

# 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化と

## 自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明

金谷研究室 0912015 古山峻宏

### 1. 背景・論点

自動車の廃棄時における適正処理とリサイクルおよび再資源化を促進し、環境を保全、循環型社会をつくることを目的として、2005年1月に自動車リサイクル法が完全施行された。自動車リサイクル法の成果として、使用済み自動車全体の循環的利用は、施行前の2000年と比較して83%→95%に向上し、ASRは、削減数値目標年度の2015年を前倒して達成。不法投棄車両は、21.8万台→1.3万台にまで減少している<sup>1)</sup>。

また、自動車リサイクル法は、5年以内に見直し検討を行う旨が規定されており、見直しに際して、自動車リサイクル法の弱点も浮き彫りとなり、見直し議論がおこなわれている<sup>2)</sup>。自動車リサイクル法はおおむね順調に稼働しているが、一方で、自動車リサイクル法の施行により、一番影響を受けたと考えられる自動車解体業者は、自動車リサイクル法施行当初と現在では、状況に変化が発生している可能性がある。また、自動車解体業者は厳しい経営状態を強いられているのが現実である。しかしながら、自動車リサイクル法施行当初の研究<sup>3)</sup>はあるが、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の変化や、自動車解体業者の新規参入・継続理由は研究されていない。

### 2. 研究の目的・意義

自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況を明確化することを目的1、自動車解体業者の新規参入・継続理由を解明することを目的2、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況を明確化することを目的3とする。

本研究の意義は、自動車を適正にリサイクルすることで環境負荷の低減を担う自動車解体業者の、自動車リサイクル法施行当初と現在の状況の変化と新規参入・継続理由の解明を行うことで経営状態改善の参考となり、より豊かな地球環境の構築に貢献することである。

### 3. 研究方法

研究の目的を次の方法で達成する。

#### (1)自動車解体業者への調査

関西エリアのiタウンページ<sup>4)</sup>から(解体業・自

動車解体)の検索結果に表示される全ての自動車解体業者391社にアンケート調査票(項目は表1)を、2012年8月に送付した。返信数は、48社であった。なお返信48社の内、匿名者を除く45社に追加アンケート(項目は表1)を2012年10月～11月に行い、返信数は、18社であった。また、2013年2月10日・19日にヒアリング調査を実施した。

#### (2)関係業者(自動車ディーラー及びオートオークション会場)への調査

各自動車メーカー<sup>5)</sup>の関西エリアの自動車ディーラー228店舗と、中古車オートオークション代行活用ガイド<sup>6)</sup>に紹介されている関西地区の全オートオークション会場20社に、アンケート調査票(項目は表2)を、2012年8月～11月に送付した。返信数は、自動車ディーラー19社、オートオークション会場6社であった。また、2013年2月14日にヒアリング調査を実施した。

表1 自動車解体業者へのアンケート項目(一部抜粋)

自動車解体業者	自動車解体業者(追加)
自動車解体業界への参入時期、新規参入・継続理由	使用済み自動車を引き取るルートの変化と割合
自動車リサイクル法施行当初と現在の引取ルート・解体数の変化	使用済み自動車解体数の変化の有無、要因、減少を補うための対処策
自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態改善の有無	多角経営を行っている理由
経営統合などのグループ化	
多角経営の実施の有無	
自動車リサイクル法の評価と見直しの必要性	
自動車解体業に携わる前の職業	
オートオークション会場の利用状況	

表2 自動車ディーラー及びオートオークション会場へのアンケート項目(一部抜粋)

自動車ディーラー	オートオークション会場
引取車両数の変化	参入時期
取引車両の処理ルートの変化の有無と要因	現在の取り扱い台数の変化
自動車リサイクル法の評価	出品者・落札者の割合と変化
自動車解体業者への意見	自動車解体業者の参加数の変化
	使用済み自動車の取り扱い台数の変化
	自動車リサイクル法の評価

### 4. 結果及び考察

#### (1)自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況の明確化

##### 1)自動車解体業者の新規参入者と継続者の割合

自動車解体業界への参入時期で区分を行い、2005年1月(自動車リサイクル法施行時期)以前の参入

者を継続者（以下、[継続]）とし、2005年1月以降の参入者を新規参入者（以下、[新規]）とした結果、[継続]が大半を占めるが、[新規]も約2割近く存在することが判明した。なお[新規]と[継続]の合計を[全体]と表記する。

## 2) 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営状態の変化と経営統合などのグループ化

表3に、自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度を示す。経営状態は、[新規]では、一部で改善がみられるが、[全体]と[継続]では、かなり悪化したと考えられる。

また、「かなり増加した」が、[新規]では29%と他に比べ高い割合となったことから、経営統合などのグループ化は、[継続]よりも[新規]で増加していると考えられる。

表3 自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度

自動車リサイクル法施行当初と現在の経営統合などのグループ化の増加の程度	全体(n=37)	新規(n=7)	継続(n=30)
かなり増加した	11%	29%	7%
やや増加した	3%	0%	3%
変わらない	68%	57%	70%
やや減少した	8%	0%	10%
かなり減少した	11%	14%	10%

## 3) 使用済み自動車の解体数の変化と対策

表4に、自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化を示す。「かなり減少した」が72%と大きな割合を占めており、毎月の使用済み自動車解体数は大きく減少して、減少した入庫数を補うために、オートオークション会場の利用が自動車解体業者の一部で増えていると考えられる。

表4 自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の毎月の使用済み自動車解体数の変化（詳細）	解体業者数	割合	n=18
かなり増加した	0	0%	
少し増加した	2	11%	
変化なし	1	6%	
少し減少した	2	11%	
かなり減少した	13	72%	

## (2) 自動車解体業者の新規参入・継続理由

### 1) 自動車解体業界への新規参入・継続理由

表5に、自動車解体業界への参入理由を示す。[全

体]と[継続]では「先代からの引き継ぎのため」と「中古部品販売のため」が高い割合を占めたのに対し、[新規]では、「多角経営の一部のため」、「資源の有効活用のため」、「転職のため」、「メリットなし」がそれぞれ20%を占めたことから、[新規]と[継続]では参入理由の傾向に大きな違いが認められた。

表5 自動車解体業界への参入理由

分類	全体(n=25)	新規(n=5)	継続(n=20)
先代からの引き継ぎのため	24%	0%	30%
中古部品販売のため	16%	0%	20%
多角経営の一部のため	12%	20%	10%
資源の有効活用のため	8%	20%	5%
転職のため	8%	20%	5%
解体業の許可があると便利のため	4%	0%	0%
解体業は経済的メリットが大きかった	4%	0%	5%
既存の設備が利用できるため	4%	0%	5%
現金取引のため	4%	0%	5%
参入出来る仕事が無かったため	4%	0%	5%
参入費用がかつては安かったため	4%	0%	5%
自分に解体業がマッチしている	4%	0%	5%
メリットなし	4%	20%	0%

表6に自動車解体業界への継続理由を示す。表6から、[全体]、[継続]では、「この業種のノウハウに特化しているため」と「世の中に必要な仕事のため」が高い割合を占めた一方で、[新規]では「中古部品販売のため」、「負債があるため」、「多角経営の一部のため」が高い割合を占め、[新規]と[継続]では継続の理由に大きな違いがあることが判明した。

表6 自動車解体業界への継続理由

分類項目	全体(n=29)	新規(n=4)	継続(n=25)
この業種のノウハウに特化しているため	21%	0%	24%
世の中に必要な仕事のため	21%	0%	24%
中古部品販売のため	17%	25%	16%
負債があるため	17%	50%	12%
先代からの引き継ぎのため	14%	0%	12%
設備投資したためやめられないため	7%	0%	8%
多角経営の一部のため	3%	25%	0%

## 2) 自動車解体業者の前職

表7に、自動車解体業に携わる以前の職業を示す。[継続]に比べ、[新規]は、前職が自動車関係の割合が高いことが判明した。また、[新規]以外で、「自動車関係以外の業種」が高い割合になっていることから、2005年以前は前職が自動車関係でなくとも、自動車解体業界への参入・継続が容易であったが、2005年以降は参入が難しくなったと推測する。

## 3) 多角経営の実施状況

[全体]、[新規]、[継続]の全てで「自動車販売・買取」が高い割合を占めたことから、自動車解体業者にとって、「自動車販売・買取」は最も行いやすい多角経営であると考えられる。

## (3) 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況の明確化

### 1) 引取車両数の変化

表 8 に、自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化を示す。「変わらない」が 61%を占め、「やや増加した」、「かなり増加した」が 17%と

表 7 自動車解体業に携わる以前の職業

自動車解体業に携わる以前の職業	全体(n=30)	新規(n=5)	継続(n=25)
自動車関係以外の業種	53%	40%	56%
自動車ディーラー以外の車関係	40%	80%	32%
自動車ディーラー関係	10%	0%	12%

表 8 自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の引取車両数の変化	ディーラー数	割合	n=18
かなり増加した	3	17%	
やや増加した	3	17%	
変わらない	11	61%	
やや減少した	1	6%	
かなり減少した	0	0%	

なったことから、ディーラーの引取車両数は同等もしくは増加傾向にあると考えられる。

## 2) 中古車と使用済み自動車の取り扱い台数の変化

表 9 に、自動車リサイクル法施行当初と現在の、中古車と使用済み自動車の取り扱い台数の割合を示す。中古車の取り扱い台数は同等もしくは若干の減少であり、大きく減少している可能性は低いと考えられる。また、使用済み自動車の取り扱い台数は同等であるディーラーが 5 割近くあるが、一方で取り扱い使用済み自動車数が「50」となったディーラーが 17%あることから使用済み自動車数は減少していると考えられる。

表 9 自動車リサイクル法施行当初と現在の、中古車と使用済み自動車の取り扱い台数の割合(n=18)

自動車リサイクル法施行当初と現在の中古車と使用済み自動車の取り扱い台数の割合	割合(中古車)	割合(使用済み自動車)
100	39%	44%
80	39%	11%
50	6%	17%
30	0%	6%
10	0%	6%
その他	17%	11%

## 3) 取引車両の処理ルートの変化

表 10 に、取引車両の処理ルートの割合を示す。自動車リサイクル法施行当初と現在での処理ルートの割合はほぼ同じであった。

## 4) 取り扱い台数の変化

表 11 に、自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化を示す。オートオークション会場での取り扱い台数は、「変わらない」が 80%、「やや増加した」が 20%であることから、増加傾向にあ

ると考えられる。

表 10 取引車両の処理ルートの割合

取引車両の処理ルートの割合	施行当初	現在	n=18
自動車解体業者	36.8%	36.7%	
オートオークション会場	34.4%	33.9%	
その他	27.6%	28.9%	

表 11 自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化

自動車リサイクル法施行当初と現在の取り扱い台数の変化	オートオークション会場	割合	n=5
かなり増加した		0	0%
やや増加した		1	20%
変わらない		4	80%
かなり減少した		0	0%
やや減少した		0	0%

## 5) 出品者と落札者

表 12 に、自動車出品者の割合の変化を示す。自動車リサイクル法施行当初と現在で、自動車出品者の割合を比較すると、「自動車ディーラー」は減少しているが、「中古車販売業者」、「中古車買取専門業者」共に増加していることが判明した。増加している要因は、中古車業界がグローバル化したことで、今までは解体車両として位置付けられていた車両を海外に中古車として輸出するようになったことである。

表 12 自動車出品者の割合の変化

自動車出品者の割合の変化	施行当初(n=2)	現在(n=6)
自動車ディーラー	63%	41%
中古車販売業者	28%	33%
中古車買取専門業者	10%	21%
その他	0%	6%

表 13 に、自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の参加数の変化を示す。自動車解体業者の参加数は増加しており、その要因として、オートオークション会場における使用済み自動車の取り扱い台数の増加が考えられる。

表 13 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の参加数の変化

自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数の変化	オートオークション会場	割合	n=6
かなり増加した		2	33%
やや増加した		2	33%
変わらない		2	33%
やや減少した		0	0%
かなり減少した		0	0%

## 5. 結論

(1) 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者の状況を明確化

①自動車解体業者は[継続]の割合が高く、経営状態は[継続]で、かなり悪化しており、経営状態の改善に繋がると推測していた経営統合などのグループ化は [新規]の方が増加していると考えられる。

②毎月の使用済み自動車解体数は殆どの自動車解体業者で減少しており、特にディーラーからの入庫数減少が顕著である。その要因はディーラーが使用済み自動車をオートオークション会場に流すようになったためである。そのため、減少した入庫数補填のために、特に[新規]でオートオークション会場が利用されるようになった。

## (2) 自動車解体業者の新規参入・継続理由の解明

①自動車解体業者の参入理由は、[全体]と[継続]では「先代からの引き継ぎのため」と「中古部品販売のため」が高い割合を占めたのに対し、[新規]では、「多角経営の一部のため」、「資源の有効活用のため」、「転職のため」、「メリットなし」がそれぞれ 20% を占めたことから、[新規]と[継続]では参入理由の傾向に大きな違いが認められた。②自動車解体業者の継続理由は、[全体]、[継続]では、「この業種のノウハウに特化しているため」と「世の中に必要な仕事のため」が高い割合を占めた一方で、[新規]では「中古部品販売のため」、「負債があるため」、「多角経営の一部のため」が高い割合を占め、[新規]と[継続]では継続の理由に大きな違いがあることが判明した。

③多角経営の実施状況については、[継続]の方が多く行われており、自動車解体業者にとって、「自動車販売・買取」は最も行いやすい多角経営であることが判明した。

## (3) 自動車リサイクル法施行当初と現在の自動車解体業者に影響を与える関係業者の状況の明確化

①ディーラーの引取車両数、中古車数は、大きな減少傾向は見られず、むしろ同等か増加傾向にあるが、使用済み自動車数は減少していると考えられる。

②ディーラーの取引車両の処理ルートの変化については、自動車解体業者と、オートオークション会場の処理ルートは僅かながら減少しているが、両時期共に自動車解体業者の方が、処理ルートの割合が高いことが判明した。

①オートオークション会場での取り扱い台数は増加傾向にあり、自動車の出品者は、自動車ディーラーが最も多く、出品者に大きな変化はない。

②オートオークション会場での落札者については、中古車販売業者が最も多いが、自動車リサイクル法施行後の自動車解体業者の参加数は増加傾向にあり、これは、自動車リサイクル法施行当初と現在を比較すると、使用済み自動車の取り扱い台数が増加していることが要因であると推測する。

## (4) 研究全体を通しての考察

## 1) 今後の自動車解体業者の経営改善のポイント

今後の自動車解体業者の経営改善のポイントは、①経営統合などのグループ化、②オートオークション会場の利用、③多角経営の実施、の3点と考える。

①については、自動車リサイクル法施行後は、車両の流れが大きな規模の自動車解体業者に一点集中しているため、経営統合などのグループ化を行い、規模を拡大することで使用済み自動車の安定確保や経営基盤の強化を図る必要がある。

②については、ディーラーからの入庫数減少の大きな要因は、ディーラーがオートオークション会場に使用済み自動車を流すようになったことも要因の一つである。また、オートオークション会場での使用済み自動車の取り扱い台数は現在増加傾向にある。そのため、自動車解体業者内で増加しているオートオークション会場の利用をより増加させていくべきである。また、自動車ディーラーに利用されているオートオークション会場は、兵庫・大阪の会場に利用が集中しているため、その地域を利用することで、使用済み自動車のより安定した確保が期待できる。

③については、多角経営は、経営状態改善の為に行われていることが多く、自動車解体業者にとって、最も行いやすい「自動車販売・買取」を行うことで、経営状態の改善が期待できる。

## 6. 今後の課題

調査対象地を本研究では関西に限定したが、その他の地域にも調査対象地を拡大することで異なる傾向を見出せる可能性がある。特に、関東は自動車解体業者数が関西と比較して多いため、今後は、調査対象地の拡大や、関西と関東の比較を行うことも必要であると考えられる。

## 7. 参考文献

- 1) 笹山雅史：自動車リサイクル法の施行状況の評価・検討について、産業と環境、39(5)、pp23-26 (2010-05)
- 2) 外川健一：変革期にある日本の自動車リサイクルシステム、熊本学園大学経済論集、16(1/2)、pp27-45 (2010-03)
- 3) 山口健太郎・金谷健：自動車リサイクル法施行の現状と解体業者に及ぼす影響に関する研究、土木学会環境システム委員会環境システム研究論文集、(vol. 35)、pp461-470 (2007-10)
- 4) iタウンページ：<<http://itp.ne.jp/>>、2011-11
- 5) 各自動車メーカーの公式 HP、2012-10-8
- 6) 中古車オートオークション代行活用ガイド：<<http://t-map.jp/kinki.html>>、2012-8-20