

第 1 回研究会における主な意見

1. 研究会の検討全般について

- 自動車補修用リサイクル部品の利用拡大を通じ、使用済自動車に係る廃棄物の適正処理、資源の有効利用の確保を図ることが目的である。リサイクル部品の利用拡大に向けて様々な課題があるなか、規格策定はそうした課題解決のための一つの手段であり、規格策定が目的とならないよう共通認識が必要。
- 解体業界、自動車リサイクル業界が抱えている背景を踏まえて欲しい。

2. リサイクル部品の現状

(1) リサイクル部品の用語・定義

- 自動車補修用リサイクル部品では、リユース部品、リビルト部品を総称してリサイクル部品として定義しているが、リデュース、リユース、リサイクルはそれぞれ定義されているものであり、規格策定に際して用語の整理が必要。
- リユースとリビルドでは質的なものの扱いが異なり、リユースはオリジナルに近い状態のものを使うが、リビルトは中身が入れ替わるものである。
- リサイクルはマテリアルリサイクル、サーマルリサイクル、プロダクトリサイクルに区分され、リビルトはプロダクトリサイクルに相当。
- 3R施策ではリサイクルよりもリユースが優先されている。リビルドはリユースに位置付けてマテリアルリサイクルよりも重視するか、またはリユースのなかできちんと位置付けた方が良い。
- プロダクトリサイクルはリメイクの感覚であり、リユースが幾つかに区分されるなかでリメイクに近い。
- リユース部品は取り外した部品をそのまま商品化しているが、これを生産とするのか、部品取りとするのか、規格策定において明確にすることも必要ではないか。

(2) 対象とする部品の範囲

- すべてのリユース部品、リビルト部品を対象とする。
- これまでリユース部品は外装部品、リビルト部品は機能部品が多く使われてきたが、今後、リユース部品市場において機能部品を拡大していくことが必要。
- 外装部品を使用する場合には、板金、塗装、溶接が必要となることから、外装部品の程度について共有できることが必要。

- 外装部品は、傷の程度に関して提示された情報と、実際の傷の印象が異なるとクレーム要因となることから、外装部品についても規格化が必要。

(3) 流通の状況

①国内流通

- リサイクル部品業界では、使用済自動車から確認する情報、部品の点検内容について、商品化基準などを策定し、これに基づき商品化を行っている。自動車リサイクル部品協議会において基準を策定しているが、ネットワークによって差異があるのが現状。

②輸出

- 国内販売を積極的に行う解体業者では同規模の輸出が行われている。国内流通に向かない部品を輸出に回すことも多く、価格は安いものの輸出量は多い状況。

3. 検討課題

(1) ユーザー等に対する情報提供

- エンドユーザーの視点から、提供する情報、内容はどのようなものが適切か深く検討していただきたい。

(2) 安全・安心な利活用

- 自動車のリコール届出情報は自動車メーカーのホームページや検索システムなどで確認できる。
- 在庫共有ネットワークでは、生産履歴として車台番号を管理し、販売まで共有している。リコール届出が行われた場合、生産する解体業者、販売のフロントマンに対し、情報の提供を行っており、確認を徹底することで対応は不可能ではないと考える。
- 部品単体で流通した場合でも、リコール対象の部品か否か確認する手段が必要ではないか。

(3) 追加の検討課題

①規格の活用の視点

- 整備工場では、リサイクル部品をどの様に使ったらよいか、どのように説明したらよいかなど、判りにくいと感じている方も多し。検討にあたっては、規格をどう活用したらよいか、出口も織り込んだ方がよいのではないかと考える。

②検索

- リサイクル部品の活用が進まない原因の一つとして、部品の特定が完全に出来ないという問題があるのではないか。
- 自動車メーカーでは部品表や電子カタログなどを修理に差し支えない情報は整備業者、ディーラーなどに提供している。メーカーからのそれ以上の情報提供は各社のサービス方針、技術に関わる場所となる。

4. 確認事項

- リビルトされた機能部品は修理者の責任も明確されなければ、後で問題が発生した場合、そのフォローが大変になる。
- 部品メーカーの責任が廃車になった以降、どこまで及ぶのか整理していただく必要がある。