

表-13 自動車リサイクル法への解体業者の評価(n=75)

意義のある法律	45%
意義のない法律	57%
何とも思わない	3%
その他	7%

*重複回答7社含む(意義あり, 意義なし)

「意義のある法律」と考える理由は、表-14(a)に示すように、「環境に配慮した法律だから」が82%と圧倒的に多く、「法律ができて仕事の量が増えたから」や「実際に効果が出ているから」は少なかった。なお、少なくとも解体業者が「環境に配慮した法律だから」と回答している背景には、表-12に示された「(大変だったが)適正処理できる施設整備」の環境面での意義への認識もあるのではと推測される。

「意義のない法律」と考える理由は、表-14(b)に示すように、「実際は不公平な法律だから」や「システムが機能していないから」が多く、「リサイクル未払いが多いから」も少なくなかった。なおここで「リサイクル未払い」というのは、解体業者が引き取る段階で、(本来は使用済自動車の最終所有者が支払うべき)リサイクル料金未払い、という意味である。

「実際は不公平な法律だから」と考える理由は、表-14(c)に示すように、主に「金銭面で折り合いがつかない」や「顧客獲得が難しくなった」であった。なお「金銭面での折り合いがつかない」とは、ディーラー・整備業者から要求される引取り料金が高くて合意できないという意味であり、「顧客」とは、ディーラー・整備業者のことである。

「システムが機能していないから」と考える理由は、表-14(d)に示すように、主に「法律のシステムがなくても同様の仕事をしていたから」や「法律で指定された業務以外の仕事もしているから」であった。

以上の回答結果から、解体業者にとって自動車リサイ

表-14 自動車リサイクル法への解体業者の評価の内訳

(a) 表-13「意義のある法律」回答者の回答理由（複数回答可）（n=34）

環境に配慮した法律だから	82%
法律が出来て仕事の量が増えたから	0%
世間の評判がよいから	0%
実際に効果が出ているから	15%
その他	15%

(b) 表-13「意義のない法律」回答者の回答理由（複数回答可）（n=43）

実際は不公平な法律だから	74%
システムが機能していないから	67%
リサイクル料金未払いが多いから	30%
その他	2%

(c) 表-13「実際は不公平な法律だから」回答者の回答理由（複数回答可）（n=32）

実際に車を仕入れる際、圧力を受けたことがあるから	34%
金銭面で折り合いがつかないことが多々あるから	81%
顧客獲得が難しくなったから	63%
その他	16%

(d) 表-13「システムが機能していないから」回答者の回答理由（複数回答可）（n=29）

法律で指定された業務以外の仕事もしているから	28%
法律のシステムがなくとも同様の仕事をしていたから	41%
実際に現場の業者間で業務のやりとりがうまくできていないから	21%
その他	17%

クル法は、環境面では意義あるとしても、解体業者自身にとっては意義が認められない法律ととらえられていることがわかる。

表-15に、「自動車リサイクル法について解体業者として言いたいこと（自由回答）」の結果を示す。「環境に対して敏感になった」等の法への肯定的意見もあるが僅かであり、法への否定的意見が圧倒的に多かった。回答が多かった（10社以上）、「オートオークションが原因で自動車の流れが変わった」、「仕事上大変厳しい状況におかれている」、「法律にたくさんの不備・矛盾がある」等には特に注目すべきと考える。なおこれらの点については、次の(4)で検討する。

b) グループ化への意向

これまで示してきたように、法の施行に伴い、多くの解体業者は厳しい状況におかれている。こうした状況への対策のひとつとして、「解体業者のグループ化」があらうのではないかと考えた。表-16に解体業者のグルー

プ化についての意向等を、表-17に「統合している」回答業者の統合理由をそれぞれ示す。「統合したくない」+「特に何も思わない」で約8割と大半を占めたが、14%の業者は「統合している」あるいは「検討中」であり、一部でグループ化も進行していると考えられる。統合理由は、中古部品の流通事業拡大、優良企業ブランドの生

表-15 自動車リサイクル法について解体業者として言いたいこと（自由回答；カッコ内は回答者数。1社のみの回答は省略）

意見の大分類	意見の中分類	意見の具体的な記述
法への肯定的意見	環境意識が向上	環境に対して敏感になった (2)
	よくできた法	法律はよくできている (2)
法への否定的意見	不備・矛盾のある法（総論）	法律にたくさんの不備・矛盾がある (10)
		法律が現場サイドから考えて施行されたとは思われない点がある (8)
		早急に法律の改善・改正を求める (5)
		国にだけ利がある (5)
		法律の抜け道が実際に存在する問題 (4)
		行政の指導・監督がもっと必要 (3)
	不備のある法（各論）	法の趣旨と現状が則っていない (2)
		法律ができたが以前とほとんど変わらない (2)
		パソコン処理のため、現事確認の行われていない解体自動車が多い (2)
		実際にリサイクル料金を負担している (2)
解体業者をいじめる法	使用済み自動車の流れが法施行後に変化	預託申請から預託確認までの時間がかり過ぎる (2)
		エアバックなどが作動した場合はリサイクル料金の一部を返すべき (2)
		輸出してから、海外できちんと処理されているのか (2)
	同業者等に不満あり	仕事上大変厳しい状況におかれている (10)
		弱い立場（零細企業）にしわ寄せが来ている (7)
	同業者等に不満あり	設備投資にお金がかかりすぎたのに、見返りが無い (6)
		自動車解体だけでは生活できない (3)
同業者等に不満あり	同業者等に不満あり	オートオークションが原因で自動車の流れが変わった (11)
		一時抹消が原因で自動車の流れを変えている (5)
同業者等に不満あり	同業者等に不満あり	実際にリサイクル法のことをわかっていない業者（同業者も含む）が多い (4)
		真面目に行っている人もいるがそうでない人たち（同業者も含む）も多い (4)

成、情報ネットワークの構築であった。

表-16 解体業者のグループ化についての意向等(n=68)

統合したい	0%
検討中	4%
統合したくない	27%
特に何も思わない	52%
統合している	10%
その他	7%

表-17 表-16「統合している」回答業者の統合理由(複数回答可)(n=7)

中古部品の流通事業を拡大するため	100%
優良企業のブランドを生成するため	57%
情報ネットワークを構築するため	57%
静脈物流を共同化するため	0%
その他	0%

(4)使用済み自動車の流れの変化

a)使用済み自動車の引取ルート別割合

表-18 に使用済み自動車の引取ルート別割合を示す。これは、各業者に、表の4つの選択肢ごとの割合を回答いただき、それらの平均(業者数基準)を算出したものである。引取台数の重みは考慮していない(台数は回答の容易さを考慮して選択肢回答であり、49台以下、500台以上という選択肢もあるため;表-1参照)ので、台数基準の割合ではないが、ディーラー・整備業者という、法が想定した「引取業者(使用済み自動車の最終所有者から引取る業者の意味)」¹⁾が7割にとどまり、「その他」が27%にも達することが注目される。

表-18 使用済み自動車の引取ルート別割合(n=63)

ディーラー	23%
整備業者	47%
保険会社	3%
その他	27%

そこで、表-19に引取ルート「その他」の割合と該当解体業者%を示す。「その他」の割合が41%以上の解体業者が、全体の約2割に達しており、法が想定していない「別ルート」の存在が示唆される。

b)オートオークションについて

前述の「別ルート」として、オートオークションの存在が指摘⁷⁾されている。オートオークションは本来、中古車の流通プロセスであるが、そこに最近では使用済み自動車も流通しているという指摘である。

そこで表-20にオートオークションの実態への認知状況を、表-21に「知っている」回答業者のオートオークション利用状況をそれぞれ示す。約9割の解体業者がオー

トオークションを知っており、4割以上の解体業者がオートオークションを利用していることがわかる。そして、利用理由は表-22に示すように「収益を上げるため」や「解体する自動車を増やすため」であった。これはディーラー・整備業者からの引取台数減(表-9、表-10参照)を反映したものと考えられる。

表-19 表-18引取ルート「その他」の割合と該当解体業者(n=17)

引取台数に占める割合	該当解体業者
0~20%	62%
21~40%	19%
41~60%	6%
61~80%	2%
81~100%	11%

表-20 オートオークションの実態への認知状況(n=75)

知っている	89%
知らない	8%
わからない	3%

表-21 表-20「知っている」回答業者のオートオークション利用状況(n=67)

よく利用する	21%
ときどき利用する	25%
利用していない	54%

表-22 表-21「よく利用する、ときどき利用する」回答業者の利用理由(複数回答可)(n=31)

自然な使用済み自動車の流れに位置づけられているから	28%
収益を上げるため	52%
解体する自動車を増やすため	38%
仕事に関係なく、趣味で利用した	4%
その他	17%

c)自動車リサイクル施行後の使用済み自動車の実際の流れ

図-1に、自動車リサイクル法で想定された使用済み自動車の流れを示す。使用済み自動車は、最終所有者からディーラー・整備業者等に引取られ、海外輸出分以外は、解体業者に引取られる。したがって、法では、使用済み自動車は、引取業者から直接、解体業者に引き渡されることが想定されている。

しかし、これまで述べてきた今回の解体業者への質問紙調査結果や文献7、及び別途行った解体業者へのヒヤリングから、自動車リサイクル法施行後の実際の使用済み自動車等の流れには、図-2のように、引取業者からオートオークションを経由して解体業者へと流れるルートも

存在していることがわかった。

オートオークションを含めた使用済自動車等の流れの各段階での台数についても、国の統計等から把握した結果を、図-2に示した。まず、最終所有者から引取業者に引取された台数は、「2005年度に抹消され、再登録されていない車両の台数」約482万台¹²である(図中のa)。この数値は直接統計値として示されてはおらず、「前年度の保有台数+今年度の新車販売台数-今年度の保有台数」で算出された数値である。なお自動車の「保有台数」とは、ナンバープレートがつけられた自動車の台数のことで、国土交通省の運輸支局で登録済みの車の総称であり、「一時抹消」中の車はこの「保有台数」には含まれない。ここで「一時抹消」とは、自動車の使用を一時的に停止するための手続きのことである(一時抹消の期間は走行できないが、税金もかからない)。例えばディーラーが中古車を買取りしてから、次の販売までの期間などに、一時抹消の手続きがとられる。

上記のaのうち、中古車として海外輸出される分が約140万台¹³ある(図中のb)。

両者の差である約342万台(図中のa-b)が、「使用済自動車とみなされるべき台数」である。

一方、解体業者に法に基づいて入庫されているのは、自動車リサイクル法で移動登録された台数(=リサイクル料金が預託された台数)である約305万台¹⁴である(図中のc+e)。

「図中のa-b」と、「図中のc+e」とは、本来は一致しなくてはならないはずである。しかし両者の差は、約37万台(図中のa-b-(c+e))も存在している。いわば、行方不明の「使用済自動車」である。あえて「」をつけたのは、事実上は使用済自動車であるが、法で規定する使用済自動車(=リサイクル料金を預託された)ではないからである。なお日本の自動車の管理システム(車検や抹消制度、自動車リサイクル法など)では、自動車1台ごとに把握しているので、この約37万台が統計誤差ということは考えにくく、行方不明は現実のことと考えられる。この行方不明の「使用済自動車」は、「一時抹消」の状態であると考えられる。

d) 使用済自動車の流れの変化の原因と、それらへの対応の提案

前述のように使用済自動車の流れに変化が生じた(=引取業者からオートオークションを経由して解体業者へと流れるルートも存在)原因は様々であるが、オートオークション自体が問題なのではなく、問題なのは主として、「リサイクル料金を先送りできる法のしくみ」、「使用済自動車と中古車の線引きの曖昧さ」、「一時抹消が長期間可能となっている現状」という3点と考える。

1点目の「リサイクル料金を先送りできる法のしくみ」について、自動車リサイクル法では、自動車の所有者は、

新車購入時、法施行後の最初の車検時、廃車時のいずれかにおいて、リサイクル料金を支払う。しかし、その自動車を中古車として誰かに売った場合は、リサイクル料金をほぼ全額返却してもらえる。これは、「最終所有者」がリサイクル料金を負担するしくみだからである。このしくみがあるため、ディーラー等が顧客への配慮から、事実上は使用済自動車であるものを、中古車として解体業者に売れば、解体業者にリサイクル料金を「合法的に」負担させられる。表-15に、「実際にリサイクル料金を負担している」という解体業者の回答があるのは、こうしたしくみがあることを反映している。「最終所有者」にリサイクル料金をすべて負担させる現在のしくみよりも、新車から廃車までのすべての所有者に、所有年数に応じてリサイクル料金を負担させるしくみのほうが、公平であり、そのように法を変更すべきではないか。そうすれば、解体業者へのリサイクル料金の押しつけという現象も最小限に留まると予想される。

2点目の「使用済自動車と中古車の線引きの曖昧さ」について、自動車リサイクル法における使用済自動車の定義は、「自動車のうち、その使用を終了したもの」である。しかし、この定義では、使用済自動車と中古車の線引きは法的には不明であり、引取業者等の裁量に任されてしまうことになる。そのため、本来は使用済自動車であるものが、中古車として解体業者に売られたり、オートオークションに出品されたりする状況が生じることになる。たとえば文献7では「エンジンが取り外されて自走できない車は自動車とは言えないのですが、現在そのような車が中古車として出品されていると報告されており」と指摘されている。したがって、こうした状況を改善するには、中古車と使用済自動車との線引きを法で規定するか、明らかに使用済自動車であるものが中古車として扱われていないかどうかについて行政の定期的調査と指導をするかの、どちらかあるいは両方が必要と考える。

3点目の「一時抹消が長期間可能となっている現状」について、一時抹消という制度は中古車の流通上などから必要であるが、長期間、例えば1年以上も一時抹消が継続するという状況は、その間の保管スペース等のコストを考えると、自動車の形態を保持したままとは考えにくい場合が多いのではないかと、そのため一時抹消のまま違法に解体(リサイクル料金逃れ等のため)されたケースも少なくないのではと推測される。こうした疑念を解消するためには、所有者が長期間一時抹消にしておくとな利益を被るしくみにする必要があると考える。具体的には、例えば「一時抹消が1年以上継続した後は、所有者に自動車関係の税金を再び課す」というしくみである。

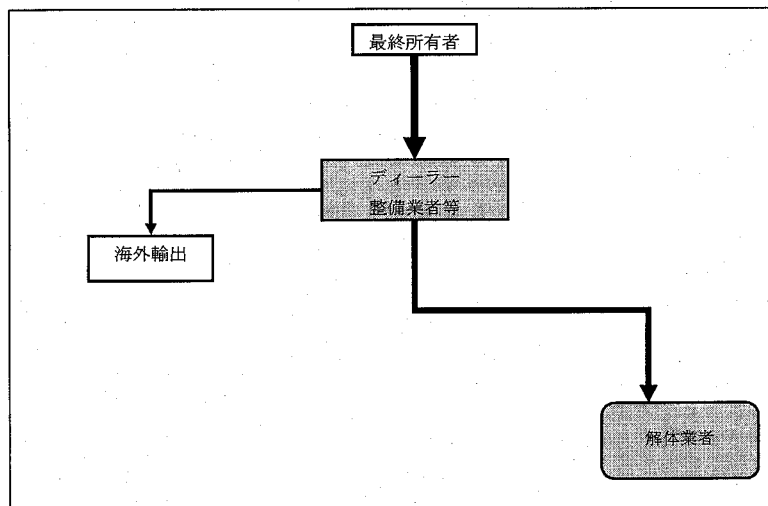


図-1 自動車リサイクル法で想定された使用済自動車の流れ（ディーラー・整備業者等の前後の部分のみ；文献1から著者が作成）

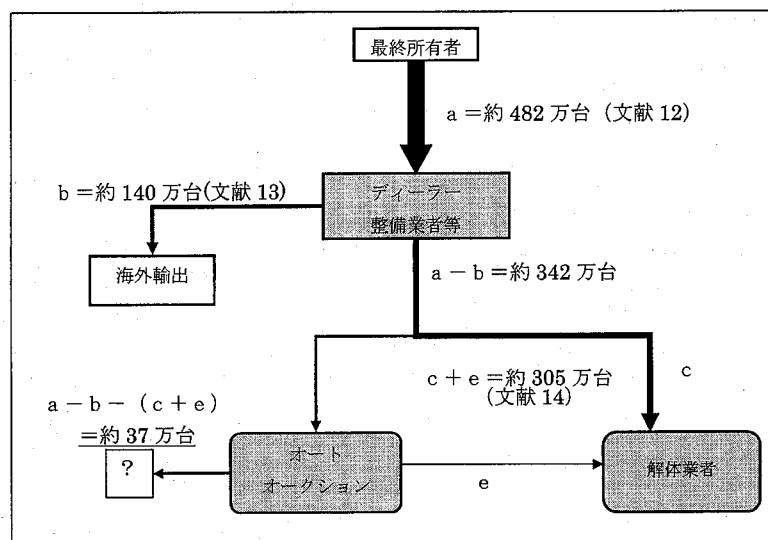


図-2 自動車リサイクル法施行後の実際の使用済自動車等の流れと、流れの各段階での台数推定（2005年度）

4. まとめ

本稿では、自動車リサイクル法施行が解体業者に及ぼす影響を、関西地区で自動車解体を行っている解体業者を対象とした質問紙調査等によって調査し

た。得られた主な知見は以下の通りである。

- ①半数以上の解体業者に、使用済自動車台数減、事務量増、経済的負担増という影響が生じている。台数減の解体業者の約50%は4割以上減、75%は3割以上減であった。
- ②約6割の解体業者は引取業者からの引取料金が高騰し、そのうちの7割以上は、料金が4割以

上高騰している。

- ③自動車リサイクル法の意義については、「意義ある」、「意義なし」がほぼ半数ずつであった。前者は「環境に配慮した法律だから」が主な理由で、後者は「実際は不公平な法律だから」や「システムがうまく機能していないから」が主な理由であった。
- ④自動車リサイクル法施行による適正処理施設整備については、解体自動車を保管するための施設、解体するための施設、解体した廃車ガラを保管するための施設、燃料採取場所の施設のいずれについても、半数弱以上の解体業者にとって重い負担であった。
- ⑤オートオークションについては、4割以上の解体業者が利用しており、その理由は「収益を上げるため」や「解体する自動車を増やすため」であった。
- ⑥解体業者に入る使用済み自動車台数が減少した理由は、ディーラー・整備業者が「使用済み自動車とみなされるべき」自動車も、オートオークションにまわしたためと推測される。
- ⑦「使用済み自動車とみなされるべき」自動車のうち、日本全体で年間約 37 万台が自動車リサイクル法に基づいて処理されておらず、行方不明と推定される。
- ⑧このように、自動車リサイクルで当初想定された使用済み自動車の流れは一部変わりつつある。
- ⑨その原因として、主として、「リサイクル料金を先送りできる法のしくみ」、「使用済み自動車と中古車の線引きの曖昧さ」、「一時抹消が長期間可能となっている現状」という 3 点が考えられ、それらの是正のための自動車リサイクル法の変更や行政の調査・指導が必要である。

参考文献

- 1)環境省 HP：自動車リサイクル法の概要,2006.

<http://www.env.go.jp/recycle/car/gaiyo.html>

- 2)中石孝孝：自動車リサイクル法の施行状況について、自動車工業、40、pp.2-7、2006.
- 3)清水淳太郎：自動車リサイクル法の施行状況、産業と環境、35(5)、pp.21-24、2006.
- 4)外川健一：自動車リサイクル法の概要と最近の動向（指定3品目の処理・リサイクルの現況について）、日本エネルギー学会誌、86(1)、pp.25-31、2007.
- 5)外川健一：離島における廃車処理問題の現況—自動車リサイクル法施行前後の状況をふりかえって、水資源・環境研究、18、pp.63-69、2005.
- 6)田崎智宏、寺園淳、森口祐一、本田大作、宮川英樹：自動車解体業における部品・素材の回収実態と全国推計、第15回廃棄物学会研究発表会講演論文集、pp.245-247、2004.
- 7)竹内啓介：自動車リサイクル法と解体業界の対応、2006年度廃棄物学会研究討論会講演論文集、pp.72-79、2006.
- 8)石渡正佳：リサイクルアンダーワールド、WAVE出版、pp.100-120、2004.
- 9)浅木洋祐：自動車リサイクル法の検討～EPRの視点から～、第15回廃棄物学会研究発表会講演論文集、pp.242-244、2004.
- 10)鉄スクラップの炉前価格推移（日本鉄源協会HPの鉄源受給基礎情報）、2007.
<http://www.tetsugen.gol.com/kiso/index.htm>
- 11)経済産業省・環境省：自動車リサイクル法の本格施行に向けて（関係事業者向けご説明資料；第2回全国説明会資料）、pp.17-19、2003.
- 12)日本ELVニュース、2006年5月20日号、2006.
- 13)環境省HP：使用済み自動車等の流通フローについて（中古車輸出）、2006.
<http://www.env.go.jp/council/03haiki/y035-10/mat05.pdf#search=%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%B8%88%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%BB%8A%20%E6%B5%81%E9%80%9A%E3%83%95%E3%83%AD%E3%83%BC>
- 14)自動車リサイクル法促進センターHP：2005年度運用状況（使用済み自動車の引取報告件数）、2006.
<http://www.jarc.or.jp/topics/pdf/060412/01.pdf>

INFLUENCE OF DISMANTLING COMPANIES ON ENFORCEMENT OF END-OF-LIFE VEHICLE RECYCLING LAW

Kentaro YAMAGUCHI and Ken KANAYA

Purpose of this research is to clear influence of dismantling companies on enforcement of end-of-life vehicle recycling law. Method of this research is questionnaire survey to 300 dismantling companies in Kansai area. Findings of this research are as follows:

1. In dismantling companies more than a half, end-of-life vehicles decrease, and office work and economic burden increase.
2. Automobile auction is related to the reason to which end-of-life vehicles decrease.