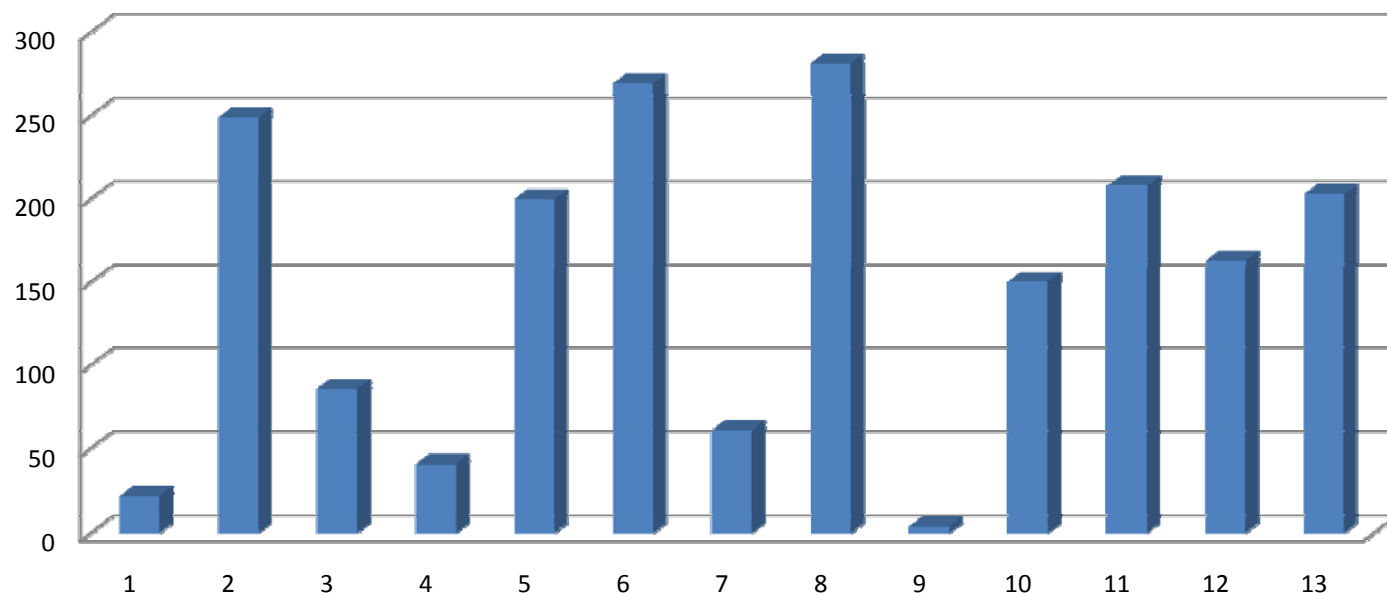


VI. リサイクル法施行前後の経営環境の変化



凡例

- ①部品取りのできる車両の入庫が増えた ②部品取りのできる車両の入庫が減った
- ③車両確保のための担当員を増やした ④収益が増えた ⑤収益が減った
- ⑥手間が増えた ⑦透明性が増した ⑧車輛の仕入れが困難になった
- ⑨車両の仕入れが楽になった ⑩大手が有利になった ⑪オークション会場が有利になった
- ⑫リサイクル料金を不当に押し付けられることがある
- ⑬未預託のフロン、エアバッグを自社で負担することがある

JAERA緊急アンケート 追加分結果

- ◆ 日本ELVリサイクル機構では、合同会議対応のため会員各社を対象とした緊急アンケートを実施し、解体業界が体験したリサイクル法施行前後のビジネス環境の変化の実態把握に努めた。
- ◆ 同緊急アンケートでは、設問6〔リサイクル法施工後のビジネス状況〕の、質問⑫リサイクル料金を不当に押し付けられたことがある、同質問⑬未預託のフロン・エアバッグ料金を自社で負担することがある、の二問に対し、それぞれ46%、57%が「ある」と答えている。
- ◆ このたび、リサイクル料金の負担問題に視点を絞り、事実関係を把握する目的で、当機構理事の一部に対し、追加調査(書面・対面)を行った結果、6社から回答を得た。
- ◆ 追加調査の結果を次頁にまとめた

＜結果のまとめ＞

～リサイクル料金を不当に押し付けられた経験の有無～

- ① 明確に「ある」と答えた社は、6社のうち1社にとどまったが、一方、「ない」とした社も2社で 残る4社は明確に回答していない。
- ② リサイクル料金を負担することを条件に車両を購入したことがあるか、との問いに対しては全社が「ある」と回答している。
- ③ 引渡し者に対して、法の内容を説明して理解を得たと回答したものが4社あった一方、負担を拒否したため車両購入ができなかったと回答したのは2社であった。
- ④ 上記①～③の状態が発生した頻度については、4社が頻繁に発生、2社がまれに発生と回答している。

～未預託のフロン・エアバッグのリサイクル料金の負担について～

- ① 4社が引き取り時にこれら費用の負担を強いられたと回答しており、2社は無回答であった。また、2社は、法の説明をして納得を得たと回答した。
- ② また、内1社が負担を拒んだ結果車両が購入できなかったとしている。
- ③ 上記のような状態は、3社が頻繁に発生、同じく3社がまれに発生と回答している。

＜考察＞

◆解体車の引き取り時には、多少の差はあれ、リサイクル費用負担のあり方につき引取り者と解体業者間で考え方の違い、あるいは理解の相違が存在する。

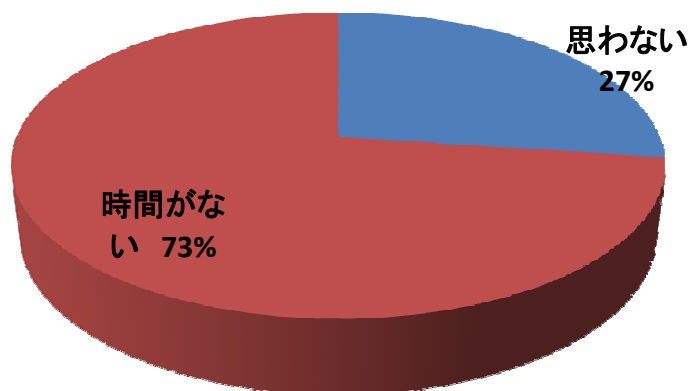
◆解体業者にとって車両仕入れの困難さが増す中、立場上”弱い”解体業者の中には押し付けられ感を持つものは少なくない。

◆フロン・エアバッグの未預託費用については、金額が比較的小さいため、引取り業者もいささか気楽に解体業者に負担を求める傾向があるのではないかと推察される。

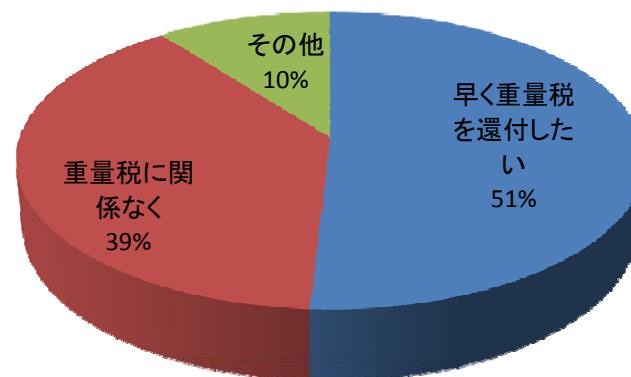
◆なお、フロン・エアバッグの処理費用未預託が発生するのは、リサイクルシステムの車両情報において装備があるにもかかわらず、装着無しの情報が示されるため、後付装備のため入力漏れが発生したか、あるいは、リサイクル料金を意図して低く抑えようとしたかの何れかが考えられる。

VII. 在庫期間に関する問題点

十分な部品取りの 時間がない

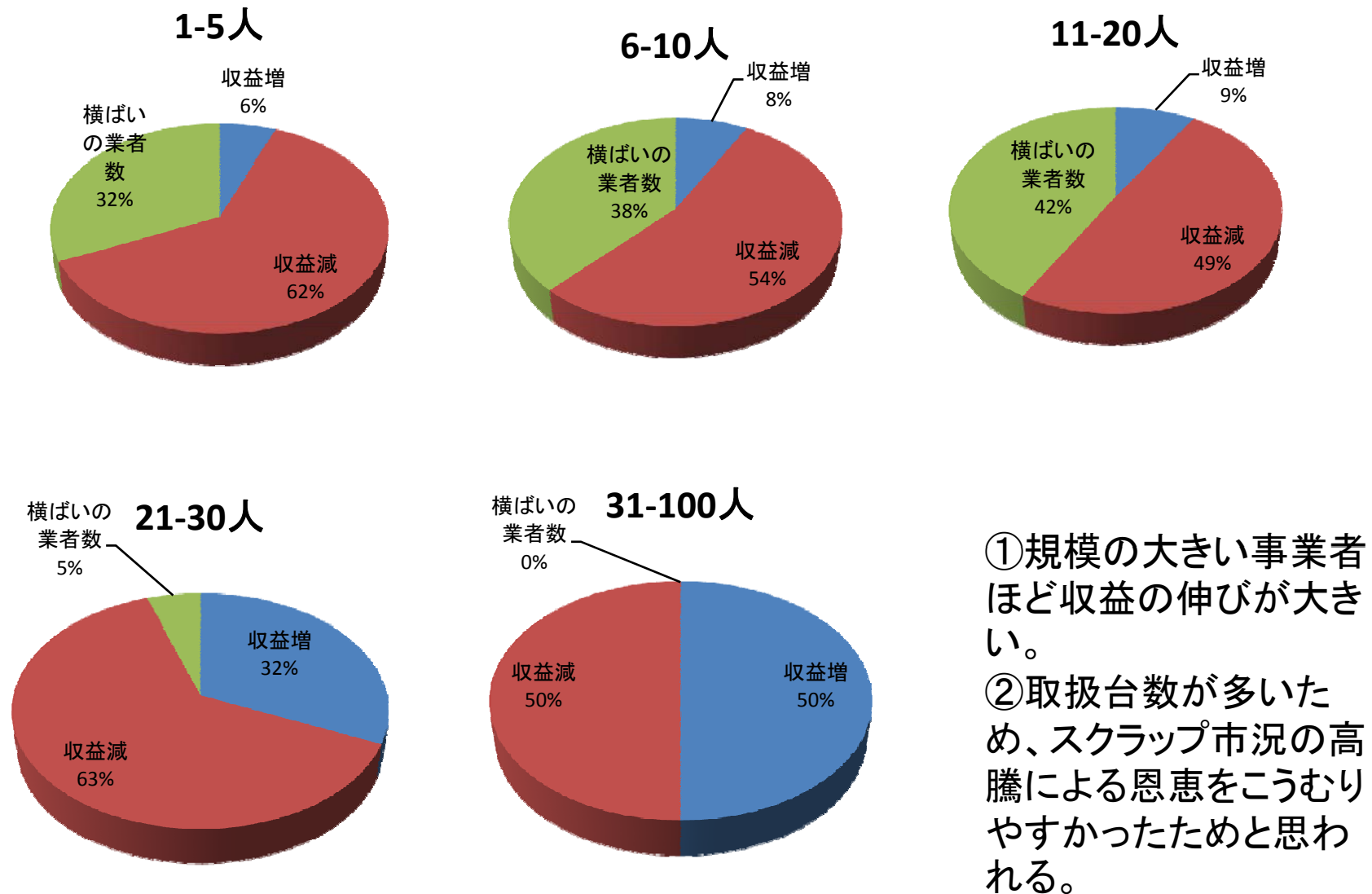


解体を急がされた理由



- ①引取先から処分を急がされたことがある事業者は84%、それらの事業者のうち十分な部品取りの時間を取れないと訴える事業者が73%に上った。
- ②解体を急がされた理由としては、重量税還付のためが最も多く51%、重量税還付とは関係なく急がされた事業者が39%でそれに続く。
- ③新車ディーラーなどが、解体報告が上がるまで社内処理が完了しないことによって管理負担が増大することを嫌って急がせることも影響している。

VIII. 法施行前後の収益の変化(規模別)



- ①規模の大きい事業者ほど収益の伸びが大きい。
- ②取扱台数が多いため、スクラップ市況の高騰による恩恵をこうむりやすかったためと思われる。