

# リサイクル部品の優位性は 価格から環境負荷低減へ？

## 価格の優等生リサイクル部品 直需客主体の 事業者のみならず注目

自動車リサイクル部品の特徴の最たるものと言えば、新品部品よりも安いというものだった。この特徴を活かせるのは、直需客の比率が多い事業者で、保険修理やカーディーラーからの下請けが多い事業者においてはリサイクル部品を大いに活用しているという話はあまり耳にしない。

しかし、時代は変わりつつある。本誌10月号特集でカーディーラーの最新内製化事情について触れたが、拠点の統廃合が進む中、車体整備需要が変わらなると仮定すれば1事業場当たりの入庫台数は増えるはずが実際には減少している。このことから、事故整備の総数そのものが減っていることが分かる。

一方で、万が一の事故に備えて加入するのが自動車保険である。特定整備認証制度やOBD検査が始まったことから分かるように、ASV普及の勢いが今後ますます増していくのは明白で、事実上記のように事故整備の減少は始まっており、今後、保険修理の需要も減っていくことが大いに予想できる。

となると、事故由来ではない、いた

ずらによる傷、ひょう害などの自然災害に起因する修理をいかに細かく拾っていくかが大事になってくる。その時に備えて直需客の受け入れ体制に慣れておくことも必要だろう。

## リサイクル部品の価格高騰 原因は中古車人気？ 廃車台数減少？

さて、話をリサイクル部品に戻そう。昨今では、冒頭でも述べた「価格の優等生」たるリサイクル部品の特性を活かせず、価格が高騰していると聞く。原因の一端には輸送費の高騰もあるが、その問題についてはリサイクル部品業界を挙げての一大プロジェクト、「オールリサイクルパーツネットワーク」（→参照 20ページ）が解決の一手と期待を集めている。

輸送費以外の価格高騰要因としては、コロナ禍の余波による半導体不足から来る新車納車の長期化→代替えの買い替え対象として中古車が人気、高騰→従来であれば解体に回るはずの車が解体されず、リサイクル部品のタマ不足を招き部品価格が高騰した、というものである。

ただし、こうした話こそよく聞くものの、その要因をはっきりこうだと示した話は聞かないので、統計を基に検証してみた。

まず中古車の登録台数。日本自動車販売協会連合会（自販連）の発表によると、2023年（1～12月の暦年）の中古車登録台数（合算）は356万2,068台、前年の2022年はというと349万5,305台と確かに増えてはいる。しかし、その前年の2021年は372万8,751台と、逆に減少している。さらにさかのぼっても基本的に380万台前後で推移しており、コロナ禍以前までさかのぼった2015年でも373万2,148台と、ことさらに言うほど爆発的に増えたわけでもない。

では、使用済み自動車としての引き取り台数はどうか。自動車リサイクル促進センターによると、2023年度の引き取り台数は272万6,000台、前年度の2022年度は273万9,000台なのでわずかに減少している。その前年度は減少が顕著で2021年度は304万2,000台と、2022年度→2023年度よりも減少幅が大きい。コロナの兆しが見えた2019年度の336万3,000台からすれば、かなり減少したことになる。

まとめるとコロナ禍において、中古車は爆発的に売れたわけではないものの、使用済み自動車としての引き取り台数は減った。すなわち、例年通り売れた分の中古車が保有車両として若干増え、今も使用過程にあると言うことができる。もっとも、リサイクル部

## リサイクル部品販売団体に聞く

リサイクル部品の  
環境貢献度を見える化し  
自動車修理・整備工場の  
環境経営を支援NGP日本自動車リサイクル事業協同組合  
小林信夫理事長

NGP日本自動車リサイクル事業協同組合は、1985年に創立された自動車リサイクル事業者による全国組織。同組合の小林信夫理事長に、自動車リサイクル部品業界の現状と今後の方針について話を聞いた。

#### — 近年におけるリサイクル部品の販売動向について

自動車リサイクル業界全体の傾向として、仕入れの高騰、2024年問題に起因した送料の高騰、人件費の高騰など世の中のインフレ化に伴い、リサイクル部品の販売単価も上昇傾向を示している。

#### — 単価が上昇傾向にある中で、リサイクル部品を選択してもらうための施策は？

リサイクル部品は新品部品と比べて経済的であるだけでなく、カーボンニュートラルやサーキュラーエコノミーに貢献する環境的な側面からも優位性がある。NGPは、リサイクル部品が実際に環境負荷軽減に寄与していることを証明するため、2013年に富山県立大学、明治大学と「自動車リサイクル部品産学協同研究会」を発足し、新品部品との比較でリサイクル部品を使用した場合のCO<sub>2</sub>排出削減量を調査・研究してきた。この研究は大臣賞

3つを含めた計10個の表彰を獲得しており、業界内外から評価を得ている。

現在、同研究会ではリビルト部品の調査・研究に取り組んでおり、これまでスターター、オルタネーター、ACコンプレッサーのCO<sub>2</sub>削減効果値を算出した。これらのCO<sub>2</sub>削減効果値は、NGPが運営する自動車リサイクル部品共有システムで見積書や請求書に記載することが可能で、ユーザーに対する環境性能のPRに活用している。さらに、普通車だけではなくすべての車両でリサイクル部品の活用によるCO<sub>2</sub>削減効果値を提示することを目指して、日本トラックリファインパーツ協会と提携し、大型車両の部品に対しても研究を進めていく方針である。

リサイクル部品の利用によるCO<sub>2</sub>削減効果は、ユーザーごとに算出して書面やデータで提供することが可能である。また、リサイクル部品を利用した工場だけではなく、不要となった車両をNGPグループへ引き渡した事業者に対しても、同車両から取り外したりユース部品によるCO<sub>2</sub>削減見込み値、鉄、銅、アルミなど有効活用された資源の重量を記載した書面・データを提供することができる。カーアフターマーケットに携わる各種事業者がカーボンニュートラルやSDGsに取り組む際、活動成果を示す具体的な実績としてぜひ活用してもらいたい。

一方で、自動車業界にとどまらない

幅広い層に自動車リサイクル業界の取り組みやリサイクル部品の環境性能をPRすることを目的として、環境展示会「エコプロ」への出展や、小中学生による工場・職場見学の受け入れなどに取り組んでいる。広く社会にリサイクル部品の存在を認識してもらうことで、自動車整備・修理工場がその利用を提案しやすい環境につなげていきたい。

先進安全自動車への対応としては、2015年に全組合員ヘスキャンツールを配布した。さらに今年に入り、新型車への対応を目的として、全組合員でスキャンツールを新型機へと切り替えている。今後も各種研修による情報の共有などを通じて、自動車技術の変化にしっかりと対応していく。

一方で、経済的優位性が高いことがリサイクル部品を利用する大きな要因であることは間違いない。そのため、リサイクル業界全体で在庫共有システムを相互連携する「オールリサイクルパーツネットワーク（ARPN）」の実現に向けて、日本自動車リサイクル部品協議会で協議してきた。ARPNは来年2月より本格運用を開始する予定であり、この活用を通じて地域の在庫及び流通量を増やし、地産地消を進め、高騰する送料への対策とするとともに、リサイクル業界の活性化につなげていきたいと考えている。