

使用済み二輪車流通実態調査(結果概要報告)

二輪車リサイクル自主取り組み参加事業者連絡会

参考資料3

1. 調査目的

- セーフティネット機能と位置付けた二輪車リサイクルシステムの稼働状況を適切な理解のため、使用済み二輪車の流通・廃棄実態を把握することを目的とする。

2. 調査対象及び方法

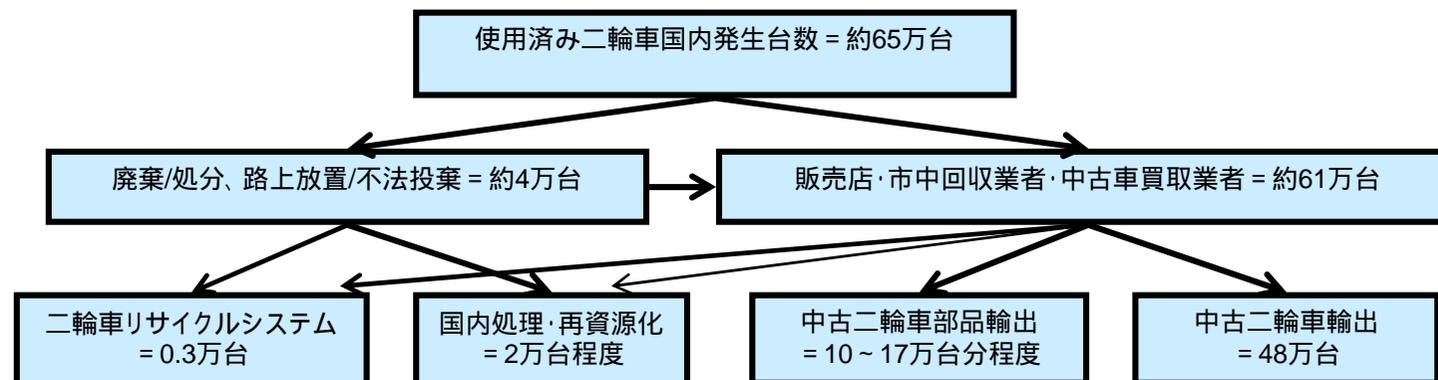
- 自治体: 社団法人全国都市清掃会議会員472にアンケート送付し、336自治体より回答を得た(回収率71.2%)。
- 廃棄二輪車取扱店: 抽出した2,000店にアンケート送付し1,792店から回答を得た(回収率89.6%)。
- また、補足的に、輸出会社及びオークション会社に対するヒアリングを行い、中古車流通の実態把握を行った。

3. 実施期間

2008年6月～2009年2月

4. 調査結果

- 自治体アンケート、販売店アンケート、オークション会社へのヒアリング、輸出会社へのヒアリング等の結果を踏まえ、08年の発生台数・フローの推定は、次の図のとおり。



使用済み二輪車流通実態調査(結果概要報告)

(1) 自治体アンケート結果

- 廃棄二輪車の引取実態:有効回答数(336自治体)のうち88.4%の297自治体が廃棄二輪車を引き取っておらず、引取っている場合は、主に50cc以下に限定しており(33自治体)、引取後の処分も過半数が自らの施設での処理となっている(21自治体)。一方、引取を行わない場合、二輪車リサイクルシステムの廃二輪車取扱店を紹介することが最も多く(159自治体)、次いで、二輪車リサイクルシステムコールセンター(86自治体)、近隣産廃業者(76自治体)である。
- 制度の認知度:二輪車リサイクルシステムの認知度については、有効回答数のうち、76.2%にあたる256自治体が「知っている」と答え、引取を行っている37自治体のうち、「知っている」と回答したものが、31あり、当システムを知らずに引取っているのではなく、当システムがあることを知っているが引き取っていることが明らかとなった。
- 放置車両・不法投棄車両台数推計:放置車両、不法投棄車両の定量的な評価を行うため、調査で得られたデータをもとに、自治体人口を指標としながら、全国での発生台数の推計を行った。その結果、調査結果を集計した放置車両台数は13,202台(平成19年)、不法投棄車両台数は、3,275台(平成19年)であり、推計結果は、放置車両は、30,151台(全国)、不法投棄車両は6,565台(全国)となった。
- 2011年以降の活用:二輪車リサイクルシステムは、2011年以降排出時に費用徴収することなく引取されることになるが、どの程度利用があるかを尋ねたところ、「活用する」が有効回答数の22.3%にあたる75自治体であり、多くが「わからない」と回答している(219自治体、65.2%)。これは、2011年の施策の決定がまだ先であることなどの理由がある。また、「活用しない」と回答した者(42自治体、12.5%)の理由では、その他(37自治体)が多いが、このうち、現在の引取を行っていない、と記入した自治体が最も多かった(23自治体)。

(2) 販売店アンケート結果

- 使用済み二輪車の販売店への流入経路及び台数:販売店への流入経路は、2008年の年間実績として、一店舗当たり平均で、多い順に、「お客様」、「オークション」、「同業他社」、「中古車買取業者」、「その他」、「市中回収業者」であった。流入する中古車の扱いは、2008年の年間一店舗当たり平均実績で、多い順に、「下取り」、「仕入れ」、「廃棄依頼」であった。また、回答合計値で流入経路と仕入れ・下取り・処分の区分とを重ねてみると、お客様から引取の70.5%が下取りであり、仕入れの64.2%がオークション、22.9%が同業他社からであった。
- 使用済み二輪車の販売店からの流出経路及び台数:2008年の年間実績による一店舗当たり年間平均として、販売では、「お客様」が47.69台、「オークション」が9.65台、「中古車買い取り業者」が4.88台、「同業他社」が3.72台、「市中回収業者」が1.82台、「その他」が0.29台であった。
- 廃棄依頼車両の引取・二輪車リサイクルシステムの指定引取窓口(距離・費用):車両の引取依頼に対して、引取に出向く距離の平均は13.43km、一台あたり徴収費用は3,654.5円であった。一方、二輪車リサイクルシステムの指定引取窓口までの距離は平均15.86km、一台あたり排出者から徴収する費用は3,435.53円であった。

使用済み二輪車流通実態調査(結果概要報告)

(3) 補足1: オークション会社へのヒアリング

オークションへの出品台数の変化をみると、1991年を100とした場合、2005年に211.9%と15年で2倍強の扱いとなる一方、成約台数は2000年に既に1991年の2倍に達し、2005年には1991年の2.5倍と、出品台数増加速度を上回る速さで成約台数が増えている(右グラフ)。この背景には高額車両から廉価車両まで幅広い車種において旺盛な輸出需要がある。中古二輪車の相場が高くなり、廃棄に相当する二輪車であっても出品され、取扱台数が増えていった。

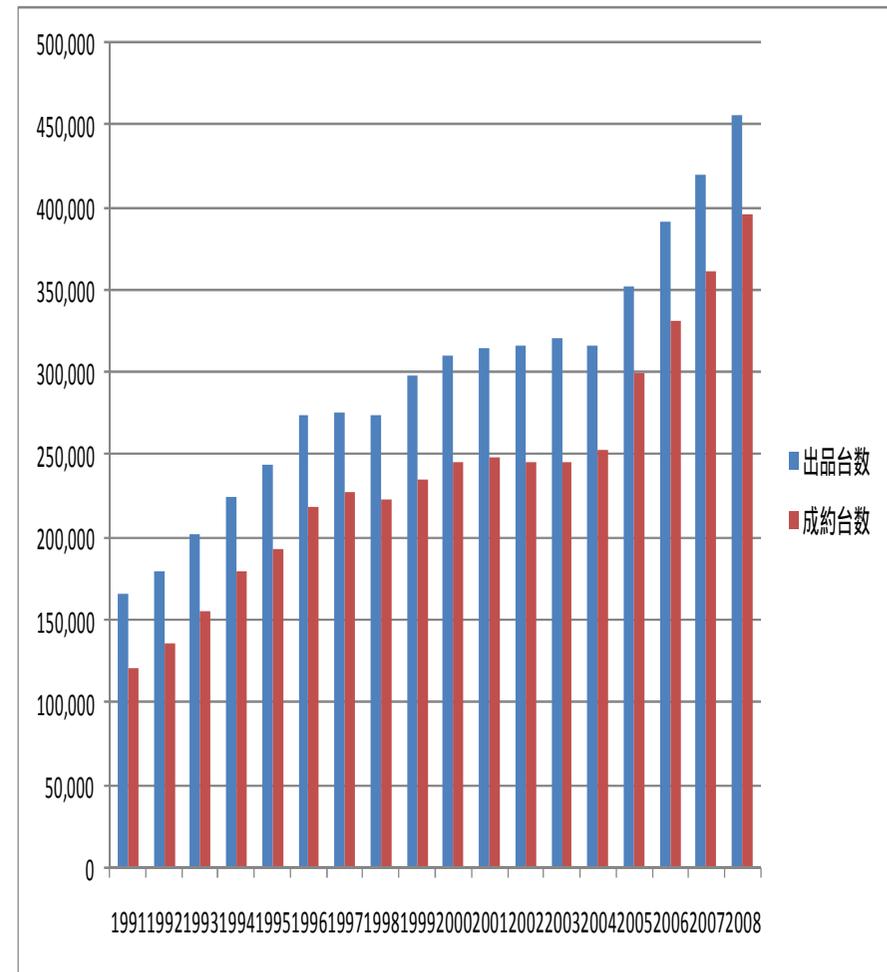


前部が燃えたバイク(オークションに出品される)



ペダルの入った箱(部品だけを集めてオークションに出品される)

オークション出品台数と成約台数経年変化(1991~2007年)



使用済み二輪車流通実態調査(結果概要報告)

(4) 補足2: 輸出会社へのヒアリング

ヒアリングにおいて、輸出事業者が入手できる中古車が減少しているとのコメントが多かった。国内での中古車需要が高まり、中古車両そのものの台数減少と中古車の価格が高止まりであるため、輸出向け中古二輪車を入手しにくくなっている。また、廃棄同然の車両であっても部品取用に使うので、引取るとのことであった。(部品のみを輸出することが目的ではないが、完成車両を輸出する際、その付加価値を高めるために、交換用に部品を同梱して輸出する。)



大手輸出会社の倉庫内(約7000坪におよそ2万台の在庫を有している)



買取車両の屋内保管



買取車両の屋外保管



輸出用コンテナへの詰め込み作業



不動車から取り外されたシャーシー、ホイール、エンジン、マフラー等(集めて売却される)



平ボディトラックに積み込まれ金属商に売却される有価物(月1回程度)