

韓国における自動車リサイクル 制度運用の成果と課題

2015年9月4日

(正) 劉庭秀¹⁾ ○ (正) 外川健一²⁾ (正) 木村眞実³⁾ 浅妻裕⁴⁾ (正) 岸本孝根³⁾

1)東北大学 2)熊本大学 3)沖縄国際大学 4)北海学園大学

はじめに：研究の背景

- 2007年4月、「電器・電子製品及び自動車の資源循環に関する法律」公布、2008年1月本格施行
- 自動車リサイクルは本格施行7年目
 - ⇒ 正常な制度運用が難しい状況
 - 必要設備、インフラ整備の遅れ
 - リサイクル費用負担や責任の所在が不明確
 - 厳しいモニタリングの要求
- 2012年、モニタリング事業を実施 ⇒ 一定の成果
- 2014年、大型自動車リサイクル工場の出現
- 2015年、拡大生産者責任制度の強化・本格実施

最近の動向・研究目的

- 韓国の自動車生産台数は世界5位、販売台数は世界11位
 - 自動車保有台数は約2,000万台
 - 廃車発生台数約77万台
 - 中古車輸出が約30万台にまで増加
- 規模面では自動車動脈産業だけではなく静脈産業も成長
- 利害関係者間の合意形成が難航している状況
- 本研究の目的は、韓国の自動車リサイクル制度運用の実態分析を通して、モニタリング事業の成果がいかされず、未だに正常な制度運用ができない理由と課題を導出し、今後の課題と方向性を考察することである。

先行研究

□ 柳(2009)

- 自動車メーカーの立場から見た自動車リサイクル制度のあり方を議論、目標リサイクル率を達成するためにはメーカーの代行法人を中心にリユース、リサイクルネットワークを構築する必要があると説明

□ 劉(2010)

- 日本と韓国の自動車リサイクル制度が、中国をはじめとするアジア諸国に与える影響を概観し、韓国のモニタリングシステムが解体業界に与える負担が重く、生産者責任が明確ではないことを指摘

□ 呉(2014)

- 精緻な解体を行えば、解体工程で約94%のマテリアルリサイクル可能であることを確認し、リサイクル方法の制限によって目標のリサイクル率達成が難しいことを示唆

- ✓ 本研究では、最近の政策及び業界の動向を把握した上、各利害関係者の立場や意見を分析することによって政策課題導出

研究方法

1. 利害団体のインタビュー調査

- ①「自動車資源循環協会(環境部傘下)」
- ②「自動車解体再活用業協会(国土海洋部傘下)」
- ③「韓国中古車輸出組合」



対立関係

2. リサイクル現場の現地調査及び実態分析

①「仁川スクラップ」

- ・既存自動車解体工場の代表格
- ・処理台数:月1,000台程度

・自動車解体業再活用協会と連携して、中古部品流通ネットワーク構築

①「インソンモーターズ」

- ・新規参入業者、施設規模・設備面で世界トップレベル
- ・処理台数:月3,000台以上、大型シュレッダー(4,000馬力)保有
- ・母体は建設廃棄物処理会社(上場企業)



競争激化
敵対関係

研究調査の結果

利害関係者のインタビュー調査結果 1

- 韓国の自動車登録抹消業務は、国土海洋部が「自動車解体再活用協会」に委託 ⇒ **自動車リサイクル業務も担当？**
- 環境部と大手自動車メーカーは、**自動車登録抹消業務と自動車リサイクル業務の分離を主張** ⇒ リサイクルのモニタリング管理のため「自動車資源循環協会」が設立
- 自動車リサイクル制度の本格実施が遅れた理由
 - 自動車解体業界の意識欠如、対立関係持続、インフラ整備の遅れ
 - 厳密なモニタリング ⇒ リサイクル率算定方法に矛盾（現場無視）
- リサイクル率の目標達成のためには、適切なモニタリング手法の確立とコンプライアンスの確保が重要

モニタリングの実施イメージと結果

現在：79.6%

鉄・非鉄	74.1%
プラスチック (バンパー)	0.7%
ゴム(タイヤ)	2.1%
バッテリー	1.4%
廃液類	1.3%

解体～破碎：
85.7%

+6.2%

シート	1.7%
プラスチック	1.9%
ゴム	0.5%
ガラス	2.1%

解体～ASR処理：
95.7%

+10.0%

熱回収	10.0%
-----	-------

※解体工程：
解体品目追加(シート、ガラス、
ゴム、プラスチック類)
※破碎工程：鉄・非鉄回収率
61.9%→68.1%

★95%の目標達成

95.5%(解体64.2%+破碎23.8%+ASR処理7.6%)

研究調査の結果

利害関係者のインタビュー調査結果 2

- モニタリング事業は基本的にマテリアルリサイクルを前提にした重量ベースのリサイクル率算定
- 「自動車解体再活用協会」
 - リユース活性化に着目
 - ⇒中古部品流通システム構築
 - しかし、中古部品の普及率約4%
- 中古車輸出：パキスタン人業者
 - 主な輸出先はヨルダン、リビア、ロシアなど
 - 韓国の中古車、中古部品の輸出増加の傾向



研究調査の結果

自動車解体業界の現地調査結果

□ 既存の大手解体業者

- 自動車リサイクル制度導入について否定的な立場から環境汚染防止のための設備導入と経営体質改善を行っている。
- 自動車リサイクルを巡るビジネス環境は厳しくなる一方

□ 新規参入の大手解体業者

- モニタリング事業をリード・リサイクル率目標達成を検証
- 自動車解体ライン、中古部品流通、事故車の修理・板金・塗装、リビルト部品製造・販売、中古車販売などの機能を一カ所に集約
- 超大型総合自動車リサイクル業者の登場が今後の韓国の自動車リサイクル制度運営にどのような影響を与えていくのか。



おわりに：結論と課題

1. 現状のモニタリングシステム ⇒ **解体工場に重い負担と責任**
2. 拡大生産者責任制度 ⇒ **有名無実**
3. **利害関係者間の対立**が終息しない限り、リサイクルの責任と費用負担を明確にすることは難しい。
4. **事前回収・再資源化努力** ⇒ **インセンティブ**
5. **生産者責任原則の徹底** ⇒ リサイクル現場の努力と成果を制度改善に反映すべき
6. リサイクル費用の算定方法を検証 ⇒ リサイクル費用の徴収、管理、使用方法の議論必要

ご静聴ありがとうございました！



韓国における自動車リサイクル 制度運用の成果と課題

★本研究はJSPS科研費25370914の助成を受けたものです。