

## 《論説》

# 北海道における使用済自動車市場と 流通量に関する研究

浅 妻 裕・阿 部 新

〈全体の構成〉

1. はじめに
2. 使用済自動車流通の全国的動向
3. 北海道における自動車流通の状況
4. 使用済自動車の流通量の分析
5. 使用済自動車市場の実態
6. おわりに

## 1. はじめに

かつて北海道では使用済自動車の不法投棄問題が深刻化した時期があった（詳しくは5.7.参照）。自動車は多様な物質から構成され、その中には有害性のある物質も多く含まれる。自動車が不法投棄され、そのまま自然界に放置されれば、これらの物質が土壌や水質の汚染をもたらす。同時に風光明媚な自然環境を持つ北海道にとっては不法投棄による視覚公害も深刻な問題となる。

このような不法投棄は、きわめて経済的な問題である。例えば、細田（1999）では、バズが有する情報の非対称性に起因する問題であるとしている<sup>1</sup>。廃棄物処理法（廃棄物の処理及び清掃に関する法律）で規定される「産業廃棄物管理票」（一般的にはマニフェストと呼ばれる）は、この情報の非対称性の問題を緩和するために、処理情報を上流に流す役割があった。しかし、自動車の場合は使用済みではあっても有価で取引される限り、この仕組みの対象外となり、不法投棄を

生み出す原因となった。

2005年に施行された自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）では、使用済自動車を廃棄物とみなし、電子マニフェスト上での移動報告が義務付けられた（詳しくは竹内啓介（2004）参照）。その結果、使用済自動車の引き取りから適正に処理・リサイクルされるまでの一連の流れをモニタリングすることができるようになり、不法投棄の予防効果をもたらした<sup>2</sup>。また、それを集計したものは、一つのデータとなり、従来からの車両登録制度にこの仕組みを加えることで、使用から廃棄までの流通量を分析することを可能にした。ただし、データとして集計されないものがあるとなれば、それは不法投棄、あるいは不適正処理につながっている可能性がある。現在は、「5. 使用済自動車市場の実態」で述べるように、再生資源市況が高騰しているため表面化しないが、これが反動で落ち込んだ場合、何らかの形で問題化する可能性がある。その意味で、現時点でどの程度地域的なフローを正確に把握することが可能なのか検討しておくことはきわめて意義深い。

一方、1995年施行の「容器包装リサイクル法」（容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律）をはじめとして、これまで個別領域での循環型法制が定められてきた。それぞれの法施行後、一定期間が経過し、その評価をふまえ、それぞれの制度の

見直しが議論されようとしている。これらの制度の事後評価という実証的な課題に取り組むためには、ひとつには、制度導入が廃棄物フローにどのような影響を及ぼしたのかということ进行分析する必要があるだろう。自動車の分野に関していえば、自動車という財は、個体が政府に登録される必要があり、車両登録制度が存在する<sup>3</sup>。この制度と上記の電子 manifests による移動報告を利用すれば、きわめて明確に法施行後のフローの変化を見ることが出来る。

また、使用済自動車のフローを詳しく分析しなければ明らかにならないことがある。それは、使用済自動車処理・リサイクルの費用負担の問題である。自動車リサイクル法は、自動車メーカー・自動車輸入業者に対して、拡大生産者責任 (Extended Producers Responsibility) の考え方が部分的に適用されると同時に、排出者責任も規定されている。最終ユーザーが新車購入時あるいは車検時に自動車リサイクル料金を支払う (預託する) というものである。また、登録引取業者に「使用済自動車」として引き取ってもらう必要がある。この制度の場合、自動車が「使用済」となる直前の所有者が料金を支払う、ということが重要である。そこで支払われたリサイクル料金 (目標とされるリサイクル水準を実現する処理・リサイクルのための費用) が、当該車両の処理・リサイクルの過程で利用される。

ここでの問題は「使用済」と規定される時点では、その素材になんら変化がないことである。その素材に実際の変化が生じるのはまさに自動車解体の段階であるといつてよい。費用負担を避けるため、できるだけ最終所有者とならないようにするインセンティブがあるとすれば、次の所有者に中古車として自動車を引き渡したいと考えるだろう。あるいは同じく「使用済」前の最終所有者とならないように、中古車としての輸出を行い、費用負

担を避けるという行動をとるかもしれない。つまり、実質的な費用負担を誰が行うかということによって、使用済自動車のフローが変化すると考えられる。例えば、最終的な費用負担が、その素材が変化する自動車解体の段階、ということになれば、その負担能力如何で使用済自動車を集められるかどうか異なってくる。これらの点について、データを利用して考察する意義は大きい。

では、これを北海道内で限定して行う理由はなにか。循環型法制の導入は全国一律、同様の効果をもたらすものではない。静脈産業の立地特性に着目した外川健一 (2001) の研究から読み取れるように、静脈産業にとっての立地問題は極めて重要である。その結果として、例えば、地域ごとの再生資源市場にも差異が生じているのが現状である。鉄スクラップの「西送り」現象はその典型といえる<sup>4</sup>。よって、循環型法制の効果やその評価は地域ごとに異なる可能性もある。

例えば、ウェーバー『工業立地論』の「輸送費指向」の議論に従えば、使用済自動車の処理について、わざわざ北海道外から道内に自動車を持ち込んでスクラップする必要はない<sup>5</sup>。また、使用済自動車を処理し、鉄スクラップを生産したとしても、それを原料として利用する産業が限定されていれば、市場での取引にも微妙な影響を与える。制度の導入が使用済自動車処理・リサイクル関連市場にどのような影響を与えたのか、地域的なフローの特性を見るのはきわめて意義深いことである。同時に、そのフローが地域の実態と乖離しているかどうかを見ることにより、地域的な条件を踏まえた制度の評価が可能になる。

また、自動車リサイクル法が想定している費用負担のあり方に関しても、地域に限定する意義はある。現実とのギャップがあるのか、またそのギャップが使用済自動車フローに何らかの影響を及ぼしているのか、といったこ

とについて、静脈産業にかかわる各地域の市場のあり方を考慮して、狭域で具体的に考察することが望ましいからである。

このような背景から、本稿では、現在のデータ制約のもとで、都道府県レベルでの使用済自動車のフローが定量的に把握できるかどうか、把握しきれない部分はどのようなものか、またその把握されたフローは、流通面も含めた使用済自動車市場の実態と整合的なものなのかどうかといったことを検討する。本稿はおおよそ以下のような内容である。

「2. 使用済自動車流通の全国的動向」では、すでに定量的な分析が阿部(2007)で行われていることをふまえ、実際にどのようなことが使用済自動車流通の段階で問題になっているのかをピックアップして紹介する。それが、実際のフローデータにどのように反映しているのか、という基本事項を論ずる。

「3. 北海道における自動車流通の状況」では、使用済自動車に限らず、自動車全体の流通状況を見る。廃車の発生状況は自動車全体の流通状況を見る必要があるためである。

「4. 使用済自動車の流通量の分析」では、前章で明らかにしたデータを利用して、道内における使用済自動車のフローについて定量的に考察している。特に使用済自動車の流通で問題となる取引の季節性をできるだけ排除して考察できるよう、各所で、重なる12ヶ月分の合計でフローの推移を見ていくという独自の手法を用いている。

「5. 使用済自動車市場の実態」では、実際の関連業界の動向をフォローすることで、前章で導き出された定量的なデータを、流通を含めた市場の動向から裏付ける作業を行う。

「6. おわりに」では本稿から得られた結論と、課題を述べる。

## 2. 使用済自動車流通の全国的動向

### 2.1. 自動車リサイクル法の施行と使用済自動車流通

自動車リサイクル法は、自動車製造業者や輸入業者に対し、使用済自動車の処理・リサイクルに関する拡大生産者責任を適用することが大きな目的であった<sup>6</sup>。この目的を達成するため、使用済自動車の工程別(フロンへの抜き取りや解体、廃車ガラの処理など)移動状況を的確に把握するための電子マニフェストの仕組みが導入された。使用済自動車の処理・リサイクル過程の入り口に関しては、新車・中古車ディーラーや解体業者など自動車リサイクル法上の「引取業者」が、最終所有者から使用済自動車を引き取る時点で、電子マニフェストを通じて、自動車リサイクルシステム<sup>7</sup>への「引取報告」を行うことが必要となった。これによって法施行以前は不可能であった国内で発生する使用済自動車の正確な台数の把握が可能となった。

さらに、この法の施行にあわせて道路運送車両法が改正され(2002年7月17日公布、2005年1月1日施行)、車両の登録状態について、自動車リサイクル法に基づくシステムと整合性が保たれるように配慮された。特に、「輸出抹消仮登録」や「輸出予定届出」など輸出抹消登録関連の手続きが導入されたことにより、日本から輸出される中古自動車(国内の自動車リサイクルシステムから外れる自動車)の台数が正確に把握されるようになったことは同法導入の成果の一つとあって良いだろう。

2007年4月17日に(財)自動車リサイクル促進センターから発表された自動車リサイクルシステム運用状況(速報)によれば、2006年度の移動状況は表2-1のとおりである。

自動車リサイクルシステムの入り口にあたるのが引き取り工程で、この表では、2006年度に357万台あまりが使用済自動車として

表2-1 電子マニフェストで把握される工程別引取件数

工程種別	引き取り報告件数		
	2006年度(台)	前年度比	法施行後累計(台)
引き取り工程	3,573,215	117%	7,092,811
フロン類回収工程	2,621,280	108%	5,424,096
解体工程	3,738,877	118%	7,331,655
破砕工程	5,848,370	121%	11,214,907

出所：財団法人自動車リサイクル促進センターweb サイト  
(<http://www.jarc.or.jp/index.html>)

流通し始めたことが示されている<sup>8</sup>。

法施行までは、自動車の登録制度を利用して得られるデータから、前年(度)末保有台数+新車販売台数-当年(度)末保有台数-当年(度)保有台数という計算式を用いて、国内で使用されなくなった自動車の台数(ここでは「廃車台数」と呼ぶことにする)を計上し、それから統計上、把握できる範囲の中古車輸出台数を差し引くことで、使用済自動車台数を推計していた。このような法施行以前の状況と比べると、現在の使用済自動車の流通状況ははるかに正確に把握できるようになっているといえる(計算式の検討については後述する)。

一方、使用済自動車の流通状況がより正確に把握できるようになったことで、近年、本来の用途を終えた使用済自動車や中古車の流通にどのような問題が存在しているのか、ということ、さらに、自動車リサイクル法導入が使用済自動車の流通に何らかの影響を与えたのか、ということを把握し、何らかの問題提起することも可能となってきた。以下、法施行によって明らかになった問題を3点ほど上げておきたいと思う。

## 2.2. 中古車輸出台数の明確化と国際リサイクルへの対応問題

盗難車対策や自動車リサイクル法の施行に伴い、2005年7月から関税法基本通達の一部改正が行われ、少額のを除いて、自動車を輸出しようとするものは全てを税関に申告する義務が生じた<sup>9</sup>。従来は手荷物扱いで輸出される場合(「携帯輸出」という)が無視できない数であるとされ、輸出される自動車の合計台数の正確な把握が困難だったのである。

2005年は前年比12.5%、2006年は20.8%の増加となっている。貿易統計上、携帯輸出が把握可能になったため増加したということもできるが、輸出される絶対数が増加しているとも考えられる。後述する中古車オークション会場での輸出業者の落札状況や、主要な輸出先であるロシア現地での日本製中古車の普及状況を見ても、中古車輸出の増加傾向を感じとることができる。

輸出先の具体的な数値を紹介しておこう(表2-3)。輸出台数トップのロシア向けについては、2006年の輸出台数が、2005年比45.2%増の38万9,854台である。第2位のアラブ首長国連邦(UAE)向けが11万

表2-2 中古車輸出台数の推移

(単位：台)

年	2001	2002	2003	2004	2005	2006
台数	371,090	603,866	712,968	835,233	940,298	1,137,720

出所：外務省貿易統計より筆者集計(ただし、2001年は4月~12月のみ)

表 2-3 日本からの中古車輸出先国  
(2006 年上位 10 カ国) (単位: 台)

国	2005 年	2006 年
ロシア	268,584	389,854
アラブ首長国連邦	113,818	116,997
ニュージーランド	132,600	96,219
チリ	47,487	60,556
カザフスタン	16,970	47,067
パキスタン	11,776	37,511
南アフリカ共和国	31,405	31,049
ペルー	19,510	28,880
スリランカ	17,539	25,767
イギリス	31,962	24,357

出所: 財務省貿易統計より筆者集計

6,997 台 (前年比 2.8% 増), 第 3 位のニュージーランド向けは 9 万 6,219 台 (27.4% 減) である。それ以下のところではモンゴル向けは前年比 87.2% 増の 1 万 3,486 台, タイ向けが 125.5% 増の 9,388 台と急増し, 経済成長が続いている国で, 中古日本車の需要が高いことがわかる。

なお, 阿部 (2007) では自動車リサイクル法施行以降の自動車登録制度によって把握されるデータと貿易統計によるデータの両方を利用して, より正確な中古車輸出台数の推計を行っている。このような推計が可能になったのも, 自動車リサイクル法施行の成果であ

るといってよいだろう。

以上のように, 中古車輸出台数が増加する状況が明確に把握されるようになってきたため, 使用済自動車の流通フローの変化をふまえたリサイクル政策や各業界の対応が今後の課題となってくるであろう。国家間レベルで輸出された自動車のリサイクルが問題になったときにも, このようなデータが活用される局面がでてくるであろう。

### 2.3. 中古車オークション市場の拡大と, リユースオークションの浸透

従来, 低年式車両は, 海外に輸出されたり, 国内の自動車解体業者によって解体・リサイクルされてきた。近年, こうした低年式車両の流通状況に変化が見られている。国内販売向けの中古車を売買の対象としてきた USS や JU グループをはじめとしたオートオークション業者が, 廃棄同然の車両も扱うようになったのである。多くの会場で, 低年式車の取引を中心とするリユースコーナーが開設されている。

オートオークション台数の出品台数や落札単価等は, 図 2-1 のとおりである。

また, 経済産業省が 2006 年 3 月に実施し

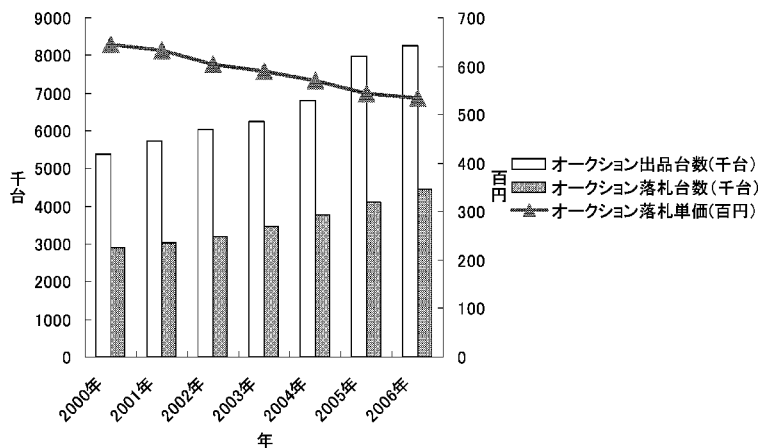


図 2-1 中古車オークション実績の推移 (全国)

出所: 経済産業省 (2006), ユーストカードットコム (<http://www.u-car.co.jp/>) 掲載資料より筆者作成

た各オークション会場へのアンケート調査によれば、全国のオークション会場における車齢10年以上の低年式車の落札台数は、79万台（前年比20万台増）、落札車両全体に占める割合も19.2%（前年比2.3%増加）となっている。元々中古車の流通が中心であったオークションが、従来国内で廃車・解体されていたような低年式車にも広がりつつあることが観察される（表2-4）。

低年式車オークションが活況となっている背景には、上述の旺盛な中古車輸出、あるいはそれに関連する中古部品輸出需要の増加がある。これらの車両に関しては、これまで整備工場や販売店経由で直接仕入れなければならなかった。そのため、とりわけ人的ネットワークの弱い海外バイヤーにとって、オークションはより手軽な手段となったのである。同時に、中国を始めとした旺盛な資源需要による使用済自動車の有償化や解体業界の仕入れ競争激化も低年式車両向けオークションが活況となっている背景であるといえる。

一方、自動車リサイクル法の影響もある。2005年1月の同法施行後、新車購入時あるいは車検時に自動車所有者が自動車リサイクル料金を預託することとなった。未預託のまま使用済となるときは、引き取られる段階で、最終所有者がリサイクル料金を支払うことになる<sup>19</sup>。ただし、中古車として引き渡すことができれば所有者は料金の支払いを免れる。仮に、整備業者や自動車ディーラーがより多くの使用済自動車を集荷したいと考えていたとすれば、事実上の最終所有者である自動車

ユーザーに対してリサイクル料金の支払いを求めない、つまり法律上の「使用済自動車」としてではなく「中古車」として引き取るという動機が生まれる<sup>20</sup>。そして、自動車の所有者となった整備業者や自動車ディーラーは、そのような車両をさらに中古車としてオークションに出品し、リサイクル料金の負担を先送りするのである。

このような現状に関し、鉄スクラップをはじめとした再生資源市況の高騰を背景として、オークションで流札してしまうような極低年式の車両まで数万円の値段がつくケースもあるという状況の中で、自動車リサイクルの入り口での上記のような取引が発生している可能性は否定できない。自動車解体業者のネットワークであるエコライン、ビッグウェーブ、SPNが発行している「環境流通NEWS」（vol.43, 2007年2月）では、オークション会場について、「中古車流通の現場では大量の廃棄処分寸前の中古車が自り法施行以前の予想通り、なかには廃車ガラ状態のまま（中略）大量に流通している」と報告されている。引取業者が「使用済自動車」として事実上の最終所有者（ユーザー）から引き取ってもおかしくないといえる自動車が、中古車として引き取られ、その後の流過程に乘せられているということである。

#### 2.4. 一時抹消登録に関する問題

法施行から半年を経過した2005年7月15日に開催された産業構造審議会・環境審議会関係委員会の合同会議資料によれば、使用済自動車の引取台数は2005年1月～6月の実績で1,206,242台（年換算約242万台）、施行直前の駆け込みの影響をより排除した4月～6月の実績で735,185台（年換算約296万台）となった。法施行以前の政府関係の委員会においては、使用済自動車回収台数は400万台程度と予想されていたため、なぜ差し引き100万台以上もの差が発生するのかという

表2-4 オークション会場における  
低年式車落札状況

	総落札台数	うち車齢10年以上のもの(推計)	
		台数	割合
2004年	3,783,122	590,000	15.6%
2005年	4,118,863	790,000	19.2%

出所：経済産業省製造産業局自動車課（2006）より筆者作成

「消えた100万台」問題が論じられるようになった。

この数値の公表と「消えた100万台」問題は、2005年に入り、解体業者への使用済自動車入庫台数が激減しているという事態を裏付けるものとして、関係業界では大きな話題となっていた。

日刊市況通信社(2005)では、この問題が発生した理由として3つの説を紹介している。

1. 輸出急増説。(2.2.で記載されている)
2. 複合説(輸出急増に加え、前年度末の駆け込み廃車が多かったことの反動の影響)
3. 不正処理説。引き取り段階でリサイクル料金が預託されないまま流通し、処理・リサイクルされる。

実際には、上記の要因が複雑に絡んで発生していると考えられるが、同誌では3番目の不正処理説の可能性が高いとしている。

使用済自動車の不正処理が行われる手続きとしては、引き取りの段階での次のような可能性が考えられる。事実上の最終所有者(ユーザー)が、販売業者への下取り等の引き取り段階にて、リサイクル料金を支払わず、中古車として引き渡す。それがオークションなどを經由して様々な事業者へ引き渡される過程で、一時抹消登録状態となり、一部が解体業者に引き渡される。ここで、解体業者は許可を得ている者ばかりとは限らない。無許可であれば、解体行為をすること自体が違法であり、そのような事業者がリサイクル料金を支払ったり、電子マネー上での移動報告を行ったりするなど、わざわざ自らの存在を表明するはずはない。それが環境汚染に繋がる処理とは限らないが、少なくとも適正な手続きを無視しており、公正な競争を阻害している。

もちろん、自動車リサイクル法に基づくシステムでは、このような抜け道がなくなるよう留意はしている。法施行前は一時抹消後、その自動車がどうなっているのかという動向

把握のための仕組みがなく、不法投棄を容易にしていると指摘されていた。これをふまえ、自動車リサイクル法施行に合わせて道路運送車両法第18条とそれに関する省令が改正された。そこでは、一時抹消登録をした自動車について、1年以上経過しても、輸出や解体の届出がなされていないものに対し、届出をなすべき旨の催告等を講ずることができる、という趣旨の記載がある。これを厳格に運用すれば、先に述べた一時抹消登録者の不正処理はなくなると思われるが、実際には、1年以上一時抹消登録状態が継続する自動車は膨大な数に上り、この改正は実効性を有していないのが現状である。

こういった現状に対し、2006年6月、日本ELVリサイクル機構は一時抹消されたままの車両が自動車リサイクル法による使用済自動車の適正処理の妨げになっている可能性があるとし、上記の道路運送車両法にもとづく実態調査の実施を求め、経済産業省と環境省に対し要望書を提出した。この要望に先立ち、機構内部研究会がオートオークション会場やディーラー入札会に出品された車両を独自に追跡調査したところ、落札金額から、解体車と推測される車両の54.3%が一時抹消のまま一定期間以上放置されているというショッキングな状況が明らかとなった。同機構は、この結果について、放置されているなかで所在が分からなくなり、不法に解体処理されている可能性が高いと指摘している。オークションでの落札価格が解体車両並みに低い場合、これが一時抹消のまま長期間放置されていることは経済行為として不自然で、不法に解体処分されている可能性が高いということである。(日刊自動車新聞、2006年6月15日)

2006年7月に開催された産業構造審議会・環境審議会関係委員会の合同会議では、「消えた100万台」問題に対して、国内の使用済自動車流通フローを明示し、一定の回答

を出した<sup>12</sup>。しかし、依然として一時抹消車の行方については不透明な部分が多く、使用済自動車の引き取り時点での問題も含め、今後も流通フロー解明が望まれる。<sup>13</sup>

以上、この間、自動車リサイクル法そのものに起因するものも含め、使用済自動車流通フローが明確化されたことによる問題が指摘されるようになってきた。法の趣旨を十分踏まえ、適切なりサイクルを行うために、これらの問題が解決に向かうような方策を考察していくことはもちろん、明らかになった流通フローに対応して、新たな制度構築の議論を開始する必要もある。

なお、本稿で中古車流通も考察対象にいれているが、それは本来「使用済」とされるべき自動車が中古車として流通しているためである。新規中古車登録がなされるような中古車流通については直接的には考察対象とはしていない。

### 3. 北海道における自動車流通の状況

#### 3.1. 保有台数

まず、北海道の保有台数を確認する。都道府県別の自動車保有台数は、ホームページ上で公開している日本自動車工業会『自動車統計月報』の各月版にある。図3-1は、「三輪

車以上」の車両保有台数から三輪車を除いたもの（つまり四輪車の合計）である<sup>14</sup>。北海道における四輪車の保有台数は、おおむね350万台強であり、近年は2005年をピークに減少傾向にある。これは、登録車の減少であり、軽自動車に関しては、反対に増加傾向にある。その結果、全体の保有台数における軽自動車の割合も上昇し、約4分の1を占めるようになってきている。

全国的に見ても、軽自動車の割合は上昇傾向にある。全国における全四輪車保有台数における軽四輪車の割合は、2003年3月時点で29.2%であり（四輪車合計73,628,012台に対して、軽四輪21,492,291台）、その後右上がりの傾向を示し、2006年12月時点で32.6%となっている（四輪車合計75,859,068台に対して、軽四輪24,710,701台）。そのため、同じ上昇傾向にあるとはいえ、全国と比べると、北海道は軽自動車の割合は小さいといえる。なお、北海道での四輪車保有台数は、2006年12月時点でみれば、全国の全四輪保有台数75,859,068台と比べて、約4.7%である。

#### 3.2. 新車登録台数

次に、新車登録台数だが、日本自動車工業会『自動車統計月報』には都道府県別のもの

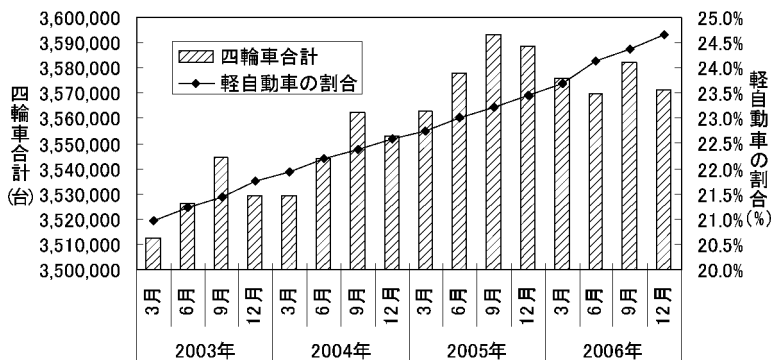


図3-1 北海道の四輪車保有台数と軽自動車の割合

出所：日本自動車工業会『自動車統計月報』各月号より作成



がないため、日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報〈新車編〉』の都道府県別データを用いる(表3-1)。これは、登録車のみであり、軽自動車は含まれない。これを見る限り、新車登録台数は減少傾向にある<sup>15</sup>。

軽自動車については、全国軽自動車協会連合会がホームページにて公表している「軽四輪車県別新車販売台数」を用いることができる(表3-2)。全国軽自動車協会連合会によると、2003年まで新車販売統計の集計にトレーラー(被けん引車)を含んでいたが、ナンバーベース化する登録車統計と整合性するために、2004年1月実績分よりこれを除外している。そのため、2003年分はやや台数が多い。

なお、軽自動車は、「販売台数」のほかに、「届出台数」というものもある。これは、北海道運輸局が毎月刊行している『北海道の運輸の動き(月報)』にて公表されているが、上記の「販売台数」とはわずかながら一致しない。「届出台数」が多い場合もあるが、そうでない場合もあるため、「届出台数」に三輪が含まれるというだけの理由ではないようだ。これは、今後の課題である。

全体としてみると、登録車の年間台数は、減少傾向にあるのに対し、軽自動車は増加傾向にあることがわかる。軽自動車の割合は、全体の3割を超えている。

なお、自販連と全軽協の発表した数値に基づけば、2006年度では北海道の新車販売総台数は対全国比約3.7%である。

### 3.2.1. 中古車輸出台数

中古車輸出に関しては、全国版と同様に、都道府県別も貿易統計や輸出抹消登録データを用いることができる。貿易統計は、税関別のものがある。北海道関係の税関別符号表は表3-3の通りであり、この下一桁のゼロを抜いた3桁の数値が税関別品別国別表の「Custom」欄に記載されている。

これらを2004年からピックアップすると、表3-4のようになる。全国と同様に、中古車輸出台数は、上昇している。また、小樽からの輸出が全体の8割程度と圧倒的に多いこともわかる。

北海道からは、どのような国に輸出されているのだろうか。2006年の国別数値は表3-5のようになる。

表3-1 北海道の新車登録台数

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	総計
2003年	9,923	14,742	29,217	12,824	13,962	15,395	15,982	10,478	15,551	12,073	12,140	10,416	172,703
2004年	9,007	12,931	28,057	12,151	11,870	15,534	16,441	10,646	15,217	11,609	13,202	10,328	166,993
2005年	9,054	12,411	26,753	12,971	12,574	15,859	14,806	10,554	15,081	11,028	11,814	9,608	162,513
2006年	8,697	11,979	25,338	12,768	11,745	13,191	13,768	9,562	13,202	10,236	10,748	8,565	149,799
2007年	7,885	10,648	22,452										40,985

出所：日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報〈新車編〉』(2003年1月～2007年3月各月号)より作成

表3-2 北海道の軽自動車販売台数

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
2003	3,318	5,026	9,191	5,338	4,835	5,304	5,402	3,471	6,139	4,933	5,255	4,124	62,336
2004	3,650	5,146	10,142	5,521	4,931	5,310	4,960	3,583	5,904	4,272	4,872	4,038	62,329
2005	3,446	5,085	9,203	5,399	5,063	5,514	5,324	3,767	6,031	4,702	5,125	3,747	62,406
2006	3,603	5,178	10,275	5,807	5,668	6,080	5,737	4,187	6,849	4,889	5,445	4,202	67,920
2007	3,823	5,171	10,250										19,244

出所：全国軽自動車協会連合会ホームページより作成

表3-3 北海道の税関別符号表

8000 函館税関(本関)	8080 根室税関支署
8020 室蘭税関支署	8090 稚内税関支署
8030 苫小牧税関支署	8100 釧路税関支署網走出張所
8040 小樽税関支署	8110 釧路税関支署紋別出張所
8050 留萌税関支署	8120 札幌税関支署千歳出張所
8060 札幌税関支署	8140 小樽税関支署石狩出張所
8070 釧路税関支署	8150 釧路税関支署十勝出張所

出所：財務省貿易統計ホームページ

表3-4 北海道における中古車輸出台数(年別)

年	室蘭	苫小牧	小樽	留萌	札幌	釧路	根室	稚内	網走	紋別	石狩湾	合計
2004	1	866	3,116	0	0	8	1	37	2	0	1	4,032
2005	0	2,002	12,450	105	21	247	6	113	105	19	4	15,072
2006	0	3,093	21,422	425	0	314	19	255	234	19	663	26,444

出所：財務省貿易統計

これを見る限り、圧倒的にロシア向けの輸出が多く、全体の約85%を占める。苫小牧では、様々な国に輸出されているのに対し、小樽ではロシアへの輸出がほとんどである。

次に、比較のために、輸出抹消登録台数を見てみよう(表3-6)。これは、日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報<中古車編>』の各月号より入手できる。ただし、これは2006年1月からのデータしかない。

2006年の数値を見て明らかなのは、輸出抹消登録台数のほうが、16%程度多いことである。阿部(2007)でも言及されているが、貿易統計は20万円以下の少額貨物を計上していないため、実際の輸出台数より少ない<sup>16)</sup>。これに対し、輸出抹消登録台数は、少額貨物も含むことから、この分が上記の差として考えられる。一方、輸出抹消登録台数は、他の都府県で一時抹消登録され、道内で輸出された車両は含まず、逆に、道内で一時抹消され、他の都府県で輸出された車両は含む。そのため、後者のように、他の都府県で輸出された車両台数を含む状況も考えられるだろう。なお、全国で見ると、輸出抹消台数は、

1,257,428台であり、1,137,720台の貿易統計における中古車輸出台数と比べると11%程度多い。

一方、輸出抹消登録台数は、登録車のみであり、軽自動車を含まない。貿易統計においては、統計品目番号‘870321915’(シリンダー容積が550立方センチメートル以下の中古乗用車)、『870321925’(シリンダー容積が550立方センチメートルを超え1,000立方センチメートル以下の中古乗用車)に軽自動車が含まれると思われるが、これらの2006年の北海道における輸出台数は、前者はわずか17台(全てロシア向け)、後者は342台(ロシア279台、ペルー17台、チリ15台、パキスタン12台、カザフスタン2台)であり、全体からすると、1.3%と非常に少ない割合である。しかも、後者の342台には、1,000ccの小型普通車も含まれることが考えられ、これを除くとさらに少ない。

なお、2006年における北海道からの中古車輸出台数26,444台は、全国の輸出台数1,137,884台の約2.3%に相当する。

表3-5 北海道における中古車輸出台数(国別, 2006年)

	苫小牧	小樽	留萌	釧路	根室	稚内	網走	紋別	石狩湾	合計
北朝鮮	0	295	0	0	0	0	0	0	0	295
モンゴル	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
タイ	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
シンガポール	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
フィリピン	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
パキスタン	21	0	0	0	0	0	0	0	0	21
スリランカ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
バングラデシュ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
アフガニスタン	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
イラン	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
アラブ首長国連邦	1,359	0	0	0	0	0	0	0	12	1,371
カザフスタン	120	24	0	0	0	0	0	0	650	794
イギリス	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9
アイルランド	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
イタリア	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
ロシア	6	21,102	425	314	19	255	234	19	0	22,374
セルビア・モンテネグロ	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
カナダ	13	0	0	0	0	0	0	0	0	13
アメリカ合衆国	8	0	0	0	0	0	0	0	0	8
ドミニカ	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
ペルー	413	0	0	0	0	0	0	0	0	413
チリ	1,092	0	0	0	0	0	0	0	0	1,092
南アフリカ	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
オーストラリア	14	0	0	0	0	0	0	0	1	15
ニュージーランド	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5
合計	3,093	21,422	425	314	19	255	234	19	663	26,444

出所：財務省貿易統計

表3-6 北海道における輸出抹消登録台数

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	総計
2006	2,879	1,712	3,126	1,813	3,863	2,631	2,920	1,901	1,854	3,216	2,522	2,227	30,664
2007	5,000	1,767	3,365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,132

出所：日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報〈中古車編〉』各月号より作成

### 3.2.2. 中古車在庫台数

中古車在庫台数は、日本自動車販売協会連合会が集計していると言われるが、公表はしていない<sup>17)</sup>。主要地区(札幌、宮城、東京、神奈川、愛知、大阪、広島、福岡)における

中古車月末在庫台数については、日本自動車査定協会発行の『ユーストカーレポート』の各号に記述している。これは、新車ディーラー系の中古車の在庫であり、専門店のは含まない。図3-2によると、在庫台数は、

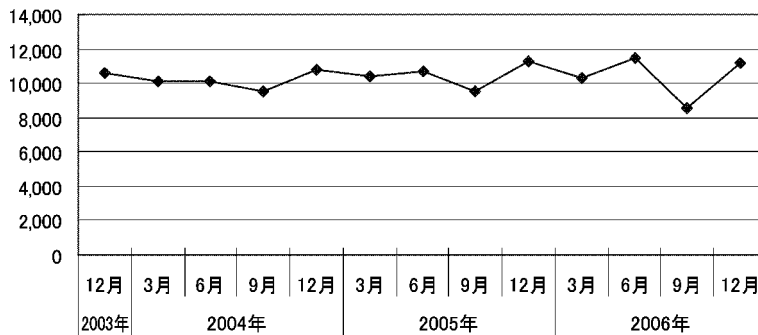


図3-2 札幌地区における中古車月末在庫推移状況 (単位: 台)  
出所: 日本自動車査定協会『ユーストカーレポート』2004年3月号~2007年5月号

大きな変動はなく、1万台前後を推移していることがわかる。

### 3.2.3. 国内中古車流出入台数

全国版では考慮しないが、以下の分析において重要なものとして、中古車の他の都府県へ(から)の流出(流入)台数がある。このデータは、日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報〈中古車編〉』にあり、凡例によると、「運輸支局の管轄の変更によって流入された台数と他県で一時抹消され、当該県で新規登録された台数の合算数」である。表3-7によれば、流入が流出を上回る状況が続いている。道内の中古車市場において、慢性的な良質車不足を背景として、道外からの仕入れが活発となっていると見ることができる。

### 3.2.4. 使用済自動車台数

引き取り工程における使用済自動車台数は表3-8の通りである。これを見ても、自動車リサイクル法施行直後は引き取り台数が少なく、混乱があったことがわかる。前年比は、2006年9月までは130%程度、それ以降はさらに下がり110%程度となっている。興味深いのは、これが法が浸透した結果なのか、それとも別の要因があるのか、というものである。

## 4. 使用済自動車の流通量の分析

### 4.1. 使用済自動車の計算式と統計

上述のとおり、2005年の自動車リサイクル法施行以前は、使用済自動車の台数を集計する方法がなかった。そのため、全国の使用

表3-7 北海道における他の都府県からの中古車流出入台数

年		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	総計
2003	流入	4,742	6,163	10,503	10,015	9,015	8,361	8,764	6,967	7,506	8,611	7,182	7,294	95,123
	流出	4,336	5,295	8,700	7,665	6,953	6,289	6,467	5,371	5,756	6,853	5,898	6,139	75,722
2004	流入	4,812	6,377	11,046	10,843	7,938	8,605	8,278	7,153	7,441	8,079	7,580	7,241	95,393
	流出	4,590	5,379	9,058	8,084	5,809	6,303	5,952	5,410	5,743	6,344	6,367	6,461	75,500
2005	流入	4,553	5,923	10,083	9,445	8,119	8,564	7,612	7,318	7,545	7,621	7,670	6,956	91,409
	流出	4,158	5,061	8,356	6,948	6,086	6,147	5,620	5,413	5,517	5,985	6,053	5,788	71,132
2006	流入	4,395	6,121	10,701	9,450	7,976	8,695	7,824	7,015	7,093	7,392	7,142	6,838	90,642
	流出	4,105	5,033	8,616	6,996	5,880	6,222	5,489	5,253	5,329	6,055	5,986	5,664	70,628
2007	流入	4,178	5,724	9,601	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,503
	流出	3,756	4,738	7,591	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,085

出所: 日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報〈中古車編〉』各月号より作成

表 3-8 北海道における使用済自動車台数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
2005年	3,000	7,285	13,711	13,536	12,127	12,991	12,247	11,795	11,955	14,046	14,520	15,870	143,083
2006年	10,520	11,261	18,171	17,595	16,197	18,296	16,443	15,111	16,008	16,190	16,380	17,669	189,841
前年比%	350.7	154.6	132.5	130.0	133.6	140.8	134.3	128.1	133.9	115.3	112.8	111.3	132.7

出所：北海道関係部局まとめによる

済自動車の発生台数を推計するにあたり、前期末保有台数＋当期新車登録台数－当期末保有台数という計算式から出された台数を「廃車台数」と呼び、これから中古車輸出台数を差し引いて、使用済自動車台数を推計していた。

この「廃車台数」の計算式は、ストックの差を出し、その差を生む要因である新規販売という流入と、使用済みおよび輸出という流出に注目している。しかし、用いられているストックの統計は、保有台数である。これは、自動車として登録されているものであり、抹消状態のものは含まれない。そのため、阿部(2007)で検討されたように、本来ならば、

$$\text{前期末実在(保有・抹消)台数} + \text{当期流入(生産・輸入)台数} - \text{当期流出(輸出・廃棄)台数} = \text{当期末実在(保有・抹消)台数}$$

という式になる。それは図 4-1 でもわかる。

上記の式を変形すると、

$$\text{前期末保有台数} - \text{当期末保有台数} + \text{生産台数} + \text{新車輸入台数} + \text{中古車輸入台数} = \text{新車}$$

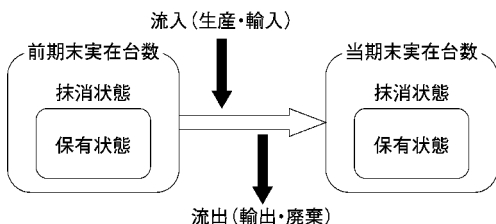


図 4-1 自動車のフロー図

$$\text{輸出台数} + \text{中古車輸出台数} + \text{使用済自動車台数} + \text{当期末抹消台数} - \text{前期末抹消台数}$$

となる。この式において、生産台数は、国内販売と輸出に分かれる。厳密には在庫発生台数もあるが、新車販売台数は、生産台数－新車輸出台数＋輸入台数となる。中古車の輸入は、国内で新規に登録されるため、広い意味の新車と捉えると、新車販売台数は、生産台数－新車輸出台数＋輸入台数(新車・中古車)とすることができる。

ここで、日本自動車工業会の『自動車統計月報』における新車登録台数を見ると、国内の販売台数だけでなく、輸入車(新車・中古車)の登録台数を含むことがわかる。ただし、国内販売される軽自動車販売台数は含まれないため、これを別途加えると、これらの結果、上記式において、「生産台数＋新車輸入台数＋中古車輸入台数－新車輸出台数」は、「新車登録台数＋軽自動車販売台数」に置き換えることができる。これを「新車登録・軽自動車販売台数」とすると、以下の式になる。

$$\text{前期末保有台数} - \text{当期末保有台数} + \text{新車登録・軽自動車販売台数} = \text{中古車輸出台数} + \text{使用済自動車台数} + \text{当期末抹消状態台数} - \text{前期末抹消状態台数}$$

左辺の「前期末保有台数－当期末保有台数＋新車登録・軽自動車販売台数」は「廃車台数」である。

上記の考え方は、都道府県単位でも同じように使用することができる。ただし、やや異

なる箇所がある。それは、他の都府県からの中古車流出台数を考慮する必要がある点である。そのため、上式の左辺に中古車流上台数を、右辺に中古車流出台数を加える必要がある。

$$\text{廃車台数} = \text{中古車輸出台数} + \text{中古車流出台数} - \text{中古車流入台数} + \text{使用済自動車台数} + \text{当期末抹消状態台数} - \text{前期末抹消状態台数}$$

#### 4.2. 北海道における流通量の分析

上記の式に具体的なデータを当てはめる。まず、「廃車台数＝前期末保有台数－当期末保有台数＋新車登録・軽自動車販売台数」だが、保有台数は、図3-1の四輪車の保有台数を用いる（2005年末は3,588,220台、2006年末は3,571,057台）。新車登録・軽自動車販売台数は、表3-1と表3-2の2006年1月～12月分の新車登録台数と軽自動車販売台数を合計する（217,719台）。

次に、中古車輸出台数だが、これは、表3-4の貿易統計や表3-6の輸出抹消登録台数を参考にする。貿易統計は、輸出日の台数であるが、上記の通り、少額貨物を含まないため、実際の輸出台数より少ない。一方、輸出抹消登録台数は、輸出してから計上されるものであり、実際の輸出台数との時間の違いが発生する。そこで、阿部（2007）で行ったように、限られたデータのなかで、貿易統計と輸出抹消登録台数との重なる期間の合計の割合を見て、貿易統計に対する輸出抹消登録台数を見てみる。以下のように、12ヶ月分の合計台数を比較してみる。

貿易統計に対する輸出抹消登録台数の「割合」の平均を取ると、1.195である。限られたデータではあるが、ここでは貿易統計のデータを1.2倍した数値を輸出台数とする（31,763台）。

中古車流出台数は表3-7、使用済自動車台数は表3-8を用い、それぞれ2006年1月～12月の合計を出す。唯一、入手できないのが、抹消状態にある車両のストックである。経済産業省は、2006年7月の自動車リサイクル法に関する環境省との合同会議において、廃車台数の内訳を説明したが、ここで抹消状態の増加に含まれる中古車在庫の増加のデータを推計していた（産業構造審議会ほか、2006）。同資料では、新車ディーラーの2004年度末と2005年度末の中古車在庫増加分2.1万台を、中古車販売市場における新車ディーラーのシェア（25～30%）で割り、合計約10万台（正確には7～8.4万台）としていた。ここでも、同様に、図3-2の札幌地区における中古車月末在庫を用いる。2005年末が11,298台、2006年末が11,194台であり、104台減少している。104台をシェア25～30%で割ると、347～416台である。以下では、416台という数値を用いる。

中古車在庫台数は札幌地区のみであり、もちろん、他の地区も検討しなければならないが、札幌地区と他の地区の在庫が同じ傾向なのかかわからない、全体からすると微少である、などの理由で省略している。また、中古車在庫には、抹消状態のものだけではなく、登録状態のものも含む可能性がある。ここでは、抹消状態の在庫の増加を考慮すればよいため、

表4-1 中古車輸出台数の比較

期 間	貿易統計(a)	輸出抹消登録台数(b)	割合(b/a)
2006年1月～12月	26,469	30,664	1.158
2006年2月～2007年1月	26,574	32,785	1.234
2006年3月～2007年2月	27,436	32,840	1.197
2006年4月～2007年3月	27,744	33,079	1.192

在庫数はやや多めになる。なお、オートオークションの流通在庫もあるが、これも全体からすると微少であると思われ(阿部(2007)参照)、今回は省略した。いずれにしろ詳細な分析は今後の課題である。

以上の検討から、2006年1月～12月のデータを用いると以下のような表になる。

問題は、「その他」の不透明な数値である。これは、抹消状態の車両のストックの差も一部含まれるが、それ以外に考えられるものとしては、違法解体がある。例えば、一時抹消中の車両を中古車として引き取り、それをそのまま解体するよう車両台数は、この「その他」に含まれる。

ここで、限られた統計のなかで、「その他」について、1ヶ月ごとに12ヶ月の合計をず

らし、比較してみると、以下ようになる。

表4-3において、いくつか興味深い点がある。まず、使用済自動車の12ヶ月分の台数が順調に増加しているが、同時に「その他」の数値も増加していたことである。自動車リサイクル法施行後、使用済自動車の引取台数は、全国的に見て、想定よりも大幅に少なかった。具体的には、全国で発生する使用済自動車は400万台とされていたが、「2005年」の引取台数は266万台であり、想定よりも100万台以上の使用済自動車が少ないことがわかった。

ただし、法施行直後は、リサイクル料金の支払いという要素が車両を手放す行為を一時的に阻害していたと考えられ、とりわけ2005年1月から3月のデータを含んだ

表4-2 廃車台数の内訳(2006年)

中古車輸出台数(貿易統計×1.2)	31,763
中古車在庫の増加(新車ディーラー在庫/0.25)	△416
中古車流出入差(流出-流入)	△20,014
使用済自動車台数	189,841
その他	33,708
合計(廃車台数=2005年末保有台数+2006年新車登録・軽自動車販売台数-2006年末保有台数)	233,918

表4-3 廃車台数の推移

期 間	中古車輸出 (統計×1.2)	中古車在庫増 (統計/0.25)	中古車 流出入差	使用済自 動車台数	その他	廃車台数	その他/ 廃車台数
05年1月～12月	18,086	2,184	-20,277	143,083	46,655	189,731	24.6%
05年2月～06年1月	18,866	2,636	-20,172	150,603	41,291	193,224	21.4%
05年3月～06年2月	20,028	224	-20,398	154,579	43,191	197,624	21.9%
05年4月～06年3月	21,802	-364	-20,756	159,039	50,879	210,600	24.2%
05年5月～06年4月	23,477	144	-20,713	163,098	55,644	221,650	25.1%
05年6月～06年5月	25,402	684	-20,776	167,168	57,395	229,873	25.0%
05年7月～06年6月	27,439	3,284	-20,832	172,473	47,889	230,253	20.8%
05年8月～06年7月	28,913	2,200	-21,175	176,669	43,984	230,591	19.1%
05年9月～06年8月	29,483	1,264	-21,032	179,985	40,489	230,189	17.6%
05年10月～06年9月	30,469	-3,792	-20,768	184,038	40,666	230,613	17.6%
05年11月～06年10月	31,105	-724	-20,469	186,182	37,552	233,646	16.1%
05年12月～06年11月	31,506	-464	-20,008	188,042	35,375	234,451	15.1%
06年1月～12月	31,763	-416	-20,014	189,841	33,708	234,882	14.4%

「2005年」の台数で法の結果を判断するのは時期尚早と考えられた。その後、「2005年度」の数値が発表され、それが305万台となり、「2005年」の数値よりも40万台多いことがわかり、法が順調に浸透していると考えられた。

このような見方があるなかで、実は、使用済自動車とともに、不透明な数値も上昇していたことがわかった。この数値は、施行後、約1年半変わらなかったのである(阿部, 2007)。一方で、とりわけ解体業者をはじめとした関係者の間で言われていたのは、この消えた台数に適正な手続きを経ないで解体する行為が含まれるということであった。

北海道の場合も同様に、法施行後、順調に使用済自動車台数は増加したが、同時に、不透明な「その他」の数値も上昇している。廃車台数における「その他」の数値の割合は、2005年6月～2006年5月まで25%と高い値を示している。その後、この割合は、20%を下回り、2006年の数値では14.4%となっている。適正な手続きを経ない行為が、約1年半続き、その後次第に減少してきているということが考えられる。

使用済自動車台数の増加は、「廃車台数」の増加の影響があると考えられることができる。2005年1月～12月と2006年1月～12月の1年間で、使用済自動車台数は4.7万台程度増加し、また「廃車台数」も4.5万台程度増加している。施行直後は、リサイクル料金の負担というディスインセンティブによって、自動車を手放すという行為自体が一時的に抑えられ、全体の「廃車台数」の発生が少なかったとも考えられる。その結果、解体工場に引き取られる使用済自動車台数も少なかったのではないだろうか。その後、法律が浸透していく中で、徐々に自動車が手放されるようになり、解体工場に引き取られる使用済自動車が増えたのである。不透明な数値もその影響で変わらないか、あるいは増加したのではな

いか。これが示唆するのは、施行後、すぐに違法解体がなくなり、その結果として、使用済自動車が増加したわけではないことである。

このような考え方で、法施行から1年半を経過し、「その他」の数値が徐々に減少しているのは、この時期から違法解体が減少してきたのではないかという推測ができる。この点は、全国のデータで見ても同じである。不透明な数値は、違法解体だけであるとは限らない。そのため、この数値が今後どのように減少していくのか、あるいは減少しないのかを観察し、別の要因を考えることは重要な作業である。

#### 4.3. 抹消登録データによる流通量分析

次に、使用済自動車に関する流通量の分析として、抹消登録関係の台数を検討してみる。周知の通り、自動車リサイクル法に合わせた道路運送車両法の改正によって、抹消登録制度が変わった。これまで、登録されている車両を抹消する際、選択肢は2種類であったが、改正により、永久抹消登録、輸出抹消仮登録、一時抹消登録の3種類になった。

永久抹消登録は国内で廃棄される場合になされるものであり、輸出抹消仮登録はその名のとおり、中古車として輸出される場合になされる。自動車は、いずれは国内で廃棄(解体)されるか、中古車として国外に輸出されるかの2通りであり、最終的な抹消登録も永久抹消と輸出抹消の2通りになる。一方で、まだ廃棄も輸出も決定していない状況で、登録を抹消することもできる。それが一時抹消であり、その後、廃棄あるいは輸出する場合は、相応の届出をすることで、永久抹消、輸出抹消と同じ扱いになる。図4-2は、この一連の流れをわかりやすく示している。

解体される車両は、永久抹消あるいは一時抹消後の解体届出のいずれかの手続きを経る。よって、これらの合計が北海道で解体される使用済自動車台数に近い。また、輸出される



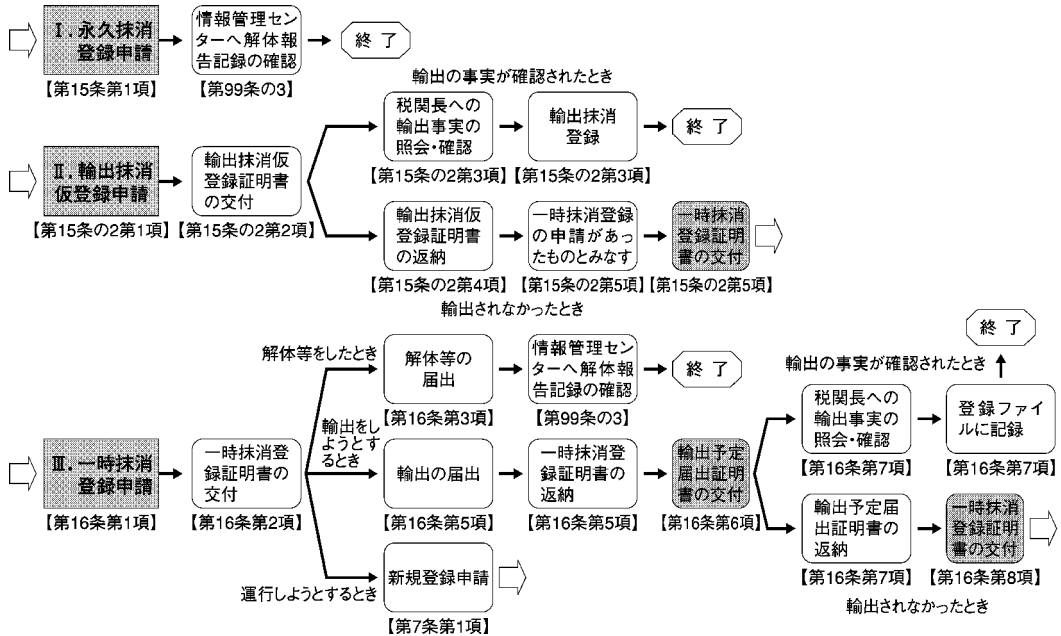


図 4-2 改正後の抹消登録制度に係る流れ

出所：国土交通省

中古車も同様に、輸出抹消仮登録あるいは一時抹消後の輸出予定届出のいずれかの手続きを経る。中古車輸出の場合は、輸出した事実を持って、輸出抹消登録あるいは登録ファイルへの記載がされる。これらの輸出後に集計される台数は、表 3-6 の輸出抹消登録台数である。また、解体の場合と異なるのは、輸出抹消仮登録あるいは輸出予定届出後の状態から、再び国内再流通のため、一時抹消状態にすることができる点である（輸出抹消仮登録証明書、輸出予定届出証明書の返納）。例えば、何らかの事情で中古車の輸出を取りやめた場合（その後、再び国内で流通したり解体されたりする）、このような手続きとなる。

このような台数はどの程度存在しているのだろうか。まず、2006 年の解体関係の抹消登録車両台数は以下の通りである<sup>18</sup>。

これを見る限り、登録される車両は、そのまま解体のための永久抹消にされるよりも、一度、一時抹消状態にされ、その後解体さ

れる割合が多いことがわかる。これは全国的に見ても同じ傾向にある。産業構造審議会等（2006）によると、2005 年度における永久抹消が 373,846 台であるのに対し、解体届出 1,078,650 台となっており、全体の 74% が解体届出となっている。

次に、輸出抹消仮登録・輸出予定届出台数を見てみる（表 4-5）。ここでも同じように、一時抹消状態を経たもののほうが多いことがわかる。

同様に、産業構造審議会等（2006）において、2005 年度の全国の輸出抹消仮登録台数と輸出予定届出台数を見ると、前者が

表 4-4 永久抹消・解体届出台数

(2006 年, 単位: 台)

永久抹消 (A)	41,405
解体届出 (B)	73,692
合計 (A + B)	115,097
解体届出の割合 (B / (A + B))	64.0%

出所：北海道運輸局

表4-5 輸出抹消仮登録・輸出予定届出台数

(2006年, 単位: 台)

輸出抹消仮登録 (a)	8,568
輸出予定届出 (b)	23,113
合計 (a + b)	31,681
輸出予定届出の割合 (b / (a + b))	73.0%
証明書返納 (c)	2,385
証明書返納の割合 (b / (a + b))	7.5%
証明書返納分差し引き合計 (a + b - c)	29,296

出所: 北海道運輸局

255,509台, 後者が792,755台であり, 合計1,048,264台のうちの76%程度が, 一時抹消を経てから輸出されることがわかる。

これらのデータを用い, いくつか考察してみたい。まず, 使用済自動車引取台数と永久抹消・解体届出台数の差である。両者はどちらも解体目的で引き渡された車両台数であり, 車両は重なるはずである。しかし, 2006年の使用済自動車の引取台数は189,841台であるから(表3-8), その差は74,744台にもなっている。

この差に関して, 抹消関係のデータに軽自動車を含まない点が考慮される。そこで, 前節の図3-1にあるように, 保有台数のうちの軽自動車の割合25%を考慮し, 使用済自動車引取台数189,841台の25%を計算してみると, 47,460台となり, これにより, 上記の差74,744台は多少説明できる。

また, 軽自動車は, 中古車輸出が少なく, その分, 国内で解体されている。2006年の輸出抹消登録台数30,664台と使用済自動車の引取台数189,841台の合計は, 220,505台

であり, この合計が軽自動車を含めた実際の中古車輸出台数と使用済自動車台数の合計により近い数値となる。そして, このうち軽自動車は全て国内で解体されるとし, この合計の25%分を出すと, 55,126台であり, 上記の74,744台をさらに説明できることがわかる。

しかし一方で, 解体になるような古い車に関しては, その時代を考慮すると, 軽自動車の発生台数も少なく, 全体に対する軽自動車の割合は25%よりも小さいはずである。そのため, 使用済自動車引取台数と永久抹消・解体届出台数の差はより大きくなると考えられる。上記では2006年の数値しかないので, 十分に分析できないが, データの蓄積を受け, さらなる検討が必要である。

次なる関心としては, 中古車輸出に関するデータが3つあり, その違いである。それらは, (1)輸出前に集計される輸出抹消仮登録・輸出予定届出台数, (2)輸出日に集計される貿易統計, (3)輸出後に集計される輸出抹消登録台数, である。このうち, (2)と(3)の違いは前節で言及したとおりである。一方, (1)と(3)は, 軽自動車を含まない点, 少額貨物を含む点では同じである。ここで, 仮に輸出前の(1)から証明書返納分を差し引いた台数と輸出後の(3)に関して, 重なる12ヶ月分の合計を比較すると以下の表ができる。

(1)と(3)の大きな違いは, (1)が道外で一時抹消され, 道内で輸出されたものを含むのに対し, (3)は含まないという点である。その代わりに, (3)は道内で一時抹消後, 道外で輸出され

表4-6 輸出抹消関係のデータの比較

(単位: 台)

期間	輸出抹消仮登録・輸出予定届出台数	証明書返納差し引き分	輸出抹消登録
2006年1月~12月	31,681	29,296	30,664
2006年2月~2007年1月	31,954	29,500	32,785
2006年3月~2007年2月	32,350	29,888	32,840
2006年4月~2007年3月	32,756	30,309	33,079

出所: 北海道運輸局

たものを含んでいる。つまり、一時抹消後、輸出のために、道外の港に運ばれる車が多ければ、実際の道内の輸出台数と比べて(3)の数値が多くなる。また、北海道運輸局によると、輸出抹消仮登録および輸出予定届出後、最終的に輸出抹消登録されるまでには、最大で6～7ヶ月のタイムラグが発生するという。これらを見ると、輸出抹消仮登録・輸出届出数と輸出抹消登録台数は、単純に比較することは難しい。いずれにせよ、新たに蓄積されていくデータを見て、再検討していく必要があるだろう。

#### 4.4. 都道府県レベルの分析の課題

都道府県レベルの分析は、全国レベルの分析とは基本的な考え方は同じだが、留意すべき点がある。中古車輸出台数は、貿易統計や輸出抹消登録のデータに従ったが、全てが北海道で登録された車両とは限らない。例えば、昨今、オートオークションは、会場でセリを行う現車オークションだけではなく、衛星やインターネットによるオートオークションもあり、後者の利用が増えている。輸出業者は、全国のオートオークション会場で出品される車両を落札するため、他の都府県での登録車両や一時抹消登録車両が北海道に運搬され、北海道の運輸支局で輸出抹消登録される状況もある。一方、逆に、北海道での登録車両や一時抹消登録車両が他の都府県に運搬され、他都府県の運輸支局で輸出抹消登録されるケースも考えられる。廃車台数は、北海道内の保有台数を用いて算出しているが、厳密には輸出抹消登録台数や貿易統計は、他の都府県でも保有車両分も含まれていること、あるいはその逆のケースを考慮する必要があるだろう。つまり、本来であれば、北海道内で保有された車両のうち、輸出される中古車の台数を使うべきであろうが、それはデータの制約から困難であると思われる<sup>19</sup>。中古車流入台数の定義では、「運輸支局の管轄の変更によって

流入された台数と他県で一時抹消され、当該県で新規登録された台数の合算数」となっているため、移転登録あるいは中古車新規登録という登録行為がなければ、中古車流入のデータには反映されないためである。

表4-7にて、北海道内で保有される中古車が輸出されるケース、あるいは、道外で保有されるが、道内の運輸局や税関に何らかの形で中古車が輸出された事実が把握されるケースをまとめた。ケース毎の属性については、以下のA～Dで整理した。

- A：道内で保有され、道内から輸出される中古車
- B：実際に道内から輸出される、つまり税関データに反映されているもの
- C：道内の運輸局に（実際に輸出された場合）輸出抹消として登録されるもの
- D：中古車流入の定義に含まれるもの

なお、中古車流入台数のデータでは、その時系列的な変化はあまり見られなかった。中古車輸出のために、北海道に搬入されるものであれば、中古車移転登録されるものも含まれるはずだが、中古車輸出台数の増加に対して、流出台数が変わらなくなると、その影響は微々たるものであることも考えられる。いずれにしろ、この点は、今後の課題としたい。

## 5. 使用済自動車市場の実態

### 5.1. リサイクル法施行前後の関係業界の変化

ここでは、先述の廃車流通量のデータを使用済自動車市場の実態から裏付ける。

浅妻裕(2005)において、自動車リサイクル法施行直後の道内業界の様子を紹介している。2001年時点で北海道では19.9万台の使用済自動車が発生し、うち4.4万台が輸出さ

表4-7 中古車輸出に関する手続きの整理とその特徴

保有地（車籍所在地）	手 続 きの 種 類	輸出される場所	属 性			
			A	B	C	D
道内で保有される自動車	道内運輸局にて輸出抹消仮登録後、輸出	道内	○	○	○	
		道外			○	
	道内運輸局にて一時抹消、道内運輸局で輸出予定届出、その後輸出	道内	○	○	○	
		道外			○	
	道内運輸局にて一時抹消、道外運輸局で輸出予定届出、その後輸出	道内	○	○	○	
		道外			○	
道外で保有される自動車	名義変更を行い、道内籍とし、道内運輸局で輸出抹消仮登録後、輸出	道内	○	○	○	○
	道外運輸局で一時抹消し、道内運輸局にて輸出予定届出、その後輸出	道内		○		
		道外				
	道外運輸局で一時抹消し、道外運輸局にて輸出予定届出、その後輸出	道内		○		

(注1) 道内で保有される自動車については、籍のある運輸支局にて、手続きを行うケースのみを考えた。

(注2) これ以外のケースも多く考えられるが、発生する可能性の高いと考えられるケースのみを整理した。

れている<sup>20</sup>。解体業者数は229社で小規模のものが多い。法施行を目前に控えた2004年前後は、自動車解体業界への新規参入業者が多く見られた。(表5-1)

道東地域や道央地域での新規参入が散見され、既存業者、新規参入業者ともに、廃車ガラの確保が重大な課題となっていた。使用済自動車の流通の中では上流に位置するディーラー、あるいは下流に位置する破砕業者など

が、その業の範囲を広げてきた。この状況をうけて、既存の解体業者も事業の効率化が求められ、道内の解体・中古部品販売業者48社が加盟するSSGグループで事業の共同化をすすめるなどの対応をとっている。

2005年1月に法が施行されたことにより、自動車解体業者と、廃車ガラの処理などを担ってきた破砕業者は、法に基づき、申請・許可が必要となった。

表5-1 異業種からの自動車解体業への新規参入事例

	事 業 所	地 域	月間処理能力
2002年6月	マテック石狩ELV工場	石 狩	2,000台
2003年6月	道央エンジニアリング	三 笠	1,000~1,500台
2003年12月	鈴木商会ELV旭川	旭 川	—
2004年1月	鈴木商会石狩工場	石 狩	2,000台(注)
2004年4月	エルバ北海道	帯 広	3,000台
2004年5月	岡谷スクラップセンター	苫小牧	1,000台
2004年6月	モグオート	旭 川	3,000台
2004年12月	釧路オートリサイクル	釧 路	500台
2005年9月	札幌ホンダグループ	札 幌	250台
2005年10月	鈴木商会ELV道北	旭 川	—

(注) 鈴木商会ELV旭川工場との合計台数

出所：日刊市況通信社(2005)他から著作作成

表5-2はそれぞれの許可件数である。

解体業者について、その件数が2001年時点から相当増加している。許可業者の名簿を見れば明らかであるが、整備工場やディーラーも、積極的に解体業の許可の取得を行っていることが、その大きな要因であるといえる。

地域別に見た場合には、廃車発生量が多いと推測される支庁での解体業許可件数が多くなっている。破砕業者は大規模処理プラントが必要になるケースが多く、許可件数自体が少ない。廃車発生台数が多いと推測される地域への集中傾向が必ずしも見られないのは、数値に破砕前処理（プレス、せん断）への許可も含まれるためである。廃車ガラをプレス・せん断して安価に輸送するニーズは、廃車発生台数の少ないと推測される地域でも存在する。

なお、2007年5月28日時点でインターネットタウンページで道内の解体業者を検索したところ、238件の業者がヒットした。廃車仕入れ競争が激化する中で、2001年と比較しても微増しているという事実は興味深い。また、許可件数よりも、インターネットタウンページの件数が実態をより正確に反映していると考えられることもできる。

### 5.2. 中古車オークションの動向

2.で述べたように、近年、使用済自動車の中古車オークションで取引されることが多くなっている。

中古車オークションは、3種類の業態が存在する。ひとつは、企業系オークションであ

る。これはオークション専門の業者である。北海道では、USS（江別市）、SAA（札幌市）、CJA（札幌市）各オークション企業がこれに該当する。次に、商組系、すなわちJU（社団法人日本中古自動車販売協会連合会）オークションである。道内に7箇所展開している。最後にディーラー系オークションがある。道内初のディーラー系オークションであるHAAが2005年11月7日に創業している。

これらの3業態、計11会場で現車オークションが行われている<sup>21</sup>。なお、近年では「オークネット」をはじめとして、インターネットを利用したオークションも多い。

まずは、これらのオークション会場の全体の動向を見ておく（いずれもHAAは除いた数値）。全国での傾向と同様、出品台数、成約台数ともに急増しているが、全国が自動車リサイクル法を挟んだ2004年～2005年の間にこれら数値が急増しているのに対し、道内では、その増加がやや緩やかとなっているこ

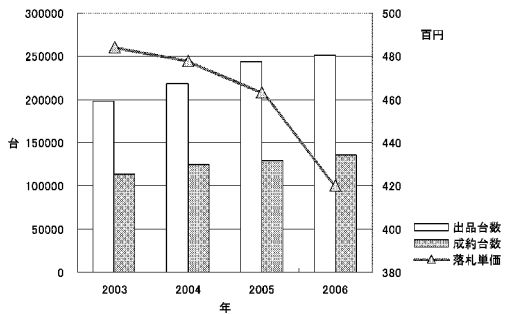


図5-1 北海道における中古車オークション会場における実績の推移

出所：『陸運情報』各号から著者作成

表5-2 北海道における自動車リサイクル法関連許可件数（支庁別）

	石狩	渡島	檜山	後志	空知	上川	留萌	宗谷	網走	胆振	日高	十勝	釧路	根室	合計
解体業者	94	34	5	10	27	40	3	3	20	35	3	13	19	16	322
破砕業者	6	3	1	0	3	9	1	0	8	5	1	1	6	0	44

注) 上記は、札幌市（2007年4月時点）、函館市（2007年1月時点）、小樽市（2005年1月時点）、旭川市（2007年1月時点）、この4市を除く全道エリア（2006年4月時点）の数値を支庁別に合計したもの。

出所：北海道、各市webサイト

とがわかる。成約単価については、全国よりも低めであるが、経年的に単価が下がっている傾向は変わらない。

オークションでの中古車取引は季節に依存する傾向が強い。特に冬季の気候が厳しい北海道では、その時期の買い換えとの関係で、初冬、春先の取引が多い(図5-2 図5-3)。

次に、もう少し詳しく、各会場の動向を見てみよう。表5-3は各会場の実数である。表から明らかなように、札幌圏にある会場では取引が活発化している状況が確認できる。成約単価も高い。一方、地方では、取引が減少傾向にあるところが多く、札幌圏への一極集中が進んでいる。

また、図5-3はこの状況を指数表示したものである。出品台数については、札幌圏以外の地方でも微増しているが、全道的、あるいは全国的な傾向として、成約率が低下しているため、札幌圏以外の地方では2006年の成約台数は、2003年よりも減少している。

こういった状況を受けて地方のオークション会場の中では、生き残りをかけて新たな戦略を展開している。JU函館では、ポスティ

ングシステム<sup>22</sup>が導入される以前の手ゼリの時代には年間5,600台あった出品台数が、2005年では3,000台に満たない数値となり縮小の一途をたどっていた。この状況を受け、2006年4月から同じ商組系のJU札幌と業務提携を行い、JU衛星ネットを活用するサテライトオークションを開始した。JU札幌会場にてJU函館会場の出品車両に対して入札するという取引のパターンが構築された。その結果、2006年の出品台数は4,000台を超えるまでに回復した。但し依然として成約率や成約単価は低位にとどまっている。『陸運情報』2006年3月16日)

### 5.3. 中古車オークションにおける取引実績変動の要因

もともと、中古車オークション会場は、中古車ディーラーを主要な顧客していることから、市場での中古車ニーズの動向がオークションの取引実績を左右すると一見思われる。しかし、実際には、北海道では、小売マーケットが拡大傾向にあるとはいえない状況だ。表5-4では、2003年以降、登録台数が減少している状況が示されている。ただし、これ

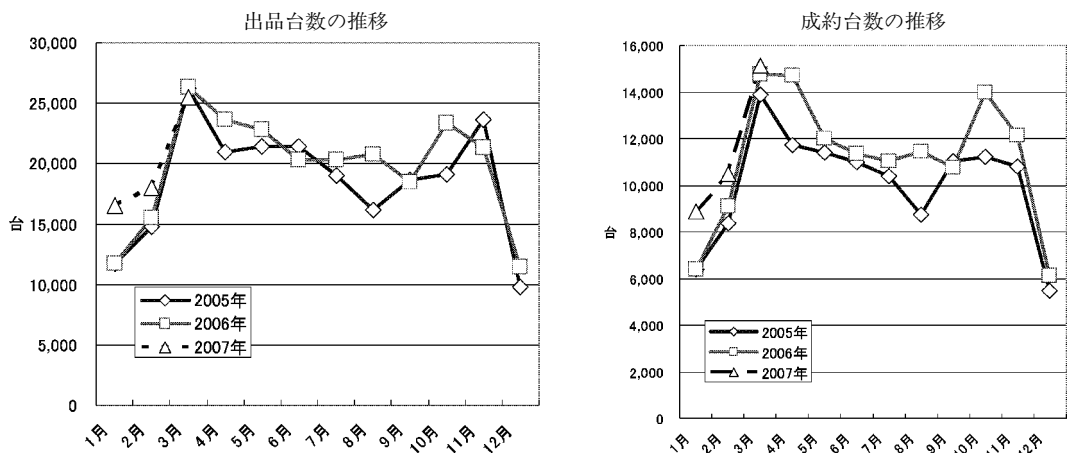


図5-2 北海道における月別オークション出品台数と成約台数の推移

(注) 月をまたぐ週における取引については、前の月の台数としてカウントしている。HAA, CJA は含まない。出所：『陸運情報』各号より著者作成

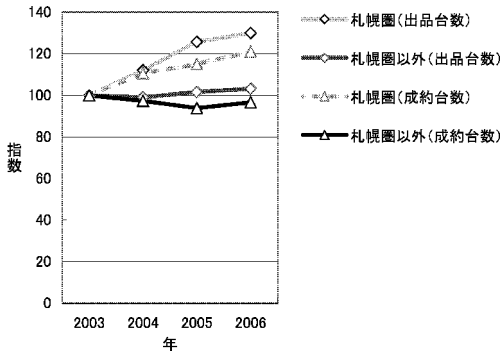


図5-3 道内中古車オークション市場の取引実績の推移

注) 2003年の数値を100とする

出所:『陸運情報』各号より著者作成

表5-3 オークション会場別実績の推移 (成約単価:百円)

会場名	年	2003	2004	2005	2006
SAA	出品台数	20,901	24,016	27,502	26,950
	成約台数	10,688	12,920	14,402	14,049
	成約単価	491	529	436	416
USS	出品台数	93,754	107,703	128,401	141,684
	成約台数	61,362	67,730	73,115	82,749
	成約単価	462	454	455	401
CJA	出品台数	8,208	8,952	9,672	8,478
	成約台数	3,383	4,387	4,454	3,585
	成約単価	537	530	516	486
JU 札幌	出品台数	53,746	57,465	57,076	53,065
	成約台数	29,769	31,587	29,367	27,370
	成約単価	549	526	521	500
JU 帯広	出品台数	4,789	4,682	4,804	4,786
	成約台数	2,078	1,994	1,825	1,767
	成約単価	433	400	403	362
JU 釧路	出品台数	3,437	3,610	4,168	3,864
	成約台数	1,197	1,353	1,511	1,455
	成約単価	371	326	295	287
JU 函館	出品台数	3,515	3,212	2,993	4,121
	成約台数	1,452	1,189	1,103	1,674
	成約単価	345	353	369	264
JU 室蘭	出品台数	2,410	2,434	2,697	2,511
	成約台数	1,083	1,082	927	906
	成約単価	407	463	405	427
JU 旭川	出品台数	3,868	4,054	4,092	3,897
	成約台数	1,573	1,681	1,731	1,614
	成約単価	399	408	310	342
JU 北見	出品台数	2,762	2,590	2,365	2,269
	成約台数	1,240	1,095	1,000	920
	成約単価	355	337	329	325
全体	出品台数	197,390	218,718	243,770	251,625
	成約台数	113,825	125,018	129,435	136,089
	成約単価	484	478	463	420

出所:『陸運情報』各号より著者作成

には軽自動車の台数が含まれないことに注意

表5-4 道内の中古車新規登録台数の推移(台)

	2003年	2004年	2005年	2006年
普通乗用車	97,807	99,356	99,593	96,720
小型乗用車	156,558	145,951	141,177	131,625
普通貨物車	20,047	19,130	20,631	20,939
小型貨物車	21,068	20,128	20,537	20,813
バス	1,373	1,324	1,059	1,187
その他	12,817	11,405	11,312	10,792
合計	309,670	297,294	294,309	282,076

出所:『陸運情報』各号より著者作成

が必要である。

その一方で、5.2.でみたように、オークションにおける流通は活発化している。これはどのように説明できるのだろうか。

まず、中古車輸出台数が増加していることである。北海道における中古車輸出台数は、3.2.1.で紹介されているように、急増している。国内ではニーズがない低年式車であっても、海外市場にも目を向ければ、取引が成立する可能性がある。つまり、従来、国内で中古車として販売することができず解体されていた自動車が、中古車オークションに出品されていると見ることができる。道内データではないが、中古車輸出業者の仕入れルートとしては、実に76%がオークション経由と推計しているデータが存在する<sup>23</sup>。これと同様の動向が道内でもみられるとすれば、中古車輸出台数の増加が、オークションの取引実績に影響している可能性がある<sup>24</sup>。

実際、2007年春、筆者があるオークション会場周辺に立ち寄った際、明らかに中古車輸出目的で来場していると見られる外国人バイヤーの出入りを頻繁に見かけた。本来、オークション会場は会員企業でなければ入場もできず、当然入札もできないのであるが、会員企業が外国人バイヤーを手引きしているという関係者の指摘もある。

次に、2.3.の全国的動向でも触れたが、リユースコーナーの拡大の影響が道内でも顕著に現れていると考えることができる<sup>25</sup>。全国

のオークション会場では、会員数の多い、つまり取引の活発な会場ほどリユースコーナーが設置されており、道内大手会場でも「リサイクルコーナー」等の名称で設置されている。

このリユースコーナーの利用状況をまとめた経済産業省の興味深いデータがある。2005年の7月～12月において、全国の各地域別に見た落札業者の業種別割合を見たところ、北海道においては、自動車解体業者が実に70.8%を占めている。他の地域では、中国・四国、九州・沖縄で40～50%程度が解体業者によって落札されているが、その他地域では中古車ディーラーや中古車輸出業者による落札の割合が最も高くなっている（経済産業省製造産業局自動車課（2006））。この数値から、北海道は自動車解体業者の中古車オークションへの依存度が相対的に高い地域であるということが推測できる。

このことは、すでに紹介した道内オークションにおける成約単価の推移を見ても推測可能である。成約単価が継続的に下落していることから、品質が相対的に低い自動車が出品されるようになったと考えることができる。注意が必要なのは、これが道内の中古車市場において、供給超過の状態があり、その結果であるという可能性は無視できないということである。しかし、これについてはその可能性はほぼないといってよいであろう。3.2.3.でみたように、道内の中古車流入台数は継続的に入超構造となっている。毎年約2万台の中古車が道外から流入してきている。中古車市場において需給のアンバランスが生じ、市場が極めてタイトになっている状況である。特に高年式・高品質車の不足が顕著であるとされ、その主因は3.2.の表3-1、表3-2に示されるように、新車の登録・販売の落ち込みが影響しているという分析もある（『陸運情報』2006年3月30）。

以上、中古車輸出の増大と、リユースオークションの拡大が、中古車オークションでの

取引実績に影響していることについて言及した。

#### 5.4. 使用済自動車フローの変化と「タマ不足」

筆者らは、「4. 使用済自動車の流通量の分析」において、2005年の法施行直後は、リサイクル料金の負担というディスインセンティブによって自動車を手放すという行為が一時的に抑制され、全体の廃車台数の発生を抑制したと推測した。その後、法が浸透するにつれて、使用済自動車あるいは「廃車台数」が、発生が抑制された分、順調に増加傾向で推移していることを明らかにした。

まず、一時的に自動車を手放す行為を抑制したという上記の分析は、自動車解体の現場の状況を考えると、極めて妥当であるといえる。

法施行後に、北海道自動車処理共同組合が実施したアンケートがある。そこでは、入荷状況について、「増加している」と答えたのが3社、16社が「かわらない」と答え、残りの91社は「減少している」と答えている。また、同組合では全体的には平均的に入荷台数が3～5割減少していると見ている（『陸運情報』2005年9月29日）。同組合は、廃車の流通量に変化がなかったとすれば、新規参入業者への入荷が増えたか、無許可業者による解体が増えたと推測しているが、実際に廃車の流通量は減少していたのである。実際、筆者も法施行数ヶ月後、関係業界に対してヒアリングを行ったが、廃車の仕入れについては、悲観的な見方が支配的であった。ただ、その理由については当時はっきりとしたものはなく、既存業者は、新規参入の大手解体業者が買い占めているという見解であり、一方の、大手新規参入業者は輸出にシフトしている影響が出ていると強調していた。この違いは興味深い。回答としては、廃車台数そのものが減少していた、ということになる。



では、その後、使用済自動車あるいは「廃車台数」の増加傾向について、自動車解体業の現場ではどのようにとらえられているのだろうか。筆者が2007年2月に道内の中堅業者B社に、この件について聞いてみたところ、使用済自動車台数増加のデータにはわかには信じがたい、という反応であった。このB社に見られるように、「タマ不足」(使用済自動車発生台数が減少し、部品取り、素材生産用の自動車が不足する状態)に直面する業者が多数存在する一方で、使用済自動車あるいは「廃車台数」は増加傾向にある。これは、解体業界間で使用済自動車の集荷について「格差」が進展しているためであると考えられる。つまり、資金力の豊富な企業が使用済自動車を買集め、そうでない企業は、使用済自動車の仕入れ困難に直面したということである。

従来の仕入れルートであれば、この影響は小さかったであろう。つまり新車や中古車ディーラー、自動車修理工場から直接入庫するという形態は、長期継続取引のメリットが大きかった。出荷側もその都度入荷先を選定する必要がなく、また良質なリサイクル部品を供給してもらえる可能性が高まるためである。しかし、現在は、これまで見てきたようにオークション経由の入荷が支配的となっている。

この変化は、異業種からの大規模な新規参入業者にとって有利に働いたと思われる。新規に取引先を開拓する必要がなく、オークション会場の会員にさえなれば、使用済自動車の確保への展望が開けるからである。また、中古車輸出業者についても同様である<sup>26</sup>。

中古車オークションに事実上の使用済自動車となる自動車が流入したとしても、それ自体は「タマ不足」を意味しない。「タマ不足」が発生するのは、その買取において格差があるからである。浅妻裕(2005)では、道内の解体業者は小規模事業者が多い、と述べてい

る。そういった業者が新規参入業者や中古車輸出業者と仕入れ時点で競合することになり、資金力という点で相対的に不利な解体業者の「タマ不足」が進んだ、というのが実態であろう。

## 5.5. 使用済自動車の取引価格

5.4.では自動車解体業者間に格差が発生していると述べたが、実際に使用済自動車の入荷条件は厳しくなっているのだろうか。ここでは限られた情報ではあるが、使用済自動車と廃車ガラの取引価格推移を元に検討してみたい。使用済自動車の引取価格が高ければ、「タマ不足」へとつながる可能性があるためである。

かつて、筆者が自動車解体業界への聞き取りを始めた2003年、札幌市近郊のある老舗業者は1台10,000円~13,000円の逆有償で引き取っていると証言している。この業者は適正処理を徹底しており、ディーラーからの入庫が多かったため、受け取り処理料が比較的高い部類に属していたと思われるが、業界全体でも、鉄スクラップ市況の低迷と、それ以上に道内管理型処分場の逼迫のため、逆有償での引取りを行わざるをえない状況であった。なお、当時廃車ガラ価格は札幌市近郊では7,000円~7,500円の逆有償で取り引きされていた。

この状況が変わったのが自動車リサイクル法施行直前の2004年からである。この年、鉄スクラップ相場が高騰し、廃車ガラ、さらには使用済自動車取引市場にまで影響がでてきた。この時、中古車オークションでの流札車両(取引が成立しなかったため、自動車解体業者が引き取る車両)がすでに8,000円の有償で引き取られている。2004年は、使用済車の取引が道内で逆有償から有償に変わった節目であるといえる。

それに加え、2005年から、自動車リサイクル法が施行された。ちょうど法施行に前後

して、道内で大規模な自動車解体工場の設置が相次いだことが競争に拍車をかけた。施設に多額の投資を行い、高い処理能力を有する工場では、施設を遊休化させるわけにはいかないのである。また、法施行後、自動車の所有者は、ASR（廃車ガラをシュレッダーにかけ、発生したダスト）などの処理費用を事前に支払うことになった。そのため、この事前支払いの分だけ廃棄時の使用済自動車の取引価格が上昇したと考えられる。なお、法施行直後は廃車ガラの取引は逆有償には変わらなかった（ASRを1トン処理するために約2万～3万円の費用が必要であるといわれていた）という解体業者の証言もあるが、徐々に有償での取引に推移していったものと思われる。

さて、直近の相場はどうなっているのだろうか。全国の動向ではあるが、使用済自動車の仕入れ価格（リサイクル料金別）は、2006年10月で軽自動車が5,000～8,000円、普通車が1万円～2万円、クラウンなど大型車が2万5千円前後であった。それが2007年4月中旬では軽自動車が8千～1万5千円、普通車が2万円～3万円、大型車が3万5千円前後と高騰している。普通車であっても、落札手数料やリサイクル料金、運賃で5万円前後となるのが相場である。流札車両ですら、オークション会社が2万5千円程度で買い取っている<sup>27</sup>。

道内での詳しい落札相場は不明であるが、あるオークション会場では、流札した場合の買い取り保障代金（流札した場合にオークション会場が出品車両を買い取る）が3万円にもなっている。そういった車両は道内の解体業者に一定の価格で引き取られている。

「タマ不足」によって事業から撤退したり、事業の形態を変更したりするケースも発生している。道内の自動車解体・中古パーツ販売業者で構成されるSSGのリポ工場（使用済自動車の解体・中間処理工場、石狩新港地

区）が札幌市内の解体業者に譲渡されたという出来事は象徴的である。このリポ工場は2003年9月に立ち上げられた。当時は、全国的にスクラップ市況の低迷と、最終処分上の逼迫から廃車ガラの逆有償が進んでいる時期であった。また、道内では、廃車ガラを処理する破砕業者が数少ないという事情もあり、廃車ガラ引き取り相場が下落し、逆有償となっていた。個別業者は付加価値の高い優良な部品取りに特化し、より適正処理が求められる部材の処理や廃車ガラ排出については、集約化していくという方針で、機能していた。

しかし、その後、自動車リサイクル法施行と鉄スクラップ市況の変動による廃車ガラ相場の上昇（逆有償→有償へ）によって、グループ企業自らが中間処理等を行った方が効率的である状況が生まれ、SSGのリポ工場への入荷が減少した。グループ企業が経営効率化のため利用するというリポ工場は、いったんその役割を終え、2006年1月からは、札幌市内解体業者の1工場として運営されることとなっている<sup>28</sup>。

## 5.6. 自動車リサイクル法施行後の使用済自動車引取段階の問題点

ここでは使用済自動車の引取における問題点を紹介する。これに関して極めて興味深いデータがある。2005年4月～2006年3月における全道の使用済自動車の引取業者の業態別のデータでは、総引取台数約16万台のうち、55%が解体業者、破砕業者となっている（表5-5）。一方、ユーザーからの下取りなどが多いと思われる新車販売ディーラー、中古車ディーラー、整備業者の割合は、それぞれ18%、16%、11%であり、その合計は45%となっている。

この数値を検討してみる。解体業者、破砕業者による全体の55%の引取には、直接、ユーザーが解体業者に使用済自動車の引き取りを求めてくるものが含まれる。ただ、道内

表 5-5 使用済自動車の引取業者の業態別割合  
(2005 年度)

引 取 業 者 の 業 態	割 合
解体業者、破砕業者	55%
新車販売ディーラー	18%
中古車販売ディーラー	16%
整備業者	11%

出所：リサイクルのまち統括本部・本州本部、関係資料より

で、ユーザーが直接解体業者に自動車を持ち込む行為はそれほどのものとはなっていないと考えられる。自動車解体業の業界団体関係者によれば、直接持ち込みは全道でも1～2％に過ぎないとのことである。したがって、この55％という数値は、新車ディーラーや整備業者などを経由して引き取る状況がほとんどであると考えられる。また、オークション経由で「中古車」として車両を仕入れる状況もこれに含まれる。

使用済自動車の入庫をオークションに頼ることは何を意味するのか。中古車オークションでは、通常、出品される車両は「中古車」として流通し、いわゆる「使用済自動車」としては流通させていない。よって、解体業者がオークション経由で仕入れる自動車については、いくら解体目的の車両であっても中古車の扱いであり、落札した解体業者が最終的な所有者となり、さらに自ら引取業者となる<sup>29</sup>。最終的な所有者が解体業者となるために、リサイクル料金の負担も解体業者が行わざるを得ないのである。言い換えれば、リサイクル料金の負担を行ってでも、オークション経由で入荷しなければ「タマ不足」がもっとも深刻化するのである。

この結果、ユーザーから事実上使用済自動車として引き渡された自動車が、その入り口で法律上の「使用済自動車」としての判断がされず、先送りされ、中古車オークションを経由して「中古車」として取引され、最終所有者としての解体業、破砕業に引き取られて

いる。先の55％という数値は、あくまでも解体業者が引取業者となる割合だが、これは「使用済自動車」を「中古車」として引き取る（あるいは引き取らざるを得ない）状況が多いことを示唆しているとも考えられる<sup>30</sup>。

これについて、法施行直前の2004年12月21日、環境省と経産省の担当部局によって自動車関係団体宛に発行された「自動車リサイクル法におけるリサイクル料金負担の恣意的な転嫁の禁止について—最終所有者の特定とリサイクル料金負担の考え方—」という文書で、次のように記載している。

自動車を、中古車として譲渡するのか、使用済自動車として引き渡すのか、については、当該自動車の所有者の意志に基づき決定されることが基本であるが、これに加えて客観的な事実というのも当然に判断材料となると考えられる。

例えば、事業者が中古車として下取った自動車に関し以下の①～③の：著者挿入）ような引き渡しを行う場合は、客観的には使用済自動車を引き渡していると判断される。このため、（中略）引き渡す者が最終所有者としてリサイクル料金を預託あるいはリサイクル預託金相当額を負担すべきであり、これを恣意的に中古車として譲渡した形をとりリサイクル料金に関する負担を先送りすること（次の事業者にリサイクル料金を持たせること）は不適當であることにご留意頂きたい。（中略）

- ① 事業者Aがお客様から中古車として下取ったものの、その後中古車として販売できずに解体業者等のその他の事業者Bに引き渡す場合
- ② オークション会場にて取引が成立しなかった自動車をそのまま解体業者等に引き渡す場合
- ③ 事故車等についてそのまま使用済みとするために解体業者等に引き渡す場合。

自動車解体業者が多くの引き取りを行っているということを考えると、上記の①～③のような負担の先送りに該当する事例が発生している可能性も考えられる<sup>31</sup>。

ただ、当該自動車が、使用済自動車であるか中古車であるかという判断は難しいという

問題もある。オークション経由の流通を経て結果的に使用済自動車となるような車両は、本来であれば、ユーザーからの下取りの際に、使用済自動車として引き取るという判断がなされるべきである。しかし、ユーザーから引き取った時点で、中古車としての市場価値が残存していないと言いきれるのかどうか、線引きは難しい。輸出用の中古車のように、使用済自動車として引き渡したつもりでも中古車として流通する場合もあるからである。

自動車リサイクル法の施行は、オークション経由の使用済自動車の流通を促したと考えられる。従来から使用済自動車の主要な供給元であったディーラーや整備業者は、自動車リサイクル法に定められた引取行為を避けたいという動機付けが発生したためである。つまり、未預託車に関しては、ユーザーにリサイクル料金を負担させることなく済み、預託済み車に関しては、中古車として流通させることで、リサイクル料金をユーザーに戻すことができる。結果として、より多くの自動車を集荷することが可能となる。一方、中古車と使用済自動車の境界線が曖昧な状況で、使用済自動車として解体業者に引き渡す手間を考えれば、オークション経由などで中古車として引き渡すインセンティブが働くはずである。その結果、中古車オークションを利用するのである。

また自動車リサイクル法の施行が自動車解体業への新規参入を発生させたことも関係する。会員になり落札できさえすれば、容易に使用済自動車を入庫できるためオークションの利用を拡大したことが、中古車オークションへの使用済自動車の出品を促したという構図がある。

もちろん、既存の自動車解体業者も手をこまねいて見ているわけではない。北海道で誕生した廃車買い取りネットワーク「リサイくるマッチ」を紹介する。

近年ユーザーにも認知度が高まっていると

思われる廃車買取システムだが、廃車買取を専業にしている業者もあれば、解体業者が仕入れを活性化するために展開している事例もある。近年、RUM アライアンスやNGPグループなど、中古部品販売グループが廃車買取ネットワークを全国展開してきた。しかしこれらはあくまで同グループ内での取り組みであった。

2006年2月に立ち上げられた「リサイくるマッチ」はその一形態であり、グループにとらわれず、幅広い解体業者が所属することができるボランティアチェーンである。現在は北海道では上記のSSG加盟企業を中心とした53店舗、本州に51店舗のネットワークを有する。独自開発した廃車や事故車の買取査定ソフトによって買い取り価格の統一的な評価が可能である。積極的なCM展開などが功を奏し、相当の実績を残している。月間400台程度の処理を行うある市内の業者では、すでにその4分の1を「リサイくるマッチ」にシフトすることができたとのことである。当然であるが、買取価格はオークションよりも安くなり、また、その時点で使用済自動車として引き取られるため、中古車オークションでの事実上の使用済車取引と異なって法的な危うさがない<sup>32</sup>。

## 5.7. 不法投棄・長期不適正保管車両等の減少

使用済自動車の流通が自動車リサイクル法に前後して変動する中、北海道で重大な社会問題になっていた自動車の不法投棄等の問題が急速に解消された。これは鉄スクラップ相場の高騰が大きく影響している。

図5-4は道内における不適正保管・不法投棄等の車両台数推移である。急減している状況が明らかである。

先述のように「タマ不足」に直面していた道内の解体業者の中には、鉄スクラップ市況の高騰の中で、不法投棄車両等の処理によっ

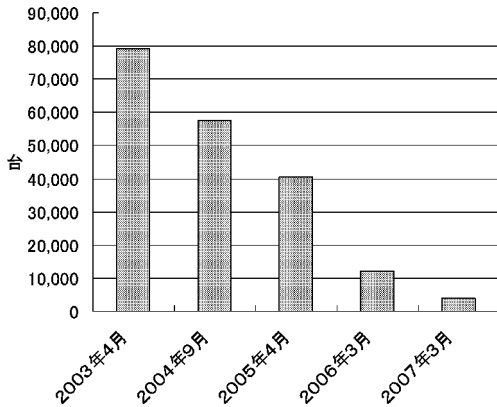


図5-4 北海道における不法投棄・長期不適正保管等の台数推移 (単位: 台)

(注) 2007年3月の数値については保健所設置市(札幌市・小樽市・旭川市・函館市)の数値を含まない。

出所:『陸運情報』, 北海道自動車処理協同組合資料より著者作成

て、設備の遊休化を防いでいた業者もあると考えられる。しかし不法投棄車両等は、通常入手される使用済自動車と異なって必ずしも利潤を生み出すものとは限らない。とりわけ人里離れた森林や原野に放置されている自動車については、回収・運搬に多額の費用がかかってしまう。

北海道自動車処理協同組合では、1998年に利尻島の長期保管車両等の一斉撤去事業以

表5-6 北海道自動車処理協同組合が実施した不法投棄・長期不適正保管車両処理状況

年月	地域	処理台数
2003年5月	網走・能取	26台
2003年12月	音威子府	300台
2004年11月	定山溪	300台
2004年11月	石狩	230台
2005年7月	手塩	31台
2005年7月	羽幌	21台
2005年9月	定山溪	70台
2005年10月	羽幌	80台
2006年11月	紋別	111台

出所: 北自協資料,『陸運情報』各号より著者作成

降, 道内各地の不法投棄車両を社会貢献活動の一環として回収・処理してきた。鉄スクラップ市況が落ち込み、廃車ガラの逆有償化が進む中で、極めて貴重で社会的意義の高い取り組みであったと評価できる。鉄スクラップ市況が好転した現在でも、なお、条件の悪い現場での回収・処理作業は利潤を得る状況ではない。2005年7月に実施した天塩町と羽幌町の不法投棄車両撤去の決算は、鉄くずやタイヤ等の輸出によって販売収入61万9千円を得たが、作業員・機材の動員や廃タイヤ処分に83万6千円の費用がかかっており、21万7千円の赤字である。なお、このとき処理実績は、天塩町で乗用車30台、バス1台、廃タイヤ355本、羽幌町では乗用車20台、バス1台、その他農業用機械、廃タイヤが136本であった(『陸運情報』2006年9月24日)。

急激に減少したとはいえ、道内にはなお5,000台程度の不法投棄・不適正保管車両が存在し、さらにそれらは回収・処理の条件がより悪いところに存在すると考えられる。あるいは今後鉄スクラップ市況が落ち込んだ時に不法投棄問題が再発しないともかぎらない。これらの回収・処理を今後もボランティアに依存するのは限界がある。現在の自動車リサイクル法の枠組みでは、預託された自動車リサイクル料金が、実際に利用されなかった場合に発生する剰余金は、離島の廃車処理対策に使われることになっているが、離島に限らず回収・処理の条件が不利な地域における不法投棄・長期不適正保管車両撤去にも利用できるようにしていく必要がある。

## 6. おわりに

ここでは本稿での結論をまとめ、残された課題を整理しておく。

本稿では、様々なデータから、北海道における自動車リサイクルの実態を考察した。ま

た、阿部(2007)で議論された使用済自動車発生台数の推計を北海道にあてはめ、その推移を見た。これを北海道にもあてはめた。その結果、以下のことが明らかになった。

- (1) 都道府県レベルでの使用済自動車流通量の分析は、「中古車流入出」データを全国データに加味することでおおよそ把握可能であるが、一部把握できない部分がある。
- (2) 北海道では2006年に合計233,918台の廃車が発生している<sup>33</sup>。
- (3) 2005年の自動車リサイクル法施行直後は廃車台数に大幅な減少が見られた。当時、関係業界で「タマ不足」といわれていた事態はこのことと関係していると推測できた。
- (4) 中古車輸出の増大とリユースオークションの拡大が中古車オークションの取引実績に影響を与えていると推測できた。
- (5) 「その他」、つまり、実際にどのように処理されているかが確定できない部分が2006年では33,708台である。全国での傾向と同様、「その他」は、法施行後1年半後から減少する傾向にある<sup>34</sup>。

これらを受け、本稿での課題をあげておく。

まず、表4-2等にもみられるように、流通量をみる際に、不透明な部分が相当残っているということである。法施行から1年半を経過し、「その他」の数値が徐々に減少しているのは、この時期から違法解体が減少してきたためではないかと推測できる。この点は、全国のデータで見ても同じである。減少しているという事実だけを見れば、阿部(2007)がすでに指摘したように、法施行直後は、リサイクル料金が預託されていない自動車について、「適正費用」の負担を避け、違法解体のための「不適正費用」を支払うという行為が多く見られたと推測できる。具体的にいえば、リサイクル料金が預託されていない自動車の中古車として受け取り、それを解体する業者が存在していたということである<sup>35</sup>。多くの自動車がりサイクル料金預託済みとなる

2007年以降のデータが一定蓄積された後の分析において、廃車台数のうちの「その他」部分について変化が見られなるとすれば、上記の推測はより正しいものだといえる。

しかし、依然として相当程度「その他」の部分が残る。法施行当初、外国人も含めた無許可業者が違法解体を行って部品を輸出しているために、使用済自動車が増減しているという業界関係者の指摘もあった。道内でも、白老町内の中古車部品販売業者の社長が、中古車を無許可解体したとして、自動車リサイクル法違反で逮捕されるという事件が発生している。(北海道新聞、2005年9月29日)。また、札幌近郊でも、2007年の現時点で長期不適正保管車両が違法に解体されているという関係者の証言もある。こういった実態がどの程度実在するのかが焦点である。この報道が氷山の一角であり、報道等で明るみにでないところで大規模に違法解体がなされていたとすれば、「その他」の数値に反映される。しかし現時点ではどちらともいえないのが現状である<sup>36</sup>。

次に、5.において、使用済自動車の最終所有者の多くが自動車解体業者、破砕業者であると紹介したが、これに関する事項の原因や問題点を探っていく必要がある。本稿でも中古車オークションへの低年式車出品の影響などがあるのではないかと推測はしているが、一方で、「使用済」前の最終所有者でないにもかかわらず、リサイクル料金を負担してしまっている所有者が発生している可能性がある。これは手続きとしては誤りである。つまり、利用者が使用済自動車としてディーラー等に引き渡したと考えていた自動車が、実は中古車として、輸出も含め、再度中古車市場で流通しているケースである。依然として当該車両が中古車として流通するのであれば、新所有者は、リサイクル券に記載されている預託金相当額を前の所有者に支払う必要がある。この点も監督省庁等の調査によって、明

確にしていくことが望まれる。費用負担のあり方について検討すべき点はあるものの、自動車リサイクル法で規定された費用負担が適切に履行され、制度が悪用されることがないようにすることが重要である<sup>37</sup>。

最後に、本稿の直接テーマとしているわけではないが、今後の重要なテーマとして、制度上の適正な処理・リサイクルと、リユースも含めた望ましい自動車のリサイクルには乖離があるのではないかと検討する必要がある。つまり、現在のスクラップ市況が高騰のもとでは、コストのかかる部品生産よりも、素材生産にシフトした方が合理的である、という経営サイドの判断がありうるだろう。実際、道内のある解体業者の計算によれば、鉄スクラップ市況の変化によって従来、素材生産を中心にした場合には700台/月を解体する必要があったが、現在の市況のもとでは300-400台/月で収支が見合うようになってきているとのことである。また、素材生産には一定の設備要件も必要となるので、大規模業者と中小業者の格差が広がってしまうという問題もある。

これについて興味深い記事がある。中古部品販売業の業界団体「日本自動車リサイクル部品販売団体協議会」が、修理などの際に中古部品を使った場合の二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減効果を2007年6月から公表すると発表した。すでに同協議会の会員が運営するネット部品販売システムを通じた整備工場などとの取引によって、年20万トン弱のCO<sub>2</sub>削減効果があると試算している(日本経済新聞、2007年6月1日)。なお、この記事は素材リサイクルの場合のCO<sub>2</sub>削減効果については触れていないので、単純な比較ができないことに注意が必要である。また、一般論としては、資源生産性の観点からもリユース部品の利用が高まった方が望ましいともいえる。

経済産業省も2007年度の自動車リサイク

ルに関する取り組みの重要方針について、リユース部品の利用拡大を目指すよう、ユーザーに積極的にアピールしていくということである(「平成19年度北海道自動車処理協同組合懇親会・南可昭環境大臣賞受賞を祝う会」における経済産業省経済産業局自動車課リサイクル室長(当時)中石齊孝氏の講演による)。リユース部品市場がより活性化すれば、一時的なものになる可能性もあるが、再生資源市況の影響が、相対的には減少し、自動車解体業者が安定的に中古部品を生産できる状況が整ってくると思われる。

この点は、自動車リサイクルの将来像を考えるためにも、避けて通れない点であると思われる。

謝辞：本稿作成にあたっては、北海道運輸局をはじめ関係行政機関、㈱陸運情報社、北海道自動車処理協同組合をはじめ関係業界の皆様大変貴重なデータを提供していただいた。感謝申し上げたい。

## <参考文献>

- 浅妻裕・中谷勇介(2007)「ロシアにおける自動車リサイクルの現状——利用・廃棄段階の口間協力に向けて」『環境と公害』Vol.36 No.4
- 浅妻裕(2006)「国際化する自動車リサイクルとその管理のあり方について」『開発論集』第78号
- 浅妻裕(2005)「ELV処理・リサイクル産業の再編に関する検討——自動車リサイクル法施行の影響を中心に——」『開発論集』第75号
- 阿部新(2007)「使用済自動車の流通フロー 100万台は「消えた」のか」『環境と公害』Vol.36 No.4
- ウェーバー, A(篠原泰三訳)(1986)『工業立地論』大明堂
- 経済産業省製造産業局自動車課(2007)『平成18年度高度技術集約型産業等研究開発調査(自動車無公害化等推進調査：一時抹消登録中車両の状況調査)』

- 経済産業省製造産業局自動車課(2006)『平成17年度 高度技術集約型産業等研究開発調査・自動車無公害化等推進調査(使用済自動車・中古自動車の流通状況に関する調査)』
- 竹内啓介監修, 寺西俊一・外川健一 編著(2004)『自動車リサイクル——静脈産業の現状と未来——』東洋経済新報社
- 外川健一(2001)『自動車のリサイクル——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
- 日刊市況通信社(2006)『自動車リサイクル法・ビジネス解説・第6弾』
- 日刊市況通信社(2005)『自動車リサイクル法・ビジネス解説・第5弾』
- 産業構造審議会環境部会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG, 中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会(2006)『第10回合同会議資料』

## 【注】

- <sup>1</sup> 細田(1999)では, グッズを通常の市場取引で正の価格がつけられ, 生産や消費のために用いられる物質であるのに対し, バツズをどんなに有用であってもそれにプラスの価格をつけて購入しようとするものがなく, しかもそれを処理せず廃棄すると外部不経済を及ぼすもの, と定義している。古紙やペットボトルの取引価格に見られるように, グッズとバツズは市場の条件によって決定される相対的なものである。
- <sup>2</sup> なお, 「自動車リサイクル料金」の支払いは「前払い方式」であり, これも不法投棄の発生抑制を狙う観点から導入されている。「特集 稼動した自動車リサイクルシステムを考える」『JAMAGAZINE』2006年12月)
- <sup>3</sup> その理由についてはここでは詳細には検討しないが, 世界各国で車両登録制度が存在することを念頭においている。
- <sup>4</sup> 関東, 東北, 北海道から近畿, 中四国, 九州へ鉄スクラップの移送が行われている状態を指す。鉄スクラップの需給バランスが西日本と東日本で異なっているため発生すると考えられる。
- <sup>5</sup> ウェーバー, A(1986)
- <sup>6</sup> この法律が制定された経緯については竹内(2004)所収の外川健一「自動車リサイクル法制定の意義と背景」で詳しく説明されている。
- <sup>7</sup> 自動車リサイクルシステムは, 自動車リサイクル促進センターが管理する。同センターは, 自動車メーカーや販売業者, 部品業者, 整備業者など自動車関連業界を賛助会員とする財団法人である。
- <sup>8</sup> なお, なぜ台数が増加しているのかについては阿部(2007)に若干の考察がある。
- <sup>9</sup> 関税法基本通達の一部改正の内容は, 以下の税関webサイトで閲覧可能である。<http://www.customs.go.jp/kaisei/tsutatsu/H17tsutatsu779/honbun.pdf>
- <sup>10</sup> 自動車リサイクル法施行以前に所有されていた自動車に関しては, 次の車検を迎える2007年末(新車については, 初回の車検まで3年の猶予がある)までは, リサイクル料金未預託の状態となる。
- <sup>11</sup> この場合, リサイクル料金預託済み車であれば, ユーザーに対してリサイクル料金分が支払われることになる。
- <sup>12</sup> 阿部(2007)で詳細に紹介されている。
- <sup>13</sup> なお, 2007年3月, 経済産業省製造産業局自動車課が, 『平成18年度高度技術集約型産業等研究開発調査(自動車無公害化等推進調査:一時抹消登録中車両の状況調査)』にて, 一時抹消登録状態が長期にわたり継続している車両の追跡調査(サンプリング)結果を公表した。この調査結果の詳細な検討は別の機会に譲るが, 一時抹消登録車両所有者へのアンケート調査によれば, 1. 一時抹消登録状態が継続している車両のうち, どのような状態になっているか不明であるものが13.6%に上るということ, 2. 一時抹消登録状態は継続しているが, 実際には「解体」されたかと回答のあった車両について, 全てが自動車リサイクル法以前の引き取りによって解体されたことになっている, 等の今後追求すべき点も見られ, 詳細に検討していく必要がある。
- <sup>14</sup> 日本自動車工業会『自動車統計月報』の保有台数の都道府県別データは, 全国の集計データのように, 四輪車の合計数を表示していない。そのため, 四輪車の集計には, 各月において, 「三輪車以上」の合計から三輪車トラック(小型乗用車, 小型トラック, 軽トラックの合計)分を差し引く作業が必要である。また, 都道府県別の小型乗用三輪車の保有台数は, 日本自動車工業会『自動車統計月



報』では記述されていないが、自動車検査登録情報協会『自動車保有車両数月報』の各月版に掲載されている(北海道の三輪乗用車の保有台数は30台~40台程度である)。

<sup>15</sup> 日本自動車販売協会連合会『自動車登録統計情報<新車編>』には、新車登録台数のほかに、新車販売台数というカテゴリーがある。同会に問い合わせたところ、新車販売台数は特殊車両を除いた台数であるという。

<sup>16</sup> 「外国貿易等に関する統計基本通達21-2」によると、「少額貨物」とは「輸出申告書及び輸入申告書等における1品目の価格(統計品目表の細分番号に対応する価格をいい、2欄以上にわたる場合は各欄の価格による。以下、第2章において同じ。)が20万円以下の貨物」とある。なお、同じようなものとして、「旅具通関扱いをする輸出貨物」もかつては貿易統計では計上されていなかった。これは、船員などが携帯品として自動車を持ち出す際に、簡単な申告で通関することを認めていたものである。しかし、盗難車対策などもあり、これについては、2005年7月1日の関税法基本通達67-2-7の改正で、「旅具通関扱いをする輸出貨物」のカテゴリーに自動車を含まないとし(関税法基本通達の一部改正について(平成17年財関第779号)),その結果、貿易統計に計上されるようになった。

<sup>17</sup> 経済産業省と環境省の2006年7月の自動車リサイクル法の合同会議では、新車ディーラーにおける中古車在庫の数値が示されている(産業構造審議会ほか、2006)。これによると、2004年度末の中古車在庫は32.2万台、2005年度末は34.3万台である。

<sup>18</sup> この台数は、解体向けに所有者によって抹消されるものだけでなく、運輸局による「職権抹消」も含む。「職権抹消」は、法律に基づき、3年以上車検切れが継続している車両について、年に一度、国から調査のための指示があり、その指示に従い、所有者に通知を出し、現状を調べる。結果解体されてしまった、などが判明したものについては職権抹消している。データを見ると、ある月に集中して「職権抹消」されている。なお、職権抹消したが、実は自動車が存在していた、というケースもあるとされ、その場合は、復活の手続きをとるといふ。

<sup>19</sup> これは、使用済自動車も同様である。道外から使用済自動車を仕入れる解体業者はあまり聞かないが、仮にそのような実態があるのであれば、使用済自動車台数は多めの数値になるはずである。もちろん逆のケースもありうるかもしれない。この意味で、他の都府県で同じような分析をすることは困難である。

<sup>20</sup> 株式会社NTTデータ経営研究所環境戦略コンサルティング調べ。調査当時、貿易統計において中古車の統計品目番号がようやく設定された年であり、また手荷物としての中古車の輸出も計上できない仕組みになっていたため、中古車輸出台数を正確に把握できず、過大な見積もりがなされたと考えられる。

<sup>21</sup> 現車オークションではあっても、インターネットを利用した落札も可能である。道内最大手のUSS札幌では、現在、実にその4割がインターネット経由での落札とのことである。(『陸運情報』2007年3月29日)

<sup>22</sup> これについては、阿部新(2005)「オートオークション会場に行く(自動車リサイクルの現実と課題第13回)」『月刊整備界』36巻8号、2005年7月、pp.26-28、で詳しく述べられている。

<sup>23</sup> 経済産業省製造産業局自動車課(2006)

<sup>24</sup> 北海道の新車販売台数の対全国比は2006年度で約3.7%、また、四輪車保有台数は、2006年12月時点で対全国比約4.7%であるのに対し、2006年の中古車輸出台数が対全国比約2.3%である。使用済自動車と輸出用中古車の仕入れルートが競合している現在、従来使用済自動車として処理されていたものが、輸出用の中古車に部分的にシフトしているという見方もできる。仮にその問題が存在したとしても、上記の限られたデータからは、この両者の競合の問題は、道内では相対的には軽微であると考えられることもできる。また、2.でみたように、北海道からの中古車輸出の多くはロシア向けであり、また、浅妻裕(2006)等で詳しく述べられているように、低年式車の輸出はあまりみられない、といったことを併せて考えると、他都府県に比べて、中古車輸出が増加することでの使用済自動車流通市場への影響は軽微なものと推測できる。

<sup>25</sup> 「リユースコーナー」とは、一般的には、低年式および過走行車、つまり中古車としての市場価値

が非常に低いと思われる自動車に特化したコーナーのことを指す。

<sup>26</sup> 近年の中古車輸出の増加が道内の使用済自動車の流通の変化に影響した、と断定できるわけではないが、可能性としてはありうるという意味で、記載した。

<sup>27</sup> 『メタルリサイクルマンスリー』2007年5月1日。なお、同一車種・年式の場合、本州での落札価格は、道内の落札価格よりも高額であると思われる。自動車を解体した結果発生する廃車ガラの取引価格が本州では高騰しているためである。

<sup>28</sup> 『陸運情報』(2005年12月22日)、筆者のヒアリングによる

<sup>29</sup> ただし、オークション経由で在庫した自動車のすべてについて、解体業者が最終的な所有者となるわけではない。たとえばオークションで流札した車両を解体業者が引き取る場合は、「使用済自動車」として扱われ、出品側は最終所有者としてリサイクル料金を負担することになる。

<sup>30</sup> もちろん、上記の55%には、(1)解体業者が最終所有者かつ引取業者となるケースのほかに、(2)整備業者や販売業者などが最終所有者になり、解体業者が引取業者になるケースもある。そのため、厳密には、(2)の実態を明らかにしない限り、使用済自動車を中古車として引き取る状況が多いとは断言できない。

<sup>31</sup> 『陸運情報』2006年2月2日。なお、道内の自動車解体業者の非営利団体である北海道自動車処理共同組合と鉄リサイクル工業会北海道支部が、道に働きかけて「自動車リサイクルに関する説明会」が開催された。そこで、経済産業省の担当者が、使用済自動車を恣意的に中古車として引取り次の事業者がリサイクル料金を負担させることは独占禁止法(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律)違反に該当する恐れがあると注意を促し、引き取りに当たっては、使用済自動車と中古車を明確に区別すべきと強調した。

<sup>32</sup> 『陸運情報』2006年3月2日掲載記事、筆者ヒアリングによる

<sup>33</sup> この廃車台数自体は法施行以前から把握可能であった。しかし、5.1.で述べたように、2001年

のデータで廃車発生台数が19.9万台とされ、業界関係者の間でも年に約20万台の廃車が道内から発生しているとされていた。このギャップが何故発生したのかは不明である。

<sup>34</sup> 表4-3における廃車台数に占める「その他」割合は、全国のデータ(阿部(2007)で算出されている)よりもやや小さい値で推移し、その差は拡大傾向にある。つまり全国よりもフローの不透明な部分が少ないということであり、その傾向が強まっているということである。北海道の使用済自動車流通の地域的特性によるのか否か、他都府県等との比較を行う価値のある、興味深い事実である。

<sup>35</sup> これらの車両は、一時抹消車両のまま存在していることになる。経済産業省製造産業局自動車課(2007)はまさにそこにメスを入れた調査であった。

<sup>36</sup> 筆者は、2007年2月、ある業界関係者に教えてもらい、小樽市にある外国人が経営する中古車輸出ヤード兼作業場、といった様相の事業所を訪れたことがある。小樽市の自動車解体業登録業者名簿には掲載されていないので、仮に解体行為を行っていたとすれば、無許可業者である。外見から判断する限りでは、仮にこういった事業所で違法解体が行われていたとしても、その台数としては極めて限定されたものであろうという印象を受けた。この議論においては、「スケープゴート」が発生しないよう、慎重を期す必要がある。

<sup>37</sup> 例えば、アジア経済研究所の小島道一氏は、自動車所有者がリサイクル料金を負担するという現状の制度に対して、第一ユーザー責任(First User Responsibility)として、新車を購入したユーザーが、最終的に処理・リサイクルされる際のリサイクル料金を負担することも考えられると指摘している(第3回自動車リサイクラーズ国際会議(2007年6月16日~17日、東京都)における同氏講演による)。現在、中古車輸出の増大に伴い輸出先国での処理・リサイクルのあり方が問題になりつつあるが、この問題への対処という点からも興味深い提案であり、今後の詳細な検討が望まれる。