

第五章

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

第五章 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況の明確化

5-1 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、自動車解体業者に影響を与える関係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解体業者に影響を与えていると考えられる関係業者（自動車ディーラー、オートオークション会場）に焦点をあてる。

5-2 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に影響を与える関係業者の状況の明確化を目的とする。

5-3 研究方法

5-2の目的を達成するために作成したアンケートを自動車ディーラーとオートオークション会場にもアンケートを送付、また、オークション会場へのヒアリング調査とする。表5-1に、自動車ディーラーへのアンケート内容を示す。表5-2にオートオークション会場へのアンケート内容を示す。

表 5-1 自動車ディーラー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	自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化	自動車ディーラー	選択
2	自動車リサイクル法施行当初と現在の取引車両の処理ルートの変化の有無と要因	自動車ディーラー	記述・選択
3	自動車リサイクル法施行当初の取引車両の処理ルートの割合	自動車ディーラー	選択
4	現在の取引車両の処理ルートの割合	自動車ディーラー	選択
5	質問番号5・6でオートオークションの割合が高くなった要因	自動車ディーラー	記述
6	質問番号5・6で自動車解体業者の割合が高くなった要因	自動車ディーラー	記述
7	利用しているオートオークション会場名と住所	自動車ディーラー	記述・選択
8	自動車リサイクル法に対する意見	自動車ディーラー	記述
9	自動車解体業者への意見	自動車ディーラー	記述

表 5-2 オートオークション会場へのアンケート内容

番号	質問項目	調査対象	回答方式
1	参入時期	オートオークション会場	記述
2	自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化	オートオークション会場	選択
3	出品者の割合	オートオークション会場	記述
4	自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の変化・割合	オートオークション会場	記述・選択
5	落札者の割合	オートオークション会場	記述
6	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参加数の変化	オートオークション会場	選択
7	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取り扱い台数の変化	オートオークション会場	選択
8	オートオークションで落札した車両を解体している件の把握状況	オートオークション会場	選択
9	自動車リサイクル法に対する意見	オートオークション会場	記述
10	オートオークション業者から自動車解体業者への意見	オートオークション会場	記述

自動車ディーラーを選ぶ方法として、まず各自動車メーカーの公式 HP¹⁾から販売店を検索した。現在公式に販売チャンネル分けされているのがトヨタのみであり、他メーカーは販売チャンネルを一つに統一している。トヨタが4つの販売チャンネルを持っていることから、一つのブロック内でのリストアップ数は、各ディーラー4店舗ずつとした。また、ブロック分けについては、各県を南北もしくは東西で2つにブロック分けを行った。

オートオークション会場を選ぶ方法として、中古車オートオークション代行活用ガイド²⁾に紹介されている関西地区の全会場に送付する。

5-3-1 調査対象

・自動車ディーラー

関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）の自動車メーカー（トヨタ・ホンダ・日産・スズキ・ダイハツ）の自動車ディーラー228店舗¹⁾

・オートオークション会場

関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）のオートオークション会場20社²⁾

5-3-2 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。

5-3-3 対象地域の設定理由

・自動車ディーラー

自動車解体業者のアンケートと同様に関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）とした。また、自動車ディーラーの回答が府県別、同府県内でもブロックごとに違いがあるのか調査し、比較するという目的から、一つの県や府で限定せず、更に各府県内を二つにブロック分けを行った。これらの理由から、関西地区に調査範囲を設定し、各府県内を二つにブロック分けをしてアンケートを送付した。

・オートオークション会場

自動車解体業者のアンケートと同様に関西地区（滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）とした。

オートオークション会場へのヒアリング調査。

5-3-4 調査時期

・自動車ディーラーへのアンケート調査

2012年10月31日—2012年11月31日

・オートオークション会場へのアンケート調査

2012年8月31日—2012年9月30日

・オートオークション会場へのヒアリング調査

2013年2月14日

5-3-5 返信状況

・自動車ディーラー

実際、返信があった企業は19社であった。この19社のアンケート結果を分析し、結果を以下にまとめる。

・オートオークション会場

実際、返信があった企業は6社であった。この6社のアンケート結果を分析し、結果を以下にまとめる。

5-4 結果及び考察

5-4-1 ディーラーの引取車両数の変化

自動車ディーラーに引取車両数の変化を調査するにあたり、「引取車両数」・「中古車」・「使用済み自動車」・「取引車両」を図5-1の車両名称定義図に示すように定義した。

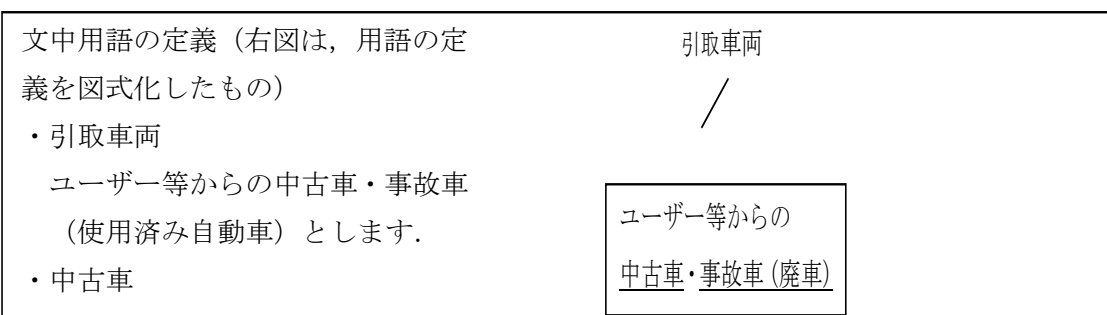


図 5-1 車両名称定義図

5-4-1-1 自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化

ディーラーからオートオークション会場，自動車解体業者，中古車販売に流れる取引車両の元となる引取車両数の調査を行った。表 5-3 に自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化を示す。表 5-3 から、「変わらない」が 61%を占め、「やや増加した」が 17% 「かなり増加した」が 17%となり、「やや減少した」が 6% 「かなり減少した」が 0%となったことから，引取車両数を自動車リサイクル法施行当初と現在で比較すると，引取車両数は同等もしくは増加傾向にあり，減少しているのは極一部と考えられる。

表 5-3 自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の引取り車両数の変化	ディーラー数	割合	n=18
かなり増加した	3	17%	
やや増加した	3	17%	
変わらない	11	61%	
やや減少した	1	6%	
かなり減少した	0	0%	

5-4-1-2 自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車数の変化

表 5-4 に自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車数の変化を示す。表 5-4 から、自動車リサイクル法施行当初の中古車の取り扱い台数を現在と比較すると、「100」と「80」が 39%となり、「50」が 6%「30」「10」が 0%となったことから、中古車数を、自動車リサイクル法施行当初と現在で比較すると、中古車数は同等もしくは若干の減少であり、大きく減少している可能性は低いと考えられる。

表 5-4 自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車数の変化

自動車リサイクル法施行当初の中古車の取り扱い数を100とした際の現在の数	ディーラー数	割合	n=18
100	7	39%	
80	7	39%	
50	1	6%	
30	0	0%	
10	0	0%	
その他	3	17%	

5-4-1-3 自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車数の変化

表 5-5 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数の変化を示す。表 5-5 から、自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車の取り扱い台数を現在と比較すると、「100」が 44%「50」が 17%「80」が 11%となり、「30」と「10」が 6%となったことから、使用済み自動車数は同等であるディーラーが 5 割近くあるが、一方で取り扱い使用済み自動車数が「50」となったディーラーが 17%あることから使用済み自動車数は減少していると考えられる。

表 5-5 自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車数の変化

自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車の取り扱い数を100とした際の現在の数	ディーラー数	割合	n=18
100	8	44%	
50	3	17%	
80	2	11%	
30	1	6%	
10	1	6%	
その他	2	11%	

5-4-1-4 自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化のまとめ

表 5-3, 表 5-4, 表 5-5 から, 引取車両数は, 大きな減少傾向は見られず, むしろ同等か増加傾向にあると考えられる. また, 引取車両を構成する, 中古車と使用済み自動車では, 中古車は, 大きな減少傾向は見られず, むしろ同等か増加傾向にあると考えられるが, 使用済み自動車では, 同等のディーラーもあるが, 大きく減少しているディーラーも存在することから, 使用済み自動車数は減少していると考えられる.

5-4-2 取引車両の処理ルートの変化

5-4-2-1 自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートの変化の有無

表 5-6 に取引車両の処理ルートの変化の有無を示す. 取引車両の処理ルートは, 表 5-6 から, 「変化はない」が 74%を占め, 「少し変化がある」が 16%, 「変化がある」が 11%となった. この結果から, 自動車リサイクル法施行当初と現在を比較して, ディーラーからの取引車両の流れには, 大きな変化はないものの一部では処理ルートに変化があることから, 自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じていることが判明した.

表 5-6 取引車両の処理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の取引車両の処理ルートの変化	ディーラー数	割合	n=19
変化がある	2	11%	
少し変化がある	3	16%	
変化はない	14	74%	

5-4-2-2 自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートの変化の内訳

表 5-7 に自動車リサイクル法施行当初と現在の取引車両の処理ルートの割合を示す. 処理ルートの内訳としては, 表 5-7 から自動車リサイクル法施行当初は, 「自動車解体業者」が 36. 8%, 「オートオークション会場」34. 4%を占めた. 現在の処理ルートの内訳は, 「自動車解体業者」が 36. 7%, 「オートオークション会場」33. 9%となっており, 自動車リサイクル法施行当初と現在での処理ルートの割合はほぼ同じであったことから, 自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した.

表 5-7 自動車リサイクル法施行当初と現在の取引車両の処理ルートとの割合

取引車両の処理ルートとの割合	施行当初	現在	n=18
自動車解体業者	36.8%	36.7%	
オートオークション	34.4%	33.9%	
その他	27.6%	28.9%	

5-4-2-3 自動車リサイクル法施行当初と現在のルート変化の要因

自動車リサイクル法施行当初と現在の取引車両の処理ルートの変化の要因を解明するため、表 5-7 の質問項目回答者 18 社に対して、変化の要因について質問を行った。その結果、自動車解体業者の割合が高くなった回答者が 3 社、オートオークション会場の割合が多くなった回答者 4 社から以下の回答を得ることが出来た。

- ・自動車解体業者の割合が高くなった回答者
 - * オートオークション会場の相場が以前に比べて下がったため
 - * (低年式車) 古い年式の下取り車が増加したため
 - * 乗換年数が増加し、解体まで乗る人が増えたため
- ・オートオークション会場の割合が高くなった回答者
 - * 極力商品として活かすため
 - * 輸送面での効率がよいため
 - * 下取りとしての取り扱いが増加したため
 - * オートオークション会場での取引が増加したため

以上の回答から、処理ルートの変化の要因は、(自動車解体業者の割合が高くなった回答者) では、オートオークション会場の相場の減少と、乗換年数の増加により低年式の下取り車両の割合が増加したため商品としての価値が減少し、自動車解体業者の割合が増加したと考えられる。(オートオークション会場の割合が高くなった回答者) では、1 点目に、下取りとしての取り扱いの増加や、極力商品として活かすなど、車両の長期利用の傾向にシフトしていること。2 点目に、輸送面での効率がよいというオートオークション会場のアクセスの利便性が考えられ、オートオークション会場の割合が高くなったと考えられる。

5-4-2-4 利用されているオートオークション会場の割合

表 5-8 に利用されているオートオークション会場の割合を示す。表 5-8 から、利用されているオートオークション会場の上位の殆どを「大阪」と「兵庫」が占め、一方で東海圏のオートオークション会場が下位を占めたことから、関西の自動車ディーラーの利用しているオートオークション会場は兵庫・大阪の会場に利用が集中していることが判明した。

表 5-8 利用されているオートオークション会場の割合

オートオークション会場	都道府県	回答率(n=15)
HAA神戸オークション	兵庫県	40%
JU奈良オークション	奈良県	40%
TAA近畿オークション	大阪府	27%
ホンダオートオークション関西	兵庫県	27%
IAA大阪オートオークション会場	大阪府	20%
ベイオーク	大阪府	20%
スズキオークション近畿/大阪	大阪府	20%
NAAオーサカオークション	大阪府	20%
ハナテンオートオークション	大阪府	20%
大阪日産オートオークション	大阪府	13%
LAA関西オークション	兵庫県	13%
大阪マツダオートオークション	大阪府	7%
GNNオートオークション	大阪府	7%
DAA大阪ダイハツ/DKAダイハツ近畿オークション	大阪府	7%
USS神戸	兵庫県	7%
京都オートオークション	京都府	7%
CAA岐阜オートオークション会場	岐阜県	7%
CAA中部オートオークション会場	愛知県	7%
USS名古屋オートオークション会場	愛知県	7%
SAA浜松オートオークション会場	静岡県	7%
TAA中部	三重県	7%
JU大坂・USSオークション	大阪府	0%
ZIP大阪オークション	兵庫県	0%
いすゞモーターオークション西 (I.M.A.W)	兵庫県	0%
彦根ハナテン・JU滋賀オークション	滋賀県	0%

5-4-3 ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価

5-4-3-1 ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価

ディーラーの立場からの自動車リサイクル法への評価に関する質問には 4 社から以下のような回答を得ることが出来た。

- ・処理時の書類やネット等での処理が複雑であり、もっと簡素化して欲しい
- ・事務処理が複雑で時間がかかる。また、書類上の廃車手続きをする上で解体作業が完了するまで税金の還付請求が出来ないなど、時間のロスがある
- ・山林等の不法投棄の減少はとても評価できる
- ・下取り車として引取時にリサイクル委託に基づきユーザーに支払っているが、解体処理については自動車解体業者からのリサイクル料としての取扱いがなく、預託金の使途が不明であり不信感を持っている。中古車として流通する場合はリサイクル預託金はリサイクル料として計算をされているが最終処分までのリサイクル料の流れが不明

以上のことから、ディーラーの立場からの自動車リサイクル法への評価としては、不法投棄の減少はとても評価できるが、複雑な事務処理や、預託金の使途の不透明さ、最終処分までのリサイクル料の流れの不透明さが問題となっていることが分かった。

5-4-4 オートオークション会場の取り扱い台数の変化

5-4-4-1 自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化

表 5-9 に自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化を示す。オートオークション会場での取り扱い台数は、表 5-9 から自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、「変わらない」が 80%、「やや増加した」が 20%であることから、オートオークション会場での取扱い台数は増加傾向にあると考えられる。

表 5-9 自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化	オートオークション会場	割合	n=5
かなり増加した	0	0%	
やや増加した	1	20%	
変わらない	4	80%	
かなり減少した	0	0%	
やや減少した	0	0%	

5-4-5 オートオークション会場での、自動車の出品者と落札者

5-4-5-1 自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の変化の有無

表 5-10 に自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車の出品者の変化の有無を示す。自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の変化は、表 5-10 から「全くない」が 67%、「ある」が 17%、「あまりない」が 17%となり、出品者に大きな変化はないが、一部では変化があることが判明した。

表 5-10 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車の出品者の変化の有無

自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車の出品者の変化	オートオークション会場	割合	n=6
ある	1	17%	
少しある	0	0%	
あまりない	1	17%	
全くない	4	67%	

5-4-5-2 自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の割合の変化

表 5-11 に自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車出品者の割合の変化を示す。表 5-11 から、自動車リサイクル法施行当初と現在で、自動車出品者の割合を比較すると、「自動車ディーラー」が 63% から 41% に減少しているが、「中古車販売業者」では 28% から 33% に増加、「中古車買取専門業者」でも 10% から 21% に増加していることが判明した。以上のことから、「自動車ディーラー」は、出品者の割合では、自動車リサイクル法施行当初と現在と共に、最も高いが、出品者の中では唯一減少していることが判明した。

オートオークション A 会場へのヒアリング結果から「自動車ディーラー」が、出品者の中で最も割合が高いのは、自動車ディーラーからオートオークションへのニーズが高い為である。自動車ディーラーは下取りした車両が、事故車・低年式車・故障する可能性のある車両などの場合、顧客からの信頼維持、また、他メーカーの車種の場合、店頭での販売は困難であるためや、自動車解体業者に流すよりもオートオークション会場に流す方が、利益が高いなど、オートオークション会場に出品するニーズがあることが判明した。

次に中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を海外に中古車として輸出するようになったことが、「中古車販売業者」と「中古車買取専門業者」が増加している要因であることが判明した。

表 5-11 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車出品者の割合の変化

自動車出品者の割合 の変化	施行当初 (n=2)	現在(n=6)
自動車ディーラー	63%	41%
中古車販売業者	28%	33%
中古車買取専門業者	10%	21%
その他	0%	6%

5-4-5-3 自動車の落札者の割合

表 5-12 に落札者の割合を示す。表 5-12 から、「中古車販売業者」が 44%、「自動車解体業者」が 24% 「自動車ディーラー」が 13% となり、中古車販売業者が最も高いことが判明した。

一方で、出品者では最も高い割合にあった自動車ディーラーが、落札者では最も低い割合であることが判明した。

また、オートオークション A 会場へのヒアリング結果から「自動車解体業者」が 24% を占めているが、これはオートオークション会場で取扱う中古車の質が低下しているためである {オートオークション会場毎にオートオークションの会場の特性（取り扱い中古車の質）が異なるため、自動車解体業者の参加比率はオートオークション会場毎に異なる}。中古車の質が低下している要因は 2 点存在し、1 点目は、新車販売台数が伸びないため、代替サイクルが長期化し、5 年以内の良質な中古車数の減少、2 点目にエコカー減税の導入によ

る新車販売台数の先食いの為であることが判明した。

表 5-12 落札者の割合

落札者の割合	割合	n=6
中古車販売業者	44%	
自動車解体業者	24%	
自動車ディーラー	13%	
その他	19%	

5-4-5-4 自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化

表 5-13 に自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化を示す。表 5-13 から、「かなり増加した」、「やや増加した」、「変わらない」がそれぞれ 33%ずつを占め「やや減少した」や「かなり減少した」が 0%であることから、自動車リサイクル法施行後は、自動車解体業者の参加数は増加傾向にあると考えられる。

表 5-13 自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化

自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化	オートオークション会場	割合	n=6
かなり増加した	2	33%	
やや増加した	2	33%	
変わらない	2	33%	
やや減少した	0	0%	
かなり減少した	0	0%	

5-4-6 使用済み自動車の取り扱い台数の変化

5-4-6-1 使用済み自動車の取り扱い台数の変化

表 5-14 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の取り扱い台数の変化を示す。表 5-14 から、「かなり増加した」、「変わらない」がそれぞれ 33%を占め、「やや増加した」「やや減少した」が 17%であることから、自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、使用済み自動車の取り扱い台数は増加傾向にあると考えられる。

表 5-14 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取り扱い台数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車の取り扱い台数の変化	回答数	回答率	n=6
かなり増加した	2	33%	
やや増加した	1	17%	
変わらない	2	33%	
やや減少した	1	17%	
かなり減少した	0	0%	

5-4-7 自動車解体業者のオートオークション会場への参加の要因

5-4-7-1 自動車解体業者のオートオークション会場への参加の経緯

オートオークション A 会場へのヒアリング結果から自動車解体業者のオートオークション会場への参加の経緯として以下のことが挙げられる。

- ・中古車業界がグローバル化したことで、輸出により中古車に価値が付くようになった
- ・鉄価格の変化
- ・自動車リサイクル法により車両の流れが一定のところ（規模の大きい自動車解体業者）に集中するようになった

↓

- ・自動車解体業者への在庫量が減少

↓

- ・オートオークション会場に参加

5-4-8 オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価

5-4-8-1 オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価

オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法への評価に関する質問には 4 社から以下のような回答を得ることが出来た。

- ・自動車解体業者が末端で実際に車両を解体しているか否かは AA で流通している時点では商品車として取扱っている関係であまり意識していない。⇒解体車となるのは売買成立後である。実際に商品車として流通させているケースも多い。同法自体はマニフェストと管理などにより解体車がきちんと再利用（原料などとして）されていれば良法と思う

- ・当初はオークション流通でリサイクル料金の持ち回りで車両代金の他に新たに増えて混乱した。現在も多様な税・上記内容等で複雑にいる
- ・現状では客観的に見てスクラップ車と決められているみたいですがユーザーより引取業者がリサイクル料も業者負担で引き取る場合通常の中古車として商売ができオークションに出品している。よって、リサイクル法施行の目的である低年式車の全廃は不可能であり完全な法律ではないと考えられる。粗鉄相場が上昇すればスクラップ車としての流通量が減少し下落すれば流通量も増えスクラップ業者がオークションで落札することもなくなる
- ・リサイクル料金を預託されている車、未預託の車があり徹底されていない

以上のことから、電子マニフェストの導入によりきちんと解体車が処理されていれば良法と評価出来るが、多様な税等の複雑な仕組みの解消、中古車と使用済み自動車との明確な区別基準の導入、リサイクル料金の預託・未預託車の徹底が必要と考えられる。

5-4-8-2 自動車リサイクル法の目的達成におけるオートオークション会場の役割

オートオークション A 会場へのヒアリング結果から、自動車リサイクル法の目的達成におけるオートオークション会場の役割について以下のことが明らかになった。

- ・鉄価格が上昇すればスクラップ車としての価値が上昇するため放置車両が活かされるようになり、そのためにはオートオークション会場が介されるので、自動車リサイクル法の目的達成に貢献出来る。
- ・オートオークション会場を介すことで、企業にはコンプライアンスがあるためきちんと解体されるため自動車リサイクル法の目的である環境負荷の低減に貢献出来る。

5-5 まとめ

本章では自動車解体業者に影響を与えていると考えられる関係業者（自動車ディーラー、オートオークション会場）について、自動車リサイクル法施行当初と現在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。

<自動車ディーラー>

(1) 自動車ディーラーの引取車両数の変化

①自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化

引取車両数を自動車リサイクル法施行当初と現在で比較すると、引取車両数は同等もしくは増加傾向にあり、減少しているのは極一部と考えられる。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車数の変化

中古車数を、自動車リサイクル法施行当初と現在で比較すると、中古車数は同等もし

くは若干の減少であり、大きく減少している可能性は低いと考えられる。

③自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車数の変化

自動車リサイクル法施行当初の使用済み自動車の取り扱い台数を現在と比較すると、使用済み自動車数は同等であるディーラーが 5 割近くあるが、一方で使用済み自動車数が「50」となったディーラーが 17%あることから使用済み自動車数は減少していると考えられる。

④自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化のまとめ

引取車両数は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられる。また、引取車両を構成する、中古車と使用済み自動車では、中古車は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられるが、使用済み自動車では、同等のディーラーもあるが、大きく減少しているディーラーも存在することから、使用済み自動車数は減少していると考えられる。

(2) 取引車両の処理ルートの変化

①自動車リサイクル法施行当初と現在の処理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して、処理ルートには、大きな変化はないものの一部では処理ルートに変化があることから、自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じていることが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートの変化の内訳

自動車リサイクル法施行当初と現在での処理ルートの割合はほぼ同じであったことから、自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した。

③自動車リサイクル法施行当初と現在のルート変化の要因

処理ルートの変化の要因は、(自動車解体業者の割合が高くなった回答者)では、オートオークション会場の相場の減少と、乗換年数の増加により低年式の下取り車両の割合が増加したため商品としての価値が減少し、自動車解体業者の割合が増加したと考えられる。(オートオークション会場の割合が高くなった回答者)では、1点目に、下取りとしての取り扱いの増加や、極力商品として活かすなど、車両の長期利用の傾向にシフトしていること。2点目に、輸送面での効率がよいというオートオークション会場のアクセスの利便性が考えられ、オートオークション会場の割合が高くなったと考えられる。

④利用されているオートオークション会場の割合

利用されているオートオークション会場の上位の殆どを「大阪」と「兵庫」が占め、一方で東海圏のオートオークション会場、下位を占めたことから、関西のオートオークション会場は兵庫・大阪の会場に利用が集中していることが判明した。

(3) ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価

①ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価

ディーラーの立場からの自動車リサイクル法への評価としては、不法投棄の減少はとも評価できるが、複雑な事務処理や、預託金の使途の不透明さ、最終処分までのリサイクル料の流れの不透明さが問題となっていることが分かった。

<オートオークション会場>

(4) オートオークション会場の取り扱い台数の変化

①自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化

オートオークション会場での取り扱い台数は増加傾向にあると考えられる。

(5) オートオークション会場での、自動車の出品者と落札者

①自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の変化の有無

出品者に大きな変化はないが、一部では変化があることが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の割合の変化

自動車ディーラーは、出品者の割合では、自動車リサイクル法施行当初と現在と共に、最も高いが、出品者の中では唯一減少していることが判明した。

自動車ディーラーは下取りした車両が、事故車・低年式車・故障する可能性のある車両などの場合、顧客からの信頼維持、また、他メーカーの車種の場合、店頭での販売は困難であるためや、自動車解体業者に流すよりもオートオークション会場に流す方が、利益が高いなど、オートオークション会場に出品するニーズがあることが判明した。

また中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を海外に中古車として輸出するようになったことが、「中古車販売業者」と「中古車買取専門業者」が増加している要因であることが判明した。

③自動車の落札者の割合

中古車販売業者が最も高いことが判明した。一方で、出品者では最も高い割合にあった自動車ディーラーが、落札者では最も低い割合であることが判明した。

「自動車解体業者」が24%を占めているが、これはオートオークション会場で取扱う中古車の質が低下しているためであり、中古車の質が低下している要因は2点存在し、1点目は、新車販売台数が伸びないため、代替サイクルが長期化し、5年以内の良質な中古車数の減少、2点目にエコカー減税の導入による新車販売台数の先食いの為であることがヒアリング結果から判明した。

④自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化

自動車リサイクル法施行後は、自動車解体業者の参加数は増加傾向にあると考えられる。

(6) 使用済み自動車の取り扱い台数の変化

①使用済み自動車の取り扱い台数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、使用済み自動車の取り扱い台数は増加傾向にあると考えられる。

(1) 自動車解体業者のオートオークション会場への参加の経緯

- ・中古車業界がグローバル化したことで、輸出により中古車に価値が付くようになった
- ・鉄価格の変化
- ・自動車リサイクル法により車両の流れが一定のところ（規模の大きい自動車解体業者）に集中するようになった

↓

- ・自動車解体業者への在庫量が減少

↓

- ・オートオークション会場に参加

(8) オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価

①オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価

電子マニフェストの導入によりきちんと解体車が処理されていれば良法と評価出来るが、多様な税等の複雑な仕組みの解消、中古車と使用済み自動車との明確な区別基準の導入、リサイクル料金の預託・未預託車の徹底が必要と考えられる。

②自動車リサイクル法の目的達成におけるオートオークション会場の役割

- ・鉄価格が上昇すれば放置車両が活かされるようになり、そのためにはオートオークション会場が介されるので、自動車リサイクル法の目的達成に貢献出来る。
- ・オートオークション会場を介すことで、企業にはコンプライアンスがあるためきちんと解体されるため自動車リサイクル法の目的である環境負荷の低減に貢献出来る。

<参考文献>

1) 各自動車メーカーの公式 HP

- ・トヨタ自動車：<<http://toyota.jp/service/dealer/spt/search-addr>>， 2012-10-8
- ・ホンダ技研工業株式会社：<<http://shopsearch.honda.co.jp/auto/area/>>， 2012-10-8
- ・日産自動車：<<http://www.nissan.co.jp/>>， 2012-10-8
- ・スズキ株式会社：<<http://www.suzuki.co.jp/>>， 2012-10-8
- ・ダイハツ工業株式会社：<<http://www.daihatsu.co.jp/>>， 2012-10-8

2) 中古車オートオークション会場代行活用ガイド：<<http://t-map.jp/kinki.html>>， 2012-8-20

第六章

結論

6-1 本研究の結論

本研究の目的は以下の3つである。

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

6-1-1 目的1の結論

(1)自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合について、以下のことが明らかになった。

①自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合

新規参入者は17.5%となり、継続者に比べ低い回答率となったことから、関西の自動車解体業者は、新規参入者の方が割合が低いことが判明した。

(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について、以下のことが明らかになった。

①使用済み自動車の引き取りルートの変化の有無

[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、[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

[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ことが判明した。

③現在の使用済み自動車引き取りルート

[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ことが判明した。

④使用済み自動車の解体数

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ためであることが判明した。

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使用済み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が判明した。

⑦ディーラーからの使用済み自動車の流れの変化

[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。「ディーラーからの入庫数減」の要因は、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。

上記の点について、以下にまとめる

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については、両時期共に「整備業者」が最も高い割合となっており、使用済み自動車を引き取るルートには大部分で変化が発生しており、その変化は、[継続]の方がより顕著に表れている。毎月の使用済み自動車解体数は、増加している回答者も一部存在するが、殆どが減少していることが判明した。また、[新規]、[継続]と共に、ディーラーからの入庫数減少が顕著となっており、その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。以上から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は、ディーラーからの入庫数減少であると考えられる。

(3)入庫数補填のための対策について以下のことが明らかになった。

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自動車解体業者の一部で増加していることが判明した。

②オートオークション会場の利用頻度

[全体]、[新規]、[継続]の全てでオートオークション会場は利用されているが、「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ことが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

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自動車解体業者の一部で増加していることが判明した。[全体]、[新規]、[継続]の全てでオートオークション会場は利用されているが、[新規]が最もオートオークション会場の利用が盛んであり、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。また、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ことも判明した。

(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について以下のことが明らかになった。

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

[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化したことが判明した。

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であることが判明した。

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。

上記の点について、以下にまとめる

自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化は、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化したことが判明した。また、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。

(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について以下のことが明らかになった。

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、[継続]の方が厳しい評価となっていることが判明した。

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

[新規]では、環境保全の面で評価が高く、[継続]では放置車両問題解決の面が評価が高くなった要因であることが判明した。

・自動車リサイクル法を低く評価するグループ

[新規]では、自動車リサイクル法施行に伴う設備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であることが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

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は、「全体」では、中間的な評価であるが、[継続]の方が厳しい評価となっていることが判明した。評価の要因としては、同法を高く評価するグループでは、[新規]では、環境保全の面で評価が高く、[継続]では放置車両問題解決の面が評価が高くなった要因であり、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であることが判明した。

(6)自動車リサイクル法の見直しについて以下のことが明らかになった。

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ことが判明した。

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、行政の責任の丸投げや車の流れの変化、[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が動機となっていることが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

自動車リサイクル法の見直しについては、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、あまり認知されておらず、また、[継続]に比べて[新規]の方が認知度が低いことが判明した。

・目的1の結論のまとめ

関西の自動車解体業者は、新規参入者の方が割合が高く、経営状態は、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化しており、本研究の着手段階で、経営状態の改善に繋がると推測していた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。

また、本研究の着手段階で、経営状態に最も影響与えると推測していた使用済み自動車の入庫数の変化と要因については、使用済み自動車を引き取るルートは特に[継続]で大部分

で変化が発生しており、毎月の使用済み自動車解体数は、殆どの自動車解体業者で減少している。特に、ディーラーからの入庫数減少が顕著である。ディーラーから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ためである。そのため、減少した入庫数補填のため為に、特に[新規]で収益を上げるためオートオークション会場が利用されるようになった。

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、[継続]の方が厳しい評価となっており、主に、環境保全の面は高く評価されているが、自動車リサイクル法の不平等性や不透明性などは低く評価されている。自動車リサイクル法の見直しについては、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、あまり認知されておらず、また、[継続]に比べて[新規]の方が認知度が低いことが判明した。

6-1-2 目的2の結論

(1)自動車解体業者の新規参入・継続理由については以下のことが明らかになった。

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、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

自動車解体業者の参入理由は、[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」であるのに対して、[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」等であった。したがって、[継続]と[新規]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

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。

上記の点について、以下にまとめる

自動車解体業者の新規参入・継続理由については、自動車解体業者の参入理由は、[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」であるのに対して、[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」等であった。したがって、[継続]と[新規]では参入理由の傾向に大きな

違いが認められた。

また、継続理由は[新規]では、多角経営や中古部品販売、負債などが挙げられるが、[継続]では、自動車解体業に特化していることや、世の中に必要な仕事の為などが挙げられ、継続理由は大きく異なることが判明した。また、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が容易であったと考えられるが、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り、前職が、解体業に必要な設備の一部が整っている整備業者等の車関係である方が参入しやすく、また、自動車リサイクル法施行に伴う設備投資は新規参入を阻害する要因となっている。

2005年以降は参入が難しくなったと推測する。

(2)多角経営の実施状況については以下のことが明らかになった。

①多角経営の実施の有無

多角経営は、[継続]よりも[新規]で多く行われていることが判明した。

②多角経営の開始時期

多角経営は、[新規]、[継続]共に自動車リサイクル法施行以前から行われていたことが判明した。

③具体的な多角経営の内容

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ことが判明した。

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であることが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

多角経営の実施状況については、[継続]よりも[新規]で多く行われており、[新規]、[継続]共に自動車リサイクル法施行以前から行われていたことが判明し、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ことが判明した。

・目的2の結論のまとめ

自動車解体業者の新規参入・継続理由については、自動車解体業者の参入理由は、[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」であるのに対して、[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のため」等であった。したがって、[継続]と[新規]では参入理由の傾向に大きな違いが認められた。

継続理由は、[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」であるのに対して、[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。

また、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。

多角経営の実施状況については、[継続]よりも「新規」で多く行われており、[新規]、[継続]共に自動車リサイクル法施行以前から行われており、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ことが判明した。

6-1-3 目的3の結論

<自動車ディーラー>

(1)自動車ディーラーの引取車両数の変化については以下のことが明らかになった。

①自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在と比較すると、引取車両数は同等もしくは増加傾向にあり、減少しているのは極一部であることが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車数の変化

中古車数は同等もしくは若干の減少であり、大きく減少している可能性は低いことが判明した。

③自動車リサイクル法施行当初と現在の使用済み自動車数の変化

使用済み自動車数は減少していることが判明した。

④自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化のまとめ

引取車両数は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられる。また、引取車両を構成する、中古車と使用済み自動車では、中古車は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられるが、使用済み自動車では、同等のディーラーもあるが、大きく減少しているディーラーも存在することから、使用済み自動車数は減少していると考えられる。

上記の点について、以下にまとめる

引取車両数は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられる。

また、引取車両を構成する、中古車と使用済み自動車では、中古車は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられるが、使用済み自動車では、同等のディーラーもあるが、大きく減少しているディーラーも存在することから、使用済み自動車数は減少していると考えられる。

(2)取引車両の処理ルートの変化については以下のことが明らかになった。

①自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートの変化の有無

自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じていることが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートの変化の内訳

処理ルートの割合はほぼ同じであったことから、自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した。

③自動車リサイクル法施行当初と現在のルート変化の要因

処理ルートの変化の要因

*自動車解体業者の割合が高くなった回答者

- ・オートオークション会場の相場の減少のため
- ・乗換年数の増加により低年式の下取り車両の割合が増加したため商品としての価値が減少したため

*オートオークション会場の割合が高くなった回答者

- ・下取りとしての取り扱いの増加や、極力商品として活かすなど、車両の長期利用の傾向にシフトしているため
- ・オートオークション会場のアクセスの利便性（輸送面での効率がよい）ため

④利用されているオートオークション会場の割合

利用されているオートオークション会場の上位の殆どを「大阪」と「兵庫」が占め、一方で東海圏のオートオークション会場は下位を占めたことから、関西の自動車ディーラーの利用オートオークション会場は兵庫・大阪の会場に利用が集中していることが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

取引車両の処理ルートの変化については、自動車リサイクル法施行当初と現在の処理ルートと比較すると、自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じているが、処理ルートの割合はほぼ同じであったことから、自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した。

処理ルートの変化の要因として、自動車解体業者の割合が高くなった要因はオートオークション会場の相場の減少や、低年式車両の下取り増加などが挙げられ、オートオークション会場の割合が高くなった要因は、車両の長期利用の傾向へのシフトや、オートオークション会場のアクセス利便性が挙げられる。

利用されているオートオークション会場は、兵庫・大阪の会場に利用が集中していることが判明した。

(3)ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価については以下のことが明らかになった。

①ディーラーの立場からの自動車リサイクル法の評価

不法投棄の減少はとても評価できるが、複雑な事務処理や、預託金の使途の不透明さ、最終処分までのリサイクル料の流れの不透明さが問題となっていることが判明した。

<オートオークション会場>

(4)オートオークション会場の取り扱い台数の変化については以下のことが明らかになった。

①自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化

オートオークション会場での取扱い台数は増加傾向にあることが判明した。

(5)オートオークション会場での、自動車の出品者と落札者については以下のことが明らかになった。

①自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の変化の有無

出品者に大きな変化はないが、一部では変化があることが判明した。

②自動車リサイクル法施行当初と現在の出品者の割合の変化

自動車ディーラーは、出品者の割合では、自動車リサイクル法施行当初と現在と共に、最も高いが、出品者の中では唯一減少していることが判明した。

自動車ディーラーは下取りした車両の処理や自動車解体業者に流すよりもオートオークション会場に流す方が、利益が高いなど、オートオークション会場に出品するニーズがあることがヒアリング結果から判明した。

中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を海外に中古車として輸出するようになったことが、「中古車販売業者」と「中古車買取専門業者」が増加している要因であることがヒアリング結果から判明した。

③自動車の落札者の割合

中古車販売業者が最も高いことが判明した。一方で、出品者では最も高い割合にあった自動車ディーラーが、落札者では最も低い割合であることが判明した。

「自動車解体業者」が24%を占めているのはオートオークション会場で取扱う中古車の質が低下しているためであり、中古車の質が低下している要因は、1点目は、新車販売台数が伸びないため、代替サイクルが長期化し、5年以内の良質な中古車数の減少、2点目にエコカー減税の導入による新車販売台数の先食いの為であることがヒアリング結果から判明した。

④自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化

自動車解体業者の参加数は増加傾向にあることが判明した。

上記の点について、以下にまとめる

オートオークション会場での、自動車の出品者については、自動車リサイクル法施行当初と現在では、自動車ディーラーが最も多く、その要因は自動車ディーラーは下取りした車両の処理、更に、自動車解体業者に流すよりもオートオークション会場に流す方が、利益が高いなど、オートオークション会場に出品するニーズがあり、落札者については、中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を

海外に中古車として輸出するようになったことにより中古車販売業者が最も高いことが判明した。

また、自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数は増加傾向にあることが判明した。

(6)使用済み自動車の取り扱い台数の変化については以下のことが明らかになった。

①使用済み自動車の取り扱い台数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、使用済み自動車の取り扱い台数は増加傾向にあることが判明した。

(7) 自動車解体業者のオートオークション会場への参加の経緯

①自動車解体業者のオートオークション会場への参加の経緯

中古車業界がグローバル化したことで、輸出により中古車に価値が付くようになったことや、鉄価格の変化、自動車リサイクル法により車両の流れが一定のところに集中するようになったことから、自動車解体業者への在庫量が減少しオートオークション会場に参加するようになった。

(8)オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価については以下のことが明らかになった。

①オートオークション会場の立場からの自動車リサイクル法の評価

電子マニフェストの導入によりきちんと解体車が処理されていれば良法と評価出来るが、多様な税等の複雑な仕組みの解消、中古車と使用済み自動車と中古車との明確な区別基準の導入、リサイクル料金の預託・未預託車の徹底が必要と評価されていることが判明した。

②自動車リサイクル法の目的達成におけるオートオークション会場の役割

鉄価格が上昇すれば、スクラップ車の価値が上昇することで放置車両が活かされるようになり、そのためにはオートオークション会場が介され、また、オートオークション会場を介すことで、企業にはコンプライアンスがあるためきちんと解体されるため自動車リサイクル法の目的である環境負荷の低減に貢献出来る。

上記の点について、以下にまとめる

多様な税等の複雑な仕組みの解消、中古車と使用済み自動車と中古車との明確な区別基準の導入、リサイクル料金の預託・未預託車の徹底が必要とされており、また、鉄価格が上昇すれば放置車両が活かされるようになり、そのためにはオートオークション会場が介され、また、オートオークション会場を介すことで、企業にはコンプライアンスがあるためきちんと解体されるため自動車リサイクル法の目的である環境負荷の低減に貢献出来る。

・目的3の結論のまとめ

<ディーラー>

引取車両数は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあると考えられるが、引取車両を構成する、中古車と使用済み自動車では、中古車は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあるが、使用済み自動車では、使用済み自動車数は減少していると考えられる。

取引車両の処理ルートの変化については、自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じているが、処理ルートの割合はほぼ同じであったことから、自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した。

処理ルートの変化の要因として、自動車解体業者の割合が高くなった要因はオートオークション会場の相場の減少や、低年式車両の下取り増加などが挙げられ、オートオークション会場の割合が高くなった要因は、車両の長期利用の傾向へのシフトや、オートオークション会場のアクセス利便性が挙げられる。自動車ディーラーに利用されているオートオークション会場は、兵庫・大阪の会場に利用が集中していることが判明した。

自動車リサイクル法の評価は、主に、環境保全の面は高く評価されているが、自動車リサイクル法の複雑さや不透明性などは低く評価されている。

<オートオークション会場>

オートオークション会場での取り扱い台数は増加傾向にあり、自動車の出品者については、自動車ディーラーが最も多く、その要因は自動車ディーラーは下取りした車両の処理、更に、自動車解体業者に流すよりもオートオークション会場に流す方が、利益が高いなど、オートオークション会場に出品するニーズがあり、落札者については、中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を海外に中古車として輸出するようになったことにより中古車販売業者が最も高いことが判明した。また、自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数は増加傾向にあることが判明した。

中古車業界がグローバル化したことで、輸出により中古車に価値が付くようになったことや、鉄価格の変化、自動車リサイクル法により車両の流れが一定のところに集中するようになったことから、自動車解体業者への在庫量が減少しオートオークション会場に参加するようになった。

自動車リサイクル法の評価は多様な税等の複雑な仕組みの解消、中古車と使用済み自動車と中古車との明確な区別基準の導入、リサイクル料金の預託・未預託車の徹底が必要とされており、また、鉄価格が上昇すれば放置車両が活かされるようになり、そのためにはオートオークション会場が介され、また、オートオークション会場を介すことで、企業にはコンプライアンスがあるためきちんと解体されるため自動車リサイクル法の目的である環境負荷の低減に貢献出来る。

6-2 研究全体を通しての考察

6-2-1 今後の自動車解体業者の経営改善のためのポイント

使用済み自動車を引き取るルートと入庫数は大部分で変化が生じ減少しているため、経営状態の変化は、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化している。そのため、今後の経営状態の改善の為には、以下の事が有効であると考えられる。

- ・経営統合などのグループ化

自動車リサイクル法施行後は、車両の流れが大きな規模の自動車解体業者に一点集中しているため、経営統合などのグループ化を行い、規模を拡大することで使用済み自動車の安定確保や経営基盤の強化を図る必要がある。

- ・オートオークション会場の利用

ディーラーからの入庫数減少の大きな要因は、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も要因の一つである。オートオークション会場での使用済み自動車の取り扱い台数は現在増加傾向にあるため、自動車解体業者内で増加しているオートオークション会場の利用をより増加させていくべきである。また、自動車ディーラーに利用されているオートオークション会場は、兵庫・大阪の会場に利用が集中しており、更に、オートオークション会場毎に取扱う中古車の質も異なるため、その点を考慮し利用することで、使用済み自動車のより安定した確保が期待できる。

- ・多角経営の実施

多角経営は、経営状態改善の為に行われていることが多く、自動車解体業者にとって、最も行いやすい「自動車販売・買取」を行うことで、経営状態の改善が期待できる。

6-2-2 車両の流れの変化

自動車ディーラーの引取車両数に大きな減少傾向は見れないが、使用済み自動車数は減少している。取引車両の処理ルートの変化については、自動車ディーラー個々としては取引車両の処理ルートに少し変化が生じているが、処理ルートの割合はほぼ同じであったことから、自動車ディーラー全体では変化がないことが判明した。

また、オートオークション会場での使用済み自動車の取り扱い台数は増加傾向にある。

更に、中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車として位置付けられていた車両に価値が付き海外で再利用され、自動車解体業者に入庫する量が減少した。

6-2-3 自動車リサイクル法の評価と改善点

自動車リサイクル法の成果として一般的に認知されている不法投棄の減少等、環境負荷の低減は、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共に、高く評価

しているが、一方で、自動車リサイクル法の不平等性・不透明性や、複雑な事務作業やシステム、自動車のリサイクル料金のユーザー負担が問題となっていることから、今後は自動車リサイクル法の不透明性、不平等性の改善や、複雑なシステムの改善、リサイクル料金は生産者責任とするべきなど、自動車リサイクル法のシステムを改善する必要がある。

6-2-4 オートオークション会場の位置づけ

研究当初は、オートオークション会場は自動車解体業者の経営に悪影響を与えると考えていたが、現在では解体車両を入手する上では欠かせないものとなっており、また、乗れる車は国内で、もしくは、海外に輸出され再利用されるため、日本全体・世界全体でみると望ましい存在である。

6-2-5 不況時の車両の流れの変化の可能性

6-2-2 でも述べたように、現在、中古車は海外にも輸出され再利用されているが、日本国内が不況になった場合、新車販売台数の減少、代替サイクルの更なる長期化により中古車の質が更に低下や、解体まがいの車両が増加する。その場合、海外でも中古車としての価値は低下するため、中古車として海外に輸出されている現在の車両の流れは変化すると考えられる。

6-3 今後の課題

- ・本研究では、研究対象とした自動車解体業者、自動車ディーラー、オートオークション会場のアンケートの返信率が低い結果となった。その理由として、アンケートの回答方式に記述を多く含んだことが挙げられ、回答を断念したケースも考えられる。回答頂いた自動車解体業者、自動車ディーラー、オートオークション会場からは丁寧に答えて頂き、貴重な情報を得ることが出来たが、回答しやすいアンケート票を作成し、返信率を上げる必要がある。

- ・調査対象地を本研究では関西に設定したが、その他の地域にも調査対象地を拡大することで異なる傾向を見出せる可能性がある。特に、関東は自動車解体業者数が関西と比較して多いため、今後は、調査対象地の拡大や、関西と関東の比較を行うことも必要であると考える。

- ・自動車ディーラーの選定の際に、自動車ディーラーの回答が府県別、同府県内でもブロックごとに違いがあるのか調査し、比較するという目的から、一つの県や府で限定せず、更に各府県内を二つにブロック分けを行ったが、ブロック分けまで分析・考察が行えなかったため、今後は、ブロックごとの考察も必要であると考える。

謝辞

本研究を進めるにあたり、アンケート調査にご協力頂きました自動車解体業者の皆様、自動車ディーラーの皆様、オートオークション会場の皆様、また、電話調査で自動車解体業者の現状を詳しく丁寧に教えて頂いた自動車解体業者の O 様、ヒアリングさせて頂いた整備業者 A 様には深く感謝申し上げます。アンケート票の内容が多いにも関わらず丁寧な回答をして頂きありがとうございます。そして、丸半日間、私に付きっきりでオートオークション会場を隅々まで見学させて頂き、多項目のヒアリングに丁寧に回答して頂いたオートオークション会場の皆様には深く感謝申し上げます。

査読をして頂きました秋山先生には、丁寧に隅々まで査読して頂き、また的確なご指導や助言を頂き、大変感謝しております。オートオークション会場にも深く注目することで新たな観点から自分の研究を見直すことが出来ました。

金谷先生には一年半以上の長きにわたりご指導頂き、本当にありがとうございました。卒業論文が行き詰まり、自分ではどう考えても先が見えないときの的確なアドバイスを頂き、卒業論文を進めることが出来ました。最後まで卒業論文をやり直し提出出来たのも金谷先生のおかげです。また、卒業論文だけでなく私生活の面でも金谷先生には、就職活動に行き詰った際にアドバイスを頂いたり、私のことを様々な面で心配して頂いたりとお世話になりました。社会に出てからも金谷先生に教わったことを忘れることなく、日々精進していこうと思います。

金谷研究室で共に過ごした、飴村君、井原さん、今井さん、吉光寺さん、中村さん、福島さんには大変お世話になりました、特に飴村君とは、よく徹夜し、行き詰まり先の見えなくなった卒業論文に二人で悩んだことが凄く印象に残っています。また、研究室の垣根を超え支えあった学科のみんなにも感謝しています。

この大学 4 年間はとても充実しており、今までの人生の中でやりたいことに最も挑戦することの出来た時間でした。また、やりたい仕事も見付けられ、かけがえのない仲間にも出会えました。この場を借りて、私を滋賀県立大学に通わせてくれた母、祖父、祖母、支えてくれた妹達に感謝します。

最後に研究を進める中でお世話になった皆様に改めて感謝の気持ちを申し上げ、本論文終わります。

2013 年 2 月 25 日

古山峻宏