

部品リユースの拡大

1. 基本的考え方

近年の環境問題への意識の高まりから、大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済システムに対する見直しが図られ、様々な環境問題を経て、問題の根本的な解決のために資源の有効利用を促進する必要があると考えられている。

2000年6月に施行された循環型社会形成推進基本法における廃棄物・リサイクル対策について①発生抑制、②再使用、③再生利用、④熱回収、⑤適正処分、という優先順位が設けられ、リサイクルだけではなく、リデュース（廃棄物の発生抑制）とリユース（製品・部品の再利用）を推進することが明確に打ち出されている。

また、自動車リサイクル法においても、「使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて、使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保を図り、もって生活環境の保全及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする」旨規定されている。

日本の車輛の平均的な使用年数は約13年となっているが、民間調査会社の調査結果によれば日本の車輛の平均使用年数は諸外国に比べても短く、また平均走行距離も短いことから、使用済自動車となる車輛から良い状態の部品を再利用できる環境にあり、これら部品の再利用により、使用済自動車由来の廃棄物の総量は抑制されることになる。

また、産学の共同研究により、自動車リサイクル部品の利用がCO₂削減に大きく貢献することが明らかになり、新たな付加価値が見出せる環境が整いつつある。

そのため、自動車リサイクル部品の利用拡大のための方策を検討することが必要ではないか。

2. 現状

中古部品は、整備コスト低減要求、認知度の高まりや自動車のリサイクル率向上の必要性といった要素を複合して需要開拓が進み、市場が拡大してきており、民間調査会社によれば2005年度における国内中古部品市場は1,050億円程度と推計されている。

中古部品は、解体業者により使用済自動車から取り外されるが、日本の使用

済自動車の使用年数からすると、まだ中古部品として再利用できるものも多く生産することができる。ただ、自動車部品は、メーカー、車種、さらには年式等によって仕様が異なるので、個々の解体事業者が独自に整備時に必要とされるすべての部品を供給することは不可能である。したがって、解体事業者自らが生産した中古部品だけでは整備業者等からの修理部品需要に対応できないことになり、需要と供給のギャップが生じることになる。さらに、解体自動車から取り外した中古部品の需要がなく、売れ残れば、結果として廃棄物となる可能性が高く、その部品取りコストを回収できないことになる。

このような状況を受けて、1985年頃から個々の解体業者が保有する中古部品在庫をコンピュータネットワーク上の共通在庫として登録し、より広範囲な取引を行おうという試みが一部の解体業者から出始めた。

その後、各地域で解体業者のグループ化が図られ、これらのグループは在庫情報の共有化を図るとともに、リアルタイムにグループ間での受発注や販売管理等を可能とするシステムを構築してきた。

中古部品市場の拡大は、このリサイクル部品流通ネットワークの誕生が契機となっており、各ネットワークの中古部品取扱状況から、国内中古部品市場における流通ネットワークを介して流通している中古部品の割合を推計すると、2005年度で、およそ81%、850億円に達している。

しかしながら、同年度における補修部品市場の売上げは1.8兆円といわれる中で、国内中古部品市場は全体で1,050億円程度と推計されており、補修部品売上げ全体の6%程度にとどまっているに過ぎない。

米国では修理用に供給される補修部品全体に占める自動車リサイクル部品の割合は40%程度といわれており、使用年数や車検制度等条件が異なるので単純な比較はできないものの、国内の補修部品市場の規模を考えた場合、日本における市場開拓の余地はあるといえる。

政府としても、グリーン購入法の環境物品等の調達に関する基本方針において、国等の公的機関が率先して自動車整備時に自動車リサイクル部品を使用するよう求めている。また、同基本方針において、自動車に関し、調達に当たってさらに配慮することが望ましい事項（配慮事項）として、資源有効利用促進法の判断の基準を踏まえ、製品の長寿命化及び省資源化又は部品の再使用若しくは材料の再生利用のための設計上の工夫がなされていることなどが定められており、これらの点も踏まえて、国の自動車リサイクル部品の使用を引き続き推進するとともに、部品の再利用等について国民等に対して周知していくことが必要である。

その際には、普及啓発等だけでなく、国民に自動車リサイクル部品利用の効果を示すことも必要である。産学の共同研究により、自動車リサイクル部品の

利用が新品部品に比べて環境負荷削減効果がどの程度あるか、環境負荷の差をCO₂削減効果として換算・数値化するシステムが開発され、自動車リサイクル部品利用の環境上のメリットの見える化の取組も行われている。また、自動車リサイクル部品の利用により、ユーザーの修理に係るコストも軽減され、ユーザーのメリットも大きい。このような自動車リサイクル部品利用の効果を、整備時にユーザーに定量的に示されることで、その効果が国民に浸透する可能性がある。

また、リサイクル部品流通ネットワークの構築を通じた供給体制が確立された現在、中古部品市場をさらに拡大するためには、中古部品に対して不安をもつユーザーに安心感を与えるための品質・保証基準をきちんと提示することが不可欠であるが、現状では、複数のグループにおいて、中古部品に対して異なる品質・保証基準が用いられており、中古部品を利用しようとする整備業者・一般ユーザーからすれば必ずしも分かりやすく使いやすい状況にない。

したがって、今後、中古部品市場を拡大させる条件としては、品質及び保証基準の共通化並びに中古部品利用に伴うさまざまな効果の見える化が必要になると考えられる。

3. 課題と検討事項

1) 品質・保証基準制度の共通化

現在、複数のグループにおいて、中古部品に対して異なる品質・保証基準が用いられており、整備業者からすれば必ずしも分かりやすく使いやすい状況にない。それぞれのグループは特徴を持って実施しているものの、用語の統一や共通部分と差別化の部分を分けるなど、整備業又はユーザーにとって、比較・評価しやすい環境を創出すべきではないか。

2) 自動車リサイクル部品利用に伴うさまざまな効果の見える化

自動車リサイクル部品の使用は、循環型社会において廃棄物の減量、資源の有効利用の観点でより高い優先順位として位置付けられているだけでなく、CO₂削減効果の観点での貢献、修理費の減少等、ユーザーにとって大きなメリットになるため、これらの効果について、定量的な評価をユーザーに示すことで、ユーザーが選択しやすい状況を構築するなど、業界が自動車リサイクル部品の利用拡大に向けた更なる努力を図るべきではないか。その際、関係業界との連携を図ることで、効率的な普及を図ることが必要ではないか。