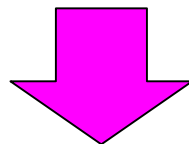


# 自動車リサイクル法 ～輸出は是か非か～

自動車リサイクル班  
上嶋健介  
佐々木知也  
宮本大輔  
山室俊介

## 問題提起

- 自動車リサイクル法が施行されることにより、より一層中古自動車・部品の輸出が増加しそう。輸出はいいの？



## 結論

- 輸出の是非は問えない。

## **提案**

- ・東アジア循環型社会の構築を目指す。

# 論文の流れ

1章 自動車リサイクル法

2章 中古自動車の輸出

3章 公害輸出の懸念

4章 提案

# 自り法は輸出を促進！？

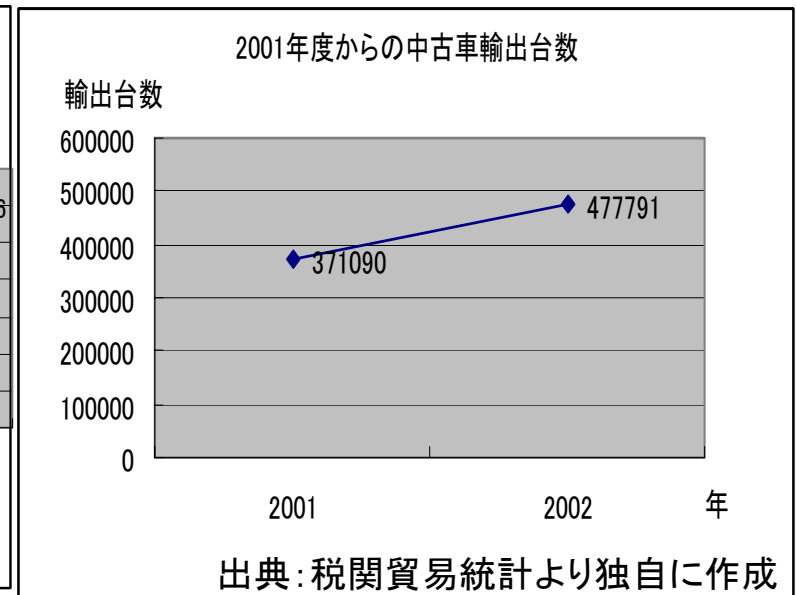
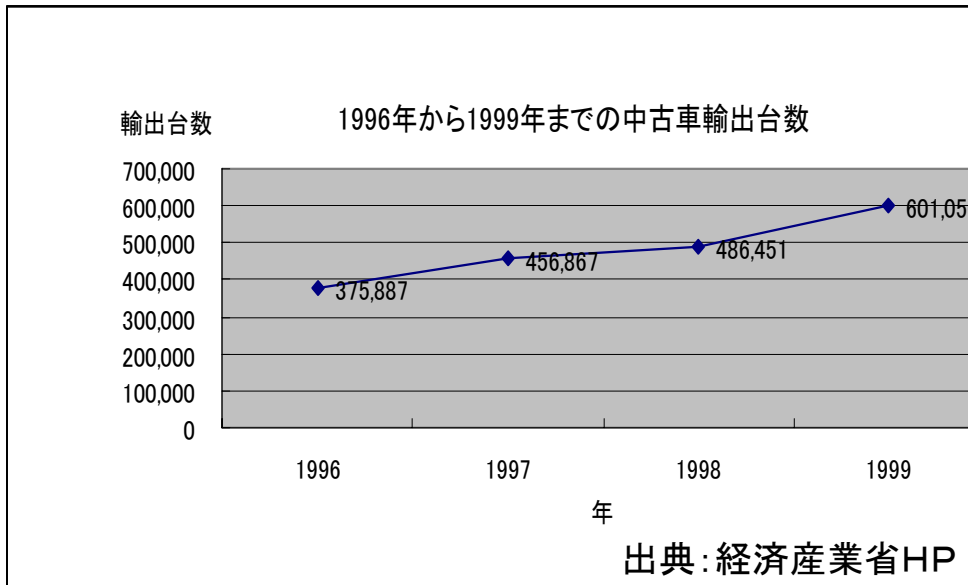
輸出をすると処理費用が返ってくる。



自動車を廃棄時まで所有するより、  
ユーザーは輸出を選ぶ可能性あり

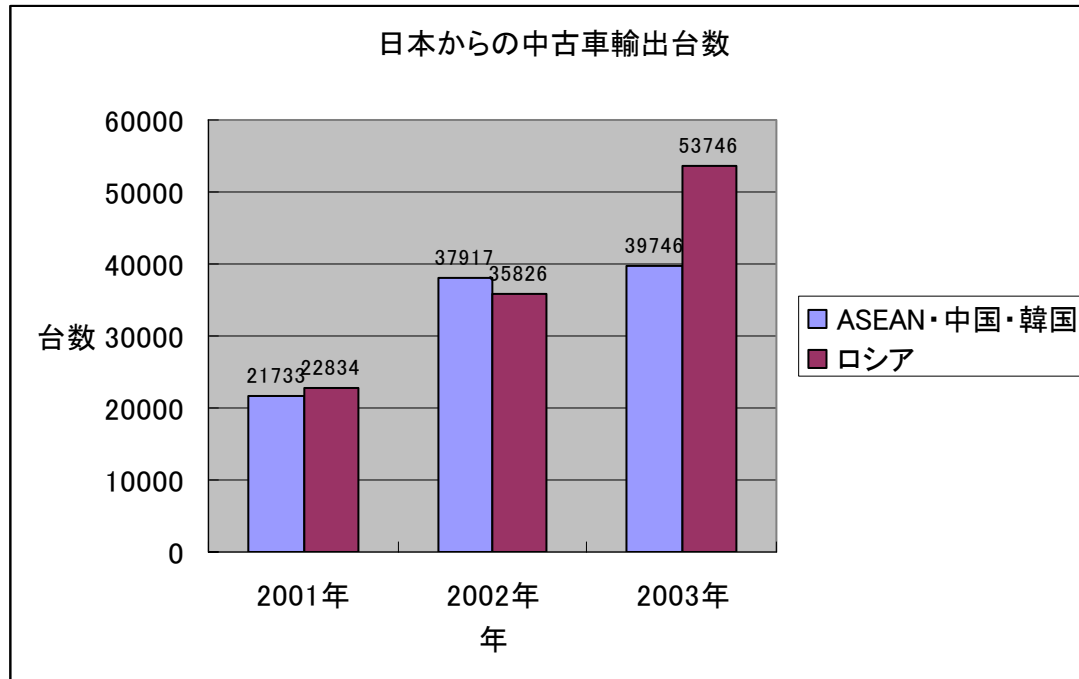
# 中古自動車の輸出

- 輸出の現状



- 鉄スクラップ分を含めると180万台輸出された  
(廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルワーキンググループ(2001))

# 中古自動車輸出台数



# 中古自動車の現状

年	保有台数	新規登録届出台数	指定廃車台数
1996	68,801,378	7,077,745	5,129,867
1997	70,003,297	6,725,026	5,523,107
1998	70,814,554	5,879,425	5,068,168
1999	71,722,762	5,861,216	4,953,008
2000	72,649,099	5,963,042	5,036,705
2001	73,407,762	5,906,471	5,147,808
2002	73,989,350	5,792,093	5,210,505

- 廃車台数＝前年末保有台数＋当年新車販売台数－当年末保有台数

注：1. 四輪車以上

2. この廃車台数には中古市場の商品の在庫増加分（税制の関係上、一時抹消登

録するもの）輸出中古車、手回り品として海外へ輸出される中古車も含まれており、即スクラップ処理される台数ではない。

出典：（社）日本自動車工業会ホームページ



# 国内の状況

- 廃車500万台中、400万台が国内で処理
- 中古部品市場  
⇒約830億円と推定（自動車部品流通戦略研究所）
- コンピューターネットワークを駆使したグループ  
⇒NGPグループ、(株)ジャプラ、(株)ビッグウェーブ、パーツステーション、計1078

# 輸出の理由(海外+国内)

①海外に需要がある。

海外での日本車需要

中国などの鉄需要(鉄スクラップとして)

既に輸出された自動車の補修用部品としての需要

②国内の部品市場は小さい

リサイクル率UPの為には輸出は必要！！

# 中古部品市場の課題

- 中古部品に保証が欲しい
- 中古部品の認知度がユーザーにたいして低い  
⇒国内で中古部品の需要が少ない原因の一つ

- PL法

But...

- メーカーなどを中心に対策が検討されている
- 自動車リサイクル法を成功させるための国内対策は限界

⇒輸出することで、リサイクル目標値を達成出来る！

# 公害輸出の懸念

- ・自動車には有害物質が含まれている。  
カドミウム、鉛、水銀、六価クロム
- ・不法投棄、放置車両の可能性もある。

# 公害輸出に対する対策

## ①EU:ELV指令

第4条: 2007年7月以降

鉛、水銀、カドミウム及び六価クロムの  
使用禁止

## ②日本:自動車工業会

新型車の環境負荷物質削減目標を作成

## ③バーゼル法について

# 輸出促進の是非

賛成

① 海外に需要

② 国

反

① 公

是非は問えない！！

# 東アジア循環型社会の構築

## Where?

- ・東アジア諸国  
⇒ASEAN+日中韓



## Who?

- ・日本政府主導  
⇒東アジア諸国に循環型社会構築を提案し、まずはそのモデルプランとして行う。

## How?

- ・ODAを利用
  - 東アジア開発イニシアティブ（IDEA）
  - 持続可能な開発のための環境保全イニシアティブ（EcoISD）



## What?

- ・管理型処分場の建設



## Why?

- ・将来、予想される輸出先での公害を未然に防ぐため。
- ・資源の有効利用