

【アジア中古車流通研究会 報告資料】  
ASEAN自動車リサイクルの現状

2015年7月11日

**株式会社 矢野経済研究所**

インダストリアルテクノロジーユニット  
自動車産業グループ 小川 恵司



# 目次

## はじめに

1. ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり
2. 各国の中古車/中古部品の輸出入状況
3. 各国の自動車リサイクルの実態
4. ASEAN自動車リサイクルの今後と課題



# はじめに

株式会社矢野経済研究所  
Yano Research Institute Ltd.

本社所在地	〒164-8620 東京都中野区本町2-46-2 中野坂上セントラルビル
沿革	1958年：株式会社矢野経営研究所を設立 1960年：大阪支社開設 1961年：株式会社矢野経済研究所と改称 1961年：名古屋支社開設 1964年：『ヤルポート』創刊 1972年：『日本マーケットシェア事典』創刊 1995年：ソウル支社開設 2004年：上海事務所 2007年：矢野経済情報諮詢（上海）有限公司設立
資本金	2億円
従業員	167名(2013年12月31日)

多様な産業領域をカバー

## 調査部門

ファッション・スポーツ・リテールユニット

ICT・金融ユニット

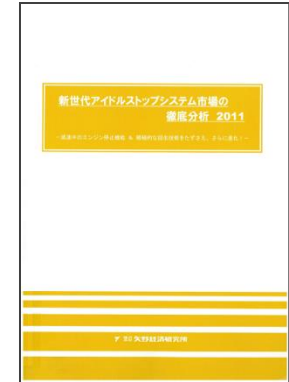
インダストリアルテクノロジーユニット

フード・ライフサイエンスユニット

生活・サービス産業ユニット

## 自動車産業グループ

製造技術からアフターマーケットまで  
様々な調査資料を発刊



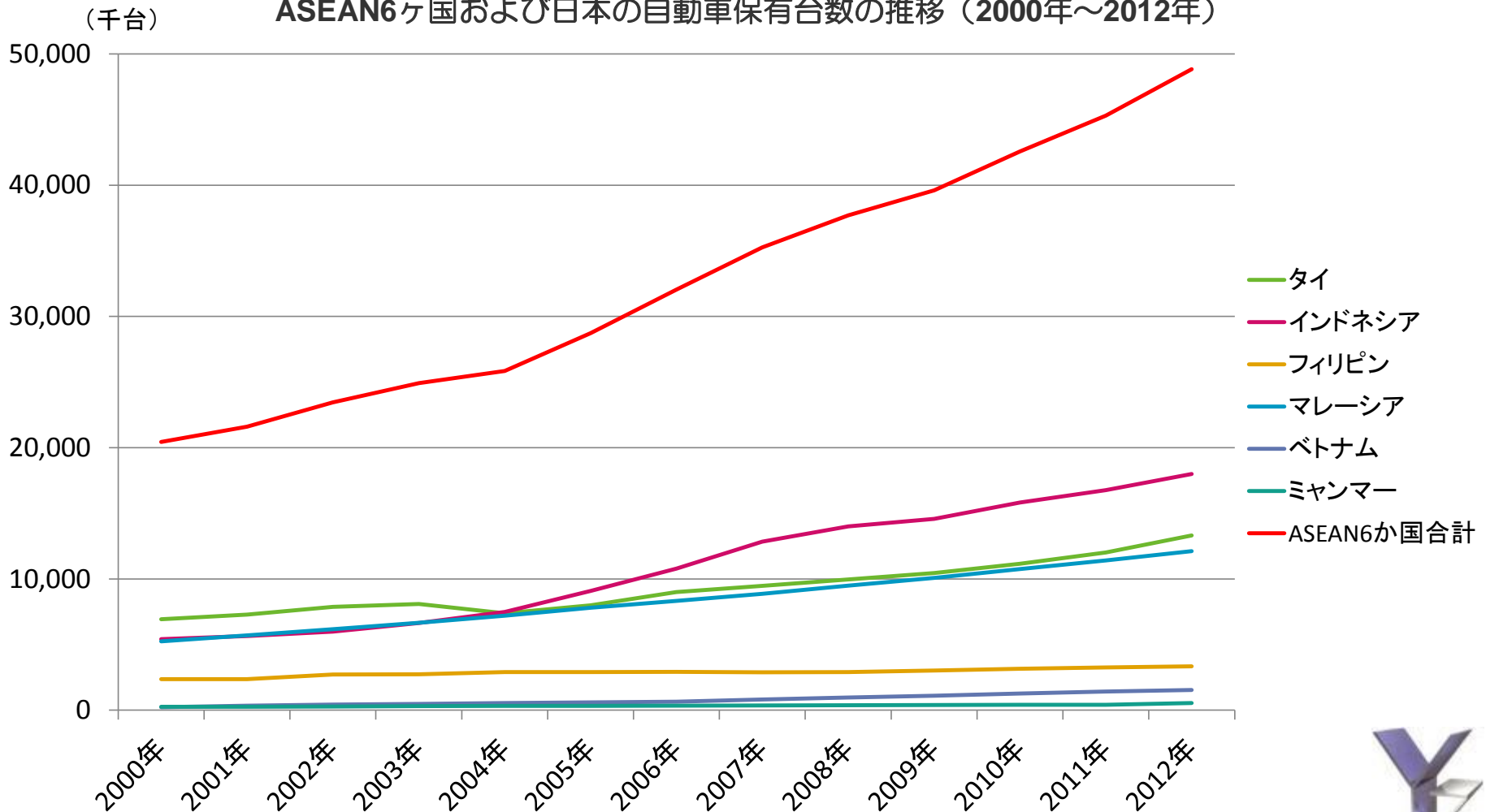
## リサイクル市場も長年に渡り調査



# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## ①自動車保有台数の増加（普及率向上）

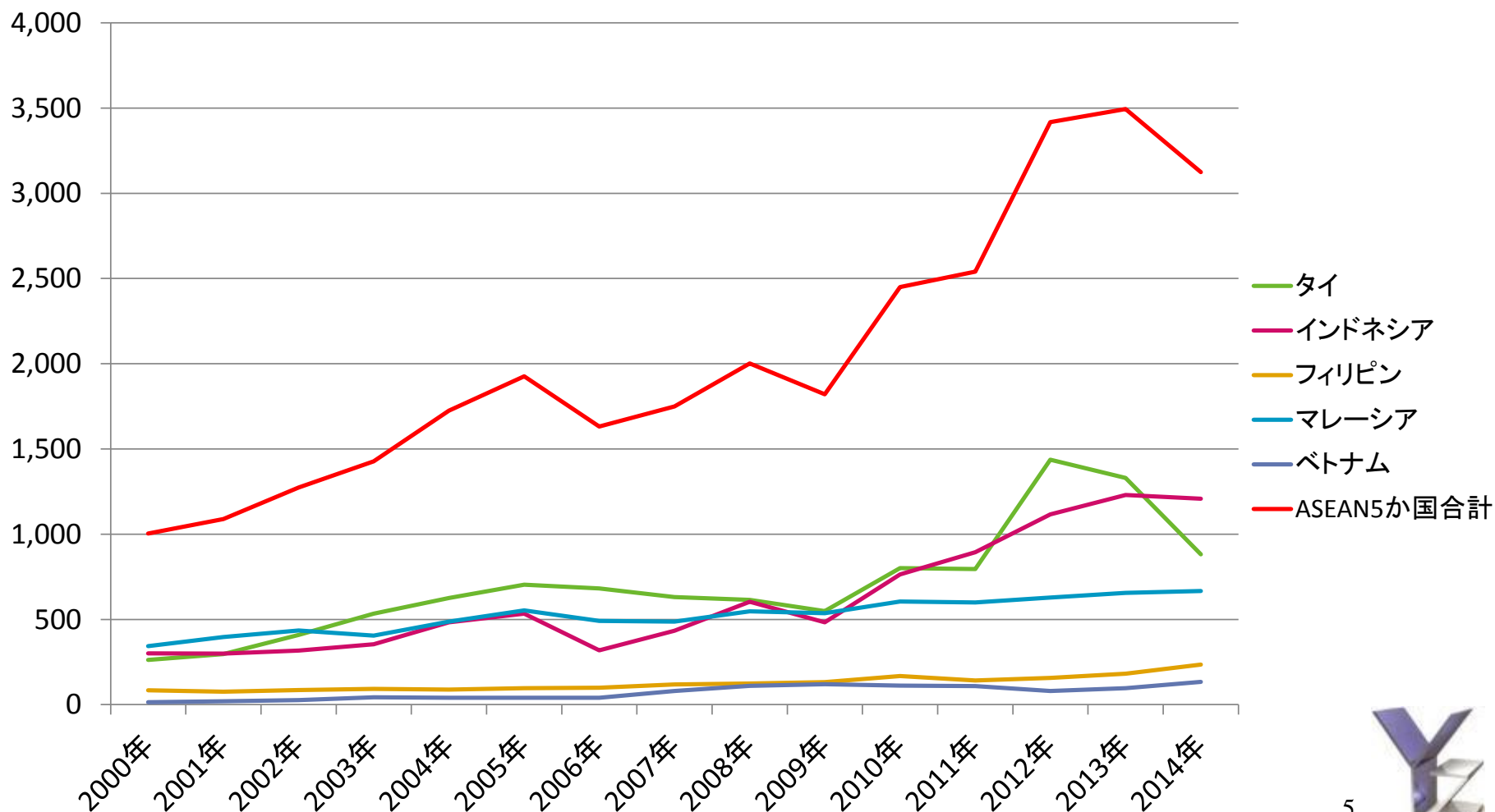
ASEAN6ヶ国および日本の自動車保有台数の推移（2000年～2012年）



# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## ②新車販売台数の急増

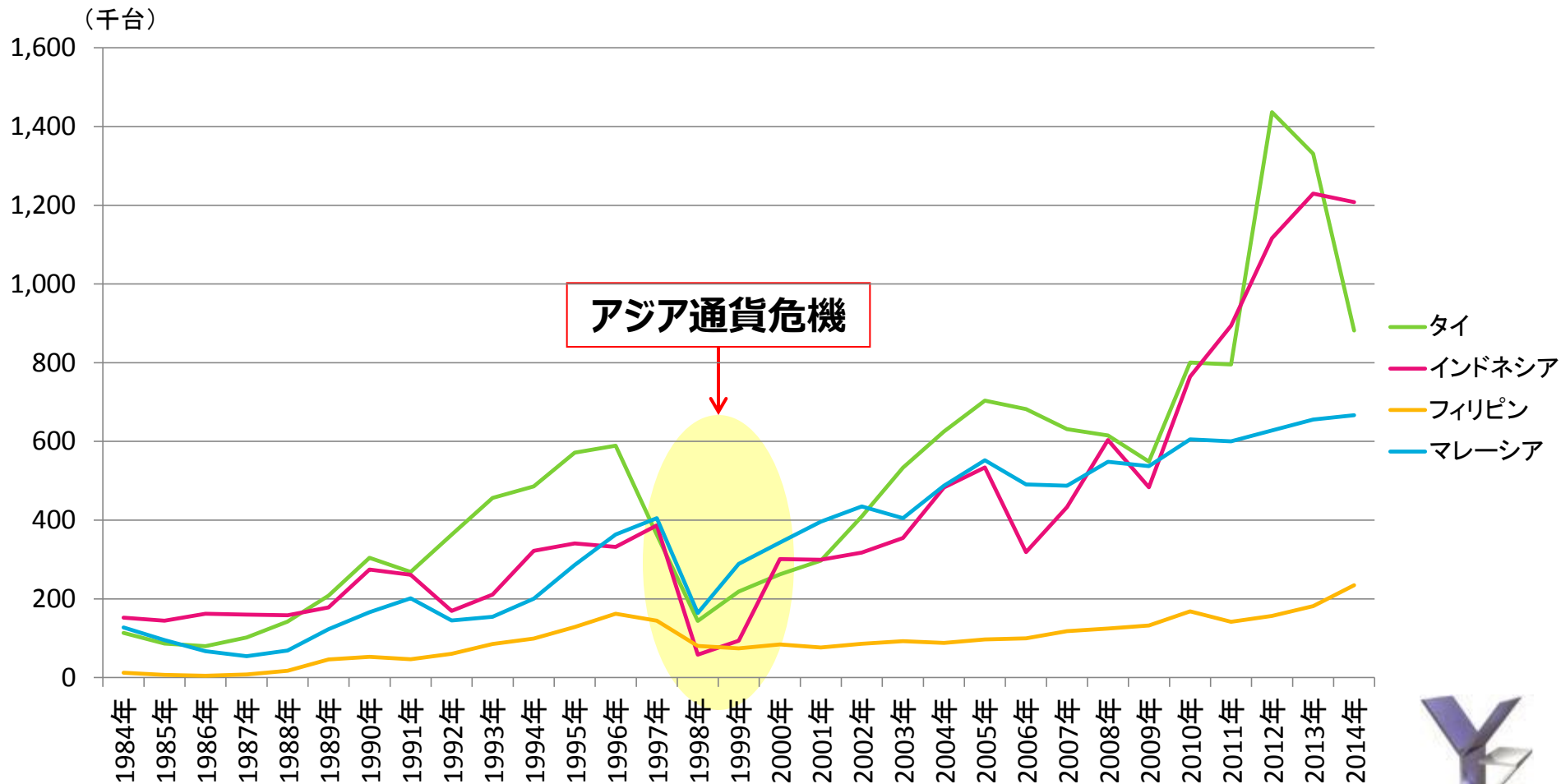
(千台) ASEAN5ヶ国および日本の新車販売台数の推移(2000年～2014年) \*ミャンマーを除く



# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## 【参考：4か国の長期推移】

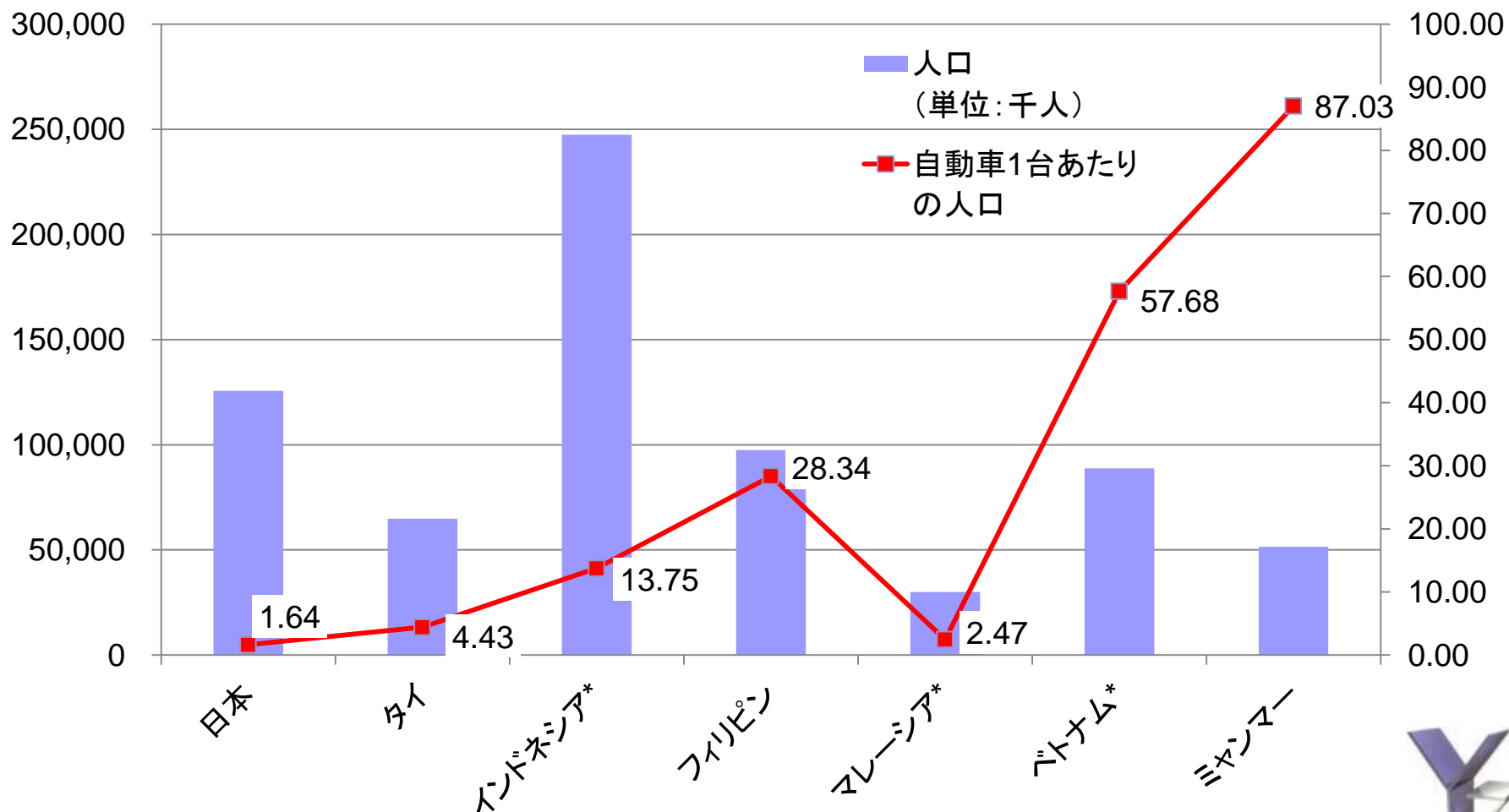
ASEAN4ヶ国の新車販売台数長期推移（1984年～2014年）



# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## ③今後の拡大可能性（潜在的市場）

ASEAN6ヶ国および日本の人口と自動車1台当たりの人口



\*2012年の自動車保有台数を利用、その他は2013年。 7



# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## ④拡大生産者責任（EPR）の適用

- ベトナムで自動車を含む指定品目へのEPR適用決定（2018年適用だが、遅延は確実？）
- 他国でもWEEEへのEPR規制は進む
- ベトナムに続き、今後は各国でELVにもEPRの導入が進む？

	日本	タイ	インドネシア	フィリピン	マレーシア	ベトナム	ミャンマー
基本法	環境基本法 [1993]	国家環境保全 推進法 [1992]	環境管理法 [1982]	フィリピン環境規則 [1977]	環境保護法 [1974]	環境保護法 [1994]	環境保全法 [2012]
WEEE規制	家電リサイクル法 [2001] パソコンリサイクル法 [2001(改正法)]	法案を内閣が承認 [2015年5月]	管理規定および 規制案を検討中	管理規定および 規制案を検討中	管理規定および 規制案を検討中	廃棄製品の回収・ 処理規定に関する 首相決定 [2013]	未整備
ELV規制	自動車リサイクル法 [2005]	未整備	未整備	未整備	廃車法による規制を 検討中	※2018年までに WEEE、自動車等 にEPR適用予定	未整備

\* EPR: 拡大生産者責任 (Extended Producer Responsibility)  
WEEE: 電気・電子機器廃棄物 (Waste Electrical and Electronic Equipment)  
ELV: 使用済自動車 (End of Life Vehicles)





# ASEAN自動車リサイクル市場への期待の高まり

## ⑤ASEAN自動車リサイクル支援の動きが活発化

- 経済産業省はASEANの自動車リサイクル市場が1.8兆円に上るとして実態調査を開始
- ASEANで自動車リサイクルのフォーラムを主導し、各国へ協力姿勢を示す
- 各所から新興国に日本の自動車リサイクルシステムを輸出したいとの声も



# 中古車/中古部品の輸出入状況

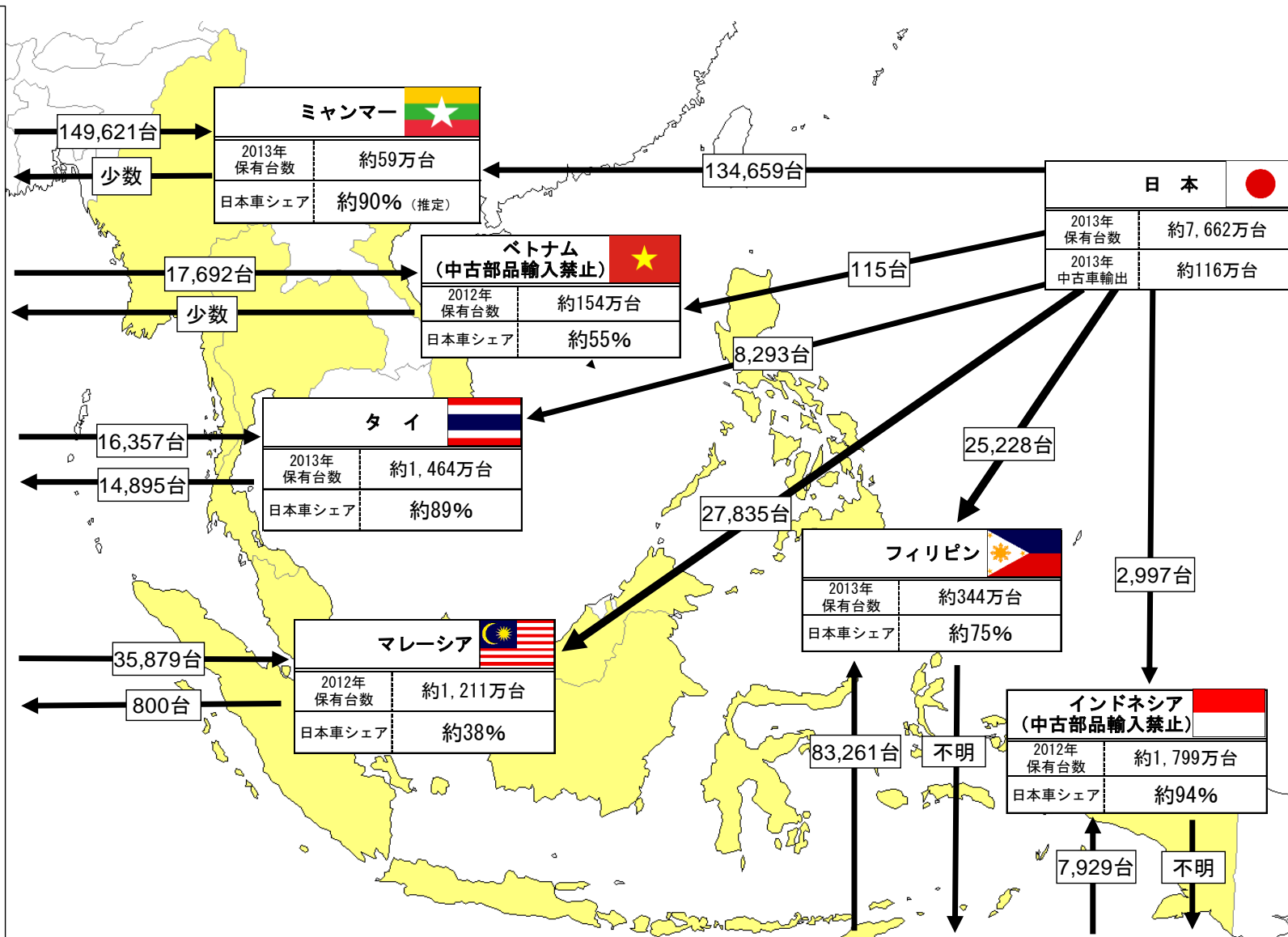
## 各国の中古車/中古部品規制

国名	中古車	中古部品
タイ	原則禁止 (個人用、再輸出用等のみ可)	一部禁止 (有害物質を含むもの)
インドネシア	全面禁止	全面禁止
フィリピン	フリーポート以外原則禁止 (一部の左ハンドル商用車のみ可)	一部禁止 (ボディーやシャーシ等の規制部品)
マレーシア	一部禁止 (車齢5年以下のみ許可制)	一部禁止 (有害物質を含むもの)
ベトナム	一部禁止 (左ハンドルかつ製造後5年以内のみ)	全面禁止
ミャンマー	原則可能 (バスは左ハンドルのみ)	可能だが許可制 (交換用途以外は許可が下りにくい)



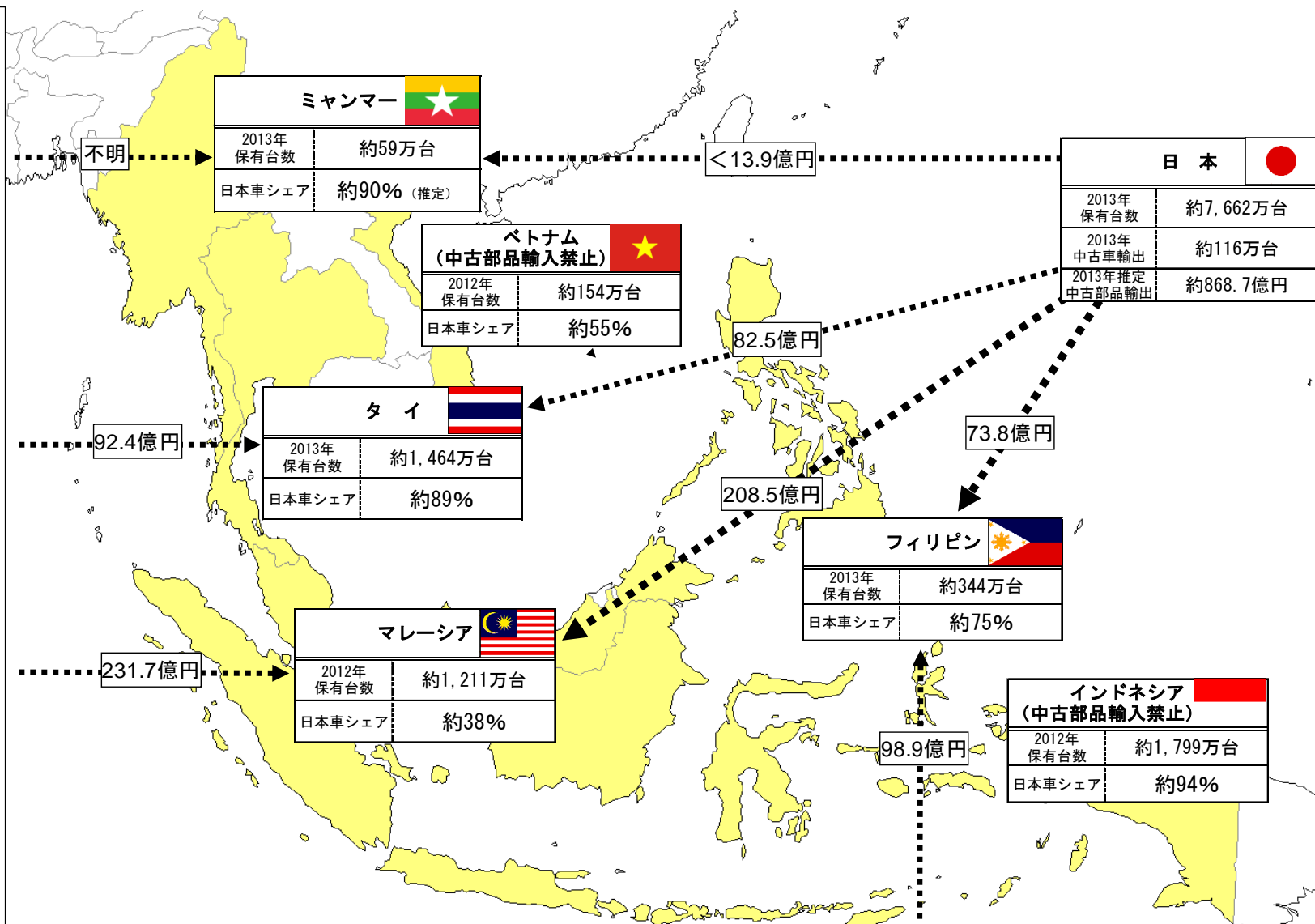
# 各国の中古車輸出入台数推計（2013年）

日本を含む全世界



# 各国の中古部品輸出入金額推計（2013年）

日本を含む全世界



# 中古車/中古部品の輸出入状況

## 各国の中古部品市場

【クラン (マレーシア)】



【エヴァンヘリスタ (フィリピン)】



【クマヨラン (インドネシア)】



【バンナー (タイ)】



【ビエナ (ミャンマー)】



【ハノイ・ヅイ市場 (ベトナム)】

輸入部品 多

輸入部品 少



# 各国の自動車リサイクルの実態

## ①タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア

- 4か国の状況はほぼ共通しており、「使用済自動車」という概念が浸透していない
- 自動車は修理を繰り返され長期に渡り使用され、廃車問題は顕在化していない
- 不法投棄等は確認できず、廃車が蓄積されていてもそれはあくまで「商品」



左:集積した廃車在庫。修理可能なものは修理・再塗装して販売。修理不可のものは部品を取り外すという。(インドネシア)  
右:修理業者での保管車両。修理したいが資金がないため数年間放置しているという。(インドネシア)



# 各国の自動車リサイクルの実態

## ①タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア

- 自動車の平均使用年数は短くても25年以上とみられ、所有者は何度も代わる
- 一部はスクラップ化や部品取りが行われるが、発生量が少ないため明確な商流はない



左:ジャンクショップに回収されたトライシクル。(フィリピン)

右:一部ではヤードで使用済自動車を解体して部品を販売することもあるという業者も。(タイ)



# 各国の自動車リサイクルの実態

## ②ベトナム

- ベトナムでは自動車解体（修理・部品販売）を行う業者が集積する地区が存在
- こうした集積地区は複数確認できるが、北部ヴィンフック省に位置する村が最大
- 集積地区では乗用車は少なく、商用車がほとんど（商用車の使用年限の影響？）



左：商用車を中心としたELVが各所に山積みされており、外から見た限りでは数百社の事業者が集積しているとみられる。  
右：ある事業者の解体ヤード。機械化されている様子はなく、一台ずつ手作業で解体されている。





# 各国の自動車リサイクルの実態

## ②ベトナム

- ベトナムではこうしたリサイクル村が多数存在し、タイヤやアルミ精錬を扱う村も
- 各村での棲み分けが明確であり、廃棄物や資源ごとに行き先がある程度決まっている
- そのため、回収・販売地域はベトナム全土に及ぶ場合もあり広大



左:タイヤのリサイクルを専門に行う村のある業者。

右:アルミ精錬を行う村では、鍋のように小さな炉で精錬し、大量のインゴットがベトナム全国に運ばれる。



# 各国の自動車リサイクルの実態

## ③ミャンマー

- 中古車代替プロジェクトにより大量のELVが発生している
- 但し、その処理はすべて政府関連会社によって行われ、他へは流出していない
- 政府関連会社で処理された廃車の部品は、オークションで販売されることもある



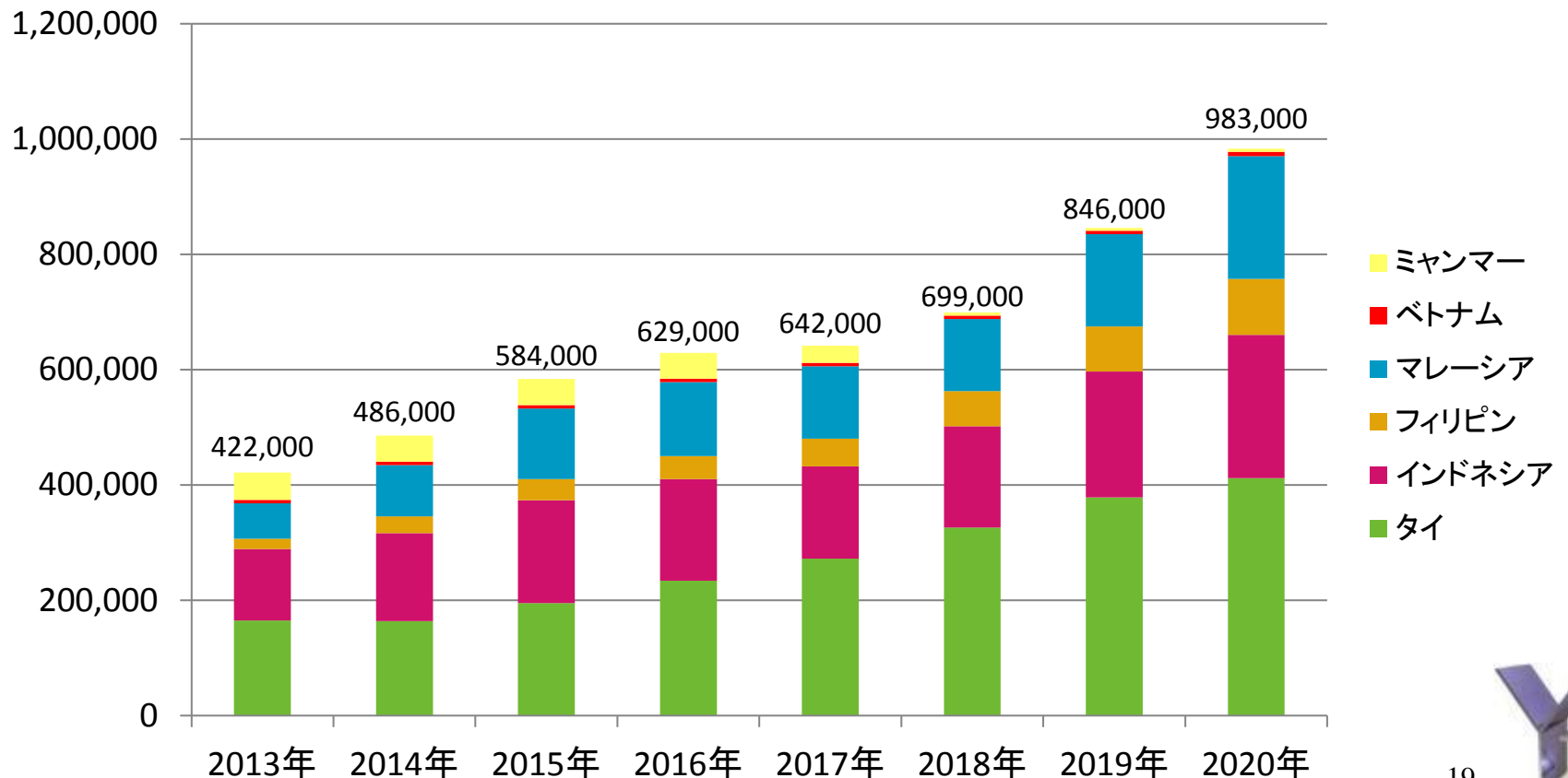
左: ティラワ地区に位置する政府関連会社の廃車保管場では多数の廃車が蓄積されている。  
右: 一方、修理業者では過去に引き取ったとみられる廃車が保管されている状況も確認できる。



# 各国の自動車リサイクルの実態

## 使用済自動車の発生台数

- 過去の新車販売台数および推計平均使用年数等を用いてELV発生台数を推計した。
- その結果、**2013年で42.2万台、2020年で98.3万台**と算出された。



# ASEAN自動車リサイクルの今後と課題

## 自動車リサイクル促進に向けた課題

### 自動車リサイクル発展への課題

- ① 長期に渡る自動車の使用年数
- ② 高い中古車価格
- ③ 日本等からの良質な中古部品の流入

### 市場的解決策

- ・ 国内製中古部品価値の向上
- ・ 中古車流通価格の低下
- ・ 新車価格の下落、など

### 政策的解決策

- ・ 車検制度等の厳格化
- ・ 排ガス基準等の厳格化
- ・ 自動車リサイクル規制、など

# ASEAN自動車リサイクルの今後と課題

## 【参考：各国の車検制度】

- 日本では買換えのきっかけともなる車検制度は各国でも義務付けられている
- しかし、車検費用や重量税（登録税）は安価で、買換えの動機になるほどではない
- また、車検費用を徴収するための車検となっているケースが多く、厳格ではない

国名	乗用車	商用車
タイ	新車登録7年後から毎年	毎年
インドネシア	なし	6か月ごと
フィリピン	新車登録3年後から毎年	新車登録3年後から毎年
マレーシア	なし	毎年
ベトナム	初回のみ18-30か月後 以降12-18か月に1回	初回のみ12-24か月後 以降6-12か月に1回
ミャンマー	毎年	毎年

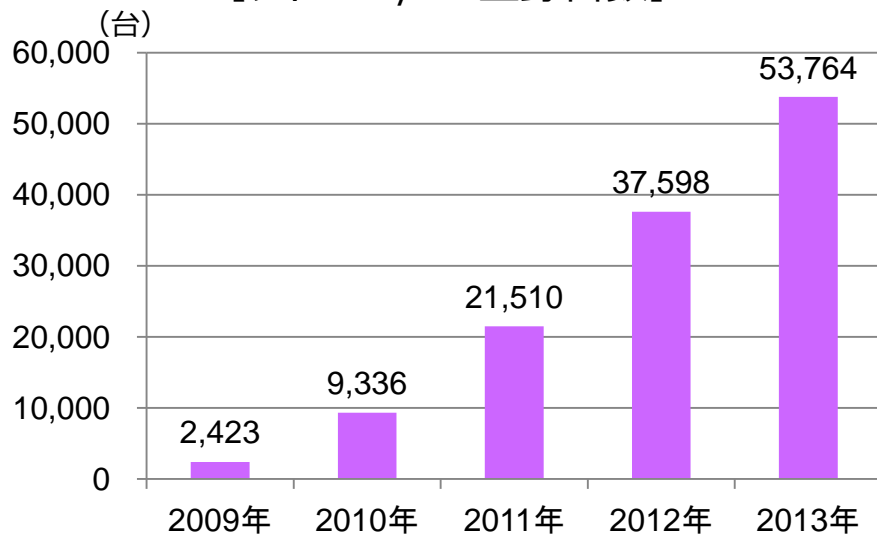


# ASEAN自動車リサイクルの今後と課題

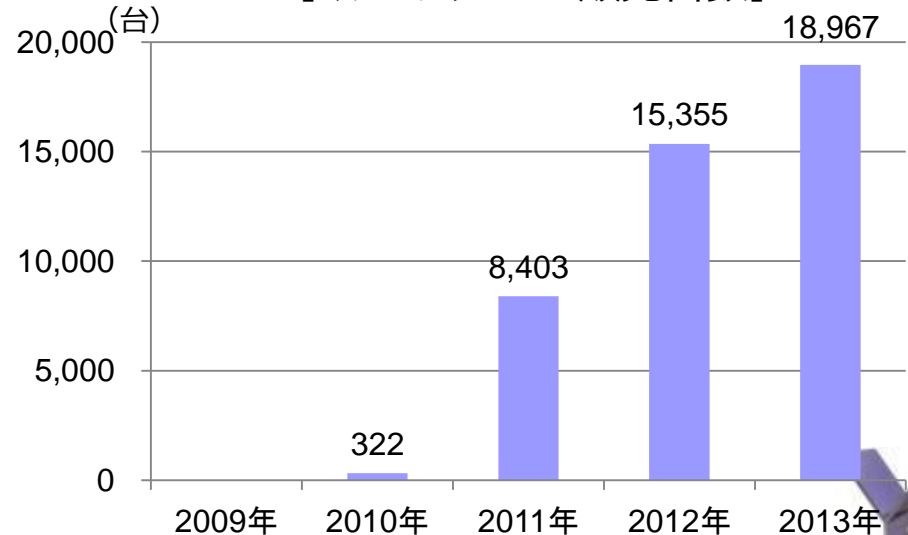
## 次世代自動車のリサイクル

- タイ、マレーシア、インドネシアでは既にHVの普及が開始
- ミャンマーでは多数の日本から輸出された中古HV車が普及
- 次世代自動車のELV化は早くとも2030年頃で、まだ発生までに猶予があるとみられる
- しかし、適正な取扱いが求められる次世代自動車の解体を管理できるか？

【タイのEV/HV登録台数】



【マレーシアのHV販売台数】



ご清聴ありがとうございました。

ご質問等がございましたら、  
お気軽に下記までご連絡ください。

株式会社 矢野経済研究所  
インダストリアルテクノロジーユニット  
自動車産業グループ 小川 恵司  
TEL:03-5371-6938  
Email: [keiji.ogawa@yano.co.jp](mailto:keiji.ogawa@yano.co.jp)

