

## 拡大が見込まれる自動車リサイクル部品市場

2005年1月から自動車リサイクル法が本格施行となった。これを受け、自動車リサイクル部品市場を始め、関係各業界に様々な影響が出てくることが予想されることから、自動車リサイクル制度の枠組みを俯瞰したうえで、想定される各影響や今後の課題等についてまとめた。

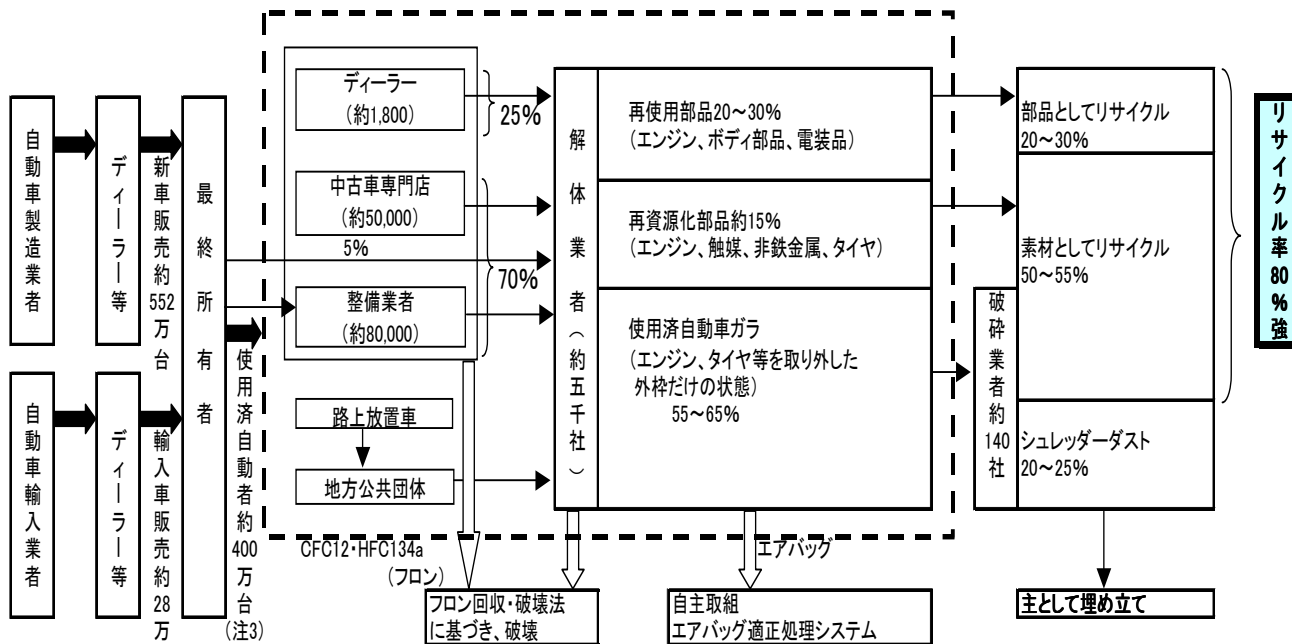
### 1. 自動車リサイクル法の概要

#### (1) 制定の背景

容器包装リサイクル法、家電リサイクル法、食品リサイクル法、建設資材リサイクル法に続き、自動車のリサイクルに関しては、2002年7月に「使用済自動車の再資源化等に関する法律」(以下、「自動車リサイクル法」という)が成立し、2005年1月以降、本格施行となっている。

現在、我が国で排出される使用済自動車は年間約500万台と言われ、使用済自動車には有用金属や部品を多く含み、資源としての価値が高いことから、従来から(図1)のような流れで処理・売買がなされてきた。

図1 我が国における使用済自動車の流れとリサイクル率の現状



注1)ディーラー、中古車専門店、整備業者はそれぞれ兼業している場合がある。

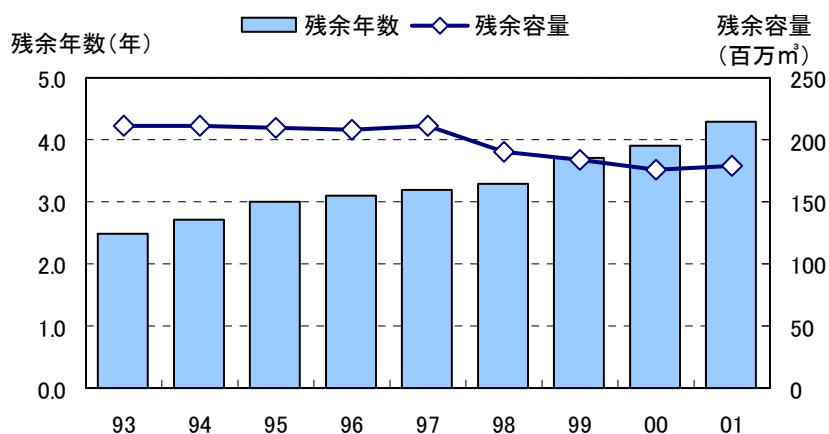
注2)我が国における現在の自動車保有台数は、約7,400万台。

注3)年間廃車約500万台のうち、残りの100万台は輸出されることなどにより、上記リサイクル図の対象外。

(資料) 経済産業省・環境省の関係業者向け説明資料をもとに作成

しかし、使用済自動車から有用な金属や部品を採取した後のシュレッダーダストを最終処理する産業廃棄物最終処分場の処理能力が逼迫<sup>1</sup>してきたことから、シュレッダーダストの量を低減する必要性が高まっている(図2)。また、最終処分費の高騰<sup>2</sup>などによって、最終処分者が処理費を払って使用済自動車を引き渡すという逆有償化<sup>3</sup>が進展し、その結果、不法投棄等の不適切な処理が増加しており、そうした懸念にも対応する必要性が高まっていたこともその背景にある。使用済自動車のリサイクル率は現状80%強と言われており、これを2015年までに95%まで高める目標となっている。

図2 最終処分場の残余容量及び残余年数の推移 (産業廃棄物)



(資料)環境省 循環型社会白書

## (2) 自動車リサイクル法の仕組み

### 概要

自動車リサイクル法の基本的な考え方は次の4点となっている。

- ・ 現在の関連事業者の役割分担を前提としつつ、シュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類への対応を行う。
- ・ 使用済自動車から生じる最終埋立処分量の極小化を図る。
- ・ 不法投棄の防止に資する仕組みとする。
- ・ 既存の法令・制度との円滑な接合を図る。

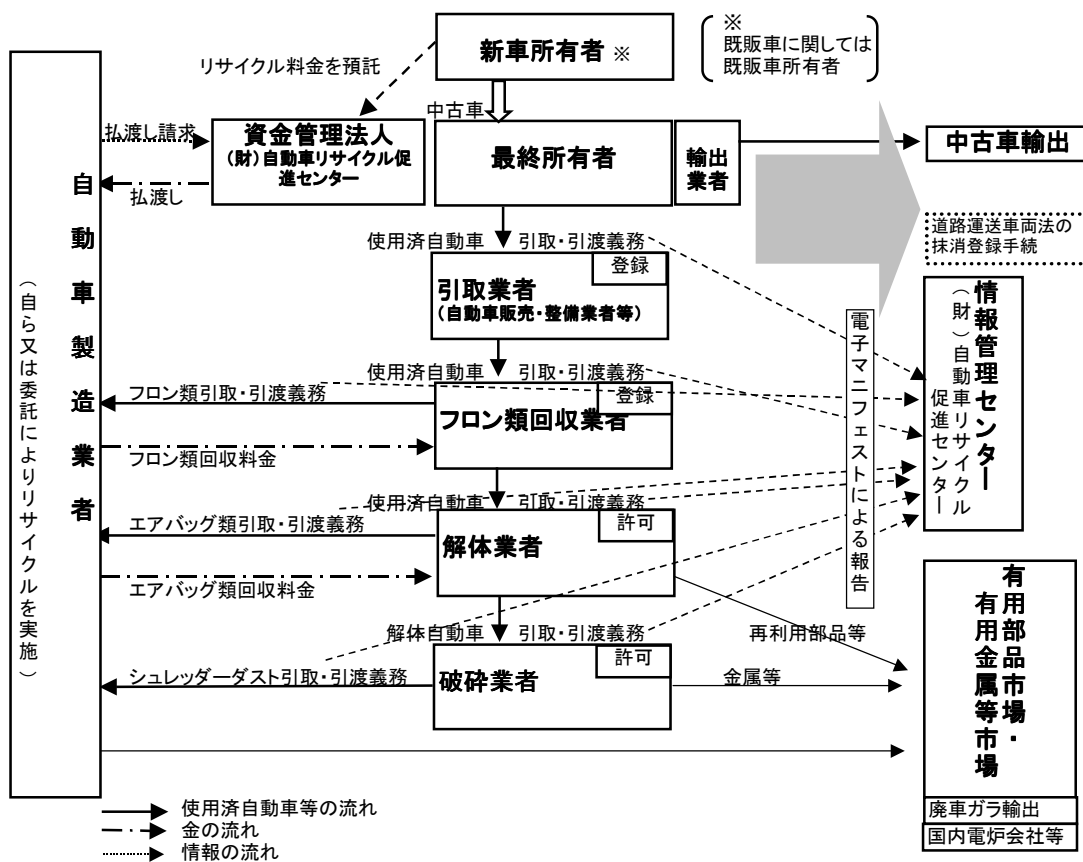
これらを担保するための具体的な仕組みは以下の通りとなっている(図3)。

<sup>1</sup> 環境省の平成16年版の循環型社会白書によると、02年4月時点の最終処分場の残余年数は全国平均で4.3年とされている。(図2)

<sup>2</sup> 経済産業省、環境省の説明資料によると、首都圏の最終処分費は、平成8年には約15,000円/トンだったものが、平成13年には約30,000円/トンに上昇したとされている。

<sup>3</sup> 使用済自動車は有用部品・資源を含むため、通常であれば有償での売却となることが多かった。

図3 使用済自動車の再資源化等に関する法律の概念図



(資料) 経済産業省・環境省の関係業者向け説明資料から引用

(ポイント)

- ・ 拡大生産者責任<sup>4</sup>の考え方にに基づき、自動車製造業者等が自ら製造・輸入した自動車を使用済みとなった場合に、シュレッダーダスト、エアバッグ類等を引き取ってリサイクル・処理を行う義務<sup>5</sup>を負う。
- ・ 自動車リサイクル関連事業者は全て都道府県知事等の登録・許可制となり、使用済自動車の引取り・引渡し義務等を負う。
- ・ 自動車製造業者等が行う再資源化とフロン類の破壊に必要な費用に関しては、リサイクル料金として自動車保有者にその負担を求める。
- ・ シュレッダーダスト等に関するリサイクル料金は、予め、各自動車製造業者等が定め、公表する。

<sup>4</sup> 生産者の責任を、商品の製造・流通・販売時のみならず、商品が廃棄されて処理・リサイクルされる段階まで拡大する考え方のこと。

<sup>5</sup> 大手自動車メーカーはシュレッダーダストの効率的なリサイクルのために、トヨタ・ホンダのTHチームと、日産・マツダなどを中心とするARTの2陣営に分かれて処理を行っている。

- ・ リサイクル料金は、原則として新車販売時<sup>6</sup>に、自動車保有者が資金管理法人（（財）自動車リサイクル促進センター）に預託する。
- ・ リサイクル料金は資金管理法人が管理し、自動車製造業者等はシュレッダーダスト等のリサイクルにあたり料金の払渡しを請求する。
- ・ 電子マニフェスト制度を導入し、使用済自動車等が各工程の事業者間で適切に引取り・引渡しされていることを確認できる情報管理システムを構築<sup>7</sup>する。

### リサイクル料金

2004年2月7日現在で設定されている主要な車種のリサイクル料金は（表1）の通りとなっており、装備の内容等によって異なるが、現状では合計額で概ね1万円～1.5万円程度となっている。

表1 主な車種の自動車リサイクル料金（ユーザー負担額）一覧

(05/2/7現在) (単位:円)

自動車メーカー	車種	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	資金管理 情報管理料金	合計
トヨタ自動車	カローラ	5,840	2,850	2,050	510	11,250
	クラウン	8,060	2,550	2,050	510	13,170
日産自動車	サニー	6,100	2,820	2,120	510	11,550
	セドリック	8,860	3,040	2,120	510	14,530
	マーチ	5,180	3,040	2,120	510	10,850
マツダ	デミオ	5,290	2,450	2,030	510	10,280
	MPV	9,590	1,820	2,170	510	14,090
	ファミリア	5,560	0	2,170	510	8,240
本田技研	オデッセイ	10,240	1,860	2,090	510	14,700
	シビック	6,650	1,860	2,090	510	11,110
三菱自動車	グランディス	8,860	2,500	2,100	510	13,970
	コルト	5,620	2,500	2,100	510	10,730

\*料金は同一車種であっても、エアコン・エアバッグの装着の有無や個数、重量等によって差異があるが、上記表では、全て装着ある前提で、同一車種のリサイクル料金の最大金額を記載している。（エアコン装備がない場合はフロン類料金は0円）

\*資金管理料金・情報管理料金は、05/1以降の新車登録時は合計510円、継続検査・廃車時等は合計610円。（上記表では全て510円と記載。）

（資料）各自動車メーカー公表額をもとに作成

## 2. 自動車リサイクル法施行の影響

### (1) 自動車メーカー

自動車メーカーは自動車リサイクル制度における中心的な役割を求められており、電子マニフェスト制度構築にかかる費用等の負担を行ってきている。ま

<sup>6</sup> 既に保有されている自動車については次回車検時にリサイクル料金の預託を行う。

<sup>7</sup> マニフェストとは廃棄物を管理するための帳票のことであり、全ての産業廃棄物・一部の一般廃棄物においてマニフェスト制度が適用されている。具体的には、登録・許可を得ている各関連事業者が使用済自動車等の引取り・引渡しを行った際に、その旨を情報管理センターに報告を行う。自動車リサイクルでは我が国で初めてインターネットを使用した電子マニフェスト（移動報告）制度が導入された。

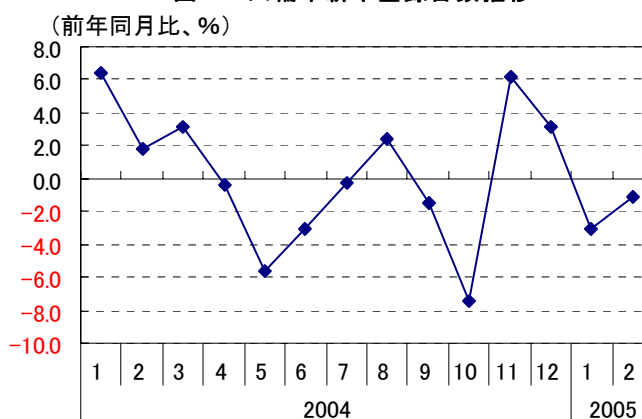
た、前述の通り、拡大生産者責任の考え方によってフロン類、エアバッグ類、シュレッダーダスト等の引取義務が生じた一方、自ら製造または輸入した自動車のリサイクル料金は自ら設定することとされ、リサイクル料金についても市場競争に晒されることとなったことから、単に自主的な環境保全対応ということのみならず、経済合理性の観点からも、できるだけリサイクルしやすい自動車の開発・製造が求められることとなった。

自動車業界は従来から LCM(ライフサイクル・マネジメント)に取り組んできており、法施行により直ちに開発・製造コストが大きく上昇するとは考えにくい。処理にかかる費用受渡しの事務負担などのランニング費用負担はあるものの、少なくとも短期的には経済的負担が大幅に上昇することはないと見られる。

## (2) 新車ディーラー

2005 年 1 月・2 月の四輪車新車登録台数はそれぞれ 391,958 台・529,329 台と前年同月比で 3.0%・1.1%となった(図 4)。04 年 11 月、12 月がそれぞれ前年同月比で +6.2%、+3.2%と増加したのは自動車リサイクル法施行前の駆け込み需要である可能性があり、一方、05 年 1 月に入ってから減少に転じたのは施行後のマイナス影響である可能性はあるが、2004 年通年で見ても、新型モデルの投入時期など月によって前年同月比 7.5%～+6.4%とバラツキが見られることから、2005 年 1 月・2 月の状況だけでは自動車リサイクル法施行により大きな影響を受けたとは断定できない。

図4 四輪車新車登録台数推移



(資料) 日本自動車工業会

新車販売時には値引きや下取り価格への上乗せによって、カーディーラーがリサイクル料金を実質負担しているケースもあると思われるが、新車購入価格とリサイクル料金との金額の比較感から考えても、リサイクル法の施行が新車販売に大きなマイナス影響を及ぼすとは考え難い。

### (3) 中古車ディーラー

新車販売と比較した販売単価の低さを勘案すると、中古車販売の方がリサイクル法施行による影響を受けやすいと考えられる。現時点では明確な統計データは出ておらず、数字面で影響の大きさを検証するには今しばらくの時間が必要であるが、中古車購入の場合、次の購入者への売却による預託済みリサイクル料金の回収ができず、リサイクル料金を最終負担することになるケースも多いと考えられるため、低価格帯の中古車を中心にある程度の影響は出ることが予想される。

### (4) リサイクル業者(解体業者等)

自動車リサイクル法施行により、鉄スクラップなどの売却価格に加え、従来は無かったフロン類回収料金、エアバッグ類回収料金等を収受できることとなり、一見、最もメリットを受ける業界のように見受けられる。しかし、実際には許認可を受けた業者として適正な処理をしないと処理料金を受け取ることはできず、そのためのコスト負担も相応に大きいものが強いられており、必ずしもプラス効果のみを享受している訳ではない。また、法施行により使用済自動車の入庫・流通量が飛躍的に増えることもなく、従前は不法投棄されていた廃車が市場に出回ることが期待される程度と考えられる。実際に処理を行う引取・解体業者へのヒアリングにおいても、05年1月は駆け込み需要<sup>8</sup>もあり、使用済自動車の入庫量は多かったが、2月に入ってからむしろ減少基調にあるとの話も聞かれる状況であった。

### (5) 自動車部品リサイクル流通グループ

自動車中古部品の流通においては、自動車リサイクル法施行以前から、在庫情報を共有化し、再利用が可能な中古部品の売買を仲介するシステムネットワークを有するリサイクル流通グループが形成されていた。

最大手は日本自動車リサイクル部品販売団体協議会(以下、JAPRA という)で、現在、賛助会員を含め、10 団体<sup>9</sup>430 社で構成されている。JAPRA では既存の各ネットワークを統合し、部品登録・部品検索・受発注・販売管理に至る業界標準システムを構築中である。JAPRA 以外ではビッグウェーブ、SPN、パーツステーション、エコライン等のグループがあり、各々が別個にネットワークを構築

<sup>8</sup> 2005年1月以降に処分するとリサイクル料金の拠出が必要になることから、2004年12月までに処分を済ませようとする動きがあった模様であり、それらの使用済自動車が2005年1月にリサイクル業者に入庫となったものと思われる。

<sup>9</sup> 部友会、(株)システムオートパーツ、自動車補修部品研究会、日本パーツ協会、シーライオンズクラブ、ジャパンエコネット会、テクルスネットワーク、NGP 日本自動車リサイクル事業協同組合、トータルカーリサイクリンググループ、チーム JAPRA

している。

自動車リサイクル法の施行を受け、従来、不法投棄されていた使用済自動車等が市場に流入することが予想されることから、自動車リサイクル部品市場<sup>10</sup>は拡大すると見られており、今後更なる業界再編や標準化の動きが加速すると考えられる。自動車中古部品流通事業では使用済自動車の安定確保が重要なポイントの一つであるため、在庫・商品情報の共有化・一元化に資するネットワークは大型化・集約化の方向で進展していくことは間違いのないと思われる。

なお、各大手自動車メーカーも中古部品流通市場に参入しつつある状況だが、既存の商流がほぼ確立されている中で、大手メーカーが中古部品市場<sup>11</sup>を席卷するという事態は直ぐには考え難いと言えよう。

### 3. 自動車リサイクル法の課題と展望

自動車リサイクル法に関し、既に顕在化している問題点や課題としては以下の通りである。

- (1) 国外に輸出された車については、リサイクルのための預託金が支払われているにもかかわらず、国内に交付対象がないため、資金管理法人が離島対策<sup>12</sup>などに使うことになっており、費用を負担した側から見ると対象車が適正処理されたかどうかを見届けることは出来ず、納得感は低い。
- (2) 法制度自体、現場の実務と乖離している点が散見される。例えば法が定める電子マニフェスト制度では、廃車ガラをプレスして電炉メーカーに引渡すためにトラックに積み込んだ日から3日以内に報告をすることが定められているが、実際に価格が決められるのは電炉メーカーが計量してからなので、トラックに積み込んだ時点では価格も決まっておらず報告できない、ということなどが挙げられる。
- (3) 税金の扱いにも問題点が見え始めている。税当局は、既に出荷した分などについては当期の売上として収益計上するよう指導しているようだが、例えば全部利用の場合など、収受できるリサイクル料金

<sup>10</sup> 矢野経済研究所によると、2003年の国内自動車リサイクル部品の市場規模は1,060億円と推定している。

<sup>11</sup> 中古部品・素材の抜き取り業務は、どの車種のどの部分にはどのような有用な部品・素材が含まれているのかというような知識に基づく手分解が中心となるので、必ずしも規模の経済は働きにくく、資本力の大きな大企業が常に有利であるとも言えない。

<sup>12</sup> 環境省の平成16年版循環型社会白書によると、全国の不法投棄・違法保管状態の使用済自動車の約8分の1が離島分であるとされている。

を含めた実際の売上金額はその時点では確定しておらず<sup>13</sup>、正しく計上することは出来ない。

- (4) 今回の法施行により、シュレッダーダストのリサイクル率向上による最終的な埋立処分量低減のための法制度的な枠組みは概ね整備されたと言える。今後は価格的な問題も含めた再利用用途の拡大等、シュレッダーダストのリサイクルにかかる技術力の更なる向上が待たれる。

以上のように、自動車リサイクル法の各種規定・ルールは、実際の実務や従来の商慣行等を反映しきれていない部分もあると見られ、当面は運営の混乱もあると考えられるが、必要な微修正・手当てを加えることにより、徐々に定着していくことが期待される。

自動車リサイクル法は 2005 年 1 月に本格施行となってからまだ日が浅く、リサイクル費用は金額的にも自動車購入代金等に比して多額は言えないため、現時点では国内の自動車消費動向への大きなマイナス影響は見取ることが出来ない。消費者マインドへのマイナス影響も、今後制度が徐々に定着するにつれ、薄らいでいくものと考えられる。

法施行を機に、従来はシュレッダーダストとして埋立処分等を行っていた部分についてもより精緻な処理を行うことが促進され、リサイクル率の向上や不法投棄の減少に繋がることが期待される。その結果として、自動車リサイクル部品や素材などの流通市場は今後も拡大し、この分野でのビジネスチャンスは広がっていくものと考えられる。

(野田：[nodas@sumitomotrust.co.jp](mailto:nodas@sumitomotrust.co.jp))

---

本資料は作成時点で入手可能なデータに基づき経済・金融情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。

---

<sup>13</sup> 自動車リサイクル法においては、シュレッダーダストを生じさせない方法（全部利用。精緻な解体をすることで電炉に投入する場合等。）でリサイクルする場合、シュレッダーダストに係るリサイクル料金の払渡しを受けることができるとされているが、払渡しの有無や金額はメーカー等が判断し決定する。