

## 自動車補修用リサイクル部品の現状と課題について

### 1. 自動車リサイクル法の概要等

#### (1) 自動車リサイクル法におけるリサイクル部品の位置付け

使用済自動車の再資源化等に関する法律（平成14年法律第87号。以下「自動車リサイクル法」という。）では、「使用済自動車に係る廃棄物の減量並びに再生資源及び再生部品の十分な利用等を通じて、使用済自動車に係る廃棄物の適正な処理及び資源の有効な利用の確保を図る」ことを目的に謳っている。

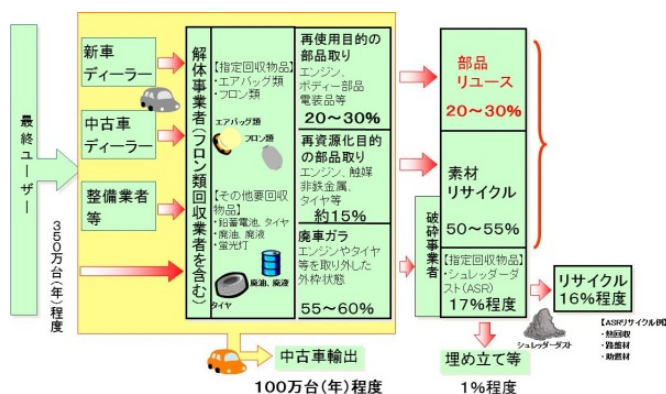
また、自動車の所有者の責務において、「自動車の修理に当たって使用済自動車の再資源化により得られた物又はこれを使用した物を使用すること等により、使用済自動車の再資源化等を促進するよう努めなければならない」と規定している。さらに、解体業者の再資源化実施義務等では、「当該使用済自動車から有用な部品を分離して部品その他製品の一部として利用することができる状態にすること」と規定し、使用済自動車から回収される有用な部品の再利用を推奨している。

#### (2) 自動車リサイクルにおける処理状況

自動車が使用済自動車となった場合、自動車リサイクル法に基づき、引取業者に引き渡され、以後、フロン類回収業者、解体業者、破砕業者において再資源化が行われる。

使用済自動車からは、フロン類、エアバック類、鉛蓄電池、リチウムイオン電池、ニッケル・水素電池、タイヤ、廃油、廃液及び室内照明用の蛍光灯が回収されるほか、原材料や部品として利用することができるものの回収が行われており、重量ベースでは20～30%の部品がリサイクル部品として再利用されているところ。

質の高い循環型社会の実現に向け、リサイクルより優先順位の高い2R（リデュース・リユース）の取組がより進む社会経済システムの構築が重要であり、自動車リサイクルにおいても、リサイクル部品の更なる利用拡大により、循環的な利用の高度化を促進していくことが重要。



※経済省、環境省「自動車リサイクル法の本格施行に向けて」等より作成

## 2. 自動車補修用リサイクル部品の状況

### (1) リサイクル部品とは

平成14年度「自動車リサイクル部品認知度向上調査」(経済産業省)において、リサイクル部品に対するユーザーの正しい認識を醸成するため、用語の統一が提案されている。

リサイクル部品は、取り外した部品に目視等による点検、洗浄を行い、補修等を行わないリユース部品と、取り外した部品を分解し、摩耗・劣化した構成部品を新品と交換、再組立てを行うリビルド部品に区別している。また、品質確認を行わないまま再利用される部品は解体部品としてリサイクル部品とは区別している。

リサイクル部品	部品の原型を最大限に留めたまま、再利用される部品で、品質確認を介して商品化されたもの。リユース部品とリビルド部品から成る。
リユース部品	使用済自動車から利用できる部品を取り外し、分解等の手を加えず、目視、現車・テスターなどによる点検を行い、清掃・美化を施し、商品化された再利用の部品。
リビルド部品	使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品等をベースに、摩耗、劣化した構成部品を新品と交換、再組み立てし、テスターを用いて品質確認を行い、商品化された再利用の部品。
その他(解体部品)	品質確認などを介さず、使用済自動車から取り外してそのまま再利用される部品。

出所：平成14年度「自動車リサイクル部品認知度向上調査」(経済産業省)

### (2) リサイクル部品の市場動向

#### 1) リユース部品

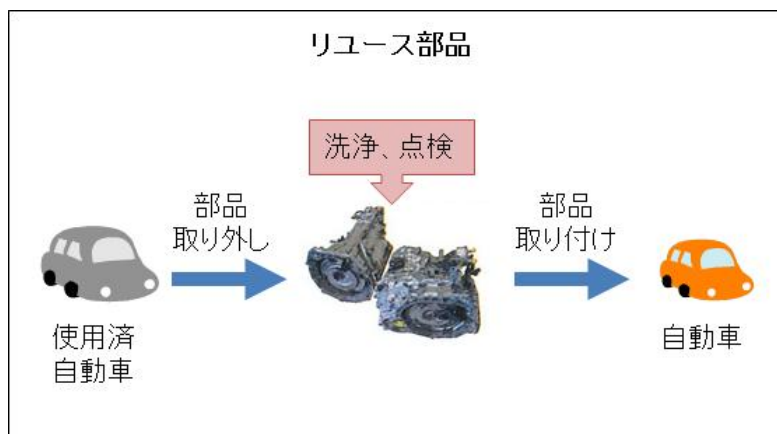
リユース部品は、使用済自動車の解体に際し、自動車市場における補修ニーズを踏まえつつ、再使用可能な有用な部品の取り外しが行われる。

我が国における自動車の平均使用年数は、2005年度は約12年であったが、2012年度は14年と長期化しており、また、自動車の平均使用年数の長期化に伴い、13年目、15年目の車検を機に廃車となる自動車の比率が増加している。

一方、平成24年度自動車リサイクル連携高度化事業「自動車リユース部品の利用促進のための「共創型グリーンポイントセンター」の構築に関する実証事業」(環境省)

によると、5年前までを「高年式車両」、6～10年前までを「中年式車両」、11年以上前の「低年式車両」と区分し、車両年式別にリユース部品の利用した補修件数が確認されたところ、それぞれ全体に占める割合は約11%、31%、59%となり、低年式車両の占める割合が大きい結果となった。

今後、自動車の平均車齢が長期化するなか、低年式車に対するリサイクル部品の更なる利用拡大が期待されるところ。

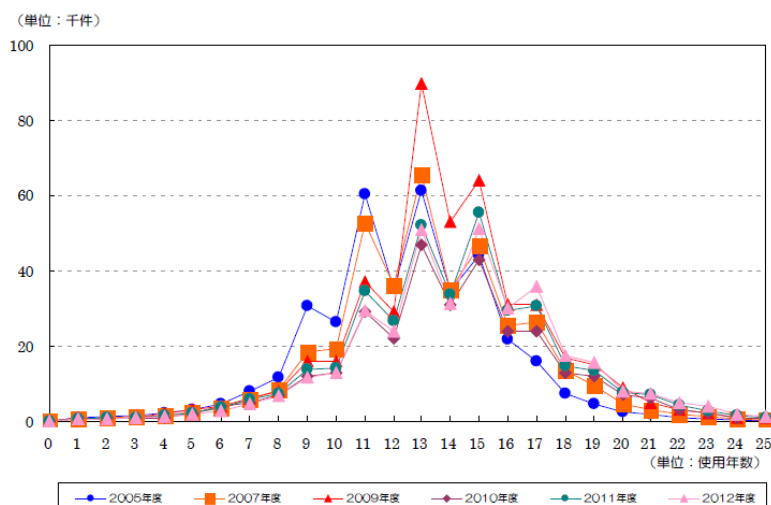


我が国における自動車の平均使用年数

平均使用年数								
2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
11.4	12.0	12.4	12.9	13.0	13.5	13.4	13.7	14.1

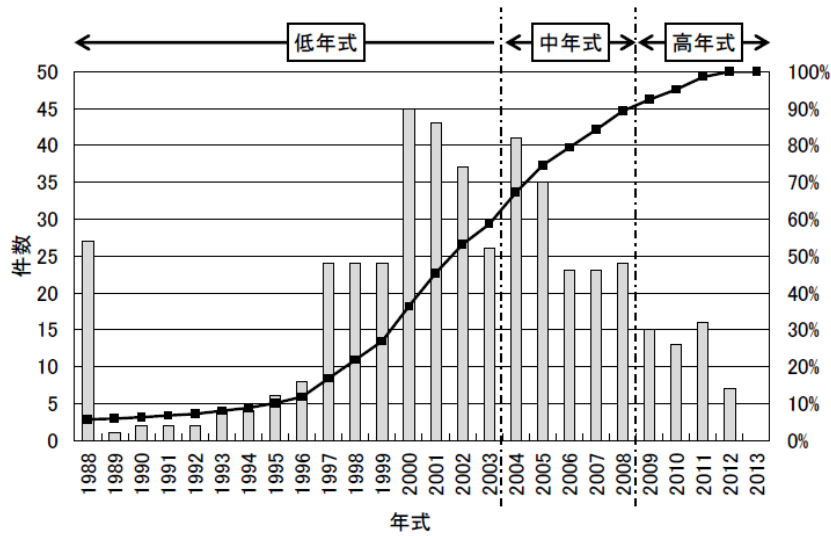
出所：JARCデータBOOK（自動車リサイクル促進センター）

我が国における引取車台の年数分布



出所：JARCデータBOOK（自動車リサイクル促進センター）

年式別の修理件数

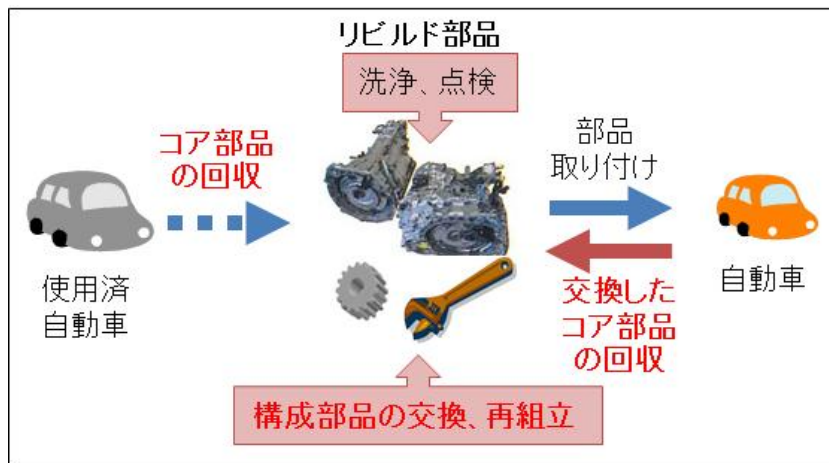


出所：平成24年度自動車リサイクル連携高度化事業「自動車リユース部品の利用促進のための「共創型グリーンポイントセンター」の構築に関する実証事業」（環境省）

## 2) リビルド部品

リビルド部品は、使用済自動車から回収した部品や、整備で交換された部品について、当該部品の摩耗、損傷した部材を交換、再組立てが行われている。交換する部材は、自動車メーカー、部品メーカーの補修部品の販売ルートから調達した部材を使う場合のほか、部材メーカーから直接調達する場合や、リビルド業者が独自に製造した部材が使用される場合も存在。

整備等で交換された部品をコア部品として活用するため、販売後7～10年程度の中年式車両への部品提供が主体となる

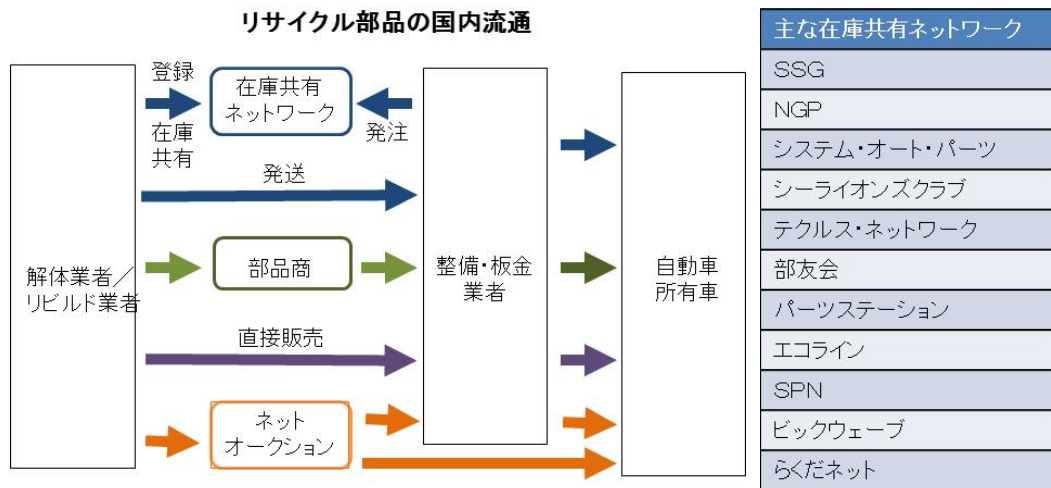


### 3) リサイクル部品の流通状況

#### ① 国内流通

リサイクル部品は、使用済自動車等から回収された有用な部品から生産・供給されるため、事業者単体では対応できないおそれがある需要に効率に対応し、リサイクル部品の流通を活性化させるため、リサイクル部品に取り組む解体業者が結集し、解体業者間で保有するリサイクル部品の在庫を共有するネットワークが構築されている。また、こうした在庫共有ネットワークでは、共有するリサイクル部品の品質基準や保証の統一化に向けた取り組みが行われている。

このほか、解体業者によっては、地域の整備業者、板金業者に直接販売する場合や、部品商を通じた販売が行われている場合もある。



#### ② 海外流通

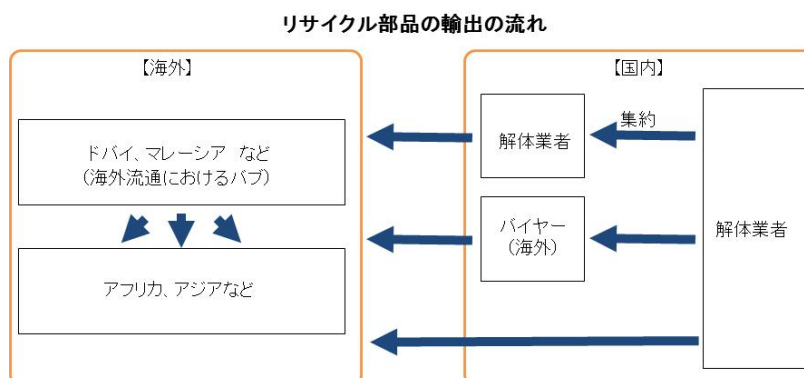
海外に販売拠点を有する場合や、海外から受注を受ける場合には、自社で回収した部品や他の解体業者が回収した部品を輸出する場合もある一方、事業所に買い付けにくるバイヤーを通じ、海外に輸出される場合も多い。

海外における自動車の使用状況は、国内に比べて長距離走行され、また道路整備が進んでいない地域も多く存在することから、エンジンやトランスミッション、足回り、オルタネータ等の機能部品に対する需要が高い。

また、マレーシア、アラブ首長国連邦（シャルジャ）は、リサイクル部品における国際流通のハブとなっており、アフリカ等に輸出する市場が形成されている。こうした市場では、国の異なるバイヤー間でもリサイクル部品に対する価格の相場感ができており、品質によらず同じ価格帯で流通されている場合も多いと推測される。

一部、リサイクル部品に対して保証を付加することや、部品に係る適正な情報を提供することで、高価格で流通される場合もあるが、依然として動けば良いとの考

え方も根強く、部品ごとの品質に対応した適正な評価による取引が行われていない状況。



#### 4) 市場規模

我が国の自動車補修用部品市場においてリサイクル部品の市場は約2,000億円と推計されている。

近年、自動車の使用年数の長期化に伴い、低年式車に対する部品交換の機会の拡大や、2012年10月に自動車保険の保険料負担の見直しにより、2013年10月以降の契約より新たな保険料の割増引率が適用されたことから、自費修理の機会が増加することも見込まれている。こうした状況から、低年式車両に対する部品交換の需要が高まり、補修部品市場におけるリサイクル部品の利用拡大が期待される。

さらに海外市場では、新興国を中心とした自動車市場の拡大に伴い、我が国から中古自動車輸出が増加するなか、補修部品需要が発生し、リサイクル部品に対する需要も更に拡大することも予想される。

### 3. 検討課題

#### (1) 利活用の促進

##### 1) ユーザー等に対する情報提供

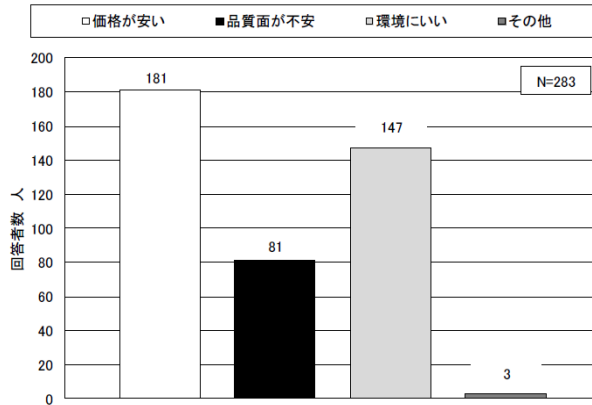
平成24年度自動車リサイクル連携高度化事業「自動車リユース部品の利用促進のための「共創型グリーンポイントセンター」の構築に関する実証事業」(環境省)において行われた消費者アンケートでは、リサイクル部品に対するイメージとして、29%が品質面における不安を指摘している。

リサイクル部品は、在庫共有ネットワークにおいて品質基準が策定され、基準に基づく品質検査の結果が「検査証」等により、解体業者から整備業者に対して提供され

ているが、自動車所有者に対しては、十分に情報提供されているとはいいがたい。

リサイクル部品の利活用を促進するためには、リサイクル部品の生産段階における品質確認の情報等が、自動車の所有者に適切に提供・共有されることが必要ではないか。

### リユース部品に対するイメージのアンケート結果

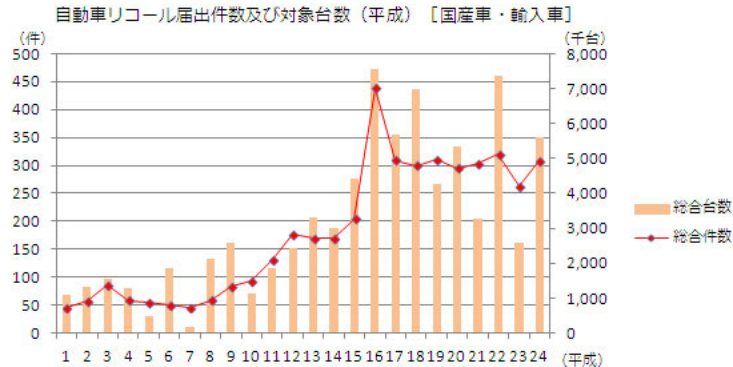


出所：平成24年度自動車リサイクル連携高度化事業「自動車リユース部品の利用促進のための「共創型グリーンポイントセンター」の構築に関する実証事業」（環境省）

## 2) 安全・安心な利活用

リコール届出制度は、道路運送車両の保安基準に適合していない、または適合しなくなるおそれがある状態で、その原因が設計又は製作過程にあると認められるときに、自動車製造業者等が、保安基準に適合させるために必要な改善措置を行う制度である。

リコール対象の部品は、改善措置が施されないまま再利用した場合には、当該部品が装備された車両が保安基準に適合しない、または適合しなくなるおそれがあることから、改善措置が施されていないリコール対象部品の流通防止に向けた取り組みも必要ではないか。



出所：国土交通省「各年度のリコール届出件数及び対象台数」

## **(2) リサイクル部品の生産**

リユース部品は、使用済自動車から回収した部品に分解等の手を加えず、点検、洗浄のみを施し、生産される。一方、リビルド部品は、使用済自動車から取り外した部品や修理の際に発生した交換部品の摩耗、劣化した構成部材を新品と交換、再組立てし、生産される。

こうしたリサイクル部品の生産にあたっては、部品に係る特許を侵害することがないよう部品の特許情報について十分に確認した上で取り扱うことが、リサイクル部品に対する信頼を確立する上でも必要ではないか。

## **(3) リサイクル部品の流通・販売**

在庫共有ネットワークでは、当該ネットワークで流通するリサイクル部品に対する保証の統一化を図っている。また保証された部品であることを明確化するため、品質保証シールを貼付する取り組みも行われつつある。

また、リビルド部品のなかには、生産したリビルド部品に自社ブランドを冠し、販売する取り組みもみられる。

リサイクル部品の流通に際し、提供する情報については、事業者間の公正な競争を阻害することがないように、提供される情報項目、表示方法について、検討することが必要ではないか。

## **(4) 情報提供・共有のための基盤整備**

リサイクル部品の利活用を促進するためには、ユーザーが安心、信頼してリサイクル部品を利用できるよう、その生産から流通、販売において品質等に係る情報が適切に共有され、また利用後においても必要な対応が図れるための情報が共有されることが重要であり、その実現を加速化させるためのツールとして規格化を含めた検討が必要ではないか。



## リサイクル部品に係る情報提供、共有のイメージ

