

第一章 序論

第1章 序論

1-1 本研究の背景

自動車の廃棄時における適正処理とリサイクルおよび再資源化を促進し、環境を保全、循環型社会をつくることを目的として、2005年1月に自動車リサイクル法が完全施行された。自動車リサイクル法の成果として、使用済み自動車全体の循環的利用は、施行前の2000年と比較して83%→95%に向上し、ASRは、削減数値目標年度の2015年を前倒しして達成。不法投棄車両は、21.8万台→1.3万台にまで減少している¹⁾。

また、自動車リサイクル法は、5年以内に見直し検討を行う旨が規定されており、見直しに際して、自動車リサイクル法の弱点も浮き彫りとなり、見直し議論がおこなわれている²⁾。自動車リサイクル法はおおむね順調に稼働しているが、一方で、自動車リサイクル法の施行により、一番影響を受けたと考えられる自動車解体業者は、自動車リサイクル法施行当初と現在では状況に変化が発生している可能性がある。また、自動車解体業者は厳しい経営状態を強いられているのが現実である。しかしながら、自動車リサイクル法施行当初の研究³⁾はあるが、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の変化や、自動車解体業者の新規参入・継続理由は研究されていない。

1-2 本研究の目的

本研究の目的は、次の3点を明らかにすることである。

目的1：自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化

目的2：自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明

目的3：自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況の明確化

1-3 本研究の意義

本研究の意義は、自動車を適正にリサイクルすることで環境負荷の低減を担う自動車解体業者の、自動車リサイクル法施行当初と現在の状況の変化と新規参入・継続理由の解明を行うことで経営状態改善の参考となり、より豊かな地球環境の構築に貢献することである。

1-4 本研究の調査・研究方法

研究方法は以下の3段階で行う。

(1)インターネット調査、文献調査、先行研究³⁾を基に調査対象を決定し各調査対象の基礎情報を収集する。

(2)アンケート調査票を作成し、調査対象（自動車解体業者、自動車ディーラー、オートオークション会場）にアンケート調査を行う。

(3)自動車解体業者とオートオークション会場にアンケート調査を行う。

(4)調査結果を基に、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況や、自動車解体業者の新規参入・継続理由、自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況を明らかにする。

1-5 本研究の構成

第一章は序論であり、本研究の背景・目的・意義・研究方法・構成・用語・参考文献について説明する。

第二章では、自動車リサイクル法と関係業者の概要について説明する。

第三章では、アンケート調査により自動車リサイクル法施行当初と現在でのディーラー等からの車両の入庫数、引き取りルートの変化と要因や入庫数補填の対策、自動車リサイクル法の評価・見直しなど自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況を明らかにする。

第四章では、アンケート調査により自動車解体業者の新規参入・継続理由について、明らかにする。

第五章では、自動車解体業者に影響を与える関係業者として選定した、自動車ディーラーとオートオークション会場の自動車リサイクル法施行当初と現在の状況をアンケート調査により明らかにする。

第六章では、本研究の結論と今後の課題について述べる。

1-6 本研究の用語

・自動車解体業者…自動車解体業者の主な仕事は、部品取りとそのための前処理である。後者には、廃車からの燃料・オイル・冷却液の液抜きなどの適正処理も含む。なお近年では廃車のクーラーからの冷媒フロンの回収及び破壊について、社会的関心が高まっている⁴⁾。自動車を適正にリサイクルし環境負荷の低減を担っている自動車解体業者は、より豊かな地球環境の構築には欠かすことのできない存在である。

・使用済自動車…自動車リサイクル法では、自動車の使用目的が終了した時点から使用済みと解釈するが、実務的には、最終所有者が引取業者へ引き渡した時点での車。

・中古車…末端ユーザーに購入もしくはレンタルされ、利用された自動車が再び売りだされるもの。使用済自動車と分けて考える。

・オートオークション会場（オートオークション）（AA）…中古車専門の卸売市場。各販売店で買い取りした中古車の殆どがこのオートオークション会場に出品されており、その車を中古車販売店が落札し販売している。セリに参加できるのは全国のディーラー、中古車販売店、買い取り専門店、輸出業者など会員資格のある業者に限定されており一般のユーザーは参加できない。現在、中古市場に流通している車の8割はオートオークション会場を經由している⁵⁾。また、本研究では、オートオークション会場は、場所の意味で用い

る場合と、業者の意味で用いる場合がある。

・ASR…シュレッダーダスト. 使用済自動車を破砕処理した際に発生する破砕くずのこと.
処理には技術の難しさが伴う.

・多角経営…本研究では、自動車解体業を本業としながら、自動車販売やレッカー業などを事業拡大などの目的で行うこととする.

・新規参入者「新規」…2005年1月以降に自動車解体業界へ参入した者.

・継続者「継続」…2005年1月以前に自動車解体業界へ参入した者.

・[全体]…自動車解体業者に実施したアンケートの回答者の内、新規参入者「新規」と継続者「継続」を合わせた名称.

・[]…[全体]・[新規]・[継続]のように、アンケート回答者の名称を本文中に使用する際に[]使用する.

・「」…アンケートの質問項目を本文中に使用する際に「」を使用する.

<参考文献・脚注>

- 1) 笹山雅史：自動車リサイクル法の施行状況の評価・検討について，産業と環境，39(5)，pp23-26（2010-05）
- 2) 外川健一：変革期にある日本の自動車リサイクルシステム，熊本学園大学経済論集，16(1/2)，pp27-45（2010-03）
- 3) 山口健太郎・金谷健：自動車リサイクル法施行の現状と解体業者に及ぼす影響に関する研究，土木学会環境システム委員会環境システム研究論文集，(vol.35)，pp461-470（2007-10）
- 4) 外川健一：自動車とリサイクル～自動車産業の静脈部に関する経済地理学的研究～，p74 日刊自動車新聞社（2001）
- 5) 車買い取り比較.COM：<<http://www.sateiomakase.com/contents/auction.html>>，2012-12-12

第二章

自動車リサイクル法と関係業者の概要

第二章 自動車リサイクル法と関係業者の概要

2-1 はじめに

本章では、自動車リサイクル法と関係業者の全般的な概要を示す。

2-2 自動車リサイクル法の概要

自動車リサイクル法とは、自動車の廃車時における適正処理と再資源化を推進し、環境を保全、循環型社会をつくることを目的として、2002年に公布された法律の通称。正式名称は使用済自動車の再資源化等に関する法律。経済産業省の諮問機関である産業構造審議会が2001年6月に基本方針を決定し、2002年の通常国会に、自動車リサイクル法案として提出し、同年7月に成立した。段階的に施行され2005年1月に完全施行された。図2-1に自動車リサイクル法の概要図¹⁾を示す。使用済自動車のリサイクルと適正処理において、自動車メーカーや、輸入業者、販売業者、自動車解体業者などの関連事業者の役割と義務を定め、また消費者にもリサイクル費用の支払いを義務づけ、廃棄物の削減、資源の有効利用、不法投棄の防止、環境保全をより一層進めようとするものである。同法における重要点は、従来のリサイクルシステムで問題となっていたASR、フロン類、エアバッグ類の3品目について、新たなリサイクル対応と適正処理を定めていること、また、不法投棄を減少させるため電子マニフェスト制度を導入することにより、各段階の各事業者の使用済み自動車の移動・処理の報告を義務付けていることである²⁾。

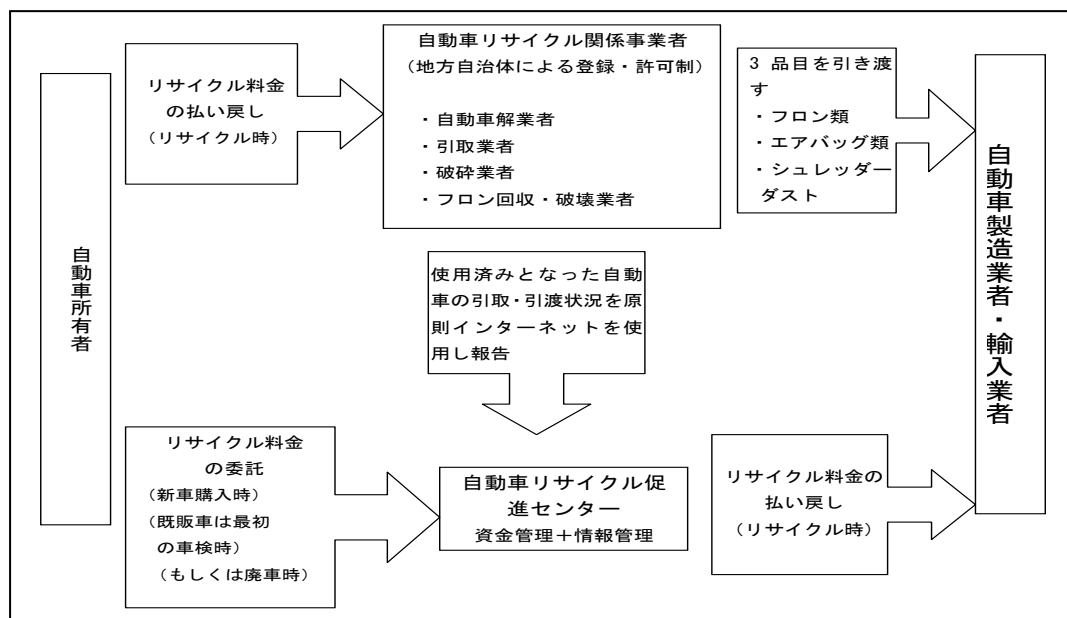


図2-1 自動車リサイクル法の概要図¹⁾

2-3 自動車リサイクルの現状

2-3-1 使用済み自動車の発生台数

図 2-2 に国内の使用済み自動車の発生台数³⁾を示す。現在我が国における自動車の保有台数は、約 7500 万台であり、図 2-2 から毎年 200 万台以上の使用済み自動車が発生している。概ねその全量が自動車リサイクル法の下で適正に処理されている。自動車リサイクル法が施行された 2005 年以前のリサイクル率は自動車重量ベースで約 83%であったが、現在は 95%まで向上している。このように我が国の自動車リサイクル制度は概ね順調に稼働している。

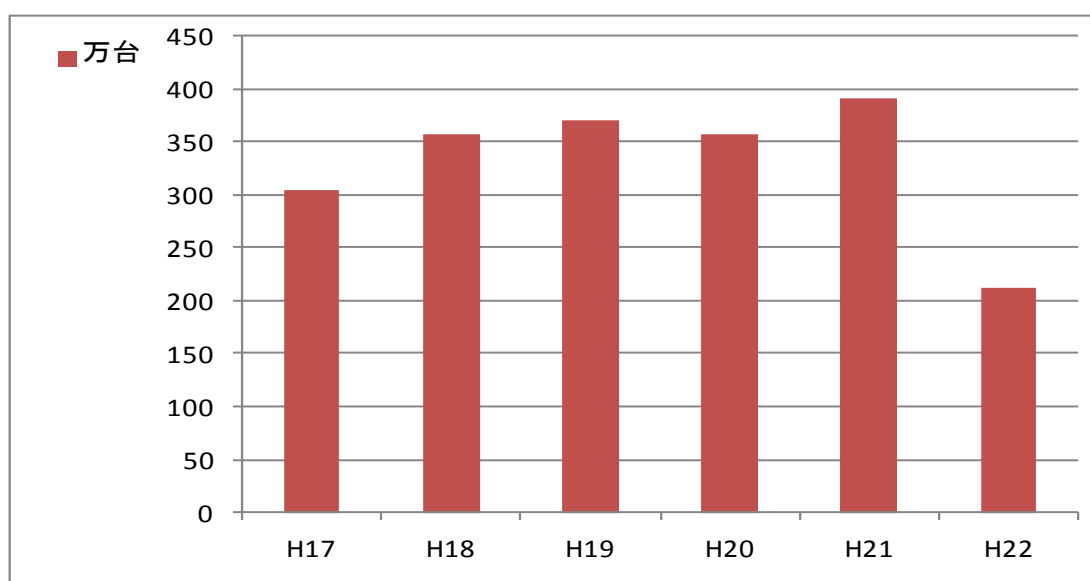


図 2-2 国内の使用済み自動車の発生台数³⁾

2-3-2 不法投棄・不適正保管

図 2-3 に不法投棄車両台数³⁾を示す。図 2-4 に不適正保管台数³⁾を示す。自動車リサイクル法の制定以前、自動車の不法投棄・不適正保管は大きな問題となっていた。自動車リサイクル法施行以降、リサイクル料金が預託され、自動車製造業者等の引取義務等の関係者責任が明確化されたこと、使用済み自動車の流れが電子マニフェストシステムで透明化されたこと、地方公共団体による指導や公益財団法人自動車リサイクル促進センターによる支援が順調に進捗していること等により、不法投棄・不適正保管事案は大幅に減少している。

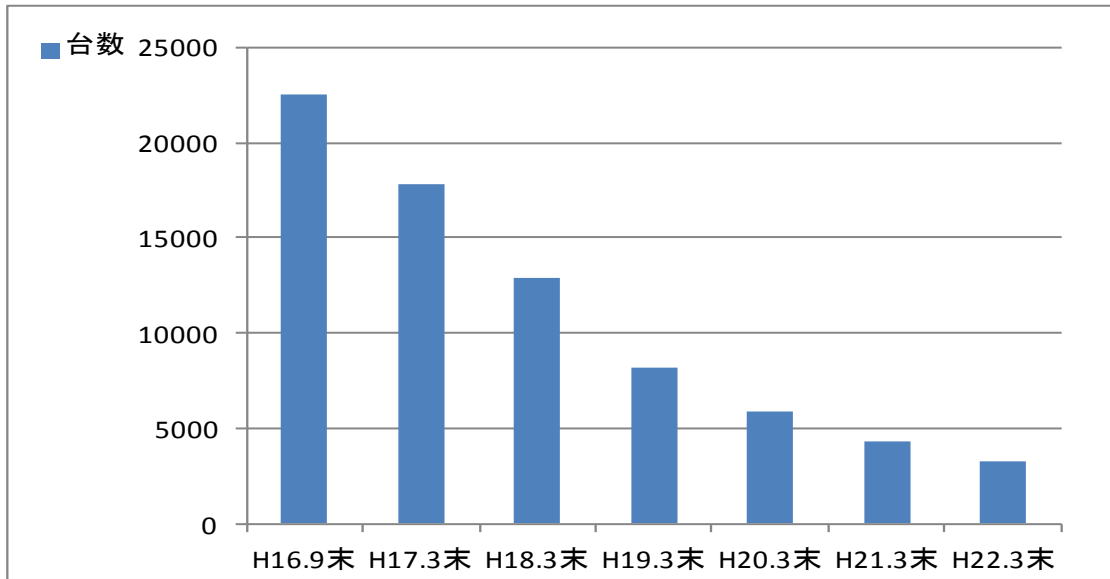


図 2-3 不法投棄車両台数³⁾

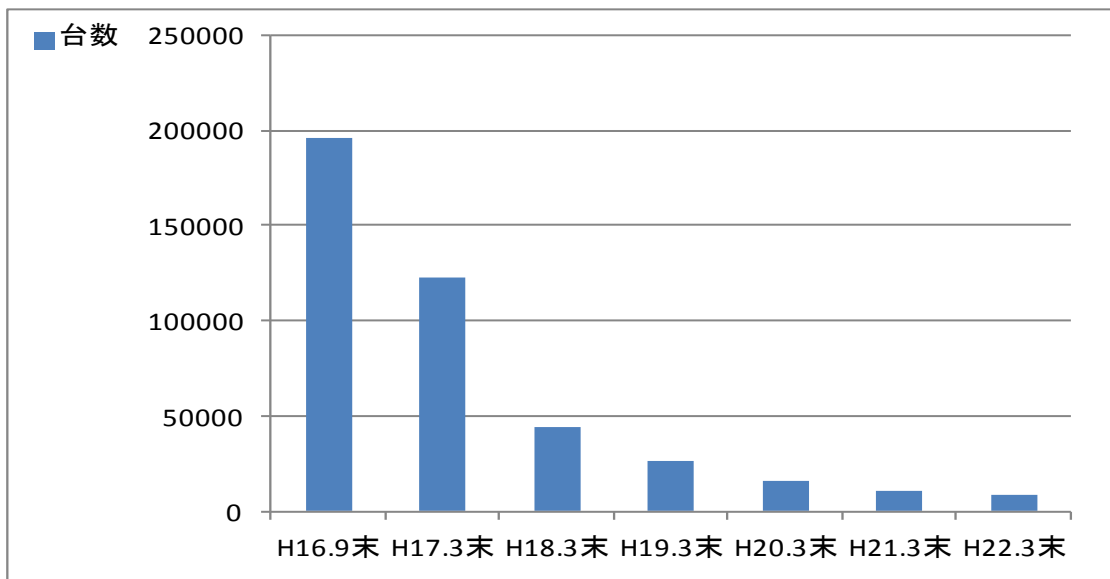


図 2-4 不適正保管台数³⁾

2-4 関係業者の概要

A 自動車解体業者

自動車解体業者の主な仕事は、部品取りとそのための前処理である。後者には、廃車からの燃料・オイル・冷却液の液抜きなどの適正処理も含む。なお近年では廃車のクーラーからの冷媒フロンの回収及び破壊について、社会的関心が高まっている。⁴⁾ 自動車を適正にリサイクルし環境負荷の低減を担っている自動車解体業者は、より豊かな地球環境の構築には欠かすことのできない存在である。

B 自動車ディーラー

新車や中古車を小売りする事業者（販売店）のことである。中でも自動車メーカーまたは、その販売子会社等と特約店契約を結んだ販売業者のことを指す。販売だけでなく点検整備などのサービスも提供する。

C オートオークション会場

中古車専門の卸売市場。各販売店で買い取りした中古車の殆どがこのオートオークション会場に出品されており、その車を中古車販売店が落札し販売している。セリに参加できるのは全国のディーラー、中古車販売店、買い取り専門店、輸出業者など会員資格のある業者に限定されており一般のユーザーは参加できない。現在、中古市場に流通している車の8割はオートオークション会場を経由している⁵⁾。

<参考文献>

- 1) 公益財団法人自動車リサイクル促進センター：
<<http://www.Jarc.or.jp/automobile/law/index03.html>>，2012-12-12
- 2) 環境省：自動車リサイクル関連<<http://www.env.go.jp/recycle/car/index.html>>，2012-12-12
- 3) (産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会使用済み自動車判別ガイドラインWG)，(中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会使用済み自動車判別ガイドラインWG)：使用済み自動車判別ガイドラインに関する報告書，(2011-2)
- 4) 外川健一：自動車とリサイクル～自動車産業の静脈部に関する経済地理学的研究～，p74
日刊自動車新聞社（2001）
- 5) 車買い取り比較.COM：<<http://www.sateiomakase.com/contents/auction.html>>，2012-12-12

第三章

自動車リサイクル法施行当初と 現在の自動車解体業者の状況の明確化

第三章 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化

3-1 はじめに

2005年1月に自動車リサイクル法が完全施行され、不法投棄の減少等、環境負荷の低減に大きな成果を出したが、自動車解体業者の状況の変化については不明である。よって本章では自動車リサイクル法の関係事業者の中から自動車解体業者に焦点をあて、関西地区の自動車解体処理業者391社にアンケートによる、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化を行うこととする。

3-2 目的

本章では、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化を目的とする。

3-3 研究方法

表3-1に、自動車解体業者へのアンケート内容を示す。表3-2に自動車解体業者への追加アンケート内容を示す。3-2の目的達成のために、表3-1、表3-2に示す自動車解体業者へのアンケートを自動車解体業者に送付する。なおアンケートは、関西エリアのiタウンページ¹⁾から(解体業・自動車解体)の検索結果に表示される全ての自動車解体業者391社に対して送付する。

また、アンケートの質問項目には幾つか山口の卒論のアンケート²⁾と同じ項目(表3-1の質問番号8. 14. 16)、一部引用項目(表3-1の質問番号2. 3. 4)を一部用いる。

3-3-1 調査対象

関西エリアのiタウンページ¹⁾から(解体業・自動車解体)の検索結果に表示される全ての自動車解体業者391社とする。

3-3-2 対象地域

関西地区(滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県)とする。

表 3-1 自動車解体業者へのアンケート内容

質問番号	質問項目	調査対象	回答方式
1	自動車解体業界への参入時期	自動車解体業者	選択
2	自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車の引取ルートの変化の有無と割合	自動車解体業者	選択
3	自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車の解体数の変化の有無	自動車解体業者	選択
4	自動車リサイクル法施行当初と現在の、ディーラー等からディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の有無	自動車解体業者	記述・選択
5	自動車リサイクル法施行当初と現在の現在の経営状態改善の有無	自動車解体業者	選択
6	自動車リサイクル法施行当初と比較して改善されたことの有無	自動車解体業者	選択
7	自動車リサイクル法施行当初と現在の、経営統合などグループ化の増加の有無	自動車解体業者	選択
8	グループ化に関する評価	自動車解体業者	選択
9	多角経営の実施の有無	自動車解体業者	選択
10	自動車リサイクル法の必要性の有無	自動車解体業者	記述・選択
11	自動車リサイクル法に関する評価	自動車解体業者	記述・記述
12	自動車解体業界への参入理由	自動車解体業者	記述
13	自動車解体業の継続理由	自動車解体業者	記述
14	月間の使用済み自動車の取引台数	自動車解体業者	選択
15	自動車解体業に携わる前の前職	自動車解体業者	選択
16	オートオークション会場利用の有無と、利用頻度、理由	自動車解体業者	選択
17	自動車リサイクル法の必要性の有無見直し議論が行われていることの認知の有無と必要性の有無	自動車解体業者	選択
18	自動車リサイクル法施行による受けた影響の有無や意見	自動車解体業者	記述

3-3-3 対象地域の設定理由

関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）とした。

関西地区に選定した理由は、各都道府県に運輸支局があるため、使用済み自動車などは流通の範囲が狭いためである。これらの理由から、関西地区に調査範囲を設定し、アンケートを送付した。

3-3-4 調査時期

- ・ 第一回アンケート 2012年8月6日～2012年8月31日
- ・ 追加アンケート 2012年10月31日～2012年11月31日

3-3-5 追加アンケートの実施理由と調査対象

第一回アンケートの結果をより深く追求するために追加アンケートを実施した。追加アンケートの調査対象は、第一回アンケートで回答のあった48社の内、匿名者を除く45社である。

表 3-2 自動車解体業者への追加アンケート内容

質問番号	質問項目	調査対象	回答方式
1	現在の使用済み自動車を引き取るルートの場合	自動車解体業者	前回の回答を送付前に記述
2	自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車を引き取るルートの場合	自動車解体業者	前回の回答を送付前に記述
2(修正版)	自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車を引き取るルートの場合	自動車解体業者	選択
3	自動車リサイクル法施行当初と現在の、毎月の使用済み自動車解体数の変化の有無、要因、減少を補うための対処策	自動車解体業者	記述・選択
4	ディーラーからの使用済み自動車の入庫数減少の要因	自動車解体業者	選択
5	多角経営を行っている理由	自動車解体業者	選択

3-3-6 返信状況

返信があった企業は第一回アンケートで 48 社、追加アンケートでは 18 社であった。この 48 社と 18 社のアンケート結果を分析し、結果を以下にまとめる。

3-4 結果及び考察

3-4-1 自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合

3-4-1-1 自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合

アンケートの回答者を大きく 2 つにグループ分けを行った。グループ分けの基準として、自動車解体業界への参入時期で区分を行い、2005 年 1 月（自動車リサイクル法施行時期）以前の参入者を継続者とし、2005 年 1 月以降の参入者を新規参入者とした。表 3-3 に自動車解体業界への参入時期を示す。表 3-3 から、継続者が大半を占めるが、新規参入者も約 2 割近く存在することが分かった。

表 3-3 自動車解体業界への参入時期 (n=40)

参入時期	解体業者数	割合
2005年1月以前	33	82.5%
2005年1月以降	7	17.5%

3-4-2 自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車の入庫数の変化と要因

3-4-2-1 使用済み自動車の引き取りルートの変化の有無

表 3-4 に自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車引き取りルートの変化を示す。表 3-4 から、自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、[全体]では、「ある」が 56%で、「ない」が 44%であることから、[全体]では、大部分で使用済み自動車を引き取るルートに変化が発生していることが判明した。一方で、[新規]では「ある」が 33%、「な

い」が 67%となっており、[継続]では「ある」が 58%、「ない」が 42%であることから、[新規]よりも[継続]の方が、使用済み自動車を引き取るルートに変化が多いことが判明した。

表 3-4 自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車引き取りルートの変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車引き取りルートの変化の有無	全体(n=34)	新規(n=3)	継続(n=31)
ある	56%	33%	58%
ない	44%	67%	42%

3-4-2-2 自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車引き取りルート

表 3-5 に自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車引き取りルートの割合を示す。表 3-5、自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車の引き取りルートは、[全体]・[新規]・[継続]の全てで「整備業者」が最も高い割合となっている。

表 3-5 自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車引き取りルートの割合

自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車引き取りルートの割合	全体 (n=18)	新規(n=3)	継続 (n=15)
整備業者	39%	7%	39%
ディーラー	20%	0%	24%
オートオークション	12%	3%	7%
保険会社	1%	3%	1%
その他	27%	20%	28%

3-4-2-3 現在の使用済み自動車引き取りルート

表 3-6 に現在の使用済み自動車引き取りルートの割合を占めす。表 3-6 から現在の使用済み自動車の引き取りルートは、[全体]・[新規]・[継続]の全てで「整備業者」が最も高い割合となっている。

表 3-6 現在の使用済み自動車引き取りルートの割合

現在の使用済み自動車引き取りルートの割合	全体 (n=34)	新規(n=3)	継続 (n=31)
整備業者	38%	35%	39%
ディーラー	20%	22%	20%
オートオークション	10%	13%	10%
保険会社	2%	1%	2%
その他	31%	29%	31%

3-4-2-4 使用済み自動車の解体数

表 3-7 に、月間の使用済み自動車取り引き台数を示す。表 3-7 から、[全体]、[新規]、[継続]の全てで、月間の使用済み自動車の取り引き台数は、「49 台以下」が最も大きな割合を占めたことから、月間の使用済み自動車の取り引き台数が「49 台以下」の小規模な自動車解体業者が多く存在することが判明した。また、「500 台以上」、「300~499 台」の割合が[新規]のみ 0%であることから、[全体]、[継続]と比較すると、[新規]では大規模業者の割合が低いことが判明した。

表 3-7 月間の使用済み自動車取り引き台数

月間の使用済み自動車取り引き台数	全体 (n=39)	新規(n=7)	継続(n=32)
500台以上	13%	0%	16%
300~499台	8%	0%	9%
100~299台	26%	29%	25%
50~99台	8%	14%	6%
49台以下	49%	57%	47%

3-4-2-5 使用済み自動車の解体数の変化

表 3-8 に自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化を示す。表 3-8 から、[新規]を除く、[全体]と[継続]で「ある」が大きな割合を占めた。

表 3-8 自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化	全体(n=36)	新規(n=3)	継続(n=33)
ある	53%	33%	55%
少しある	22%	33%	21%
ない	25%	33%	24%

表 3-9 に自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化（詳細）を示す。表 3-9 から「かなり減少した」が 72%と大きな割合を占めたことから、自動車リサイクル法施行当初と現在では毎月の使用済み自動車解体数は大きく減少していると考えられる。

表 3-9 自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化(詳細)

自動車リサイクル法 施行当初と現在の毎 月の使用済み自動車 解体数の変化(詳 細)	解体業者数	割合	n=18
かなり増加した	0	0%	
少し増加した	2	11%	
変化なし	1	6%	
少し減少した	2	11%	
かなり減少した	13	72%	

3-4-2-6 使用済み自動車の解体数の増減の要因

表 3-9 の質問項目回答者 18 社に対して、増減の要因について質問を行った。その結果、解体数が増加した回答者が 2 社、減少した回答者 15 社から以下のような回答を得ることが出来た。

- ・使用済み自動車解体数が増加した回答者
 - *一般ユーザーの廃車依頼が増えたため
 - *会社の規模拡大、思考とはあまり関係ない

- ・使用済み自動車解体数が減少した回答者
 - *ディーラーから整備業者が車を仕入れる時、必ず下取りをして使用済み自動車を引き取る。殆ど整備業者から車を引き取っていたが今はない。こういう車の流れが出来たのはリサイクル法が始まってからである
 - *発生量の減少、廃車のオートオークション会場への出品が増加した為
 - *オートオークション会場の開設により仕入れが高くなったため
 - *景気減速感と低迷
 - *ディーラー、整備業者がオートオークション会場で取引を行うようになったため
 - *ディーラーが廃車であってもオートオークション会場に売り逃げするため
 - *景気の悪化による自動車販売台数の減少に伴う使用済み自動車の減少
 - *価格競争のため、ライバル会社の増加
 - *新車中古車の販売台数減少のため
 - *不況及び自動車離れ
 - *自治体の道路放置車両、施行後 2-3 年で減少した。ここ近年自動車販売、個人の減少が目立つ
 - *ディーラーが自社で解体作業を始めたことと、オートオークション会場へ整備業者が持ち込む台数が増加したため

- * 補助金交付等の優遇政策等がディーラーに有利に働き一極集中したため
- * 経済の低迷による個人消費の低下 ・ 自動車買い替え意欲，購入意欲の低下
- * オートオークション会場への流出増加

以上の回答から，使用済み自動車解体数の増加要因は，一般ユーザーの廃車依頼増加や，会社の規模拡大により取り扱い台数が増加し，使用済み自動車解体数が増加したためと考えられる．使用済み自動車解体数の減少要因は，大きく分けて以下の3つであると考えられる．

- * 景気の低迷により，新車・中古車の販売台数の減少と乗換年数の増加により，使用済み自動車の発生量が減少しているため
- * 整備業者や，ディーラーが車両の処理ルートを自動車解体業者からオートオークション会場や，自社処理にシフトしたため自動車解体業者へ流れる使用済み自動車量が減少したため
- * 自動車解体業者数の増加により，1社当たりの使用済み自動車数が減少したため

3-4-2-7 ディーラーからの使用済み自動車の流れの変化

表 3-5，表 3-6 から，自動車リサイクル法施行当初も現在も，使用済み自動車引き取りルートとして多いものの一つに「ディーラー」がある．そこでここでは，ディーラーからの使用済み自動車の流れを考察する．

表 3-10 に自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の有無を示す．表 3-10 から[新規]，[継続]共に「ある」が高い割合を占め，ディーラー等から使用済み自動車を引き取る際に変化があることが分かった．

表 3-10 自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の有無

自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の有無	全体(n=33)	新規(n=3)	継続(n=30)
A.ある	58%	67%	57%
B.少しある	15%	0%	17%
C.あまりない	18%	0%	20%
D.全くない	9%	33%	7%

表 3-11 に自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の内容を示す．表 3-11 から，[新規]では「ディーラーからの入庫数減」と，「引き取り価格に上昇」が高い割合を占め，[継続]では，「ディーラーからの入庫数減」，「ディーラーがオートオークション会場に流す」，「引き取り価格の上昇」が割合を占めた．ま

た、[新規]、[継続]と共に、「ディーラーからの入庫数減」を占めた。表 3-12 にディーラーからの入庫数が減少した要因を示す。表 3-11 から、ディーラーからの使用済み自動車の入庫数が減少していることが判明したため、ディーラーからの、使用済み自動車の入庫数の減少要因を考察する。表 3-12 からディーラーからの、使用済み自動車の入庫数の減少要因として、「ディーラーがオートオークション会場に使用済み自動車を流すようになったため」が 63%と高い割合を占め、ディーラーからの使用済み自動車の入庫数が減少した要因は、ディーラーがオートオークション会場に使用済み自動車を流すようになったことが大きな要因であると考えられる。

表 3-11 自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の内容

自動車リサイクル法施行当初と現在のディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の内容	新規(n=2)	継続(n=21)
ディーラーからの入庫数減	50%	29%
引き取り価格の上昇	50%	19%
ディーラーがオートオークション会場に流す	0%	29%
入庫をディーラーでなくオートオークション会場に依存	0%	10%
自動車リサイクル法関連	0%	14%

表 3-12 ディーラーからの入庫数が減少した要因

ディーラーからの入庫数が減少した要因	解体業者数	割合	n=16
ディーラーがオートオークション会場に使用済み自動車を流すようになったため	10	63%	
本社で一括して処理するようになったため	6	38%	
ディーラーからの使用済み自動車の入庫数が減少していない	2	13%	
その他	3	19%	

3-4-3 入庫数補填のための対策

3-4-3-1 入庫数補填のための対策

表 3-13 に減少した入庫数を補う為に行っていることを示す。表 3-13 から、「オートオークション会場の利用」が 30%と他に比べて高い割合を占めた。以上の結果から、減少した入庫数を補うために、オートオークション会場の利用が自動車解体業者の一部で増えていると考えられる。

表 3-13 減少した入庫数を補う為に行っていること

減少した入庫数を補う為に行っていること	解体業者数	割合	n=10
オートオークション会場の利用	3	30%	
ディーラー	0	0%	
整備業者	1	10%	
保険会社	1	10%	
その他	7	70%	

3-4-3-2 オートオークション会場の利用頻度

表 3-13 で入庫数補填のための対策として、「オートオークション会場の利用」が最も高い割合を占めたことから、オートオークション会場の利用について着目する。

表 3-14 にオートオークション会場の利用の有無を示す。表 3-14 から、[全体]、[新規]、[継続]の全てで「頻繁に利用している」が高い割合を占めた。また、[全体]、[新規]、[継続]で比較すると、[新規]は「頻繁に利用している」が43%と最も高く、「全く利用しない」が0%で最も低いことから、[全体]、[新規]、[継続]では、「新規」が最もオートオークション会場の利用が盛んであることが判明した。

表 3-14 オートオークション会場の利用の有無

オートオークション会場の利用の有無	全体(n=39)	新規(n=7)	継続(n=32)
頻繁に利用している	36%	43%	34%
時々利用している	28%	29%	28%
あまり利用しない	13%	29%	9%
全く利用しない	23%	0%	28%

3-4-3-3 オートオークション会場の利用が経営に与える影響

表 3-15 にオートオークション会場の利用による経営への影響を示す。表 3-15 から[全体]と[継続]で「いい影響がある」が最も高い割合を占めたのに対し、[新規]では「いい影響がある」、「悪い影響がある」が同じ割合となった。また、「いい影響がある」では[全体]、[新規]、[継続]で大きな差は無いが、「悪い影響がある」では[新規]が[全体]、[継続]と比較して高い割合を占めたことから、オートオークション会場の利用は経営にいい影響が大部分であるものの、[新規]には悪い影響与える要素が他に比べ多いことが判明した。

表 3-15 オートオークション会場の利用による経営への影響

オートオークション会場の利用による経営への影響	全体(n=25)	新規(n=5)	継続(n=20)
いい影響がある	48%	40%	50%
悪い影響がある	20%	40%	15%
何も影響はない	32%	20%	35%

3-4-3-4 オートオークション会場の利用動機

表 3-16 にオートオークション会場の利用動機を示す。表 3-16 から[全体], [新規], [継続]の全てで、「収益を上げるため」が最も高い割合を占めたことから、オートオークション会場の利用動機は収益を上げるためであると考えられる。

表 3-16 オートオークション会場の利用動機

オートオークション会場の利用動機	全体(n=23)	新規(n=5)	継続(n=18)
収益を上げるため	70%	80%	67%
自然な使用済み自動車の流れに位置付けられているため	35%	60%	28%
その他	13%	0%	17%

3-4-4 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化

3-4-4-1 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化

表 3-17 に自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化の有無を占めす。表 3-17 から、[新規]では「少し改善された」が 67%と高い割合を占めたが、一方で、[全体], [継続]では「かなり悪化した」が高い割合を占めたことから、自動車リサイクル法施行当初と比較して、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化したと考えられる。

表 3-17 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化の有無

自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化の有無	全体(n=36)	新規(n=3)	継続(n=33)
かなり改善された	6%	0%	6%
少し改善された	22%	67%	17%
若干悪化した	31%	0%	31%
かなり悪化した	42%	33%	39%

3-4-4-2 経営統合などグループ化の増減の有無と評価

表 3-18 に自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度を示す。表 3-18 から[全体], [新規], [継続]と共に「変わらない」が高い割合を占めた。

また、[全体], [継続]では「かなり増加した」が低い割合に留まったものの、[新規]では 29%と[全体], [継続]に比べ高い割合となったことから、経営統合などのグループ化は、

[継続]よりも[新規]で増加していると考えられる。

表 3-18 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度

自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度	全体(n=37)	新規(n=7)	継続(n=30)
かなり増加した	11%	29%	7%
やや増加した	3%	0%	3%
変わらない	68%	57%	70%
やや減少した	8%	0%	10%
かなり減少した	11%	14%	10%

表 3-19 に自動車解体業者が統合しグループ化を図っている例への評価を示す。表 3-19 から、[全体]、[継続]では「特に何も思わない」が高い割合を占めたのに対し[新規]では 29%と低い割合を占めた。また、「統合したくない」の質問項目に対し、[全体]、[継続]では低い割合であったのに対し、[新規]では 71%と高い割合を占めたことから、[全体]、[継続]の方が、[新規]よりも経営統合などのグループに積極的であると考えられる。表 3-20 に経営統合したい動機を示す。表 3-20 から、経営統合したい動機として「使用済み自動車引き取り台数の安定確保」が占めた。

以上表 3-18、表 3-19、表 3-20 から経営統合の目的は、使用済み自動車の安定確保と考えられ、経営統合などのグループ化は[新規]の方が増加していると考えられるが、経営統合などのグループ化への意志としては、[新規]の方が消極的であることが判明した。

表 3-19 自動車解体業者が統合しグループ化を図っている例への評価

自動車解体業者が統合しグループ化を図っている例への評価	全体(n=40)	新規(n=7)	継続(n=33)
自分の会社も統合したい	3%	0%	3%
実際に統合している	3%	0%	3%
特に何も思わない	55%	29%	61%
検討中	0%	0%	0%
統合したくない	30%	71%	21%
その他	10%	0%	12%

表 3-20 経営統合したい動機

統合したい動機	全体(n=2)	新規(n=0)	継続(n=2)
使用済み自動車引き取り台数の安定確保のため	50%	0%	50%
経営規模の拡大	0%	0%	0%
周囲も統合しているため	0%	0%	0%
その他のメリットがあるため	100%	0%	100%

3-4-5 自動車解体業者の立場からの自動車リサイクル法の評価

3-4-5-1 自動車リサイクル法の評価

表 3-21 に自動車リサイクル法の評価を示す。表 3-21 から、[全体]、[新規]、[継続]の全てで、「少し評価」出来るが高い割合を占め、「高く評価する」は最も低い割合となったことから、自動車リサイクル法の評価は、「全体」では、中間的な評価であるが、一方、「全く評価できない」の回答項目では、[新規]と比較して[継続]の方が高い割合を示したことから、自動車リサイクル法の評価は、[継続]の方が厳しい評価となっていると考えられる。

表 3-21 自動車リサイクル法の評価

自動車リサイクル法の評価	全体(n=39)	新規(n=7)	継続(n=32)
高く評価する	8%	0%	9%
少し評価する	38%	43%	38%
どちらでもない	10%	0%	13%
あまり評価できない	23%	43%	19%
全く評価できない	21%	14%	22%

3-4-5-2 自動車リサイクル法の評価内容

表 3-22 に自動車リサイクル法の評価内容一覧 I を示す。これは、表 3-21 で、「高く評価する」、「少し評価する」と回答した自動車解体業者に対して、(どのような点を評価しているか)を質問した回答結果をまとめたものである。なお回答内容を、「社会的地位の向上」、「放置車両の減少」、「自動車流通の透明化」、「ユーザー責任の明確化」、「適切なリサイクルシステム」、「不法投棄の減少」、「フロンの適切処理」の7種類に分類した。

表 3-22 自動車リサイクル法の評価内容一覧 I (n=16)

参入時期	回答内容	分類
継続	自動車流通の透明性	自動車流通の透明化
継続	社会的地位がある程度確立した	社会的地位の向上
新規	適切な処理方法。システムの構築	適切なリサイクルシステム
継続	環境汚染が回避できるため	適切なリサイクルシステム
継続	廃棄物を適正に処理するようになったため	適切なリサイクルシステム
新規	不法投棄数が減少	不法投棄の減少
継続	不法投棄数の減少	不法投棄の減少
新規	クーラーガスの部品のリサイクルの増加	フロンの適切処理
継続	フロン回収により環境保全に貢献	フロンの適切処理
継続	フロンガスの回収	フロンの適切処理
継続	放置車の減少	放置車両の減少
継続	放置車の減少	放置車両の減少
継続	放置車の減少	放置車両の減少
継続	放置車の減少	放置車両の減少
継続	放置車の減少	放置車両の減少
継続	処理費用をユーザー負担にしたこと	ユーザー責任の明確化

表 3-23 に自動車リサイクル法の評価内容一覧分類 I を示す（表 3-22 の分類を集計した表）。表 3-23 から、[全体]と[継続]で「放置車両の減少」が高い割合を占めたのに対し、[新規]では 0%となった。[新規]、[継続]の両方で、「適切なりサイクルシステム」、「フロン of 適切処理」が大きな割合を占めたことから、[新規]、[継続]の両方も、環境保全に関することが、自動車リサイクル法の評価につながっていると考えられる。

表 3-23 自動車リサイクル法の評価内容一覧分類 I

分類項目	全体(n=16)	新規(n=3)	継続(n=13)
放置車両の減少	31%	0%	38%
適切なりサイクルシステム	19%	33%	15%
フロン of 適切処理	19%	33%	15%
不法投棄の減少	19%	33%	8%
ユーザー責任の明確化	6%	0%	8%
社会的地位の向上	6%	0%	8%
自動車流通の透明化	6%	0%	8%

表 3-24 に自動車リサイクル法の評価内容一覧 II を示す。これは、表 3-21 で、「あまり評価できない」、「全く評価できない」と回答した自動車解体業者に対して、「どのような点が評価できないのか」を質問した回答結果をまとめたものである。なお、回答内容を、「自動車リサイクル法の不透明性」、「行政が責任を丸投げ」、「システムが複雑」、「自動車リサイクル法による設備投資」、「現場の状況が反映されていない」、「仕事の増加」、「自動車リサイクル法の不平等性」の 7 種類に分類した。

表 3-24 自動車リサイクル法の評価内容一覧 II (n=14)

参入時期	回答内容	分類
新規	自動車解体業者に強く規制・負担がかかっている。	自動車リサイクル法の不平等性
新規	設備投資の負担	自動車リサイクル法による設備投資
新規	許可取得に経費がかかりすぎる	自動車リサイクル法による設備投資
継続	マニフェスト化は評価できるが行政がほったらかし	行政の責任を丸投げ
継続	行政の管理下に置かれている	行政の責任を丸投げ
継続	現場状況が反映されていない	現場の状況が反映されていない
継続	書類などの仕事が増えただけ	仕事の増加
継続	システムの簡素化	システムが複雑
継続	やりにくい	システムが複雑
継続	リサイクル料金のあいまいさ	自動車リサイクル法の不透明性
継続	この法律が制定されたことによりフロン回収するといった一部の内容には同意出来るが、エアバッグ処理など目的の不明な点	自動車リサイクル法の不透明性
継続	自動車リサイクル法の不透明性	自動車リサイクル法の不透明性
継続	国の隠し財産が増えるだけ	自動車リサイクル法の不透明性
継続	委託金はどうなっているのか不明	自動車リサイクル法の不透明性

表 3-25 に自動車リサイクル法の評価内容一覧分類 II を示す（表 3-24 の分類を集計した表）。表 3-25 から、[全体]と[継続]で、「自動車リサイクル法の不透明性」、「行政が責任を丸投げ」が高い割合を占めたのに対し、「新規」では 0%となり、[新規]よりも[継続]で「自動車リサイクル法の不透明性」、「行政の責任を丸投げ」が問題になっていると考えられる。

また、「自動車リサイクル法による設備投資」と「自動車リサイクル法の不平等性」では、[新規]では高い割合を占めたのに対し、[全体]と[継続]では低い割合となったことから、「自動車リサイクル法による設備投資」と「自動車リサイクル法の不平等性」は、[全体]と[継続]よりも[新規]で大きな問題になっていると考えられる。以上のことから、[新規]では、自動車リサイクル法施行に伴う設備投資による金銭的問題や、平等に負うべき負担が自動車解体業者に偏っていることで評価が低く、[継続]では、自動車リサイクル法の様々な不透明な面や、責任を負うべき行政が責任を丸投げしていることが、評価の低くなった要因と考えられる。

表 3-25 自動車リサイクル法の評価内容一覧分類Ⅱ

分類項目	全体(n=14)	新規(n=3)	継続(n=11)
自動車リサイクル法の不透明性	36%	0%	45%
行政が責任を丸投げ	14%	0%	18%
システムが複雑	14%	0%	18%
自動車リサイクル法による設備投資	14%	67%	0%
現場の状況が反映されていない	7%	0%	9%
仕事の増加	7%	0%	9%
自動車リサイクル法の不平等性	7%	33%	0%

3-4-6 自動車リサイクル法の見直し

3-4-6-1 自動車リサイクル法の見直し議論の認知

表 3-26 に自動車リサイクル法の見直し議論の認知を示す。表 3-26 から、[全体]、[新規]、[継続]の全てで、「知らない」が高い割合を占めたことから、自動車リサイクル法の見直し議論が行われていることは、あまり知られていないことが判明した。また、[継続]に比べて[新規]の方が認知度が低いことも判明した。

表 3-26 自動車リサイクル法の見直し議論の認知

自動車リサイクル法の見直し議論の認知	全体(n=38)	新規(n=7)	継続(n=31)
知らない	66%	86%	61%
知っている	34%	14%	39%

3-4-6-2 自動車リサイクル法の見直しの必要性の有無

表 3-27 に自動車リサイクル法の見直しの必要性の有無・程度を示す。表 3-27 から、[全体]と[継続]で「必要」が高い割合を占めたが、[新規]では、「必要」と「あまり必要でない」が43%づつとなり、二極化の結果となった。また、「かなり必要」では[全体]と[継続]が「新規」よりも高い割合となったことから、自動車リサイクル法の見直しの必要性は、[新規]よりも[継続]の方が強く感じていると考えられる。

表 3-27 自動車リサイクル法の見直しの必要性の有無・程度

自動車リサイクル法の見直しの必要性の有無	全体(n=36)	新規(n=7)	継続(n=29)
かなり必要	22%	14%	24%
必要	47%	43%	48%
あまり必要ではない	28%	43%	24%
全く必要ではない	3%	0%	3%

3-4-6-3 自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由

表 3-28 に自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由一覧を示す。これは、表 3-27 で、「かなり必要」、「必要」と回答した自動車解体業者に対して、「なぜ必要なのか」を質問した回答結果をまとめたものである。なお、回答内容を、「責任の明確化」、「車の流れが変化したため」、「入庫数減少防止のため」、「中古車の高騰ぼうしのため」、「自動車リサイクル法のほころび修正のため」、「自動車リサイクル法の不平等性」、「自動車リサイクル法の不透明性改善のため」、「システムの簡素化のため」、「システムの改善のため」の 9 種類に分類した。

表 3-28 自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由一覧 (n=20)

参入時期	回答内容	分類
新規	行政が責任を丸投げにしているため	責任の明確化
新規	法施行によりリサイクル券が新たに発行されその券により施行以前とは違う流れが生まれたため	車の流れが変化したため
継続	零細企業に使用済み自動車が回ってこないため	入庫数減少防止のため
継続	解体車の減少のため	入庫数減少防止のため
継続	中古車の高騰防止のため	中古車の高騰防止のため
継続	業者に業務を押し付けているため	責任の明確化
継続	自動車最終所有者の自己責任を問うため	責任の明確化
継続	解体業者以外でもパーツの取り外し等が行われているため	自動車リサイクル法のほころび修正のため
継続	施行目的が、施行時と大幅にことなるため	自動車リサイクル法のほころび修正のため
継続	リサイクル料金の支払先の見直しとフロン回収機の適正価格のため	自動車リサイクル法のほころび修正のため
継続	施行後 7 年が経過し、いろんなほころびがでているため	自動車リサイクル法のほころび修正のため
継続	消費者負担が大きい	自動車リサイクル法の不平等性
継続	この法律自体に疑問を感じるため	自動車リサイクル法の不透明性改善のため
継続	税と同様の位置づけに疑問なため	自動車リサイクル法の不透明性改善のため
継続	自動車リサイクル法の不透明性改善のため	自動車リサイクル法の不透明性改善のため
継続	自動車リサイクル法の不透明性改善のため	自動車リサイクル法の不透明性改善のため
継続	手間がかかり過ぎるため	システムの簡素化のため
継続	仕事が複雑なため	システムの簡素化のため
継続	現在の状況が続けば確実に廃業のため	システムの改善のため
継続	システムの改善のため	システムの改善のため

表 3-29 に自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由一覧分類を示す（表 3-28 の分類を集計した表）。表 3-29 から、[全体]と[継続]で、「自動車リサイクル法の不透明性改善の

ため」、「自動車リサイクル法のほころび修正のため」が最も高い割合を占めたのに対し、「新規」では 0%となり、[新規]では、「責任の明確化」、「車の流れが変化したため」が高い割合を示したことから、[新規]では、関係者責任の明確化や、車の流れの変化、[継続]では、自動車リサイクル法の不備などが見直しの必要性の動機となっていることが判明した。

表 3-29 自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由一覧分類

分類項目	全体(n=20)	新規(n=2)	継続(n=18)
自動車リサイクル法の不透明性改善のため	20%	0%	22%
自動車リサイクル法のほころび修正のため	20%	0%	22%
責任の明確化	15%	50%	11%
システムの簡素化のため	10%	0%	11%
入庫数減少防止のため	10%	0%	11%
システムの改善のため	10%	0%	11%
車の流れが変化したため	5%	50%	0%
中古車の高騰防止のため	5%	0%	6%
自動車リサイクル法の不平等性	5%	0%	6%

3-5 まとめ

本章では自動車リサイクル法の関係事業者の中から自動車解体業者に焦点をあて、関西地区の自動車解体業者 391 社にアンケート調査を行い、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化を行った。得られた知見を、以下にまとめる。

(1) 自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合

アンケートの回答者を、自動車解体業界への参入時期で区分を行い、2005 年 1 月以前の参入者を継続者とし、2005 年 1 月以降の参入者を新規参入者として 2 つにグループ分けを行った。新規参入者は 17. 5%と継続者に比べ低い回答率となった。

(2) 自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車の入庫数の変化と要因

①使用済み自動車の引き取りルートの変化の有無

自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、[全体]では、「ある」が 56%となったことから、[全体]では、大部分で使用済み自動車を引き取るルートに変化が発生しており[新規]と[継続]では、[継続]の方が「ある」の割合が高いことから[継続]の方が、使用済み自動車を引き取るルートに変化が多いことが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車引き取りルート

自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車の引き取りルートは、[全体]・[新規]・[継続]の全てで「整備業者」が最も高い割合となっている。

③現在の使用済み自動車引き取りルート

現在の使用済み自動車の引き取りルートは、[全体]・[新規]・[継続]の全てで「整備業

者」が最も高い割合となっている。

④使用済み自動車の解体数の変化

[全体]、[新規]、[継続]の全てで「49台以下」が最も大きな割合を占めたことから、月間の使用済み自動車の取り引き台数が「49台以下」の小規模な自動車解体業者が多く存在することが判明した。また、「500台以上」、「300~499台」の割合が[新規]のみ0%であることから、[新規]は他よりも大規模業者の割合が低いことが判明した。

⑤使用済み自動車の解体数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化については[新規]よりも、[全体]と[継続]で「ある」が大きな割合を占め、内訳は「かなり減少した」が72%と大きな割合を占めたことから、自動車リサイクル法施行当初と現在では、毎月の使用済み自動車解体数は大きく減少していると考えられる。

⑥使用済み自動車の解体数の増減の要因

使用済み自動車解体数の増加要因は、一般ユーザーの廃車依頼増加や、会社の規模拡大により取り扱い台数が増加し、使用済み自動車解体数が増加したことと考えられる。使用済み自動車解体数の減少要因は、3点ある。1点目は、景気の低迷により、新車・中古車の販売台数の減少と乗換年数の増加により使用済み自動車の発生量が減少しているため。2点目は、整備業者やディーラーが、車両の処理ルートを自動車解体業者からオートオークション会場や、自社処理にシフトしたことにより自動車解体業者へ流れる使用済み自動車量が減少したため。3点目は、自動車解体業者数の増加により、1社当たりの使用済み自動車数が減少したことである。

⑦ディーラーからの使用済み自動車の流れの変化

[新規]では「ディーラーからの入庫数減」と、「引き取り価格の上昇」、[継続]では、「ディーラーからの入庫数減」、「ディーラーがオートオークション会場に流す」、「引き取り価格の上昇」が高い割合を占め、また、[新規]、[継続]と共に、「ディーラーからの入庫数減」が高い割合を占めたことから、自動車リサイクル法施行当初と現在では、ディーラー等から使用済み自動車を引き取る際に変化があることが判明した。入庫数が減少した要因は、ディーラーがオートオークション会場に使用済み自動車を流すようになったことであると考えられる。

(3) 入庫数補填のための対策

①入庫数補填のための対策

入庫数補填のための対策として「オートオークション会場の利用」が30%と他に比べて高い割合を占めたことから、オートオークション会場の利用が自動車解体業者の一部で増えていると考えられる。

②オートオークション会場の利用頻度

[全体]、[新規]、[継続]の全てで「頻繁に利用している」が高い割合を占め、また、[全

体]、[新規]、[継続]では、[新規]が最もオートオークション会場の利用が盛んであることが判明した。

③オートオークション会場の利用が経営に与える影響

オートオークション会場の利用は経営にいい影響が大部分であるものの、[新規]には悪い影響を与える要素が他に比べ多いことが判明した。

④オートオークション会場の利用動機

オートオークション会場の利用動機は収益を上げるためであると考えられる。

(4) 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化

①自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化

自動車リサイクル法施行当初と比較して、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化したと考えられる。

②経営統合などグループ化の増減の有無と評価

経営統合の目的は、使用済み自動車の安定確保と考えられ、経営統合などのグループ化は[新規]の方が増加していると考えられるが、経営統合などのグループ化への意志としては、「統合したくない」の割合が新規で高くなったことから、[新規]の方が消極的であることが判明した。

(5) 自動車解体業者の立場からの自動車リサイクル法の評価

①自動車リサイクル法の評価

自動車リサイクル法の評価は、「全体」では、中間的な評価であるが、[新規]よりも[継続]の方が厳しい評価となっていると考えられる。

②自動車リサイクル法の評価内容

自動車リサイクル法を高く評価するグループでは、[新規]、「継続」共に環境保全に関する面で評価が高いと考えられる。自動車リサイクル法を低く評価するグループでは、[新規]では、自動車リサイクル法施行に伴う設備投資による金銭的問題や、平等に負うべき負担が自動車解体業者に偏っていることで評価が低く、[継続]では、自動車リサイクル法の様々な不透明な面や、責任を負うべき行政が責任を丸投げしていることが、評価の低くなった要因と考えられる。

(6) 自動車リサイクル法の見直し

①自動車リサイクル法の見直し議論の認知

自動車リサイクル法の見直し議論が行われていることは、あまり知られていないことが判明した。また、[継続]に比べて[新規]の方が認知度が低いことも判明した。

②自動車リサイクル法の見直しの必要性の有無

自動車リサイクル法の見直しの必要性は、[新規]よりも[継続]の方が強く感じていると

考えられる。

③自動車リサイクル法の見直しの必要性の理由

[新規]では、関係者責任の明確化や車の流れの変化、[継続]では、自動車リサイクル法の不備などが見直しの必要性の動機となっていることが判明した。

<参考文献>

- 1) iタウンページ：<<http://itp.ne.jp/>>，2011-11
- 2) 山口健太郎・金谷健：自動車リサイクル法施行の現状と解体業者に及ぼす影響に関する研究，土木学会環境システム委員会環境システム研究論文集，(vol.35)，pp461-470 (2007-10)

第四章
自動車解体業者の新規参入
・ 継続理由の解明

第四章 自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明

4-1 はじめに

自動車解体業者の新規参入・継続理由については不明である。よって本章では自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明に焦点をあてる。

4-2 目的

本章では、自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明を目的とする。

4-3 研究方法

表 4-1 に、自動車解体業者へのアンケート内容を示す。表 4-2 に自動車解体業者への追加アンケート内容を示す。4-2 の目的達成のために、表 4-1、表 4-2 に示す自動車解体業者へのアンケートを自動車解体業者に送付する。また、自動車解体業者にヒアリング調査を行う。

なおアンケートは、関西エリアの i タウンページ¹⁾から(解体業・自動車解体)の検索結果に表示される全自動車解体業者 391 社に対して送付する。

また、アンケートの質問項目には幾つか山口の卒論のアンケート²⁾と同じ項目(表 4-1 の質問番号 8. 14. 16)、一部引用項目(表 4-1 の質問番号 2. 3. 4)を一部用いる。

4-3-1 調査対象

関西エリアの i タウンページ¹⁾から(解体業・自動車解体)の検索結果に表示される全ての自動車解体業者 391 社とする。

4-3-2 対象地域

関西地区(滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県)とする。

表 4-1 自動車解体業者へのアンケート内容

質問番号	質問項目	調査対象	回答方式
1	自動車解体業界への参入時期	自動車解体業者	選択
2	自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車の引取ルートの変化の有無と割合	自動車解体業者	選択
3	自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車の解体数の変化の有無	自動車解体業者	選択
4	自動車リサイクル法施行当初と現在の、ディーラー等からディーラー等から使用済み自動車を引き取る際の変化の有無	自動車解体業者	記述・選択
5	自動車リサイクル法施行当初と現在の現在の経営状態改善の有無	自動車解体業者	選択
6	自動車リサイクル法施行当初と比較して改善されたことの有無	自動車解体業者	選択
7	自動車リサイクル法施行当初と現在の、経営統合などグループ化の増加の有無	自動車解体業者	選択
8	グループ化に関する評価	自動車解体業者	選択
9	多角経営の実施の有無	自動車解体業者	選択
10	自動車リサイクル法の必要性の有無	自動車解体業者	記述・選択
11	自動車リサイクル法に関する評価	自動車解体業者	記述・記述
12	自動車解体業界への参入理由	自動車解体業者	記述
13	自動車解体業の継続理由	自動車解体業者	記述
14	月間の使用済み自動車の取引台数	自動車解体業者	選択
15	自動車解体業に携わる前の前職	自動車解体業者	選択
16	オートオークション会場利用の有無と、利用頻度、理由	自動車解体業者	選択
17	自動車リサイクル法の必要性の有無見直し議論が行われていることの認知の有無と必要性の有無	自動車解体業者	選択
18	自動車リサイクル法施行による受けた影響の有無や意見	自動車解体業者	記述

4-3-3 対象地域の設定理由

関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）とした。

関西地区に設定した理由は、各都道府県に運輸支局があるため、使用済自動車などは流通の範囲が狭いためである。これらの理由から、関西地区に調査範囲を設定し、アンケートを送付した。

4-3-4 調査時期

・自動車解体業者へのアンケート

*第一回アンケート 2012年8月6日～2012年8月31日

*追加アンケート 2012年10月31日～2012年11月31日

・自動車解体業者・整備業者へのヒアリング調査

*整備業者 A 氏 2013年2月10日

*自動車解体業者 O 氏 2013年2月19日

自動車解体業者 O 氏へのヒアリング調査回答まとめ

・自動車解体業で取扱う車両は、現在では資源とされているが、もともとは、ごみとして扱われており、自動車解体業には当時、しいたげられていた人たちが携わっていた。現在でも、当初から携わっていた多くの人たちは ELV には加盟していない。

・自動車リサイクル法の施行により、設備投資など多額の費用が必要となり、当初から携わっていた人たちの中には、自動車リサイクル法施行に伴う金銭的問題により廃業した人

たちも存在する。

・自動車のリサイクル料金は現在、ユーザー負担となっているが、このリサイクル料金は生産者責任として、メーカーが負担しなければ自動車産業が一体化することは困難。

4-3-5 追加アンケートの実施理由と調査対象

第一回アンケートの結果をより深く追求するために追加アンケートを実施した。追加アンケートの調査対象は、第一回アンケートで回答のあった48社の内、匿名者を除く45社である。

表 4-2 自動車解体業者への追加アンケート内容

質問番号	質問項目	調査対象	回答方式
1	現在の使用済み自動車を引き取るルートの割合	自動車解体業者	前回の回答を送付前に記述
2	自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車を引き取るルートの割合	自動車解体業者	前回の回答を送付前に記述
2(修正版)	自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車を引き取るルートの割合	自動車解体業者	選択
3	自動車リサイクル法施行当初と現在の、毎月の使用済み自動車解体数の変化の有無、要因、減少を補うための対処策	自動車解体業者	記述・選択
4	ディーラーからの使用済み自動車の入庫数減少の要因	自動車解体業者	選択
5	多角経営を行っている理由	自動車解体業者	選択

4-3-6 返信状況

返信があった企業は第一回アンケートで48社、追加アンケートでは18社であった。この48社と18社のアンケート結果を分析し、結果を以下にまとめる。

4-4 結果及び考察

4-4-1 自動車解体業者の新規参入・継続理由

4-4-1-1 自動車解体業者の前職

表 4-3 に自動車解体業界に携わる以前の職業を示す。表 4-3 から、「全体」と「継続」では「自動車関係以外の業種」が高い割合を占め、[新規]では「自動車ディーラー以外の車関係」が高い割合を占めたことから、[継続]に比べ、[新規]は、前職が自動車関係の割合が高いことが判明した。また、[新規]以外で、「自動車関係以外の業種」が高い割合になっていることから、2005年以前は前職が自動車関係でなくとも、自動車解体業界への参入・継続が容易であったと考えられるが、2005年以降は参入が難しくなったと推測する。

表 4-3 自動車解体業界に携わる以前の職業

自動車解体業界に携わる以前の職業	全体(n=30)	新規(n=5)	継続(n=25)
自動車関係以外の業種	53%	40%	56%
自動車ディーラー以外の車関係	40%	80%	32%
自動車ディーラー関係	10%	0%	12%

4-4-1-2 自動車解体業界への参入理由

表 4-4 に自動車解体業界への参入理由回答一覧を示す。自動車解体業者に対して、自動車解体業界への参入理由、何をメリットに参入したかについて質問を行った。その結果、25社から表 4-4 のような回答を得ることが出来た。また、回答内容を、「先代からの引き継ぎのため」、「中古部品販売のため」、「多角経営の一部のため」、「資源の有効活用のため」、「転職のため」、「解体業の許可があると便利のため」、「解体業は経済的メリットが大きかった」、「既存の設備が利用できるため」、「現金取引のため」、「参入出来る仕事が解体業しかなかった」、「参入費用がかつては安かったため」、「自分に解体業がマッチしている」、「メリットなし」の 13 種類に分類を行った。

表 4-4 自動車解体業界への参入理由回答一覧

参入時期	回答内容	分類
新規	解体業の許可を持っている方が便利のため	解体業の許可があると便利のため
新規	自動車部品等を再利用する為に参入したため	資源の有効活用のため
新規	当社は解体業とは別にオークションに出品しているため	多角経営の一部のため
新規	法施行前よりこの業界で働いていましたが、処理に対する疑問を感じ、施行を知り独立しましたため	転職のため
新規	メリットなし	メリットなし
継続	40年前は現在よりも経済的メリットが大きかったため	解体業は経済的メリットが大きかった
継続	既に設備があるため	既存の設備が利用できるため
継続	現金の取引のため	現金取引のため
継続	貧乏のどん底にあり普通の人では参入出来ない仕事だったため	参入出来る仕事が解体業しかなかった
継続	設備資金が少なく済んだため	参入費用がかつては安かったため
継続	資源としての循環と人材の有効利用のため	資源の有効活用のため
継続	解体及び部品業が好きなため	自分に解体業がマッチしている
継続	父の代より引き継いで行っているため	先代からの引き継ぎのため
継続	先代からの家業ため	先代からの引き継ぎのため
継続	先代からの引き継ぎのため	先代からの引き継ぎのため
継続	昔からやっていたため	先代からの引き継ぎのため
継続	40年まえからやってる 今さら変えられないため	先代からの引き継ぎのため
継続	昭和 20 頃父が金属商を始め車も取り扱うようになったため	先代からの引き継ぎのため
継続	社会参加・経営拡大のため	多角経営の一部のため
継続	土地の有効利用ため	多角経営の一部のため
継続	車、中古部品がよく売れた「輸出」のため	中古部品販売のため
継続	海外に自動車中古部品を送るようになったため	中古部品販売のため
継続	昭和 45 創業 当時は資源市場として魅力的だったため	中古部品販売のため
継続	中古部品販売のため	中古部品販売のため
継続	転職のため	転職のため

表 4-5 に自動車解体業界への参入理由回答一覧分類を示す(表 4-4 の分類を集計した表)。表 4-5 から、[全体]と[継続]では「先代からの引き継ぎのため」と「中古部品販売のため」が高い割合を占めたのに対し、[新規]では、「多角経営の一部のため」、「資源の有効活用の

ため」、「転職のため」、「メリットなし」がそれぞれ 20%を占めたことから、[新規]と[継続]では参入理由の傾向に大きな違いが認められた。

表 4-5 自動車解体業界への参入理由回答一覧分類

分類	全体(n=25)	新規(n=5)	継続(n=20)
先代からの引き継ぎのため	24%	0%	30%
中古部品販売のため	16%	0%	20%
多角経営の一部のため	12%	20%	10%
資源の有効活用のため	8%	20%	5%
転職のため	8%	20%	5%
解体業の許可があると便利なため	4%	0%	0%
解体業は経済的メリットが大きかった	4%	0%	5%
既存の設備が利用できるため	4%	0%	5%
現金取引のため	4%	0%	5%
参入出来る仕事が解体業しかなかった	4%	0%	5%
参入費用がかつては安かったため	4%	0%	5%
自分に解体業がマッチしている	4%	0%	5%
メリットなし	4%	20%	0%

4-4-1-3 自動車解体業界の継続理由

表 4-6 に自動車解体業界の継続理由回答一覧を示す。自動車解体業者に対して、自動車解体業界の継続理由について質問を行った。その結果、29社から表 4-6 のような回答を得ることが出来た。また、回答内容を、「この業種のノウハウに特化しているため」、「世の中に必要な仕事のため」、「中古部品販売のため」、「負債があるため」、「先代からの引き継ぎのため」、「設備投資したためやめられないため」、「多角経営の一部のため」の7種類に分類を行った。なお、「この業種のノウハウに特化しているため」のノウハウには、ポジティブな意味とネガティブな意味の二つを含む。

表 4-6 自動車解体業界の継続理由回答一覧

参入時期	回答内容	分類
新規	多角経営のため	多角経営の一部のため
新規	中古部品の販売のため	中古部品販売のため
新規	負債のため	負債があるため
新規	負債のため仕方なくやっているため	負債があるため
継続	この職業しかしていないため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	別の業種が分からないため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	これしかノウハウがないため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	高齢化を迎えほかに転業するすべがないため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	この仕事しか出来ないため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	生活のため	この業種のノウハウに特化しているため
継続	リサイクル法で設備投資したため止められないため	設備投資したためやめられないため
継続	設備投資もしており今更止められないため	設備投資したためやめられないため
継続	先代から行っており、改善の結果、軌道に乗ったため	先代からの引き継ぎのため
継続	経営継続のため	先代からの引き継ぎのため
継続	昔から解体業に参入しているため	先代からの引き継ぎのため
継続	昔からやっていたため	先代からの引き継ぎのため
継続	自社、整備工場の中古部品買い取りのため	中古部品販売のため
継続	まだまだ部品の需要があるため	中古部品販売のため
継続	部品販売のため	中古部品販売のため
継続	現金商売であるため	中古部品販売のため
継続	ミニバブル後負債を抱えたため	負債があるため
継続	委託契約が残っているため	負債があるため
継続	借金返済のため	負債があるため
継続	世の中に必要とされていることを感じるため	世の中に必要な仕事のため
継続	世に必要な仕事のため	世の中に必要な仕事のため
継続	今は立場と信念のため	世の中に必要な仕事のため
継続	取引先に喜んで頂けるため	世の中に必要な仕事のため
継続	自分に負けると廃業のため	世の中に必要な仕事のため
継続	リサイクル業として世に貢献できるため	世の中に必要な仕事のため

表 4-7 に自動車解体業界への継続理由回答一覧分類を示す(表 4-6 の分類を集計した表)。表 4-7 から、[全体]、[継続]では、「この業種のノウハウに特化しているため」と「世の中に必要な仕事のため」が高い割合を占めた一方で、[新規]では「中古部品販売のため」、「負債があるため」、「多角経営の一部のため」が高い割合を占め、表 5-3 と同様に、[新規]と[継続]では継続の理由に大きな違いがあることが判明した。

表 4-7 自動車解体業界への継続理由回答一覧分類

分類項目	全体(n=29)	新規(n=4)	継続(n=25)
この業種のノウハウに特化しているため	21%	0%	24%
世の中に必要な仕事のため	21%	0%	24%
中古部品販売のため	17%	25%	16%
負債があるため	17%	50%	12%
先代からの引き継ぎのため	14%	0%	12%
設備投資したためやめられないため	7%	0%	8%
多角経営の一部のため	3%	25%	0%

4-4-1-4 自動車リサイクル法施行に伴う設備投資

整備業者 A 氏のヒアリング結果から、自動車リサイクル法施行以前は、敷地さえ確保すれば自動車解体業を営むことは可能であったが、自動車リサイクル法の施行に伴い、フェンス、側溝、屋根、その他の設備の設置など多額の投資が必要となった。

また、自動車解体業者の O 氏へのヒアリング結果から、自動車リサイクル法施行に伴う設備の設置義務に猶予期間が設けられなかったことや、設備設置の金銭的問題により自動車解体業に当初から携わっていた人たちの中で存続出来き無くなった人たちがいること、自動車解体業に必要な設備の一部が整っている整備業者等が多く参入したことが判明した。

4-4-2 多角経営の実施状況

4-4-2-1 多角経営の実施の有無

表 4-8 に多角経営の実施状況を示す。表 4-8 から、[全体]では「行っている」と「行っていない」がそれぞれ 50%づつとなったが、[新規]と[継続]を比較すると、[新規]は、「行っている」の方が高い割合となったが、[継続]では「行っていない」の方が高い割合となり、多角経営は、[継続]よりも「新規」で多く行われていると考えられる。

表 4-8 多角経営の実施状況

多角経営（解体業以外の仕事）の実施の有無	全体(n=40)	新規(n=7)	継続(n=33)
行っている	50%	71%	45%
行っていない	50%	29%	55%

4-4-2-2 多角経営の開始時期

表 4-8 で「行っている」と回答した回答者に多角経営の開始時期に関して質問を行った。

表 4-9 に多角経営の開始時期を示す。表 4-9 から[全体]、[新規]、[継続]の全てで「施行以前」が最も高い割合を占めたことから、多角経営は、自動車リサイクル法施行以前から行われていたと考えられる。

表 4-9 多角経営の開始時期

多角経営(自動車解体業以外)の開始時期	全体(n=18)	新規(n=4)	継続(n=14)
施行以前	94%	100%	93%
施行後	6%	0%	7%
3年以内	0%	0%	0%

4-4-2-3 具体的な多角経営の内容

表 4-10 に具体的な多角経営の内容を示す。表 4-10 から具体的な多角経営は、[全体]、[新規]、[継続]の全てで「自動車販売・買取」が高い割合を占め、「自動車修理」、「レッカー業」、「廃棄物処理業」の順位となった。以上から、自動車解体業者にとって、「自動車販売・買取」は最も行いやすい多角経営であると考えられる。

表 4-10 具体的な多角経営の内容

多角経営の具体的な内容	全体(n=20)	新規(n=5)	継続(n=15)
自動車販売・買取	80%	100%	73%
自動車修理	45%	60%	40%
レッカー業	20%	40%	13%
廃棄物処理業	10%	20%	13%
その他	45%	20%	53%

4-4-2-4 多角経営の目的と位置付け

表 4-11 に多角経営を行う目的を示す。表 4-11 の質問項目は、追加アンケートの質問項目であり、第一回アンケートで、多角経営を行っていない回答者には、本質問項目でも再度「多角経営は行っていない」を選択して頂いた。

表 4-11 から、多角経営を行う目的として、「解体業だけでは経営状態が厳しいため」が高い割合を占め、アンケート前に高い割合になると予想していた、「経営規模拡大のため」は低い割合となり、多角経営の位置付けは経営状態の改善と考えられる。

表 4-11 多角経営を行う目的

多角経営の目的	解体業者数	割合	n=18
多角経営を行っていない	9	50%	
解体業だけでは経営状態が 厳しいため	6	33%	
経営規模拡大のため	2	11%	
その他メリットがあるため	2	11%	

4-5 まとめ

本章では自動車リサイクル法の関係事業者の中から自動車解体業者に焦点をあて、関西地区の自動車解体業者 391 社にアンケート調査を行い、自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明を行った。得られた知見を、以下にまとめる。

(1) 自動車解体業者の新規参入・継続理由

①自動車解体業者の前職

[継続]に比べ、[新規]は、前職が自動車関係の割合が高いことが判明した。また、[新規]以外で「自動車関係以外の業種」が高い割合になっていることから、2005 年以前は前職が自動車関係でなくとも、自動車解体業界への参入・継続が容易であったと考えられるが、2005 年以降は参入が難しくなったと推測する。

②自動車解体業界への参入理由

[全体]と[継続]では「先代からの引き継ぎのため」と「中古部品販売のため」が高い割合を占めた一方で、[新規]では、「多角経営の一部のため」、「資源の有効活用のため」、「転職のため」、「解体業の許可があると便利なため」、「メリットなし」がそれぞれ 20%を占

めたことから、[新規]と[継続]では参入理由の傾向に大きな違いが認められた。

③自動車解体業界の継続理由

[全体]、[継続]では、「この業種のノウハウに特化しているため」と「世の中に必要な仕事のため」が高い割合を占めた一方で、[新規]では「中古部品販売のため」、「負債があるため」、「多角経営の一部のため」が高い割合を占め、[新規]と[継続]では継続の理由に大きな違いがあることが判明した。

④自動車リサイクル法施行に伴う設備投資

整備業者 A 氏のヒアリング結果から、自動車リサイクル法施行以前は、敷地さえ確保すれば自動車解体業を営むことは可能であったが、自動車リサイクル法の施行に伴い、フェンス、側溝、屋根、その他の設備の設置など多額の投資が必要となった。

また、自動車解体業者の O 氏へのヒアリング結果から、自動車リサイクル法施行に伴う設備の設置義務に猶予期間が設けられなかったことや、設備設置の金銭的問題により自動車解体業に当初から携わっていた人たちの中で存続出来なくなった人たちがいること、自動車解体業に必要な設備の一部が整っている整備業者等が多く参入したことが判明した。

(2) 多角経営の実施状況

①多角経営の実施の有無

[新規]と[継続]を比較すると、[新規]は、「行っている」の方が高い割合となったが、[継続]では「行っていない」の方が高い割合となり、多角経営は、[継続]よりも[新規]で多く行われていると考えられる。

②多角経営の開始時期

[全体]、[新規]、[継続]の全てで「施行以前」が最も高い割合を占めたことから、多角経営は、自動車リサイクル法施行以前から行われていたと考えられる。

③具体的な多角経営の内容

[全体]、[新規]、[継続]の全てで「自動車販売・買取」が高い割合を占め、「自動車修理」、「レッカー業」、「廃棄物処理業」の順位となったことから自動車解体業者にとって、「自動車販売・買取」は最も行いやすい多角経営であると考えられる。

④多角経営の目的と位置付け

多角経営の位置付けは経営状態の改善と考えられる。

<参考文献>

- 1) i タウンページ：<<http://itp.ne.jp/>>，2011-11
- 2) 山口健太郎・金谷健：自動車リサイクル法施行の現状と解体業者に及ぼす影響に関する研究，土木学会環境システム委員会環境システム研究論文集，(vol.35)，pp461-470 (2007-10)

