

自動車リサイクル法におけるインポーターの  
取り組みと今後の自動車リサイクル制度について

2008年12月9日

日本自動車輸入組合(JAIA)

# 目次

1. JAIA及びインポーターの概況
2. 自動車リサイクル法におけるインポーターの取り組み
3. 輸入車の特徴
4. 海外メーカーの3Rの取り組み
5. 海外メーカーから見た日本の制度
6. 自動車リサイクル制度見直しに関する意見

# 1. JAIA及びインポーターの概況

1) JAIAメンバーの構成

2) 海外メーカーの輸入車販売台数及びELV台数

## 1) JAIAメンバーの構成

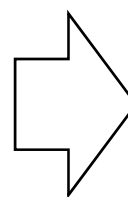
・海外メーカーの日本法人を中心に28社で構成。

(含む、国内メーカー3社)

(順不同)

社名	海外メーカー		国内メーカー (海外生産車)
	大規模インポーター	小規模(1号)インポーター	
社名	フォルクスワーゲングループジャパン メルセデス・ベンツ日本 ビー・エム・ダブリュー アウディ ジャパン ピー・エー・ジー・インポート フォードジャパンリミテッド クライスラー日本 プジョー・シトロエン・ジャポン ジャガー・ランドローバー・ジャパン	ゼネラルモーターズ・アジア・パシフィック・ジャパン フィアット グループ オートモービルズ ジャパン ロールス - ロイス モーターカーズ リミテッド コーンズ・アンド・カンパニー・リミテッド ヒュンダイモータージャパン    ポルシェ ジャパン ニコル・レーシング・ジャパン    日産トレーディング 三井物産オートモビルズ    日本ボルボ オートイーブイジャパン    フェラーリジャパン フォーピラーズ    オートレックス オートリーゼン    エルシーアイ	トヨタ ホンダ 日野
会社数 (全28社)	<b>9社</b>	<b>16社</b>	3社
	<b>25社</b>		

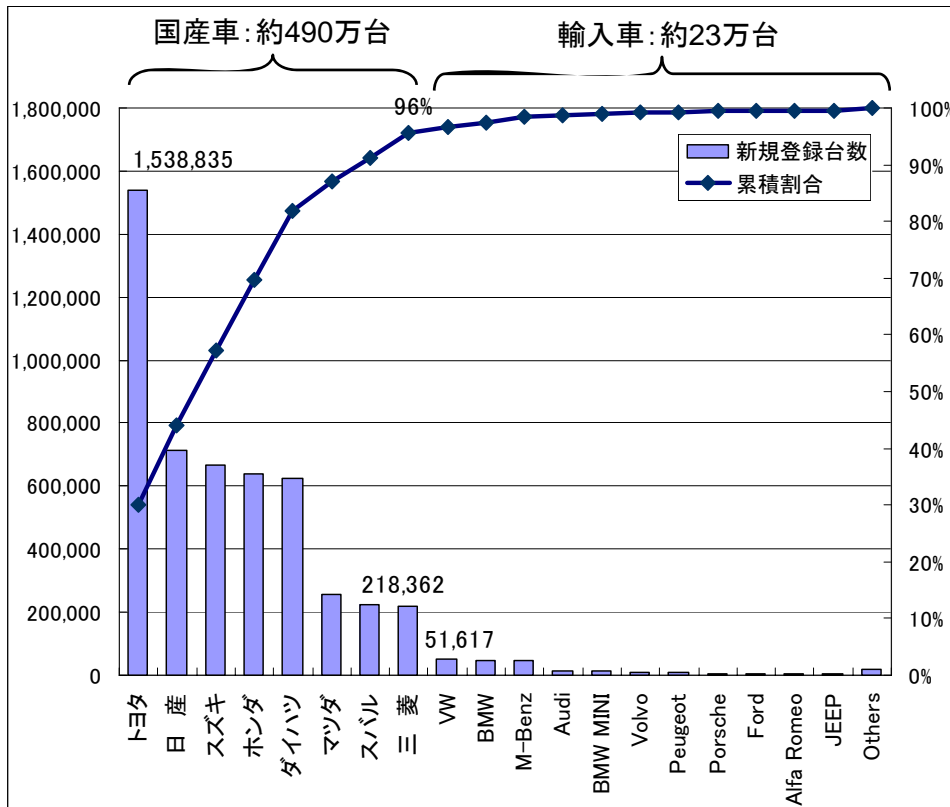
・なお、インポーター(輸入業者)では新規参入・合併・分社・営業譲渡が頻繁に発生。



過去10年間('99-'08)  
= 計23件発生

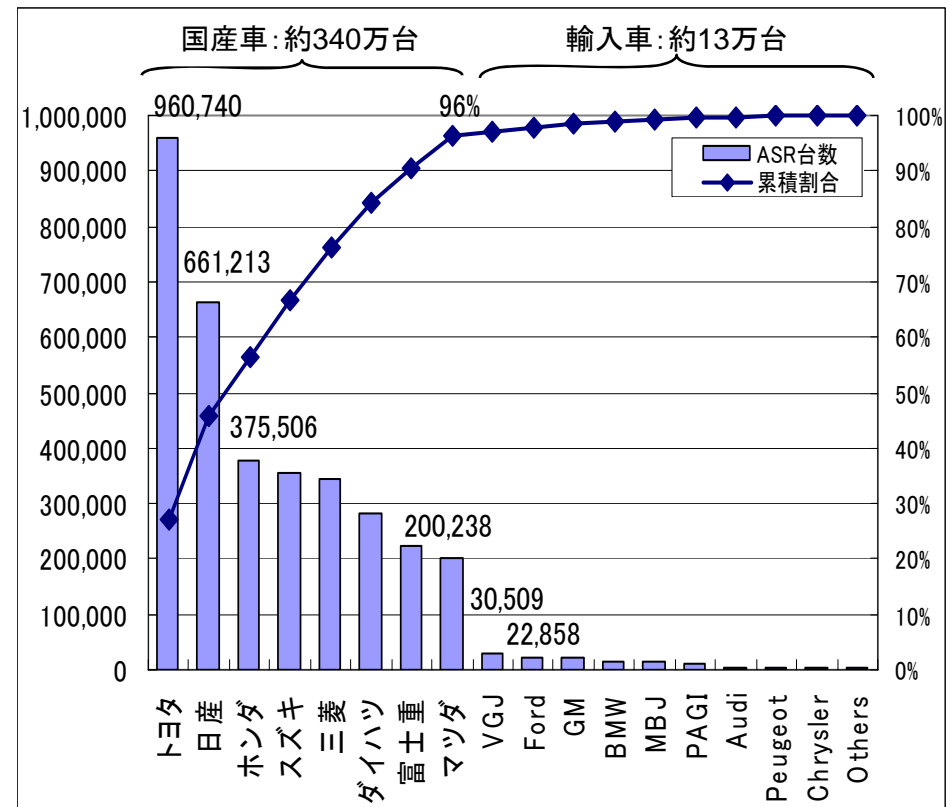
## 2)海外メーカーの輸入車販売台数及びELV台数

07年新規登録台数



・普通貨物、バスは除く。出典:JAMA・JAIA HP

07年度ELV※台数



※ASR台数。トラック・バスメーカーは除く。出典:各メーカー・インポーターHP公表値

- 海外メーカー輸入車の台数規模は全体の約4%。
- インポーターは小さな企業規模でも国産メーカーと同等の法的義務を履行。

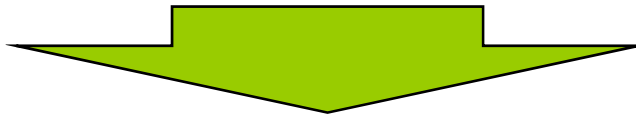
## 2. 自動車リサイクル法におけるインポーターの取り組み

- 1) 国産メーカーと共同で効率的にリサイクル実務を実施
- 2) リサイクルシステム構築・運用費用を負担
- 3) 海外メーカー本社との連絡体制構築
- 4) 関連業者、ユーザー、ディーラーへ情報を提供

## 1) 国産メーカーと共同で効率的にリサイクル実務を実施

- ・自動車再資源化協力機構(自再協)、ASRチームへ参画し、効率的運用を実施。
- ・小規模(1号)インポーターは指定再資源化機関(JARC再資源化支援部)へ委託。

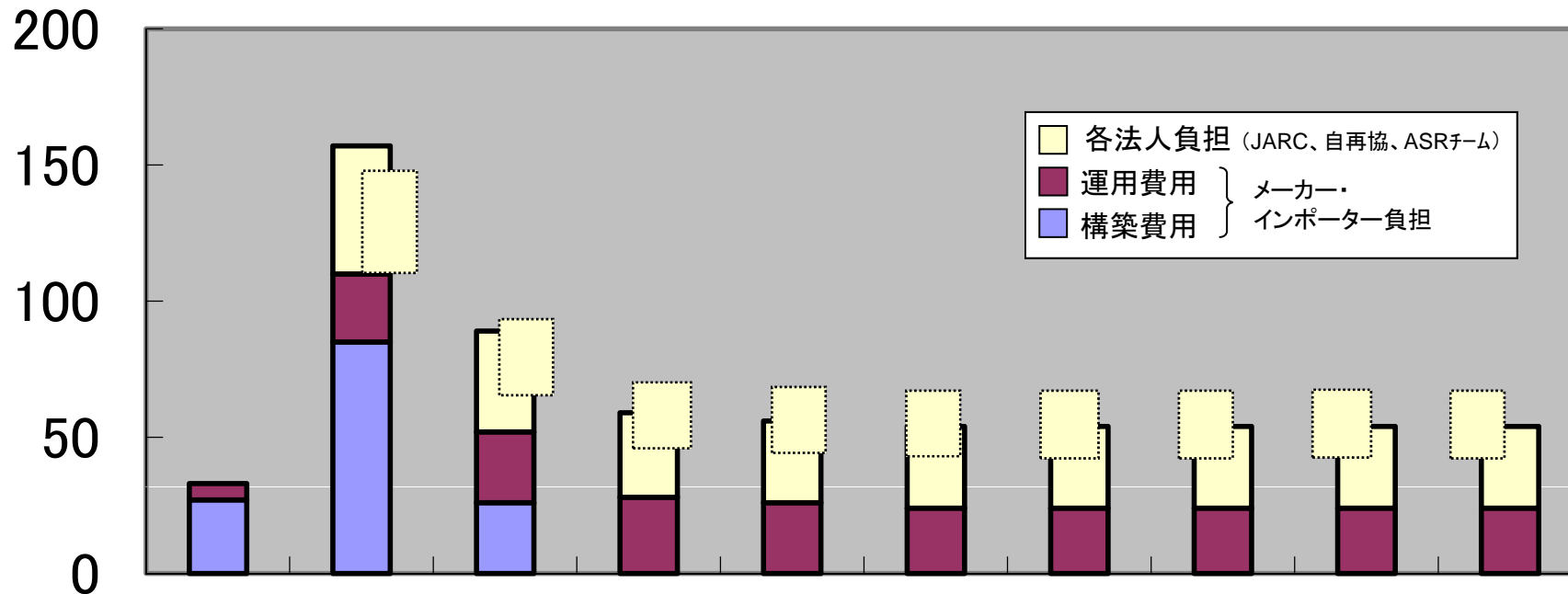
自動車再資源化協力機構 (業務委託)	ASRチーム(加入)		JARC再資源化支援部 (業務委託)
	THチーム	ART	
国産メーカー 12社	国産メーカー 4社	8社	7社(建機メーカー等)
インポーター 9社 (JAIAが運営委員会に参画)	インポーター 4社	5社	小規模 インポーター16社



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・引取・再資源化の効率的な実施</li> <li>・リサイクル率の達成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・引取基準の設定、指定引取場所の設置</li> <li>・エアバッグ類適性処理情報の提供 等</li> </ul> |
|---|--|

## 2)リサイクルシステム構築・運用費用を負担

- ・メーカー・インポーターは、システム構築費用が約140億円、その後も毎年20億円超の運用費用を負担（インポーターは約4%を負担）

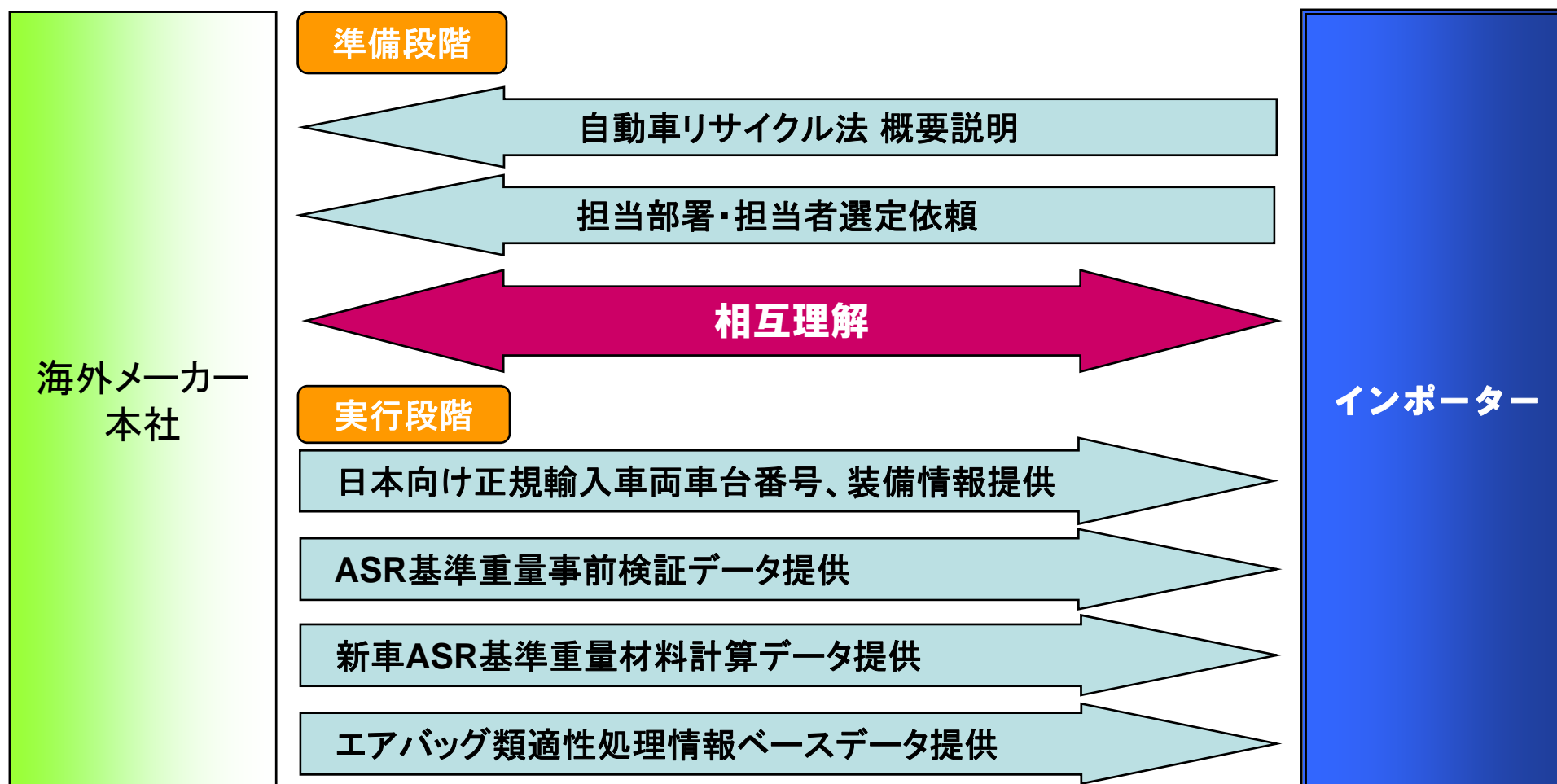


- ・また、制度を円滑に運用する為、多額の費用をかけ、社内情報システムを構築

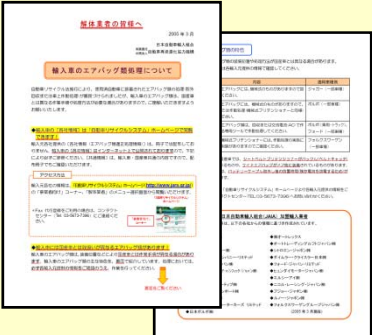

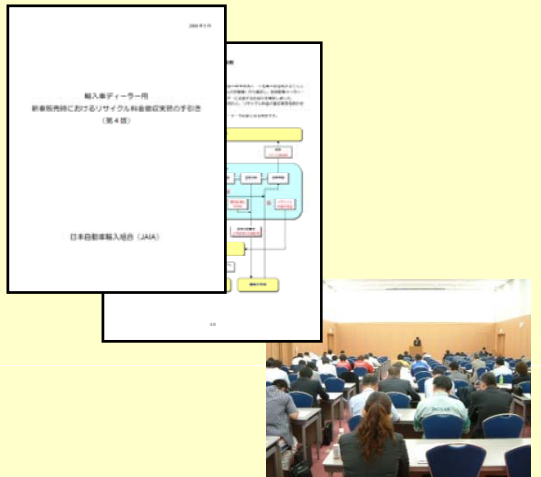


### 3) 海外メーカー本社との連絡体制構築

- ・法施行前からの海外メーカー本社との情報共有により、円滑に義務を履行



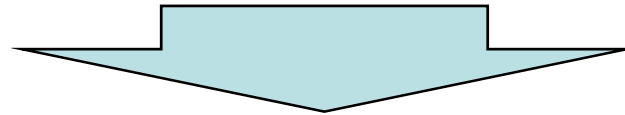
# 4) 関連業者、ユーザー、ディーラーへ情報を提供

関連業者へ	ユーザーへ	ディーラーへ
解体、リサイクル促進の為の情報	3Rの取組み、製品の環境情報	リサイクル料金預託等各種実務の情報
<p>自再協、ASRチームを通じて情報提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エアバッグ類適正処理情報</li> <li>全部再資源化促進関連情報</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページ掲載</li> <li>サステナビリティレポート発行</li> <li>シンポジウム開催</li> <li>関連展示会への参加</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>預託実務マニュアル作成</li> <li>説明会開催</li> </ul> 

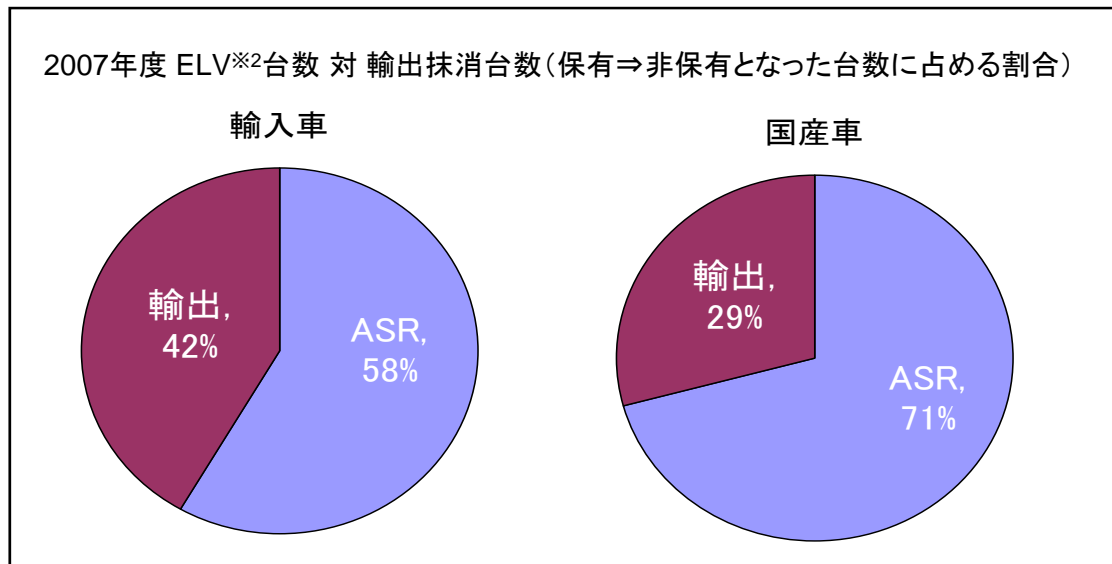
### 3. 輸入車の特徴

- 1) 輸入車は中古車輸出の割合が国産車より高い
- 2) 輸入車のリサイクル料金は国産車と比べて高く設定せざるを得ない状況

# 1) 輸入車は中古車輸出の割合が国産車より高い (一部ブランドでは65%※1が輸出)



日本国内でリサイクルされず、リサイクル料金に含まれる内部コスト\*が回収できない車の割合が高い ⇒リサイクル料金設定への影響が大きい



\* 内部コスト  
= 企業内のITシステム  
構築・運用費、直接人件費等

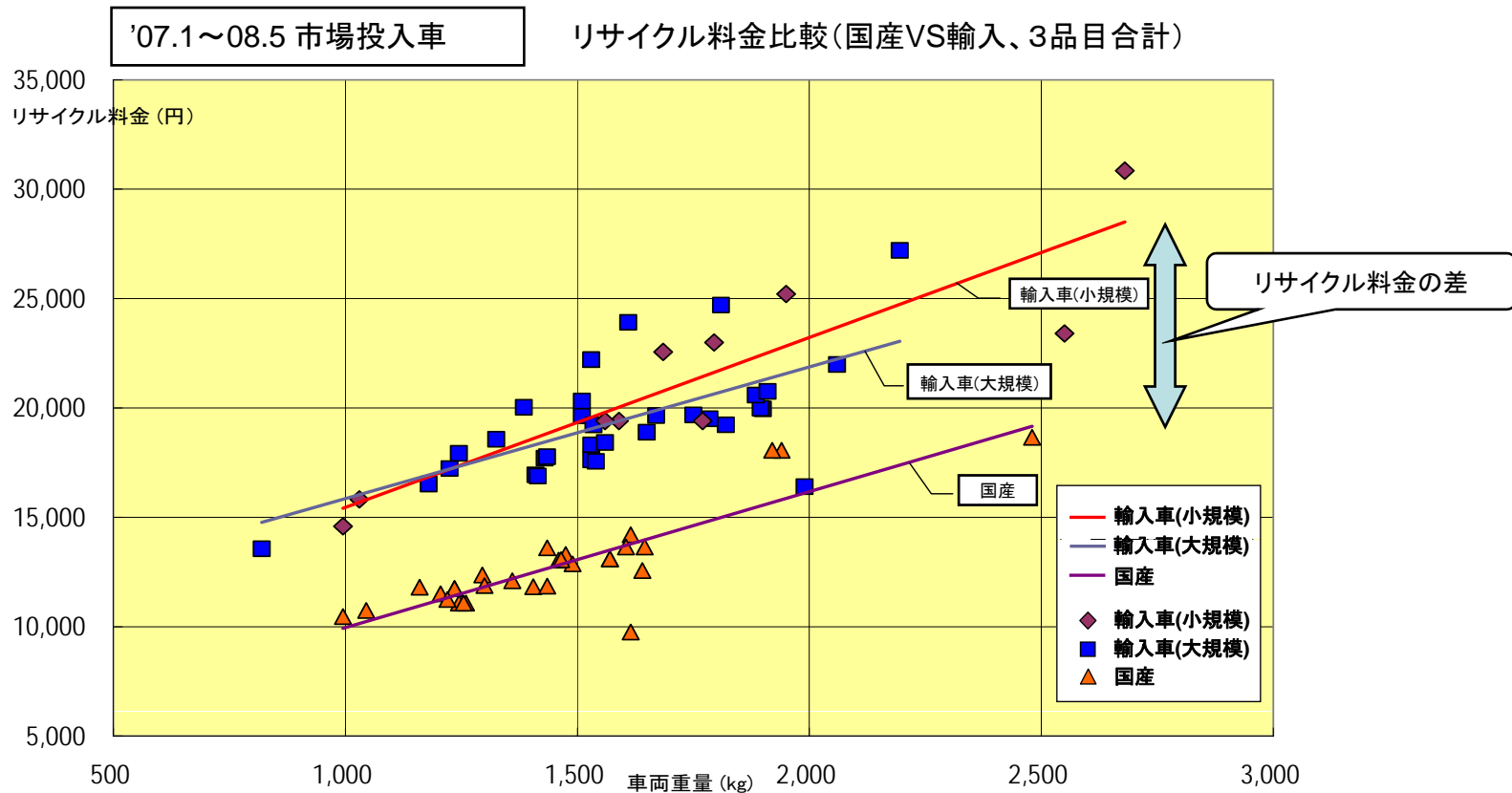
※1 参考値(輸出抹消台数には並行登録台数を含む為。)

※2 2007年度ASR台数(メーカー・インポーター実績公表値)。JAMA・JAIA会員外は含まない

出典: 輸出抹消台数...輸出抹消登録台数(自販連HP)、輸出予定届出証明書交付件数(軽検協HP)  
中古車統計情報 (JAIA)

## 2) 輸入車のリサイクル料金は国産車と比べて高く設定せざるを得ない状況

- 理由:
- ・ELV台数が少なく、1台あたりの社内ITシステム等の経費が高くなってしまふ
  - ・エアバッグ類の装備個数が多い



## 4. 海外メーカーの3Rの取り組み

事例①: ボディ軽量化による燃料消費削減

事例②: 天然繊維使用によるCO2排出削減

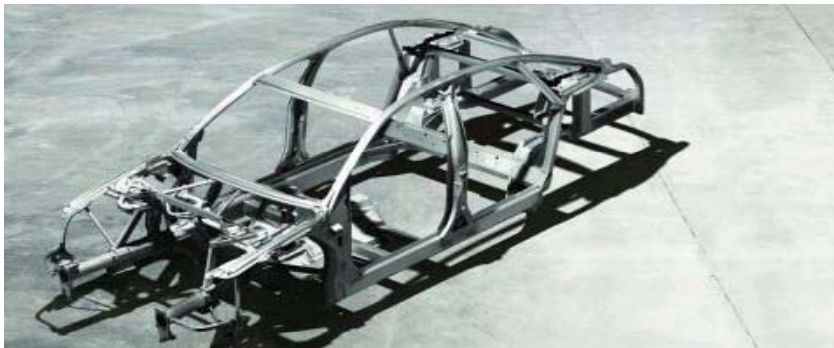
事例③: リビルト・システムによるリユースの促進

事例④: 再生可能原料及びリサイクル原料の導入

事例⑤: 再生可能原料及びリサイクル原料の導入

事例⑥: 樹脂等の原材料表示(材質マーキング)

## 事例①: ボディ軽量化による燃料消費削減



### アウディ・スペース・フレーム® (ASF)

アウディA8は、アウディ・スペース・フレーム理論に基づく初のアルミニウム・ボディ・モデル。ASFは高強度のアルミニウム・フレーム構造で、ここにパネルが一体化され、高い荷重支持性能を備えています。このアルミニウム・ボディは、高強度アルミニウム・シートと相まって、従来型ボディに比べ軽量化を実現しながら、驚異的な剛性と標準以上の衝突保護特性を備えました。安全性の飛躍的な向上、パフォーマンスの強化、ハンドリングの改善、燃費の向上に加え、修理も容易で、保険料率も低いといったさまざまなアドバンテージに繋がっています。

## 事例②：天然繊維使用によるCO2排出削減

Component weight in kilograms

New C-Class	17.0	- 27 percent
Predecessor	23.2	



- ・天然材料の活用で様々なメリット(化石燃料使用量の削減等)を得ることができる。
- ・新型Cクラスの生産に用いられる天然繊維のほとんどは木や綿と各種ポリマーを組み合わせたもの。
- ・天然繊維を使うことで、ガラス繊維に比べ部品重量を削減。
- ・エネルギーという形でリサイクルすると、CO2のバランスはほぼゼロ。(排出CO2量 = 植物が成長期に吸収したCO2量)
- ・新型Cクラスでは、内装ドアパネル等合計27点、17kgの部品で天然材料を使用。(旧モデルから27%の重量削減)

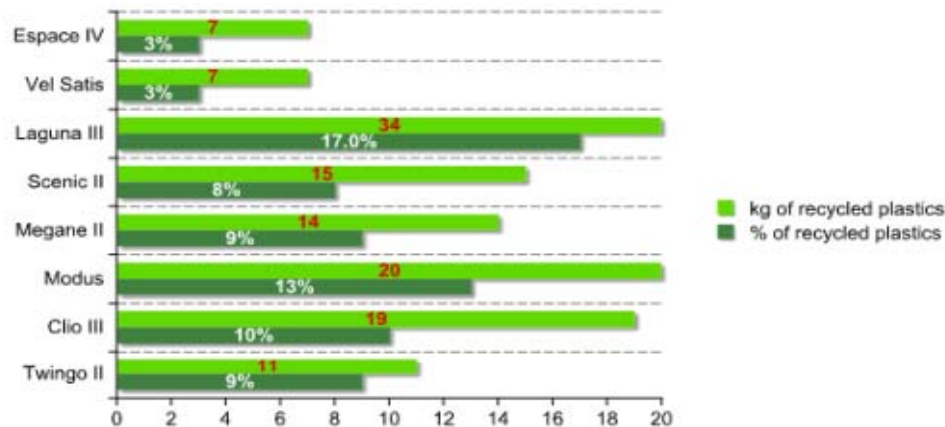


## 事例③:リビルト・システムによるリユースの促進



BMW Japanでは1990年よりBMW車の修理工程で発生するエンジンをはじめ約15種類1,000品目の高価値部品を全国のBMW正規ディーラーのワークショップから回収・ドイツに返送するシステムを構築し、リビルト(分解・再組立)によるリサイクルを本格稼働させている。  
この体制の下で返送された高価値部品は、ドイツのランツフト工場においてリビルトされ、交換用部品として新品同様の保証をつけて販売されている。

## 事例④:再生可能原料及びリサイクル原料の導入



2007年、ルノーはヨーロッパ・ルノーECO2プロジェクトを立ち上げた。

ルノー・グループは、もう既に何年も前から進めていることだが、自動車の全ライフ・サイクルに関して環境へのインパクトを減らすためにコミットメントしている。

ルノーは重大なエコロジー脅威への取り組みは、より大量台数の車両への波及、顧客の理解によって進歩できると確信している。

自動車にラベル付けされたルノーECO2の意味は...

エコロジー(結果は自動車のライフサイクルのあらゆる段階で測定できる)

エコノミー(特に、燃料消費において)

ルノーECO2車はELVで95%のリサイクル価値があり、

少なくとも5%のリサイクル・プラスチック(廃棄プラスチック利用)を使用している。

モデルによってリサイクル・プラスチック利用の割合は5~13%、重量ではトータルで5~20kgに相当する。

## 事例⑤:再生可能原料及びリサイクル原料の導入



Examples of components used in the Citroën C4 containing green materials.  
(door insets, the rear parcel shelves, mudguards etc.)

素材選択を通じて環境フットプリントを削減。

2007年にポリマーの6%相当にグリーンマテリアル※を導入。  
(2011年20%、2015年30%を目標)

※グリーンマテリアル  
再生可能原料及びリサイクル原料

## 事例⑥: 樹脂等の原材料表示(材質マーキング)

フロアカバー、リアカーペットのステッカー



(VW Polo)

リアバンパーコーナー



(V-Class)

室内空調ダクト



(E-Class)

## 5. 海外メーカーから見た日本の制度（欧州自工会からのコメント）

ELVへのアプローチにおいて、日本とEUとの間には根本的な2つの違いがあります。

- EUでは、メーカー・インポーターはいうなれば「最後のリサイクル実施者」であり、その責任は、原則として、市場原理に従ったリサイクルが実施できないELVに限られます。
- EUでは、再構築を通じて、効率的かつコスト効果の高いリサイクル制度の出現を促しました。他方、日本の制度では、既存のリサイクル・ネットワークの活用を前提としています。

日本の制度では、自動車ユーザーによる預託金の支払いとメーカー・インポーターによるリサイクルを確実にするため、全車両の販売から最終処分までを追跡できる、複雑かつ高コストのインフラが必要です。

そのインフラの構築と維持には、メーカー・インポーターによる多額の費用負担を要し、それは特に小規模インポーターに大きく押し掛かっています。

このようなインフラを必要としないEUの制度は、ELVリサイクルにかかる社会コストを削減できるものとなっています。

欧州メーカーは、リサイクル法の義務履行に関わるインポーターの費用負担を軽減するJAIAの提案を支持します。

## 6. 自動車リサイクル制度見直しに関する意見

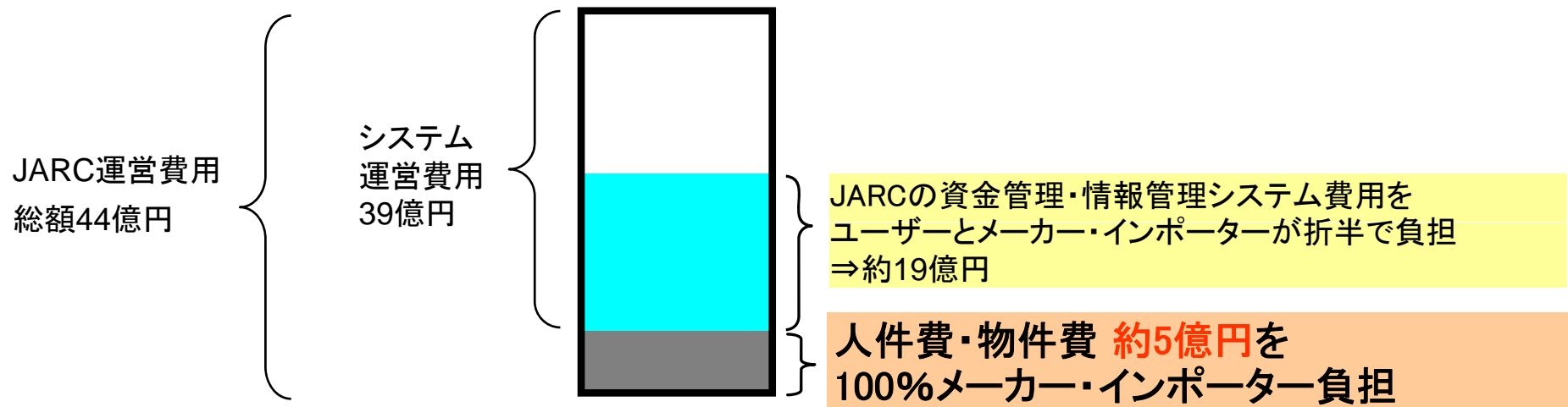
- 1) JARC費用(人件費・物件費)の自動車ユーザーとの折半負担化
- 2) リサイクルシステムの一部インポーターの個別負担／所有のルール化
- 3) 今後発生するシステム改修の自動車ユーザーとの折半負担化
- 4) 小規模インポーターのリサイクル費用の高騰回避対応
- 5) 並行登録時の預託証明方法の見直し
- 6) 路上放棄車処理協力会の寄付終了

# 1)

## JARC費用(人件費・物件費)の自動車ユーザーとの折半負担化

- JARCの資金管理法及び情報管理法における人件費・物件費は他の運用費用と同様に自動車ユーザーとの折半負担として頂きたい。
- また、これらの負担については、法令・通達等による明文化をして頂きたい。(海外メーカーは現状の費用負担の根拠が理解できない。)

費用負担内訳(08年度見込)



## 2)

# リサイクルシステムの一部インポーターの個別負担／所有のルール化

メーカー・インポーターと資金管理センター等を接続するリサイクルシステム内のプログラムが、一部のインポーターについては、個別負担・個別所有となっている。

例：1社が2社に分割した時に個別負担・所有が発生；

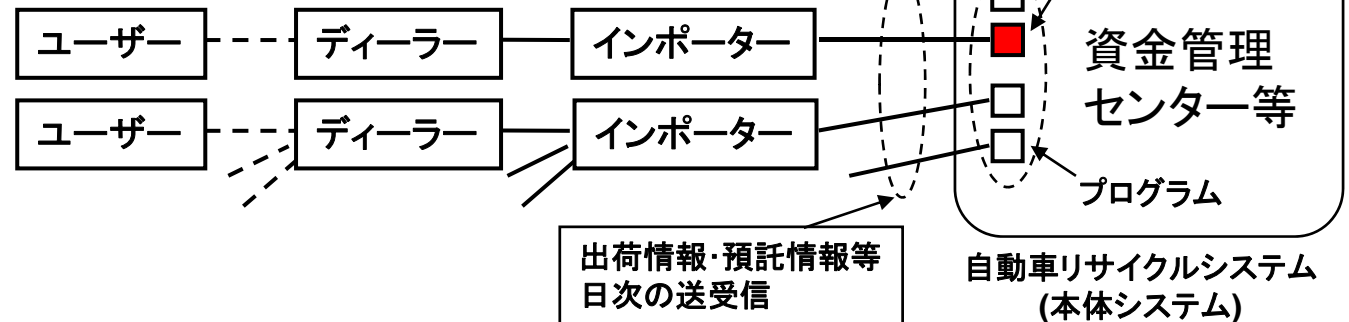
2007年に1件(約1000万円)、2008年に1件(約140万円)。

法令上の要求；

ユーザーはリサイクル料金を資金管理センターに預託すること

インポーターの重要遵守事項

インポーターはこのユーザーと資金管理センターを結ぶ運用を支障なく効率的に行うために多くのシステム投資や工数を投入している



- ・リサイクルシステム内に個別の所有権 ⇒ システムの統一性・公共性を損なう
  - ・ルールが無い中での**1社単独負担** ⇒ **1社単独で負担できない金額となる恐れ**
- ⇒ 改修費用は運用費用(=メーカー・インポーター・ユーザーでの分担)とし、ルール化をして頂きたい。



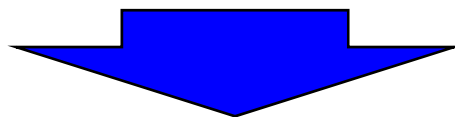
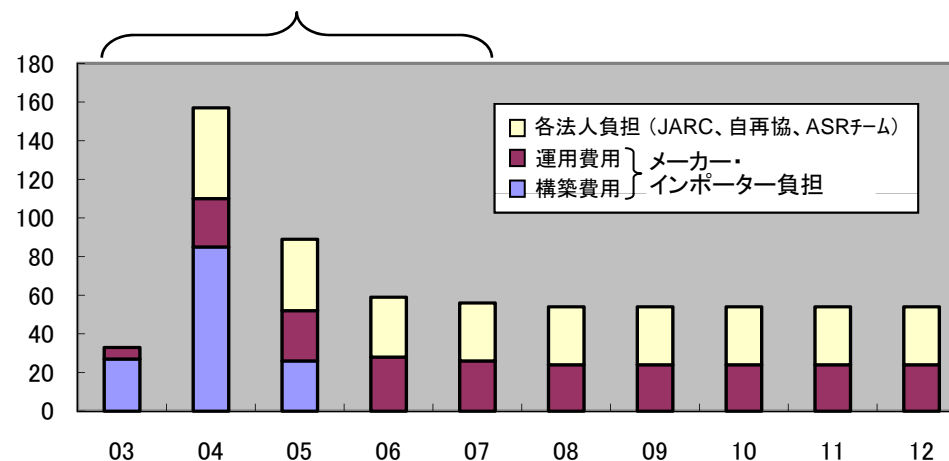
### 3)

## 今後発生するシステム改修の自動車ユーザーとの折半負担化

今後、法改正(引取品目の増加等)等によるシステムの改修が生じる可能性を有している。

- ・過去、メーカー・インポーターはリサイクルシステム初期構築費用を全額(約140億円)負担してきた。
- ・また、運用費として約110億円('07年度まで)負担してきており、今後も約20数億円毎年負担する状況にある。

メーカー・インポーター負担約250億円



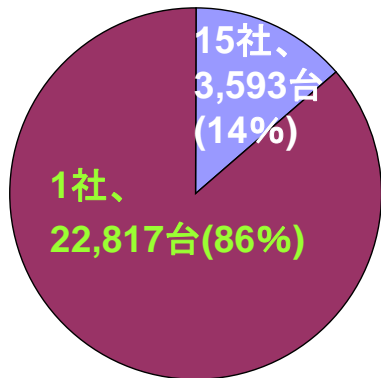
メーカー・インポーター100%負担ではなく、全受益者負担として頂きたい。

# 4)

## 小規模(1号)インポーターのリサイクル費用の高騰回避対応

- ・年間輸入1万台未満の小規模インポーターが引取・再資源化を委託する指定再資源化機関(セーフティネット機能、法第106条第1号)
- ・その処理委託台数の約9割を1社が占める寡占状態。1社の変化の影響を極めて強く受ける構成となっている。

小規模インポーターによる  
2007年度ASR処理委託台数



- ・寡占状態によるリスク要素  
寡占1社の中期的なELV台数減少  
寡占1社の合併等による法定脱退
- ・その他のリスク要素  
大規模システム変更時の費用負担  
(小規模インポーター等が負担)

指定再資源化機関の  
委託料金が急騰。

小規模インポーターの  
リサイクル費用が高騰。  
ユーザーの納得が得られ  
ないリサイクル料金の設定  
(市場参入障壁の懸念)

急激な変化があっても適切にセーフティネット機能を維持できるように柔軟な設えや措置の検討をお願いしたい。

# 5)

## 並行登録時の預託証明方法の見直し

- ・リサイクル券は、法令上は車両登録のための預託証明書と位置づけられているが、実態は自動車登録時の預託証明書としては使われていない。
- ・登録制度が異なる一部の輸入車だけ「預託証明シール」を使用しており、他と比べ預託証明に数日を要し、ユーザーを待たせている状況。

製造・輸入者	国産メーカー	輸入車インポーター	
自動車登録制度	型式指定等	並行登録	
預託の証明方法	預託証明印の押印	預託証明シール貼付	リサイクル券提示
預託証明にかかる日数	0日 (証明印はディーラー保管)	3~5日 (JARCが毎回郵送)	0日 (即日発行可能)

### ・預託証明シールの代わりに「リサイクル券」を預託証明書として認めて頂きたい

効果:(1) 輸入車のための特別な仕組みの合理化に貢献できる。

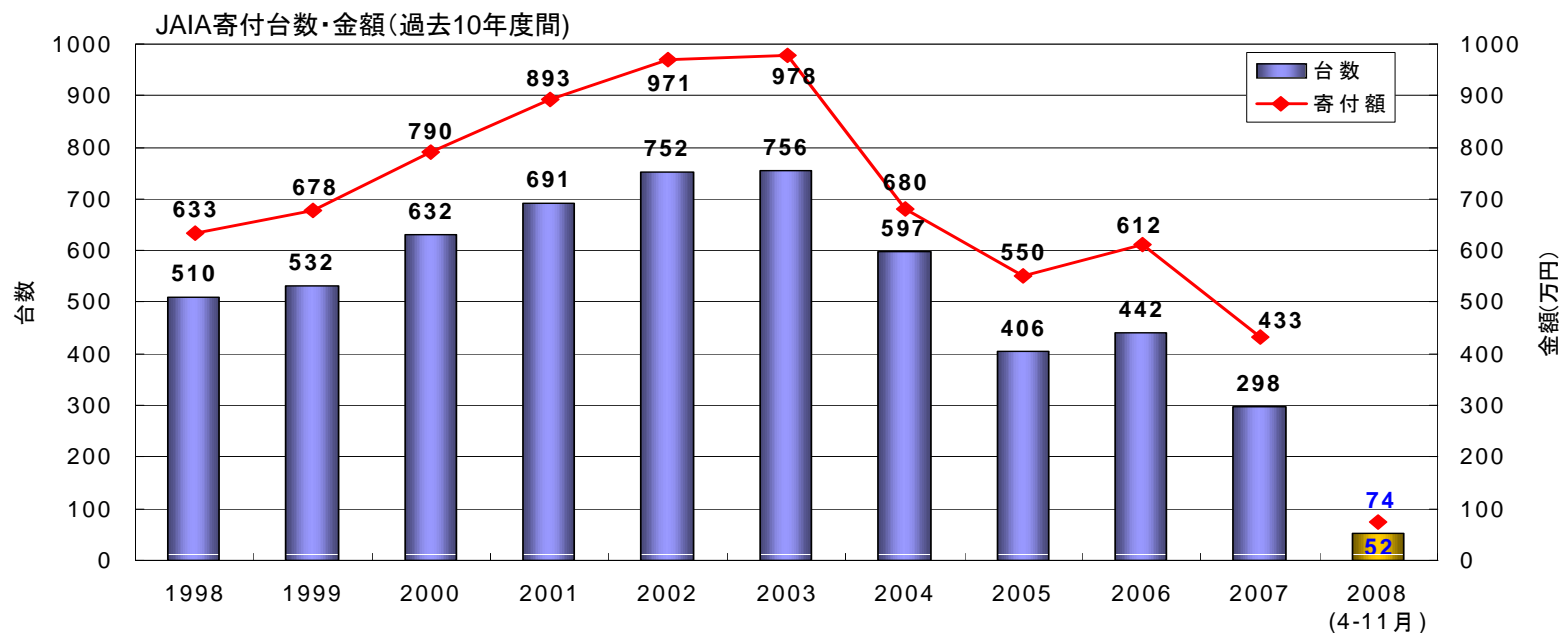
※ メーカー・インポーター、ユーザーが負担する運用費用の削減となる。

(2) 預託証明にかかる日数を短縮できる。シール紛失等のトラブル回避

# 6)

## 路上放棄車処理協力会の寄付終了

- ・1991年から自治体の放棄車処理費(リサイクル法施行後は、リサイクル料金相当額)を寄付。輸入放棄車約8,700台、1.1億円を寄付。(国産車を含む全体:21万台、20億円)
- ・保有車両の預託はほぼ完了し、寄付台数は急減している。



- ・保有車両の預託がほぼ完了したことから、協力会の寄付を終了させて頂きたい。
- ・今後はリサイクル法の支援制度(不法投棄対策)による自治体での処理を期待。