

中古部品市場の拡大に向けて

慶應義塾大学経済学部山口光恒研究会
第8期自動車パート

上嶋 健介
佐々木 知也
宮本 大輔
山室 俊介



©masato.w



©masato.w

発表の流れ

- はじめに：自動車リサイクル法の概要
- メインテーマ：中古部品市場の拡大に焦点をあてる

自動車リサイクル法のもとでのリサイクル率向上のため
中古部品市場を拡大する必要がある



<国内>

- ・なぜ市場が小さいのか
- ・その解決策はあるか



<海外>

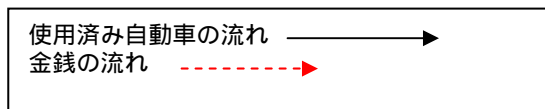
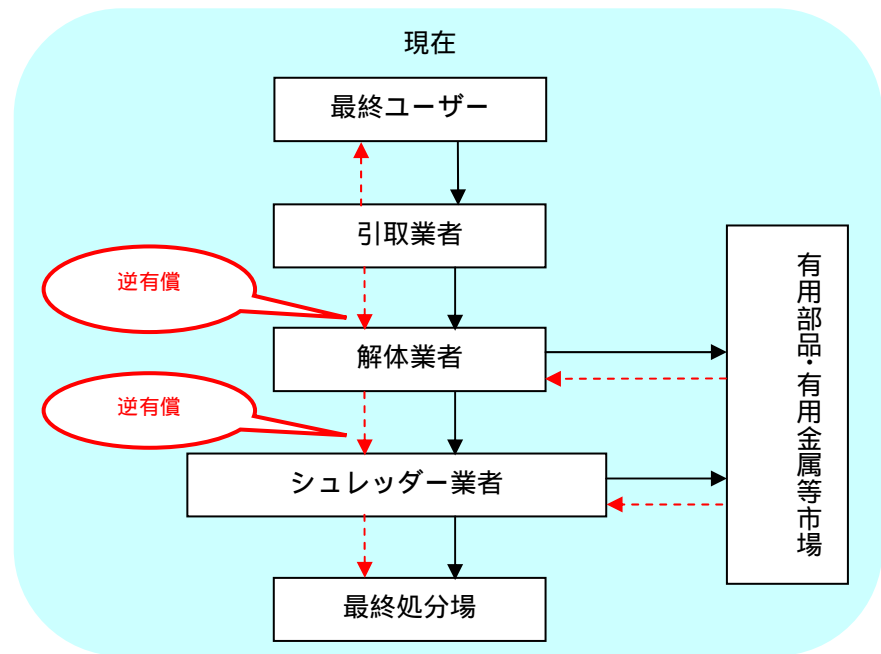
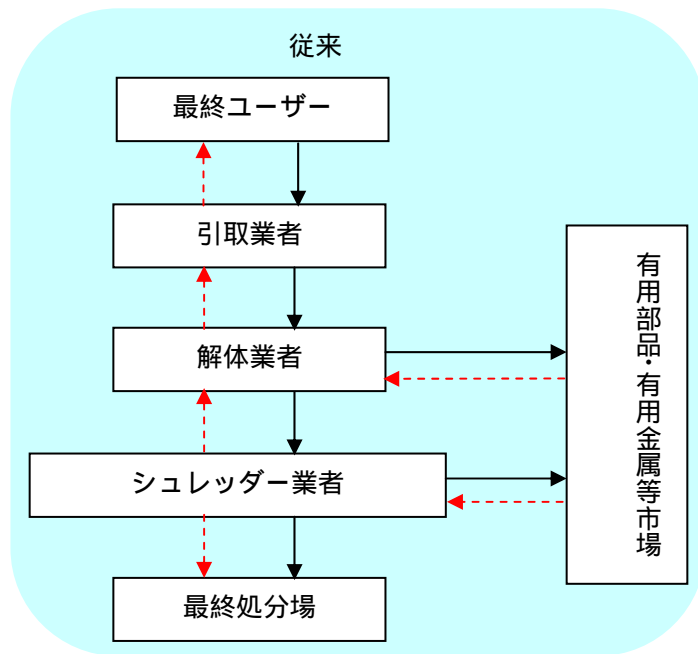
- ・なぜ輸出があるか
- ・その問題点は何か
- ・解決策はあるか

まとめ

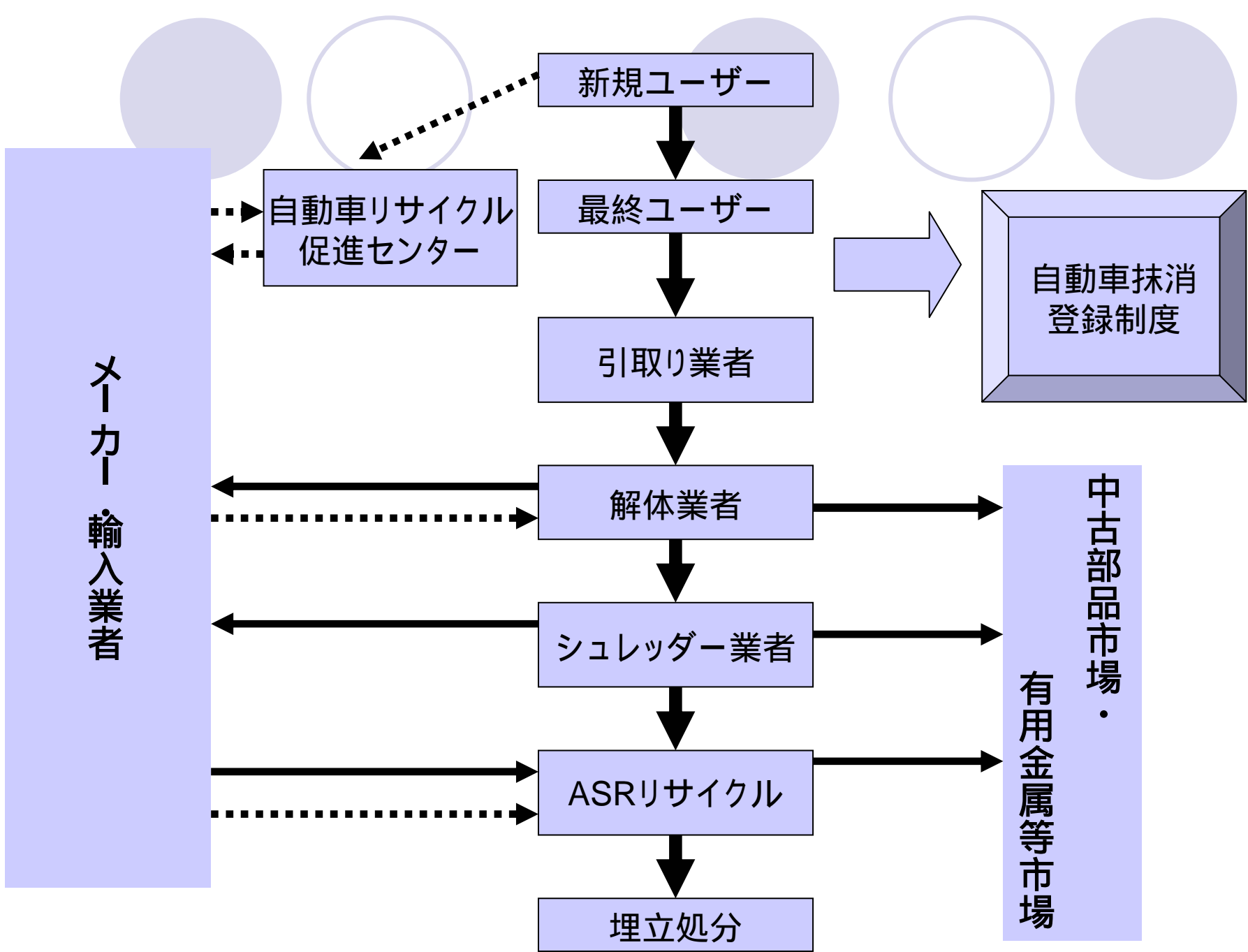
はじめに…

- そもそも自動車リサイクル法とは何か？
- 自動車リサイクル法のフローチャート

既存のリサイクルシステムの変遷



出典: 前年度論文より



用語の定義

- 一般的な3Rとは？

Reduce Reuse Recycle

- 自動車中古部品を使うことはリユース

- 自動車リサイクル部品の用語の定義

リユース部品

リビルト部品

発表の流れ

自動車リサイクル法のもとでのリサイクル率向上のため
中古部品市場を拡大する必要がある

<国内>

- ・なぜ市場が小さいのか
- ・その解決策はあるか

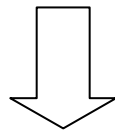
<海外>

- ・なぜ輸出があるか
- ・その問題点は何か
- ・解決策はあるか

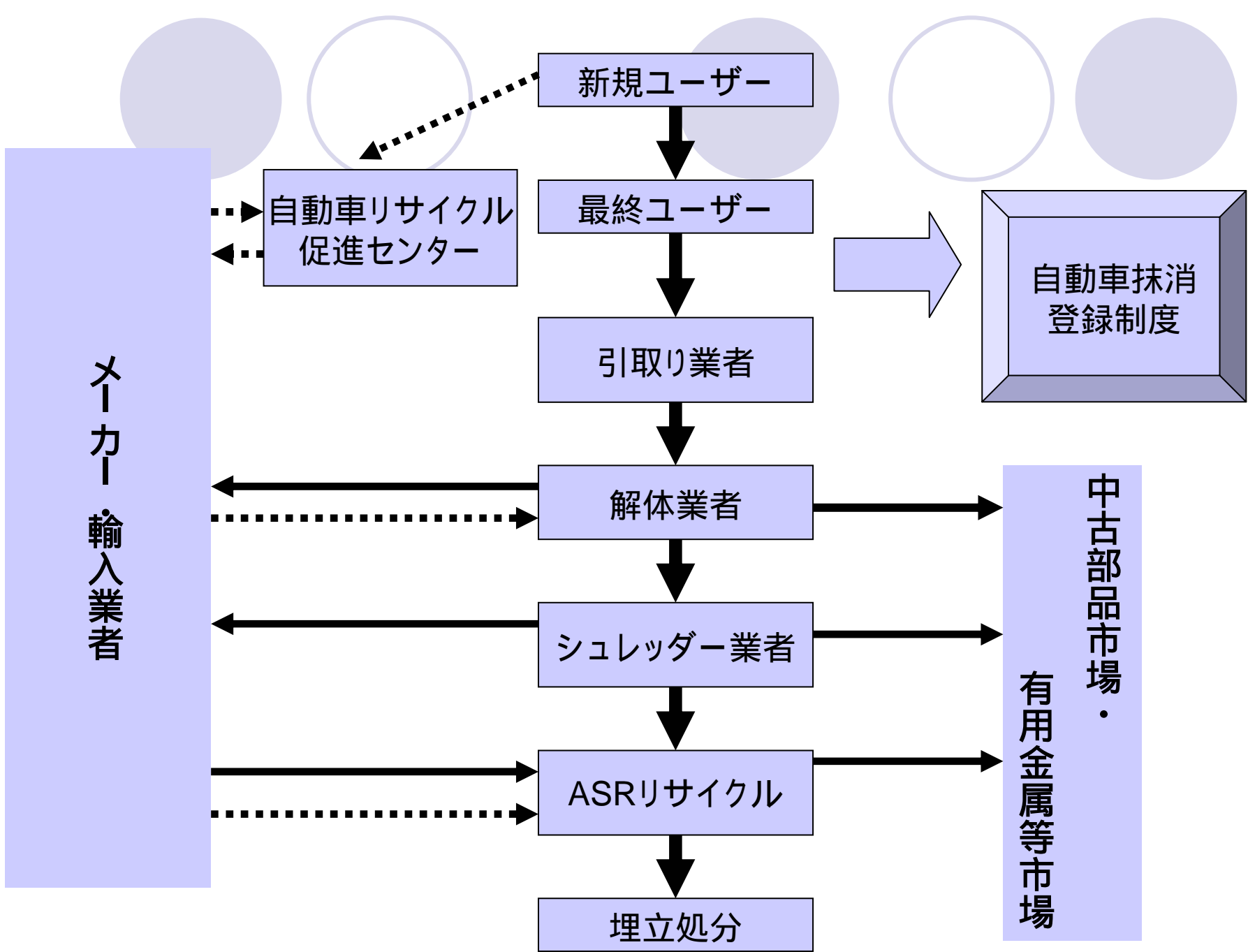
まとめ

どうして中古部品なのか？

- 埋立処分量を減らさなくてはならない
- 解体業者に適切処理してもらう必要
- 中古部品は付加価値がある



- 廃棄するより、中古部品に回したほうがよい



新規ユーザー

最終ユーザー

引取り業者

解体業者

シュレッダー業者

ASRリサイクル

埋立処分

自動車リサイクル
促進センター

自動車抹消
登録制度

メーカー
輸入業者

中古部品市場・
有用金属等市場

なぜ国内の市場が小さいのか

- 認知度
- 消費者の行動(環境に対する意識)
- 部品の品質・保証への不安
- 部品の入手(納品率40%)
- 保険

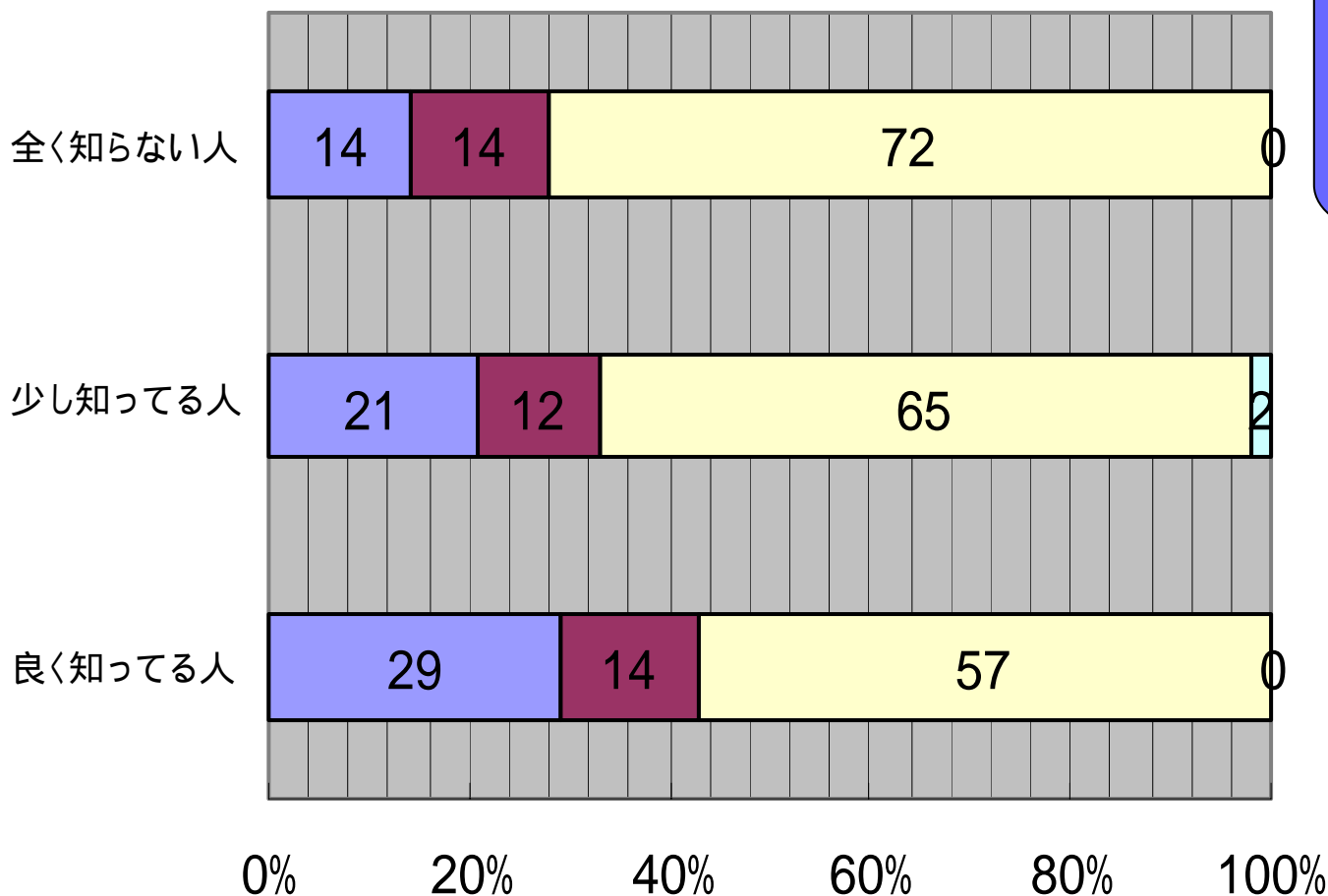


ユーザーの認知度

リサイクル部品を全く知らなかった	19%
名前は知っていたが、内容は知らなかった	35%
使用済み自動車からのものだと知っていた	13%
リユース・リビルトがあることを知っていた	22%
リユース・リビルトとも良く知っていた	11%
合計	100%

(出典)自動車部品流通戦略研究所

中古部品を購入したユーザーの認識 の変化



価格の説明を受けた時点で、購入を希望することがわかる。

- 簡単な紹介
- 詳しい説明
- 見積書作成後の説明
- 不明

リサイクル部品の利用に対する考え方 (複数回答)

品質や保証がしっかりしているのであれば、利用しても気にならない	37%
品質が新品部品に比べて多少劣ったとしても価格メリットは大きい	19%
環境にやさしいのであれば、利用すべき	11%
古くなった車や車種によっては利用しても構わないと思う	24%
万一のことを考えると不安はある	0%
価格のメリットはそれほど大きくない	1%
環境保全よりも品質が最優先である	0%
新車や保険が適応される場合には新品部品を使いたい	8%

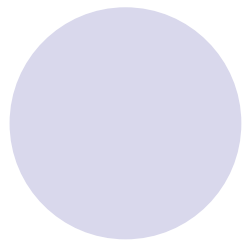
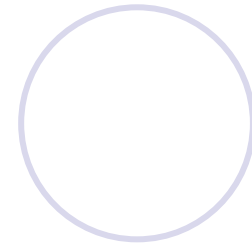
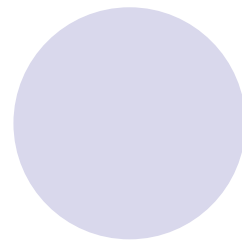
(出典)自動車部品流通戦略研究所

解決策

- 消費者へのアピール
- 品質基準の統一
- 部品の保証
- ネットワークの構築
- 保険商品の開発
- メーカーの行動



国内対策のまとめ



自動車リサイクル法の下では

既存のシステムを活かして活用

既存のシステム(解体業者)

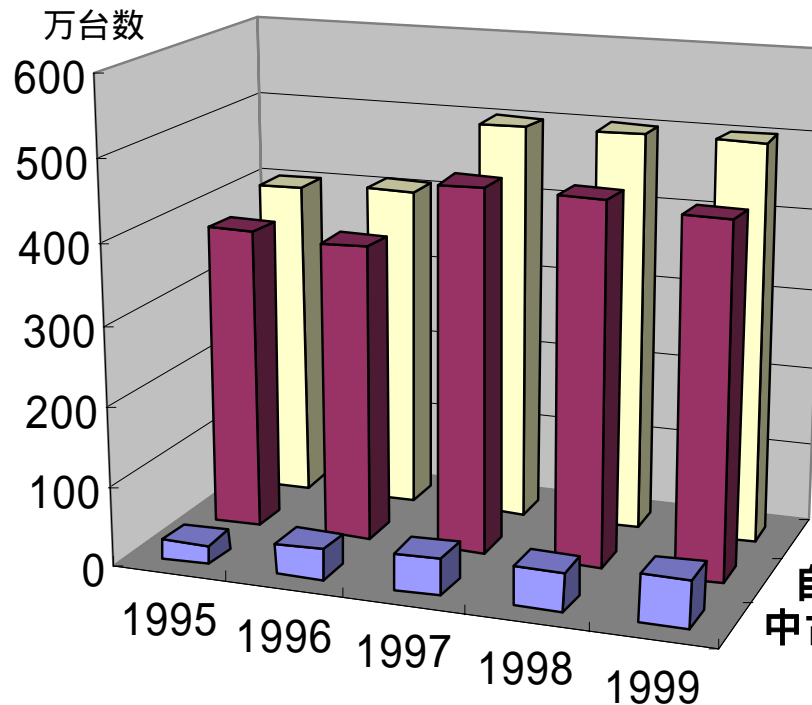
+

ブランド力(メーカー)

なぜ輸出されるのか？

輸出の現状

中古四輪車輸出台数の推移



出典:「自動車と
リサイクル」

財務省通関実績
自工会統計
中古四輪車輸出

海外で需要がある理由

- 耐久性が高く、整備状態が比較的良い日本車が低価格で手に入る
- 中国など、経済成長著しい地域では大きな鉄鋼需要がある
- 日本から年間約500万台以上の新車、そして中古車の輸出

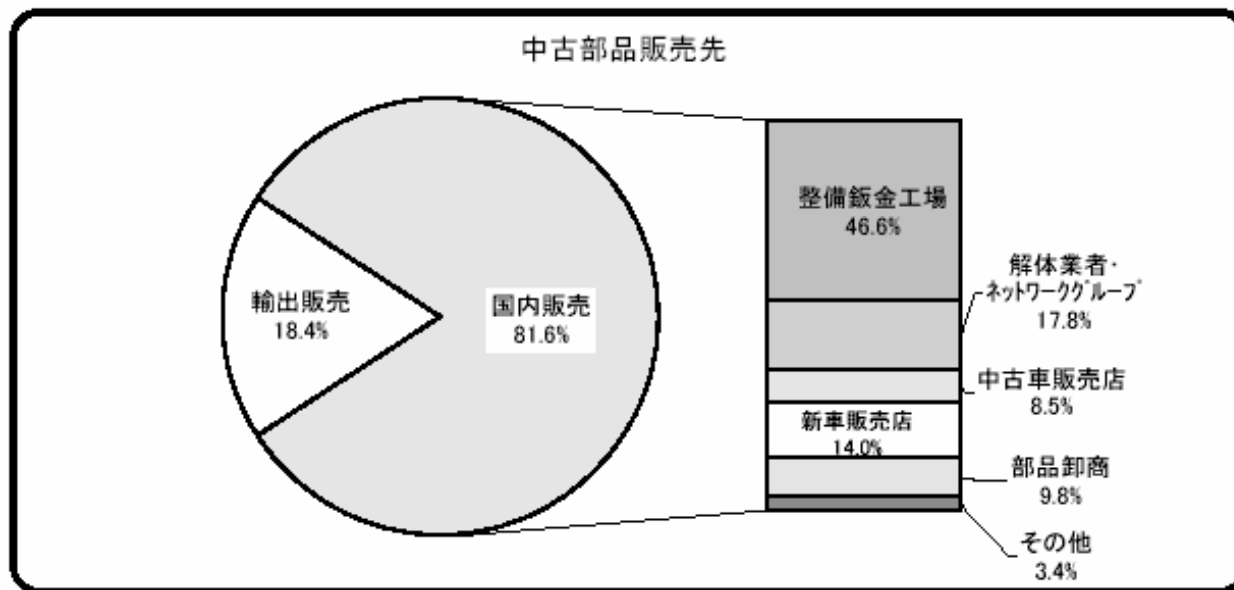
補修用部品としての需要



解体業者にとっての輸出

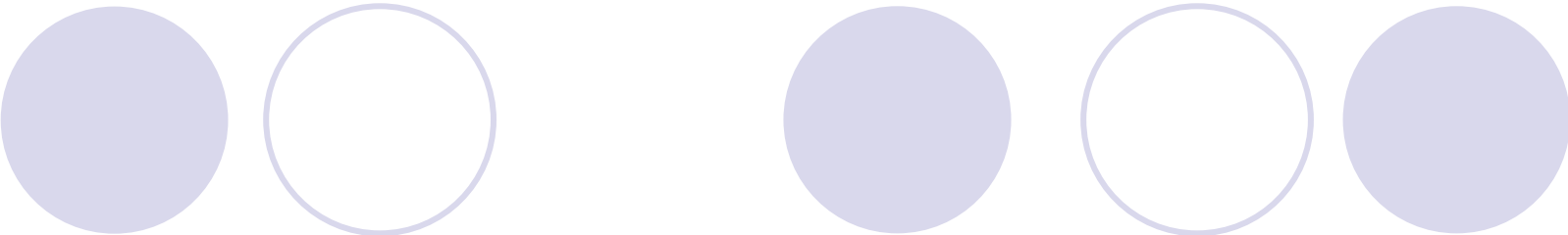
- 鉄スクラップ価格下落を契機に、鉄スクラップ販売から中古部品販売へと転換

中古部品の輸出に頼る解体事業者が現れる



出典: 矢野経済研究所

調査対象: 解体業者、中古部品卸商 (25社)

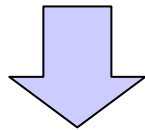


- 解体業者が輸出するコスト面での理由

例) 某解体業者の場合

解体費用: 約7,000 ~ 8,000円/台

付加価値: 0円 ~ 100万円 (平均4万円)



その中古車の価格によっては輸出した方がい

輸出の問題点

● 公害輸出

自動車中古部品が再生資源として輸出されても、その中に有害物質が含まれていると、輸出先で**環境問題**や**公害**を発生させる可能性

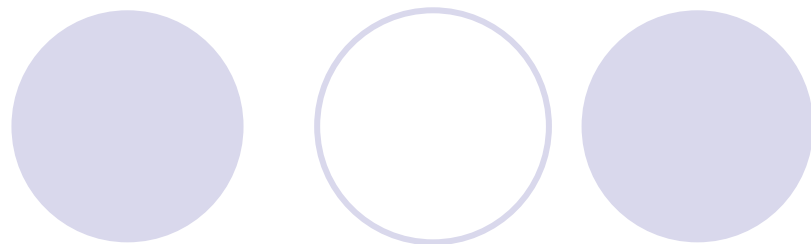
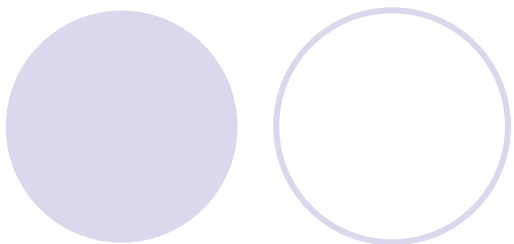
(自動車部品の有害性調査) 出典: 経済産業省

鉛、水銀、カドミウム、六価クロムが含まれている部品の参考例

オルタネーター

スターター

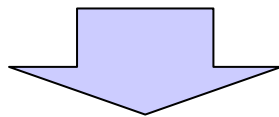
ワイヤーハーネス



● バーゼル法で解決可能か？

問題点

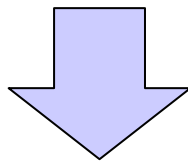
- ・バーゼル法の「規制の対象外」あるいは「規制の対象」という判断をするためには、輸出しようとする部品を、各自が調査・分析する必要がある。
- ・多くの解体業者はバーゼル法を知らない



難しい！

輸出の是非

- 海外で需要がある
 - 解体業者はそれを頼りにしている
- 一方、
- 公害問題が発生する懸念



輸出の是非は問えない



解決策

(提案)

メーカーなどによる相手国への技術的援助

- 日本自動車工業会やメーカーが中心になって各国政府にリサイクル案を押し進める

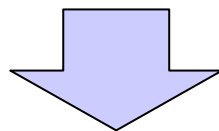
まとめ

国内

- 既存のシステムを残してメーカーと解体業者が関わる必要がある

海外

- 解体業者は輸出を頼りにしている
- メーカーによる海外への技術的援助が必要



中古部品市場拡大のために
メーカーと解体業者が共存する
ことが**重要！！**



資料その1

- ELVから取り出されたエアバッグ(運転席側)

- (写真:大橋商店)

資料その2

- リユース部品

エンジン

バックドア

フェンダー

(写真:大橋商店)

逆有償の起こり方

- 逆有償とは？

- 処分場逼迫による最終処分費用の高騰

- 鉄スクラップ価格の下落

(2001年7月全国平均価格6,400円、2003年8月全国平均価格15,000円/トン)



- 逆有償の発生



ASR (Automobile Shredder Residue)

シュレッダーダスト

- ASR発生量 年間60～80万トン
- 65%が埋立処分
- 1999年以降、管理型処分場での廃棄義務
処分場逼迫
- 関東では、平均25,000円/トン
- 関西は、平均33,000円/トン(2001年度)



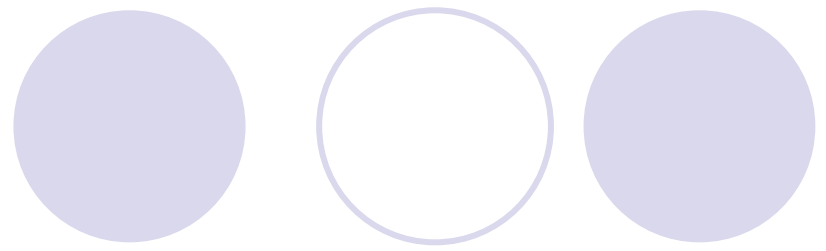
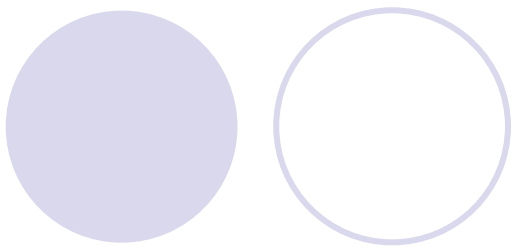
インターネットリソース・お世話になった方々・参考文献

- 経済産業省HP : <http://www.meti.go.jp/>
- 環境省HP : <http://www.env.go.jp/>
- 矢野経済研究所 : <http://www.yano.co.jp/> (順不同)

- (株)大橋商店 大橋岳彦様
- NGPグループ 営業部長 高橋照夫様
- 環境委員事務局長 玉木基裕様 (順不同)

- 「自動車とリサイクル」 外川健一 (2001年)
- 「月間整備界」 第34巻第9号 (2003年8月)
- 「自動車のリサイクル部品利用促進等に関する調査検討報告書」 (2003年)
- 「自動車リサイクル部品認知度向上調査報告書」 (2003年)
- 「シュレッダーダスト等廃棄物の処理技術等に関する調査研究報告書」 (2002年)
- 2002年度慶應義塾大学経済学部山口光恒研究会自動車班論文
(<http://www.clb.mita.keio.ac.jp/econ/yamaguchi/>) (順不同)





おしまい

