

# 不要自転車の再生利用構造に 関する実態調査 報告書

平成18年3月

財団法人自転車産業振興協会



この実態調査は、競輪の補助金を受けて実施したものです。

## はじめに

現在、わが国における自転車の年間廃棄台数は、平成 15 年度調査の推計値では約 649 万台に上っている。

こうした中で、廃棄された自転車はどのようなルートをとって、どのように再資源化ないしは処理・処分されているのか、または中古・再生自転車として利用されているのか、さらには何らかの形で海外に流出しているのか、という点に関しては、なお未解明の部分が多い。

そこで、今回は廃棄された自転車がどのようなルートを通して、どこに移動しているのかを知るための一環として、関係する各方面に実情を聴取した結果報告である。

なお、本調査の実施は、環境アセスメント及び廃棄物処理関係のエキスパートである有限会社グリーン戦略研究所（代表：佐々木雅一氏）に委託して行ったものである。

# 目 次

1. 調査目的	3
2. 調査期間	3
3. 調査方法	3
4. 調査内容	3
(1) 自治体清掃部局	3
(2) 自治体自転車対策部局	4
(3) 引取業者	4
(4) 再生自転車販売業者	4
(5) 中古自転車輸出業者	4
5. 聴取調査結果	5
(1) 自治体清掃部局	5
(2) 自治体自転車対策部局	7
(3) 引取業者及び再生自転車販売業者	9
(4) 中古自転車輸出業者	12
6. 聴取調査結果の分析	16
(1) 聴取結果の整理	16
(2) 平成15年度調査結果の「処理フロー」との比較	17
(3) 要約	18
図表1	19
図表2	20

## 1. 調査目的

本調査は、平成 15 年度に実施された「不要自転車の回収・処理及び再資源化に関する調査」報告書を受けて実施した。

同調査で明らかとなったように、不要自転車の大半は、自治体等による粗大ごみ収集、放置自転車回収、及び小売店・大型店等による下取り等によって収集、回収されている。

しかし、そうして回収された不要自転車の中で、その後に、再生自転車として販売されているものも少なくないと考えられているが、不要自転車がどのような経路をたどって再生自転車として国内販売されたり、輸出されたりしているのかは、なお不明な部分が多い。

そこで、平成 15 年度調査でも、実態が不明確なままであった、資源化ないしは処理がなされていない不要自転車の存在に関して、さらなる実態を把握するために、関係者への聴取を行い、再生自転車や輸出される中古自転車等の流通経路を明らかにすることを目的とした。

## 2. 調査期間

自 平成 18 年 2 月 25 日

至 平成 18 年 3 月 31 日

## 3. 調査方法

不要自転車を取り扱っている自治体の清掃部局、自転車対策部局、自治体から払い下げを受けている業者、下取り自転車を再生している業者、中古自転車の輸出を行っている業者といった、不要自転車の再生及び輸出に関わっている担当者等から、流通経路に関する聴取調査を行った。

上述したように、流通経路を明確にすることを目的として調査を実施するため、どのルートでどれくらいの数量の自転車が流通し、再生利用ないしは輸出されているかという点は、今回の調査においては必ずしも重要視しないこととした。

## 4. 調査内容

### (1) 自治体清掃部局

自治体の清掃部局に対して、粗大ごみ収集後の不要自転車の経路について聴取した。

聴取のポイントは、①破砕・埋立等に回らない不要自転車の比率、②そうした不要自転車の払い下げ手続きの実際、③引き取り業者の業務内容、といった点を

中心に聴取を行った。

## (2) 自治体自転車対策部局

自治体の自転車対策部局に対して、路上等に放置されている不要自転車の回収後の経路について聴取した。

聴取のポイントは、①清掃部局等に回さず、業者に払い下げる不要自転車の比率、②そうした不要自転車の払い下げ手続きの実際、③引き取り業者の業務内容、といった点を中心に聴取を行った。

## (3) 引取業者

路上や駅前等に放置されていて、自治体の担当部局によって回収された不要自転車の引き取りや売買を専門的に行っている業者を訪問し、引き取った不要自転車の経路について聴取した。

聴取のポイントは、①産業廃棄物等として処分する自転車と、中古自転車として販売したり、自ら修理して再生自転車として販売したりするものの概略の比率、②中古自転車として販売する販売先の概要、③再生自転車として自ら販売している場合の販売方法等、といった点を中心に聴取を行った。

## (4) 再生自転車販売業者

中古自転車を仕入れて修理し、再生自転車として販売することを主たる業務としている業者に聴取した。

聴取のポイントは、①中古自転車市場の構造と状況、②中古自転車の国内販売と輸出の状況、③自社の中古自転車販売の概況、といった点を中心に聴取を行った。

## (5) 中古自転車輸出業者

修理されているものも、されないままのものも含めて、中古自転車の輸出を行っている業者に聴取した。

聴取のポイントは、①中古自転車の輸出市場の概況、②修理された再生自転車の輸出と、そのままの中古自転車の輸出との比率、③輸出先で再生自転車としてではなく、鉄源としてスクラップ利用されるものの概況、④自社の輸出状況、といった点を中心に聴取を行った。

## 5. 聴取調査結果

### (1) 自治体清掃部局

◆ 聴取対象：大阪府北部の衛星都市 清掃部局 リサイクル施設責任者

#### ○ 聴取理由

当市はリサイクル・破砕施設を同市のごみ焼却施設と併設して設置している。

当市は大阪市に近接する衛星都市として住宅地が集積しているだけではなく、近年は大阪府北部のビジネス・商業の中心地としても機能している。さらに、市内には大規模工場も存在し、人口は30万人以上を数えている。当市はJR駅2駅をはじめ、大阪市営地下鉄駅2駅、郊外私鉄駅8駅と、市内に多くの電車の駅を抱えており、市内には大規模な大学も複数存在するなど、駅乗り入れ自転車台数が多い条件を兼ね備えた立地条件にある。また、都市ごみ処理施設としては、大型の焼却施設と破砕施設を有し、ごみの分別回収にも積極的に取り組んでいる。

このように、様々な面から大都市圏の他の都市が抱える問題点を全て兼ね備えたような都市構成になっている。

#### ○ 聴取結果

##### ① リサイクル施設での自転車再生事業

当市のリサイクル施設では「工房」と名付けられた施設で、当市のシルバー人材センターが自転車の再生を行っている。ただし、市内の自転車小売商への民業圧迫を避けるという意味もあって、この工房で再生される自転車は月間数台に止まっている。そのため、量的には全く無視できるレベルとなっている。この工房で再生された自転車は、同施設が毎月開催しているリサイクル催事で販売されている。

##### ② 当市における都市ごみ処理事業と再生自転車の関係

リサイクル施設で再生されている自転車は、同市内の粗大ごみ（大型ごみ）収集によって回収された自転車の中から、比較的程度の良いものを選び分け、それを素材として利用している。

粗大ごみ収集車が自転車を積載して破砕施設に到着した際に、同施設の工房に常駐している自転車の再生担当者（シルバー人材センターから派遣）が何台か選り分けたのち、工房で一旦その自転車全てを解体して使える部品を取り出し、何台分かの部品を集めて1台の自転車に再生している。

量的には、もう少し再生可能だが、前項で示したように市内の自転車小売商との関係から、再生自転車の数量を増やすことは控えている。

当市が実施している放置自転車の回収によって集められた自転車は、全て入札によって売却しているため、破砕施設には入ってこない。だから、再生自転車として利用しているのは、全て粗大ごみ収集からの自転車だけである。

### ③ 当市の粗大ごみ収集で回収された自転車

当市は、市のごみ処理施設として大型の破砕機を保有しているため、リサイクル施設の再生自転車に利用する以外の廃棄自転車は、他の粗大ごみと同様に破砕機にかけられて破砕され、磁力選別機によって鉄分が回収される。集められた鉄分は、金属買取業者（古鉄商）が入札によって買い取っている。

現在は、大半の自治体が単独または一部事務組合の形で破砕機を備えてきており、どの自治体も処理効率を上げるために、自転車だけを選び分けて売却することは考えにくい。

もし、破砕機を保有していない自治体の場合には、廃棄自転車だけを売却することもあるかも知れないが、通常は粗大ごみとして、他の大型ごみも合わせて収集車に積載しているため、鉄分の多いものをまとめて入札などで売却しているだろう。

### ④ 粗大ごみ収集と廃棄自転車についての補足

当市責任者の聴取結果に補足しておくことにする。

次節に示す2市・区の自転車対策部局への聴取結果からも、自転車対策部局は土木・建設部門であり、粗大ごみは清掃・環境事業部門であるため、ほとんど交流がないとのことであった。

この点について、清掃部局である川崎市環境局生活環境部の担当者に、補足のため聴取したところ、同市の自転車対策部局が産業廃棄物処理から入札による売却に変更したことも含めて、自転車対策部局の処理方法等については全く知らない、とのことであり、川崎市の清掃部局も聴取した大阪府下の市と同様の処理方法を取っているとのことであった。

極端に言えば、自転車対策部局が産業廃棄物として、処理費を支払って引き取ってもらっているケースでも、清掃部局と相談することもない、とのことであった。

## (2) 自治体自転車対策部局

### ◆ 聴取対象：東京都練馬区土木部交通安全課

(全国自転車問題自治体連絡協議会 事務局 担当)

#### ○ 聴取結果

##### ① 練馬区における放置自転車の実情

現在、練馬区が回収している放置自転車台数は、年間約1万9千台に上っている。駐輪場の整備が、徐々にではあるが進んでいるので、放置台数は減少傾向にある。ただし、駅前放置が集中している駅が、なお存在している。

##### ② 放置自転車の処理

区が回収した放置自転車は、区内に5カ所ある集積所で預かった後、引き取りがなかったものは毎月1回民間の産業廃棄物処理業者に引き渡している。

引き渡し先の産業廃棄物処理業者は、処理費用の入札を行った結果、処理費として低価格を提示して落札した業者2社と年間契約を交わしている。この業者に処理費を支払って引き渡している。

産業廃棄物処理業者は、引き取った放置自転車を破砕機で破砕し、鉄分などを回収し、残渣物は埋め立てる等の処理を行っていると承知している。

産業廃棄物であるので、業者に引き渡すときにはマニフェスト伝票（廃棄物管理伝票）を交付し、処理後は排出事業者である練馬区が保管すべきマニフェスト伝票を、産業廃棄物処理業者から受け取って、照合・保存している。

##### ③ 産業廃棄物処理以外の処置

###### 1) 練馬区レインボーサイクル制度

区内に在住する障害者の就労の場作りとして実施している。

区内の自転車小売商の組合3支部と協力して、自転車商が引き取った中古自転車を無償で提供してもらい、それらを障害者の方が整備・点検した上で、自転車商に「レインボーサイクル」のマークシールを添付して引き渡す。これを自転車商が販売し、売上代金の一部をこの取り組みに戻し入れてもらっている。

この制度では、年間600～700台を再生自転車として販売している。



2) 再生自転車海外譲与自治体連絡会への支援

財団法人家族計画国際協力財団の事業を支援する目的で、再生自転車海外譲与自治体連絡会という団体を結成し、中古自転車を海外へ無償で供与している。練馬区は年間 150 台を提供している。連絡会の事務局は東京都豊島区が担当している。

④ その他の事項

1) 練馬区の今後の方向性

平成 18 年度からは、回収後の放置自転車を売却することを考えている。ただし、区内の自転車小売商の立場も考え、基本は売却した全量を海外に輸出すること、近隣地区では再生・販売等を行わないことを条件として業者選定を行い、入札を行いたいと考えている。この条件を受け入れて入札に参加してくれる業者は、そんなに多くないため、近隣自治体等で入札に参加している古物商等の業者に打診をしているが、新年度早々には入札を実施して、回収した放置自転車を売却したいと考えている。

2) 近隣の自治体等の状況について

東京都品川区では平成 17 年度から、放置自転車を産業廃棄物処理から一括して売却に切り替えた。また、川崎市も平成 17 年度から試行的に入札による売却としている。

東京都豊島区は、程度の良い回収自転車だけを売却し、ダメなものは産業廃棄物として引き渡しているとのことである。

◆聴取対象：大阪市建設局管理部路政課 自転車グループ

○ 聴取結果

① 大阪市の現況

駅周辺の路上は、市条例（自転車等の駐車の適正化に関する条例）で、放置禁止区域に指定しており、即時撤去の対象としている。撤去した自転車等は 1 カ月間保管し（保管料 自転車；2,500 円）、返還要求がなかった場合は、入札によって売却している。

保管施設は市内に 10 カ所程度あるが、返還割合は年々減少してきており、平成 16 年度は 42%であった。

② 放置自転車の売却について

昭和 58 年度に「要綱」ができ、それが昭和 63 年度に上記の市条例に格上げされた。売却は、要綱によって撤去が本格的に始められた 58 年度くらいから実施している。

平成 16 年度は、回収が 28 万 2 千台、返還が 11 万 9 千台、売却はこの差の 16 万 3 千台に路上長期放置自転車を加えた 20 万 3 千台となっている。

③ 売却システムについて

古物商の免許を持っている業者が、大阪市に入札登録を行っておく。売却に際しては、これらの業者が定められた日に、各集積所で下見をする。各集積所を一山として、全ての集積所を対象とした引き取り価格を入札して、最高値の 1 業者が、その回の落札業者となる。

対象となる自転車の数量は、大体 1 回の入札で 7 千台程度であるが、モノの善し悪しによって分けるということはいっさい行わず、集積施設にあるままの状態で売却している。

落札した業者は、定められた期間内（通常、落札日から 2 週間以内）に全量を引き取る。大体は 2～3 日で引き取っているようだ。

それ以後は、大阪市は全く関知していない。

④ 清掃部局との関係について

清掃部局（大阪市の場合、環境事業局）とは、放置自転車に関しては全く連絡を取り合っていない。そのため、路上の長期放置自転車は路政課が回収から売却までを担当するが、公園内や河川敷等に放置されている自転車は、清掃部局が「都市美化ごみ」として収集しており、粗大ごみと同様に扱われているのだと思う。

(3) 引取業者及び再生自転車販売業者

- ◆ 聴取対象：大阪府下の再生自転車販売専門業者 代表者

○ 聴取結果

① 自社の事業内容について

新車の販売も手がけているが、輸入自転車をコンテナ単位で仕入れてみたものの、あまり利益にならなかったため、基本的には中古車を修理・再生したものを販売している。現在は、大阪府下の北東部に中古車販売店を 2 店舗有している。

また、販売店の近くに倉庫兼修理工場を持っており、中古車販売を行っている自転車小売商やスーパーなどにも卸売りをやっている。

スーパーへの卸売りの場合、あるスーパーとは1台4千円で卸す契約をしている。

## ② 入札による仕入れについて

現在、兵庫県淡路島地区から大阪市、大阪府下など近畿圏域で、放置自転車の入札を実施している自治体にはなるべく出向くようにしている。大体、9市程度の入札に常時参加している。

近畿圏では、概ね3分の1の自治体が入札で売却し、3分の2が産業廃棄物として処理しているように思う。

大阪市が最も量が多いので、大阪市の場合について入札の仕組みを説明する。

放置自転車の回収だけが対象で、廃棄物（粗大ごみ）はいっさい対象にしていない。下見の時は、かつては市が準備したバスで入札希望業者が一斉に集積所を回っていたが、今は各自で決められた時間内に集積所を回って下見をする。その際に、この場所は幾らくらいというように見積もって、それを合算して応札価格を決めている。従って、何社が入札に参加しているかが分からなくなった。

大体、20業者近くが毎回参加しているようだ。1回の台数は5千～7千台というところである。こうした入札が月2回のペースで実施されている。落札できた場合、自分のところが手配したトラックで引き取るようになるが、2～3日で全量を引き取り、移動することは困難なので、一部は希望する業者に対して落札価格にある程度上乘せした価格で分けている。

その業者は落札できなかったわけだが、結局はある程度の台数をこうした譲り合いで入手できることになる。

大阪市以外の市でも入札を実施しているといっても、平均すると近畿圏全体で1,400～1,500台/月というところだろう。中には、3ヶ月に1度の入札というところもある。

## ③ 引き取った自転車の流れ

集積所でトラックに積み込むときに、自社再生用・海外輸出分・クズに分類しながら積み込む。経験があれば、この分類は簡単に行うことができる。自社再生用の自転車は、自社倉庫に持ち帰り、修理・再生して販売することになる。

クズに分類したものは金属故買業者（いわゆる古鉄商）で、圧縮設備を持

っている業者と契約ができていますので、そこに持ち込んで鉄クズの値段で売却する。ただし、鉄の市況価格が下落した場合は、逆に引取費を支払うことにもなりかねない。

海外輸出分に分類したものは、集積所から直行で『貿易業者』に持ち込む。この場合、1台につき300円程度で貿易業者に売り渡している。落札価格は平均すると1台あたり400～500円程度だから、貿易業者に持ち込むものは赤字になる。

比率でいうと、クズになるものが10%、貿易業者に売却するものが50%あまりで、自社で修理・再生して売り物になるのは30～40%というところだろう。

従って、クズで売却する分と貿易業者分の赤字を考慮すれば、再生販売可能な自転車の仕入れ価格が1台当たり1,000円はかかっていると見なければならぬだろう。これに人件費をかけて修理・再生して販売するが、程度の良いものでも店頭価格で5千円から6千円まででないを買ってもらえないから、入札・輸送費、倉庫代等を考えたら、幾らも儲かっていないのが実情である。

#### ④ 貿易業者について

貿易業者と言っているが、自分たちも放置自転車の入札に参加するし、中古車の再生・販売も行っている業者だ。こうした業者が、知る限りで近畿圏域に4～5社存在している。

貿易業者は、自社が落札したものや、買い取ったものなどをコンテナ詰めした上で、ほぼ毎日出荷している。

ただ、自分のところでも輸出しようか思って、調べてみたことがあるが、信用状などいろいろ手続きが面倒であきらめた経緯がある。付き合いのある貿易業者も、その辺りの手続き面は詳しくないような話しぶりで、ひよっとすると輸出手続きや相手国との売買代金のやり取りなどは、専門商社などを介して行っているかも知れない。

その業者は、現在も毎月1万2千台程度を出荷しているとのことである。ピーク時には3万台／月出荷したこともあると言っていた。

輸出の仕向先としては、中国とベトナムが主で、この2カ国で60%くらいを占めていると聞いている。

#### ⑤ その他

正規の輸出ではないが、東南アジアや北朝鮮の船員が手みやげという名目で、修理・再生が終わった自転車を買っていくことがある。ただし、これ

は1人3台までと決まっているはずだ。

北朝鮮向けのもは、今はほとんど止まっている。船員向けに販売する場合、各国際貿易港にトラックで運んで行って、1日待っていてかなりの量が捌ければよいが、売れなければ手間だけ損をするので、仲立ちするブローカーが台数保証を出してくれないと行かないことにした。そのような話が来た場合だけ、港に運んでいくことにしている。

自分たちのような仕事のやり方をしている業者は、首都圏には少ないだろう。特に輸出までを考えると、業者が限られてくる。近畿圏域では、大阪市が早くから放置自転車の入札制度を取り入れてくれたから、成立したのだと思う。

従って、首都圏の自治体が回収した放置自転車の売却を考えても、限られた業者があちこちの自治体から話を持ち込まれて、膨大な量を扱うことになってしまって、かなり困難なのではないだろうか。

#### (4) 中古自転車輸出業者

◆ 聴取対象：大阪府南部の完全再生自転車の輸出専門業者

##### ○ 聴取結果

##### ① 再生自転車輸出に至るまでの経緯

自分の父親が京都市内で自転車商を営んでいたのを、第二次大戦後に引き継いだことから、自転車との付き合いが始まった。

当社は、昭和42年から48年まで米国向けの輸出を手がけ、平均して3千台/月程度、ピーク時の昭和47年には月間4,500台を輸出したこともある。

その他の地域も含めて昭和53年半ばまで輸出を行ってきたが売れ行きが思わしくなくなったので、日本での事業を断念して米国に渡り現地生産を開始した。しかし、これも上手く行かず、全てを失う形で日本に戻った。

日本で、再度ゼロからの出発をする際に、中古自転車の再生・販売を手がけるようになった。

しかし、国内でも再生自転車の市場性は小さいため、再生自転車の輸出を思い立ち、通商産業省（現・経済産業省）に輸出の認証を願い出た。

その結果、昭和60年に「輸出検査法第13条」に基づく、「再生自転車輸出」の最初の認証を得た。

## ② 自社の再生自転車輸出の現状

かつて、再生自転車としてもスクラップ用の鉄クズとしても、最大の輸出仕向先は朝鮮人民民主主義共和国（北朝鮮）であったが、現在、北朝鮮ルートはほぼ止まった状態である。当時は、日本海側の国際貿易港を抱える都市から、一匹狼的な輸出業者がトラックで買い付けに来ていた。彼らは、予約を入れるとトラックで乗り付け、積めるだけを積んで帰っていった。彼らは北朝鮮の貨物船にバラ積みで乗せていたようだ。それ以外の輸出は、コンテナ積みになっている。ただ、現在も仕向先が香港というコンテナ輸送分のうち、幾ばくかは北朝鮮に流れているかも知れない。この辺りの詳細は分からない。

自社が再生自転車の輸出認証を受けた後、同様の認証を受ける業者が徐々に増えてきた。

自社が、最初に再生自転車として輸出したのは、フィリピン向けに送り出した300台の再生自転車だった。フィリピンには累計で1,200台ほど輸出した。香港経由で中国に輸出しているものもあった。

現在は、主としてスリランカに輸出している。これは、累積で約5千台になっている。かつて、日本に留学していた折りにホームステイさせたことがあるスリランカの学生が、帰国後商売を始めてかなり成功を収めたが、今度は再生自転車の販売も行いたいと言ってきた。そこで、その人間を取引先として、再生自転車の輸出を行っている。

また、少量だがカンボジアにも輸出している。こうした場合、フィリピンにしてもスリランカにしても、自分が必ず現地の販売店まで足を運び、どのような状態で販売されているか確認するようにしている。

輸出ではないが、自社所在地の市がアフリカのタンザニア向けに、1,200台の再生自転車を寄付することになり、運送費はタンザニア側が負担することを条件に協力したこともある。

日本製の再生自転車の場合、輸出価格はC I F（相手先港渡し価格）で、1台1,500～2,000円程度の値段で引き取ってくれている。

## ③ 再生自転車の仕入れについて

かつて自分も大阪市などの放置自転車回収の入札に参加したこともあるが、短時日に大量の自転車を引き取らなければならないので、入札によって仕入れることは断念した。

現在は、自治体の入札で落札した業者や、自転車小売商が引き取った自転車などを仕入れている。

◆ 聴取対象：大阪府南部の放置自転車輸出の大手業者

○ 聴取結果

① 自社の状況

自社としては、大阪市内南部～堺市～大阪府南部地域にかけて、新車・中古自転車を、台数にして半々程度に販売する販売店を 10 店舗経営している。

もう一方で、放置自転車の落札されたものの輸出業務を手掛けている。

② 中古自転車の輸出の経緯

中古自転車の輸出を開始してから約 15 年になる。貿易商社から話があり、それを受けた形でスタートした。現在も、貿易商社が発注をしてきて、それに応じて受注台数をコンテナに積んで、送り出している。

輸出の品目は「中古自転車」であり、鉄クズではない。

中古自転車の輸出は、前述のケースが最初であったということは知っているが、自社も開始は早い方である。

ただ、前述の会社は自社で輸出業務を手掛け、発送先を独自に確保しているのに対して、当社はあくまで貿易商社が発注した台数を送り出しており、仕向先や取引形態、相手先等については関知していない。

現在は、輸出数量という点では、関西地区で最も多くを手掛けていると思う。ということは、全国でも最も多いということになるだろう。

③ 自社の仕入れ形態

輸出用の中古自転車は、自社も大阪市の放置自転車の入札には参加しているが、仕入れという点では、入札には重きをおいていない。

現在、大阪市の入札には 20 数社が参加しているので、無理にそこで落札しなくても、落札した業者が自社再生品・金属くずと輸出用を選別して、当社に持ち込んでくる。それを、その時の落札価格とほぼ同価格で引き取っている。

落札した業者は、自社の再生自転車として販売した分の利益で、金属くずとなった分の赤字がカバーできれば、輸出用とした分は落札価格と同程度でも損がないので、その価格で引き渡してくれるので、仕入れの大半は他社の落札分ということになる。

④ 輸出量について

現在も、ほぼ毎日 24 フィート・コンテナ 1 台分を発送している。コン

テナ1台には大体400～500台が積載できるから、1ヶ月に1万台程度は発送している。年間にすれば10万台以上になる。

ピーク時には3万台／月近くになったこともあると思う。

今も、貿易商社からは発注が切れることがなく、逆に出荷を急がされているくらいだ。仕向先は、中国・東南アジアだとは聞いている。

かつて、バラ積みで輸出していた時代もあったが、今は全てコンテナに積み込んでいる。貿易商社は積み込み台数をチェックしないので、現地での検品時まで台数は把握できないだろう。だが、発注台数と異なるようなら信用を失うので、相互の信頼関係で実施している。

#### ⑤ 全国的な中古自転車輸出業者等

放置自転車を輸出している業者は知る限りにおいて、千葉県2社、埼玉県4社、神奈川県2社、静岡県1社と大阪府を中心とした関西圏に10社程度存在している。

中古自転車の輸出を専業にしているか、ないしは手掛けている貿易商社は関西だけでも10社以上存在している。

自社が貿易商社を介在させているのは、海外との営業が出来ないこと、金銭面でのリスクを避けることと、それに輸出手続き等で時間を割かれるのが嫌だからである。前述のケースのように、自社でトータルに手掛けている業者は他にはいないだろう。

首都圏から出荷される中古自転車には、質の面でばらつきがあるので、貿易商社の引き取り価格が安くなる傾向がある。

ただし、自社でも受注台数が多くて、手持ち在庫が不足するときなどは、首都圏の同業者の所へ買い付けに走ることもある。

#### ⑥ その他

自社の輸出車は、コンテナに積み込み易いように、前カゴや多少のものは取り外しているが、それ以上は余り手をかけていない。

放置自転車の中で、国内で中古自転車として販売されるものは、販売価格として5千円近くが見込めるような質の良い、余り手入れの要らないものに限られるので、せいぜい落札台数の20%程度、逆に金属くずとして扱われるものが20～30%で、輸出に回されるものは50～60%といったところであろう。



## 6. 聴取調査結果の分析

### (1) 聴取結果の整理

今回の聴取調査を通して、次のような点が浮かび上がってきた。

- ① 自転車対策部局と清掃部局の連携は薄い
- ② 清掃部局が粗大ごみ収集で回収した廃棄自転車は、大半が処理され、鉄クズとして売却されるか、埋立処分されている。
- ③ 首都圏では、自転車対策部局が放置自転車として回収した自転車は、大半が産業廃棄物処理業者に引き渡されて処理されている。ただ、徐々に売却を考える自治体が出てきている。
- ④ 大阪圏の自治体の3分の1は、自転車対策部局が放置自転車として回収した自転車を、入札によって売却している。
- ⑤ 大阪圏の場合、放置自転車は売却後、クズと再生と輸出に振り分けられる。その比率はクズ10～20%、再生20～30%、輸出50～60%程度と見られる。
- ⑥ 輸出業者には、仕入れた放置自転車から金属クズと見なされるものを除いて、再生をせずそのまま輸出する業者と、手をかけて完全な再生自転車として輸出する業者が存在する。
- ⑦ 手を入れて完全な再生自転車として輸出する業者より、放置自転車を、輸送の都合上出っ張った部分を取り外す程度で、ほぼそのままの形で輸出する業者が圧倒的に多い。
- ⑧ 大阪圏では、輸出業者が大手だけで10社程度存在しているが、首都圏（静岡県を含む）にも10社程度は存在している。ただ、品質と価格では、首都圏はばらつきがあるため、輸出価格は大阪圏より多少低くなる。
- ⑨ 船員の手みやげといった形で海外に持ち出される再生自転車もあるが、それほどの数量にはなっておらず、かつて最大のルートであった北朝鮮向けは、現在はほぼ止まっている。

- ⑩ 輸出の仕向先は、中国・ベトナムが多い。
- ⑪ 再生自転車業者が国内販売している場合、その素材となっているのはほぼ放置自転車のみである。
- ⑫ 自治体がいサイクル活動などで、シルバー人材センターなどを活用して再生自転車を製作する場合には、粗大ごみ・放置自転車の双方を利用するケースがあるが、その数量は限定的である。

## (2) 平成 15 年度調査結果の「処理フロー」との比較

### ① 処理フローの概要

「平成 15 年度不要自転車の回収・処理及び再資源化に関する調査」の結果から、処理フローの概況が得られている（図表 1）。

これによれば、廃棄自転車の推定総数 649 万台の中で、鉄資源等として再資源化されているものが 553 万台分、廃棄物として埋立処分されているものが 30 万台分、再生自転車として再生利用されているものが 66 万台分と推定されていた。

### ② 聴取結果との比較

今回の聴取調査からは、清掃部局が粗大ごみ回収した廃棄自転車は、自治体自身または民間委託して、ほぼ全量が破砕等の処理をされ、再資源化または埋立処分されているだろうと推測される結果となっていた。

この点、処理フローでも清掃部局の収集分の中で、再生利用されているものが約 1%という結果と符合している。

また、自転車対策部局が放置自転車として回収したものは、首都圏では多くが産業廃棄物として処理され、近畿圏ではおおよそ 3 分の 1 の自治体で売却されているようである。

全国自転車問題自治体連絡協議会の「自転車対策事業紹介（全国版）」（平成 18 年 2 月）のデータ（図表 2-1、2-2）や、大阪市での聴取結果から、大阪市だけで年間 20 万台が売却されており、処理フローで自転車対策部局が回収した放置自転車 88 万台の中で再生利用が約 25%の 21 万台と推定されている数量は、もう少し多い可能性があるかも知れない。

ただし、引取業者の聴取結果から、売却された放置自転車の 50%前後は「輸出業者」や「貿易商社」の手で、海外へ持ち出されていることが推測されるので、これを再生利用と見るかどうかは議論が分かれるところであり、今後は推計の

中に「中古車輸出」という項目を含める必要があるだろう。

新車販売を主たる業務とする自転車小売店・大型量販店で下取りされた自転車については、今回の聴取対象とはしていないが、このケースはある程度精度の高いデータが収集されていると考えられる。

### (3) 要約

以上に見てきたように、今回の聴取調査による定性的な分析では、想像以上に海外へ輸出されるものが多いと考えられた。

今後は、回収された放置自転車が、入札によって民間業者に売却された場合、その一定割合（ほぼ半数）が海外へ輸出されたと推定を行うことが、国内で中古自転車として再生利用された分を正確に把握する上で欠かせないと考えられる。

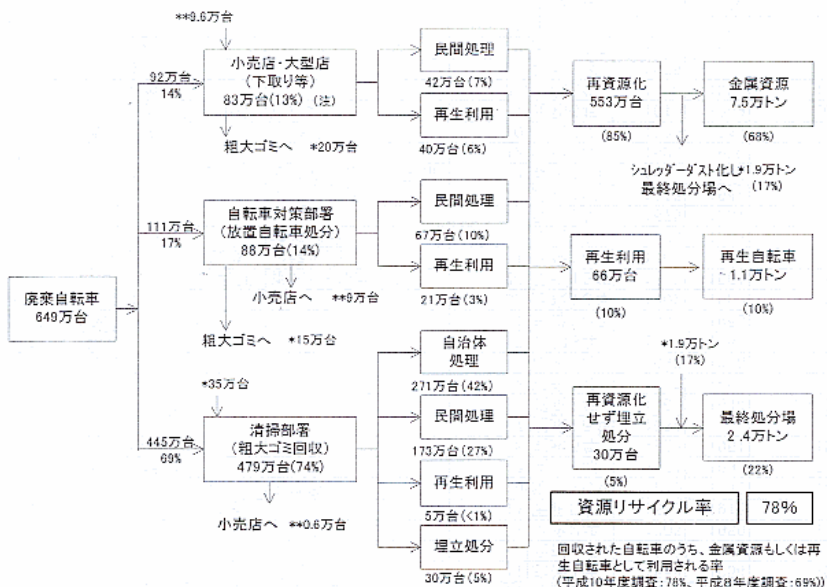
なお、経済産業省の輸出統計では、再生自転車であれば輸出数量は把握できるものと考えられる。ただし、別途鉄クズとして輸出されているものについては把握が困難だろう。

図表1

平成15年度

不要自転車の回収・処理及び再資源化  
に関する調査報告書

自転車回収・処理のフロー



重量は自転車1台17kgとして換算

(注) 数字で四捨五入したものはその合計値の数字と一致しない場合がある。

図表2-1 自転車対策事業紹介(全国版)

平成17年4月1日現在

都道府県名	フリガナ		首長名	關 淳一	人口数	2,622,746
大阪府	自 治 体 名	オオサカシ 大阪市	面積	221.96 km <sup>2</sup>	世帯数	1,232,783 世帯
条例 制定 の 有 ・ 無	条例等の内容・名称および制定年月日(要綱等対応の場合は要綱等名)					条例等対象車種
	<input checked="" type="checkbox"/> 自転車等駐車場 設置関連	大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例(S63. 4. 1制定)				<del>自転車</del> ・ <del>原付</del> ・自二
	<input checked="" type="checkbox"/> 放置防止関連	大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例(S63. 4. 1制定)				<del>自転車</del> ・ <del>原付</del> ・自二
	<input type="checkbox"/> 附置義務関連					自転車・原付・自二
	<input type="checkbox"/> 建設費等助成 関連					自転車・原付・自二
<input checked="" type="checkbox"/> 対策協議会関連	大阪市放置自転車対策協議会設置要綱(S58. 8. 1制定)					自転車・原付・自二
駅数	駅対応公営自転車等 駐車場数	127 駅	施設	117,000 台	下段( )内は有料施設 の内数	
	157 駅 (17年度)	( 90 駅 )	施設	94,000 台		
	駅以外公営自転車等 駐車場数	( )	施設	台	下段( )内は有料施設 の内数	
	駅への乗入台数	放置自転車等台数	平成 16 年度 の 状 況	乗入れの最も多い駅	阪急 上新庄 駅 4,390 台	
平成14年度 (調査:3月)	124,000 台	48,000 台		乗入れの最も少ない駅	南海 木津川 南海 津守 駅 5 5 台	
平成15年度 (調査:3月)	127,000 台	46,000 台		放置の最も多い駅	地下鉄等 栢田 駅 3,418 台	
平成16年度 (調査:3月)	137,000 台	51,000 台		放置の最も少ない駅	南海 帯塚山 駅 3 台	
自転車等駐車場の料金(17年度)		別紙③(P. 837) 参照				
			自転車駐車場料金の性格			
			1 使用料 ② 手数料			
			3 その他( )			
			有料自転車等駐車場の利用(共用)時間			
			有人管理時間 6:30~20:00 (上記の時間以外および日祝休日、年末年始は無人)			
			有料自転車等駐車場の管理委託先			
			(財)大阪市都市建設技術協会			
			指定管理者制度導入予定			
			有( )未定)平成 年 月から導入(予定)			
放置禁止区域指定箇所数		放置禁止区域の設定範囲基準				
118 駅		駅周辺概ね300メートル				
駅以外 0箇所						
警告等から撤去までの猶予時間・撤去方法(放置禁止区域)			原付・自動二輪を撤去対象としている場合の撤去対象場所			
概ね30分			自転車と同様(原付)			
平成16年度自転車等撤去実績			撤去(保管)手数料			
撤去台数	282,000台	撤去回数	約5,300回	自転車	原付	自動二輪
返還台数	119,000台	返還率	42%	2,500円	4,000円	-

図表2-2 自転車対策事業紹介(全国版) 続き

撤去作業	
委託の有無	(有)・無 委託先 (財)大阪市都市建設技術協会
作業内容 放置自転車の撤去・運搬	
保管・返還事務委託の有無	
委託の有無	(有)・無 委託先 (財)大阪市都市建設技術協会
保管所数	22箇所
収容規模	29,850台
保管期間	30日
・告示してから ・通知してから ○撤去してから	
返還の曜日・時間等 10:00~18:00(月曜日、祝休日の翌日、年末年始は休み)	
委託内容 撤去自転車の保管・返還	
自転車等誘導員の配置(17年度)	
委託の有無	(有)・無 委託先 (財)大阪市都市建設技術協会
誘導員の配置状況	17 駅 箇所 1駅 3~6 人
委託内容 適正な自転車利用の啓発と自転車駐車場への誘導	
自転車等処分台数	具体的処分方法(16年度)
売却台数	203,000 台 ・業者入札による売却(即時撤去分月2回、長期放置分月1回実施) ・売却代金は保管期間満了まで別途保管し、保管期間終了後市の歳入とする。
廃棄台数	台
リサイクル	826 台 ・他局所管事業用(ホームレス就労支援事業、留学生支援事業、障害者団体支援事業)に譲渡
原付	台 ・自転車と区別せず、一括で売却
放置自転車管理システム・駐輪場管理システムの導入状況(17年度)	
・放置自転車管理システム導入の有無 (有)無 (システムの概要) 撤去した自転車1台ずつのデータを保管所で入力し、保管・返還から処分までの情報を管理する。	
・駐輪場管理システム導入の有無 (有)有(無) (システムの概要)	
自転車等駐車対策協議会、総合計画について	
自転車等駐車対策協議会の設置状況 設置の有無 (有)有(無) (設置年月:平成 年 月) ※自転車法に基づく協議会は設置していない。	
自転車等の駐車対策に関する総合計画の有無 (有)有(無) (設置年月:平成 年 月)	
特徴等(現在の状況、事例紹介、取り組み、課題、目標、PR、国等への要望事項など)	
大阪市では、鉄道駅周辺に集中する放置自転車対策として、自転車を鉄道駅への端末交通手段として位置付け、その利用の適正化を図るため、自転車駐車場の整備、自転車等放置禁止区域の指定、自転車駐車場の有料化、啓発活動の実施等の対策に取り組んでいる。近年の新たな取り組みとしては、撤去強化の実施(平成9年度~)、有料自転車駐車場の料金の一部値下げの実施(平成13年度~)、撤去保管料の値上げ(平成14年度~)、啓発指導員の配置(平成14年度~)、啓発活動の強化(平成10年度~)等を行っている。今後の課題として、自転車利用の多様化に伴い、通勤・通学以外の買い物・ビジネス等を目的とした短時間利用や繁華街における都心部対策を検討している。	
担当	
自治体名:大阪市	
建設局	管理部 路政課
自転車グループ	
TEL:06-6615-6683	
FAX:06-6615-6576	
E-Mail la0009@city.osaka.lg.jp	