

1. 調査目的

自動車リサイクル法制度構築に向けた動きを見せる中国に加え、自動車リサイクル状況が把握されていないアセアン5カ国（タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、ベトナム）における自動車リサイクル実態を把握することにより、制度構築支援策を検討することを目的とする。  
また、アジアにおける中古車・中古部品の流通フローを把握すると共に、アジアにおける自動車中古部品市場のポテンシャルを把握し、日本の中古部品生産業者に対してアジア向け輸出事業の可能性を提示する。

2. 調査内容

I. 自動車リサイクル制度構築に向けた課題・問題点の把握  
 ・使用済自動車の流通状況と処理状況  
 ・自動車リサイクル政策の動向と関連法令  
 ・関係者の自動車リサイクルに対する意見

II. 中古車・中古自動車部品の輸出入フローの把握  
 ・日本からの中古車・中古自動車部品輸出状況  
 ・調査対象国における中古車・中古自動車部品輸出入状況

III. 中古部品市場概況とポテンシャルの把握  
 ・リサイクル部品の使用状況と普及状況

3. 調査対象国

- (1) 中国
- (2) タイ
- (3) インドネシア
- (4) フィリピン
- (5) マレーシア
- (6) ベトナム

4. 調査結果

視点 1. 自動車リサイクル制度構築に向けた課題・問題点の把握

◆各国における推定使用済自動車発生台数

	日本（参考）	中国	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム
2006 年 自動車保有台数	7,566 万台	3,697 万台	950 万台	1,501 万台	292 万台	786 万台	66 万台
2006 年 新車販売台数（国内生産・輸入） （ ）内は日系自動車シェア	574 万台	722 万台 (約 26%)	68 万台 (約 91%)	32 万台 (約 98%)	18 万台（輸入中古車含む） (約 82% : 2005 年)	49 万台 (約 30%)	5 万台 (30~40% : 推定)
2006 年 推定使用済自動車発生台数 （ ）内は対保有台数比率	357 万台 <sup>1</sup> (約 5%)	184 万台 (約 5%)	21 万台 (約 5%)	26 万台 <sup>2</sup> (約 2%)	16 万台 (約 2%)	19.6 万台 <sup>3</sup> (約 2%)	数千台程度 (約 1%)

◆各国における登録抹消制度と車検（検車）制度（日本と対比した類似制度比較）

日本（参考）	中国	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム
道路運送車両法	中華人民共和国 道路交通安全法实施条例	車両法（1.6 t 未満の車両） 陸運法（1.6 t 以上の車両）	交通と陸上輸送に関する法律	国内交通法 (ただし地方自治体法によって地方 が独自でルール付する場合もあり)	道路交通法 車両(登録・許可)細則	道路交通法に基づく 公安省の通達
新規登録	新規登録	新規登録	新規登録	新規登録	新規登録	新規登録
変更登録	変更登録	変更登録	登録変更	変更登録	登録変更	変更登録
移転登録	移転登録					
一時抹消登録	登録停止	一時停止	なし	一時停止	なし	なし
抹消登録	抹消登録	抹消登録	抹消登録	抹消登録	抹消登録	抹消登録
職権抹消	強制抹消 (検車非受検 2 年経過時)	強制抹消 (車検非受検 3 年経過時)	なし	なし	強制抹消 (登録未更新後 2 年経過時)	強制抹消 (車検非受検時)
—	—	登録更新あり（毎年）	登録更新あり（毎年）	登録更新あり（毎年）	登録更新あり（毎年）	—
車検（検車）	あり	あり（新車登録後 7 年以降）	あり（商用車のみ）	あり	あり（商用車のみ）	あり

<sup>1</sup> 日本の推定使用済自動車発生台数は自動車リサイクルシステムにおける 2006 年度の引取報告件数

<sup>2</sup> 車両使用期間を鑑み、1991 年から 1996 年にかけての新車販売台数から推定

<sup>3</sup> 車両使用期間を鑑み、1991 年から 1996 年にかけての新車販売台数から推定

◆各国共通の登録抹消法制度執行における主な問題点（不透明な使用済自動車の流通に繋がる問題点）

問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>解体状況が確認されることなく登録が抹消されるため、その後登録が抹消されたまま使用される車両が発生する<sup>4</sup>。</li> <li>登録抹消法制度は存在しているが、自動車販売（登録）台数と保有台数、抹消台数を正確に把握していない。</li> <li>登録抹消法制度に対する執行が弱い（特に法制度違反を行った者に対する執行面が弱い）ため、登録抹消法制度が形骸化している傾向にある。</li> </ul>
-----	--

◆各国における主な自動車リサイクルに関する環境関連法規

	中国	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム
環境全般	・環境保護法	・国家環境保全推進法	・環境管理法	・フィリピン環境規制 ・フィリピン公衆衛生規則 (産業廃棄物に関する規定含む)	・環境保護法	・環境保護法
有害物質関連	・危険廃棄物マニフェスト管理弁 法	・有害物質法 (有害物質の取扱規定) ・工場法 (工場団地内における廃棄物・有害物質の取扱規定)	・危険・有害物質に関する政令 ・商工大臣令 110 および 111 号 (CFC 規制)	・危険物質と有害・放射性廃棄物 法	・指定産業廃棄物に関する環境規 則	・有害廃棄物管理規則
廃棄物関連	・固形廃棄物環境汚染防止	・工場法 (工場団地内における廃棄物・有害物質の取扱規定)	—	・フィリピン公衆衛生規則 (産業廃棄物に関する規定含む) ・固形廃棄物エコ管理法	—	—
大気汚染関連	・大気汚染防止法	—	—	・大気汚染防止法	・大気汚染防止に関する環境規制	—
廃棄物埋め立て関連	—	—	・危険・有害物質埋め立て法	—	・指定産業廃棄物処理・処分設備 に関する環境規則	—
リサイクル推進	・循環経済法【2008年公布予定】 (3Rの推進) ・再生資源回収管理法 (金属スクラップ、廃棄電子部品 等の取引規定)	—	—	—	—	—

◆各国における自動車リサイクル法制定に向けた動き

中国	マレーシア	タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム
<p>以下のような法規制を整えることにより、自動車リサイクル法の制定に向けた動きを見せている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄自動車回収管理弁法（廃棄自動車回収解体企業の要件規定・管理体制の明示、五大アッセンブリ<sup>5</sup>の再利用禁止、自動車再組立の禁止）</li> <li>・廃棄自動車回収企業総量規制方案（廃棄自動車回収解体企業の総量コントロール）</li> <li>・廃棄自動車解体環境保護技術規範（廃棄自動車の適正管理・処理の規範化）</li> <li>・自動車強制廃棄標準（自動車使用年限の規定）【意見募集により規制緩和の動きあり】</li> <li>・自動車取引政策（廃棄自動車に含まれる廃棄物、有害物の取扱規定）</li> <li>・中華人民共和国自動車登録規定（中古部品流通の規範化）</li> <li>・自動車製品回収利用技術規範（自動車リサイクル制度制定に向けた指導的文書）</li> <li>・自動車部品再製造施行管理弁法【公布予定】（リビルト部品の製造推進）</li> </ul>	<p>政府において自動車リサイクル法制定に向けた動きはなく、使用済自動車に特化した法規制も存在しないが、業界においては自動車リサイクル協会（Malaysia Automotive Recyclers Association）が設立され、自動車リサイクルに向けた取組みが行われようとしている。</p>	<p>自動車リサイクル法制定に向けた動きはなく、使用済自動車に特化した法規制は存在しない。また、業界においても自動車リサイクル促進に向けた取り組みはない。</p>

<sup>4</sup> 中国ではユーザーが解体業者より自動車廃棄証明の発行を受けた後に初めて抹消登録が行えるシステムを整えているが、上海市を除き確実な解体が担保されたシステムとはなっていない。

<sup>5</sup> エンジン、変速機、フロント・リアアクスル、ステアリング、シャーシ

◆各国における使用済自動車解体状況

	解体業者 許認可制度	自動車解体業者概況	フロン類 処理状況	その他 処理状況
中国	あり	全国 365 社の認可業者による解体が中心であるが、無認可解体業者に使用済自動車が出回ることも多い。	解体業者の中にはフロン回収機がある企業も存在するが、フロン破壊施設がないため破壊処理は行われていない。	手解体中心で行われており、中古部品、素材に対する需要が高いことを背景に車両重量ベースの 90%以上が有償で取引されており、解体後の残渣は 7～8%に止まっている。残渣として残るものは革製品、木材、ガラス等が中心となっている。残渣は埋め立て処理が行なわれることが多い様子である。日本で処理費用の発生するオイル等も有償で取引が行なわれている。
タイ	なし	中古品回収業者（修理工場やスクラップショップ等）が解体を行っている。	大気中に放出されている。フロン破壊施設もない。	手解体による処理が行われている。中古部品、素材に対する需要が高いことで、ほとんどの部品が有償で取引されており、解体後の残渣はほとんど発生していない。オイル等も有償取引となっている。
インドネシア			一部解体業者ではフロン回収装置を持ち、破壊もしくは再利用が行なわれている。	
フィリピン			多くは大気へ放出されているが、一部再利用が行われている。フロン破壊施設はない。	
マレーシア			多くが大気中に放出されている。	
ベトナム			リサイクル業者が解体を行っている（リサイクル関連業者の集積地が全国的に存在する）。	

視点 2. 中古車・中古自動車部品の輸出入フローの把握

◆各国における中古車輸入規制と関税

	中国	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム	
輸入規制	原則禁止	原則禁止	全面禁止	一部禁止（フリーポート有）	一部禁止	一部禁止	
	車種規制	なし	なし	一部の商用車かつ左ハンドル車のみ輸入可能	なし	左ハンドル車のみ輸入可能	
	年式規制	なし	なし	なし	製造後 2 年以上 5 年以下の中古車のみ輸入可能	製造後半年以上 5 年以下の中古車のみ輸入可能	
その他	中国非居住者の駐在員向け車両のみ輸入可能	臨時的、再輸出目的、政府関係機関による輸入以外、個人的な輸入のみ条件付で輸入可能	—	中古車輸入の拠点は再輸出用拠点であるスービック湾自由港のみ（ただし国内流通は禁止）	2010 年までに個人輸入を除く中古車輸入は段階的に禁止される予定	走行距離 1 万km超の中古車のみ輸入可能	
関税	関税率	MFN 税率：4～25%	MFN 税率：30～200% EPA 税率：0～80%（最終税率）【一部例外あり】	MFN 税率：5～80% EPA 税率：0～5%（最終税率）【一部例外あり】	MFN 税率：15～30% EPA 税率：0～30%（最終税率）【一部例外あり】	MFN 税率：0～50% EPA 税率：0%（最終税率）	MFN 税率：3,000 ドル～26,500 ドル（排気量別定額制）
	その他	—	日タイ経済連携協定により、貨物車・バスについては段階的に関税が引き下げられる予定	日インドネシア経済連携協定により、3000cc 超の完成車については関税が撤廃される予定	フリーポート（スービック港）への輸入は関税なし、日フィリピン経済連携協定により、2010 年までに関税が撤廃される予定	EPA 税率については日マレーシア経済連携協定により、2,000 cc以上の車両は 2010 年までに段階的に撤廃、それ以外の車両は 2015 年までに段階的に撤廃予定	2008 年に全面改正予定 経済連携協定については現在日本と交渉中

◆各国における中古部品輸入規制と関税

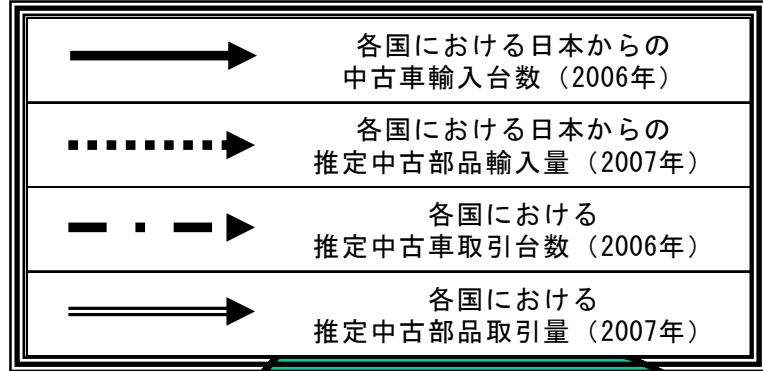
		中国	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム
輸入規制		原則禁止	一部禁止	全面禁止	一部禁止	一部禁止	全面禁止
輸入規制		輸入禁止であるが、資源再利用目的の輸入は可能(中古部品としての輸入は不可)	有害廃棄物を含む中古部品の輸入禁止	輸入禁止	ボディー・シャーシ等自動車加工に使用されるような品目を除き規制なし(有害廃棄物を含む中古部品の輸入規制は未確認)	有害廃棄物を含む中古部品の輸入禁止	輸入禁止
関税	関税率 <sup>6</sup>	中古部品 (HS コード 8708) の輸入が禁止のため未調査	MFN 税率：60% EPA 税率：0% (最終税率)	中古部品 (HS コード 8708) の輸入が禁止のため未調査	MFN 税率：1～10% EPA 税率：0% (最終税率)	MFN 税率：0～30% EPA 税率：0% (最終税率)	中古部品 (HS コード 8708) の輸入が禁止のため未調査
	その他	—	日タイ経済連携協定により、2011年までに関税撤廃の予定	日インドネシア経済連携協定により、ノックダウン部品を中心に自動車部品の関税が撤廃される予定	日フィリピン経済連携協定により、関税撤廃に向かう予定	日マレーシア経済連携協定により、2008年～2009年で0%もしくは5%、2010年以降関税撤廃の予定	—

視点3. 中古部品市場概況とポテンシャルの把握

◆各国における中古部品利用販売状況

	中古部品利用状況	中古部品販売状況
中国	エンジン、フロント・リアアスカル、変速機、ステアリング、シャーシといった五大アッセンブリの中古部品利用は禁止されているものの、その他の中古部品については利用が進んでいる。	廃棄自動車回収解体業者が直接ユーザーや整備業者へ販売することが多いが、部品市場も存在する。部品市場では取扱が禁止されている五大アッセンブリの中古部品の販売も行われているケースもある。
タイ	自動車の使用年数が30年に上ることもあり、中古品回収業者から修理部品を繰り返し調達しながら補修を行うことが多い。また、自動車の再組立て（改造使用）も日常化している。	タイ国内では中古部品市場が確立されており、大小、価格を問わず様々な中古部品が取引されている。
インドネシア	大多数のユーザーは、修理が極めて困難になるまで部品交換等を繰り返しながら、同じ自動車を使用し続ける傾向にあり、中古部品の需要は高い。	中古部品販売業者による販売が行なわれている。
フィリピン	平均自動車使用年数は15年前後と言われ、それ以上継続して使用されることが一般的である。自動車は動かなくなるまで、修理を繰り返して使用するものと意識されており、中古部品の需要は高い。	中古部品販売業者による販売が行なわれている。
マレーシア	自動車は補修を繰り返しながら使用されることもあり、部品の大小を問わず中古部品に対する需要は高い。	中古部品販売業者による販売が行なわれている。
ベトナム	乗用車の中古部品がベトナム国内では発生し難い状況となっており、中古部品の輸入についても禁止されているため、中古部品の供給不足という状況となっている。	中古部品販売業者が集積する中古部品市場において販売が行われている。

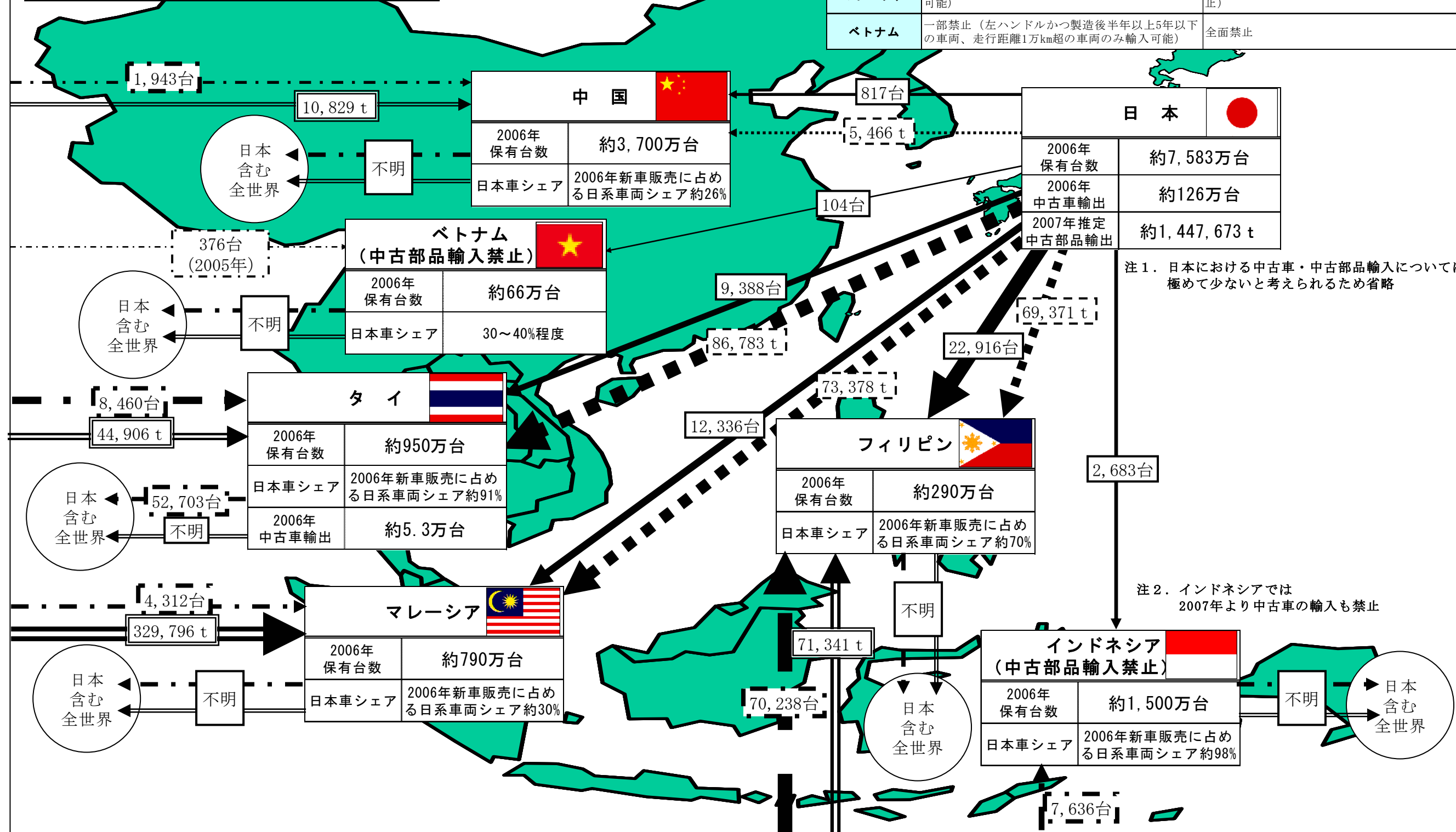
<sup>6</sup> HS コード 8708（自動車部品）を対象とした関税率



<各国における中古車、中古部品の輸入規制>

	中古車	中古部品
中国	原則禁止 (中国非居住者の駐在員向け車両のみ輸入可能)	原則禁止 (資源再利用目的の輸入は可能)
タイ	原則禁止 (臨時的、再輸出目的、政府関係機関による輸入を除き個人輸入のみ可能)	一部禁止 (有害廃棄物を含む中古部品の輸入禁止)
インドネシア	全面禁止 (2007年1月より)	全面禁止
フィリピン	一部禁止 (スービック湾自由港を除き、一部の商用車かつ左ハンドルのみ可能)	一部禁止 (ボディー・シャーシ等自動車加工に使用される品目を除き輸入可能)
マレーシア	一部禁止 (製造後2年以上5年以下の車両のみ輸入可能)	一部禁止 (有害廃棄物を含む中古部品の輸入禁止)
ベトナム	一部禁止 (左ハンドルかつ製造後半年以上5年以下の車両、走行距離1万km超の車両のみ輸入可能)	全面禁止

日本を除くその他の国 (アセアン各国・中国含む)



注1. 日本における中古車・中古部品輸入については、極めて少ないと考えられるため省略

注2. インドネシアでは2007年より中古車の輸入も禁止