

## (中間報告)

二輪車リサイクル参加事業者連絡会

## 1. 調査背景

- 制度開始にあたって想定引取台数を設定する必要があり、2001年の(社)日本自動車工業会実施の調査結果を用いた。
- 当調査によれば、使用済み二輪車の排出台数は年間120万台程度、うち30万台程度が産廃・シュレッダー業者による処理であったことから、制度開始時の審議会において、制度の引取対象となる台数は30万台/年であるとした。
- ところが、制度開始後の引取実績は、4,000台/年前後であり、想定台数と大きな乖離が生じている。

## 2. 調査目的

自主取組みとして取り扱う使用済み二輪車の流通フローを再度確認し、仕組みが想定するべき引き取り台数を精査するとともに、当取組みによる適正処理の位置付けを見定める材料として活用することを目的とする。

## 3. 過去の調査結果のレビュー

想定台数と実績との乖離の原因を探るため、過去に実施した調査を見直したところ、次の2点が想定台数の読み違いを生み出したことが判明した。

- 中古輸出が減少する点
  - 当時最大の輸出先であった中国による輸入規制が影響し、その後は、中古輸出量が減じるとした(2001年調査)。また、その後実施した中古輸出予測調査においては、2001年調査で指摘のあった中国の輸入規制を踏まえ、2011年の発生予測値を“中古輸出10.4万台、国内廃車60.2万台”とした(2003年調査)。
- 資源高により既存解体業者による取り扱いが継続・拡大されることを十分に織り込まなかった点

2008/7/11

## 4. 調査対象と方法

主たる使用済み二輪車取り扱い者として、販売店、排出者(利用者)、中古二輪車輸出関連(輸出業者、買子・買取専門業者、産業廃棄物処理業兼解体業者・自治体)、を対象とし、アンケート/対面ヒアリングによって現状を把握する。

## 5. 実施期間

2008年5月～12月

## 6. 調査結果(中間報告)

本資料では、①調査実施中の中古二輪車輸出関連業者の実態と、②自治体へのアンケート調査に先立って行なった、(財)自動車リサイクル促進センター二輪車事業部による訪問調査の結果、について報告する。

## ①中古二輪車輸出関連事業者の実態

大手輸出企業2社にヒアリングしたところ、“仕向地の事情(輸入規制、経済発展度合い、現地生産の有無等)により、仕向地の変更はあるものの、輸出量そのものに大きな変化はない”との回答を得た。これを裏付けるように、貿易統計表による中古二輪車輸出台数は、2003年に33万台まで落ち込んだが、その後45万台前後で推移している(2007年が2006年に比べて減少しているのは、“品不足”によるもの)。

(ヒアリングより抜粋)

“日本の二輪車は故障が少なく極めて優秀なので、中古二輪車は海外ではひっぱりだこの状態。”

“外国で求められるのは、価格と性能(程度)の関係から、製造後10～15年の製品。つまり、日本ではまず廃車になるような二輪車が外国では最も需要が高い。”

“完成車の輸入が禁止されている場合、分解して部品として輸出し、現地で組み立てている。”

“動かない二輪車から部品を取り出して輸出している。”

→完成車・部品としての輸出のほか、資源としての輸出も旺盛であり、経済原則でリユース・リサイクルが機能している。

2008/7/11

2

## 使用済み二輪車流通フロー調査

### ②自治体訪問調査(アンケート実施前プレ調査)

(財)自動車リサイクル促進センター二輪車事業部が、2007年4月から翌年3月にかけて、全都道府県、20万人以上の自治体の担当窓口を訪ね、仕組みの説明を行なうとともに排出実態把握を行っている。2007年度には、291部署(清掃部局のほか、道路管理部局等の放置二輪車を管理する部局をも対象とした)、178自治体を訪問した。(2008年4月以降も自治体訪問を継続中。)

06年度に排出し、07年度に排出しなかった自治体に自治体の排出に関する事情をきいたところ、使用済み二輪車は、有価売却できるため、処理ではなく、売却する、といった回答があったほか、既存の産廃業者に処理委託している、というものが目立った。

#### (ヒアリングより抜粋)

“年間100台位を解体処理(ブラ・タイヤ・バッテリー・オイル・金属)し、金属を有価売却している。”

“キロ40円で、他のごみと一緒に金属くずとして売却している。”

“オークションに台あたり1000円で売却している。”

“何年も前から歳入処理している。年間バイク100台程度を古物業者に売却し海外輸出している。”

“自転車と一緒に処理している。”(自転車と一緒に入札で売却している例もあった。)

“競争入札にて業者を選定し、運搬処分の委託をしている。”

→リサイクルではなくリユース選択する場合や、地域の既存の産廃業者への委託処理を行なう場合があり、当システムに廃棄処理委託しない自治体がある。

→当システムを選択する理由としては、適正処理できること、とする自治体が多かった。

2008/7/11

3

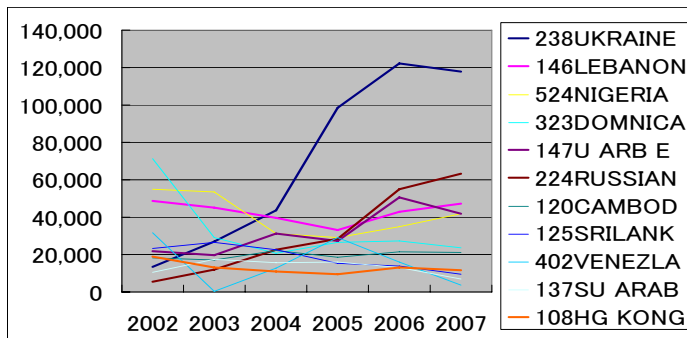
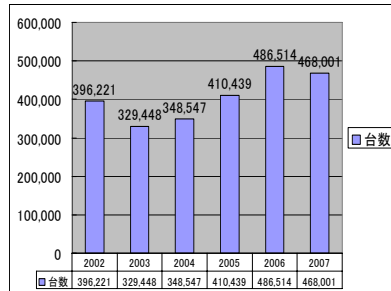
## 使用済み二輪車流通フロー調査

### 参考) 中古二輪車輸出台数推移

・最大の輸出先である香港経由中国本土が、1998年下半年以降急減した(1994年2月に国家計画委員会策定の「汽車工業産業政策」による中古車輸入禁止措置をはじめ、中国国内での二輪車生産拡大、国内産業保護の高まり、不法輸入対策強化、による)。

・その後、他の仕向地への輸出が急増している(ウクライナ、ロシア、など・・・新興国首都圏での乗車用として50ccクラスが多い)。

・ただし、アジア諸国をはじめ、日本車現地生産の進んだ国への輸出は減少している(タイ、インドネシア、フィリピンなど)。



注)

・中古二輪車は、1ロットの価格が20万円以上のもので、フレームナンバーがあり、それを明確にできるもの

・中古二輪車は主にコンテナで輸出され、そのコンテナの中には、その二輪車のパーツとして、エンジン単体やその他金属類なども入れられることがある

2008/7/11

4

## 使用済み二輪車流通フロー調査

### 参考) 中古二輪車販売会社A社の輸出部門

- ・廃棄二輪車が、個人・買子・回収業者元締めから持ち込まれ、買取る。
- ・持ち込みは、個人の場合は、1回当たり1台程度、元締めの場合は、30台程度である。450名ほどの持込登録者がいる(うち、10社が元締めに相当)。
- ・買取り台数は7,000台(2007年)。うち、4,500台前後を輸出。完成車として売れなかったものは、部品及び金属くずとして輸出する。あるいは、国内の二輪専門解体業者に出す。
- ・現在数量の多い仕向地は、ロシア・ウクライナ・南米・東欧・アフリカ・中東。



買子の元締めによる搬入

仕入れた完成車を店頭で展示。修理が必要なものはその場で修理している。

2008/7/11

5

## 使用済み二輪車流通フロー調査

### 参考) 二輪車専門解体業者

- ・家族で二輪車を解体し、素材別に販売している。取り扱い物は、二輪車のみ。
- ・輸出業者・買子・回収業者元締めから仕入る(取りに行く)。
- ・スクーター、スイングアームピボットでバラし、前半分は産廃業者へ。後半はエンジンを分解するなど丁寧に手バラし、アルミや鉄の精錬業者に売却。
- ・スポーツバイクのフロントフォークはインナーとアウトターをばらし、オイルを抜いて金属業者へ。
- ・きれいな車体及びパーツは輸出業者に販売する。



輸出業者に回される車両、部品取車となる物も多い

手解体される前のスクーター後半部分(エンジンと駆動系ユニット)

手解体前のフロントフォーク

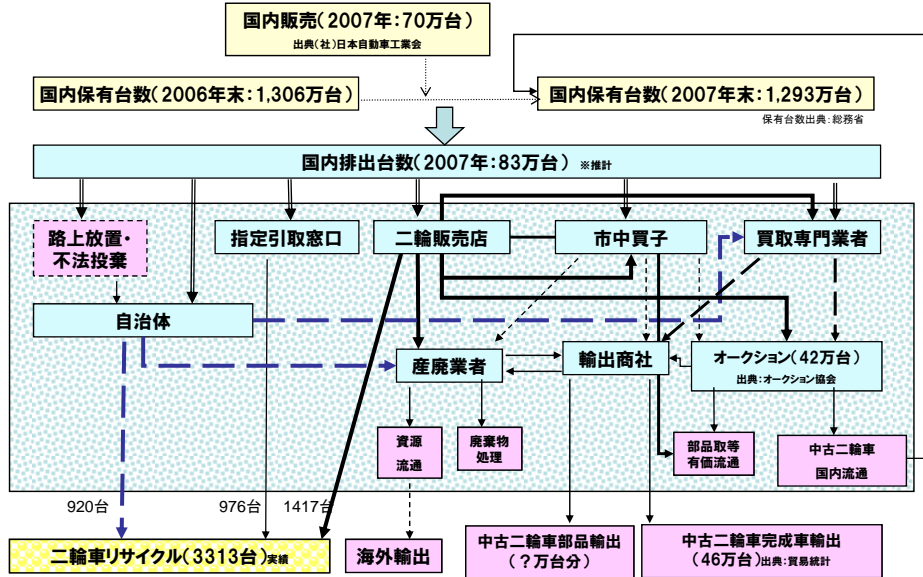
輸出されるパーツと再生されるアルミ部品

2008/7/11

6

### 使用済み二輪車流通フロー調査

参考) 流通フロー: 現段階では、次図のようなフローが想定される。今後、更に実態解明を行い、可能な限り定量的な把握に努める。



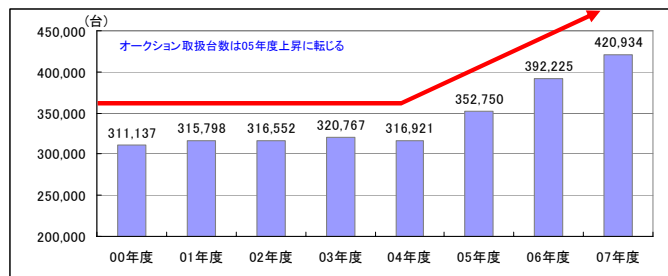
2008/7/11

7

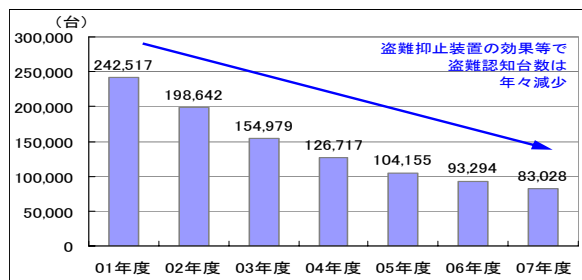
### 使用済み二輪車流通フロー調査

参考)

< オークション出品台数推移 出典:オークション協会 >



< 盗難認知台数 出典:自動車工業会 >



2008/7/11

8