

## 第一章 序論

### 1-1 本研究の背景

年間約 400 万台排出される使用済自動車は有用金属、部品を含み資源として価値が高いものであるため、従来は利益を生むものとしてリサイクル、処理が行われてきた。

しかし、最終処分費が高騰していることや、鉄スクラップ価格の低迷、処理費を支払って、次の過程の業者への引き取り作業がうまく機能せずに不法投棄の増加の例も増えてきた<sup>1)</sup>。

この流れを見直すために自動車メーカー等を中心とした関係者に適切な役割分担を義務付け、構築させようと自動車リサイクル法が 2002 年 7 月に制定され、2005 年 1 月に施行された。

しかし、実際にはこのような役割分担がうまく機能していない例も報告されており<sup>A)</sup>、法律の根本の意味合いが不透明な状況となっている。

そこで、自動車リサイクル法施行により、その役割分担がうまく機能していないことによって一番に影響を受けたとされる解体処理業者を中心に調査し、解体処理業者が実際に影響を受けている事実項目を浮き彫りにし、本来の自動車リサイクル法が目的としているものと現実がどれほどの格差があるのか認知し修正する必要がある。しかしこの点についての調査研究は見当たらない。

### 1-2 本研究の目的

本研究の目的は、次の 3 点を明らかにすることである。

- ・ 自動車リサイクル法施行により、どのような効果を及ぼしたのか、自動車リサイクル法の目的を元に、それが達成されているのか明確にする。(目的 1)
- ・ 自動車リサイクル法施行により、一番に影響を受けたとされる解体処理業者に焦点をあて、どのような影響を受けているのか明確にする。(目的 2)
- ・ 現状調査・アンケート調査から判断し、うまく機能していない部分はどこにあるのか明確にし、それを修正するためにはどうしたらいいのかを明らかにする。(目的 3)

### 1-3 本研究の意義

本研究では、自動車リサイクル法施行により、一番影響を受けたと見られる解体処理業者を中心に研究を進めていく。それにより、自動車リサイクル法の施行の本来目的としたことと現状を比較し、その違いを認識することで、その問題の解決策を見つけ、法律全体の在り方を追求していくことができる。

また、解体処理業者による直接聞き取りにより、事実の部分と意識に関する部分を相互に調査し、目に見えないところで行われているものを浮き彫りにし、それを修正する為に法律の中でさらに何が必要なのかを見つけ出すことができる。

#### 1-4 本研究の構成

第一章は序論であり、本研究の背景・目的・意義・方法・構成・用語について説明する。

第二章では、「自動車リサイクル法」の概要について説明する。

第三章では、現段階での自動車リサイクル法施行による現状について、不法投棄や電子マニフェストの報告など、変化があったことなどを、数値的に割合を出し、分析する。

第四章では、解体処理業者に及ぼす影響を、アンケート調査、ヒヤリング調査にて、自動車の流れの変化や、意識の変化、法律が及ぼしている影響を分析し、考察する。

第五章では、本研究の結論と今後の課題・提案について述べる。

#### 1-5 本研究の調査・研究方法

本研究フロー図を図 1-1 に示す。

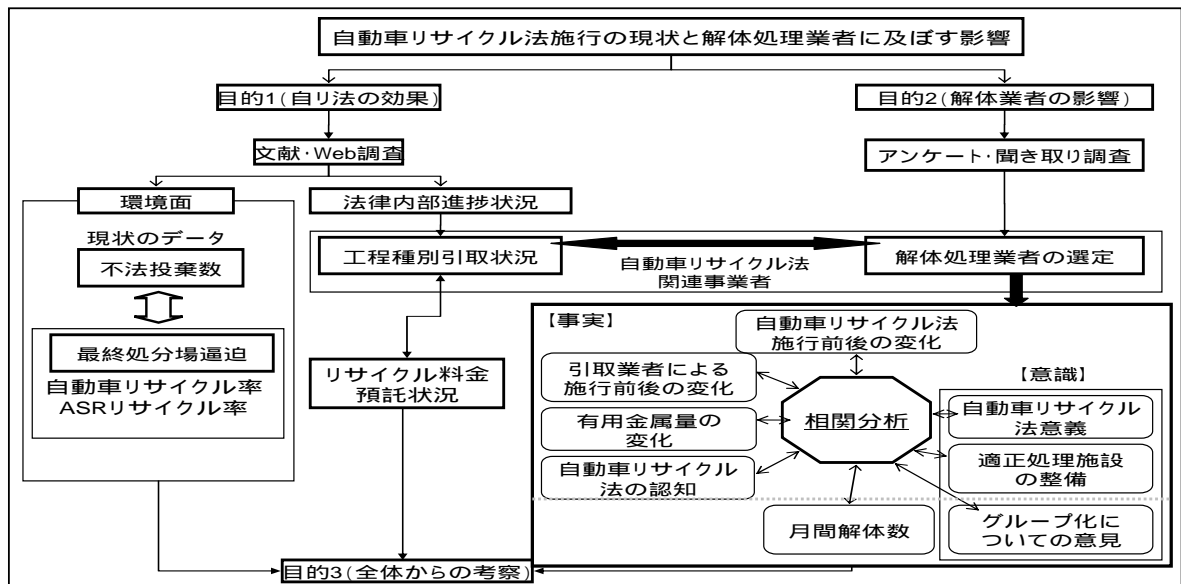


図 1-1 本研究のフロー図

本研究では、まず、自動車リサイクルの構造について、文献調査を行い<sup>2)</sup>、内容把握した上で研究に取り組む。そして、図 1-1 に示すように、目的 1 を達成させるために、自動車リサイクル法の効果を「環境面」から把握し、また、法律内部の進捗状況の現状も明らかにしていく。調査方法としては、文献や WEB 調査を主要とする。

続いて目的 2 を達成させるために、関係事業者を中心に聞き取りを行い、それを元に解体処理業者に対してアンケートを実施する。アンケートに関して、方法を以下に記述する。

1. 自動車リサイクル法施行で携わる解体処理業者を対象とする。
2. 関西地区を中心に計 300 社に対し、図 1-1 に示した質問内容を中心に調査する。

それぞれの質問項目において、単純集計を実施する。また、項目間での関連性を証明するために相関分析を用いる。この分析を行うことにより、解体処理業者の現状の傾向や問題点の抽出を行うことができる。

## 1-6 本研究の用語

- ・解体処理業者...解体業者に同じ.自動車リサイクル法に該当する車を,使用済自動車のリサイクル・処理を再資源化基準に従って適正に行い,エアバック類を自動車製造業者等に引き渡す役割をする業者.
- ・業者...「解体処理業者」
- ・引取業者...自動車所有者から使用済自動車を引き取る業者.主にディーラーや整備業者.
- ・関係事業者...自動車リサイクル法にかかる引取業者・フロン類回収業者・解体業者・破砕業者の総称.
- ・事業者...本研究内で,解体処理業者以外の関係事業者を指す.解体処理業者を除く,引取業者・フロン類回収業者・破砕業者・自動車製造業者.
- ・使用済自動車...自動車リサイクル法では,自動車の使用目的が終了した時点から使用済みと解釈するが,実務的には,最終所有者が引取業者へ引き渡した時点での車.(4-5-3 参照)
- ・中古車...末端ユーザーに購入もしくはレンタルされ,利用された自動車が再び売りだされるもの.使用済自動車と分けて考える.
- ・オートオークション...ディーラー・中古車店等が利用している車の卸売市場のこと.
- ・廃車オークション...別名 2 次オークション.オートオークションの 2 次段階におけるオークション.このような名前で表面化されていないが,オートオークションで売れなかった残り物を再度出品し,使用済自動車と判断すべき蓋然性の高いものが出品されている.
- ・一時抹消...車の使用を一時的に停止するための手続き.長期の留守や修理費用の調達のために一時的に使用を停止する.抹消後にもう一度再登録することで使用の再開が可能.
- ・年間廃車発生台数...年間廃車発生台数は推定の値であり,算出方法として,(前年末保有台数 + 当年・新規登録・届出台数) - 当年末保有台数から得られる数値である.
- ・自動車リサイクル率...現在,実際にリサイクルされている割合(%)のこと.リサイクル実行率ともいう.それに対し,新型車の構造や材料の工夫などによるリサイクルのしやすさについて評価・算出した割合をリサイクル可能率という.
- ・ASR...シュレッダーダスト.使用済自動車を破砕処理した際に発生する破砕くずのこと.処理には技術の難しさが伴う.
- ・自動車保有台数...ナンバープレートがつけられた車.運輸支局で登録済みの車の総称.故に,「一時抹消」中の車はこの保有台数には含まれない.

### 【参考文献・脚注】

- 1) 自動車リサイクルのページ,(1) 自動車リサイクル法の背景  
< <http://kankyou.pref.shizuoka.jp/recycle/jidousha/jirihouhaikei.htm> > ,2005-12-7
  - 2) 外川健一著,自動車とリサイクル - 自動車産業の静脈部に関する経済地理学的研究 -  
日刊自動車新聞社, p166-202 , 2005-12-22
- A) 京都府八幡市役所, A 氏, 2005-11-22,私信