

# 自動車リサイクル制度における解体業者の取組

平成20年11月4日

日本ELVリサイクル機構

# 本日のご説明項目

- ◆ 団体概要、活動実績
- ◆ 自動車リサイクル法施行後の環境変化
- ◆ 解体業者の経営環境
  - 現状、変化
- ◆ 解体業者の業務実態
  - 業務フロー
  - 部品流通について
- ◆ 解体業者の課題
  - オートオークションに付いて
  - 解体期間の実務上の制限
  - 電子マニフェストの利便性の向上
    - …ネットオークションに付いて
  - 将来の自動車リサイクルの方向性
- ASRの発生量抑制
  - 再処理量の削減 ← 自動車リサイクル産業の中核として

# 日本ELVリサイクル機構の概要

- 団体名 有限責任中間法人 日本ELVリサイクル機構  
(英語標記:Japan ELV Recycler's Association 略記:JAERA)
- 設立 平成12年6月 日本ELVリサイクル推進協議会  
平成17年4月 有限責任中間法人 日本ELVリサイクル機構  
(法人化)
- 社員団体数 51団体:全国の地域団体(事業組合等)
- 会員数 930社  
会員資格:自動車解体業許可業者ならびに自動車リサイクルに係る事業者とその団体
- 所在地 〒105 - 0004東京都港区新橋3 - 2 - 2
- 代表者 代表理事 酒井 清行

# 主な活動実績

- 自動車リサイクル法全国説明会(施行前)
- 一時抹消追跡調査(平成18年)
- インストラクター養成(平成19年開始)
- 自動車リサイクルフォーラム開催(平成20年)
- 日本ELVニュースの発行(隔月)
- JAERAニュースレターの発行(隔月)
- ホームページからの情報発信

# JAERAインストラクター

各地域の核となる解体技能集団を養成し、全国の解体業のレベルアップを図る

インストラクター：  
全国の地域団体から  
選抜された50名

講習

J A R P  
フロン・エアバッグ

J A R C  
自動車リサイクル  
システム

自動車メーカー  
HV車のバッテリー  
取り外し



平成20年10月10日九州ブロック講習会

講習

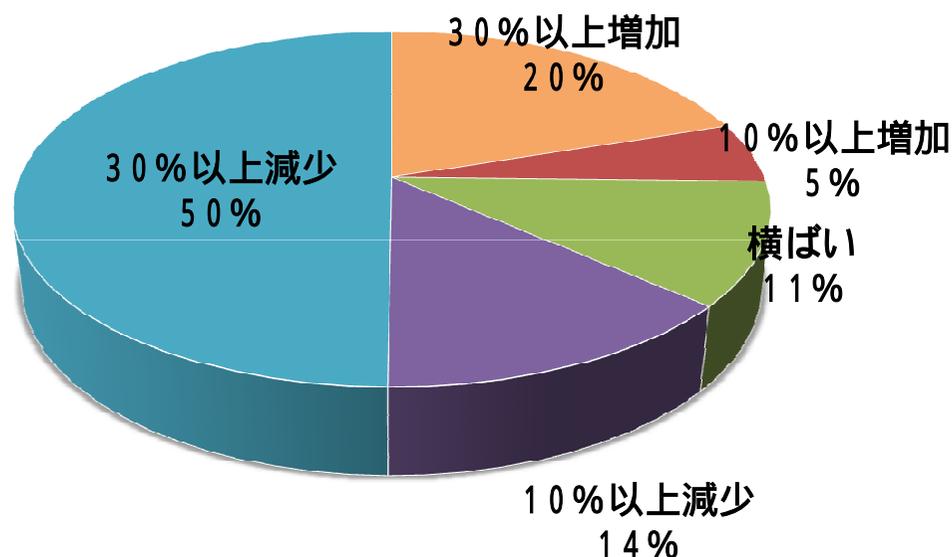
会員930社

- ・平成19年度はインストラクター講習会を全国10箇所で開催。
- ・インストラクターによる都道府県での講習会を51ヶ所で開催。
- ・JAERA会員会社の実務者1000人以上が受講。

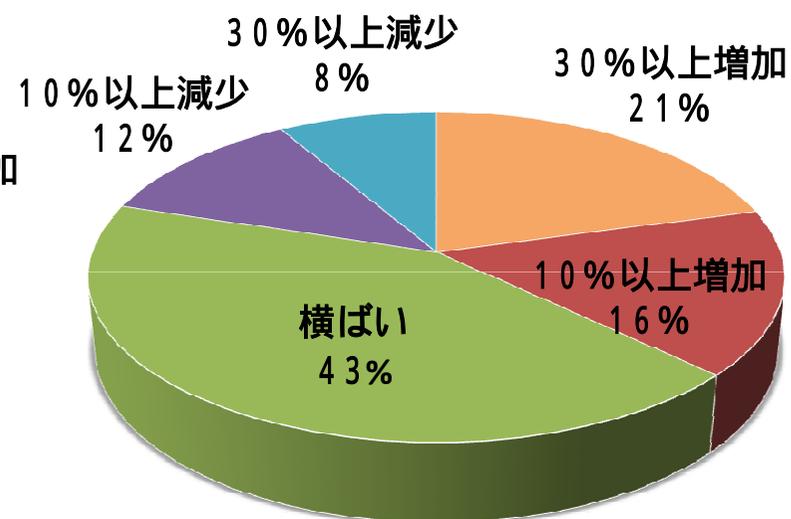
# 自動車リサイクル法施行以後の 環境変化

# 法施行前後の経営環境の変化

## 施行前後の普通車の入庫状況



## 施行前後の従業員数の増減



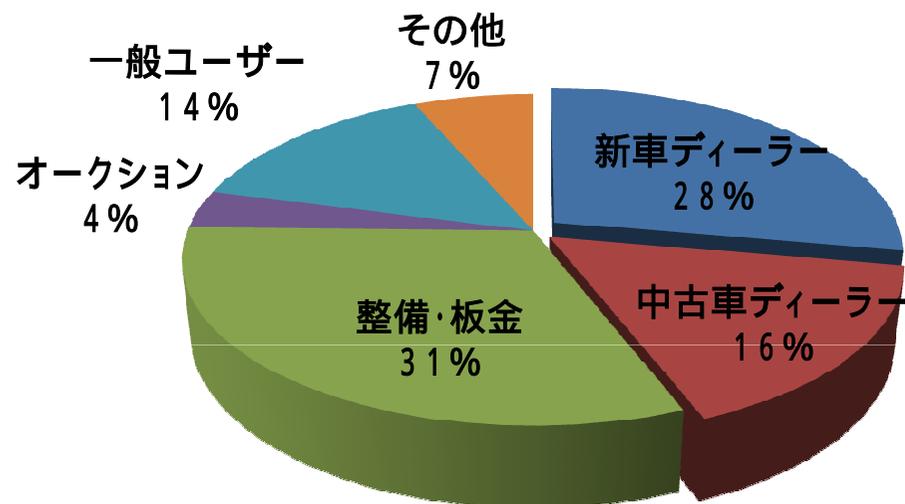
日本ELVリサイクル機構調べ

法施行後、約6割の解体業者が入庫減となっている一方、約4割の企業が従業員を増員している。

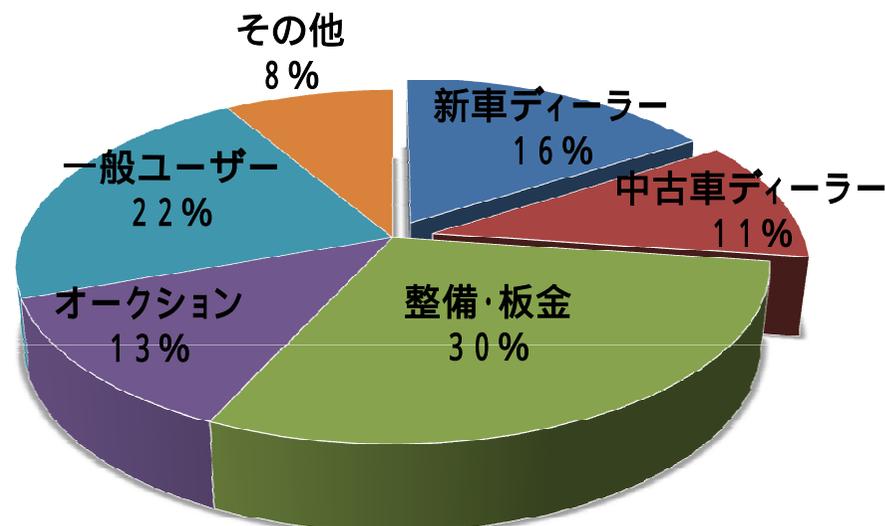
これは、厳格なマニフェスト管理、事前回収物品の指定、指定3物品の再資源化義務により解体処理工程が増加したことが要因と考えられる。

# 法施行前後の流通の変化

施行前の入庫割合



施行後の入庫割合



日本ELVリサイクル機構調べ

法律の施行前後では、入庫元が大きく変化。

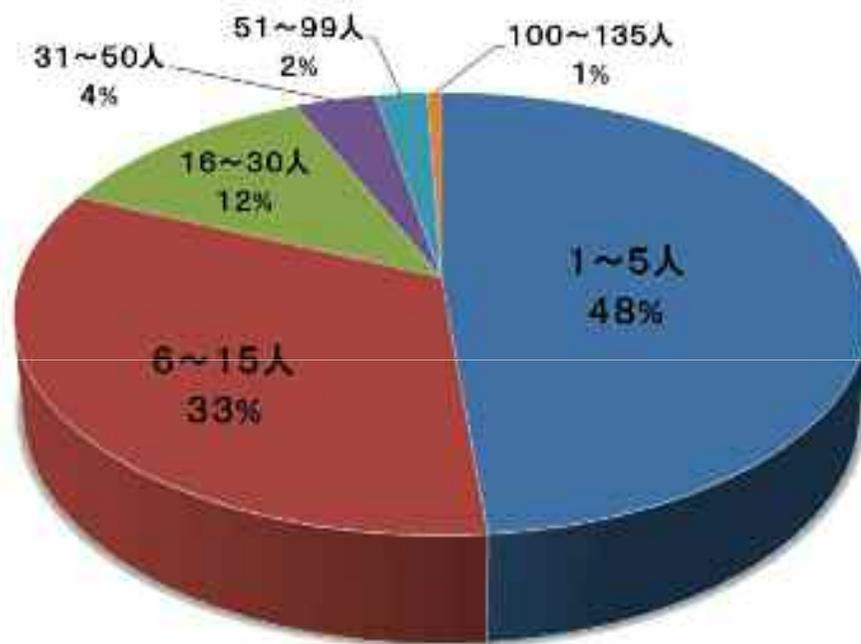
➤販売店からの入庫が減少する一方で、オークションや一般ユーザーからの入庫が増加。

ディーラーからの入庫比率 : 44% → 27%

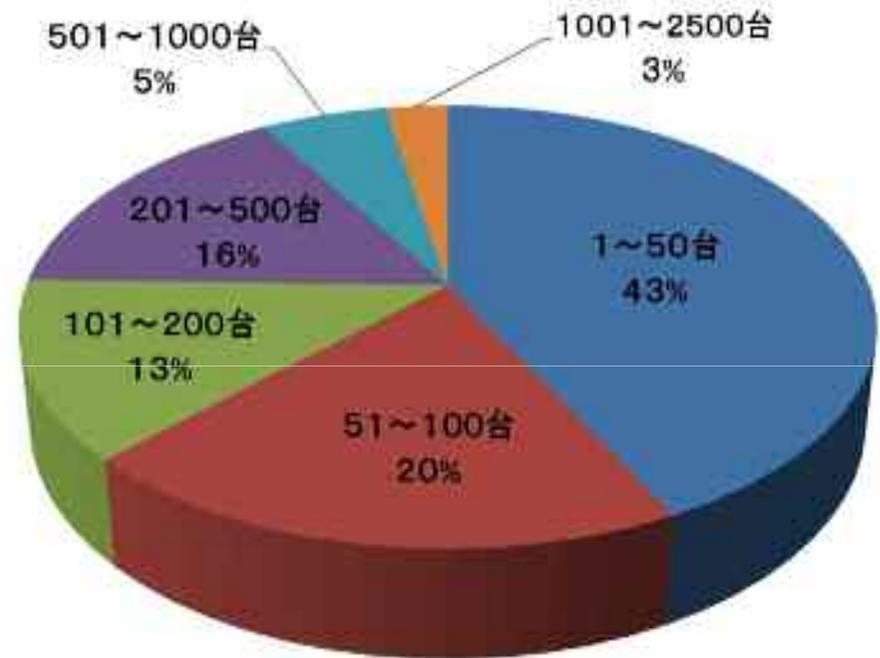
オークション、一般ユーザーからの入庫比率 : 18% → 35%

# 解体業者の現状について

## 事業所毎の従業員数



## 月間解体処理台数



日本ELVリサイクル機構調べ

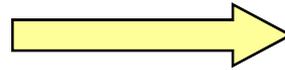
➤ 解体事業者の約8割が15人以下の小規模企業であり、月あたりの処理台数が200台以下の事業者は、全体の76%を占める。

# 解体業者の業務形態

解体業者は大きく2つの業務形態に分けられる

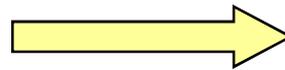
- ・再生部品生産型解体業者

主に手作業による精緻な解体により部品取りを行い、再生部品の生産へとつなげていく。



- ・原材料リサイクル型解体業者

主に機械による解体を行い、破砕工程、熔解工程へと送り原材料リサイクルへとつなげていく。



# 解体業者の業務フロー



# 主な中古(再生)部品

## 外装部品



ボンネット



ライト



フェンダー



フロントグリル



ドア



バンパー

## 機能部品



エンジン



オートマチックミッション



ラジエーター

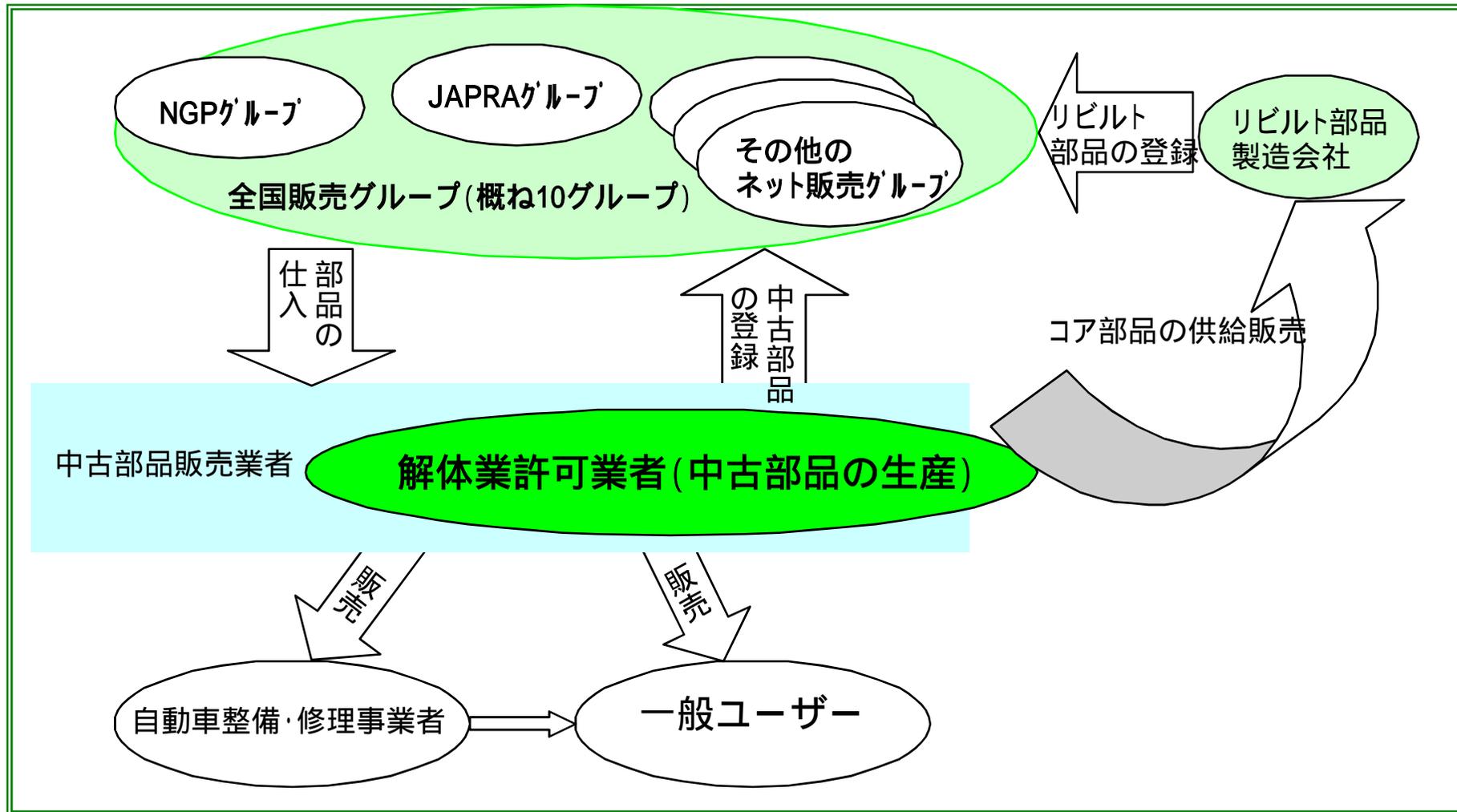


マニュアルミッション



ターボチャージャー

# 部品流通について



# 解体業者の課題

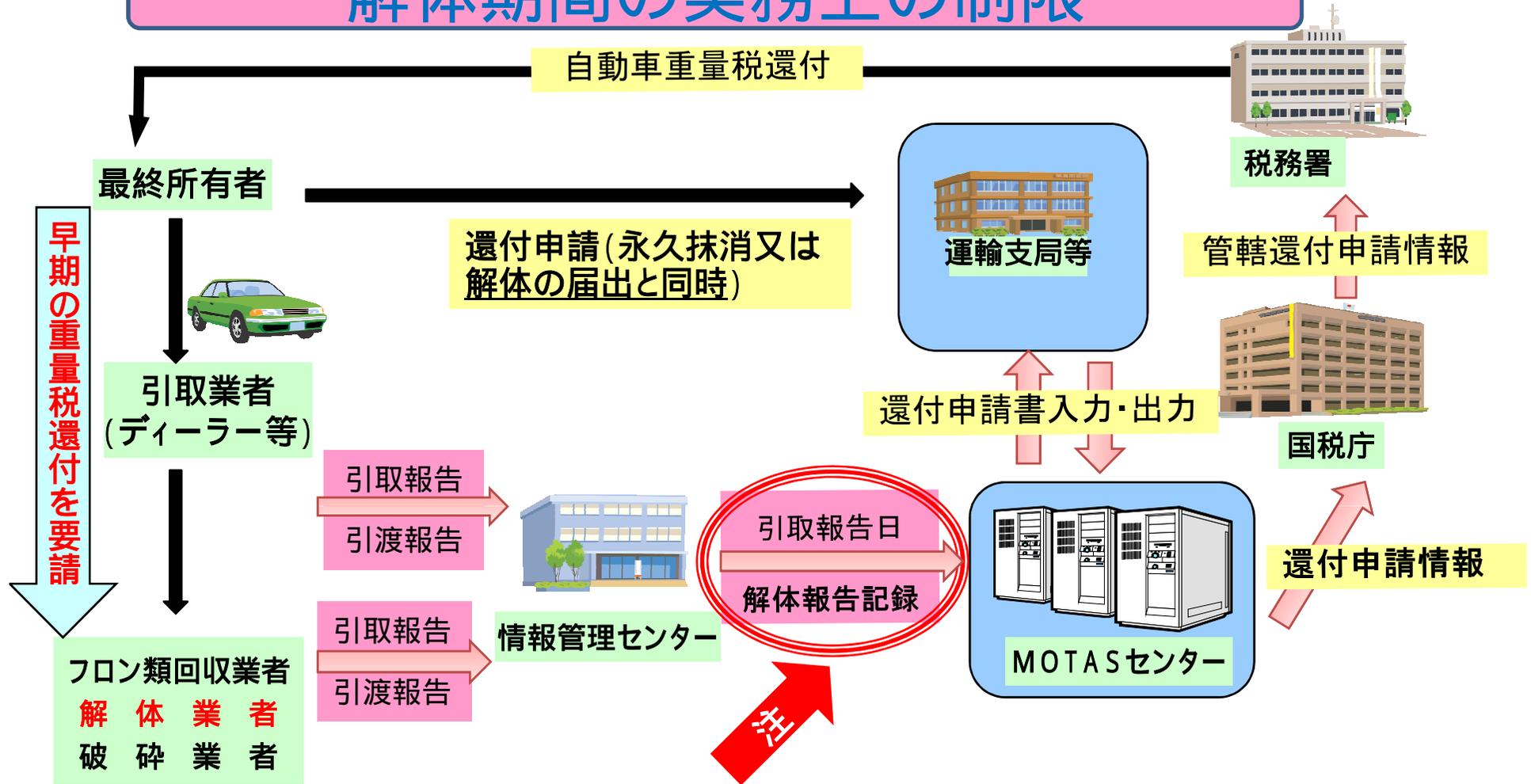
# 中古部品の品質保証基準について

## 現状：JAPRA、NGPグループにおける保証基準の比較

JAPRA	NGP	
	対象	部品別
保障基準（機能部品）はA,B,CZの4種 保障基準（外装部品）はZのみ	品質表示	部品別規定とされ品質表示なし。
品質別に4段階の規定 【例】ランクAの場合：6ヶ月間ないし取付後、6000km走行以内のどちらか早い期間	保証期間	機能部品については部品（エンジン、ミッションなど）別に9規定。 パネル、色、左右、傷、凹みなどについては売り手側の説明と相違する場合（運送事故サービス）は保証対象としている。
対象の記載なし	保証対象	部品別に保証対象を明記 【例】噴射ポンプ： シーリング&パッキン不良に夜燃料漏れ マグネットバルブ等の不具合によるエンジン始動性の不良等 など
再組み替え時に発生する再利用できない部品代（油、LLC、ガスは対象外）	適用外規定	・使用（取替え）が出荷日より1ヶ月以上遅れる場合は販売元と話し合いの上保障期間を延長することが可能。 ただし、保管状態が悪い場合（屋外、水分、ほこりの多い場所）は、延長及び保障は認められません。 このほか部品別に12～17項目が規定。
品質別に規定 【例】 A～C 代替品の供給を原則とする 代替品無き場合は返品&返金受付 組み替え工賃（日整連の定める）  Z 代替品の供給を原則とする 代替品が自社在庫に無き場合の返品と返金受付	保証方法	1. 取替工賃 日整連の定める工賃指数×レーバレート6,000円を上限として保証する 2. 代替品の補給 購入された商品と同等までの代替品にて保障する。 代替品なき場合は、返品返金とする。

## 課題：ユーザーに分かり易い統一基準

# 解体期間の実務上の制限



早期の重量税還付要請等により最終処理までの時間を限られることがあり、法で認められた120日間を確保できない。(実質:平均7.2日)  
調査によると7割以上の事業者が解体期間の短縮を要求されたことがある。  
→部品取りに十分な時間が確保できない。

# オートオークションからの入庫拡大

## < デメリット >

- ・既存ルート(ディーラー経由)からの入荷減少
- ・海外での日本製中古車の需要拡大  
(H17年度:106万台 → H19年度:161万台)
- ・素材価格高騰等による車両価格の高額化

## < メリット >

- ・入庫の安定化

## オークションによる弊害

### 引取業者が丸投げ

➤引取業者を担うべき販売店が中古車としてオークションに出品することが常態化。

### 会員資格のあいまいさ

➤オークション会社の正会員ではない応札業者が名義貸しにより、参加している可能性がある。そのため、落札後の流通経路の不透明を助長している。

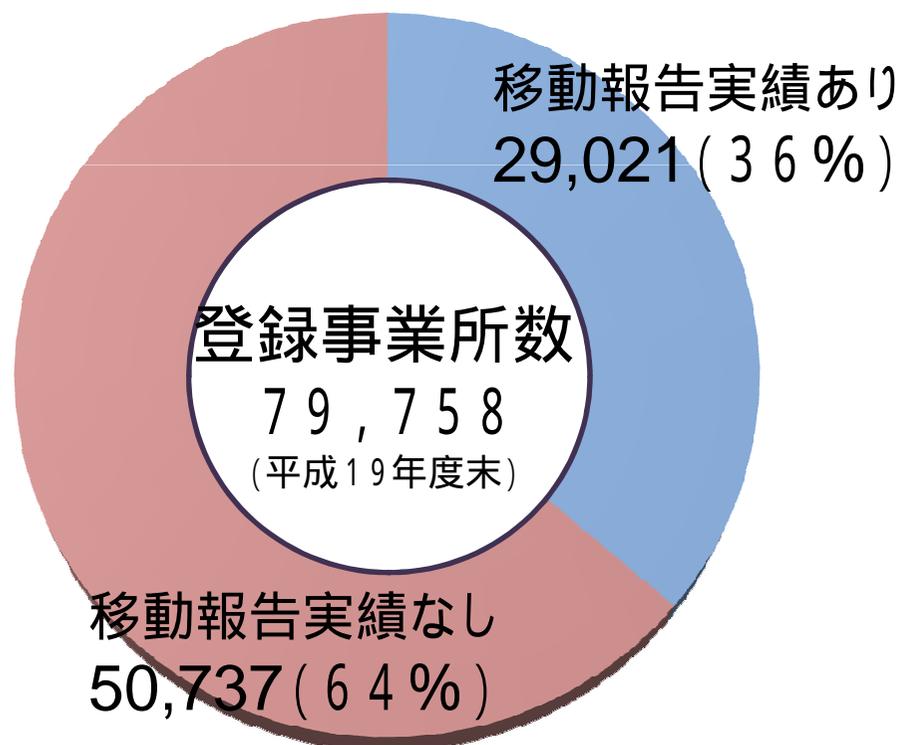
### オークション会社による自己落札

➤2度流札することが予想される車両を、オークション会社が自ら落札することにより、使用済自動車となることを防止。

平成17年10月 2度以上流札した車両を使用済自動車とみなす旨決議済み。

## オートオークションからの問題点

- 引取業者は、ユーザーに対してリサイクル料金の取り回しや重量税還付などの説明と引取後の処理について意思確認を徹底するべき。
- しかし、実態として、オートオークションでは、エンジンなどの主要部品が取り外された車体が出品されているケースもある。



# エアバッグの大量出品について

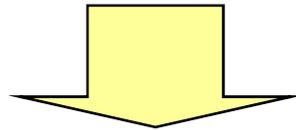
- ネットオークションにおけるエアバッグの大量出品は、整備段階のものとは考え難く、違法の可能性がある。(10月31日現在:3000点以上が出品。そのうち、同一出品者が900点以上出品。)
- 現在、整備工程からのエアバッグの転売は、認められており、エアバッグの取り扱いを統一にすべき。

品名	現在価格	元の価格	入札数
★1997年10月25日以前に製造された乗用車のエアバッグ★	18,900円	20,500円	0件
★1997年10月25日以前に製造された乗用車のエアバッグ★	20,400円	22,400円	0件
★1997年10月25日以前に製造された乗用車のエアバッグ★	20,900円	22,200円	0件
★1997年10月25日以前に製造された乗用車のエアバッグ★	22,200円	23,200円	0件
★1997年10月25日以前に製造された乗用車のエアバッグ★	22,800円	23,500円	0件



## 将来の自動車リサイクルの方向性

### ➤ 素材リサイクルの高度化とASRの発生量抑制



#### < 精緻な解体の推進 >

##### 部品レベルでの分別・回収

再資源化原料を部品レベルで分別

- ワイヤーハーネス(銅,樹脂)
- 樹脂バンパー(樹脂)
- 排気ガス浄化装置(白金) など

#### < 課題 >

再資源化施設への回収(収集)ルートの整備

再資源化素材の需要拡大

# 将来の自動車リサイクルの方向性

認定全部再資源化(31条)の普及による最終処分量の削減

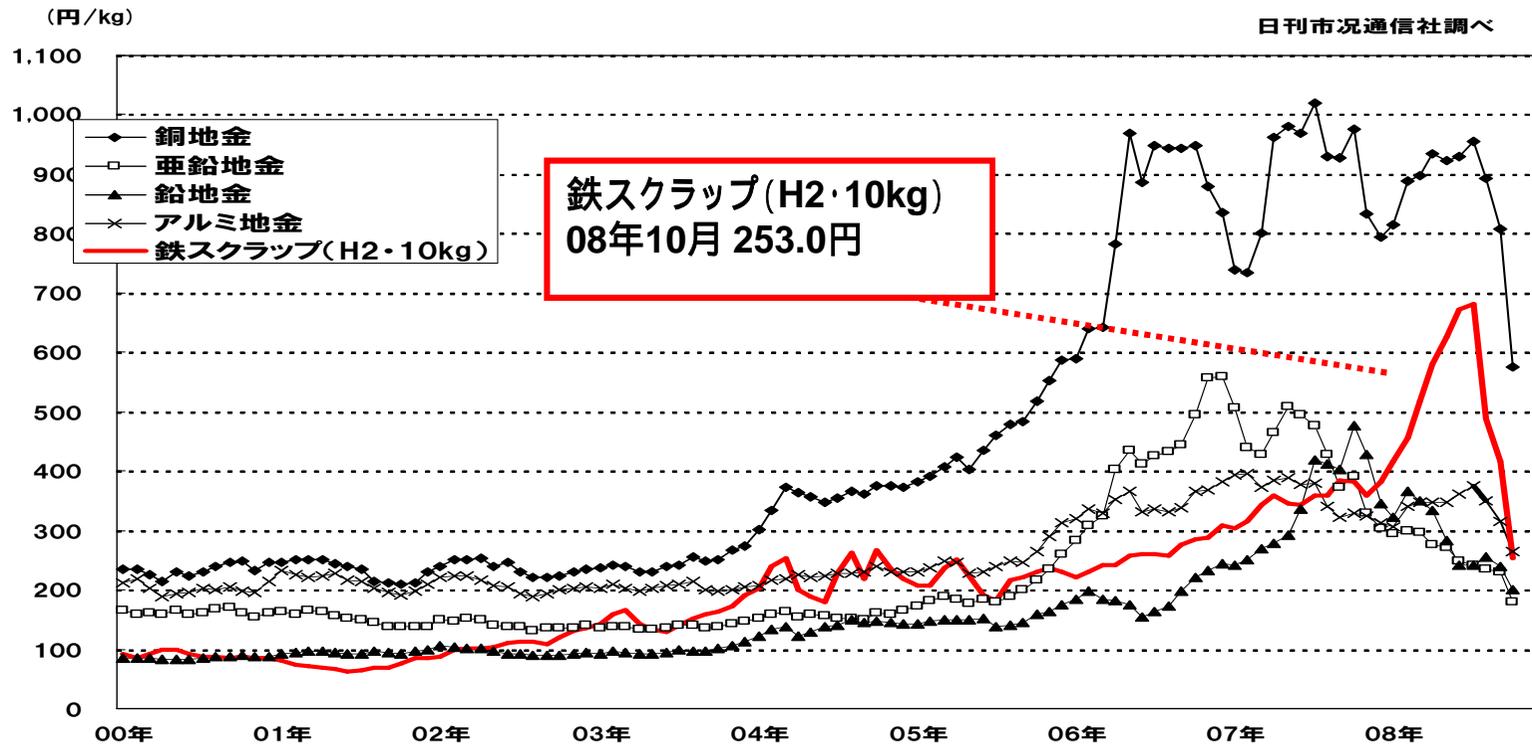
## 普及上の問題点

### ●28条スキームとの運営上の格差

- 直接電炉に投入するためASRを発生させない。
- 28条スキームに比べ管理が厳しい。
- 28条に比べ運送費の取り扱いが不平等。
- 現状として、28条に比べると処理委託費用が安価であり、普及が遅れている。

# 直近のスクラップ市況

## 鉄・非鉄価格の推移



法施行以来、上昇を続けた市況は本年7月をピークに急落。  
廃車ガラの円滑な引渡が危ぶまれる。  
一部地域では逆有償化が懸念される。

## 自動車リサイクル産業の中核業界として

- コンプライアンスレベルの向上によって、社会的役割を拡大し、業界の地位向上。
- ユーザーとの接点を拡大し、業界としての認知度向上。
- 確実技術習得と正確な知識取得を図るための人材育成。
- 情報ネットワークを充実させ、環境変化への対応力の向上。