

平成 1 9 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

平成 2 0 年 3 月

財団法人 自転車産業振興協会



この調査は競輪の補助金を受けて実施したものです

<http://ringring-keirin.jp>



はじめに

近年、地球温暖化などの環境問題に対する関心の高まりとともに自転車がCO₂を排出しないこと等により、その利用が注目されている。しかし、駅やスーパーなど駐輪場の整備の遅れなどにより、放置された自転車が通行の障害となるなど、全般的にみて、自転車を利用する上でのインフラの整備はまだ十分とはいえない状況にあります。

また、資源の少ない我が国において、リサイクル等の取り組みの重要性が叫ばれており、各分野・業界で循環型システムの構築が喫緊の課題として実行されています。

自転車は経済産業省の「廃棄物処理・リサイクルガイドライン」の対象となったことを受け、当協会では関連団体・機関等との連携の上、3R（リデュース、リユース、リサイクル）推進のための「品目別ガイドライン（自転車）」の策定や定期的な見直し、業界独自の指針としての「自転車製品アセスメントマニュアルガイドライン」の策定及び改定を行うとともに、自転車小売事業者組合によるパッカー車並びに自転車カッター導入を支援するなど、不要自転車の回収処理に関する各種事業を実施しています。

3R推進施策を企画立案するに当たり、不要自転車の回収処理及び再資源化の実態を把握するための調査を平成8年度から3回にわたって、実施しましたが、第3回目の平成15年度以降も自転車の輸入増加と需要拡大が続き、廃棄される自転車の数量やその回収処理方法が変化しているとみられるため、現下における不要自転車の回収・処理等の実態調査を実施しました。

この調査結果をもとに自転車の3R推進に向けた課題を整理し、今後の不要自転車の回収・処理システムなどの方向性を検討するための基礎資料とすべく、本報告書を取りまとめました。

調査に当たっては、調査委員会委員をはじめ、地方自治体、業界関係者各位ならびにみずほ情報総研（株）の協力を頂きました。ここに深く感謝の意を表する次第です。

平成20年3月
財団法人 自転車産業振興協会
会長 阿部忠壽

目 次

1	調査の概要	1
1.1	調査の目的	1
1.2	調査の手順	2
2	調査結果の概要	3
2.1	自転車販売店調査	3
2.2	自治体調査	5
2.3	不要自転車の回収・処理台数の推計	9
3	小売店調査	13
3.1	小売店調査	16
3.2	大型店調査	58
4	自治体調査	98
4.1	放置対策部署調査	102
4.2	清掃部署調査	125
5	ヒアリング調査	150
6	不要自転車の回収・処理台数の推計	157
6.1	小売店ルート	157
6.2	大型店ルート	160
6.3	放置対策部署ルート	164
6.4	清掃部署ルート	167
6.5	全体フロー（まとめ）	170
6.6	3Rの観点からの推計の分析	172
	参考資料1：調査票	175
	参考資料2：アンケート先	214
	参考資料3：全国自転車小売店	217

平成 19 年度不要自転車の回収処理及び再資源化調査委員

(敬称略、順不同)

- [委員長] 佐々木 雅一 (有) グリーン戦略研究所 代表
- [委員] 塩田 恭 (財) クリーン・ジャパン・センター 研究業務部主席部員
- 福島 敏彦 全国自転車問題自治体連絡協議会 事務局参与
- 齊藤 和弥 東京都 環境局 廃棄物対策部 計画課長
- 島村 明彦 東京都自転車商協同組合 事務局次長
- 星 米之 (株) 要興業 営業部 営業第 1 課 課長
- 鈴木 堅三 経済産業省 製造産業局 車両課 課長補佐
- 福田 悦裕 (財) 自転車産業振興協会 常務理事
- [事務局] (財) 自転車産業振興協会

1 調査の概要

1. 1 調査の目的

自転車が経済産業省の「廃棄物処理・リサイクルガイドライン」の対象となったことを受け、当協会では関連団体・機関等との連携の上、3R（リデュース、リユース、リサイクル）推進のための「品目別ガイドライン（自転車）」の策定や定期的な見直し、業界独自の指針としての「自転車製品アセスメントマニュアルガイドライン」の策定及び改定を行うとともに、自転車小売事業者組合によるパッカー車並びに自転車カッター導入を支援するなど、不要自転車の回収処理に関する各種事業を実施している。

また、3R 推進施策を企画立案するに当たり、不要自転車の回収処理等の実態を把握するための調査が平成 8 年度から 3 回にわたって、実施してきたが、第 3 回目の平成 15 年度以降も自転車の輸入増加と需要拡大が続き、廃棄される自転車の数量やその回収処理方法が変化しているとみられる。

このため、自転車販売店及び自治体等を対象に不要自転車の回収処理の実態調査を行い、今後の 3R の更なる推進を図るための基礎資料を得ることを目的とする。

平成 15 年度調査ではわが国における自転車の年間廃棄台数は、約 649 万台と推計したが、廃棄台数を改めて推計するとともに、廃棄された自転車は再資源化や処理ルート、また再生自転車としての利用状況（海外への輸出等を含め）が不明な部分も多く、これらについて調査を通じて整理・分析し、より細部まで明らかにする。

1. 2 調査の手順

調査は以下に示す調査について、図表に示す流れに沿って実施した。

(1) 自転車販売店調査

自転車小売店並びに大型自転車専門店を対象にアンケート調査を実施した。主な調査内容は小売店における不要自転車回収・処理の実態、活発化に向けた課題、今後必要とされる取り組み等である。

(2) 自治体調査

自治体の放置自転車対策部署並びに清掃部署（一部事務組合を含む）を対象にアンケート調査を実施した。主な調査内容は自治体各部署における不要自転車回収・処理の実態、活発化に向けた課題、今後必要とされる取り組み等である。

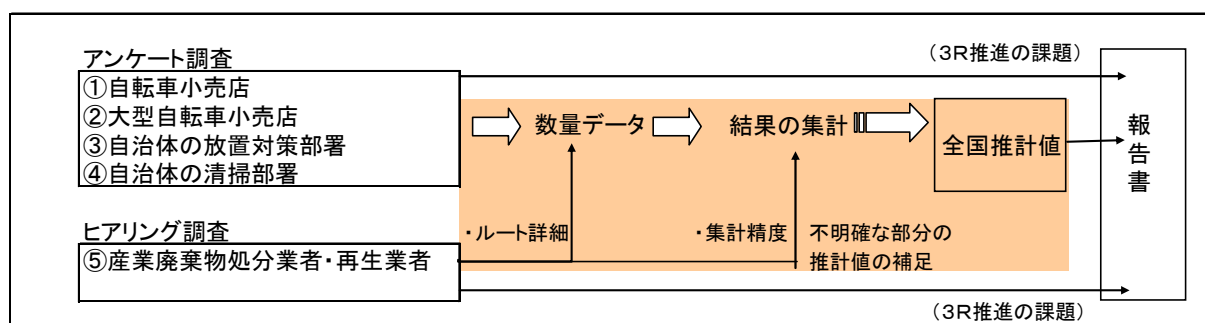
(3) 不要自転車の回収・処理台数の推計

(1) 及び (2) のアンケート調査結果をもとに、各ルートごと又は全体の不要自転車の回収・処理の流れ及びその台数を推計した。

(4) 今後の不要自転車の回収・処理及び再資源化に向けての課題

(1) ～ (3) の調査結果を本調査の委員会で総括し、現行の回収・処理及び再資源化等の流れやその課題を整理し、今後の不要自転車の回収・処理及び再資源化の方向性などについて検討した。

図表 1-2-1 調査フロー



2 調査結果の概要

2.1 自転車販売店調査

(1) 調査方法

自転車小売店（日本自転車軽自動車商協同組合連合会傘下の都道府県組合支部長の店舗 1,168）を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

回収数は 531 件で有効回収率は 45.5%である（なお、平成 15 年度、10 年度調査回収率は 55%）。

また、大型自転車専門店については 250 企業を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

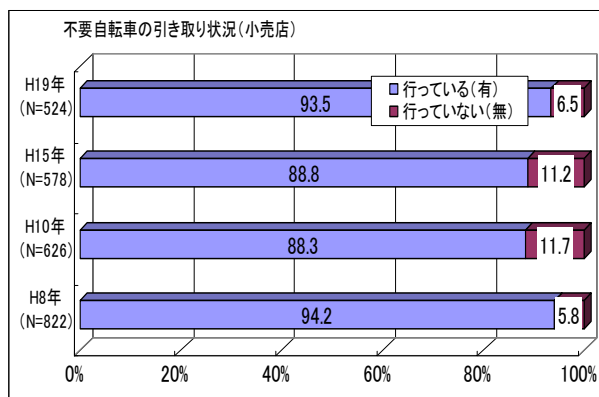
回収数は 87 件で有効回収率は 34.8%である（なお、平成 15 年度は 89 企業を対象に、回収数 38 件、回収率 44%、10 年度は回収率 24%）。

(2) 調査結果の概要

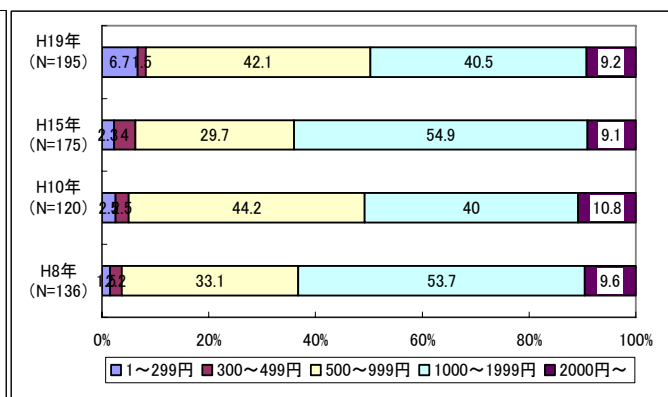
① 不要自転車の引き取り状況

- ・ 小売店では不要自転車の引き取りを行う店舗の割合が 93.5%で、平成 15 年の 88.8%を上回る。また、1 店舗当たりの引き取り台数は平均 47.2 台で、平成 15 年の 50 台を若干下回る（平成 10 年 42 台）。なお、店舗数（組合員：17,555 店）は、減少傾向にある（平成 15 年 19,830、平成 10 年 24,210）。一方、大型自転車専門店では 96.4%が引き取りを行っており、これはこれまでの調査結果（平成 15 年 97.2%、平成 10 年 95.6%、平成 8 年 97.6%）と同様に高い割合である。また、1 店舗当たりの平均引き取り台数は 278 台と平成 15 年の 264 台を多少上回っている。小売店に持ち込む理由は、「買った店だから」が多い。
- ・ 引き取り料金に関しては、平成 15 年度よりも「無料」が多少多いが、平成 10 年、平成 8 年と比べると「有料」の割合が高い。なお、「持ち込まれたものはすべて引き取る」の場合は、平均金額は 903 円でこれまでの調査結果の平成 10 年 914 円、平成 15 年 974 円と比べ低い。一方、大型自転車専門店では平均金額は 971 円でこれまでの調査結果の平成 10 年 806 円、平成 15 年 961 円と比べ高い。

図表 2-1-1 不要自転車の引き取り状況



図表 2-1-2 すべて引き取る場合の金額



- ・ 引き取りに当たっての問題点は、「保管場所が不足している」が小売店及び大型自転車専門店ともに最も多くなっている。これはこれまでの調査結果と同様である。

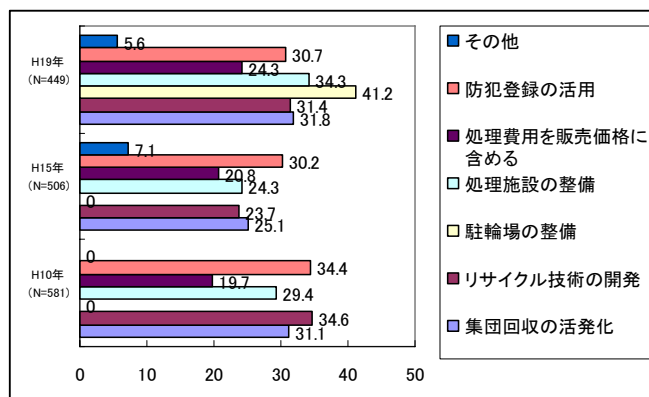
② 不要自転車の再生・処理状況

- ・ 自社再生と引き渡し（処理）の割合は、小売店では28%と72%で引き渡し（処理）の割合が高い。大型専門店では5%と95%で引き渡し（処理）の割合が圧倒的に高い。
- ・ 引き渡し（処理）先は、小売店では鉄屑業者が66%で最も多く、次いで産廃業者22%、輸出業者9%、自治体3%の順である。大型専門店では輸出業者が80%で最も多く、次いで産廃業者12%、鉄屑業者7%、自治体0.2%の順である。
- ・ また、再生の有無については、「有」が小売店72.0%、大型自転車専門店57.7%と再生するところの方が多い。これは平成15年の結果（再生販売：小売店75%、大型自転車専門店43%）と比較すると大型店においては再生する店が増加傾向にある。なお、再生販売台数は「1～9台」が最も多い。小売店では「引き取り自転車から再生」が60.3%と多く、大型自転車専門店では、逆に「払い下げ自転車から再生」が67.1%と多い。
- ・ 再生自転車における製造者責任については、「よく知っている」が5割を超え、「聞いたことがある」を合わせると8割～9割で認知度は概ね高いといえる。
- ・ 引き渡し（処理）の料金については、引渡し先又は持ち込む場合や引き取りにくる場合で異なるが、産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」の場合が、5割、「有料」の場合は、業者に料金を支払う場合が多い。なお、平均金額は424円（引き取りにくる場合、平均金額1,107円）である。
- ・ 再生・販売する場合の問題点は、「再生に手間がかかる」が小売店52.0%、大型専門店77.3%と最も多い（「再生車が売れない」は、小売店20.4%、大型専門店12.2%）。
- ・ 電動アシスト自転車のバッテリーの処理は、「メーカー・バッテリーメーカーが回収」が最も多く、問題点としては、「適切な処理方法がわからない」が最も多い。

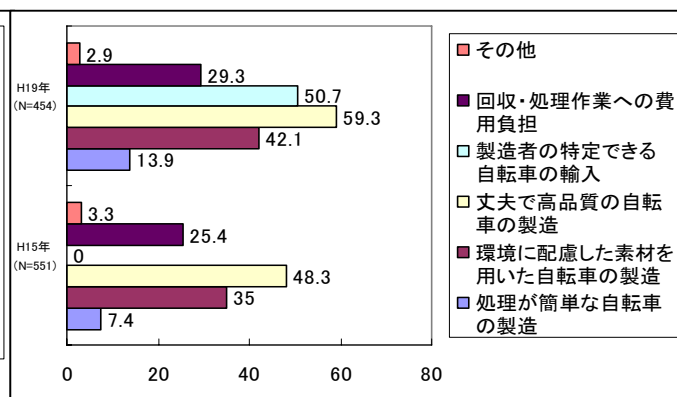
③ 再資源化に向けた課題

- ・ 社会全体として取り組むべき課題は、「駐輪場の整備」、「処理施設の整備」が多い。
- ・ 製造業者への要望としては、「丈夫で高品質な自転車」、ユーザーや小売店へは「自転車を大事にするための意識」の養成や啓発が多い。

図表 2-1-3 社会全体として取り組むべき課題



図表 2-1-4 製造業者への要望



2. 2 自治体調査

(1) 調査方法

全国自治体の放置対策担当部署のうち、885 市区町村を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

回収数は 564 件で有効回収率は 63.7%である（なお、平成 15 年度は回収数 302 件、回収率 52.8%、10 年度調査回収率は 61.7%）。

また、全国自治体の清掃担当部署及び一部事務組合のうち、585（市区町村及び一部事務組合）を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

回収数は 332 件で有効回収率は 56.8%である（なお、平成 15 年度は回収数 242 件、回収率 42.3%、10 年度調査回収率は 46.1%）。

(2) 調査結果の概要

<放置対策部署>

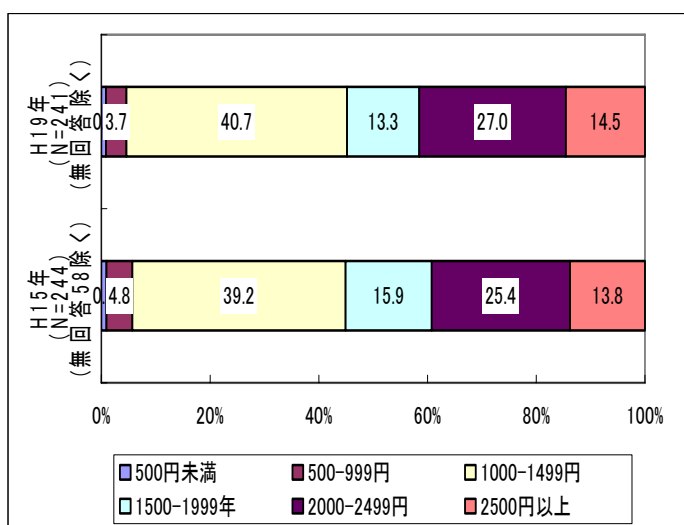
① 放置自転車の撤去・移送の状況

- ・ 放置対策部署の設置状況は、「専門部署を設置して対策を講じている」が最も多く 39.7%と約 4 割で行われている。また、「他部署が兼務で対策を講じている」も 38.8%と約 4 割で行われており、約 8 割で対策が講じられているというアンケート結果を得た。なお、「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」が約 1 割、「放置自転車問題はない」が約 1 割である。
- ・ また、「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」の理由としては、「台数が少ないから」や「専門部署を設置していないため」、「警察の方で対処しているから」、「土地、施設管理者の権限で対処しているため」、「抜本的な解決策が見当たらない」などがアンケートで挙げられている。
- ・ 放置自転車の年間の撤去・移転台数は、「1～999 台」が 65.8%と最も多く、「1 万台～」は 1 割以下とこれまでのアンケート調査に比べると少なくなっている。
- ・ また、本年度調査の 1 自治体当たりの撤去・移転台数 (3,919 台) は平成 10 年度 (6,058 台)、平成 15 年度 (5,694 台) に比べると減少している。
- ・ 放置自転車のうち持ち主に返還される自転車の台数は、「1～999 台」が 77.9%と最も多い。また、本年度調査の返還台数の平均値 (2,019 台) は、これまでのアンケート調査 (平成 10 年 3,374 台、平成 15 年度 2,950 台) と比較すると減ってきている。なお、撤去・移転台数の平均値に対する返還台数の平均値の割合はあまり変化していない (平成 10 年 0.56、平成 15 年 0.52、今回 0.52)。
- ・ 放置自転車の持ち主への返還は、返還割合「1～9%」の自治体数が 59.7%と最も多い。
- ・ 集計値の持ち主への返還台数の総台数と返還されず処分の総台数から算出した、持ち主への返還台数と返還されず処分される台数の割合は、46.4% (約 79 万台) と 53.6%

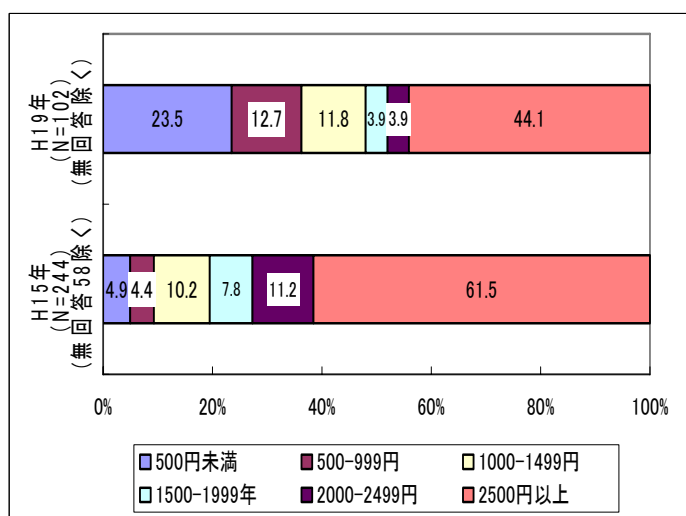
(約 91 万台) と若干、返還されず処分される自転車の方が多結果となっている。なお、平成 15 年度調査の持ち主への返還台数の割合は 53%である。

- ・ 返還時の持ち主からの徴収料金は、「1000～1499 円」が 40.7%と最も多い。平均徴収金額 (1,599 円) は前回平成 15 年度調査 (1,582 円) とほぼ同様の結果となっている。
- ・ 撤去で発生した費用総額は、「～99 万円」が 45.1%と最も多く、次いで「100～499 万」が多い。平均 (総合計/自治体数) は 1243 万円である。また、1 台当たりの撤去費用は、「2500 円以上」が 44.1%と最も多く、1 台当たりの平均費用額は、3,271 円と平成 15 年調査の 4,287 円より低下しているが、徴収料金に比べると 2 倍以上である。

図表 2-2-1 返還時の徴収金金額



図表 2-2-2 1 台当たりの撤去総費用額



② 不要自転車の再生・処理の状況

- ・ 不要自転車の再生・処理は、自治体内で再生・処理する台数が 19%で、民間業者へ渡る台数が 81%である。また、自治体内で再生・処理する台数のうち再生台数が 30%、清掃部で処理される台数割合が 70%である。清掃部で処理される台数のうち 82%が再資源化され、18%が埋立である。
- ・ 民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が 74.3%と多い。また、入札金額は、「100～299 円」が 35.4%と多く、1 自治体当たり (有効回答 48) 平均入札額は 511 円/台である。
- ・ 民間業者へ渡る台数の内訳は、売却が 41%、産廃処理が 59%である。また、民間業者へ渡った不要自転車のその後の利用は、国内が 79%、海外が 21%である。

③ 再資源化に向けた課題

- ・ 社会全体の取り組むべき課題は、「処理費用を販売価格に含める」が 46.7%と最も多く、次いで「リサイクル技術の開発」が多い。

- ・ 製造業者への要望は、「回収・処理作業への費用負担」がと 59.2%と最も多く、次いで「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」が 53.5%と多い。
- ・ ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が 91.6%と圧倒的に多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」31.8%が多い。
- ・ 放置自転車の発生原因は、「自転車の価格が安く、放置されやすい」が 79.4%と最も多く、次いで「盗難されやすく、盗難車が放置されやすい」68.0%、「持ち主の特定が難しく、放置されたままになりやすい」54.3%が多い。
- ・ 自転車放置防止条例の制定状況は、「制定されている」が 65.8%と多いが、「制定の予定なし」が 30.7%もある。

<清掃部署>

① 清掃部署へ持ち込まれる不要自転車の状況

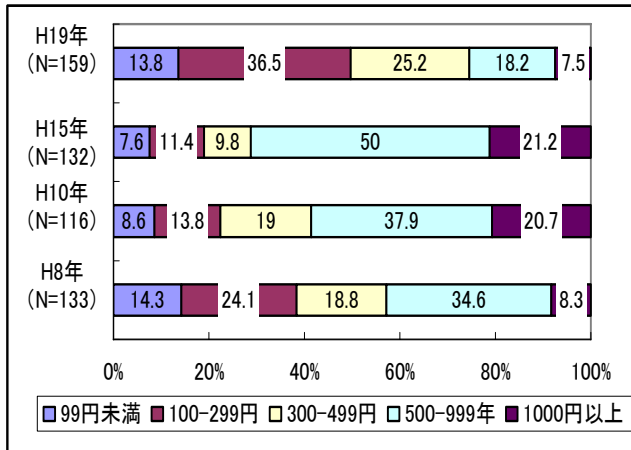
- ・ 粗大ゴミとして回収する廃棄自転車、住民等から持ち込まれる廃棄自転車を取り扱う部署については、「清掃部署で対応している」が最も多く 67.8%と約 7 割で清掃部署が対応している。また、「一部事務組合が対応している」も 29.6%と約 3 割ある。
- ・ 集団回収の対象物は、「他のものと一緒の集団回収」が 8 割で、「自転車専門の集団回収」が 2 割である。
- ・ 粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数は、アンケート結果の総合計が約 137 万台で 1 自治体当たり（有効回答 167）の平均は 8,194 台（平成 8 年 4,889 台、平成 10 年 6,413 台、平成 15 年 10,815 台）である。
- ・ 持ち込み元（ルート）ごとで、個人（住民）から持ち込まれた廃棄自転車の徴収料金は、「有料」の自治体が 73.9%（平成 10 年 47.7%、平成 15 年 62.3%）と増加し、徴収料金は 1 自治体当たりの平均は 338 円で低下している（平成 8 年 407 円、平成 10 年 685 円、平成 15 年 699 円）。

② 再生・処理の状況

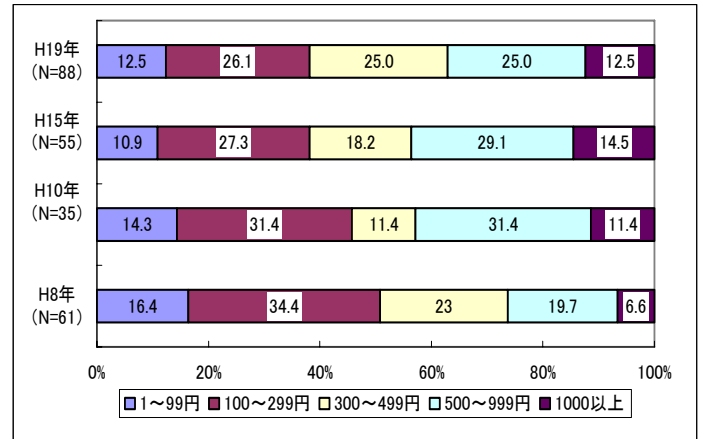
- ・ 不要自転車の再生・処理は、自治体内で再生・処理する台数が 56%で、民間業者へ渡る台数が 44%である。また、自治体内で再生・処理する台数のうち再生台数が 7%、清掃部署で処理される台数割合が 93%である。清掃部署で処理される台数のうち 93%が再資源化され、7%が埋立である。
- ・ 自治体で処理する場合の 1 台当たりの平均金額は、「300～499 円」、「500～999 円」がともに 25.0%と多く、1 自治体当たりの平均では 575 円である。これまでの調査結果（平成 10 年 642 円、平成 15 年度 676 円）と比較すると下がっている。
- ・ 民間業者へ渡る台数の内訳は、売却が 85%、産廃業者が 15%である。また、民間業者へ渡った不要自転車のその後の利用は、国内が 83%、海外が 17%である。

- ・ 民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が 61.5%と多い。また、入札金額は、「100～299 円」が 38.5%と多く、1 自治体あたり（有効回答 26）平均入札額は 281 円/台である。

図表 2-2-3 徴収料金（円/台）



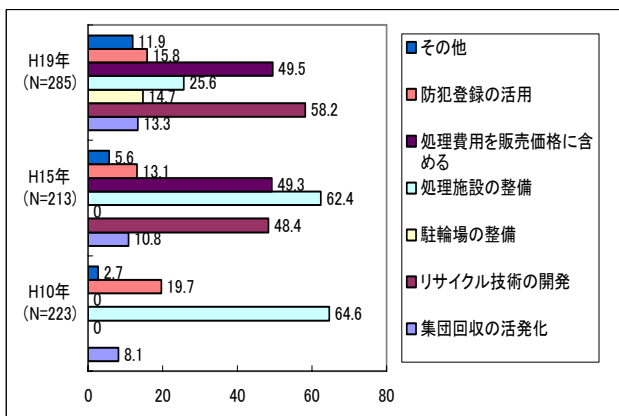
図表 2-2-4 自治体処理費用（円/台）



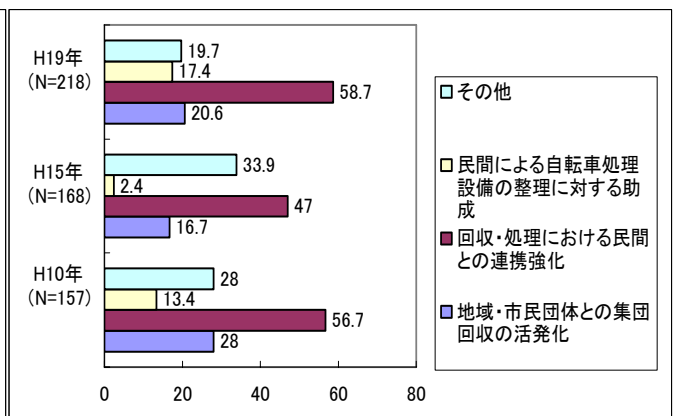
③ 再資源化に向けた課題

- ・ 社会全体の取り組むべき課題は、「リサイクル技術の開発」が 58.2%と最も多く、次いで「処理費用を販売価格に含める」が 49.5%と多い。
- ・ 製造業者への要望は、「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」が 66.2%と最も多く、次いで「回収・処理作業への費用負担」56.2%が多い。
- ・ ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が 78.7%と最も多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」が多い。
- ・ 現状より活発化するための取り組みは、「回収・処理における民間との連携強化」が 58.7%と最も多い。

図表 2-2-5 社会全体取り組むべき課題



図表 2-2-6 活発化するための取り組み



2. 3 不要自転車の回収・処理台数の推計

(1) 推計方法

推計は小売店、大型自転車専門店、自治体の放置対策部署、自治体の清掃部署の各ルート別に行った。各ルート別の推計方法の概要を以下に示す。

① 小売店

小売店アンケート調査結果における1店当たり平均引き取り台数（個人ユーザーからの引き取り台数と自治体からの払い下げ台数）に引き取りを行っている店舗割合（アンケート調査結果）を掛け、さらに全国小売店舗数（組合員店舗のみ17,555店（日本自転車軽自動車商協同組合連合会傘下の46都道府県組合員数）を乗じることで推計した。個人ユーザーからの引き取り台数と自治体からの払い下げ台数はアンケート結果の台数の比率に応じて按分し

(0.28 : 0.72)、それぞれの台数とした。払い下げ台数の内訳、放置対策部署からの台数及び清掃部署からの台数も同様にアンケート結果の台数の比率に応じて按分し(0.98 : 0.02)、それぞれの台数とした。

自ら再生台数と引き渡し台数についてもアンケート集計台数の比率に応じて按分し

(0.75 : 0.25)、それぞれの台数とした。

② 大型店

大型自転車専門店アンケート調査結果における1大型店当たり平均引き取り台数（個人ユーザーからの引き取り台数と自治体からの払い下げ台数）に引き取りを行っている大型店割合（アンケート調査結果）を掛け、さらに全国大型自転車専門店250（（株）インタープレス発行「2008年自転車企業年報」に掲載の有力小売店より年商5,000万円以上の店舗）を乗じることで推計した。個人ユーザーからの引き取り台数と自治体からの払い下げ台数はアンケート結果の台数の比率に応じて按分し(0.95 : 0.05)、それぞれの台数とした。払い下げ台数の内訳、放置対策部署からの台数及び清掃部署からの台数も同様にアンケート結果の台数の比率に応じて按分し(0.98 : 0.02)、それぞれの台数とした。

自ら再生台数と引き渡し台数についてもアンケート集計台数の比率に応じて按分し

(0.05 : 0.95)、それぞれの台数とした。

③ 放置対策部署

放置対策部署アンケート調査結果における撤去・移送台数を撤去・移送台数の有効回答数(436)で除し、放置自転車対策を行っている自治体(市区町村)割合（アンケート調査結果）を掛け、今回調査対象とした全国自治体(885)数を乗じることで推計した。

内訳の持ち主への返還台数と返還されず処分(再生・処理)台数はアンケート結果の台数の比率に応じて按分し(0.46 : 0.54)、それぞれの台数とした。

自治体内再生・処理の合計台数と民間業者に渡る台数についてもアンケート集計台数の比率に応じて按分し(0.56 : 0.44)、それぞれの台数とした。再生台数と清掃部で処理される台数の内訳、売却台数と産廃処理台数も同様にアンケート結果の台数の比率に応じて按分し

(0.85 : 0.15)、それぞれの台数とした。

④ 清掃部署

清掃部署アンケート調査結果における粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車台数を廃棄自転車台数の有効回答数(167)で除し、今回調査対象とした全国自治体(585)数を乗じることで推計した。

以下自治体内再生・処理の合計台数と民間業者に渡る台数等は放置対策部署の場合と同様の方法を用いた。

(2) 推計結果

推計結果をもとに全体フローを作成した。全ルート合計の廃棄自転車総数は約 711 万台で再生率 10%、再資源化率 71%、最終処分率 6%、輸出率 13%、これら以外(0%)となった。

平成 15 年度の結果と比較すると以下の特徴がある。

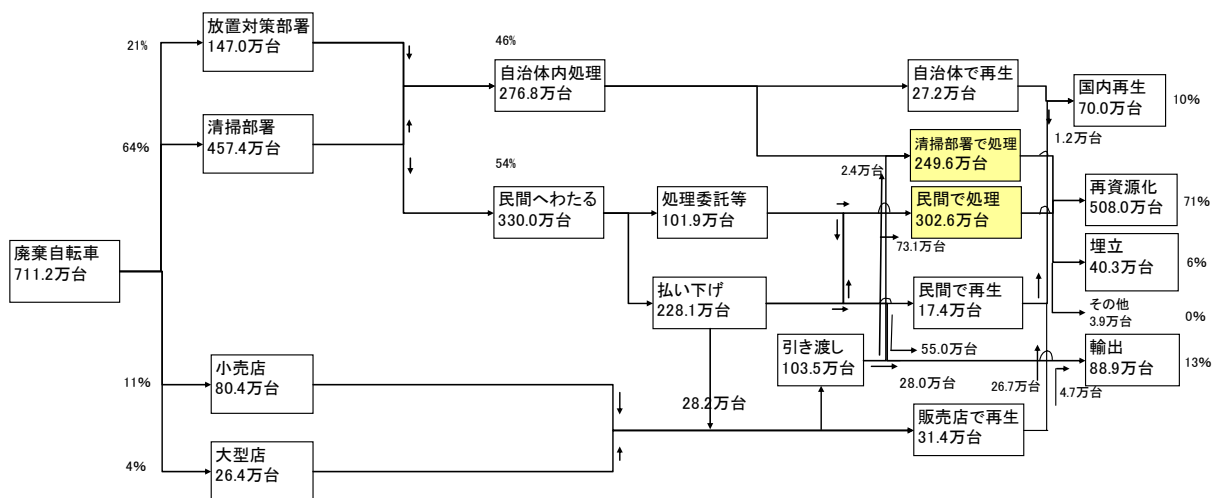
① 廃棄自転車台数

- ・ 廃棄自転車台数 711 万台は平成 15 年度 649 万台に比べ 60 万台程度多い。

② 再資源化率等

- ・ 再生率 10%は平成 15 年度(10%)と同様の結果である。
- ・ 再資源化率 71%は平成 15 年度(85%)と比べ少ない。なお、平成 15 年度は輸出の項目が入っていないのでこの差が出ていると考えられる。輸出率 13%を再資源化率 71%にプラスすると 84%となる。
- ・ 埋立率 6%は、平成 15 年度(5%)とほぼ同様である。

図表 2-3-1 全体フロー



(3) 3Rの観点からの推計結果の分析

3Rの観点では以下の分析が可能である。

① リユース

- 再生割合は前回調査と同様の結果であり、この間不要自転車に関してリユースの進展は少ないと推測される。
- リユースの進展が少ない原因は、安い輸入自転車が大量に輸入されていることが原因の1つとして考えられる。2006年の完成車の輸入台数約934万台で、価格は7,042円（下図表）と再生車との価格差はほとんどない。また、輸出車については、2006年134万台で1台当たりの価格が1,095円との統計データ（下図表）があり、大半が中古車であると考えられる。

図表 2-3-2 自転車の輸出入統計

暦年(1~12月)	輸出(完成車)			輸入(完成車)		
	台数	金額	1台当たりの価格	台数	金額	1台当たりの価格
2001年	559,732	793,000,000	1,417	7,091,640	51,031,000,000	7,196
2002年	646,597	828,000,000	1,281	8,326,093	57,030,000,000	6,850
2003年	865,478	1,152,000,000	1,331	8,702,626	55,149,000,000	6,337
2004年	1,009,023	1,260,000,000	1,249	9,138,411	54,914,000,000	6,009
2005年	1,221,802	1,365,000,000	1,117	9,143,819	58,147,000,000	6,359
2006年	1,340,136	1,467,000,000	1,095	9,339,172	65,768,000,000	7,042

(出典)「自転車生産動態・輸出入統計」(財)自転車産業振興協会 平成19年12月13日

出所：経済産業省機械統計、財務省貿易統計、(社)自転車協会会員統計

- 今回の調査結果から推計した輸出台数は約90万台で、上記図表の自転車の輸出入統計値約134万台との差、約44万台の食い違いが見られる。この要因としては、大型店調査で調査に回答を得られなくて輸出に回っているものや自治体からの払い下げ自転車のうち、国内でリサイクルされているとされているものが、輸出業者を経由して輸出されているなどが想定される。さらに、自治体の放置対策部署や清掃部署を経由しない多数の不要自転車（私有地（マンションやパチンコ店等）での放置自転車等）が民間の輸出業者経由で直接、数多く輸出されている可能性もある。

② リサイクル

- 再資源化率は前回調査と同様の結果であり、この間不要自転車に関してリサイクル（再資源化）の進展は少ないと推測される。
- 進展していない原因は、リサイクルの余地が少なくなっていることが挙げられる。

③ リデュース

- 廃棄台数約711万台:(持ち主への返還数を除く)との推計は、国内供給台数が年間1,000万台以上（保有台数増加が約200万台）、廃棄台数800~1000万台との推計もあるこ

とを考えると多少少ない値である。なお、平成 15 年度調査に比べ約 60 万台多いが、その要因の 1 つは、放置対策部署での返還されない台数の割合の違いにある。平成 15 年度調査では 47% で今回調査が 54% と 7% (36 万台) の差がある。さらに、大型店の調査数の違いがあり、平成 15 年度調査では 173 店で今回が 250 店、台数では約 22 万台の差がある。なお、社会における自転車生産台数の傾向は、国内向 (生産+輸入) の完成車数量は下表のように若干減少傾向にある。しかし、輸入車は増加傾向にあり、放置される要因及び返還されない要因の 1 つとして安価な輸入車に原因があるとの意見もあり、輸入車の販売増加が、使用年数の短期化、廃棄台数の増加につながっていることも考えられる。

図表 2-3-3 自転車の生産統計

暦年(1~12月)	生産(完成車)	輸入(完成車)	国内向(完成車)	
	台数A	台数B	台数A+B	輸入車割合
2001年	4,184,204	7,091,640	11,275,844	0.63
2002年	3,076,457	8,326,093	11,402,550	0.73
2003年	2,519,732	8,702,626	11,222,358	0.78
2004年	2,454,641	9,138,411	11,593,052	0.79
2005年	1,926,436	9,143,819	11,070,255	0.83
2006年	1,334,512	9,339,172	10,673,684	0.87

(出典)「自転車生産動態・輸出入統計」(財)自転車産業振興協会 平成 19 年 12 月 13 日
出所：経済産業省機械統計、財務省貿易統計、(社)自転車協会会員統計

④ まとめ

- ・ 全体フローでは、国内再生と再資源化を合計した値が 81% で、高いレベルの再資源化が行われているが、リユース (再生) の割合を高くすることが今後必要である。
- ・ 一方、リデュースでは廃棄台数が多く、丈夫で高品質の自転車の製造・販売やユーザーの意識養成などを通じた廃棄台数削減対策が今後必要である。

3 自転車販売店調査

<調査方法>

自転車小売店（日本自転車軽自動車商協同組合連合会傘下の都道府県組合支部長の店舗 1,168）を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

回収数は 531 件で有効回収率は 45.5%である（なお、平成 15 年度、10 年度調査回収率は 55%）。

また、大型自転車専門店に対する調査は、大型自転車専門店として 250 企業（2008 自転車企業年報（株）インタープレス社有力小売店のうち売上高 5,000 万円以上 241 社+売上高 5,000 万円未満 9 社）を対象に選定し、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。

回収数は 87 件で有効回収率は 34.8%である（なお、平成 15 年度は 89 企業を対象に、回収数 38 件、回収率 44%、10 年度は回収率 24%）。

<調査結果の概要>

（1）不要自転車の引き取り状況

① 引き取り割合・台数

- ・ 小売店では不要自転車の引き取りを行う店舗の割合が 93.5%で、平成 15 年の 88.8%を上回る。また、1 店舗当たりの引き取り台数は平均 47.2 台で、平成 15 年の 50 台を若干下回る（平成 10 年 42 台）。なお、店舗数（組合員：17,555 店）は、減少傾向にある（平成 15 年は 19,830、平成 10 年は 24,210）。一方、大型自転車専門店では 96.4%が引き取りを行っており、これはこれまでの調査結果（平成 15 年 97.2%、平成 10 年 95.6%、平成 8 年 97.6%）と同様に高い割合である。また、1 店舗当たりの平均引き取り台数は 278 台と平成 15 年の 264 台を多少上回っている。

② 引き取り料金

- ・ 引き取り料金に関しては、平成 15 年度よりも「無料」が多少多いが、平成 10 年、平成 8 年と比べると「有料」の割合が高い。なお、「持ち込まれたものはすべて引き取る」の場合は、平均金額は 903 円でこれまでの調査結果の平成 10 年 914 円、平成 15 年 974 円と比べ低い。一方、大型自転車専門店では平均金額は 971 円でこれまでの調査結果の平成 10 年 806 円、平成 15 年 961 円と比べ高い。

③ 引き取りに当たっての問題点

- ・ 引き取りに当たっての問題点は、「保管場所が不足している」が小売店（38.5%）及び大型自転車専門店（42.5%）ともに最も多くなっている。これはこれまでの調査結果と同様である。

（2）不要自転車の再生・処理状況

① 再生・処理（引き渡し先）の割合・台数

- ・ 自社再生と引き渡し（処理）の割合は、小売店では 28%と 72%で引き渡し（処理）の割合が高い。大型専門店では 5%と 95%で引き渡し（処理）の割合が圧倒的に高い。
 - ・ 引き渡し（処理）先は、小売店では鉄屑業者が 66%で最も多く、次いで産廃業者 22%、輸出業者 9%、自治体 3%の順である。大型専門店では輸出業者が 80%で最も多く、次いで産廃業者 12%、鉄屑業者 8%、自治体 0.2%の順である。
 - ・ また、再生の有無については、「有」が小売店 72.0%、大型自転車専門店 57.7%と再生するところの方が多い。これは平成 15 年の結果（再生販売：小売店 75%、大型自転車専門店 43%）と比較すると大型店においては再生する店が増加傾向にある。なお、小売店では「引き取り自転車から再生」が 60.3%と多く、大型自転車専門店では、逆に「払い下げ自転車から再生」が 67.1%と多い。
 - ・ 再生条件としての使用年数は「2～3 年」が最も多い。
 - ・ 部品の再利用は「有」が 6 割程度で、再利用される部品は「サドル」、「車輪・タイヤ」、「ライト」などが多い。
- ② 自治体からの払い下げの状況
- ・ 払い下げの有無については、小売店で「無」が 80.1%、大型店で「無」が 85.7%と多い。
 - ・ 払い下げは、「放置対策部署から」が小売店 97.9%、大型店 98.4%と大半を占める。
 - ・ 払い下げ台数の平均は、小売店 1 店当たり 85 台、大型店 1 店当たり 423 台である。
 - ・ 自治体から払い下げを受ける理由は、小売店、大型店とも「再生自転車のニーズがある」、「再利用することが大事」が多い。
 - ・ 払い下げを受ける場合に重視する条件は、小売店、大型店とも「一定の金額以下である」が最も多い。
- ③ 再生自転車における製造者責任の認知度
- ・ 再生自転車における製造者責任については、小売店、大型店とも「よく知っている」が 5 割を超え、「聞いたことがある」を合わせると 8 割～9 割で認知度は概ね高いといえる（平成 15 年と同様）。
- ④ 引き渡し（処理）の料金
- ・ 引き渡し（処理）の料金については、引渡し先又は持ち込む場合や引き取りにくる場合で異なるが、産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」の場合が、5 割、「有料」の場合は、業者に料金を支払う場合が多い。なお、平均金額は 424 円（引き取りにくる場合、平均金額 1,107 円）である。
- ⑤ 再生・販売の状況及び問題点
- ・ 再生・販売のルートは小売店の場合、自社販売が 84.0%と多いが、大型店では、輸出業者へ販売 39.5%の方が自社販売 37.4%より多い。
 - ・ 再生自転車の販売価格は小売店、大型店とも「5000～7999 円」が 6 割程度を占め、平均販売価格は 5000 円程度である。

- ・ 再生・販売する場合の問題点は、「再生に手間がかかる」が小売店 52.0%、大型専門店 77.3%と最も多い（「再生車が売れない」は、小売店 20.4%、大型専門店 12.2%）。

⑤ 電動アシスト自転車の処理及び問題点

- ・ 電動アシスト自転車のバッテリーの処理は、「メーカー・バッテリーメーカーが回収」が最も多く、問題点としては、「適切な処理方法がわからない」が最も多い。

(3) 再資源化に向けた課題

① 社会全体として取り組むべき課題

- ・ 社会全体として取り組むべき課題は、「駐輪場の整備」、「処理施設の整備」が多い。

② 製造業者への要望

- ・ 製造業者への要望としては、「丈夫で高品質な自転車の製造」が最も多い。

③ 輸入業者への要望

- ・ 輸入業者への要望としては、「製造者の特定できる自転車の輸入」や「丈夫で高品質な自転車の輸入」が多い。

④ ユーザーが取り組むべき課題

- ・ ユーザーが取り組むべき課題は「自転車を大事に使用する意識の養成」や「丈夫で高品質な自転車購入の積極化」が多い。

⑤ 自治体に取り組むべき課題

- ・ 自治体に取り組むべき課題は「不要自転車の再資源化を行う事業者への政策的支援」や「不要自転車の再資源化に関する PR 等の広報宣伝」が多い。

⑥ 自らの店舗が取り組むべき課題

- ・ 自らの店舗が取り組むべき課題は、「丈夫で高品質の自転車の販売」やユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が多い。

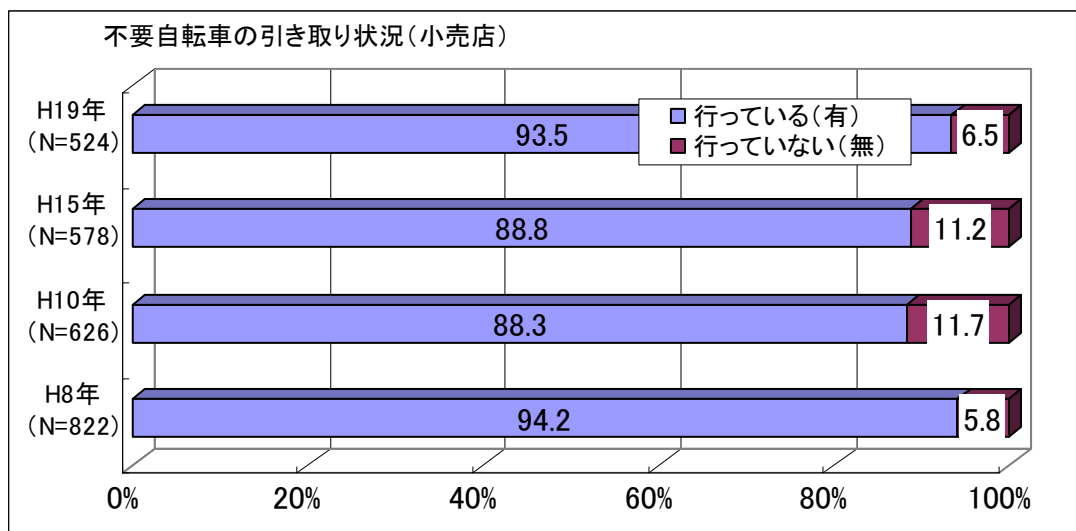
3. 1 小売店調査

3.1.1 個人ユーザーから引き取る不要自転車の状況

(1) 引き取りの有無

不要自転車の引き取りは、9割強（93.5%）の小売店が行っている。

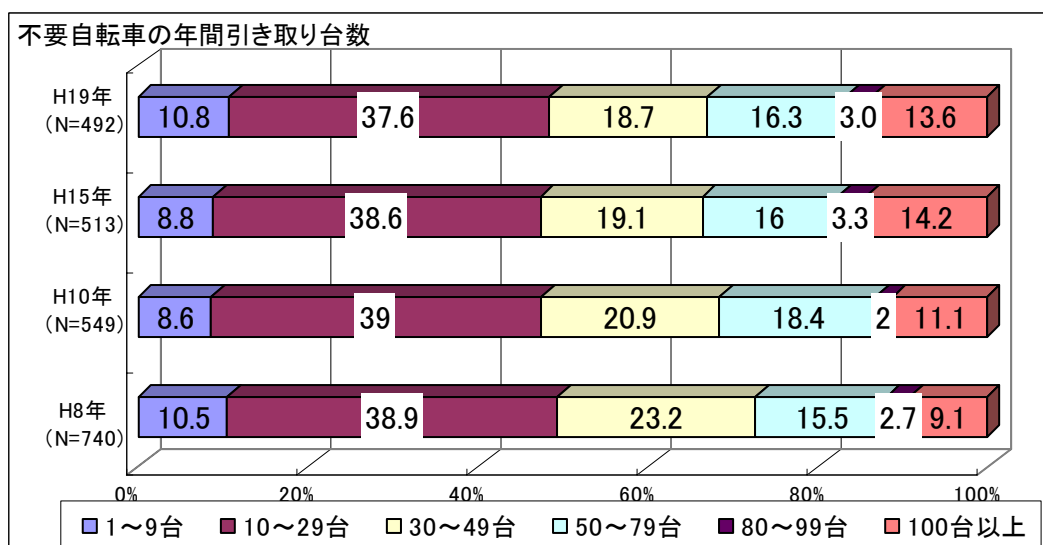
図表 3-1-1 設問 1 a (引き取りの有無)



(2) 引き取り台数

不要自転車の引き取り台数は、「10～29台」が4割弱で、「100台以上」も1割以上を占める。平均引き取り台数は47台で、平成10年度は42台、平成15年度は50台である。

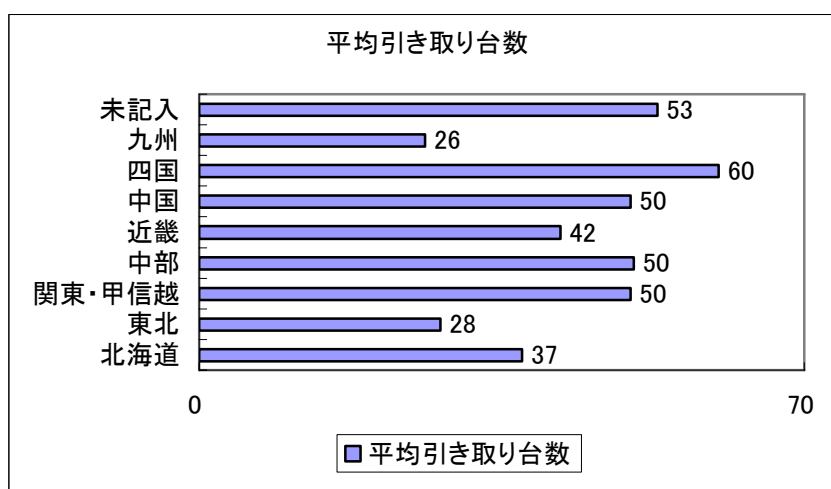
図表 3-1-2 設問 1b (引き取り台数)



また、地域別8ブロック（北海道、東北、関東・甲信越、中部、近畿、中国、四国、九州）での引き取り台数の平均値の比較を下図表に示す。

ブロックごとにばらつきがある。

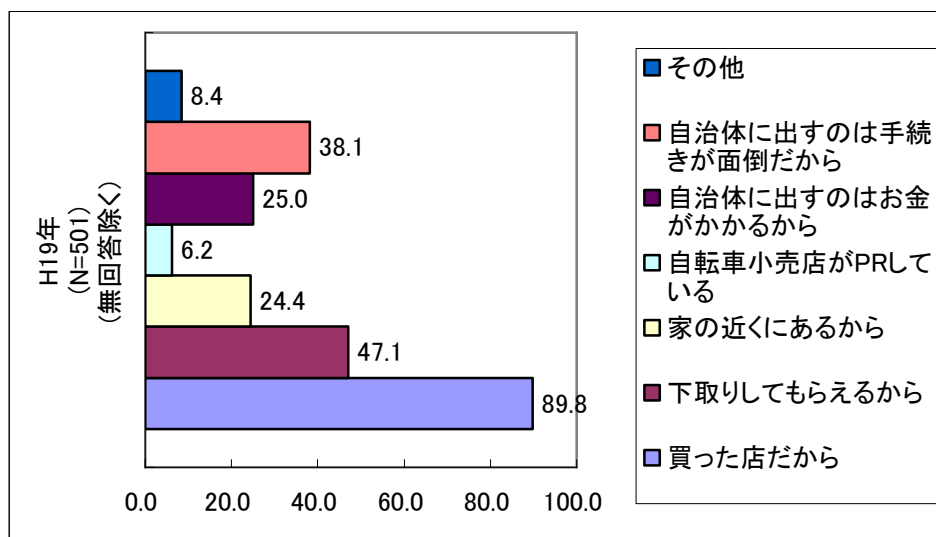
図表 3-1-3 地域ブロック別引き取り台数の平均値の比較



(3) 小売店に持ち込む理由

小売店に不要自転車を持ち込む理由は、9割が「買った店だから」で、「下取りしてもらえ
から」や「自治体に出すのは手続きが面倒だから」も多い。

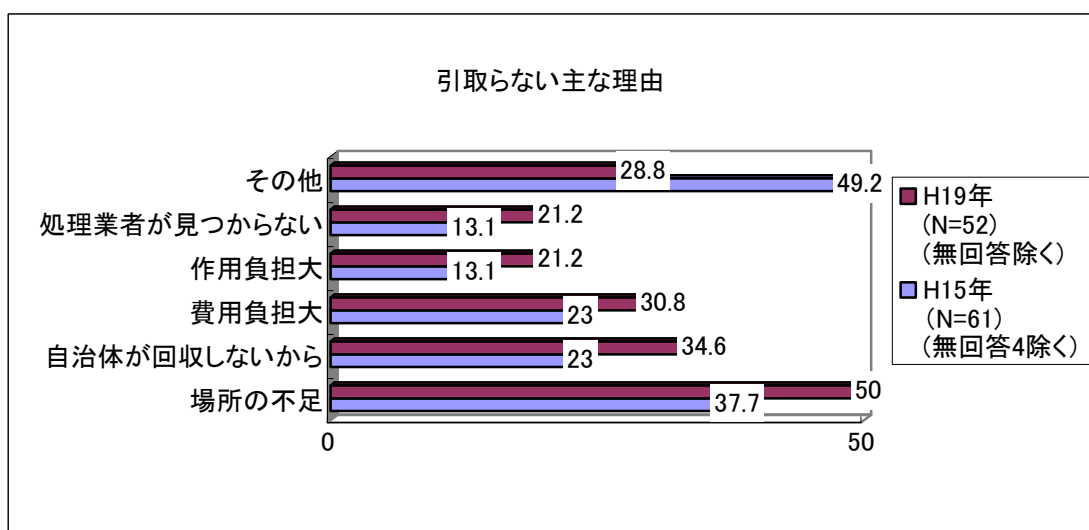
図表 3-1-4 設問 1c (小売店に持ち込む理由)



(4) 引き取らない理由

引き取らない理由としては、「場所の不足」(50%)、「自治体が回収しないから」(34.6%)、「費
用負担大」(30.8%)の割合が高い。

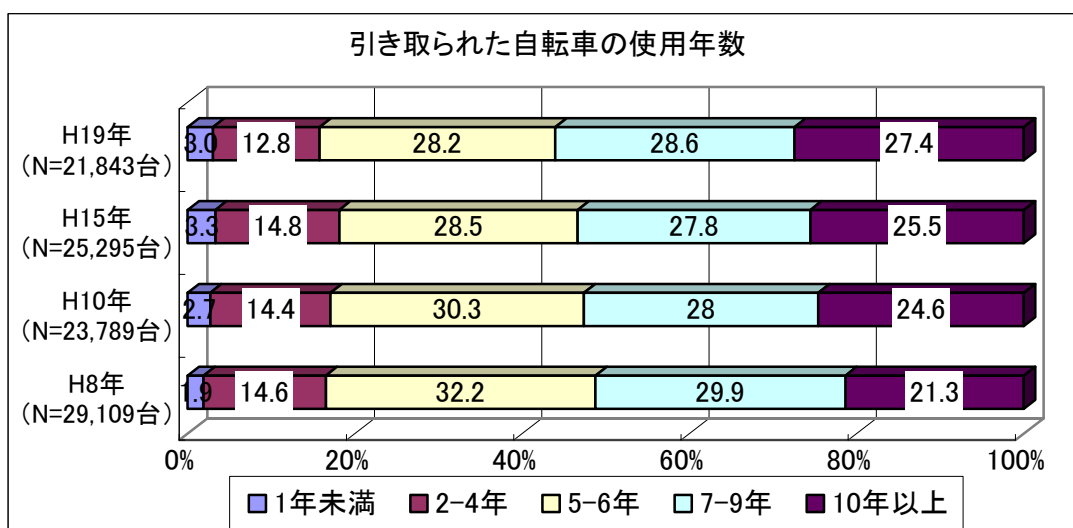
図表 3-1-5 設問 1d (引き取らない理由)



(5) 引き取った不要自転車の使用年数

引き取った自転車の使用年数は、「7～9年」が最も多いが、「5～6年」、「10年以上」も同程度に多い。

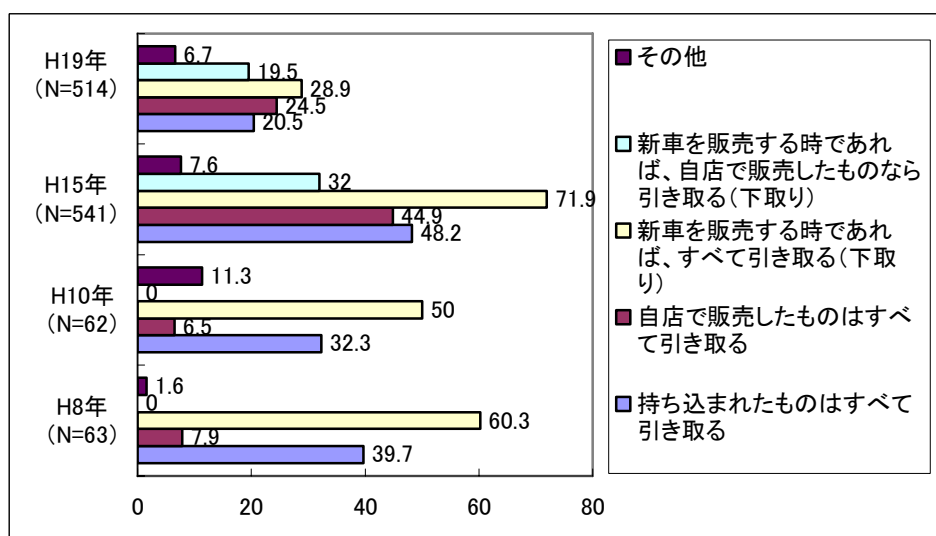
図表 3-1-6 設問 2 (引き取った不要自転車の使用年数)



(6) 引き取り要請への対応

引き取り要請への対応は、「新車を販売する時であれば、すべて引き取る(下取り)」が 28.9%と最も多いが、他も 2 割程度である。

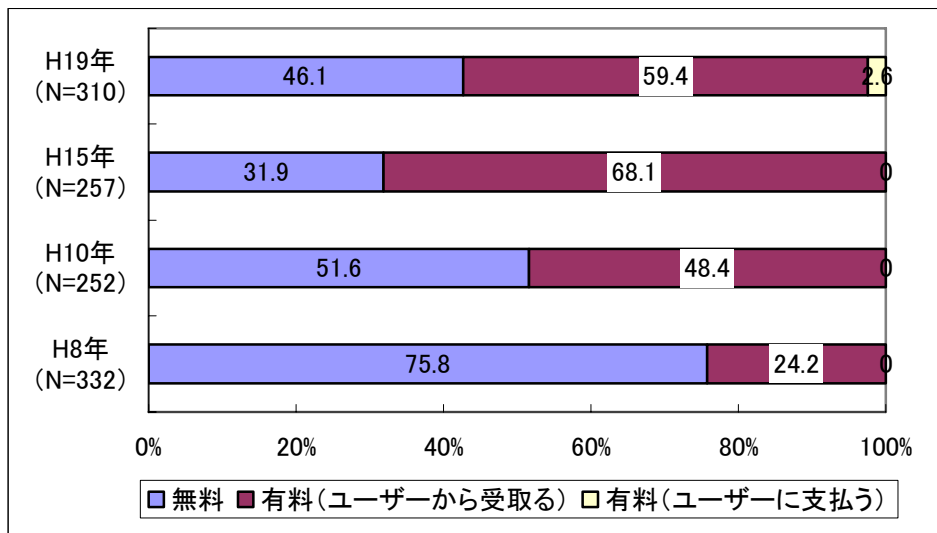
図表 3-1-7 設問 3 (引き取り要請への対応)



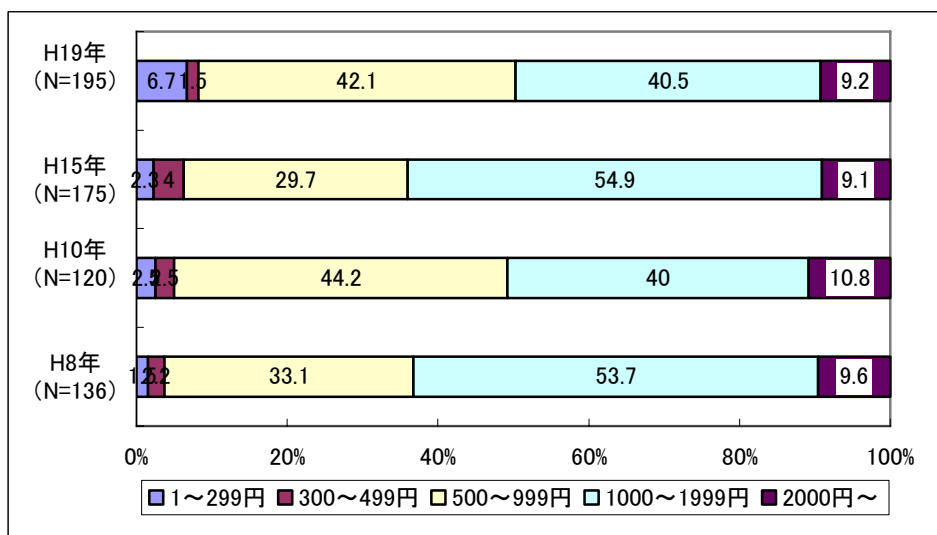
①持ち込まれたものはすべて引き取る場合

持ち込まれたものはすべて引き取る場合、「有料（ユーザーから受取る）」（59.4%）が多く、金額は「500～999円」（42.1%）及び「1000～1999円」（40.5%）が多い。平均金額は903円でこれまでの調査結果の平成10年914円、平成15年974円と比べ低い。

図表 3-1-8 設問 3a（持ち込まれたものはすべて引き取る）（無料/有料）



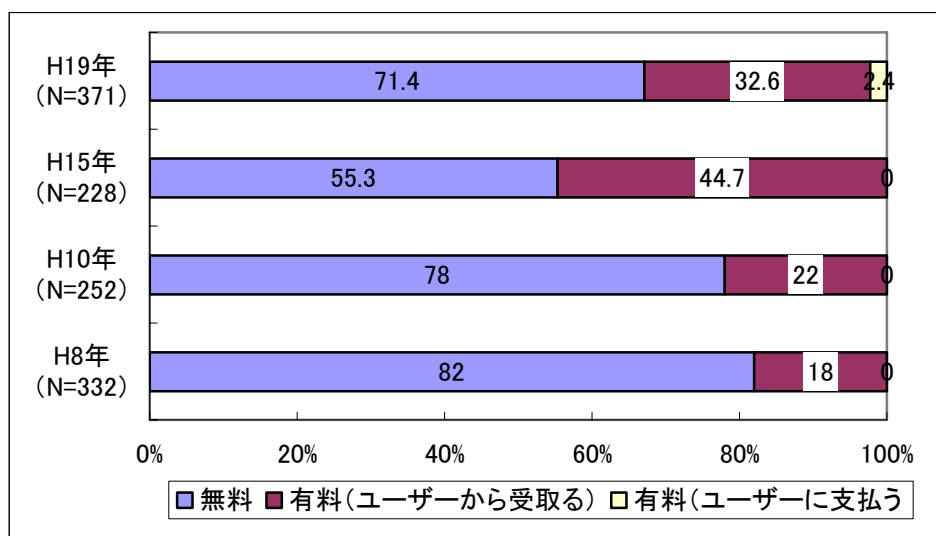
図表 3-1-9 設問 3a（持ち込まれたものはすべて引き取る）（金額）



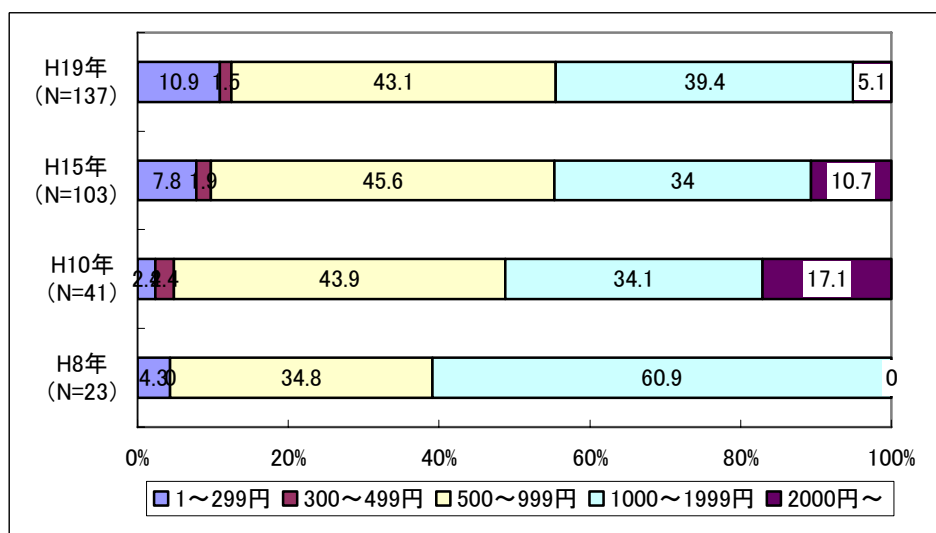
②自店で販売したものはすべて引き取る場合

自店で販売したものはすべて引き取る場合、「無料」(71.4%)が多い。有料の場合は、「有料(ユーザーから受取る)」(32.6%)が多く、金額は「500~999円」(43.1%)及び「1000~1999円」(39.4%)が多い。平均金額は794円でこれまでの調査結果の平成10年1,081円、平成15年849円と比べ低い。

図表 3-1-10 設問 3b (自店で販売したものはすべて引き取る) (無料/有料)



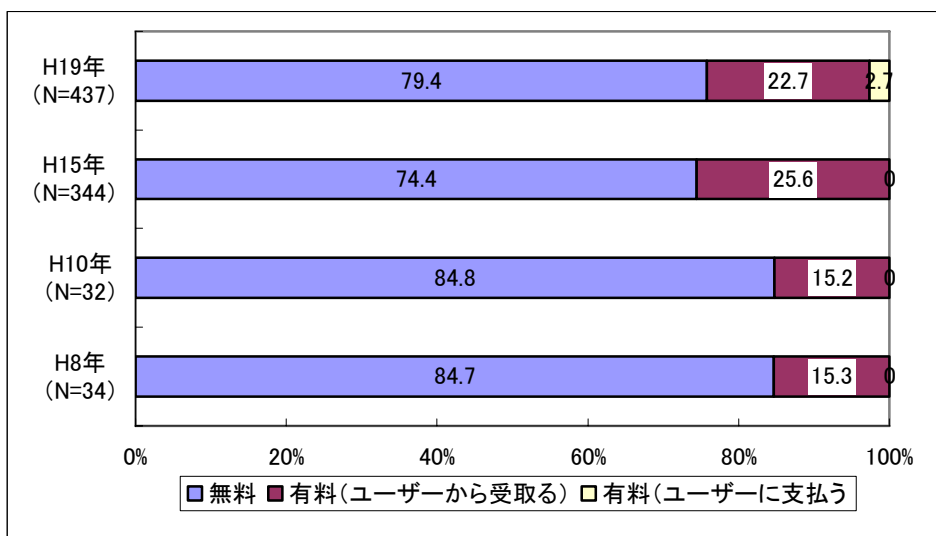
図表 3-1-11 設問 3b (自店で販売したものはすべて引き取る) (金額)



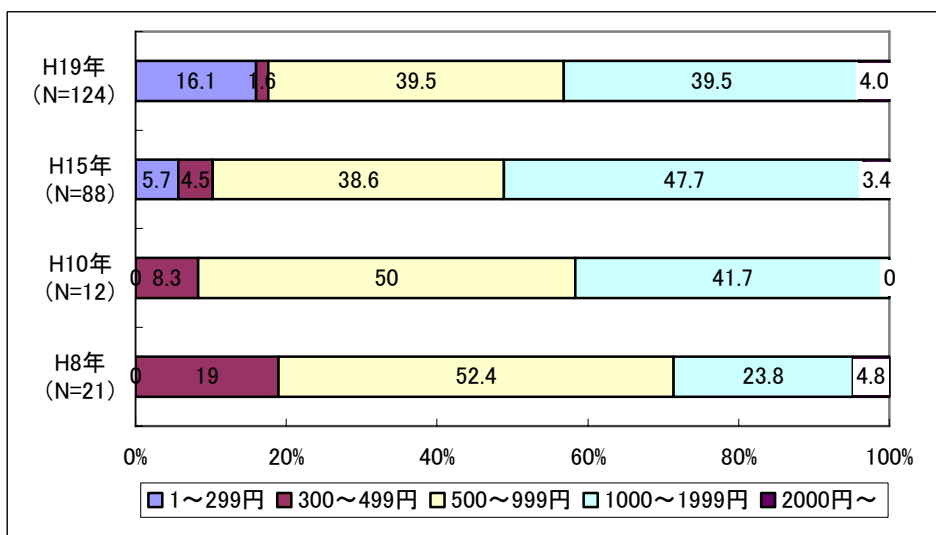
③新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）場合

新車を販売する時であれば、すべて引き取る場合、「無料」（79.4%）が多い。有料の場合は、「有料（ユーザーから受取る）」（22.7%）が多く、金額は「500～999円」（39.5%）及び「1000～1999円」（39.5%）が多い。平均金額は728円でこれまでの調査結果の平成10年1,090円、平成15年804円と比べ低い。

図表 3-1-12 設問 3c（新車を販売する時であれば、すべて引き取る）（無料/有料）



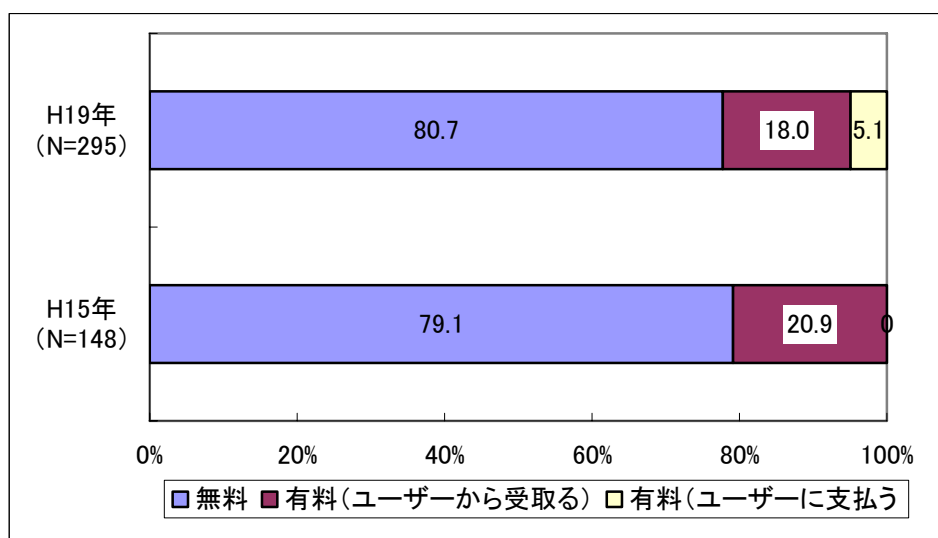
図表 3-1-13 設問 3c（新車を販売する時であれば、すべて引き取る）（金額）



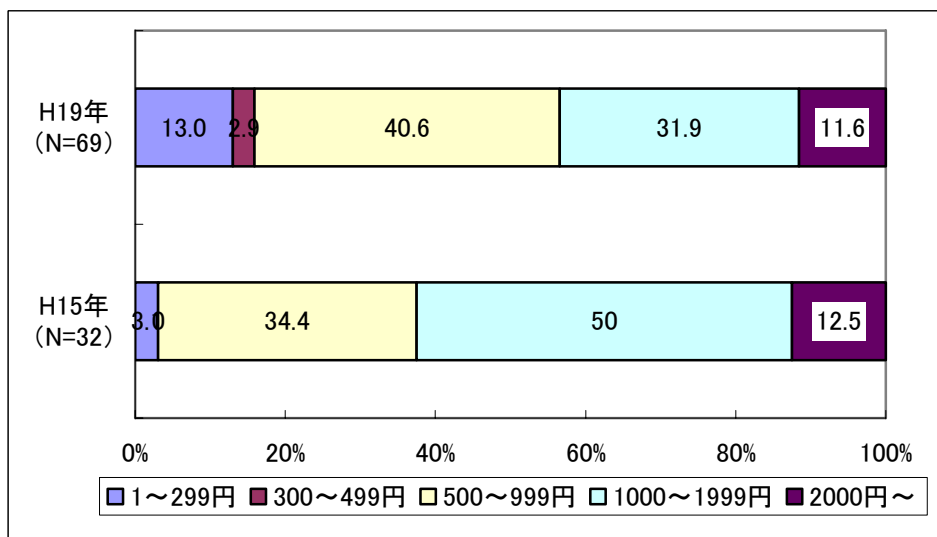
④新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る（下取り）場合

新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る場合、「無料」（80.7%）が多い。有料の場合は、「有料（ユーザーから受取る）」（18.0%）が多く、金額は「500～999円」（40.6%）及び「1000～1999円」（31.9%）が多い。平均金額は804円でこれまでの調査結果の平成15年1,022円と比べ低い。

図表 3-1-14 設問 3d（新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る）（無料/有料）



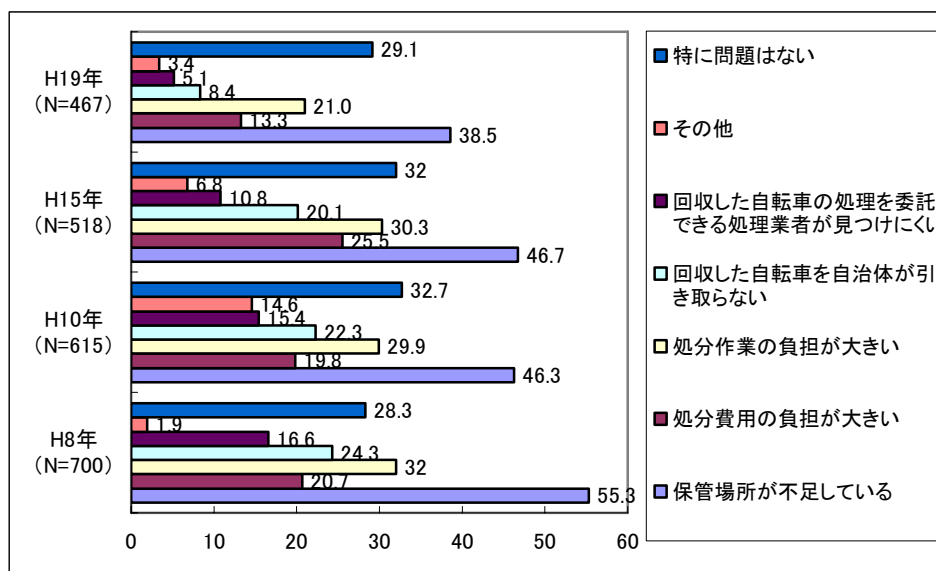
図表 3-1-15 設問 3d（新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る）（金額）



(7) 引き取る上での問題点

引き取る上での問題点は、「保管場所が不足している」が 38.5%、「特に問題はない」が 29.1%と多い。これまでの調査結果でも「保管場所が不足している」が最も多い。

図表 3-1-16 設問 4 (引き取る上での問題点)

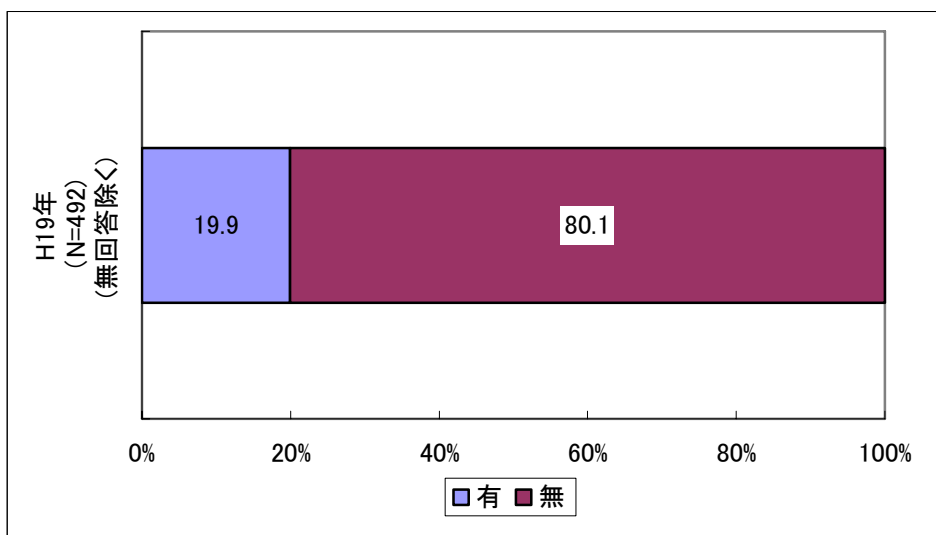


3.1.2 自治体からの払い下げ自転車の状況

(1) 自治体からの払い下げの有無

自治体からの払い下げについては、「無」が80.1%で「有」は2割弱である。

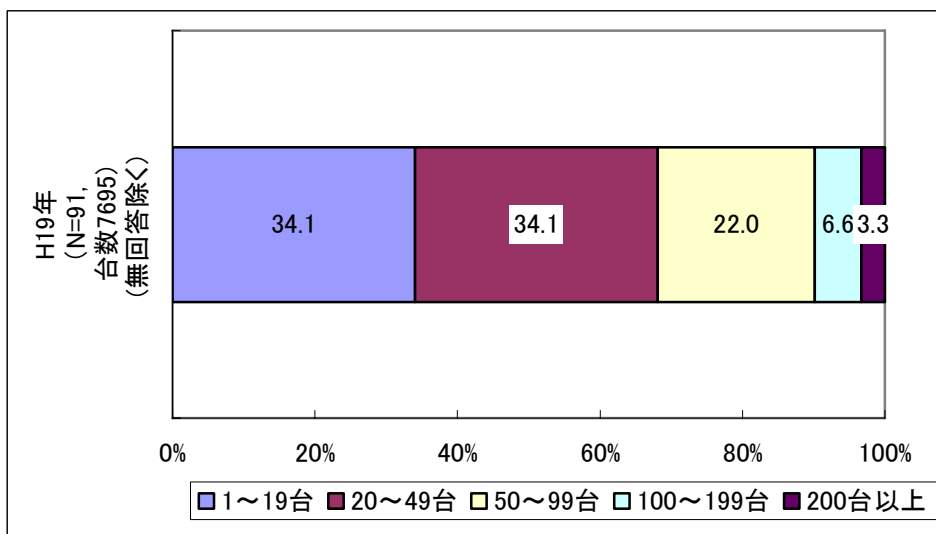
図表 3-1-17 設問 5a (自治体からの払い下げの有無)



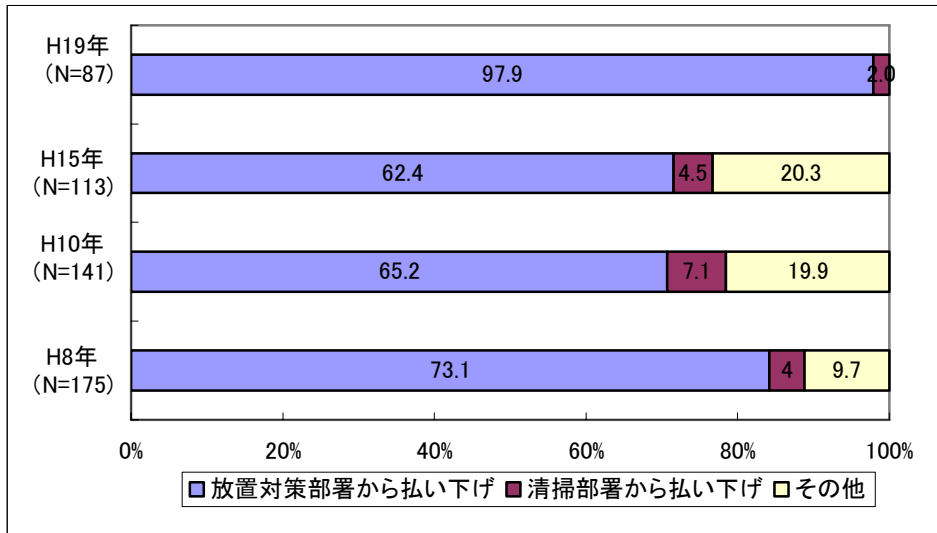
(2) 自治体からの払い下げ自転車の台数

自治体からの払い下げ自転車の台数は、「1～19台」が34.1%、「20～49台」が34.1%と多い。平均台数は、1店当たり年間85台である。また、自治体からの払い下げ自転車は、「放置対策部署から」が97.9%とその大部分を占め、「清掃部署から」は非常に少ない。

図表 3-1-18 設問 5b (自治体からの払い下げ自転車の台数)



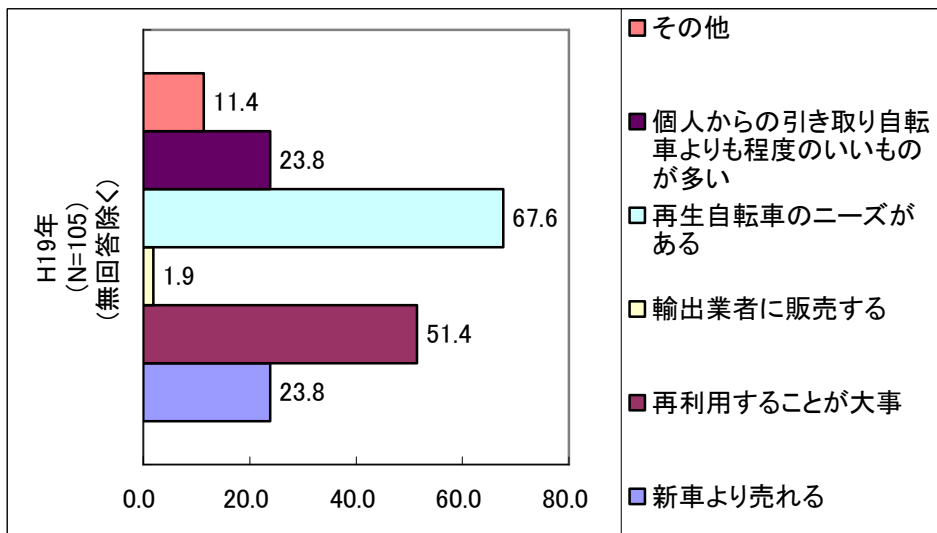
図表 3-1-19 設問 5b (台数の内訳割合)



(3) 自治体から払い下げを受ける理由

自治体から払い下げを受ける理由としては、「再生自転車のニーズがある」が 67.6%、「再利用することが大事」が 51.4%と多い。

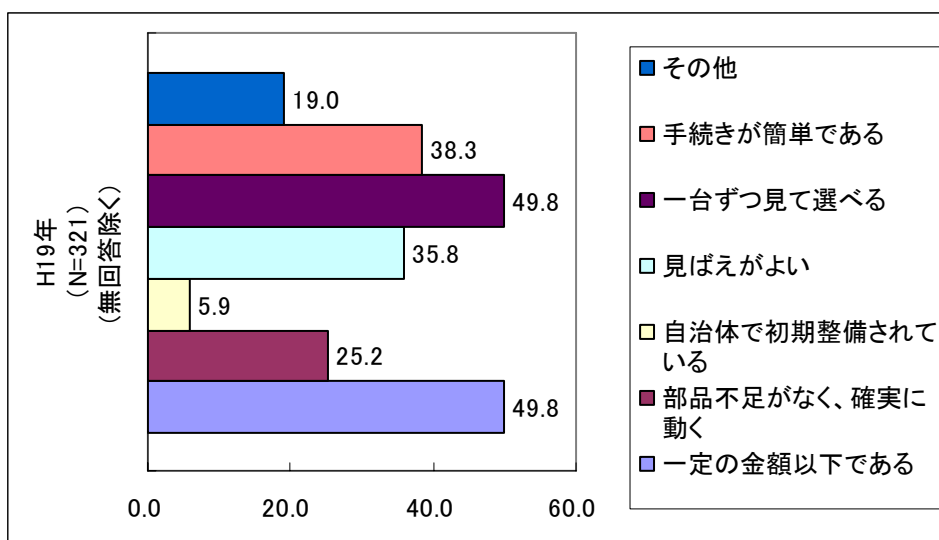
図表 3-1-20 設問 5c (自治体から払い下げを受ける理由)



(4) 自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件

自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件は、「一定の金額以下である」(49.8%)、「一台ずつ見て選べる」(49.8%)が最も多い。

図表 3-1-21 設問 6 (自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件)

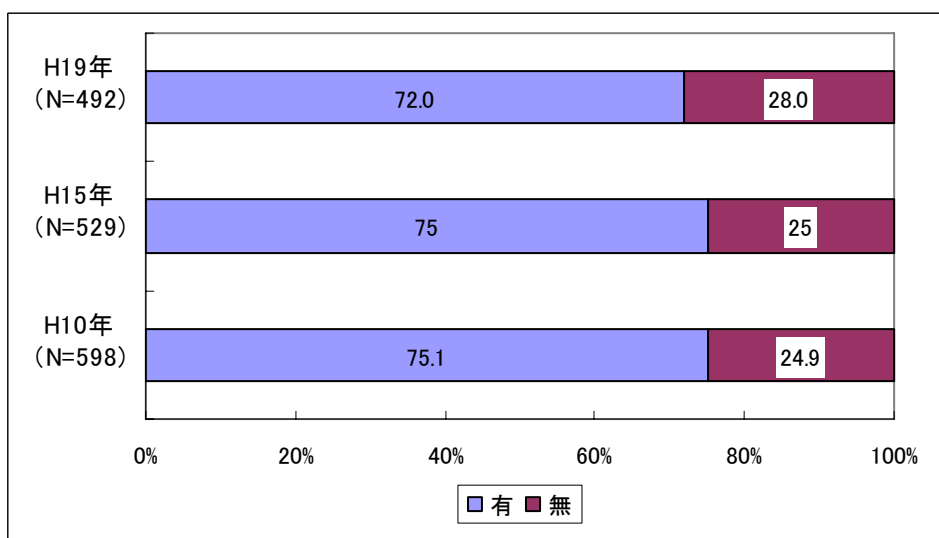


3.1.3 個人ユーザー及び払い下げ自転車の再生の有無及び販売ルート、販売台数、販売価格

(1) 再生の有無

再生の有無については、「有」が72.0%と多く、これまでの調査結果と同様である。

図表 3-1-22 設問 7a (再生の有無)

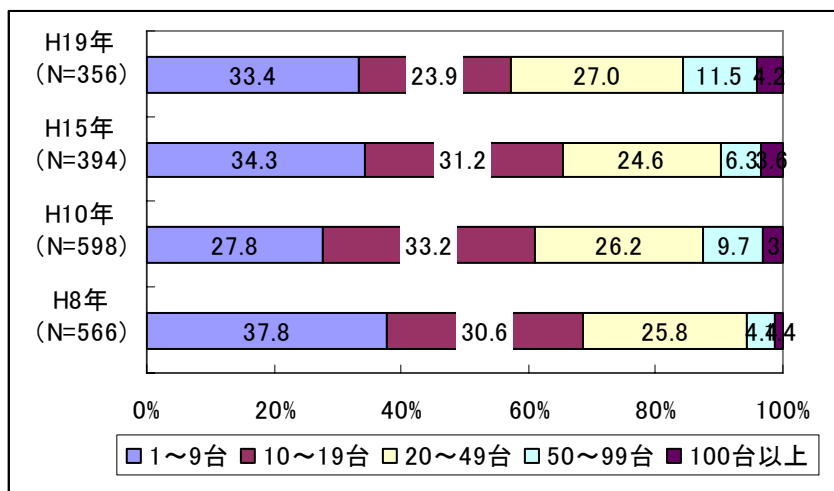


(2) 再生販売台数

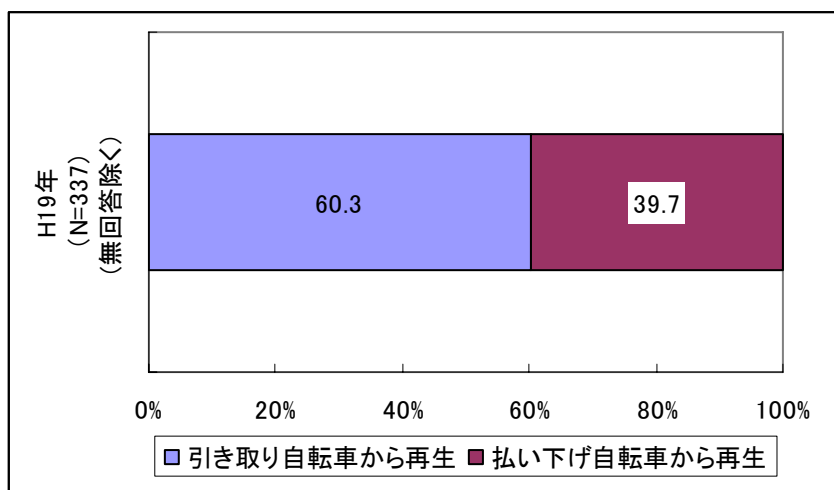
再生販売台数は、「1～9台」(33.4%)、「20～49台」(29.5%)が多いが、これまでの調査結果よりは20台以上の割合が高い。平均台数は25.2台で、平成8年度16台、平成10年度21台、平成15年度20台に比べ多い。

また、再生販売台数の内訳は、「引き取り自転車から再生」が60.3%と「払い下げ自転車から再生」より多い。

図表 3-1-23 設問 7b (再生販売台数)



図表 3-1-24 設問 7b (再生販売台数の内訳割合)

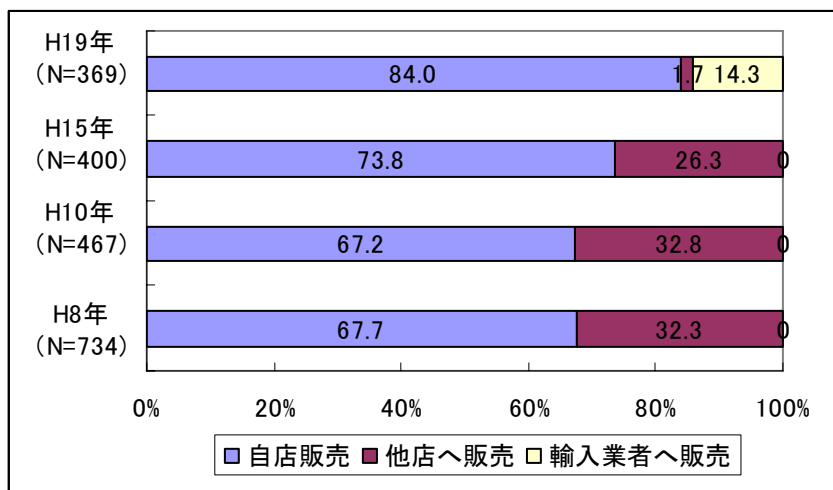


(3) 再生販売ルート

<販売ルート>

再生販売ルートは、「自店販売」が84.0%と8割強を占め、14.3%が輸出入業者で他店へ販売が少ない。なお、これまでの調査では、輸出入業者の項目は設定していない。

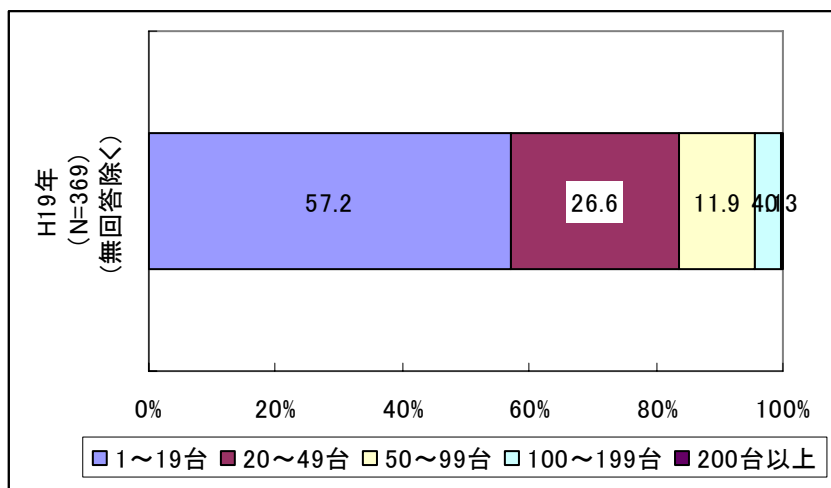
図表 3-1-25 設問 7c (再生販売ルート)



<販売台数>

また、再生自転車の自社販売台数は、「1~19台」(57.2%)が多い。平均は24.8台である。

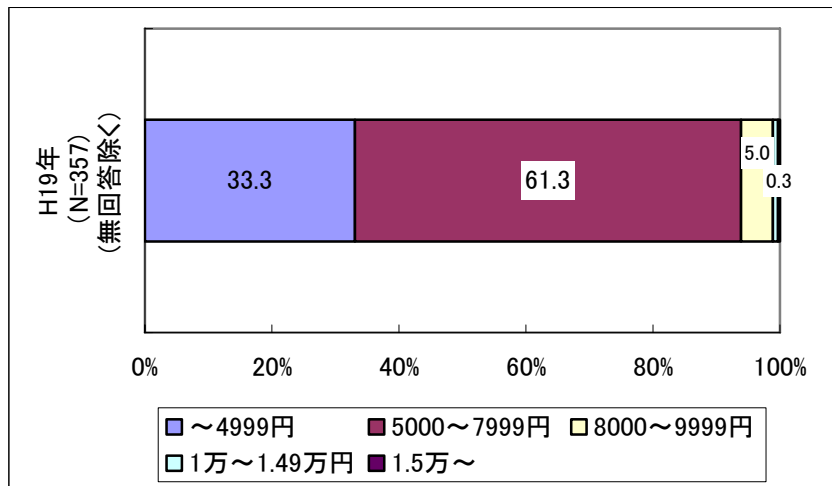
図表 3-1-26 設問 7c① (再生自転車の自社販売台数)



<販売価格>

再生自転車の販売価格は、「5000～7999円」（61.3%）が多い。平均販売価格は4992円である。

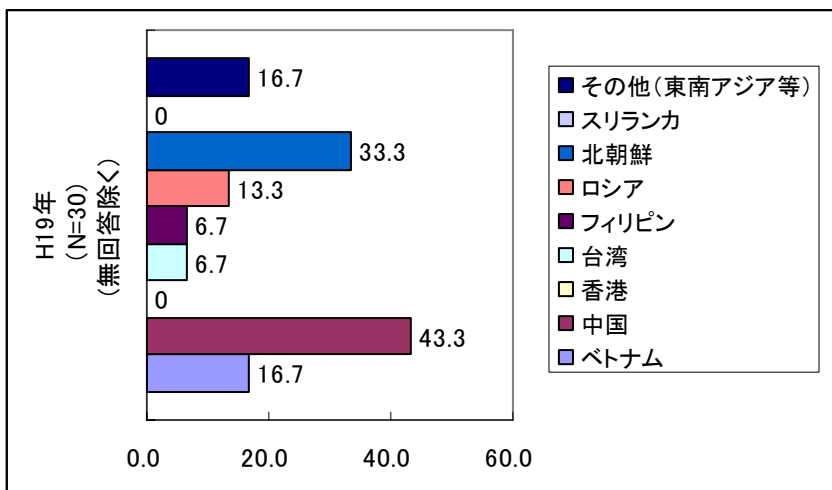
図表 3-1-27 設問 7c①（再生自転車の販売価格）



<販売先国>

輸出先国としては、「中国」、「北朝鮮」、「ベトナム」などが挙げられている。

図表 3-1-28 設問 7c③（輸出先国）

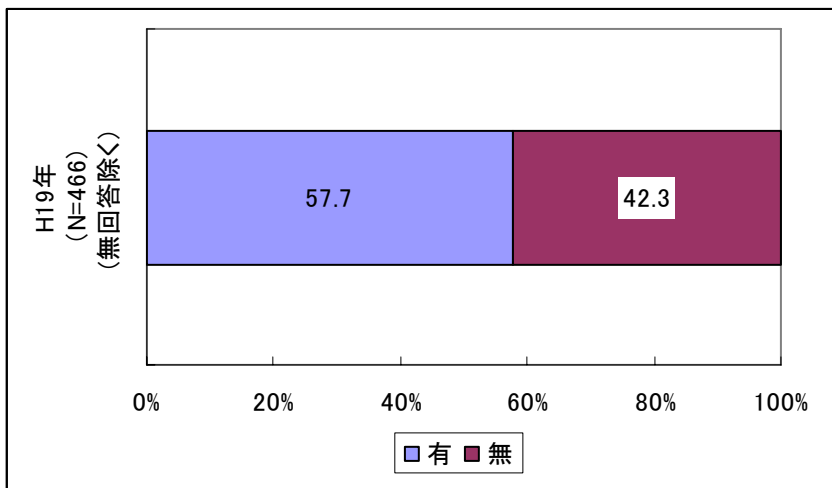


(4) 部品の再利用

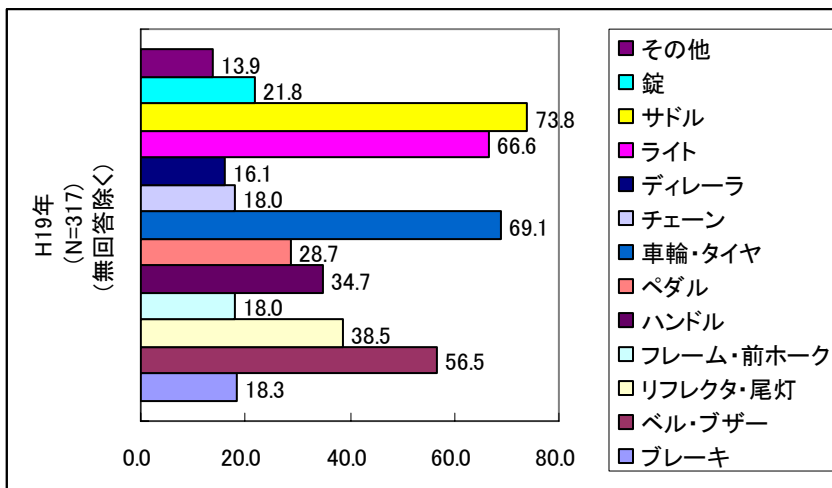
部品の再利用は、「有」が 57.7%と 6 割弱で「無」より多い。

また、再利用の部品は、「サドル」、「車輪・タイヤ」、「ライト」が多い。

図表 3-1-29 設問 7d (部品の再利用)



図表 3-1-30 設問 7 e(再利用の部品)

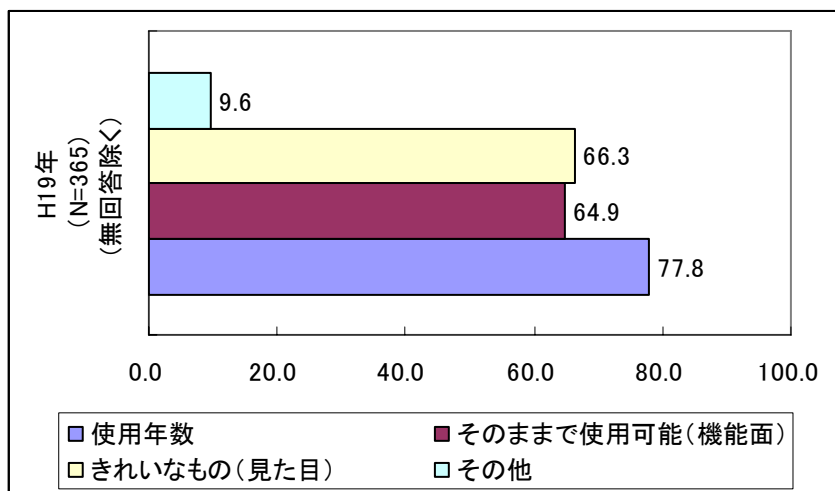


(5) 再生条件

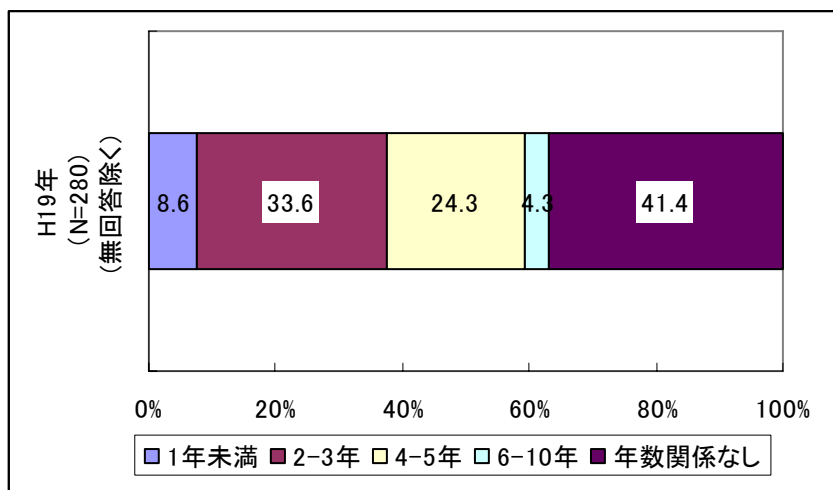
再生条件は、「使用年数」が77.8%と最も多いが、「そのまま使用可能（機能面）」、「きれいなもの（見た目）」も多い。

なお、再生条件としての使用年数は、「2～3年」（37.9%）が多いが、「年数関係なし」が41.4%と最も多い。

図表 3-1-31 設問 7f (再生条件)



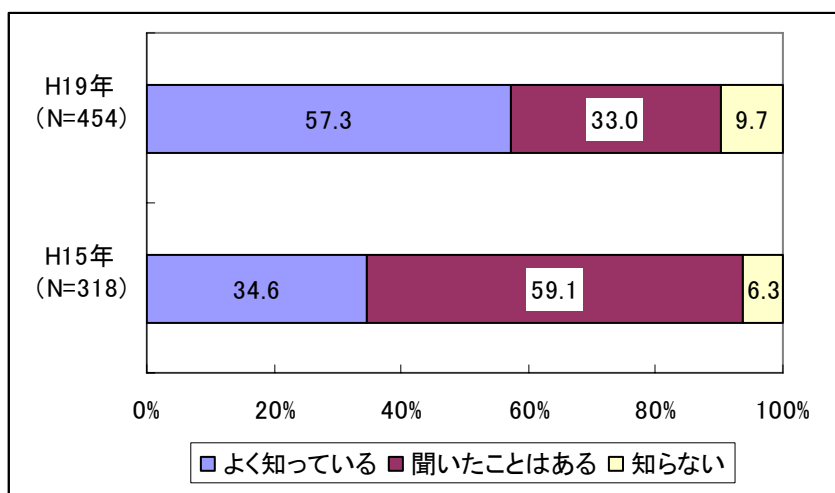
図表 3-1-32 設問 7f (使用年数)



(6) 製造者責任

再生自転車における製造者責任については、「よく知っている」が6割弱である。なお、「聞いたことはある」の33.0%を合わせると9割を超え、認知度は概ね高い。

図表 3-1-33 設問 7g (製造者責任)

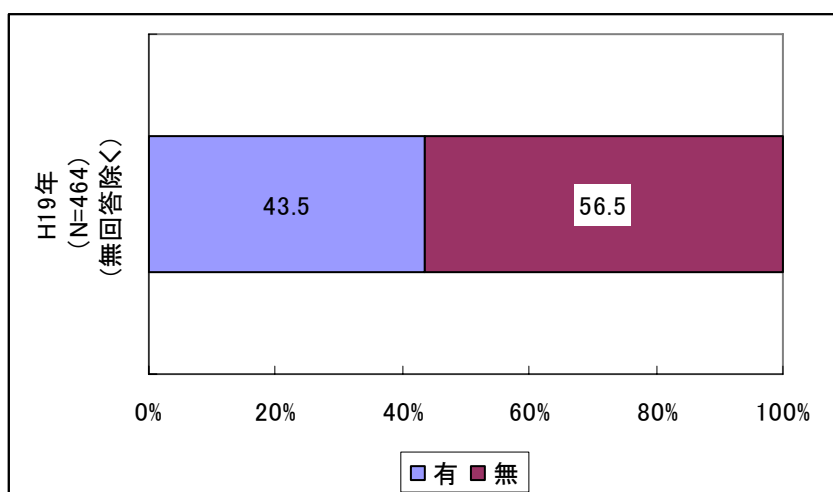


3.1.3 個人ユーザー及び払い下げ自転車の自ら再生せずに引き渡した台数等

(1) 自ら再生せずに引き渡した自転車の有無

自ら再生せず引き渡す小売店の方が若干(43.5%)少ない。

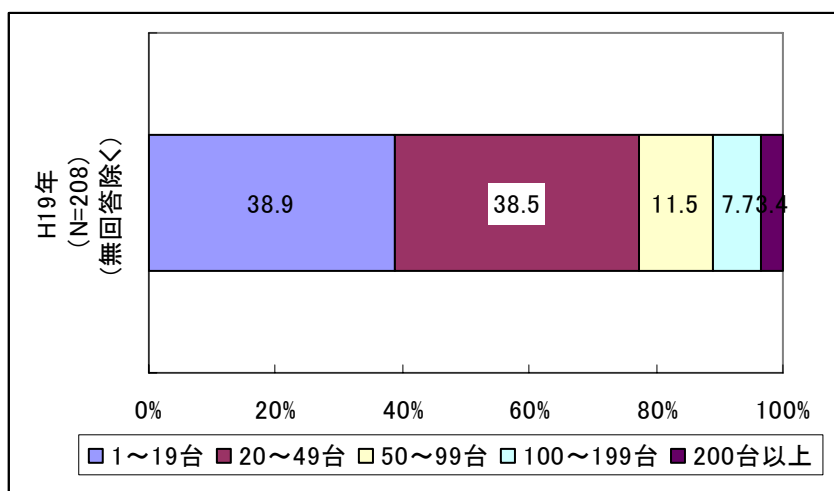
図表 3-1-34 設問 8a (自ら再生せず引渡し)



(2) 自ら再生せず引き渡した台数

自ら再生せず引き渡した台数は、「1～19台」が38.9%と最も多く、次いで「20～49台」が38.5%と多い。平均台数は41台である。

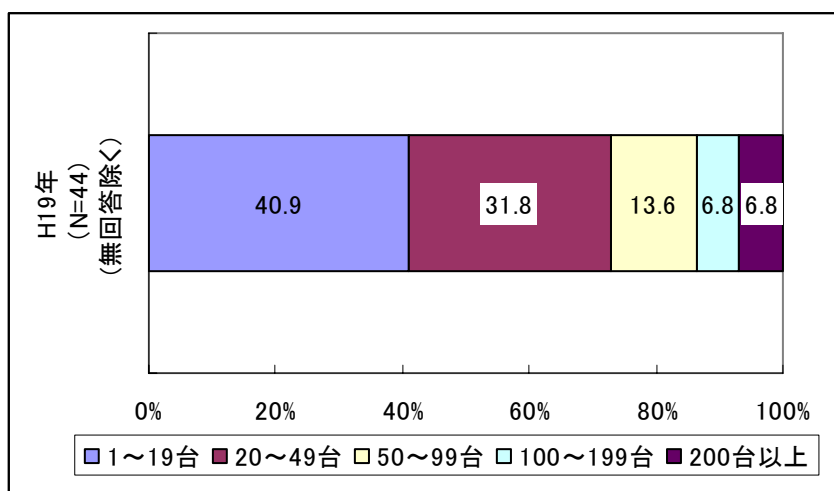
図表 3-1-35 設問 8a (自ら再生せず引渡し)



(3) 自ら再生せず引き渡したもののうち、輸出入業者に引き渡した場合の台数、費用等
<台数>

輸出入業者へ引き渡した台数は、「1～19台」(40.9%)が最も多く、次いで「20～49台」(31.8%)が多い。平均台数は49台である。

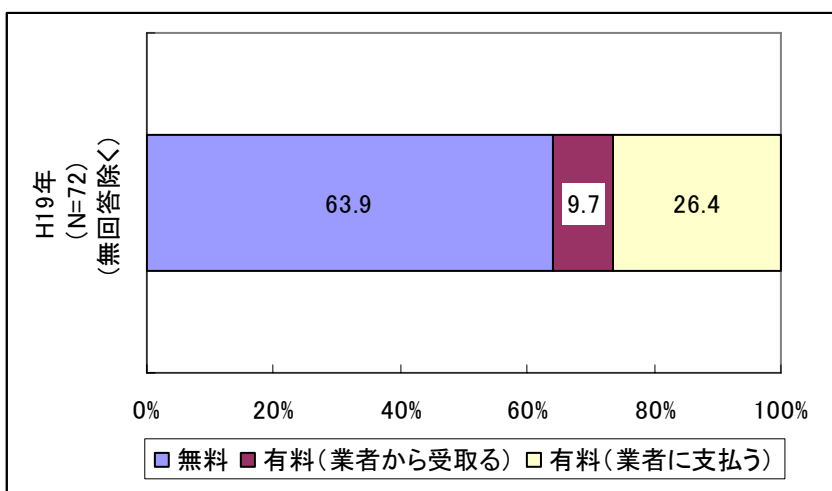
図表 3-1-36 設問 8c① (輸出入業者に引き渡した場合の台数)



＜持ち込む場合、無料/有料＞

輸出入業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、無料 6 割強 (63.9%) と多く、有料の場合は、業者に料金を支払う小売店 (26.4%) が多い。

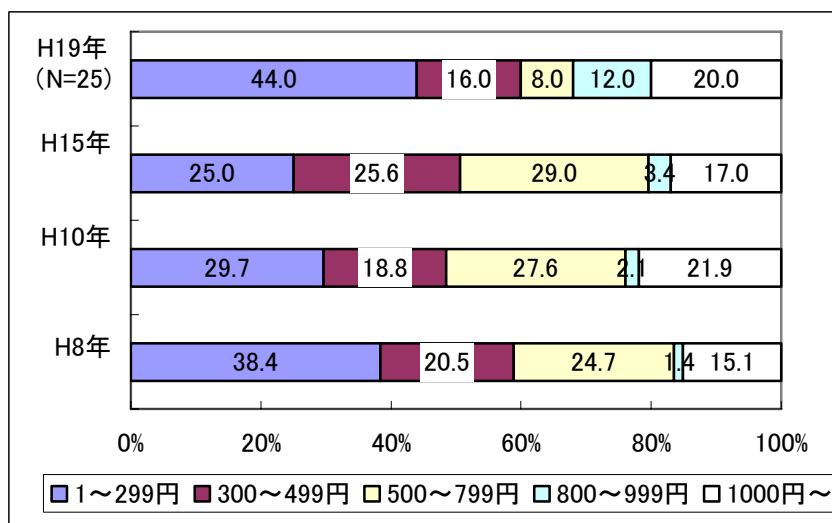
図表 3-1-37 設問 8c② (持ち込む場合、無料/有料)



＜持ち込む場合、価格＞

輸出入業者へ引き渡すときに持ち込む場合、価格は、「1～299円」が44.0%と最も多く、次いで「1000円以上」が20.0%と多い。平均価格は739円である。これまでの調査では平成8年464円、平成10年620円、平成15年485円である(ただし、これまでの調査は回収・処理業者全体の持ち込む場合の値である(今回950円))。

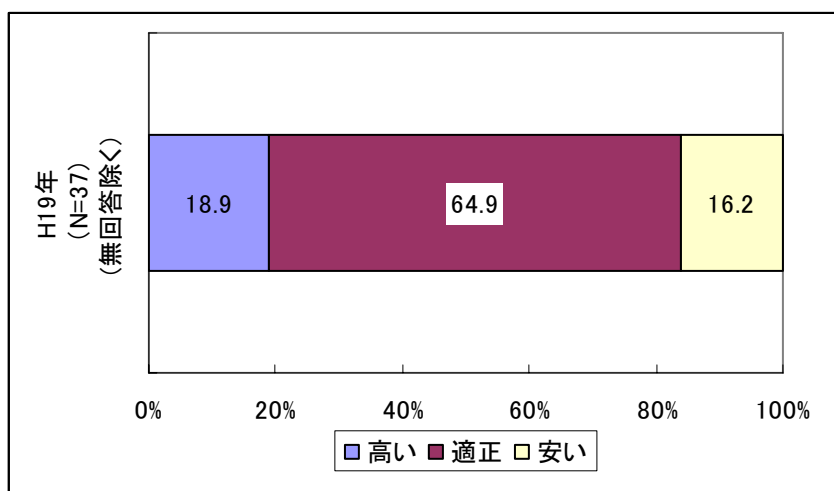
図表 3-1-38 設問 8c② (持ち込む場合、価格)



<持ち込む場合、費用の評価>

輸出入業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、費用は適正と思っている小売店が6割強で最も多い。

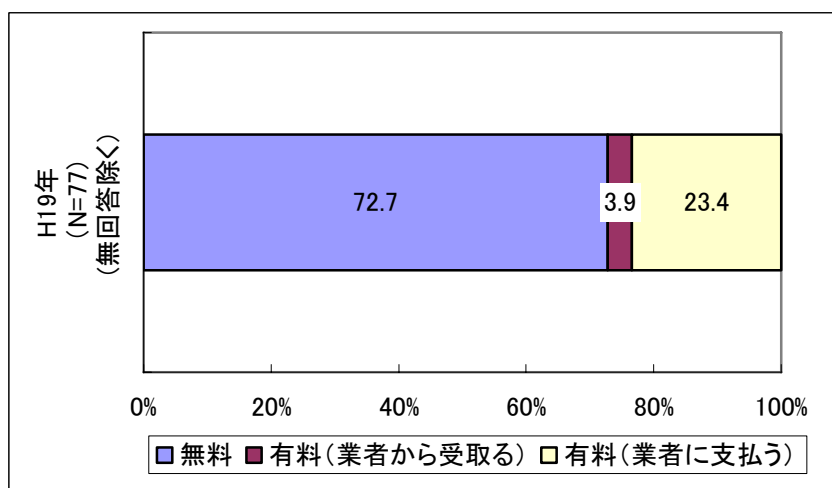
図表 3-1-39 設問 8c② (持ち込む場合、費用の評価)



<引き取りにくる場合、無料/有料>

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、無料が7割以上であり、有料の場合は、業者に支払う小売店 (23.4%) が大半である。

図表 3-1-40 設問 8c③ (引き取りにくる場合)

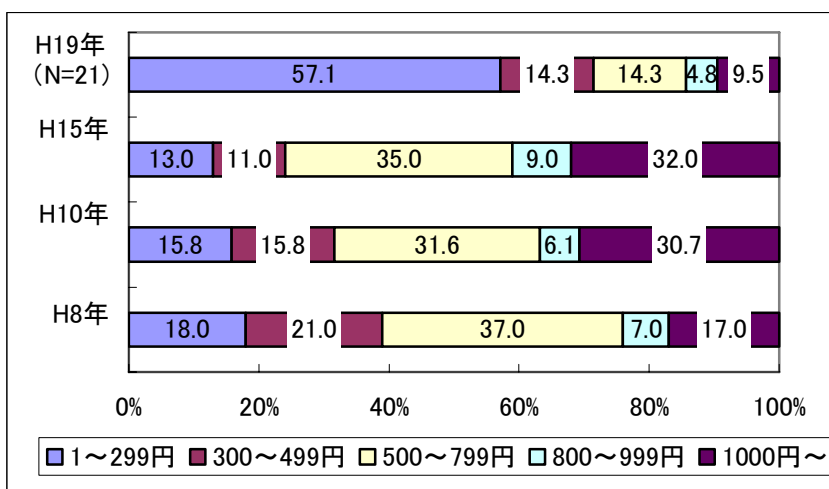


<引き取りにくる場合、価格>

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「1～299円」が57.1%と最も多い。

平均価格は465円である。これまでの調査では平成8年552円、平成10年760円、平成15年807円である（ただし、これまでの調査は回収・処理業者全体の引き取りにくる場合の値である（今回1438円））。

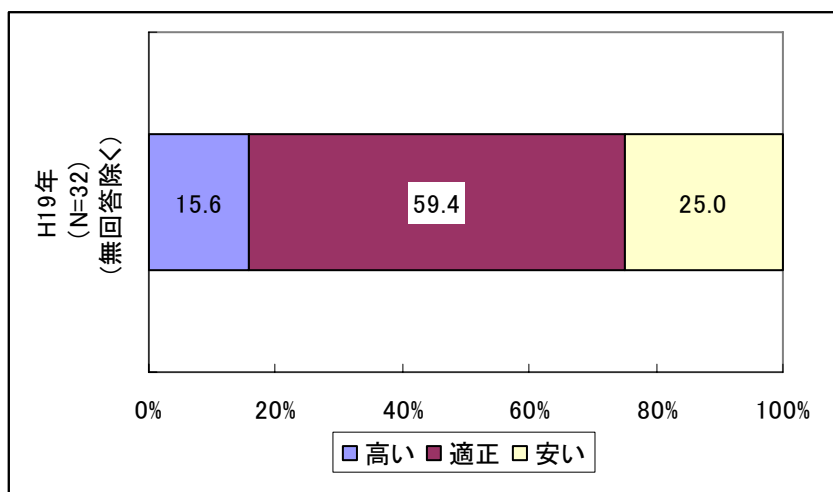
図表 3-1-41 設問 8c③（引き取りにくる場合、価格）



<引き取りにくる場合、費用の評価>

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、費用は適正と思っている小売店が6割弱であり、安いと思っている小売店も25.0%ある。

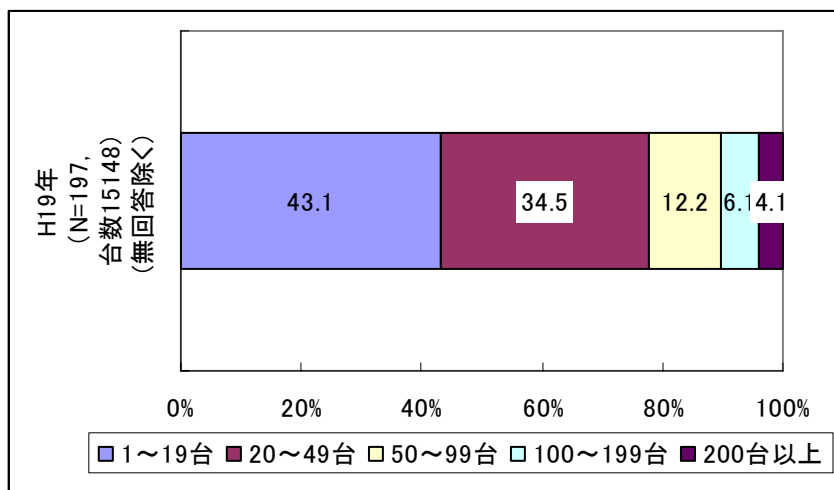
図表 3-1-42 設問 8c③（引き取りにくる場合、費用の評価）



(4) 自ら再生せず引き渡したもののうち、鉄屑業者に引き渡した場合の台数、費用等
 <台数>

鉄屑業者へ引き渡した台数は、「1～19台」(43.1%)が最も多く、次いで「20～49台」(34.5%)が多い。1店当たり年間平均77台である。

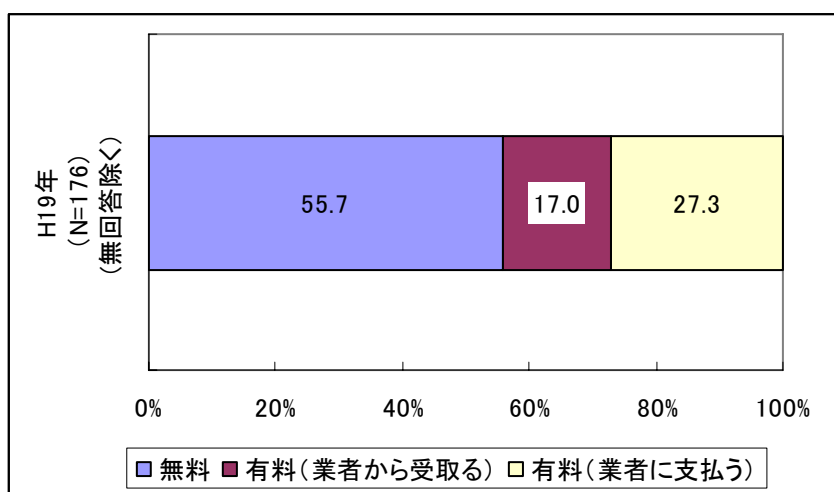
図表 3-1-43 設問 8d① (鉄屑業者へ台数)



<持ち込む場合、無料/有料>

鉄屑業者へ引き渡ときに持ち込む場合は、無料5割強(55.7%)と多く、有料の場合は、業者に料金を支払う小売店(27.3%)が多い。

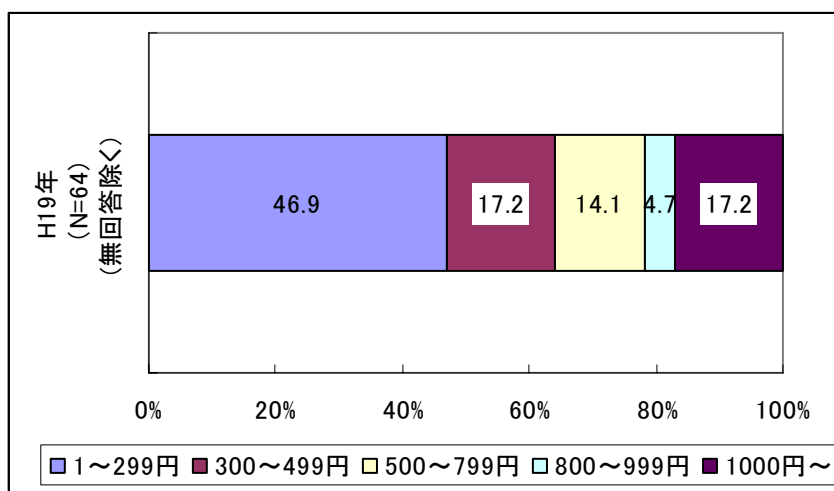
図表 3-1-44 設問 8d② (持ち込む場合、価格)



＜持ち込む場合、価格＞

鉄屑業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「1～299円」が最も多く、次いで「300～499円」と「1000円以上」と「1000円以上」が多い。平均料金は1,398円である。

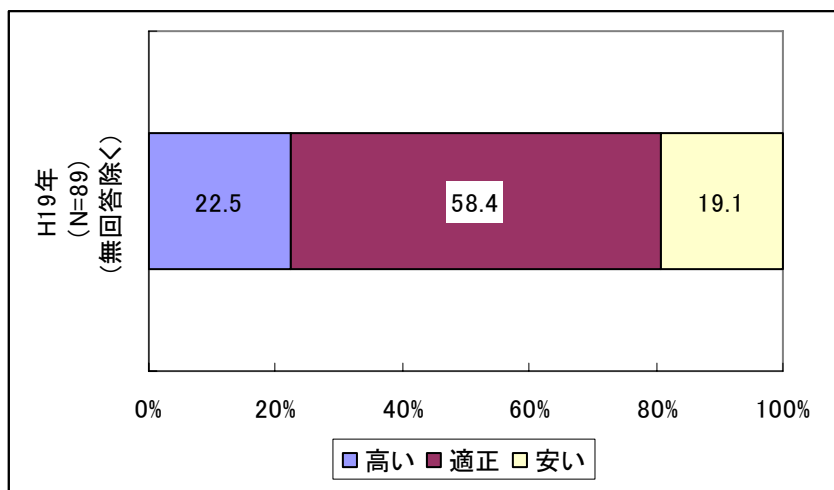
図表 3-1-45 設問 8d②（持ち込む場合、価格）



＜持ち込む場合、費用の評価＞

鉄屑業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「適正」と思っている小売店が6割弱、「高い」と思っている小売店が2割強である。

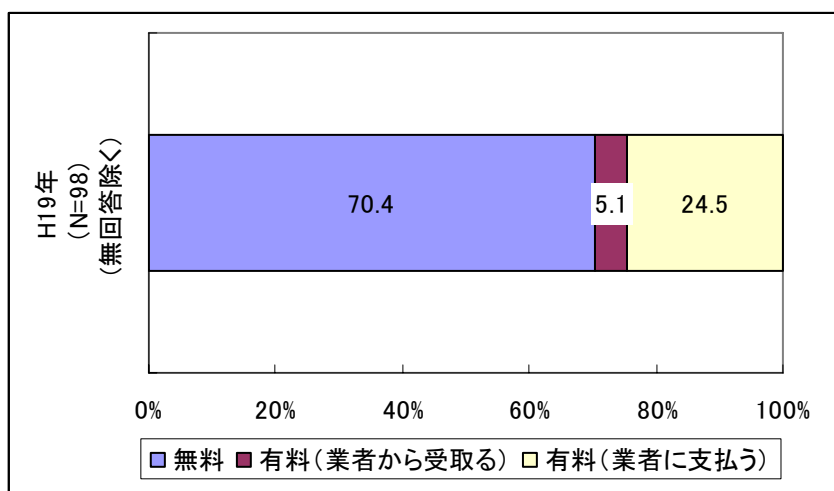
図表 3-1-46 設問 8d②（持ち込む場合、費用の評価）



<引き取りにくる場合、無料/有料>

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、無料7割（70.4%）と多く、有料の場合は、業者に料金を支払う小売店（24.5%）が大半である。

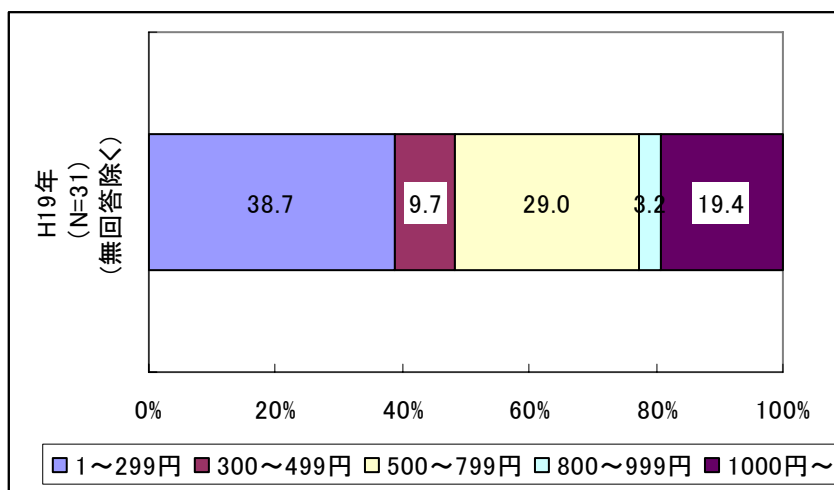
図表 3-1-47 設問 8d③（引き取りにくる場合）



<引き取りにくる場合、価格>

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「1~299円」（38.7%）が最も多く、次いで「500~799円」（29.0%）が多く、1,000円以上も多い。平均料金は2,552円である。

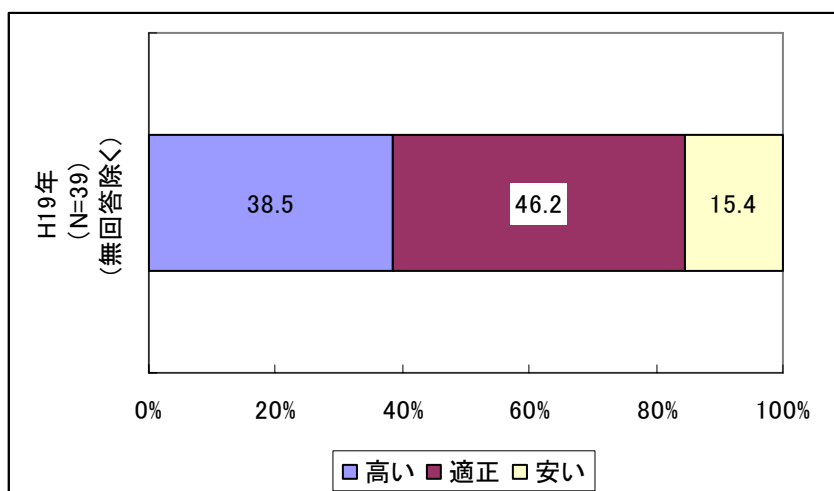
図表 3-1-48 設問 8d③（引き取りにくる場合、価格）



＜引き取りにくる場合、費用の評価＞

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「適正」と思っている小売店が5割弱で最も多く、次いで「高い」と思っている小売店が4割弱である。

図表 3-1-49 設問 8d③（引き取りにくる場合、費用の評価）

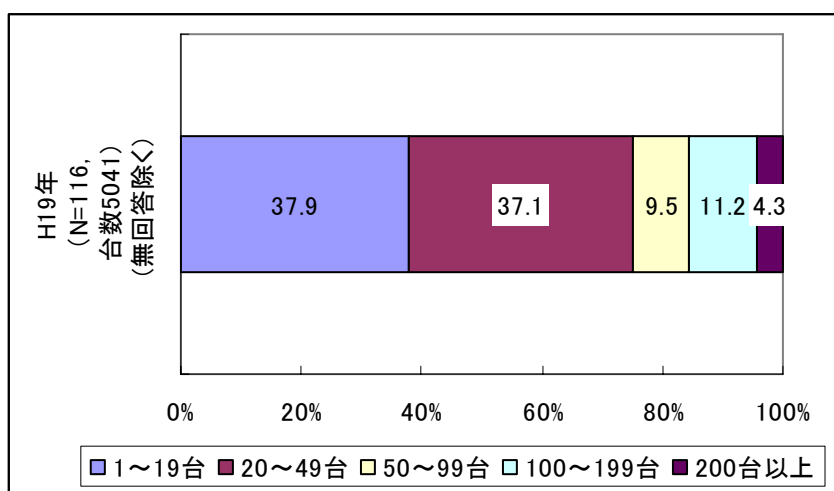


(5) 自ら再生せず引き渡したもののうち、産業廃棄物処理業者に引き渡した場合の台数、費用等

＜台数＞

産業廃棄物処理業者へ引き渡した台数は、「1～19台」(37.9%)、「20～49台」(37.1%)が多い。平均台数は43台である。

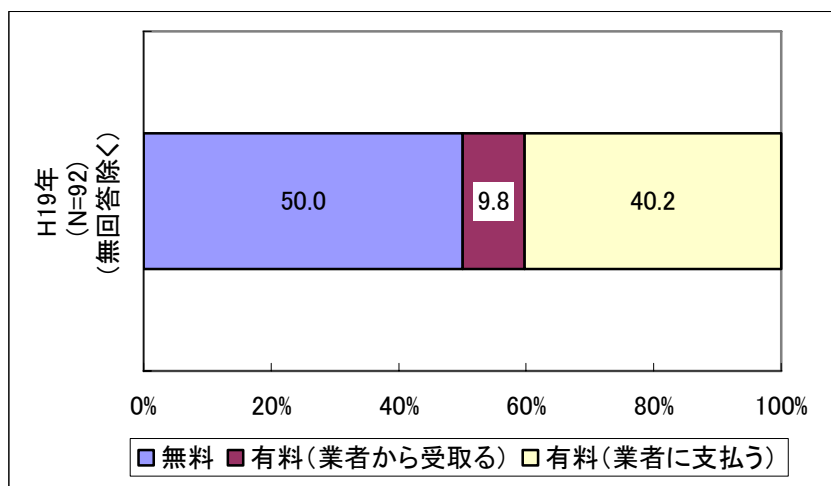
図表 3-1-50 設問 8e①（産業廃棄物処理業者に引き渡した場合の台数）



＜持ち込む場合、無料/有料＞

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」と「有料」とともに 5 割で、「有料」の場合は、業者に料金を支払う小売店（40.2%）が多い。

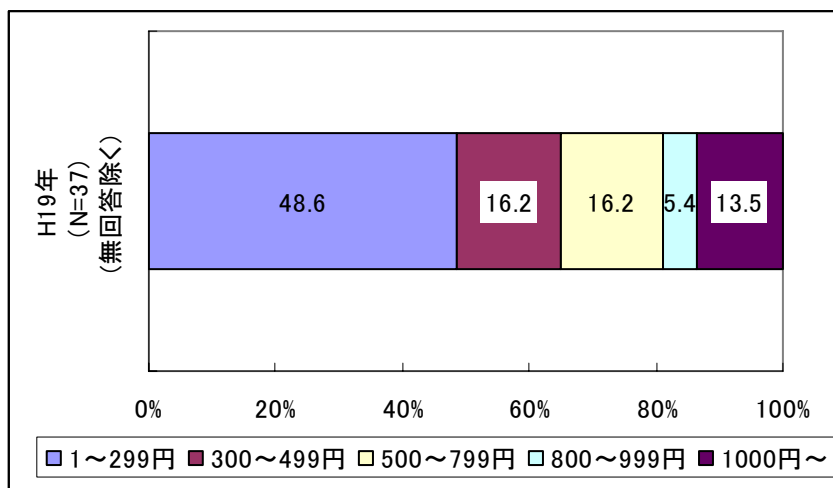
図表 3-1-51 設問 8e②（持ち込む場合、無料/有料）



＜持ち込む場合、価格＞

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「1～299 円」が約 5 割と最も多い。平均金額は 424 円である。

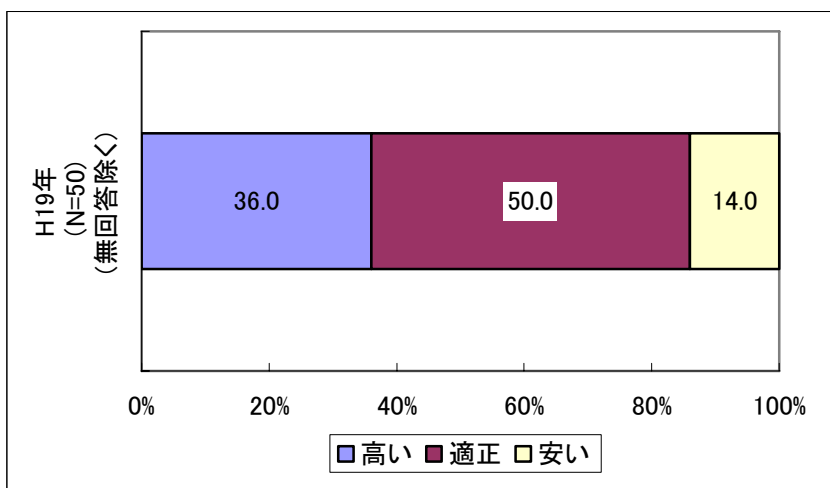
図表 3-1-52 設問 8e②（持ち込む場合、価格）



<持ち込む場合、費用の評価>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「適正」と思っている小売店が5割と多く、次いで「高い」と思っている小売店が36.0%である。

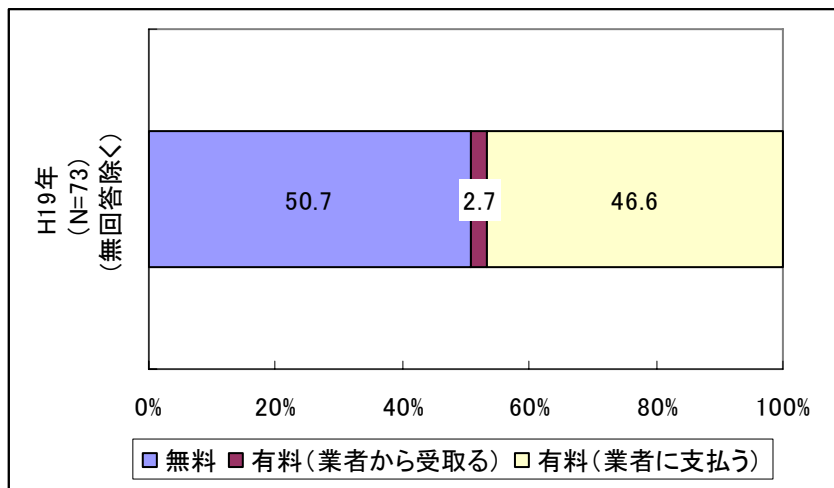
図表 3-1-53 設問 8e② (持ち込む場合、費用の評価)



<引き取りにくる場合、無料/有料>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、「無料」5割強と多く、「有料」の場合は、業者に料金を支払う小売店(46.6%)が大半である。

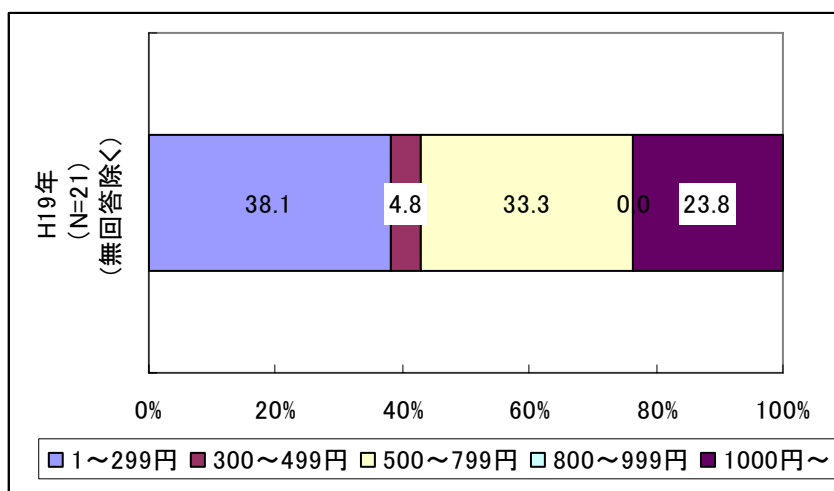
図表 3-1-54 設問 8e③ (引き取りにくる場合、無料/有料)



<引き取りにくる場合、価格>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「1～299円」が最も多いが、「500～799円」や「1000円以上」も多い。平均金額は1,107円である。

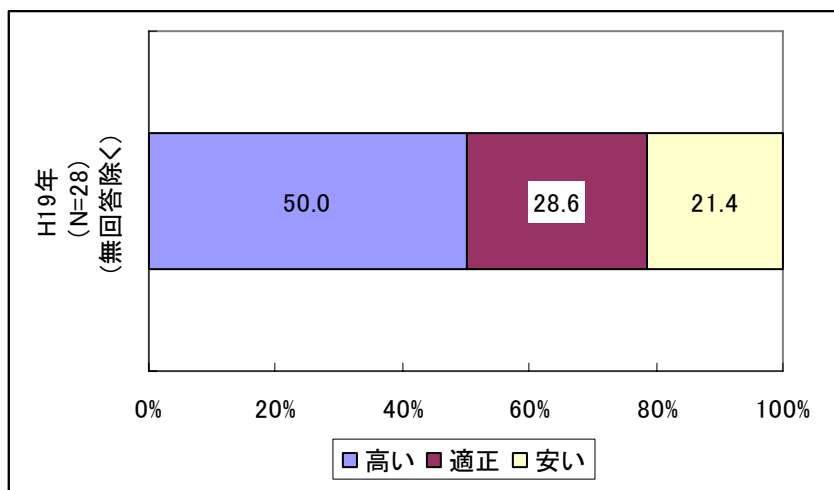
図表 3-1-55 設問 8e③ (引き取りにくる場合、価格)



<引き取りにくる場合、費用の評価>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「高い」と思っている小売店が5割と多い。

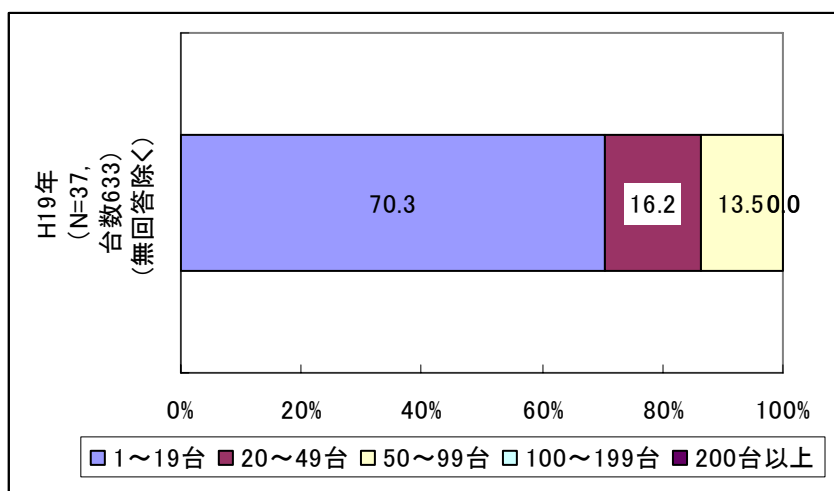
図表 3-1-56 設問 8e③ (引き取りにくる場合、費用の評価)



(6) 自ら再生せず引き渡したもののうち、自治体に引き渡した場合の台数、費用等
 <台数>

自治体へ引き渡した台数は、「1～19台」が7割(70.3%)と多い。平均台数は、17台である。

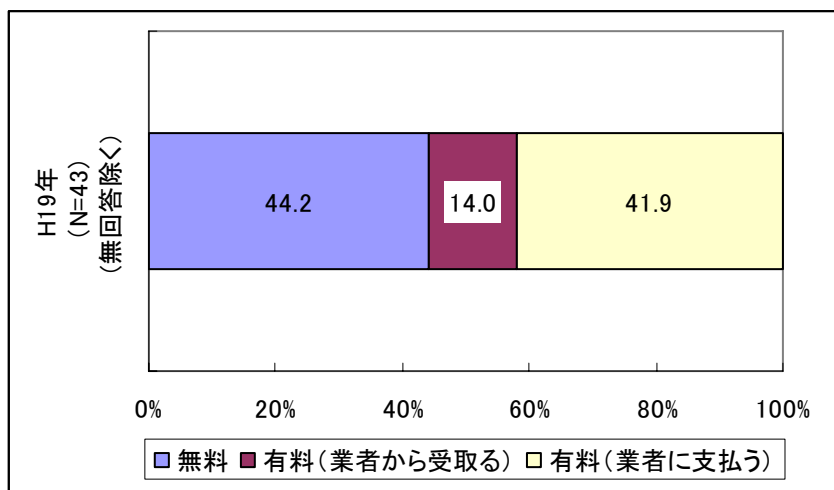
図表 3-1-57 設問 8f① (自治体へ引き渡した台数)



<持ち込む場合、無料/有料>

自治体へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」が44.2%と最も多く、「有料」の場合は、自治体に料金を支払っている小売店(41.9%)が大半を占めている。

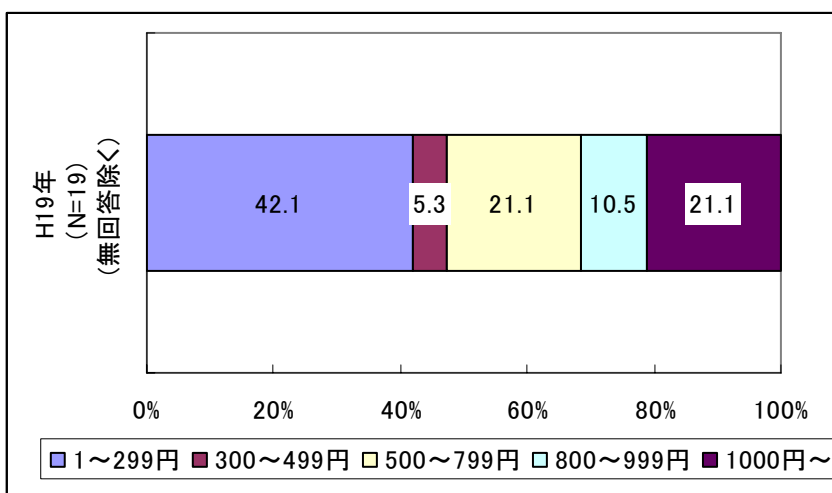
図表 3-1-58 設問 8f② (持ち込む場合、無料/有料)



＜持ち込む場合、価格＞

自治体へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「1～299円」が最も多いが、「500～799円」や「1000円以上」も多い。平均金額は746円である。

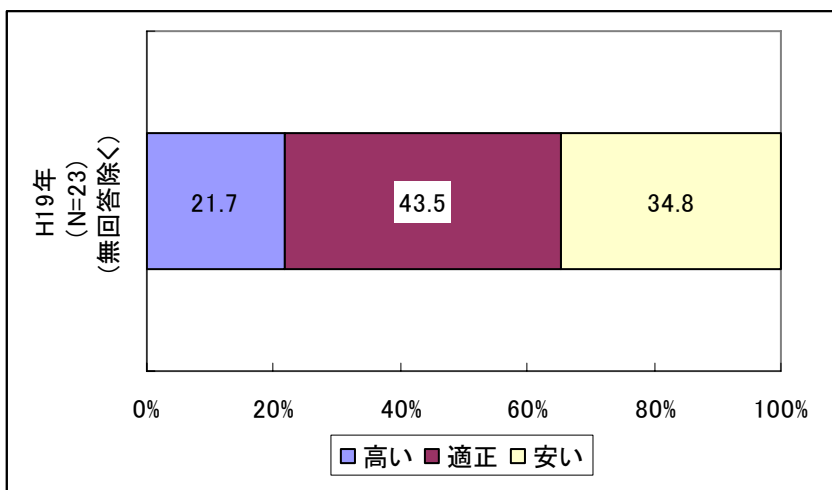
図表 3-1-59 設問 8f②（持ち込む場合、価格）



＜持ち込む場合、費用の評価＞

自治体へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「適正」と思っている小売店が43.5%で最も多いが、「高い」と思っている小売店も2割強いる。

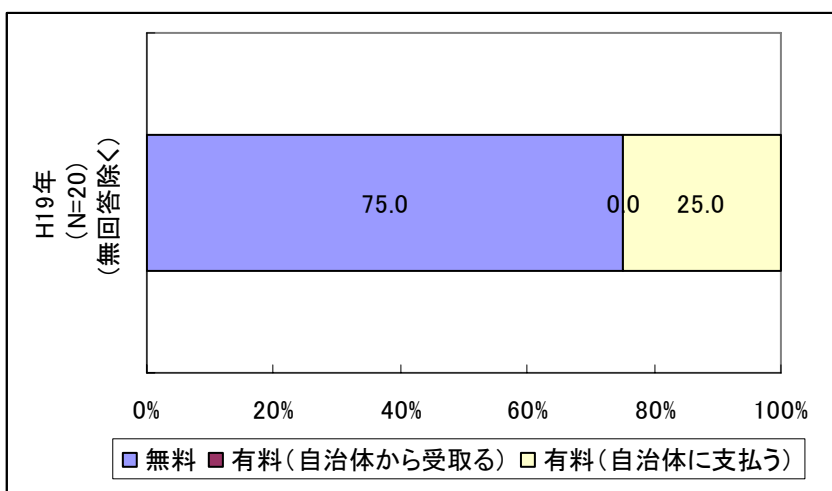
図表 3-1-60 設問 8f②（持ち込む場合、費用の評価）



＜持ち込む場合、無料/有料＞

自治体へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、「無料」が75.0%と最も多く、「有料」の場合は、自治体に料金を支払う。

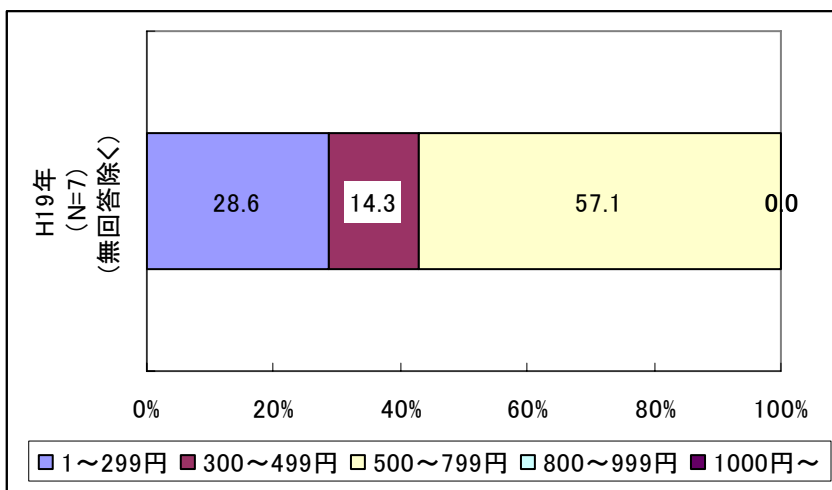
図表 3-1-61 設問 8f③ (引き取りにくる場合、無料/有料)



＜引き取りにくる場合、価格＞

自治体へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、数は少なく (N=7)、料金は「500～799円」が最も多く、「1～299円」が次に多い。平均金額は419円である。

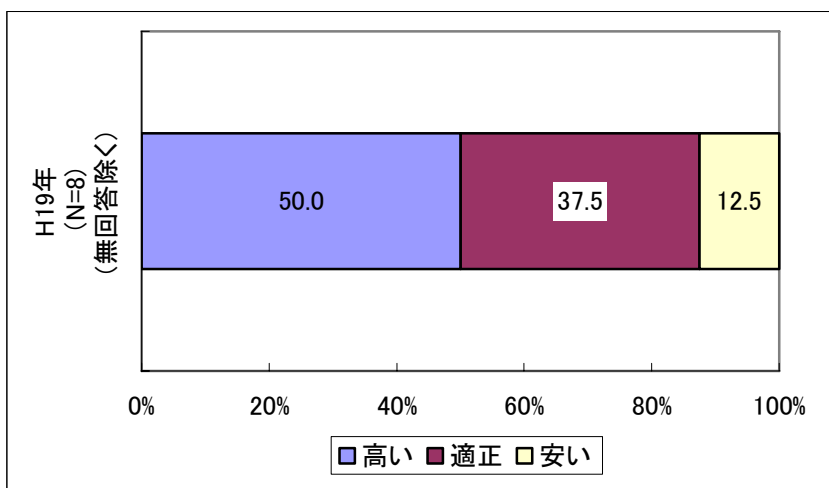
図表 3-1-62 設問 8f③ (引き取りにくる場合、価格)



＜引き取りにくる場合、費用の評価＞

自治体へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「高い」と思っている小売店が5割で最も多く、「適正」と思っている小売店は37.5%である。

図表 3-1-63 設問 8f③（引き取りにくる場合、費用の評価）



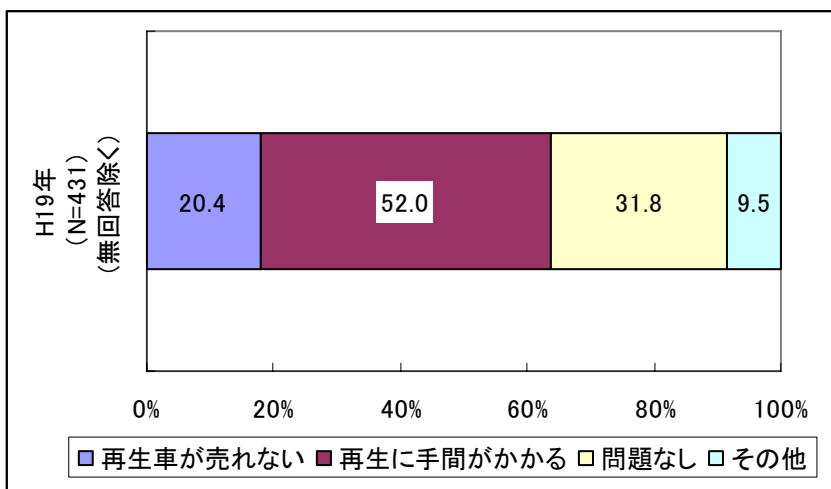
3.1.3 個人ユーザー及び払い下げ自転車の再生・販売又は処理

(1) 再生・販売又は処理の問題点

＜再生・販売する場合の問題点＞

再生・販売する場合の問題点は、「再生に手間がかかる」が最も多く52.0%である。

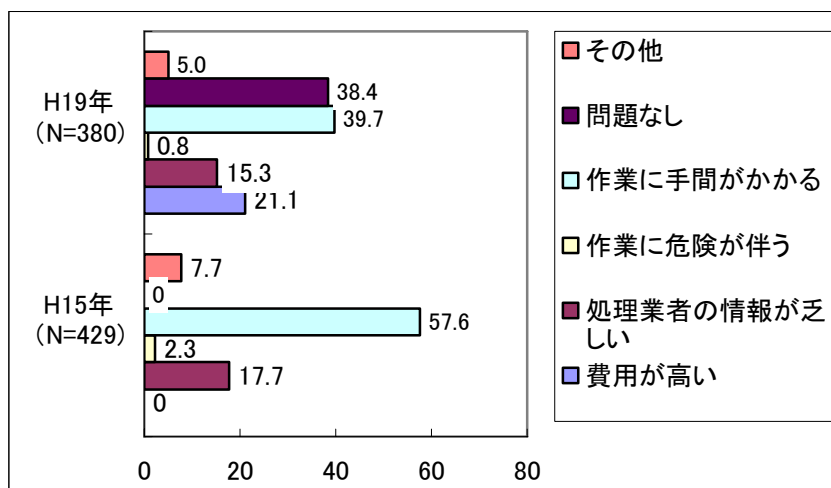
図表 3-1-64 設問 9a（再生・販売する場合、問題点）



＜処理する場合の問題点＞

処理する場合の問題点は、「作業に手間がかかる」が最も多く 39.7%、次いで「問題なし」(38.4%)が多い。

図表 3-1-65 設問 9b (処理する場合、問題点)

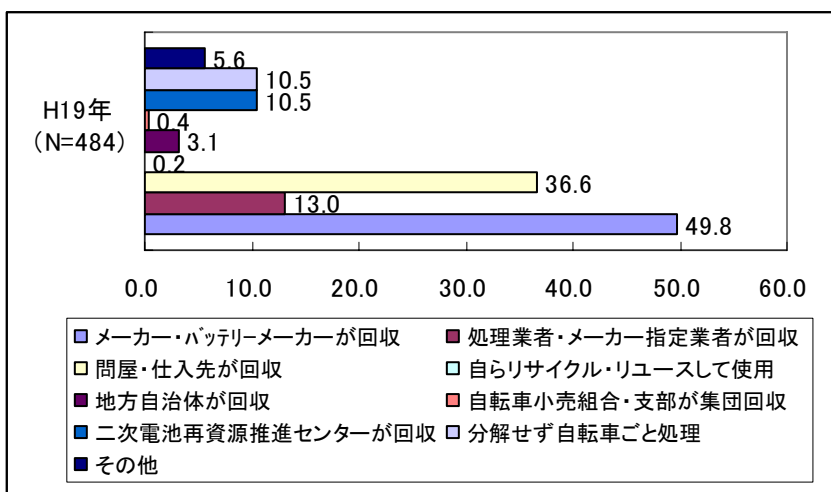


(2) 電動アシスト車の処理方法及び処理上の問題点

＜電動アシスト車の処理方法＞

電動アシスト車のバッテリー処理方法については、「メーカー・バッテリーメーカーが回収」が 49.8%と最も多く、次いで「問屋・仕入先が回収」(36.3%)が多い。平成 15 年度の結果については「メーカー・バッテリーメーカーが回収」が 146 件で最も多く、次いで「処理業者・メーカー指定業者が回収」46 件が多い。

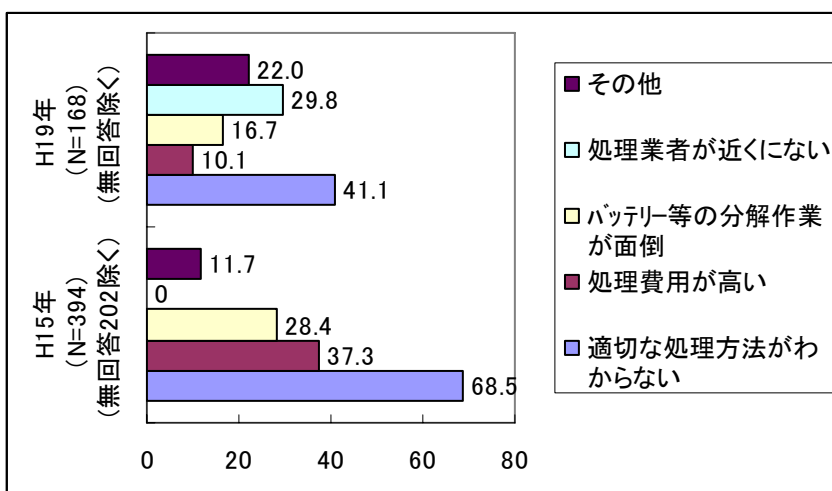
図表 3-1-66 設問 10a (バッテリー処理方法)



＜電動アシスト車のバッテリー処理の問題点＞

電動付アシスト車のバッテリー処理の問題点は、「適切な処理方法がわからない」（41.1%）が最も多く、次いで「処理業者が近くにない」（29.8%）も多い。

図表 3-1-67 設問 10 b（バッテリー処理の問題点）

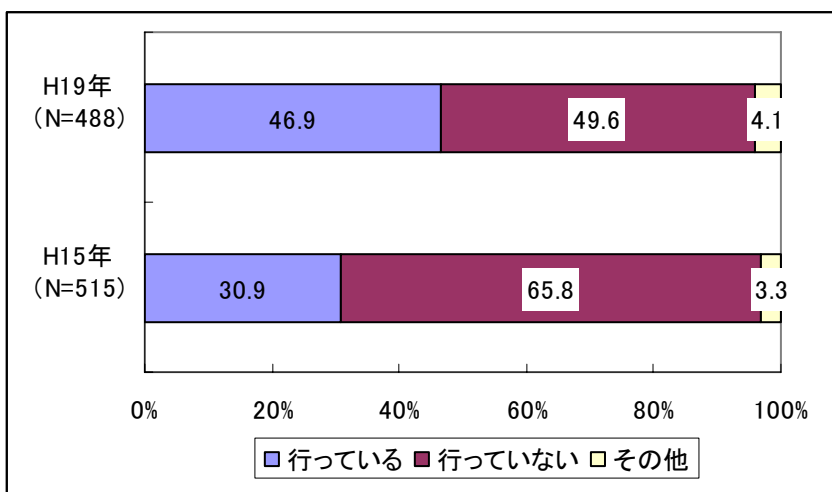


(3) 防犯登録抹消の手続き

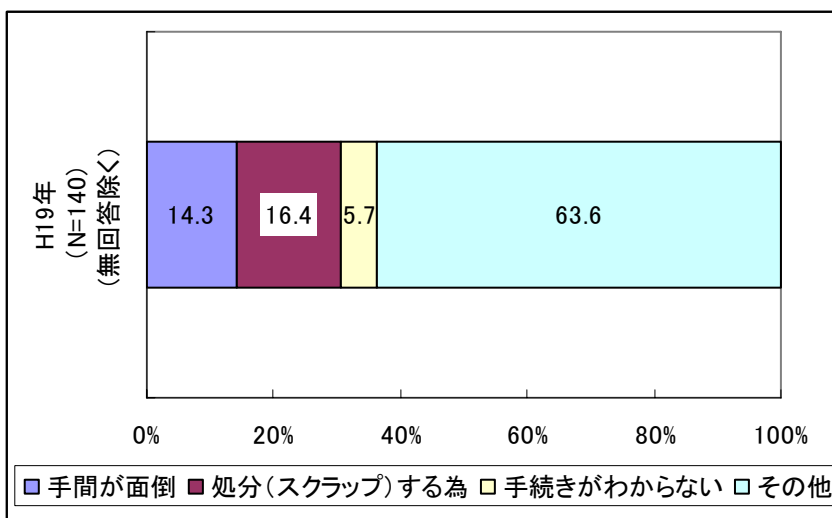
防犯登録抹消の手続きは、「行っていない」が若干多い。平成 15 年度結果よりは、「行っている」は増加している。

また、防犯登録抹消の手続きを行っていない理由は、種々の理由があるが、「処分（スクラップ）する為」や「手間が面倒」などが多い。

図表 3-1-68 設問 11（防犯登録抹消の手続き）



図表 3-1-69 設問 11 (防犯登録抹消の手続きを行っていない理由)

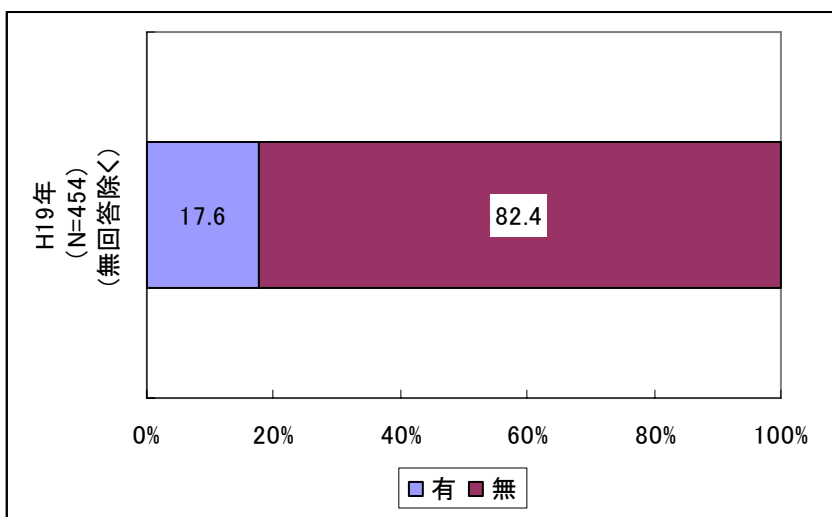


(4) 共同事業

＜共同事業の有無＞

共同事業の有無は、「無」が 8 割強と多い。

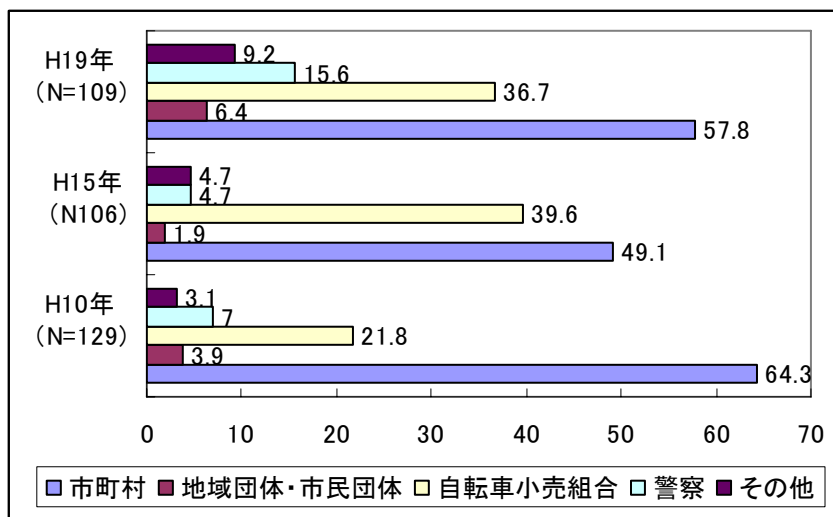
図表 3-1-70 設問 12a (共同事業)



<共同事業の主体>

共同事業の事業主体は、「市町村」が6割弱で最も多い。

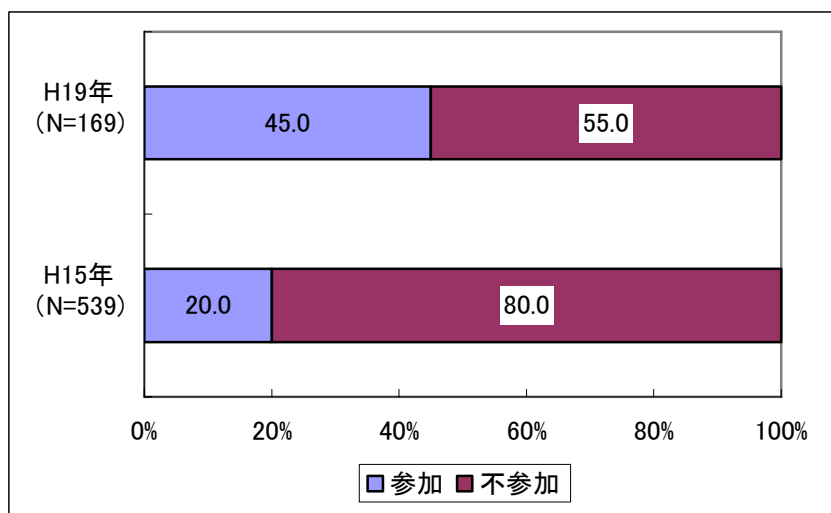
図表 3-1-71 設問 12b (事業主体)



<共同事業への参加状況>

共同事業への参加状況は、「不参加」の方が5割強と多い。

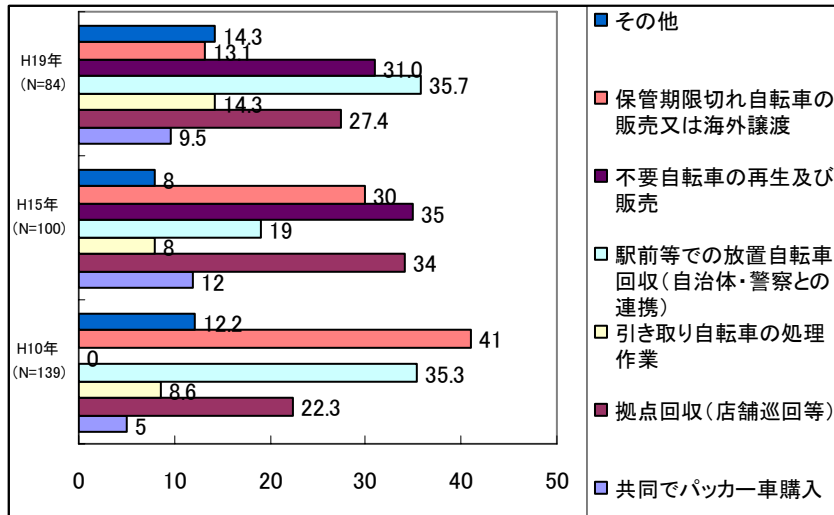
図表 3-1-72 設問 12c (共同事業への参加)



＜共同事業の事業内容＞

共同事業の事業内容は、「駅前等での放置自転車回収（自治体・警察との連携）」（35.7%）が最も多く、次いで「不要自転車の再生及び販売」（31.0%）である。

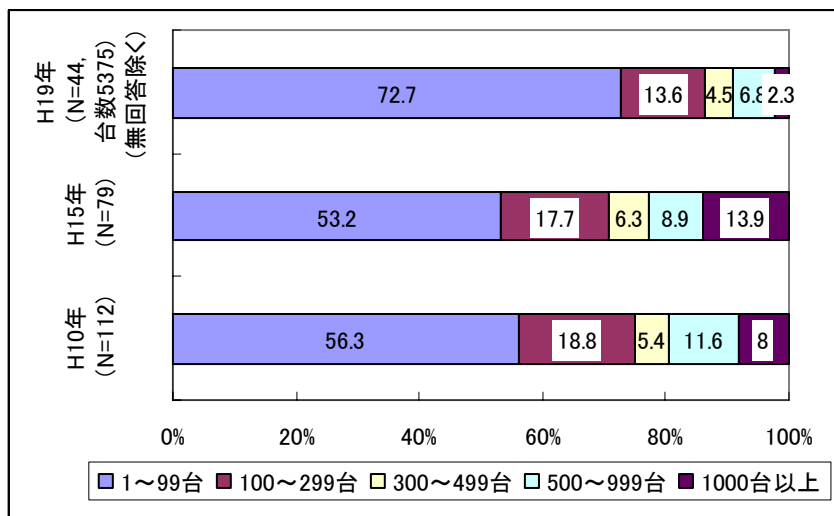
図表 3-1-73 設問 12 d（事業内容）



＜共同事業における取り扱い台数＞

共同事業における取り扱い台数は、「1～99台」（72.7%）が最も多い。平均台数は、122台で、平成10年度402台、平成15年度573台と比べると少ない。

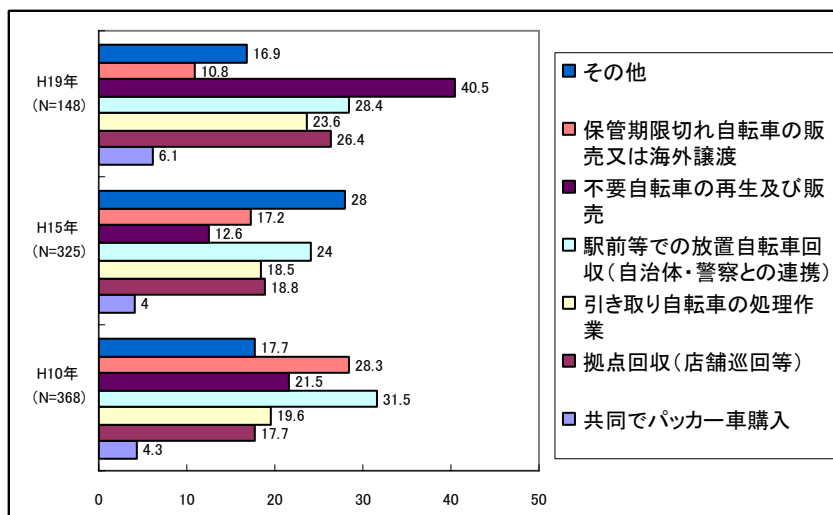
図表 3-1-74 設問 12e（共同事業における取り扱い台数）



<予定されている共同事業内容>

今後予定の共同事業内容は、「不要自転車の再生及び販売」(40.5%)が最も多い。

図表 3-1-75 設問 12f (予定されている共同事業内容)

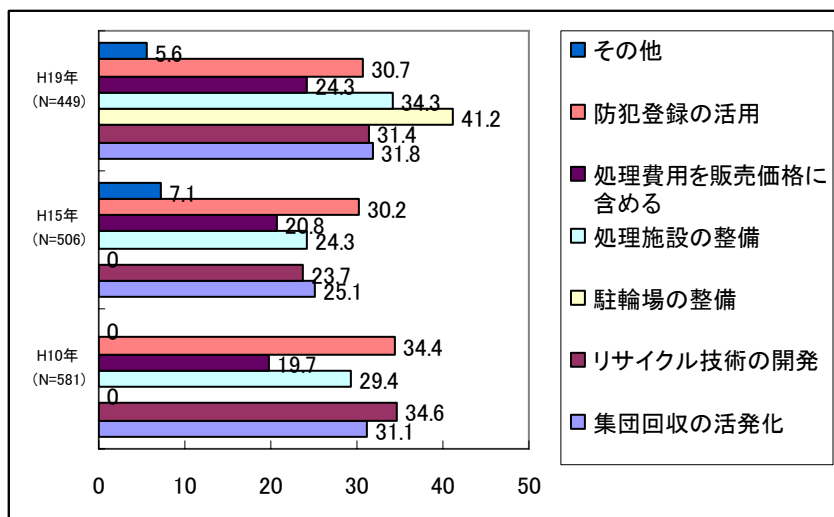


3.1.5 不要自転車の再資源化等への取り組み課題

(1) 社会全体の取り組むべき課題

社会全体が取り組むべき課題は、「駐輪場の整備」が41.2%と最も多く、次いで「処理施設の整備」が34.3%と多い。

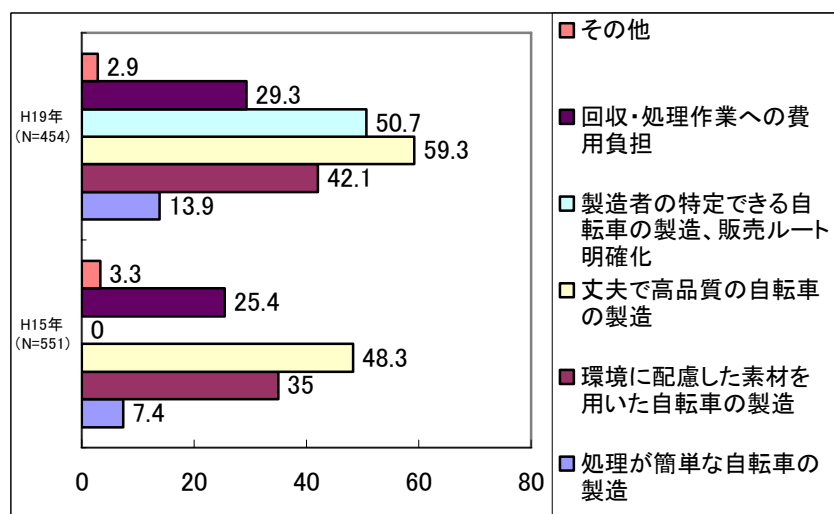
図表 3-1-76 設問 13 (社会全体の取り組むべき課題)



(2) 製造業者への要望

製造業者への要望は、「丈夫で高品質な自転車の製造」が59.3%と最も多い。平成15年度結果と同様である。

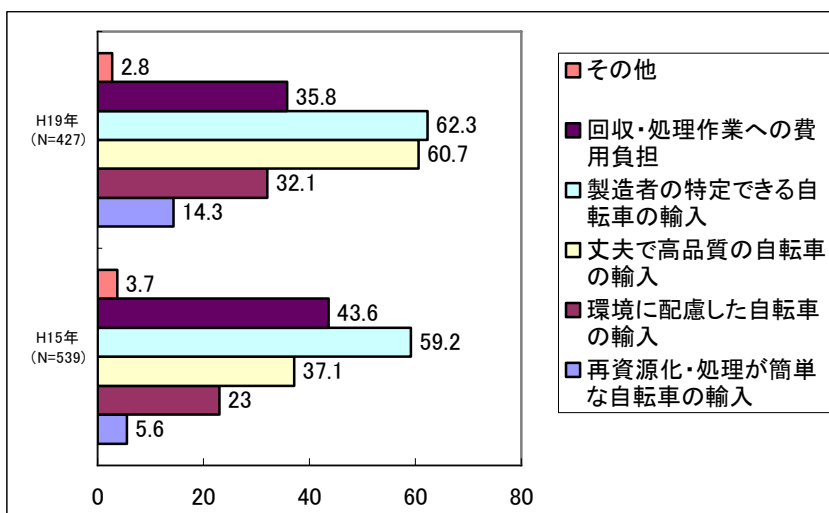
図表 3-1-77 設問 14a (製造業者への要望)



(3) 輸入業者への要望

輸入業者への要望は、「製造者の特定できる自転車の輸入」が62.3%と最も多く、次いで「丈夫で高品質な自転車の製造」が60.7%と多い。

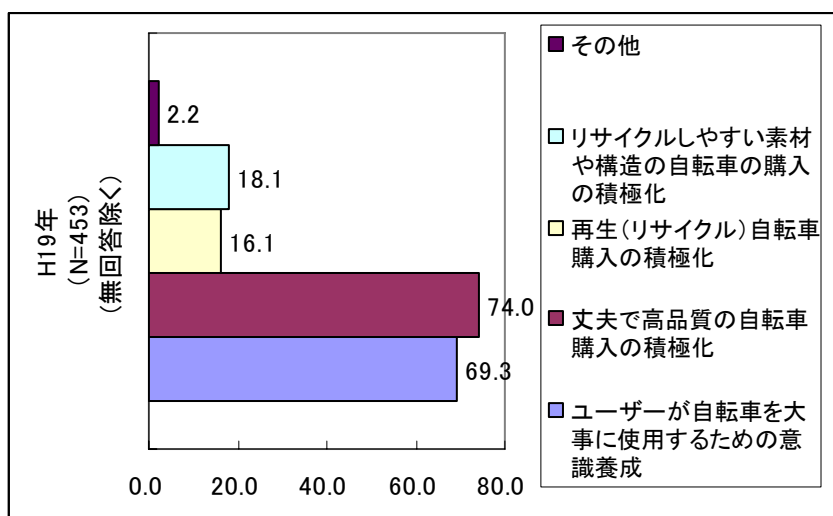
図表 3-1-78 設問 14b (輸入事業者への要望)



(4) ユーザーが取り組むべき課題

ユーザーが取り組むべき課題は、「丈夫で高品質な自転車購入の積極化」が74.0%と最も多く、次いで「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が69.3%と多い。

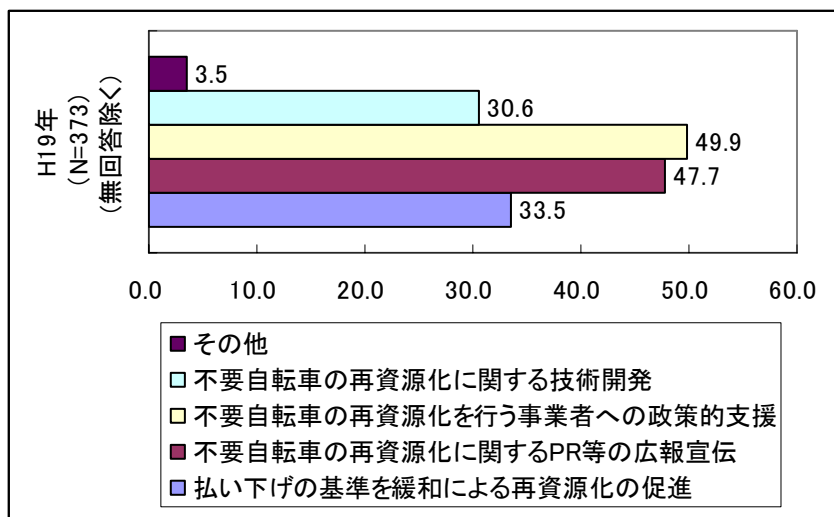
図表 3-1-79 設問 14c (ユーザーが取り組むべき課題)



(5) 自治体が取り組むべき課題

自治体が取り組むべき課題は、「不要自転車の再資源化を行う事業者への政策的支援」が49.9%と最も多く、次いで「不要自転車の再資源化に関するPR等の広報宣伝」が47.7%と多い。

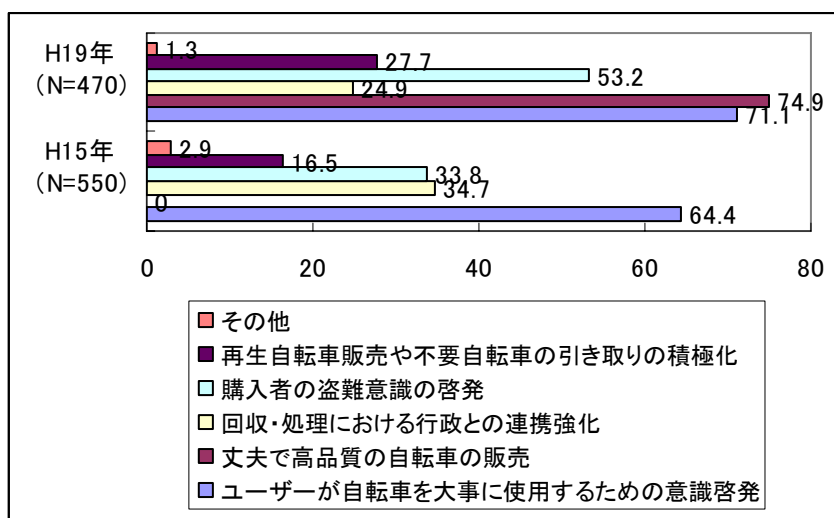
図表 3-1-80 設問 14d (自治体が取り組むべき課題)



(6) 自らの小売店が取り組むべき課題

自らの小売店舗が取り組むべき課題は、「丈夫で高品質の自転車の販売」が74.9%と最も多く、次いで「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が71.1%と多い。

図表 3-1-81 設問 15 (自ら小売店舗が取り組むべき課題)



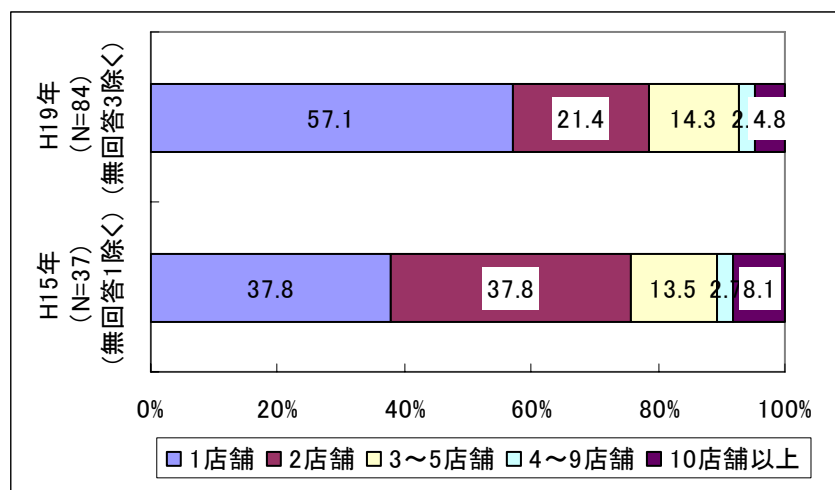
3. 2 大型店調査

3.2.1 店舗数・不要自転車の回収・処理状況を把握している店舗数

(1) 店舗数

1店舗及び2店舗が8割程度を占める。平成15年度調査と比較すると1店舗の大型自転車専門店の割合が高く(37.8→57.1%)、10店舗以上(8.1→4.8%)が低い。

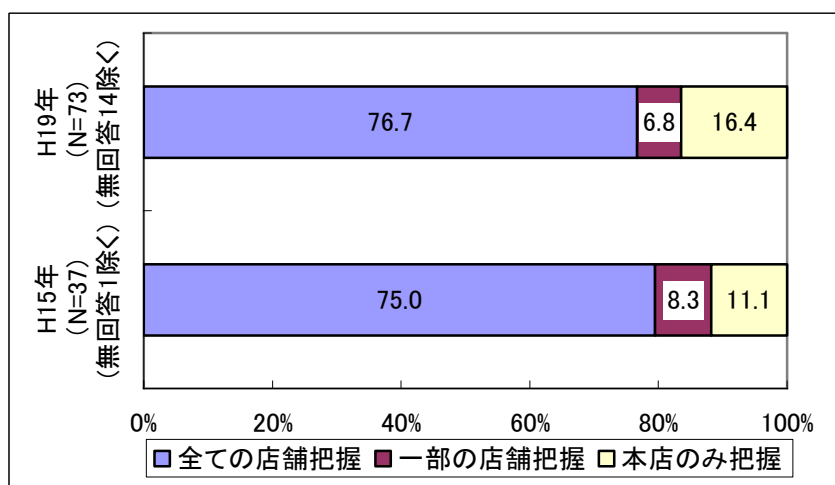
図表 3-2-1 設問 0-1 (店舗数)



(2) 店舗の回収・処理把握状況

全ての店舗の回収・処理状況を把握しているところが7割以上を占めている。平成15年度の結果と同様である。

図表 3-2-2 設問 0-2 (店舗の回収・処理把握状況)

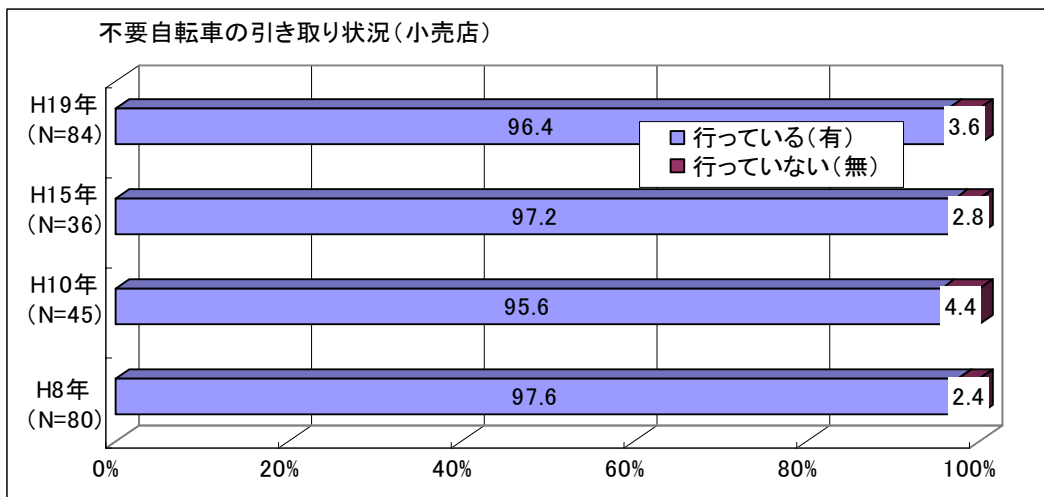


3.2.2 個人ユーザーから引き取る不要自転車の状況

(1) 引き取りの有無

不要自転車の引き取りは、95%以上（96.4%）の大型店が行っている。これまでの調査結果（平成8年度 97.6%、平成10年度 95.6%、平成15年度 97.2%）と同様の結果である。

図表 3-2-3 設問 1 a（引き取りの有無）

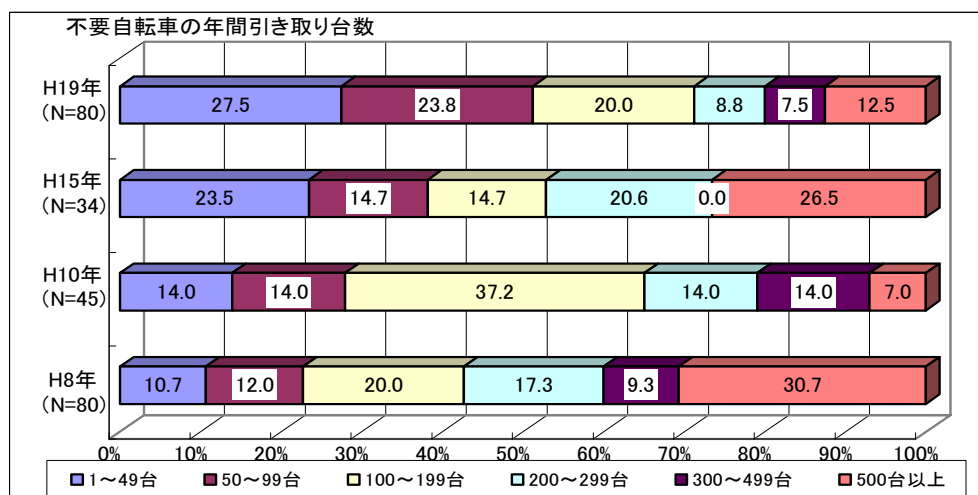


(2) 引き取り台数

不要自転車の引き取り台数は、100台以内が約50%程度で、「500台以上」も1割以上占める。

平均引き取り台数は、1大型店当たりは、1089台で1店舗当たりでは278台である。1店舗当たりのこれまでの調査結果は平成8年274台、平成10年185台、平成15年264台である。

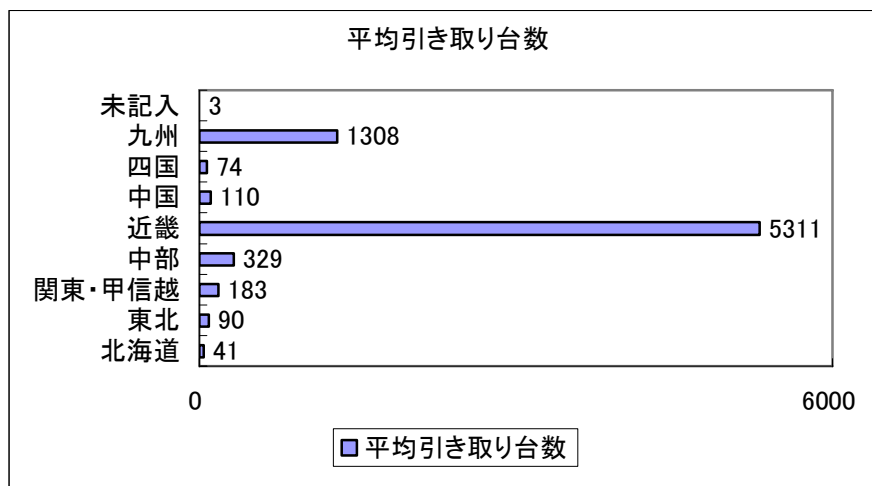
図表 3-2-4 設問 1 b（引き取り台数）



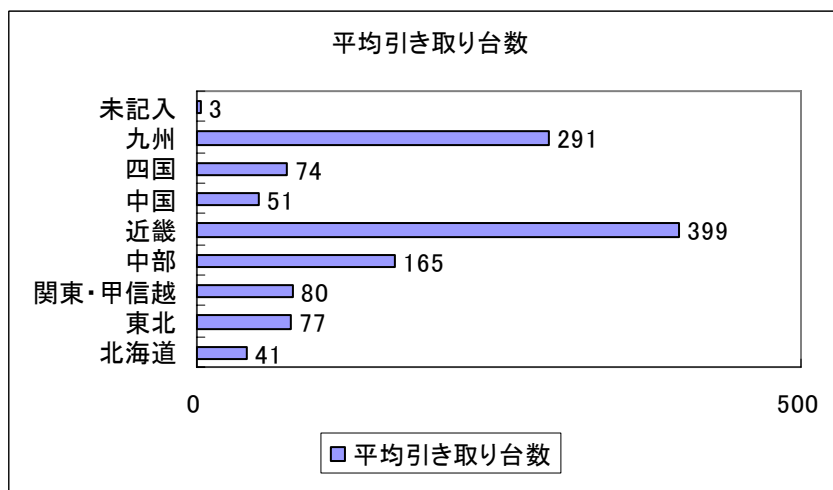
また、地域別 8 ブロック（北海道、東北、関東・甲信越、中部、近畿、中国、四国、九州）での引き取り台数の平均値の比較を示す。

ブロックごとに大きなばらつきはある。店舗規模の違いや店舗数の偏りなどによる有効回答数の違いなども影響している。

図表 3-2-5 地域別 8 ブロック引き取り台数の平均値の比較（1 大型店当たり）



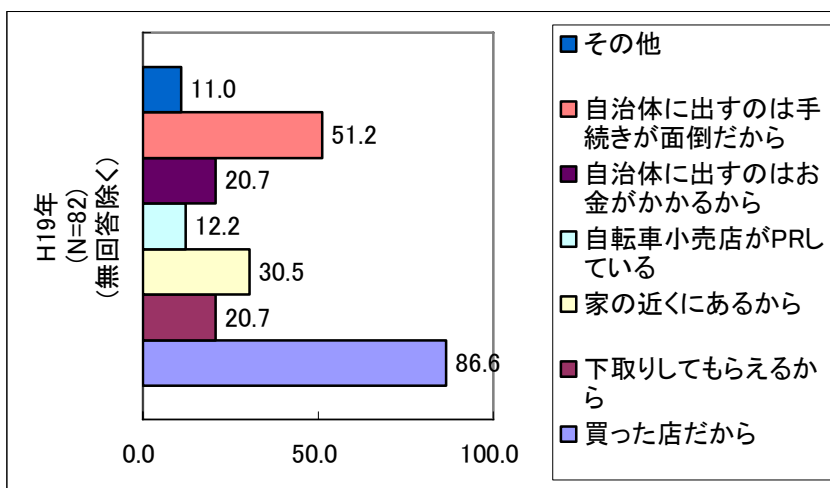
図表 3-2-6 地域別 8 ブロック引き取り台数の平均値の比較（1 店舗当たり）



(3) 大型店に持ち込む理由

大型店に不要自転車を持ち込む理由は、8割以上が「買った店だから」で、「自治体に出すのは手続きが面倒だから」も5割ある。

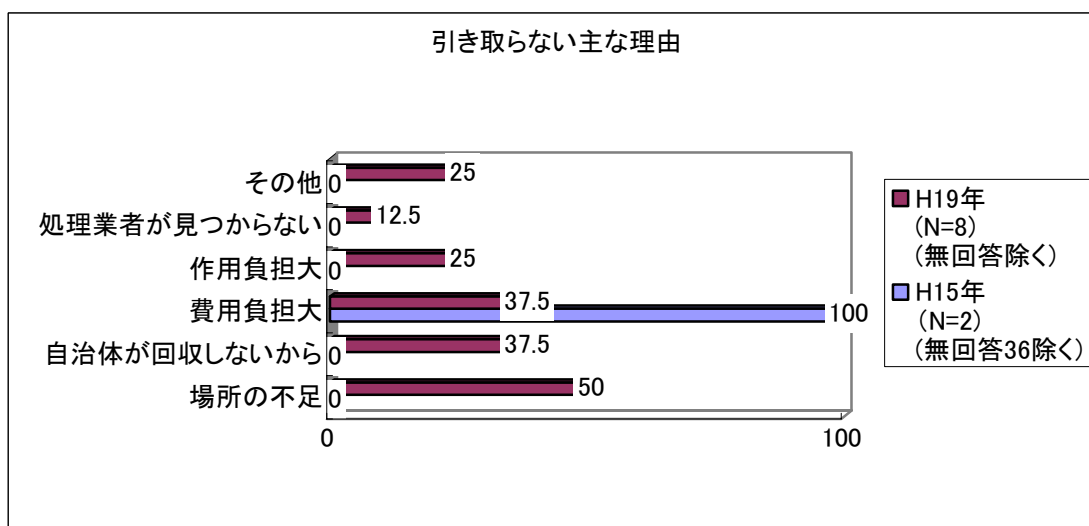
図表 3-2-7 設問 1c (小売店に持ち込む理由)



(4) 引き取らない理由

引き取らない理由としては、「場所の不足」(50%)、「自治体が回収しないから」(37.5%)、「費用負担大」(37.5%)の割合が高い。

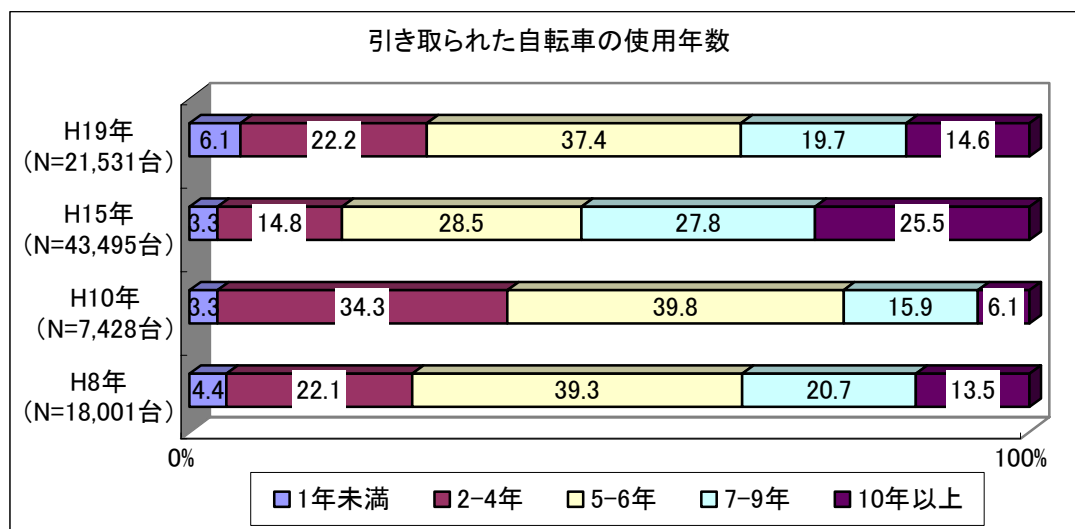
図表 3-2-8 設問 1d (引き取らない理由)



(5) 引き取った不要自転車の使用年数

引き取った自転車の使用年数は、「5～6年」が4割程度で最も多い。これまでの調査結果（「5～6年」平成8年度 39.3%、平成10年度 39.0%、平成15年度 28.5%）と同様の結果である。

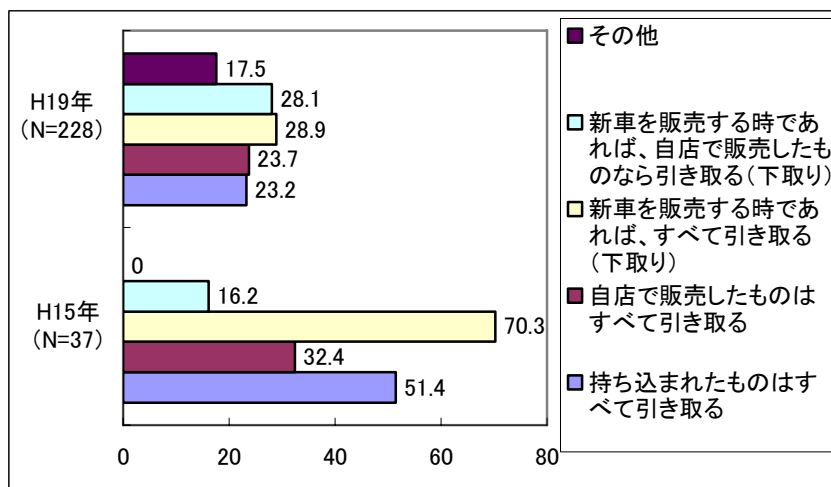
図表 3-2-9 設問 2（引き取った不要自転車の使用年数）



(6) 引き取り要請への対応

引き取り要請への対応はあまり差がないが、「新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）」が最も多い。平成15年度結果では「新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）」、「持ち込まれたものはすべて引き取る」の割合が他より高い。

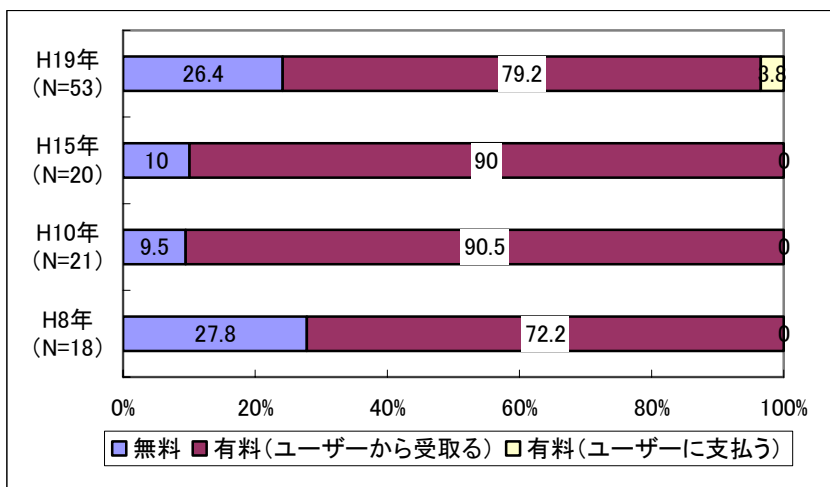
図表 3-2-10 設問 3（引き取り要請への対応）



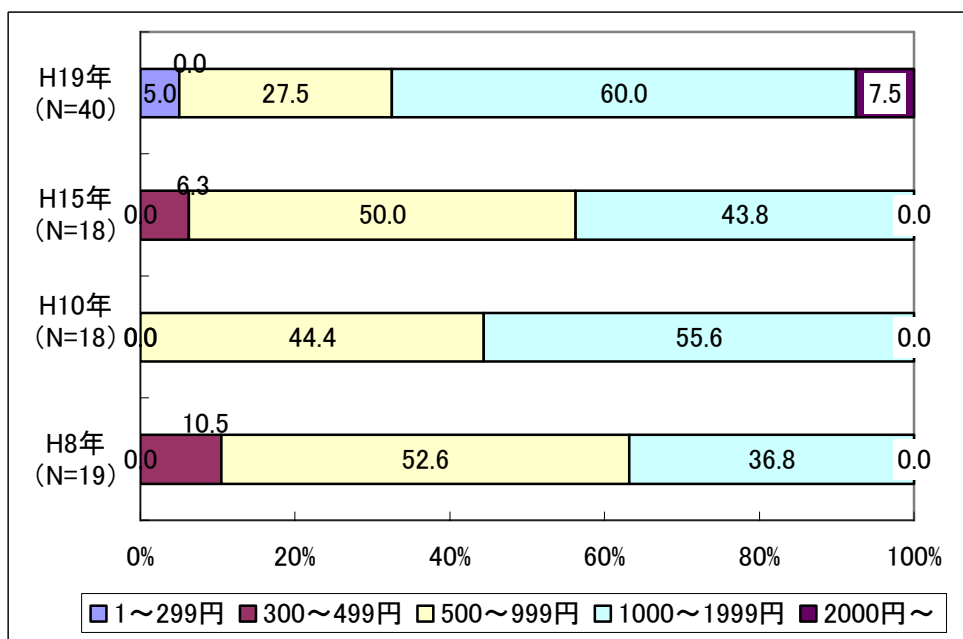
①持ち込まれたものはすべて引き取る場合

持ち込まれたものはすべて引き取る場合、「有料（ユーザーから受取る）」（79.2%）が多く、金額は「1000～1999円」（60%）が最も多く、「500～999円」が次に多い。これまでの調査結果と同様である。平均金額は971円でこれまでの調査結果の平成10年806円、平成15年961円と比べ高い。

図表 3-2-11 設問 3a（持ち込まれたものはすべて引き取る場合、無料/有料）



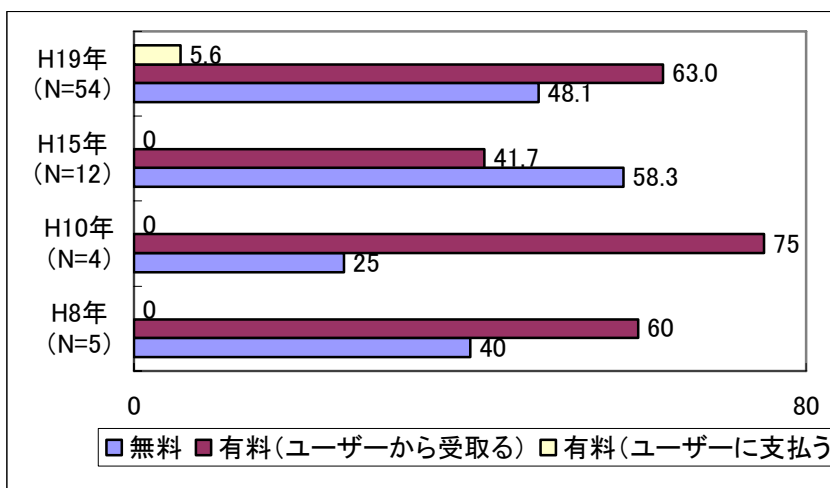
図表 3-2-12 設問 3a（持ち込まれたものはすべて引き取る場合、金額）



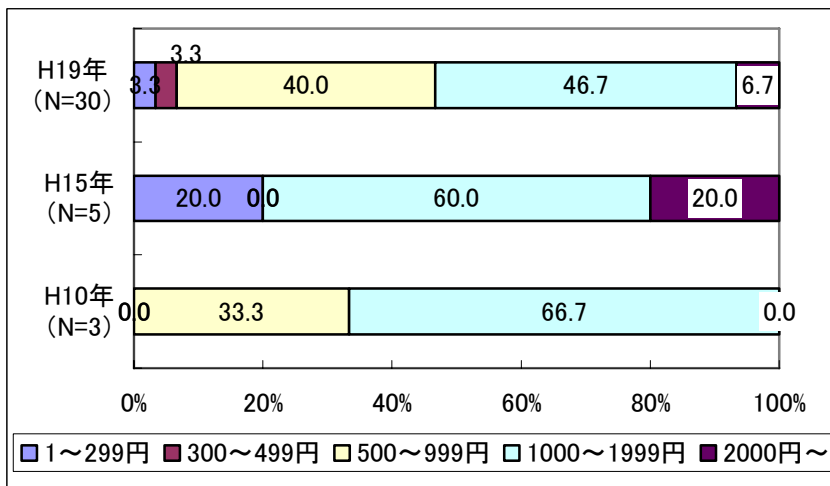
②自店で販売したものはすべて引き取る場合

自店で販売したものはすべて引き取る場合、「有料（ユーザーから受取る）」（63%）が多く、金額は「1000～1999円」（46.7%）が多い。これまでの調査結果と同様である。平均金額は898円でこれまでの調査結果の平成10年833円、平成15年1,050円と比べ中間の値である。

図表 3-2-13 設問 3b（自店で販売したものはすべて引き取る場合、無料/有料）



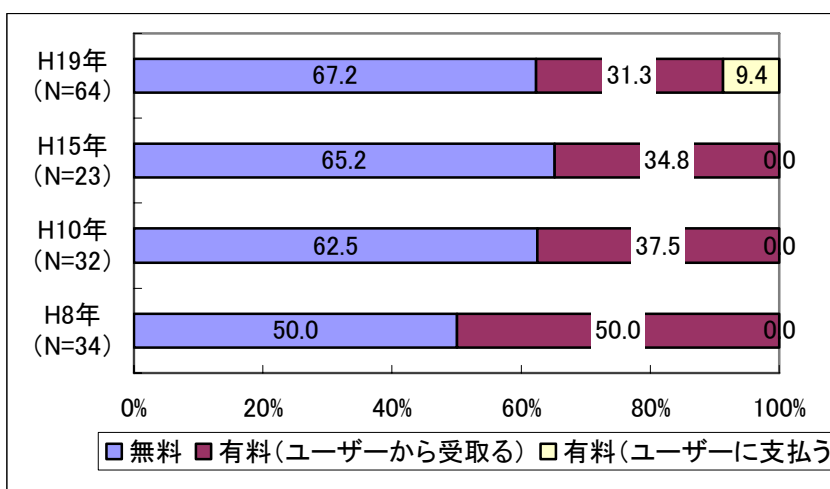
図表 3-2-14 設問 3b（自店で販売したものはすべて引き取る場合、金額）



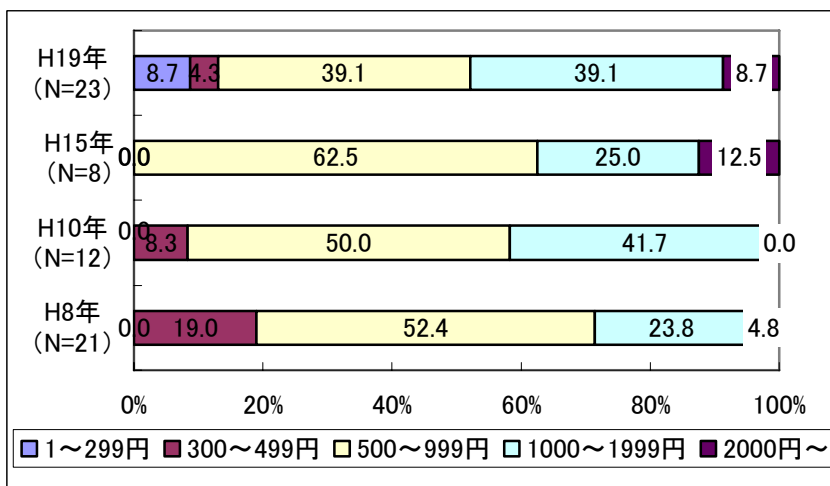
③新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）場合

新車を販売する時であれば、すべて引き取る場合、「無料」（67.2%）が多く、金額は「500～999円」、「1000～1999円」（39.1%）が多い。これまでの調査結果と同様である。平均金額は1,178円でこれまでの調査結果の平成10年767円、平成15年938円と比べ高い。

図表 3-2-15 設問 3c（新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）場合、無料/有料）



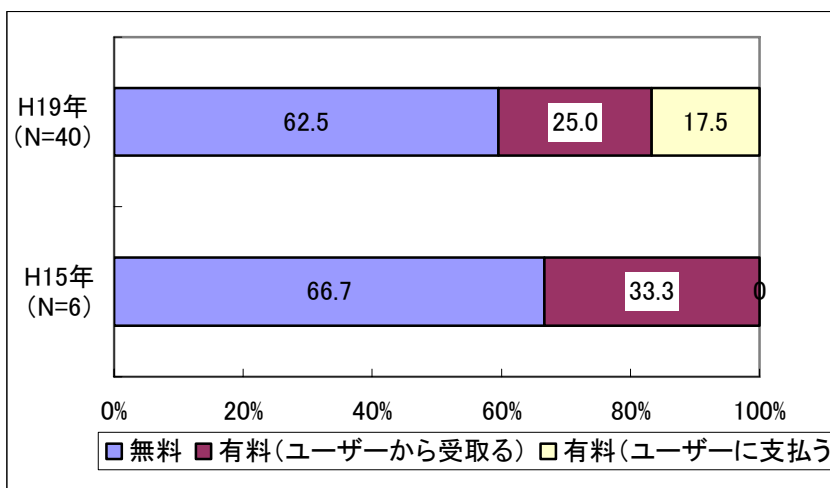
図表 3-2-16 設問 3c（新車を販売する時であれば、すべて引き取る）（金額）



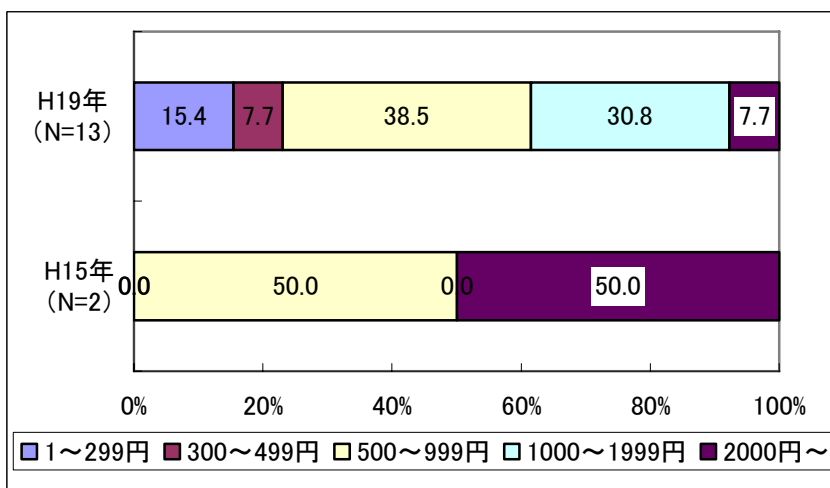
④新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り）場合

新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る場合、「無料」（62.5%）が多く、金額は「500～999円」、「1000～1999円」が多い。平均金額は1,350円でこれまでの調査結果の平成15年1,250円と比べ高い。

図表 3-2-17 設問 3d（新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る（下取り）場合、無料/有料）



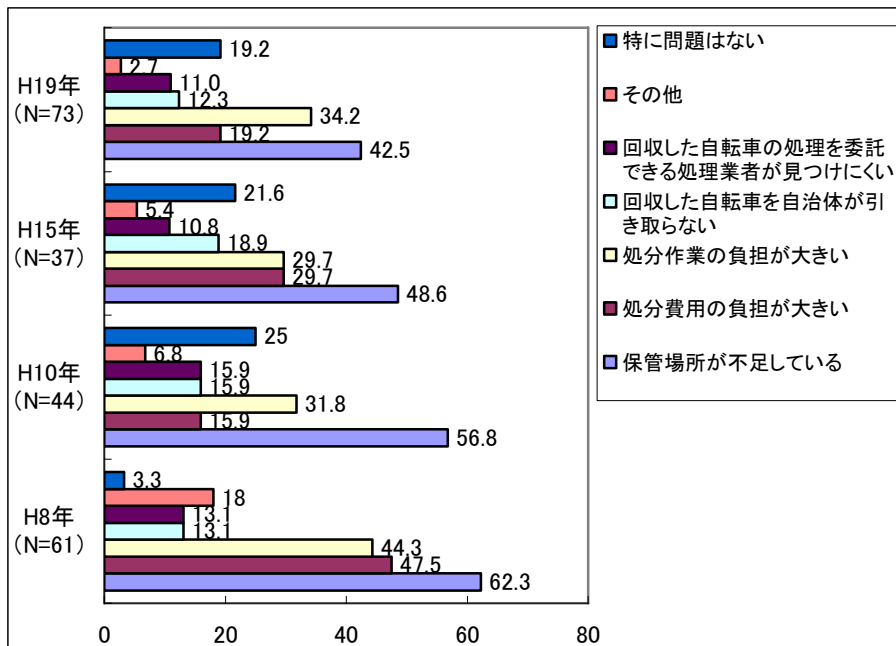
図表 3-2-18 設問 3d（新車を販売する時であれば、自店で販売したものなら引き取る（下取り）場合、金額）



(7) 引き取る上での問題点

引き取る上での問題点は、「保管場所が不足している」(42.5%)、「処分作業の負担が大きい」(34.2%)が多い。これまでの調査結果とほぼ同様な結果である。

図表 3-2-19 設問 4 (引き取る上での問題点)

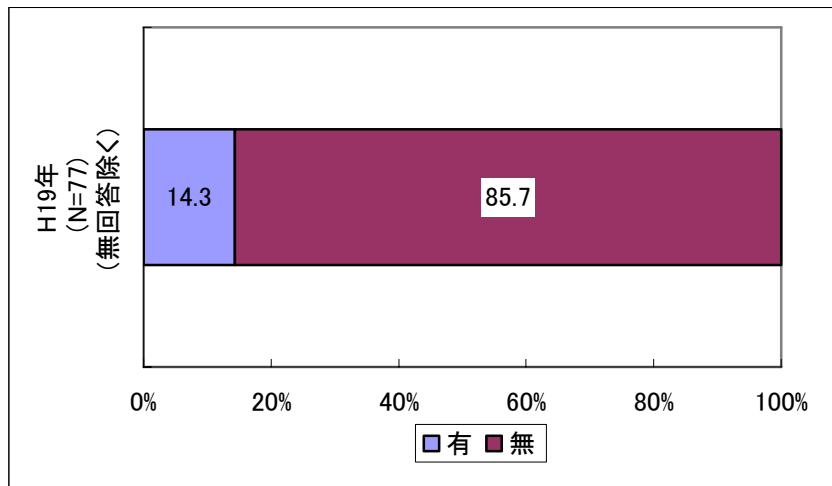


3.2.3 自治体からの払い下げ自転車の状況

(1) 自治体からの払い下げの有無

自治体からの払い下げについては、「無」が85.7%を占めている。

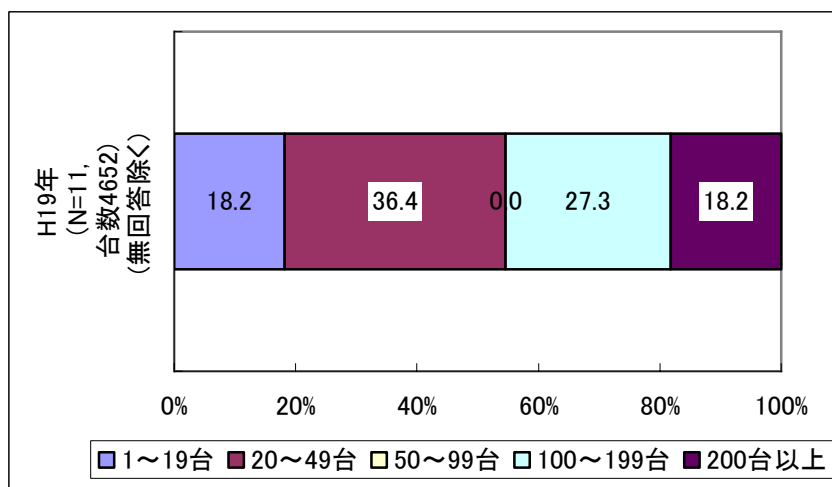
図表 3-2-20 設問 5a (自治体からの払い下げの有無)



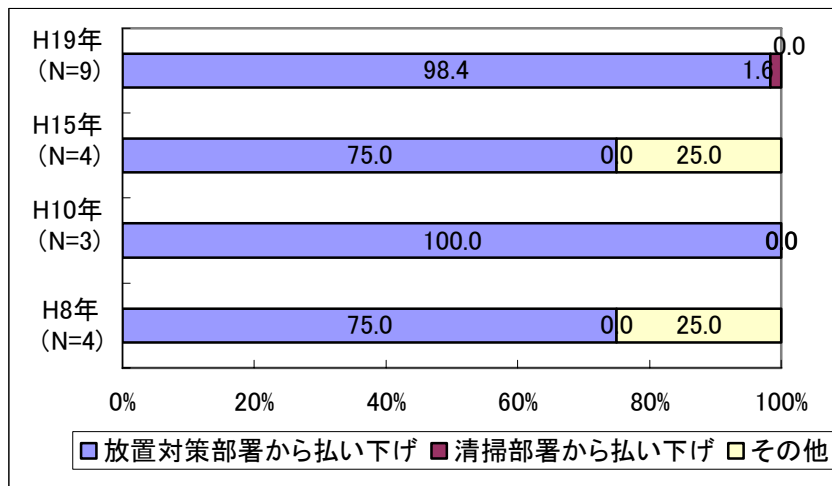
(2) 自治体からの払い下げ自転車の台数

自治体からの払い下げ自転車の台数は、「20～49台」36.4%、「100～199台」27.3%が多く、「200台以上」も18.2%ある。平均台数は423台である。また、自治体からの払い下げ自転車は、「放置対策部署から」が98.4%とその大部分を占め、「清掃部署から」は非常に少ない。これまでの調査結果と同様である。

図表 3-2-21 設問 5b (自治体からの払い下げ自転車の台数)



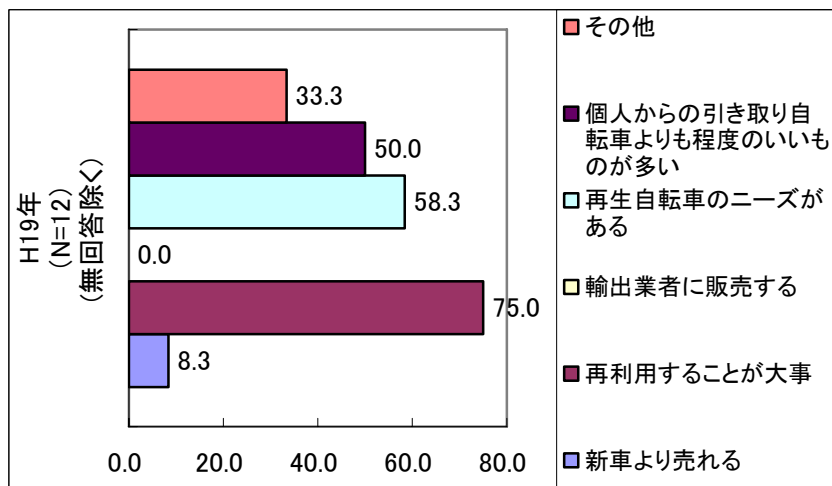
図表 3-2-22 設問 5b (台数の内訳割合)



(3) 自治体から払い下げを受ける理由

自治体から払い下げを受ける理由としては、「再利用することが大事」(75%)、「再生自転車のニーズがある」(58.3%)が多い。

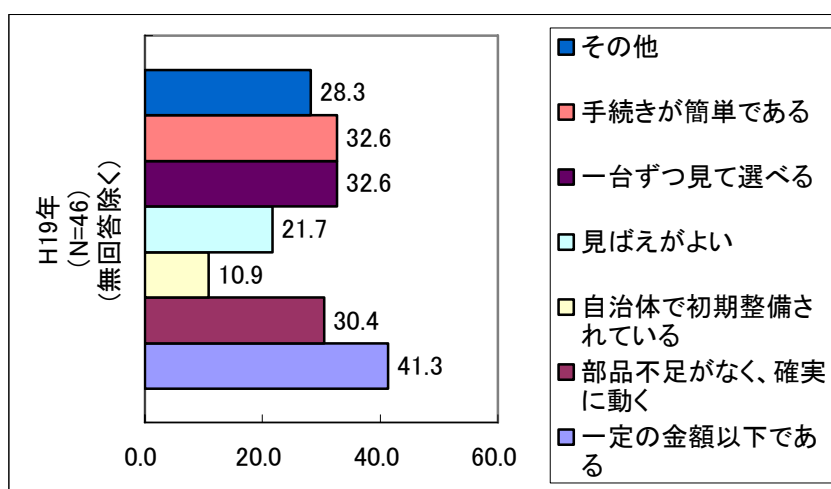
図表 3-2-23 設問 5c (自治体から払い下げを受ける理由)



(4) 自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件

自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件は、「一定の金額以下である」(41.3%)が最も多い。

図表 3-2-24 設問 6 (自治体から払い下げを受ける場合に重視する条件)

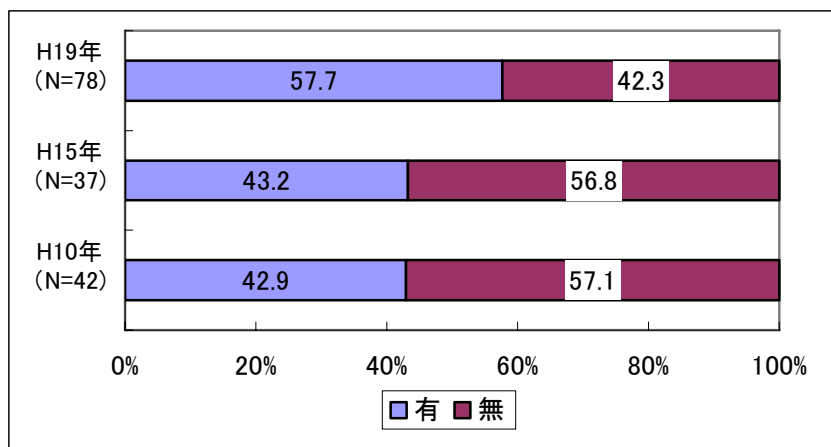


3.2.4 個人ユーザー及び払い下げ自転車の再生の有無及び販売ルート、販売台数、販売価格

(1) 再生の有無

再生の有無については、「有」(57.7%)が若干多い。これまでの調査結果では「無」の方が多い。

図表 3-2-25 設問 7a (再生の有無)

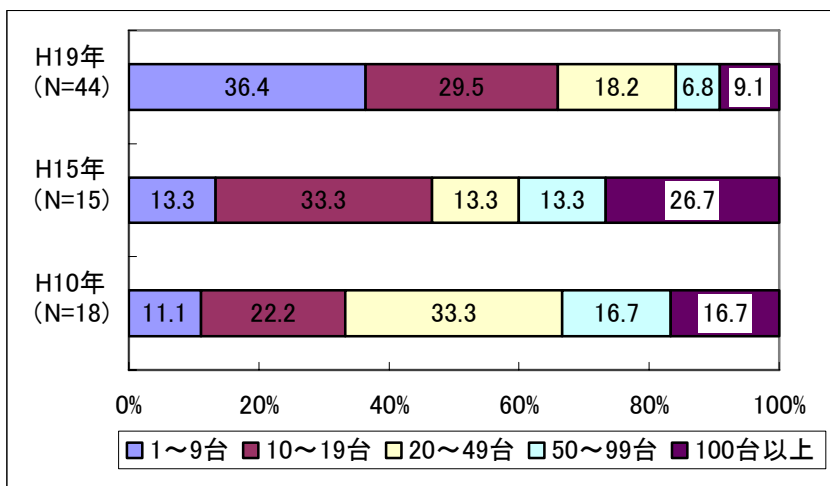


(2) 再生販売台数

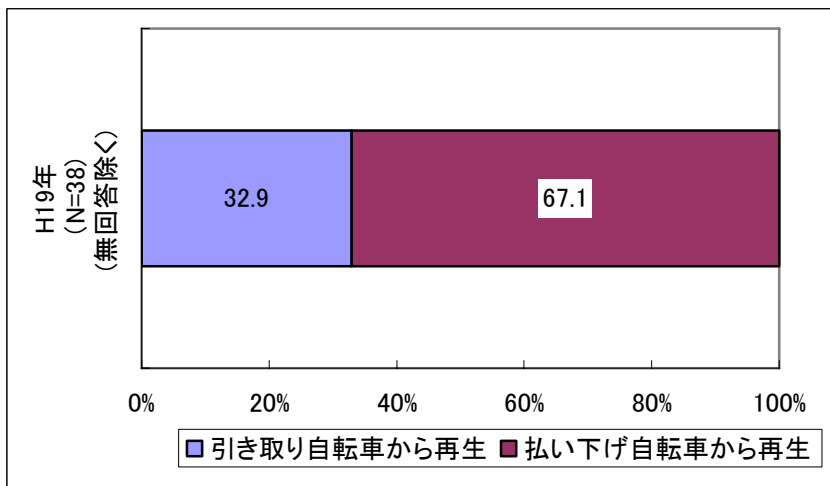
再生販売台数は、「1～9台」(36.4%)、「10～19台」(29.5%)が多い。

また、再生販売台数の内訳は、「払い下げ自転車から再生」(67.1%)が多い。平均台数は92台で、これまでの調査結果は平成8年度135台、平成10年度42台、平成15年度40台である。

図表 3-2-26 設問 7b (再生販売台数)



図表 3-2-27 設問 7b (再生販売台数の内訳割合)

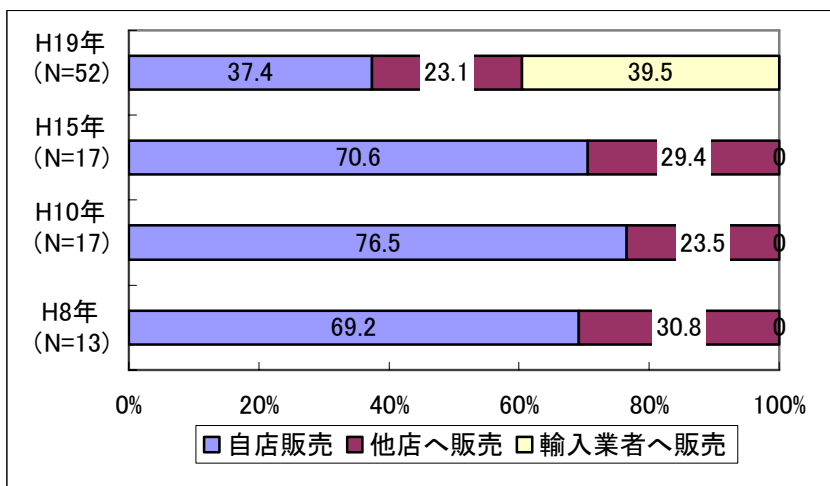


(3) 再生販売ルート

<販売ルート>

再生販売ルートは、「輸出入業者へ販売」(39.5%)が約4割を占める。なお、これまでの調査では、輸出入業者の項目は設定していない。

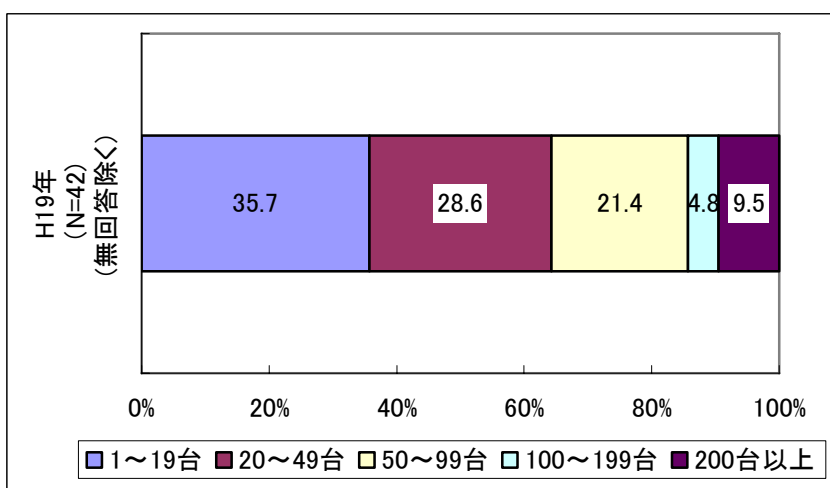
図表 3-2-28 設問 7c (再生販売ルート)



<販売ルート>

再生自転車の自社販売台数は、「1~19台」(35.7%)の大型店が多く、「200台以上」も1割程度ある。平均は59台である。

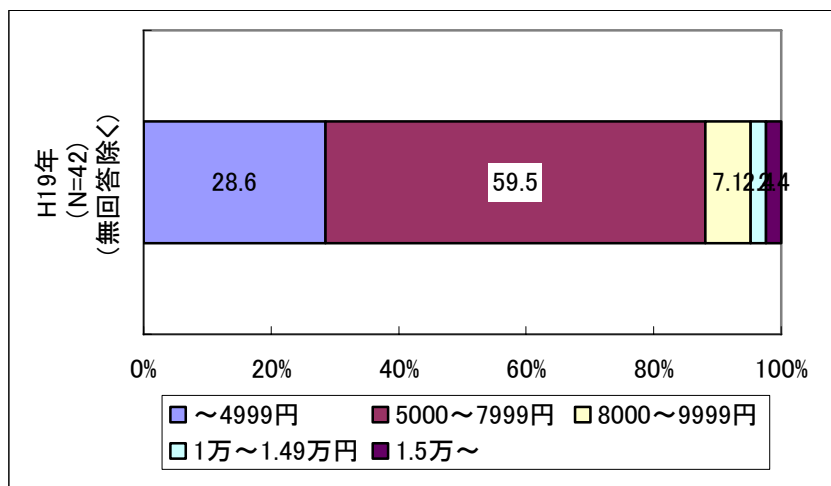
図表 3-2-29 設問 7c① (再生自転車の自社販売台数)



<販売価格>

再生自転車の販売価格は、「5000～7999円」（59.5%）が多い。平均は5071円である。

図表 3-2-30 設問 7c①（再生自転車の販売価格）



<販売先国>

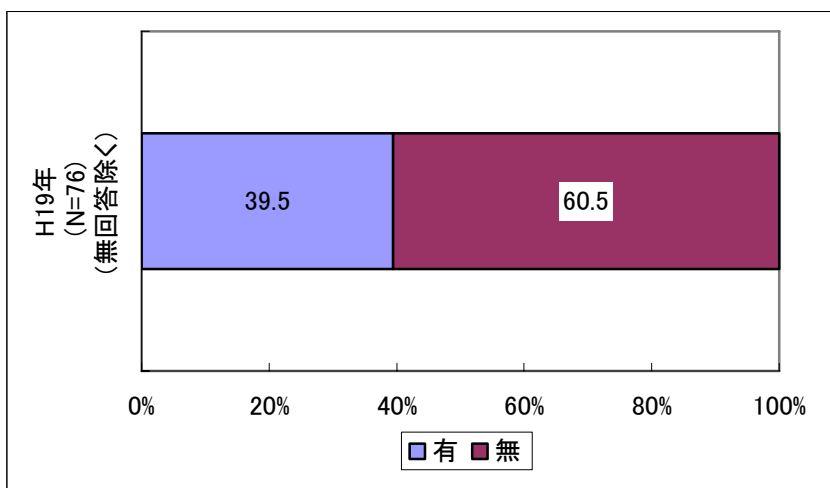
輸出先国については、「中国」、「ロシア」、「フィリピン」、「北朝鮮」、「スリランカ」などが挙げられている。

(4) 部品の再利用

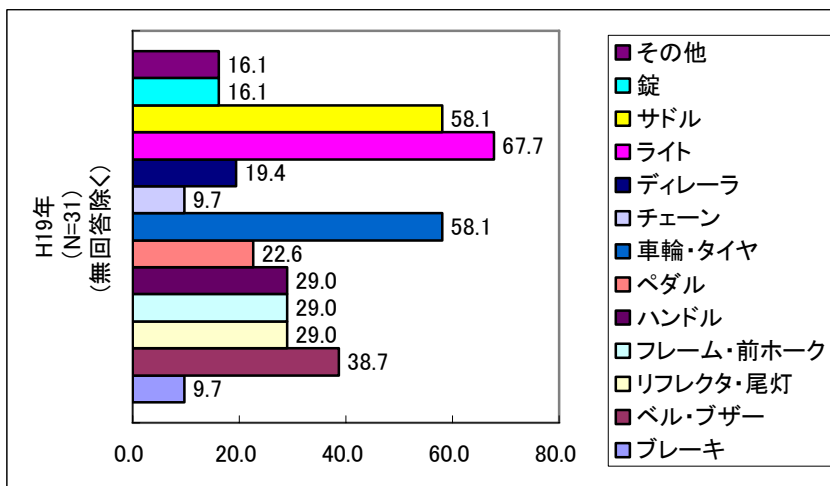
部品の再利用は、「無」(60.5%)が約6割である。

また、再利用の部品は、「ライト」、「車輪・タイヤ」、「サドル」が多い。

図表 3-2-31 設問 7d (部品の再利用)



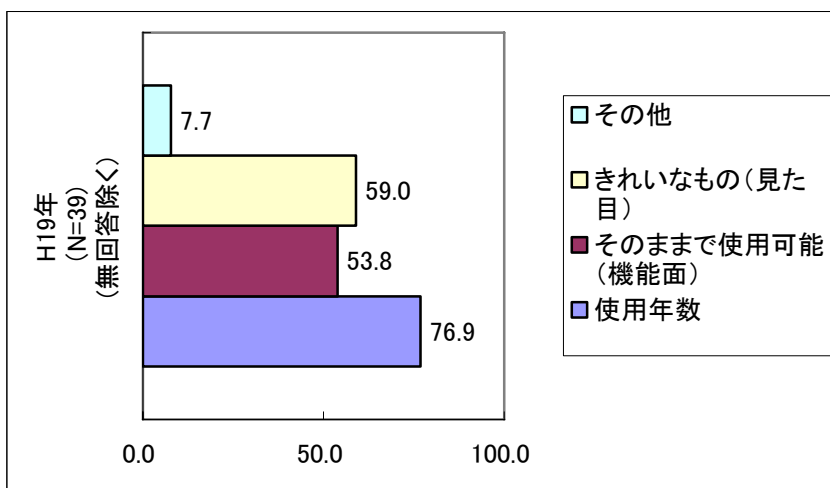
図表 3-2-32 設問 7 e(再利用の部品)



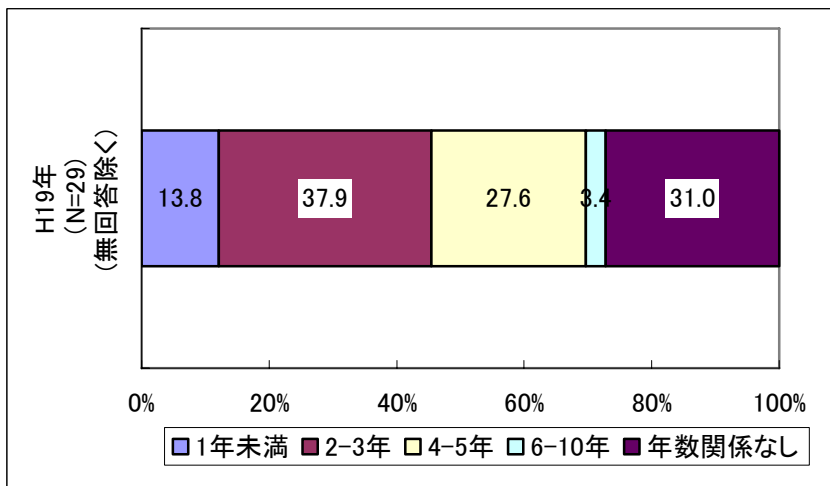
(5) 再生条件

再生条件は、「使用年数」(76.9%) が最も多いが、「そのまま使用可能(機能面)」、「きれいなもの(見た目)」も多い。なお、再生条件としての使用年数は、「2~3年」(37.9%)が多い。

図表 3-2-33 設問 7f (再生条件)



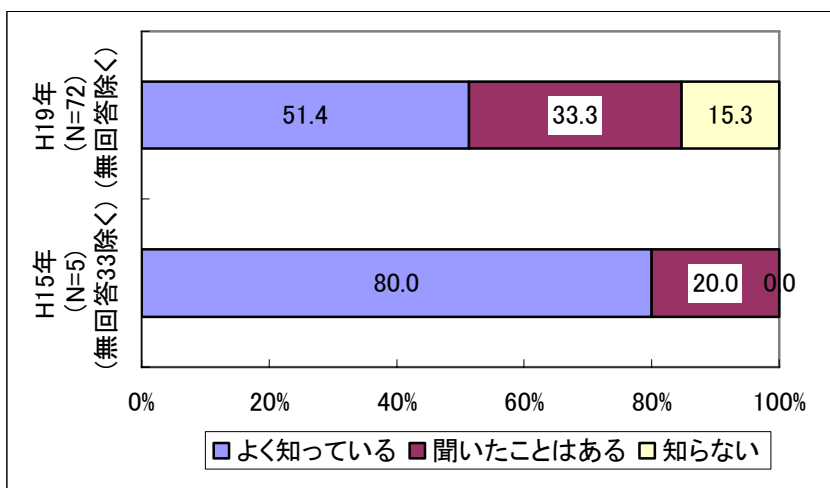
図表 3-2-34 設問 7f (使用年数)



(6) 製造者責任

再生自転車における製造者責任については、「よく知っている」が約 5 割である。なお、「聞いたことはある」の 33.3%を合わせると 8 割を超え、認知度は概ね高い。

図表 3-2-35 設問 7g (製造者責任)

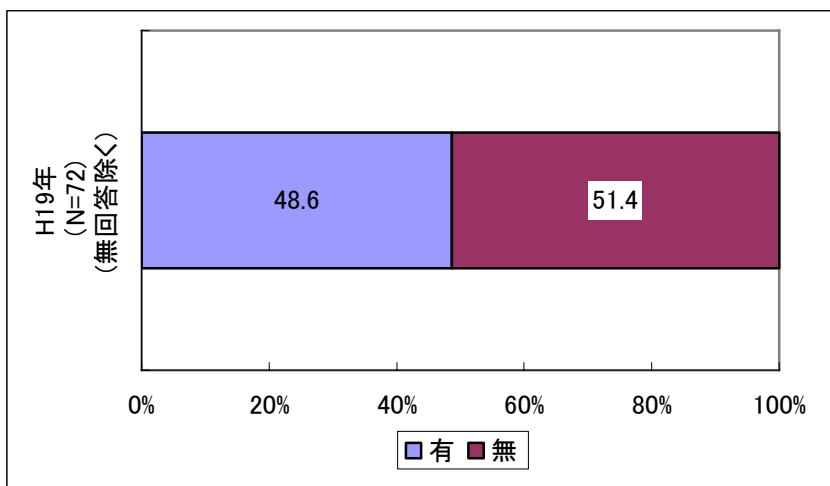


3.2.4 個人ユーザー及び払い下げ自転車の自ら再生せずに引き渡した台数等

(1) 自ら再生せず引渡した自転車の有無

自ら再生せず引き渡す大型店の方が若干 (51.4%) 多い。

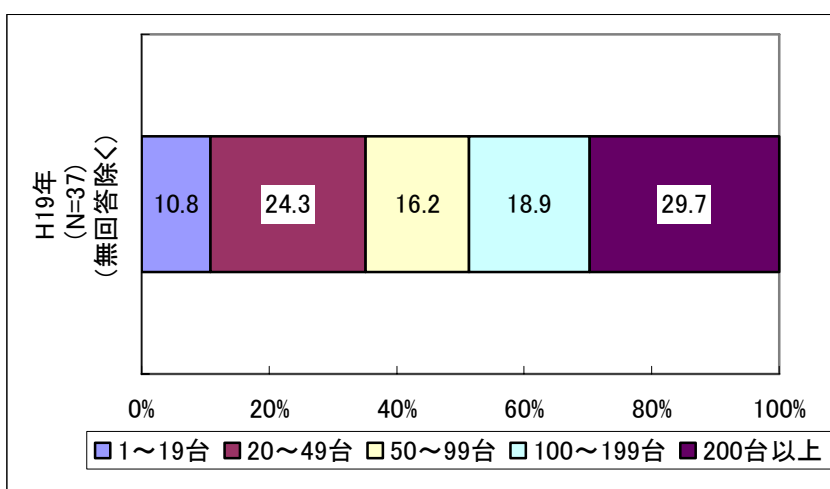
図表 3-2-36 設問 8a (自ら再生せず引渡し)



(2) 自ら再生せず引渡した台数

自ら再生せず引き渡した台数は、「200台以上」(29.7%)が最も多く、次いで「20～49台」(24.3%)が多い。平均台数は2,145台である。

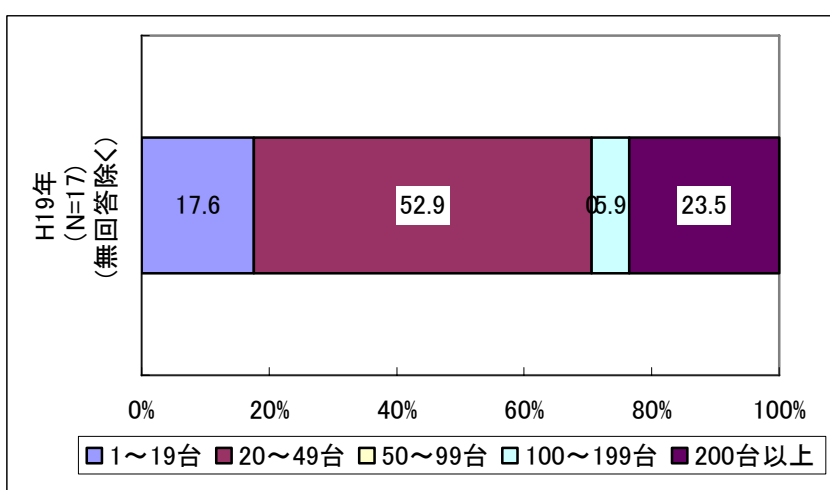
図表 3-2-37 設問 8b (自ら再生せず引渡した台数)



(3) 自ら再生せず引渡したもののうち、輸出入業者に引渡した場合の台数、費用等
<台数>

輸出入業者へ引き渡した台数は、「20～49台」(52.9%)が最も多く、次いで「200台以上」(23.5%)が多い。平均台数は4,044台である。

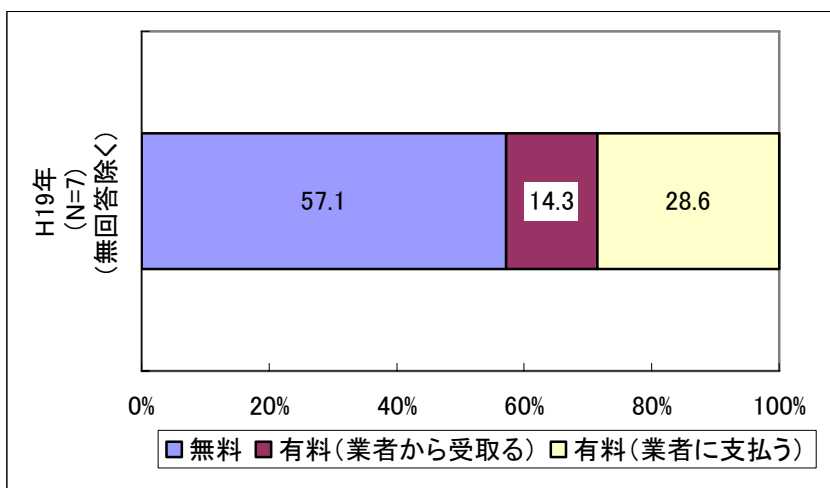
図表 3-2-38 設問 8c① (輸出入業者へ台数)



＜持ち込む場合、無料/有料＞

輸出入業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、無料が6割近く（57.1%）を占めている。有料の場合は、業者に料金を支払う方が多い。

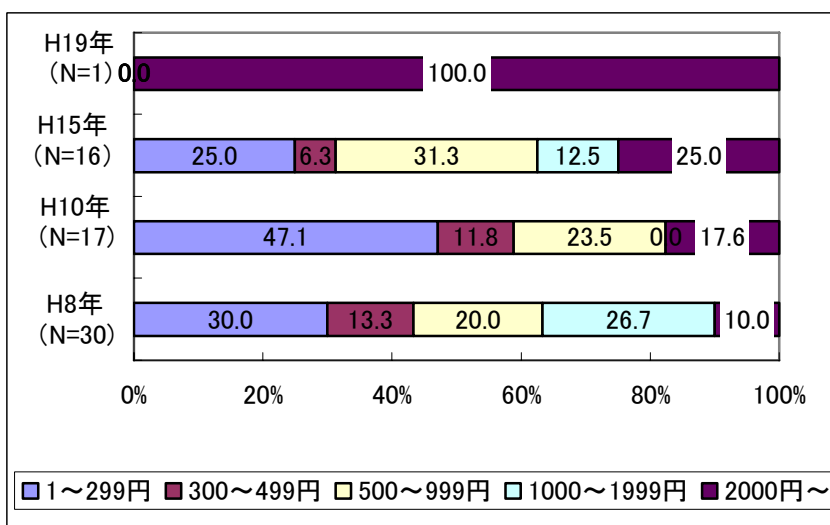
図表 3-2-39 設問 8c②（持ち込む場合、無料/有料）



＜持ち込む場合、価格＞

回答数は1件のみで価格は、2000円である。なお、これまでの調査結果は、平成8年495円、平成10年453円、平成15年600円である。ただし、これまでの調査結果は、輸出入業者、鉄屑業者、産廃業者、自治体を合わせた持ち込む場合の結果である。

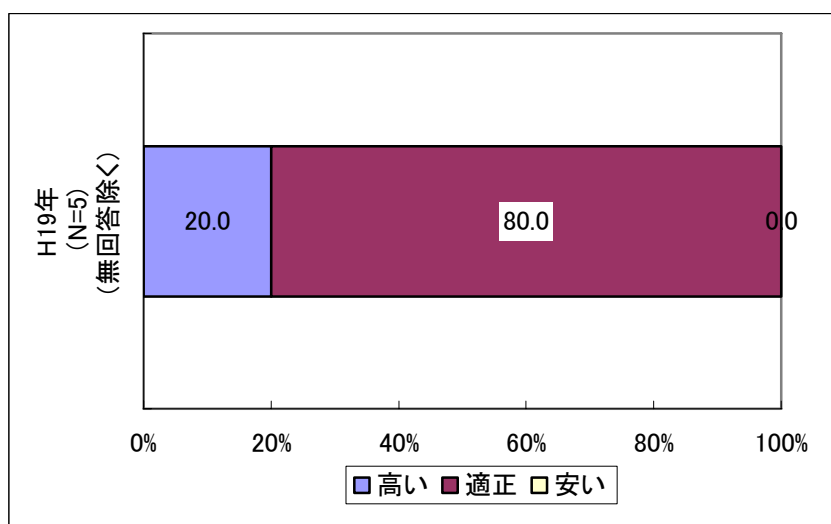
図表 3-2-40 設問 8c②（持ち込む場合、価格）



＜持ち込む場合、費用の評価＞

輸出入業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、費用は「適正」と思っている大型店が8割である。

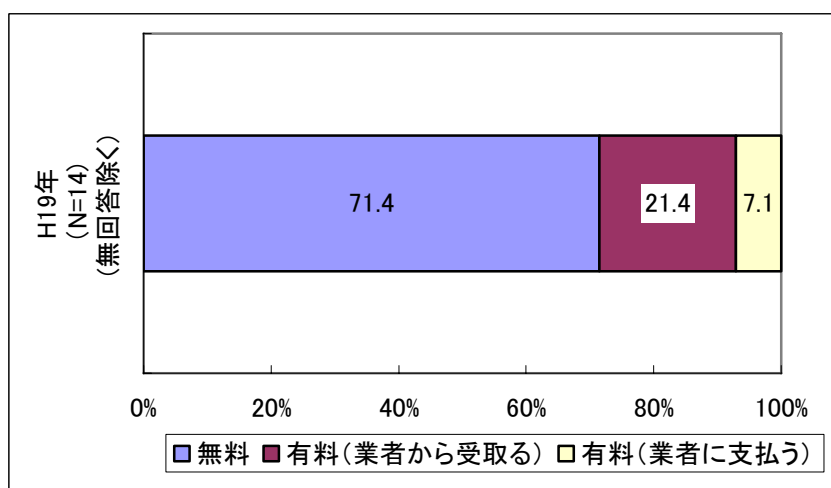
図表 3-2-41 設問 8c②（持ち込む場合、費用の評価）



＜引き取りにくる場合、無料/有料＞

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、無料が7割以上であり、有料の場合は、業者から料金を受取る方が多い。

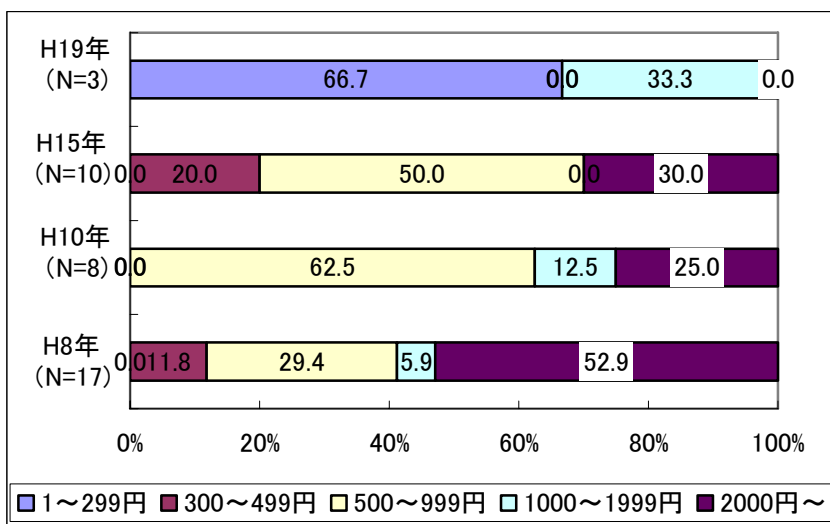
図表 3-2-42 設問 8c③（引き取りにくる場合、無料/有料）



<引き取りにくる場合、価格>

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、平均金額は370円である。なお、回答数が3件と少ない。

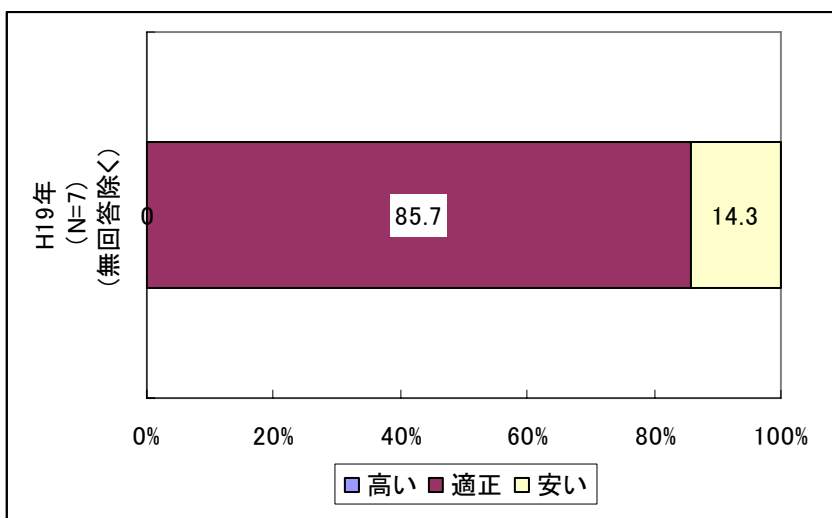
図表 3-2-43 設問 8c③ (引き取りにくる場合、価格)



<引き取りにくる場合、費用の評価>

輸出入業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、費用は「適正」と思っている大型店が8割以上であり、「安い」と思っている大型店も1割以上ある。

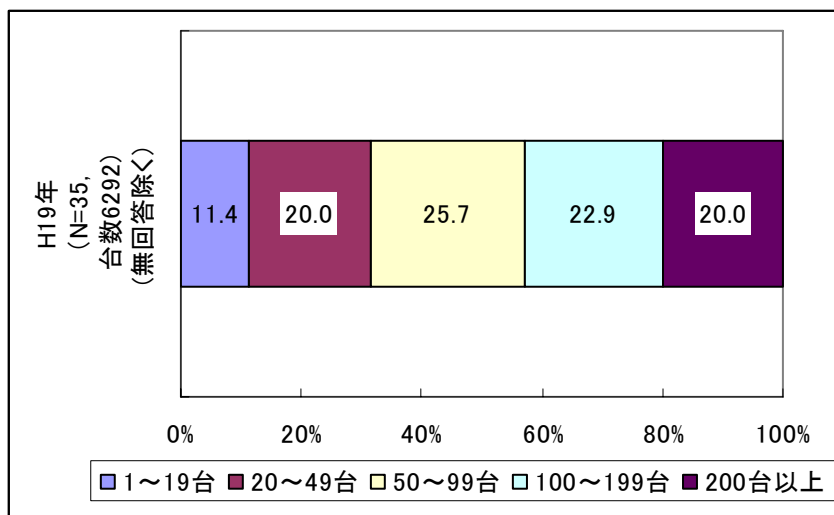
図表 3-2-44 設問 8c③ (引き取りにくる場合、費用の評価)



(4) 自ら再生せず引渡したもののうち、鉄屑業者に引渡した場合の台数、費用等
 <台数>

鉄屑業者へ引き渡した台数は、「50～99台」(25.7%)が最も多く、次いで「100～199台」(22.9%)が多いが、ほぼ均等に分布している。平均台数は183台である。

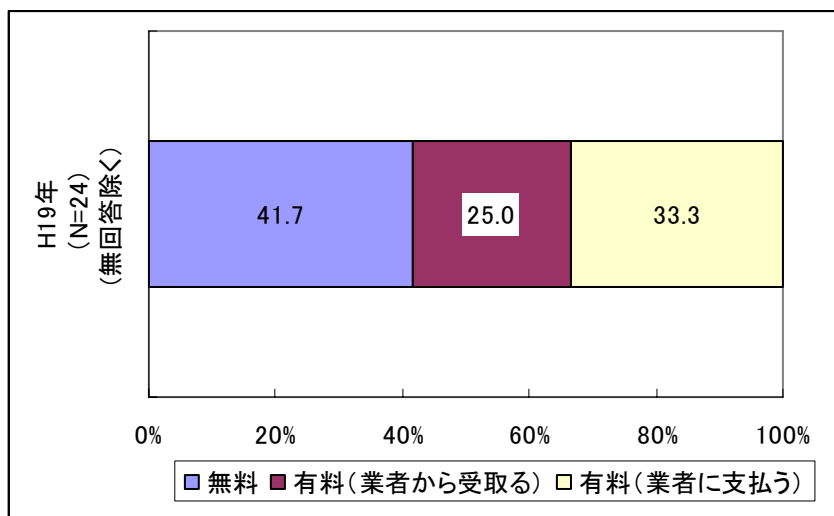
図表 3-2-45 設問 8d① (鉄屑業者に引渡した場合の台数)



<持ち込む場合、無料/有料>

鉄屑業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」が4割(41.7%)、「有料」の場合は、業者に料金を支払う方が少し多い。

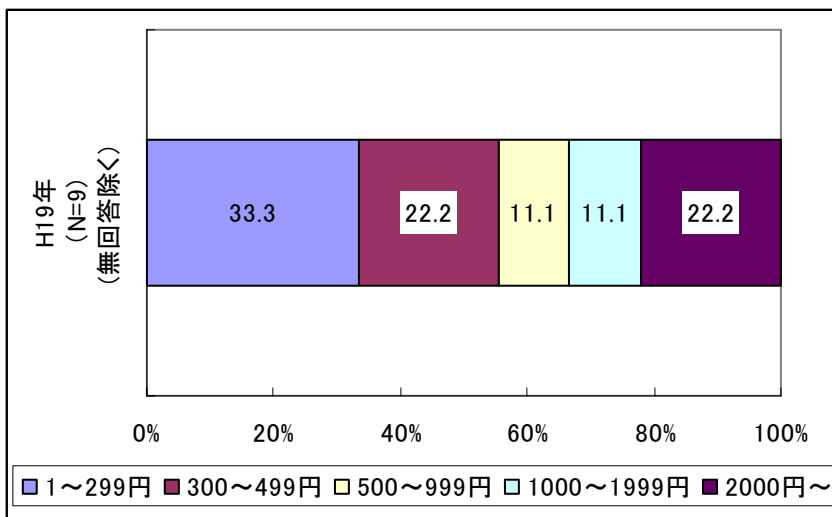
図表 3-2-46 設問 8d② (持ち込む場合、無料/有料)



＜持ち込む場合、価格＞

鉄屑業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「1～299円」が最も多く、次いで「300～499円」と「2000円以上」が多い。平均金額は2,528円である。

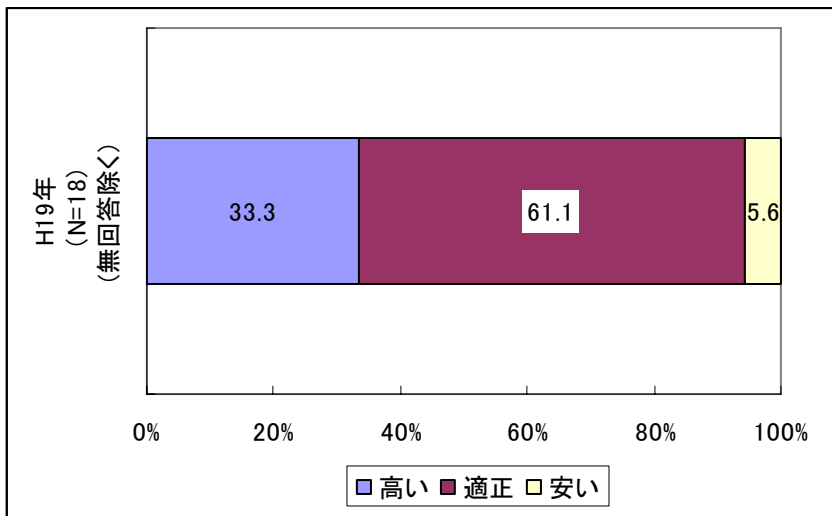
図表 3-2-47 設問 8d②（持ち込む場合、価格）



＜持ち込む場合、費用の評価＞

鉄屑業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は適正と思っている大型店が6割、高いとと思っている大型店が3割強である。

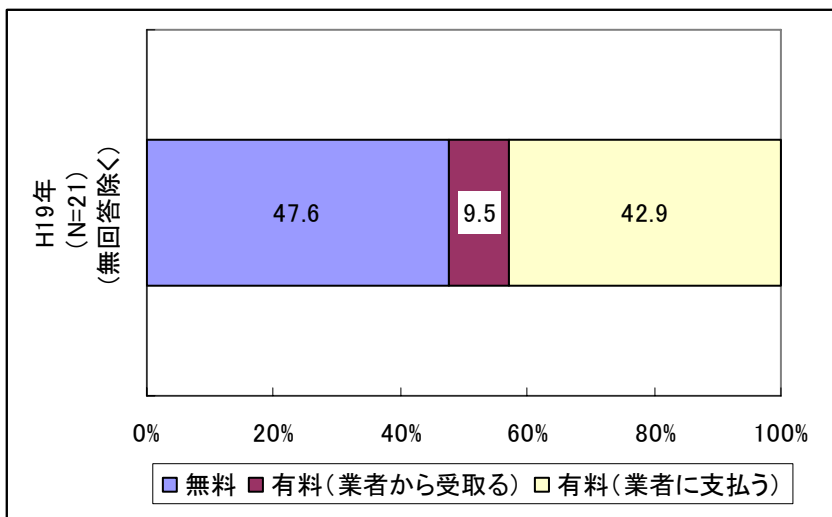
図表 3-2-48 設問 8d②（持ち込む場合、費用の評価）



<引き取りにくる場合、無料/有料>

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、「無料」が5割弱、「有料」が5割強で、業者に料金を支払う方が多い。

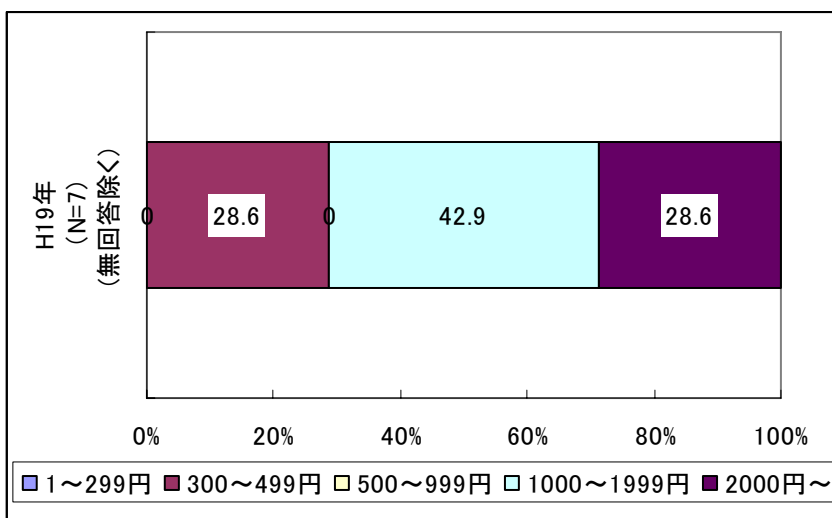
図表 3-2-49 設問 8d③ (引き取りにくる場合、無料/有料)



<引き取りにくる場合、価格>

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「1000～1999円」(42.9%)が最も多く、次いで「300～499円」と「2000円以上」が多い。平均金額は1,579円である

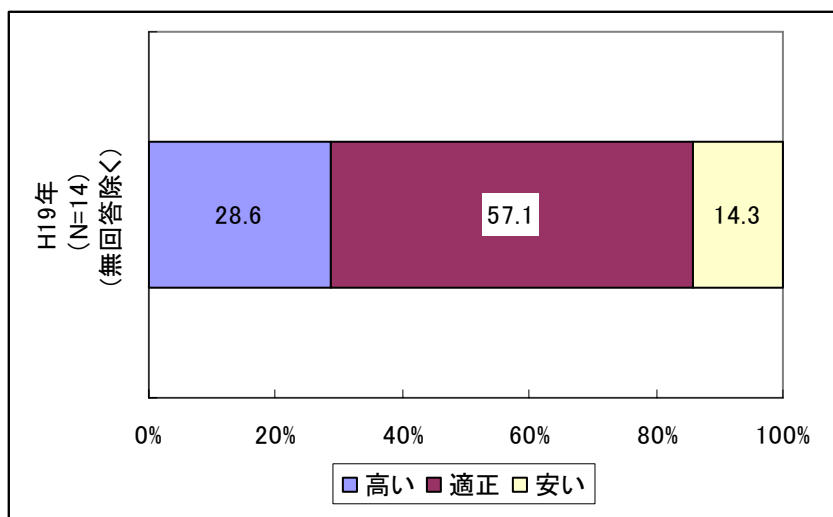
図表 3-2-50 設問 8d③ (引き取りにくる場合、価格)



<引き取りにくる場合、費用の評価>

鉄屑業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「適正」と思っている大型店が6割弱で最も多く、次いで「高い」と思っている大型店が3割弱である。

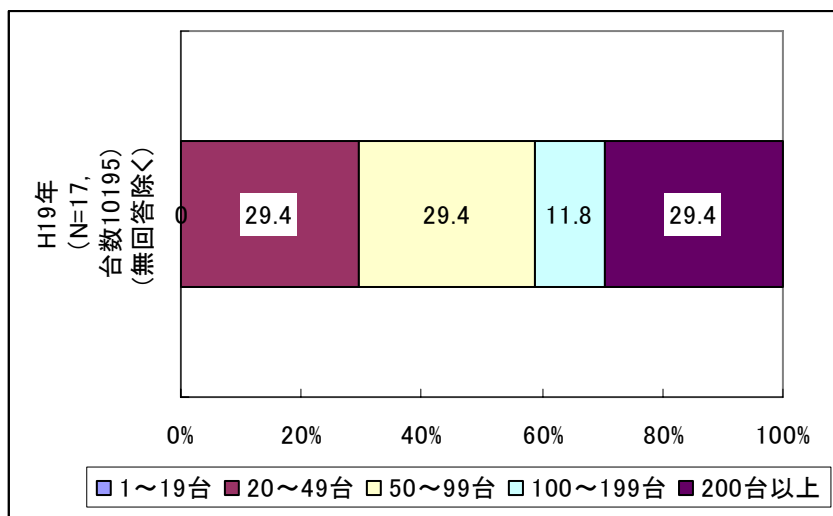
図表 3-2-51 設問 8d③ (引き取りにくる場合、費用の評価)



(5) 自ら再生せず引渡したもののうち、産業廃棄物処理業者に引渡した場合の台数、費用等
<台数>

産業廃棄物処理業者へ引き渡した台数は、「20～49台」、「50～99台」、「200台以上」が多い。
平均台数は600台である。

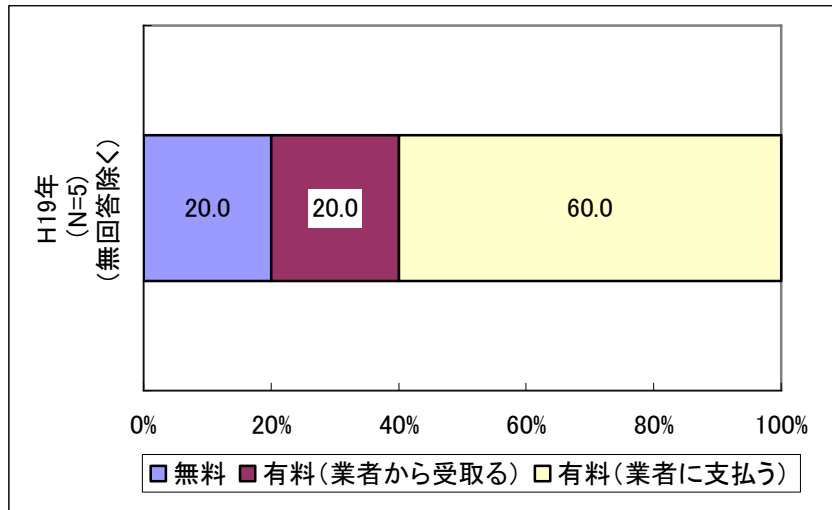
図表 3-2-52 設問 8e① (産業廃棄物処理業者に引渡した場合の台数)



＜持ち込む場合、無料/有料＞

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、「無料」が2割、「有料」が8割で、業者に料金を支払う方が多い。

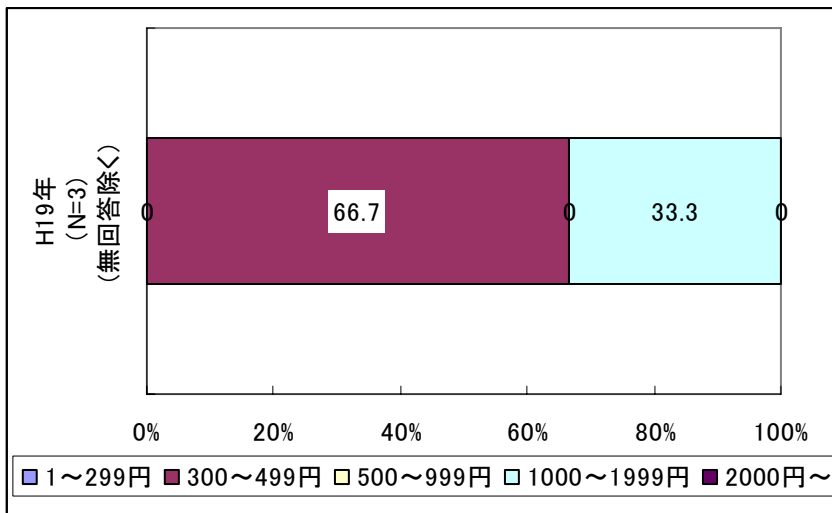
図表 3-2-53 設問 8e②（持ち込む場合、無料/有料）



＜持ち込む場合、価格＞

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、業者に支払う場合で300円が2件、1000円が1件である。平均金額は533円である。

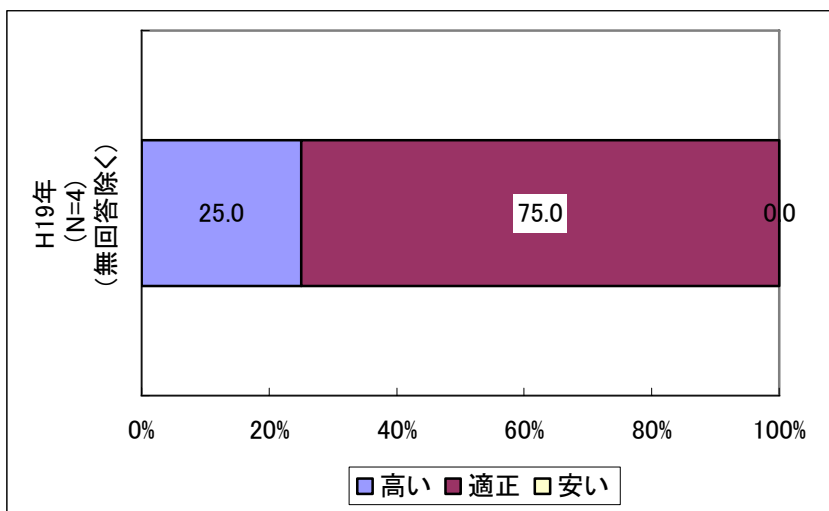
図表 3-2-54 設問 8e②（持ち込む場合、価格）



<持ち込む場合、費用の評価>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「適正」と思っている大型店が75.0%で多く、次いで「高い」と思っている大型店が25.0%である。

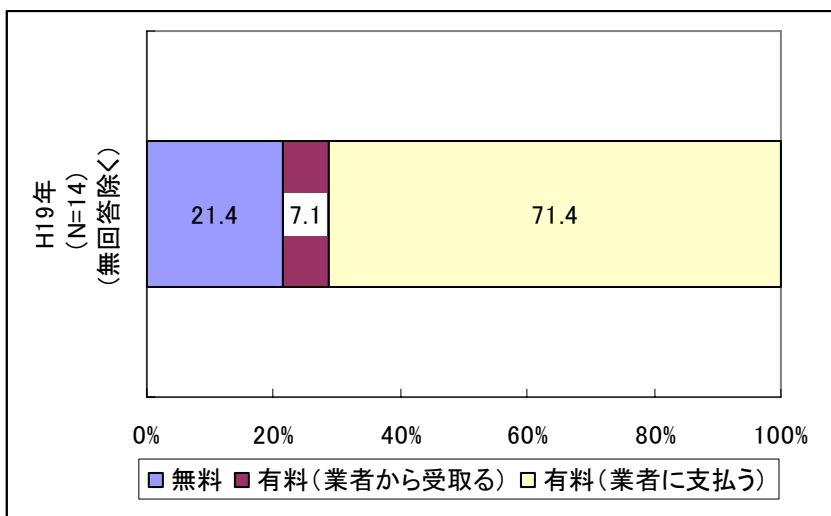
図表 3-2-55 設問 8e② (持ち込む場合、費用の評価)



<引き取りにくる場合、無料/有料>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、無料が2割、有料が8割で、業者に料金を支払う方が多い。

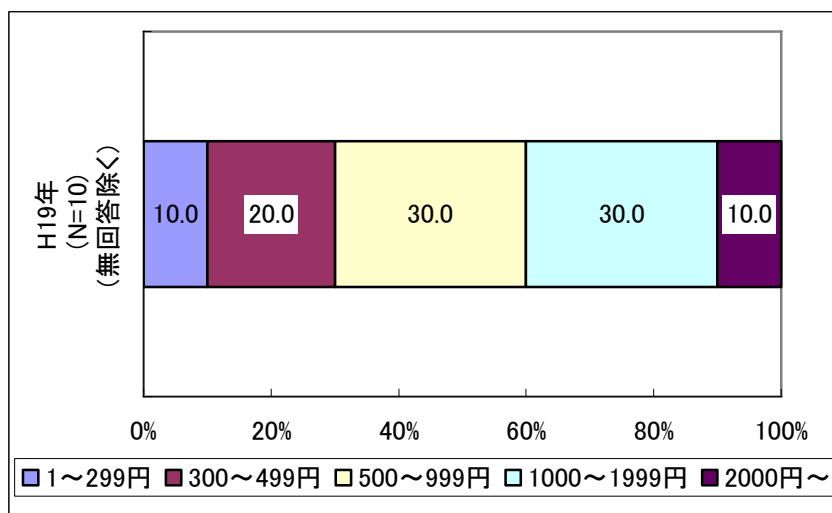
図表 3-2-56 設問 8e③ (引き取りにくる場合、無料/有料)



<引き取りにくる場合、価格>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「500～999円」と「1000～1999円」が多いが、均等に分布している。平均金額は753円である。

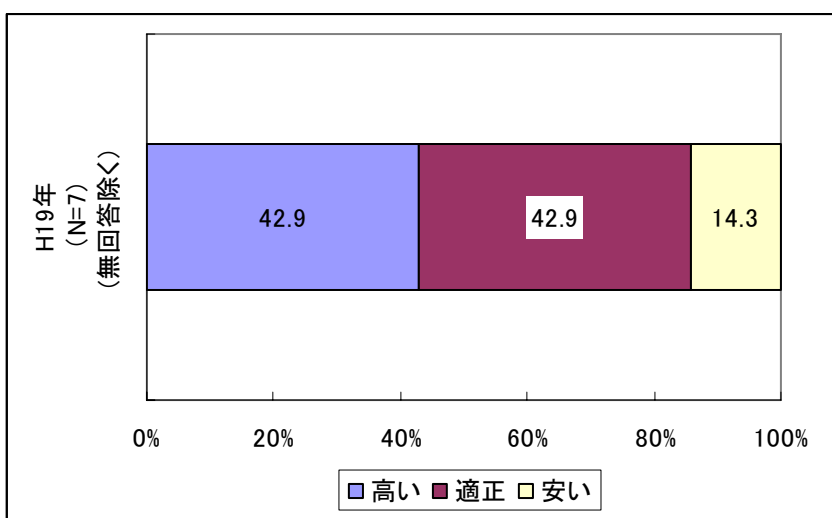
図表 3-2-57 設問 8e③ (引き取りにくる場合、価格)



<引き取りにくる場合、費用の評価>

産業廃棄物処理業者へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金の評価は「適正」と「高い」と思っている大型店が共に4割強と多い。

図表 3-2-58 設問 8e③ (引き取りにくる場合、費用の評価)

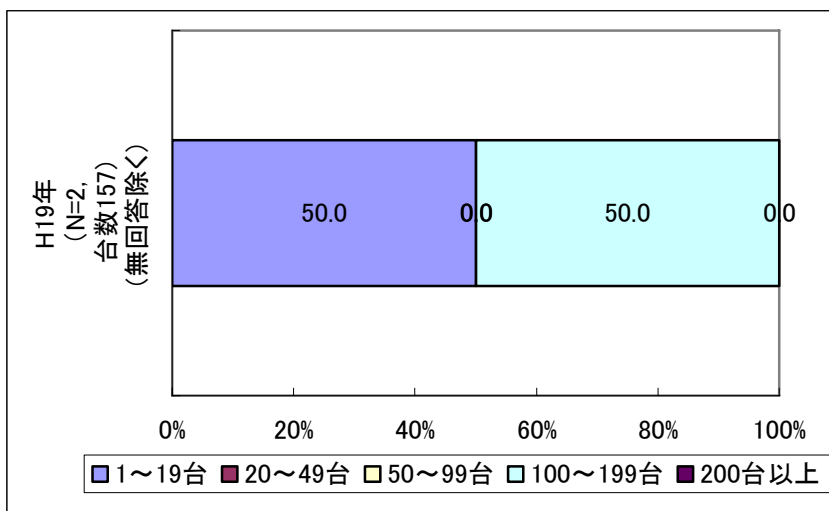


(6) 自ら再生せず引き渡したもののうち、自治体に引渡した場合の台数、費用等
＜台数＞

自治体へ引き渡した台数は、「1～19台」と「100～199台」である。

平均台数は79台であるが回答数は2件と少ない。

図表 3-2-59 設問 8f①（自治体に引き渡した場合の台数）



＜持ち込む場合＞

自治体へ引き渡すときに持ち込む場合は、料金は「有料」で自治体に支払う場合が100%で、価格は100円、費用の評価は「適正」である（ただし、回答数は1件）。

＜引き取りにくる場合＞

自治体へ引き渡すときに引き取りにくる場合は、料金は「無料」、「有料（自治体から受取る）」、「有料（自治体に支払う）」がそれぞれ1件ずつ、価格の回答はない。

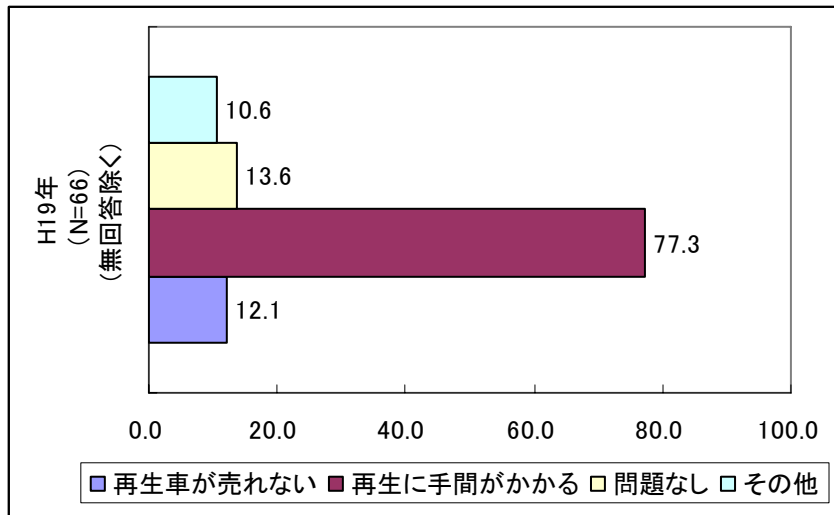
3.2.5 個人ユーザー及び払い下げ自転車の再生・販売又は処理

(1) 再生・販売又は処理上の問題点

＜再生・販売する場合の問題点＞

再生・販売する場合の問題点は、「再生に手間がかかる」が最も多く 77.3%である。

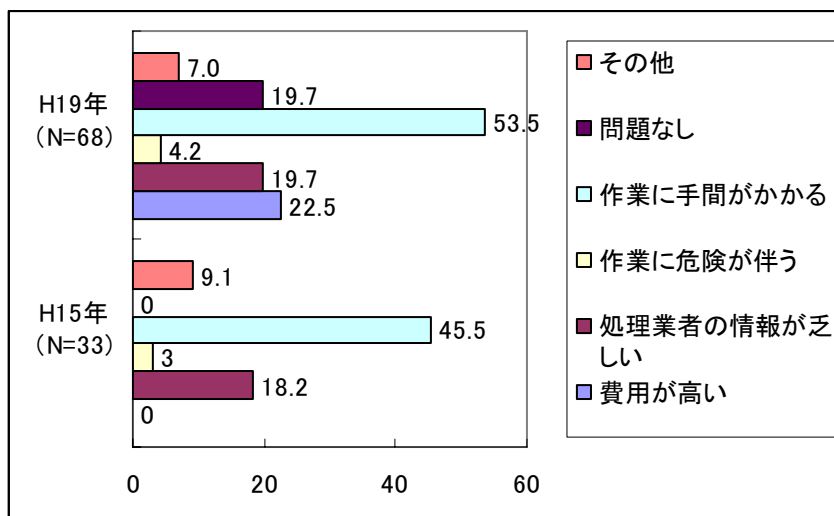
図表 3-2-60 設問 9a (再生・販売する場合、問題点)



＜処理する場合の問題点＞

処理する場合の問題点は、「作業に手間がかかる」が最も多く 53.5%である。平成 15 年度結果と同様である。

図表 3-2-61 設問 9b (処理する場合、問題点)

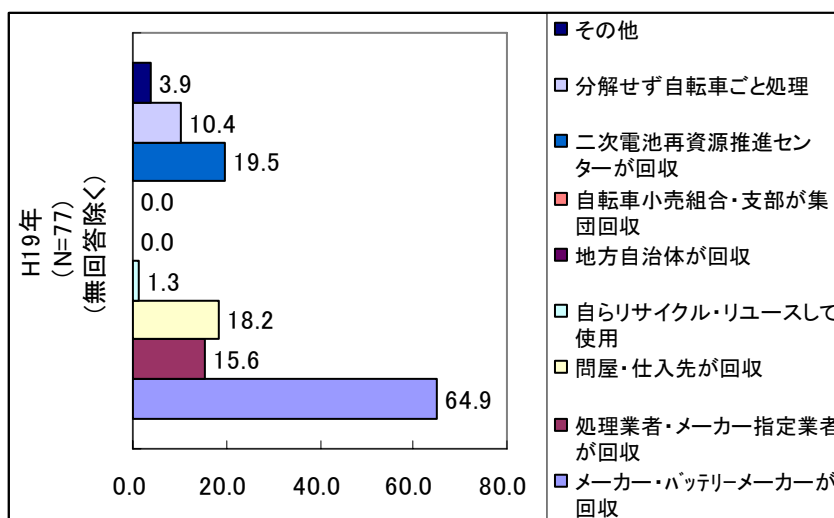


(2) 電動アシスト車の処理上の問題点

＜電動アシスト車の処理方法＞

電動アシスト車のバッテリー処理方法については、「メーカー・バッテリーメーカーが回収」が64.9%と最も多く、次いで「二次電池再生資源推進センターが回収」が多い。平成15年度調査では、「メーカー・バッテリーメーカーが回収」13件、「処理業者・メーカー指定業者が回収」6件が多い。

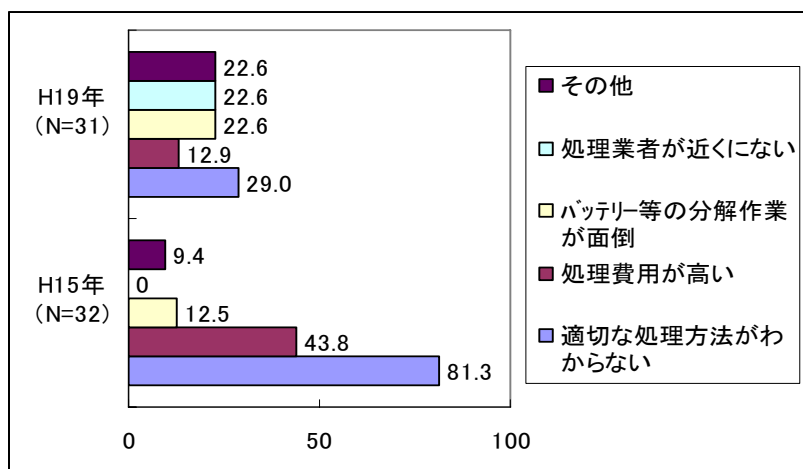
図表 3-2-62 設問 10a (バッテリー処理方法)



＜電動アシスト車のバッテリー処理の問題点＞

バッテリー処理の問題点は、「適切な処理方法がわからない」が最も多いが、他も同程度ある。平成15年度調査では、「適切な処理方法がわからない」、「処理費用が高い」が多い。

図表 3-2-63 設問 10b (バッテリー処理の問題点)

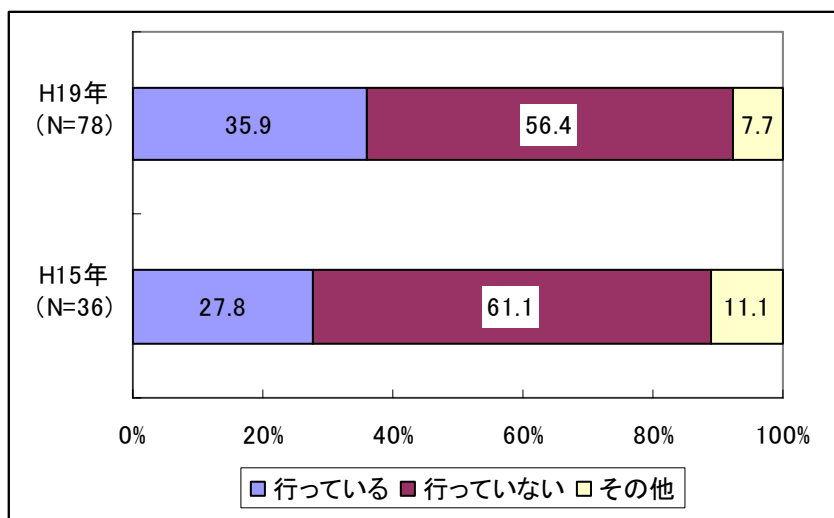


(3) 防犯登録抹消の手続き

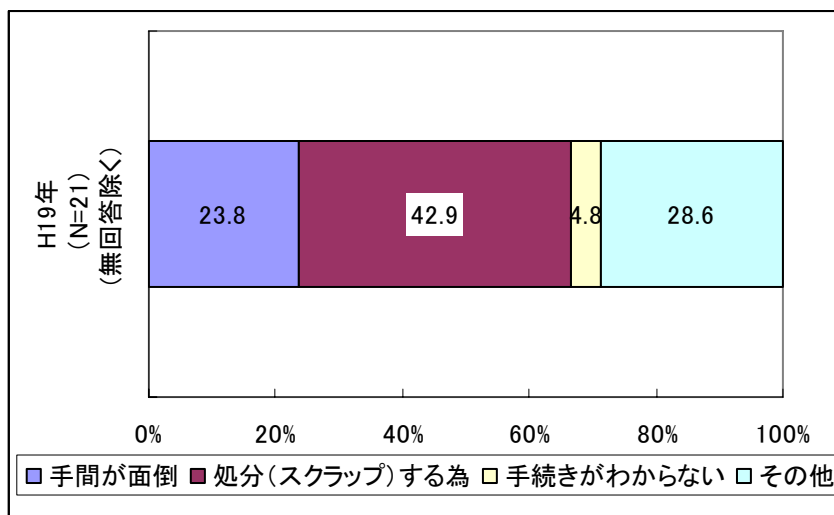
防犯登録抹消の手続きは、「行っていない」が6割弱が多い。平成15年度調査の結果と同様である。

また、防犯登録抹消の手続きを行っていない理由は、「処分（スクラップ）する為」や「手間が面倒」などが多い。

図表 3-2-64 設問 11（防犯登録抹消の手続き）



図表 3-2-65 設問 11（防犯登録抹消の手続きを行っていない理由）

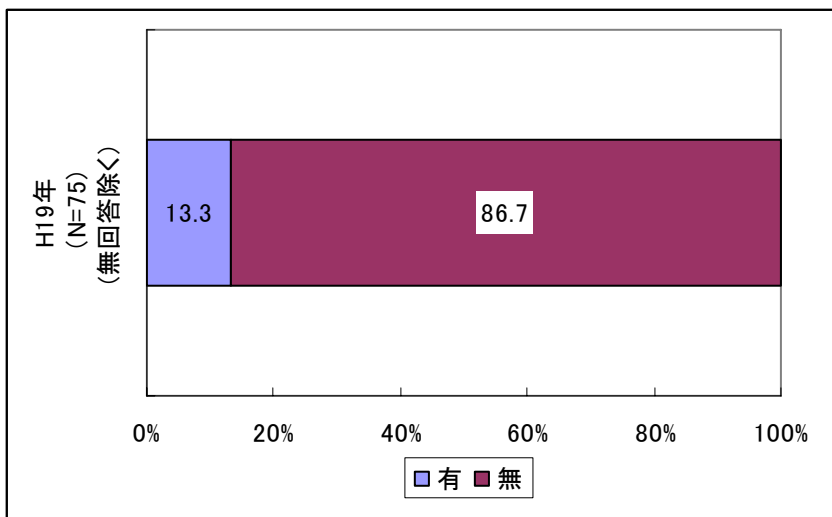


(4) 共同事業

＜共同事業の有無＞

共同事業の有無は、「無」が9割弱と多い。

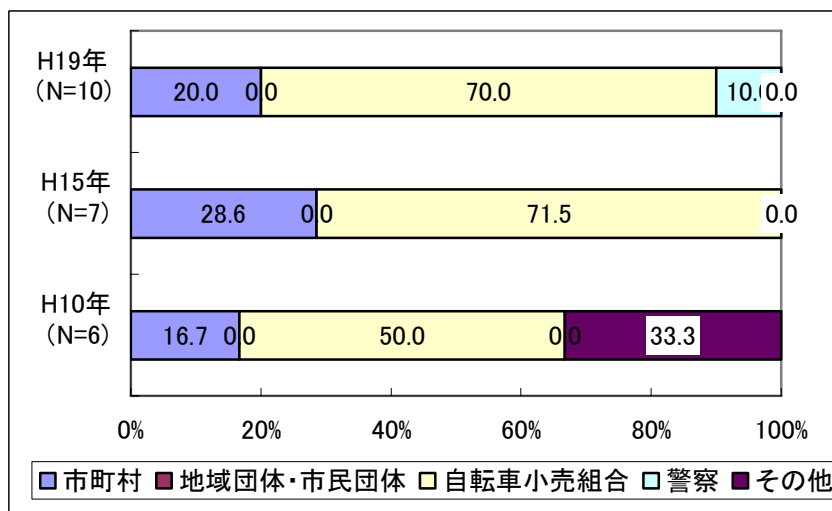
図表 3-2-66 設問 12a (共同事業の有無)



＜共同事業の主体＞

共同事業の事業主体は、「自転車小売組合」が7割で最も多い。

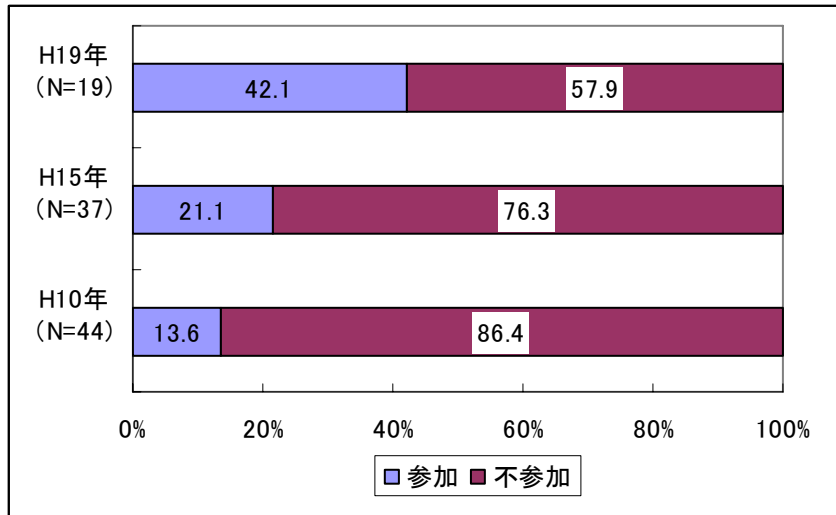
図表 3-2-67 設問 12b (事業主体)



＜共同事業への参加状況＞

共同事業への参加状況は、「不参加」の方が6割弱と多い。これまでの調査結果と比べると参加割合は高くなってきている。

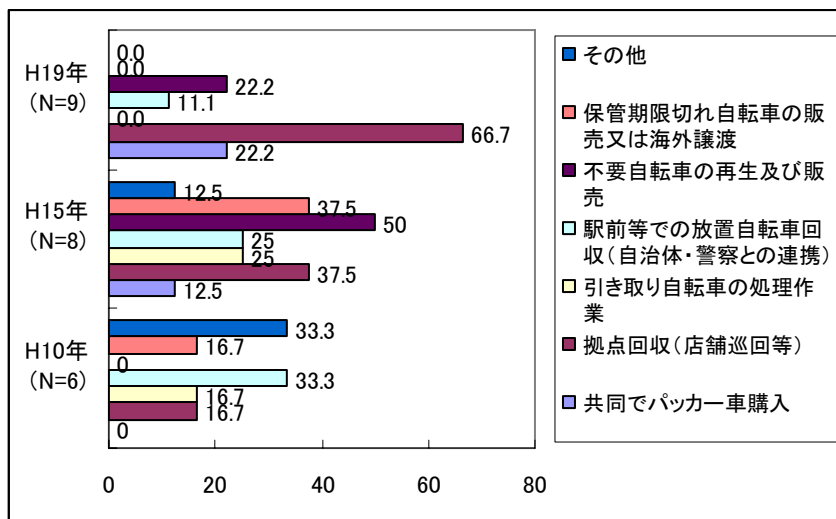
図表 3-2-68 設問 12c (共同事業への参加)



＜共同事業の事業内容＞

共同事業の事業内容は、「拠点回収（店舗巡回等）」（66.7%）が最も多い。平成15年度調査結果は「不要自転車の再生及び販売」が多い。

図表 3-2-69 設問 12d (事業内容)

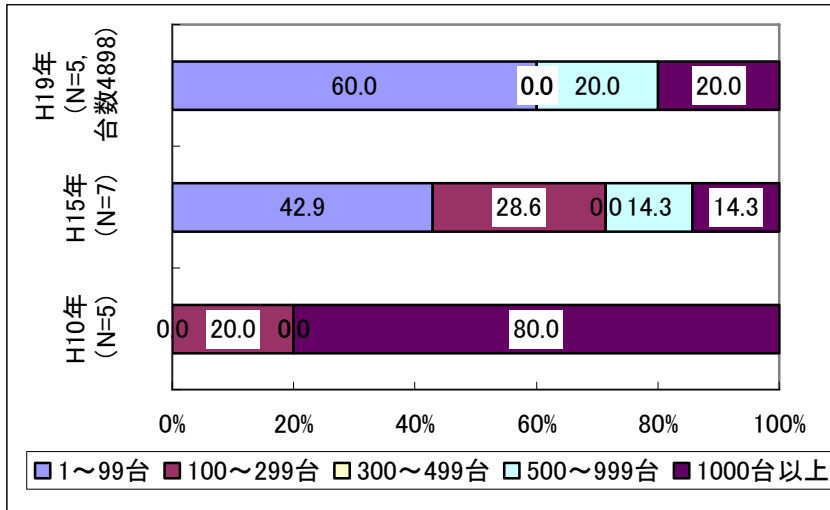


＜共同事業における取り扱い台数＞

共同事業における取り扱い台数は、「1～99台」が最も多い。

平均台数は980台で平成10年は1,200台、平成15年は374台である。

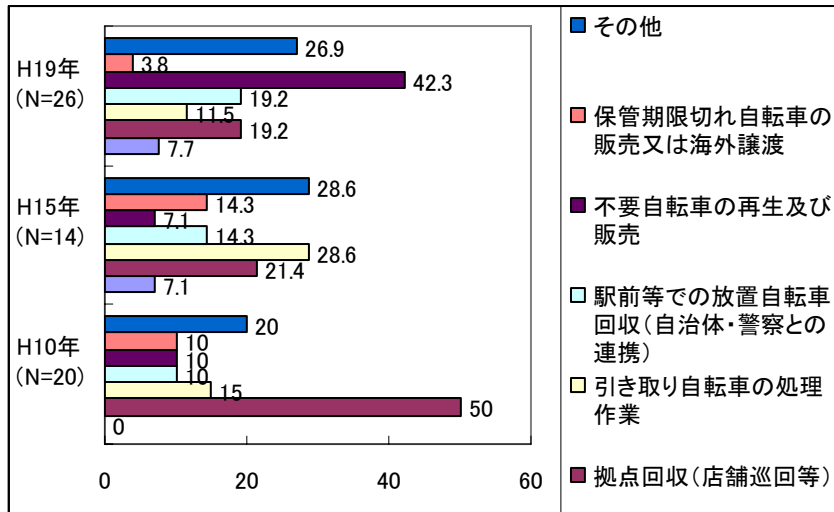
図表 3-2-70 設問 12e (共同事業における取り扱い台数)



＜予定されている共同事業内容＞

今後予定の共同事業内容は、「不要自転車の再生及び販売」が42.3%と最も多い。

図表 3-2-71 設問 12f (予定されている共同事業内容)

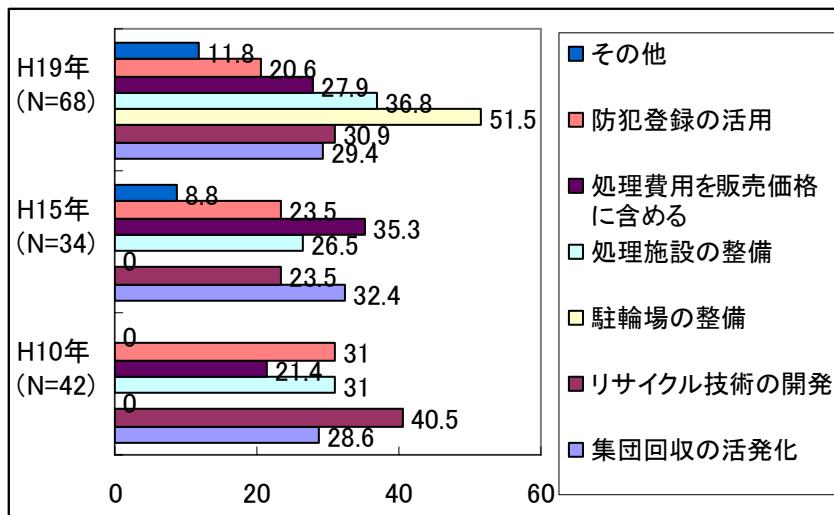


3.2.6 不要自転車の再資源化等への取り組み課題

(1) 社会全体の取り組むべき課題

社会全体が取り組むべき課題は、「駐輪場の整備」が51.5%と最も多く、次いで「処理施設の整備」が36.8%と多い。

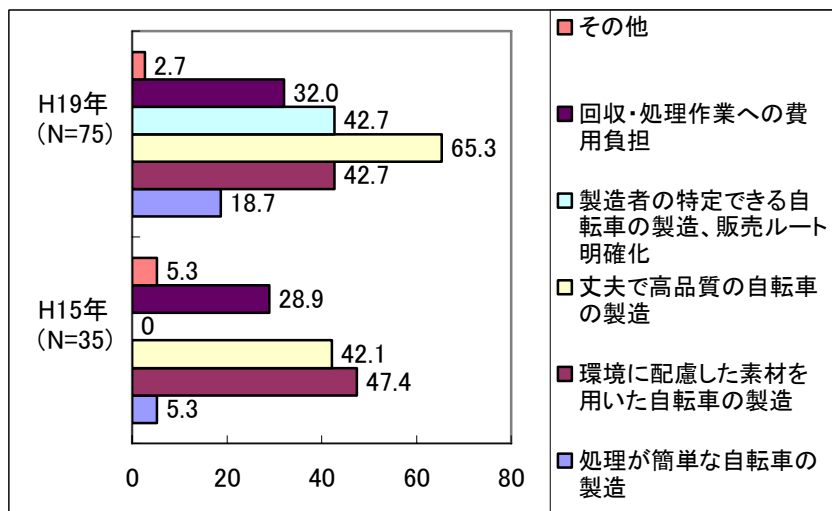
図表 3-2-72 設問 13 (社会全体の取り組むべき課題)



(2) 製造業者への要望

製造業者への要望は、「丈夫で高品質な自転車の製造」が65.3%と最も多い。

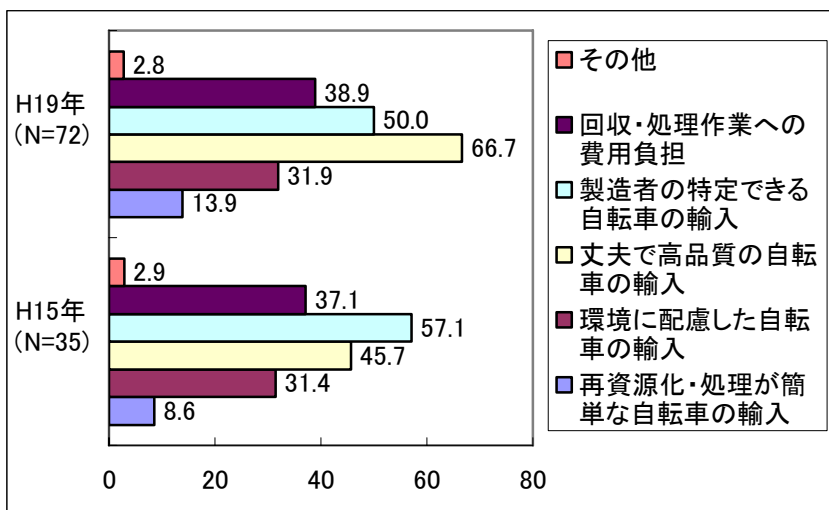
図表 3-2-73 設問 14a (製造業者への要望)



(3) 輸入業者への要望

輸入業者への要望は、「丈夫で高品質な自転車の製造」が66.7%と最も多い。

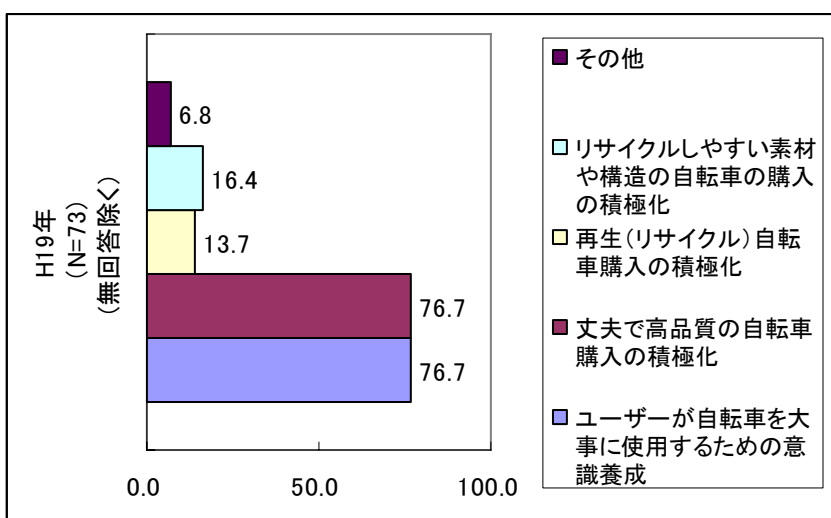
図表 3-2-74 設問 14b (輸入事業者への要望)



(4) ユーザーが取り組むべき課題

ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用する意識養成」と「丈夫で高品質な自転車購入の積極化」がともに76.7%と多い。

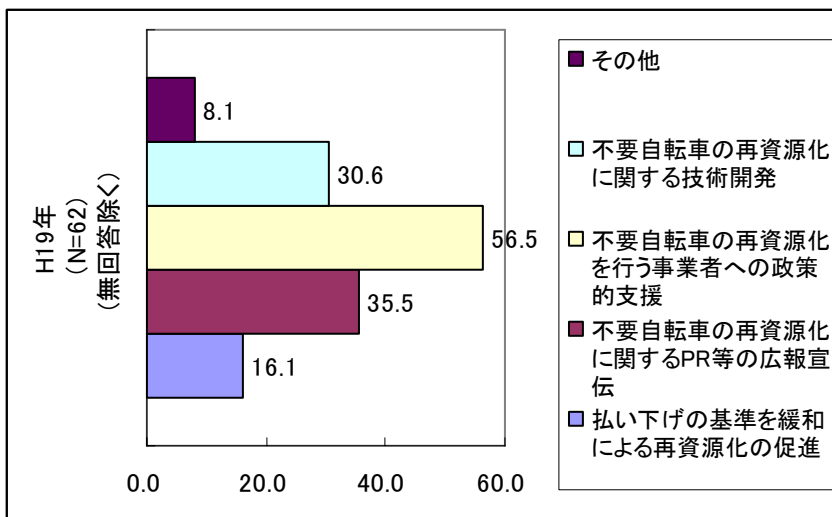
図表 3-2-75 設問 14c (ユーザーが取り組むべき課題)



(5) 自治体が取り組むべき課題

自治体が取り組むべき課題は、「不要自転車の再資源化を行う事業者への政策的支援」が56.5%と最も多い。

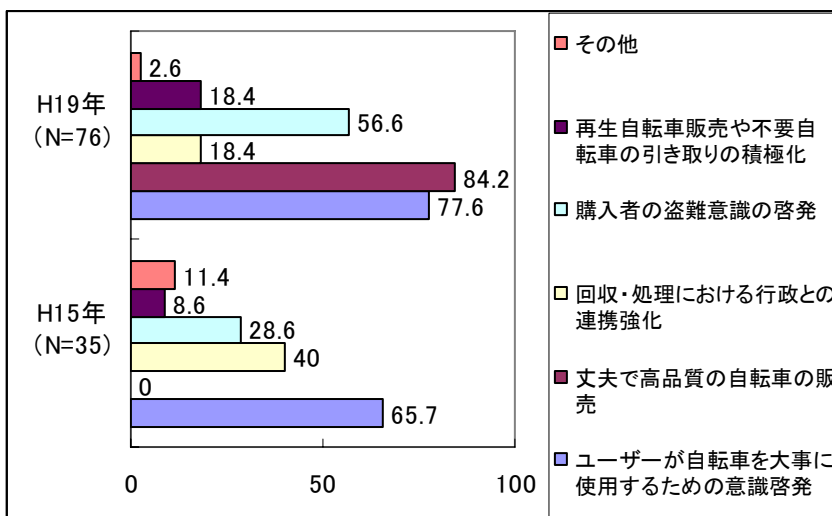
図表 3-2-76 設問 14d (自治体が取り組むべき課題)



(6) あなたの店舗が取り組むべき課題

あなたの店舗が取り組むべき課題は、「丈夫で高品質の自転車の販売」が84.2%と最も多く、次いで「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が77.6%と多い。

図表 3-2-77 設問 15 (あなたの店舗が取り組むべき課題)



4 自治体調査

<調査方法>

全国自治体のうち、885 市区町村の放置対策担当部署を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。なお、885 市区町村には全国の全ての市及び区そして、3 大都市圏の町村のうち 80 程度が含まれる（参考資料参照）。

回収数は 564 件で有効回収率は 63.7%である（なお、平成 15 年度は回収数 302 件、回収率 52.8%、10 年度調査回収率は 61.7%）。

また、粗大ごみ処理施設をもつ全国自治体の清掃担当部署及び一部事務組合のうち、585（市区町村及び一部事務組合）を対象に、郵送アンケート調査（期間：平成 19 年 11 月 26 日～平成 19 年 12 月 14 日）を実施した。清掃担当部署及び一部事務組合 585 は、「日本の廃棄物処理（平成 17 年度版）平成 19 年 11 月環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部廃棄物対策課」の粗大ごみ処理施設（市町村・事務組合設置分）の整備状況（平成 17 年度実績）682 施設のうち住所等が確認できたものである。

回収数は 332 件で有効回収率は 56.8%である（なお、平成 15 年度は回収数 242 件、回収率 42.3%、10 年度調査回収率は 46.1%）。

<調査結果の概要>

（1）放置対策部署

① 放置自転車の撤去・移送の状況

【放置自転車対策部署の設置状況】

- ・ 放置対策部署の設置状況は、「専門部署を設置して対策を講じている」が最も多く 39.7%と約 4 割で行われている。また、「他部署が兼務で対策を講じている」も 38.8%と約 4 割で行われており、これらを合わせると約 8 割で対策が講じられているというアンケート結果を得た。なお、「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」が約 1 割、「放置自転車問題はない」が約 1 割である。

【放置自転車対策を行っていない理由】

- ・ また、「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」の理由としては、「台数が少ないから」や「専門部署を設置していないため」、「警察の方で対処しているから」、「土地、施設管理者の権限で対処しているため」、「抜本的な解決策が見当たらない」などが挙げられている。

【放置自転車の撤去・移転台数】

- ・ 放置自転車の年間の撤去・移転台数は、「1～999 台」が 65.8%と最も多い。「1 万台以上」は 1 割以下でこれまでの調査に比べると少なくなっている。また、本年度調査の 1 自治体当たりの撤去・移転台数（3,919 台）は平成 10 年度（6,058 台）、平成 15 年度（5,694 台）に比べると減少している。

【放置自転車の撤去・移転費用】

- ・ 撤去で発生した費用総額は、「99万円以下」が45.1%と最も多く、次いで「100～499万円」が多い。平均（総合計/自治体数）は1243万円である。また、1台当たりの撤去費用は、「2500円以上」が44.1%と最も多く、1台当たりの平均費用額は、3,271円で平成15年調査の4,287円より低い。徴収料金（1,599円）に比べると2倍以上である。

【持ち主への返還台数】

- ・ 放置自転車のうち持ち主に返還される自転車の台数は、「1～999台」が77.9%と最も多い。また、本年度調査の返却台数の平均値（2,019台）は、これまでのアンケート調査（平成10年3,374台、平成15年度2,950台）と比較すると減ってきている。
- ・ 放置自転車の持ち主への返還台数と返還されず処分される台数の割合は、46.4%（約79万台）と53.6%（約91万台）で、多少返還されず処分される自転車の方が多い結果となっている。返還割合46.4%は、これまでの調査結果と比較すると高い（平成10年度38.3%、平成15年度30.5%）。

【返還時の徴収料金】

- ・ 返還時の持ち主からの徴収料金は、「1000～1499円」が40.7%と最も多い。平均徴収金額（1,599円）は前回平成15年度調査（1,582円）とほぼ同様の結果となっている。

② 不要自転車の再生・処理の状況

【自治体内で再生・処理する割合・台数】

- ・ 不要自転車の再生・処理は、自治体内で再生・処理する台数が19%（平均台数950台）である（民間業者へ引き渡される台数81%（平均台数2582台））。
- ・ また、自治体内で再生・処理する台数のうち再生台数が30%（平均台数281台）、清掃部で処理される台数割合が70%（平均台数839台）である。
- ・ 放置自転車において、清掃部で処理される台数のうち82%が再資源化され、18%が埋立である。

【民間業者へ引き渡される割合・台数】

- ・ 民間業者へ引き渡される台数が81%（平均台数2582台）で、内訳は売却が41%、産廃業者が59%である。
- ・ 民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が74.3%と多い。また、入札金額は、「100～299円」が35.4%と多く、1自治体当たり（有効回答48）平均入札額は511円/台である。
- ・ また、民間業者へ渡った不要自転車（放置自転車）のその後の利用は、国内が79%、海外が21%である。

③ 再資源化に向けた課題

【社会全体の取り組むべき課題】

- ・ 社会全体の取り組むべき課題は、「処理費用を販売価格に含める」が46.7%と最も多く、次いで「リサイクル技術の開発」が多い。

【製造業者への要望】

- ・ 製造業者への要望は、「回収・処理作業への費用負担」が 59.2%と最も多く、次いで「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」が 53.5%多い。

【輸入業者への要望】

- ・ 輸入業者への要望は、「回収・処理作業への費用負担」が 54.4%と最も多く、次いで「環境に配慮した素材を用いた自転車の輸入」が 47.4%と多い。

【販売業者への要望】

- ・ 販売業者への要望は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が 69.1%と最も多い。

【ユーザーが取り組むべき課題】

- ・ ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が 91.6%と圧倒的に多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」31.8%が多い。

【放置自転車の発生原因】

- ・ 放置自転車の発生原因は、「自転車の価格が安く、放置されやすい」が 79.4%と最も多く、次いで「盗難されやすく、盗難車が放置されやすい」68.0%、「持ち主の特定が難しく、放置されたままになりやすい」54.3%が多い。

【自転車放置防止条例の制定状況】

- ・ 自転車放置防止条例の制定状況は、「制定されている」が 65.8%と多いが、「制定の予定なし」が 30.7%もある。

(2) 清掃部署

① 清掃部署へ持ち込まれる不要自転車の状況

【部署の設置状況】

- ・ 粗大ゴミとして回収する廃棄自転車、住民等から持ち込まれる廃棄自転車を取り扱う部署については、「清掃部署で対応している」が最も多く 67.8%と約 7 割で清掃部署が対応している。また、「一部事務組合が対応している」も 29.6%と約 3 割ある。

【回収方法】

- ・ 集団回収の対象物は、「他のものと一緒の集団回収」が 8 割で、「自転車専門の集団回収」が 2 割である。

【廃棄自転車の台数】

- ・ 粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数は、アンケート結果の総合計が約 137 万台で 1 自治体当たり（有効回答 167）の平均は 8,194 台（平成 8 年 4,889 台、平成 10 年 6,413 台、平成 15 年 10,815 台）である。

【持ち込み元の台数等内訳】

- ・ 持ち込み元（ルート）ごとの台数で、住民から持ち込まれた廃棄自転車の総合計台数は約 41 万台で 1 自治体当たり（有効回答 110）の平均は 3,766 台である。また、その徴収料金は、「有料」の自治体が 73.9%と多く、徴収料金の平均は 338 円である。

② 再生・処理の状況

【自治体内で再生・処理する割合・台数】

- ・ 不要自転車の再生・処理は、自治体内で再生・処理する台数が 56%（平均台数 1,801 台）である（民間業者へ引き渡される台数 44%（平均台数 4,410 台））。
- ・ また、自治体内で再生・処理する台数のうち再生台数が 7%（平均台数 326 台）、清掃部で処理される台数が 93%（3,977 台）である。
- ・ 清掃部で処理される台数のうち 93%が再資源化され、7%が埋立である。
- ・ 自治体で処理する場合の 1 台当たりの平均金額は、575 円である。これまでの調査結果（平成 10 年 642 円、平成 15 年度 676 円）と比較すると下がっている。

【民間業者へ引き渡される割合・台数】

- ・ 民間業者へ渡る台数が 44%（平均台数 4410 台）で内訳は、売却が 85%、産廃業者が 15%である。
- ・ 民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が 61.5%と多い。また、入札金額は、「100～299 円」が 38.5%と多く、1 自治体当たり（有効回答 26）平均入札額は 281 円/台である。
- ・ また、民間業者へ渡った不要自転車のその後の利用は、国内が 83%、海外が 17%である。

③ 再資源化に向けた課題

【社会全体の取り組むべき課題】

- ・ 社会全体の取り組むべき課題は、「リサイクル技術の開発」が 58.2%と最も多く、次いで「処理費用を販売価格に含める」が 49.5%と多い。

【製造業者への要望】

- ・ 製造業者への要望は、「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」が 66.2%と最も多く、次いで「回収・処理作業への費用負担」が 56.2%と多い。

【輸入業者への要望】

- ・ 輸入業者への要望は、「環境に配慮した素材を用いた自転車の輸入」が 57.2%と最も多く、次いで「回収・処理作業への費用負担」が 55.1%と多い。

【販売業者への要望】

- ・ 販売業者への要望は、「再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化」が 74.6%と最も多く、次いで「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が多い。

【ユーザーが取り組むべき課題】

- ・ ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が 78.7%と最も多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」が多い。

【再利用・再資源化を活発にするための取り組み状況】

- ・ 自らが不要自転車の再利用・再資源化を現状より活発化するための取り組み状況として最も多かったのは、「回収・処理における民間との連携強化」で 58.7%である。

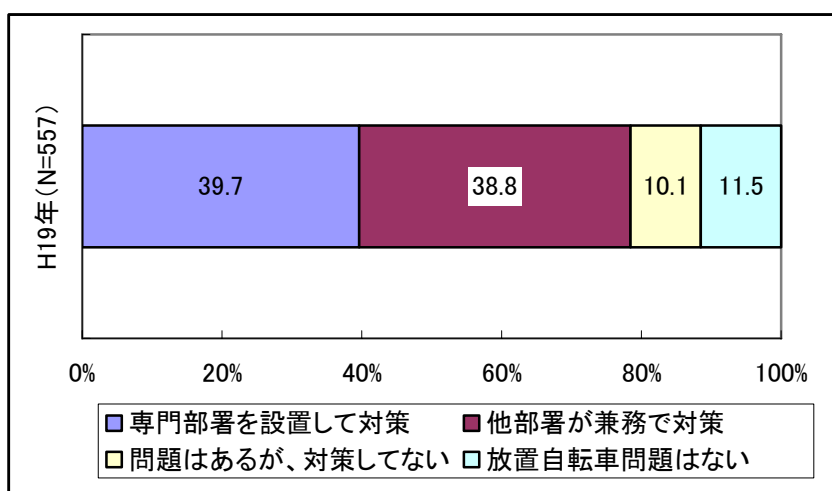
4. 1 放置対策部署調査

4.1.1 自治体の放置自転車対策の状況

(1) 放置対策部署の設置状況

自治体における自転車の放置対策については、「専門部署を設置して対策を講じている」が最も多く 39.7%と約 4 割で行われている。また、「他部署が兼務で対策を講じている」も 38.8%と約 4 割で行われており、約 8 割で対策が講じられているというアンケート結果を得た。なお、「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」が約 1 割、「放置自転車問題はない」が約 1 割である。

図表 4-1-1 設問 0 放置対策部署の設置状況



(2) 放置自転車対策を行っていない理由

「放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない」の理由としては、以下のような理由が挙げられている。

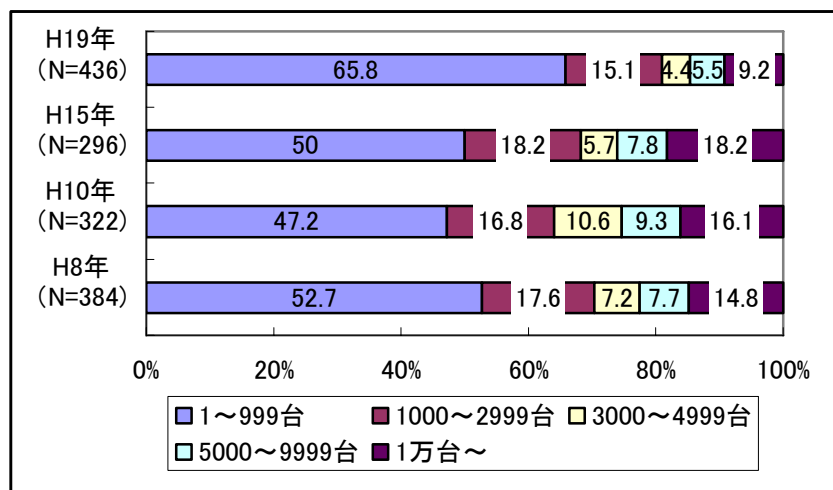
- ・ 「台数が少ないから」
- ・ 「専門部署を設置していないため」
- ・ 「警察の方で対処しているから」
- ・ 「土地、施設管理者の権限で対処しているため」
- ・ 「抜本的な解決策が見当たらない」

4.1.2 自治体の放置自転車の状況

(1) 放置自転車の撤去・移送台数等

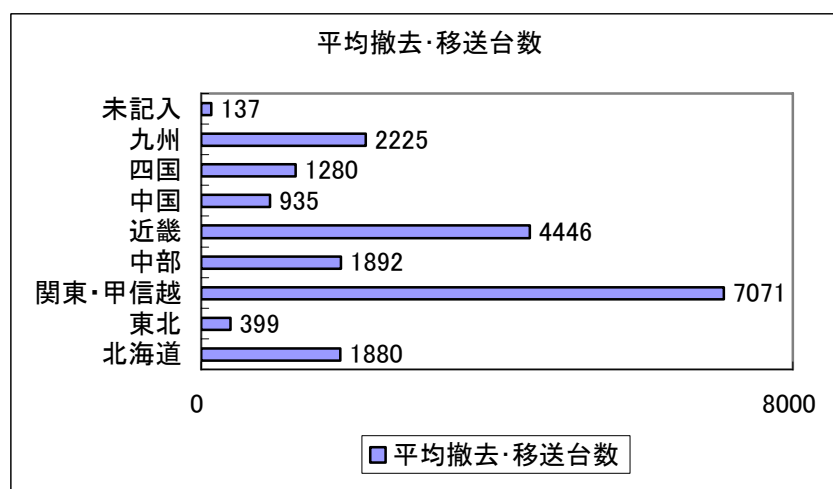
放置自転車の年間の撤去・移送台数は、「1～999台」が65.8%と最も多く、「1万台以上」は1割以下となっている。また、年間の撤去・移送台数の平均は3,919台で、これまでの調査（H8年度4,986台、H10年度6,058台、H15年度5,694台）に比べると少なくなっている。

図表 4-1-2 設問 1 放置自転車の年間の撤去・移送台数



また、地域別8ブロック（北海道、東北、関東・甲信越、中部、近畿、中国、四国、九州）での引き取り台数の平均値の比較を下図に示す。ブロックごとに大きなばらつきがあり、自治体の規模の違いや有効回答数の違いなどが影響していると考えられる。

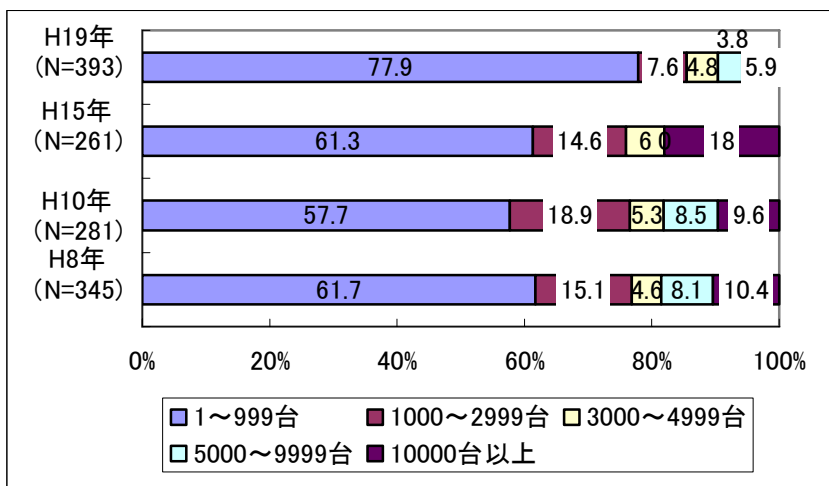
図表 4-1-3 地域別8ブロックの撤去・移送台数の平均値の比較



(2) 持ち主に返却される自転車の台数

放置自転車のうち持ち主に返却される自転車の台数は、「1～999台」が77.9%と最も多い。また、返却台数の平均値（2,019台）はこれまでのアンケート調査（平成8年度3,342台、平成10年度3,374台、平成15年度2,950台）と比較すると減ってきている。

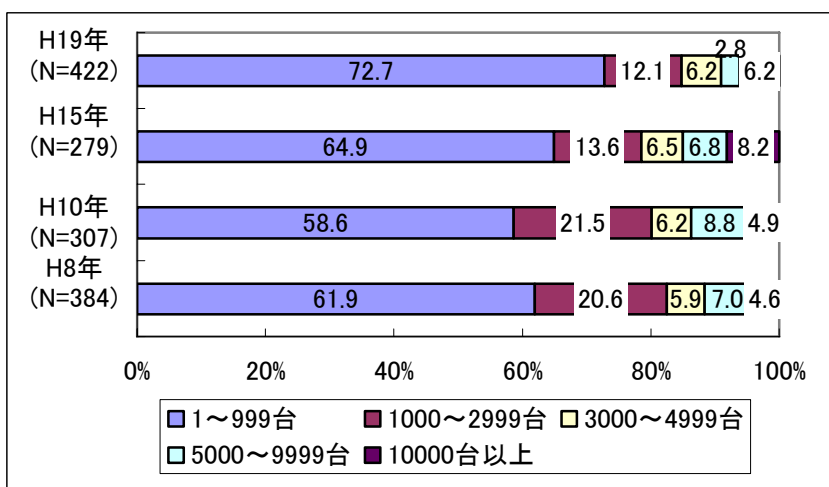
図表 4-1-4 設問 2①放置自転車のうち持ち主に返却される自転車の台数



(3) 返還されず処分された台数

放置自転車のうち持ち主に返還されず処分（再生・処理）される自転車の台数は、「1～999台」が72.7%と最も多い。平均値は2,168台で前回調査より多少少ない（平成8年度1,966台、平成10年度2,553台、平成15年度2,465台）。

図表 4-1-5 設問 2②（返還されず処分された台数）

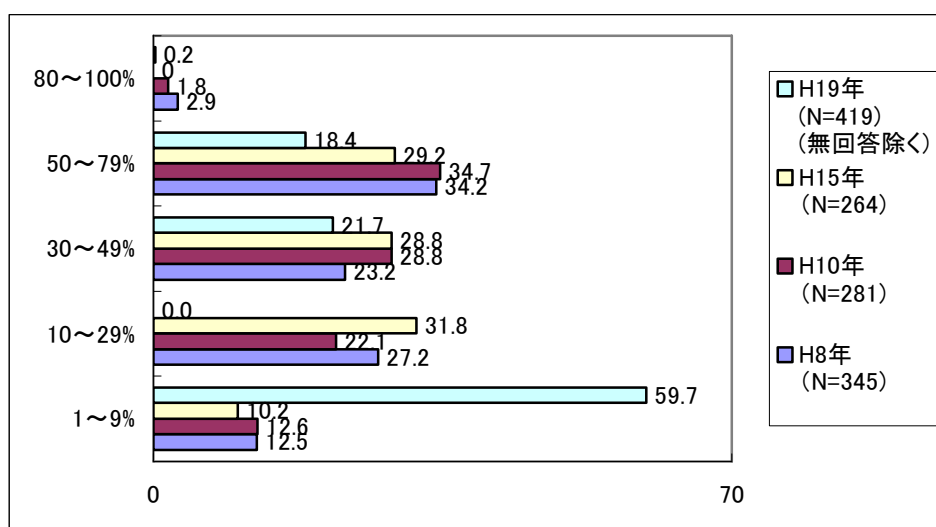


(4) 持ち主への返還割合

放置自転車の持ち主への返還割合は、「1～9%」が59.7%と最も多い。持ち主への返還割合と返還されず処分される割合、25.8%と76.2%である。返還割合のこれまでの調査結果は平成10年度38.3%、平成15年度30.5%である。

また、台数からでは46.4%（約79万台）と53.6%（約91万台）で若干、返還されず処分される自転車の方が多い結果となっている。台数ベースでの返還割合は、平成8年57.8%、平成10年58.0%、平成15年度53.0%となっている。

図表 4-1-6 設問 2（持ち主への返還割合）

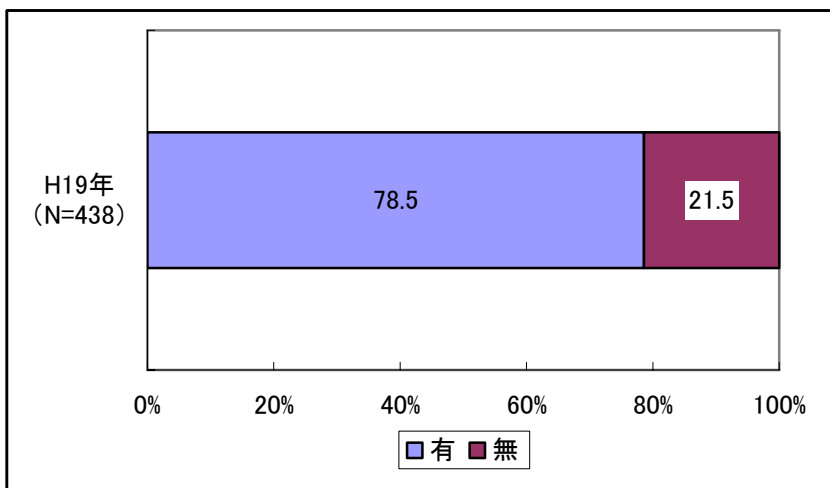


(5) 保管期間

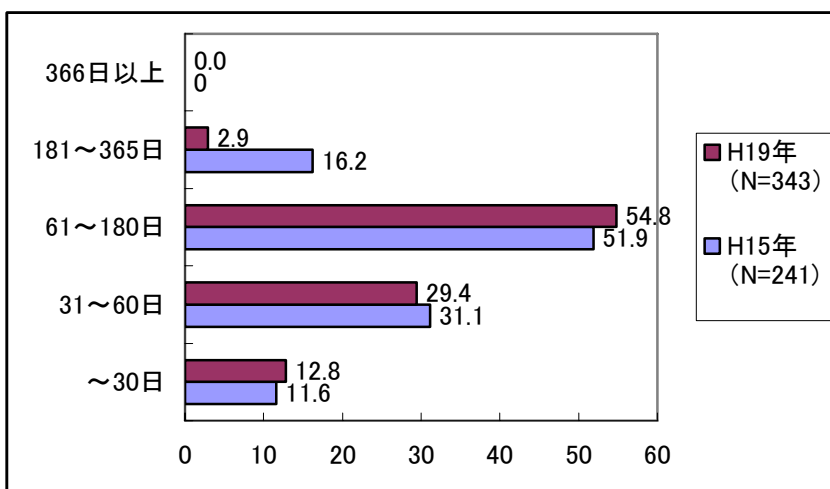
撤去・移送された放置自転車の保管期間の規定は、「有」が78.5%と約8割が保管期間を設定している。

また、保管日数は、「61日～180日」が54.8%と最も多い。平均では、109日である。

図表 4-1-7 設問 3a (保管期間の有無)



図表 4-1-8 設問 3a (保管日数)



(6) 返還時の持ち主からの料金の徴収

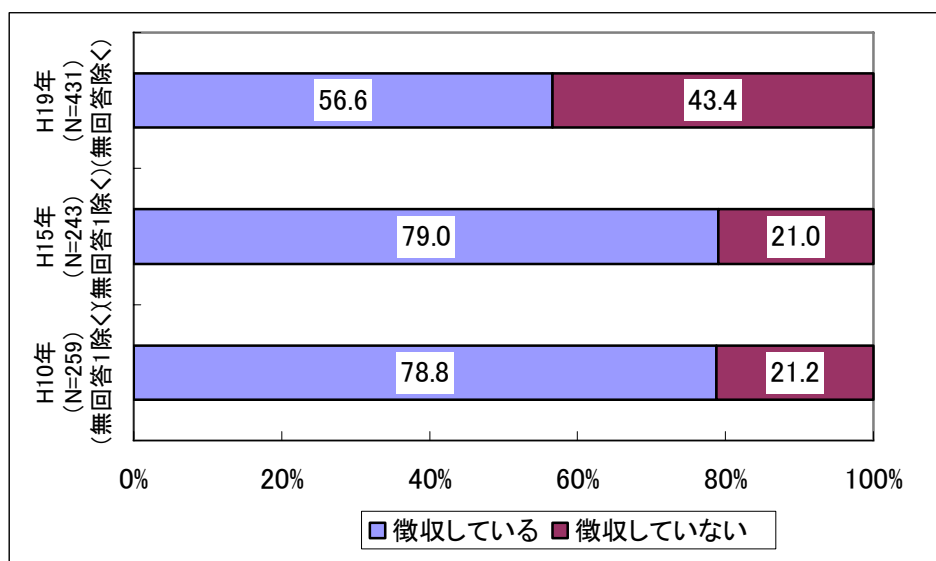
<有無>

撤去・移送された放置自転車を持ち主に返還する場合の料金徴収状況は、「徴収している」が56.6%と若干多い。これまでの調査結果と比較すると「徴収している」割合が減少している。

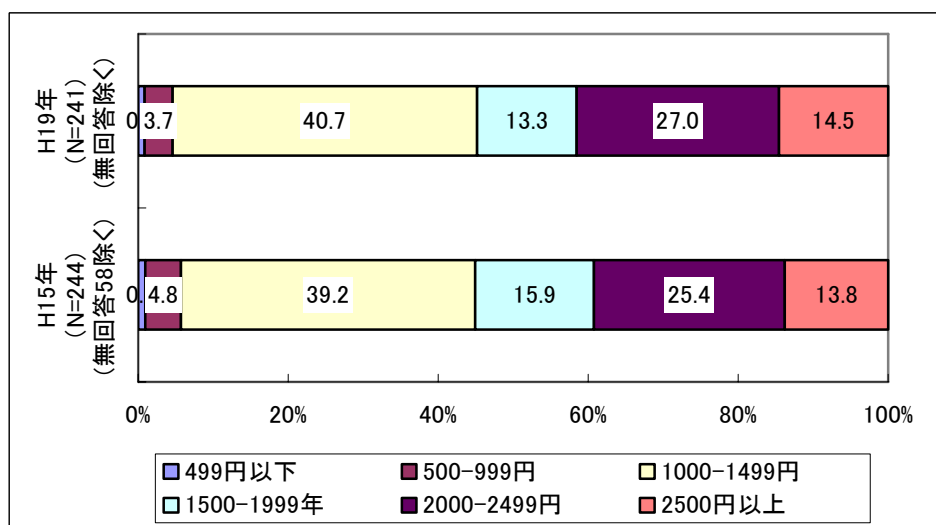
<徴収料金>

返還時の持ち主からの徴収料金は、「1000～1499円」が40.7%と最も多い。平均徴収金額(1,599円)は平成15年調査(1,582円)とほぼ同様の結果となっている。

図表 4-1-9 設問 3b (返還時の持ち主からの料金の徴収の有無)



図表 4-1-10 設問 3b (返還時の徴収金額)



(7) 撤去で発生した費用

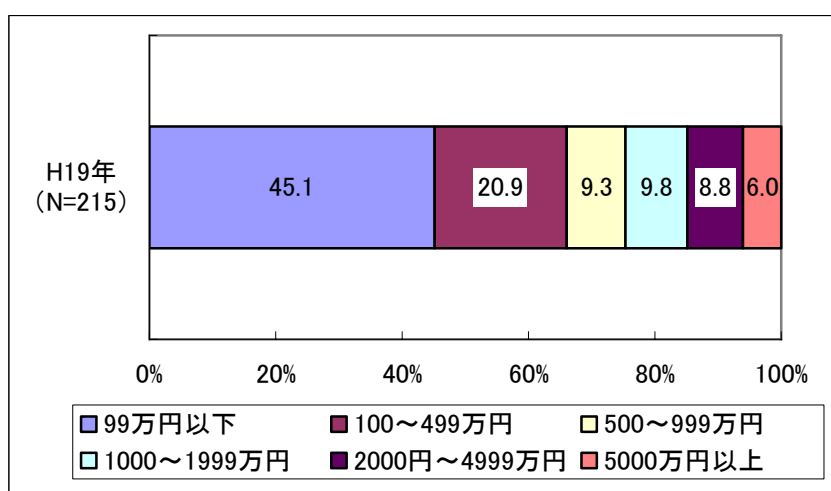
<費用総額>

撤去で発生した費用総額は、「99万円以上」が45.1%と最も多く、次いで「100～499万」が多い。平均（総合計/自治体数）は1,243万円である（平成15年調査不明）。

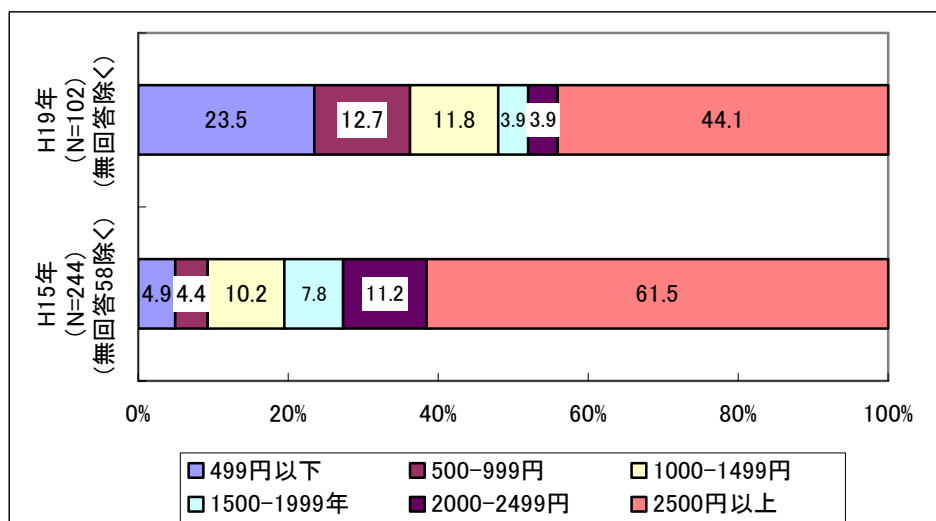
<1台当たりの平均費用額>

また、1台当たりの撤去費用は、「2500円以上」が44.1%と最も多く、1台当たりの平均費用額は、3,271円と平成15年調査の4,287円より低下している。

図表 4-1-11 設問 3c（撤去で発生した費用総額）



図表 4-1-12 設問 3c（撤去で発生した費用総額：1台当たりの平均額）

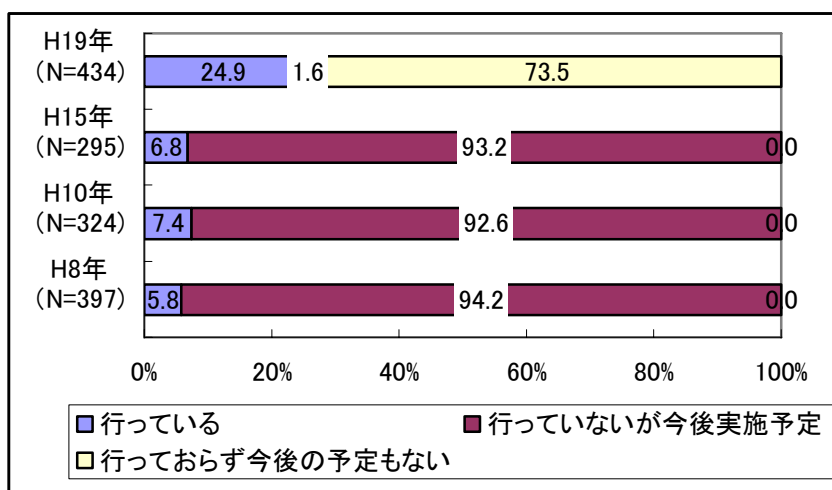


(8) 住民や企業などとの協力による撤去・移送

<実施状況>

放置自転車の撤去・移送について、住民や民間企業などとの協力は「行っておらず今後の予定もない」が73.5%と多い（平成15年度調査では、「行っておらず今後の予定もない」の項目はない）。

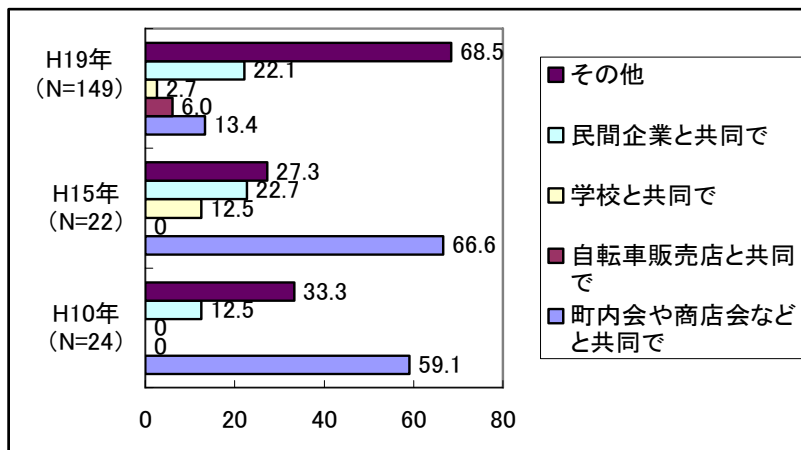
図表 4-1-13 設問 4a（住民や企業などとの協力による撤去・移送）



<撤去・移送方法>

協力して行っている方法は、「民間企業と共同で放置自転車の移転・移送」が22.1%多い。なお、「その他」の例としては、「当該土地管理者等へ搬送については協力を求めている」、「警察、地元ボランティア」、「JR職員と共同で放置自転車を撤去している」、特に多いのは「シルバー人材センターに委託」などが挙げられている。

図表 4-1-14 設問 4b（撤去・移送方法）

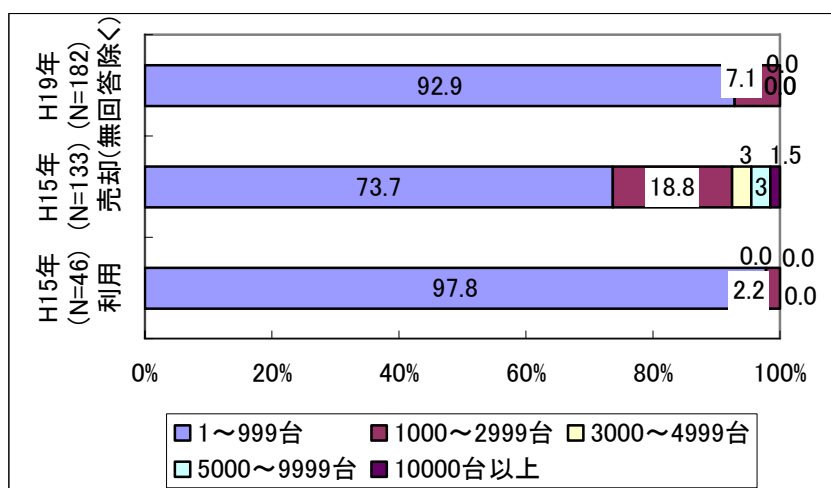


4.1.3 自治体内で再生・処理される自転車の状況

(1) 自治体内で再生される台数

清掃部で処理される台数は、「1～999台」が92.9%と最も多い。再生される総合計台数は約5万台（有効回答182）で1自治体当たりの平均は281台である（平成15年度再生車として売却：平均1,080台、自治体内で再生車を利用：平均89台）。

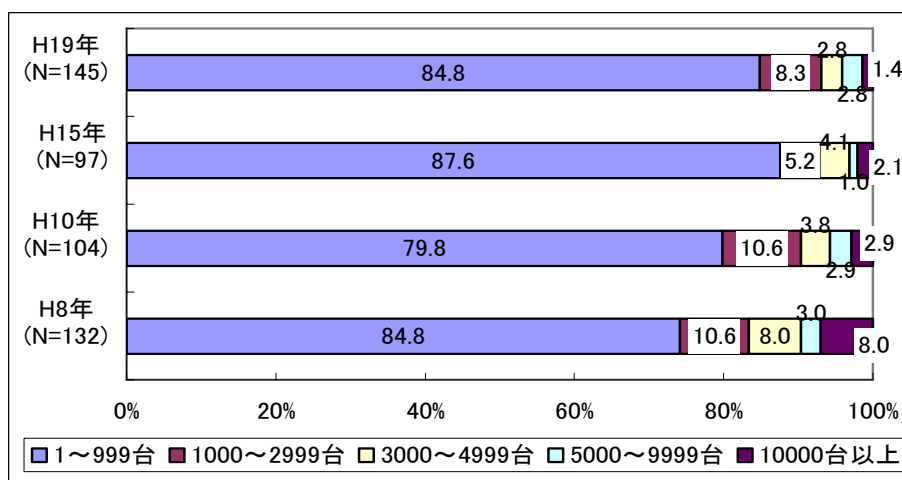
図表 4-1-15 設問 5a①（自治体内で再生される台数）



(2) 清掃部で処理される台数

清掃部で処理される台数は、「1～999台」が84.8%と最も多い。再生される総合計台数は約12万台（有効回答145）で1自治体当たりの平均は839台で増えている（平成8年度690台、平成10年度632台、平成15年度749台）。

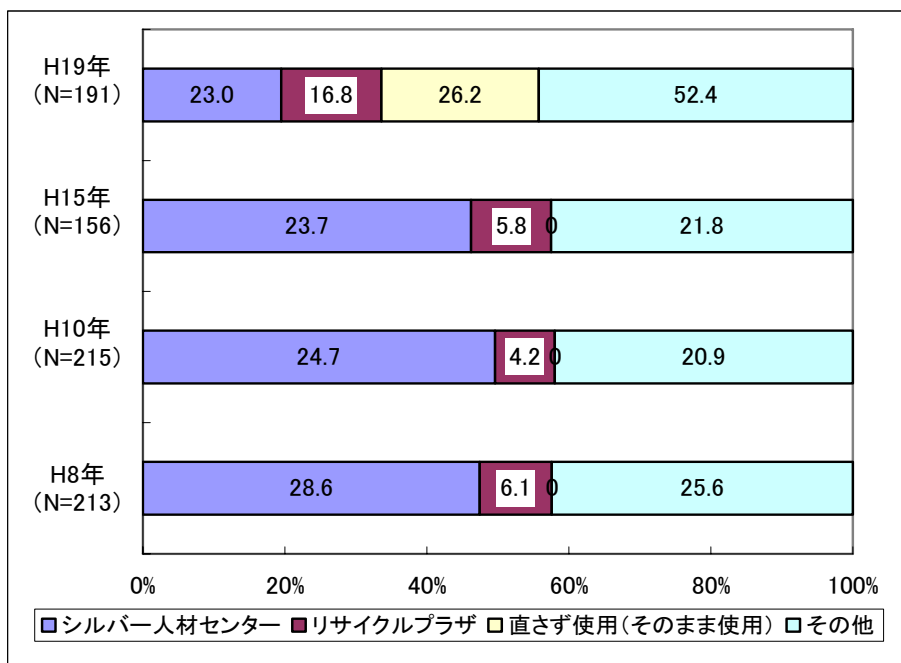
図表 4-1-16 設問 5a②（清掃部で処理される台数）



(3) 再生場所

自治体で再生する場合は、「その他」が 52.4%と最も多く、次いで「直さず使用（そのまま使用）」（26.2%）、「シルバー人材センター」（23.0%）が多い。

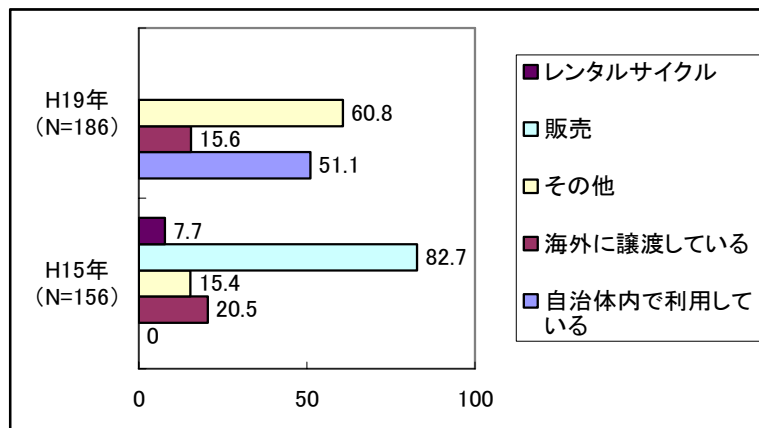
図表 4-1-17 設問 5b（どこで再生しているか）



(4) 再生自転車の活用

再生自転車は「その他」60.8%、「自治体内で利用している」51.1%が多く、「海外に譲渡している」は 15.6%と多くない（全体を 100%にすると 48%、40%、12%）。

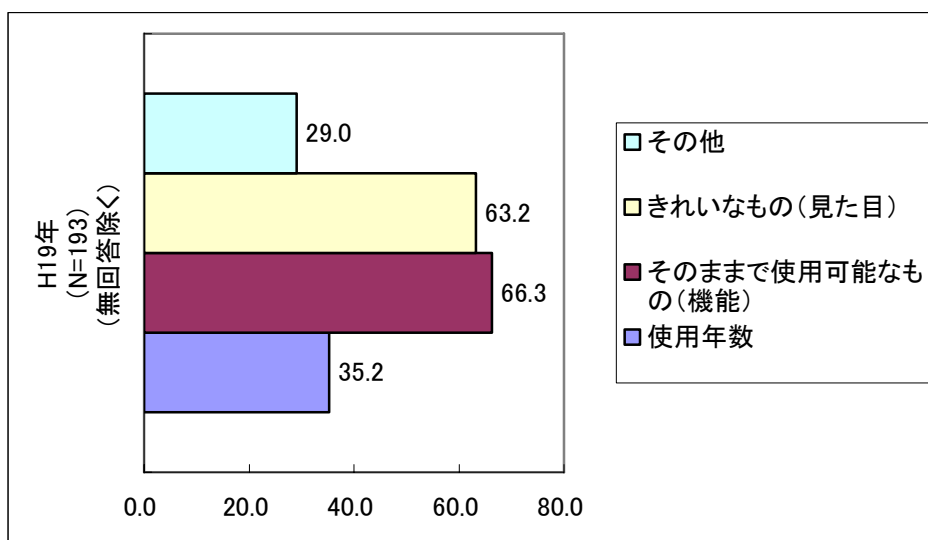
図表 4-1-18 設問 5c（再生自転車の活用）



(5) 再生される自転車の条件

再生される自転車の条件は、「そのまま使用可能なもの（機能）」66.3%、「きれいなもの（見た目）」63.2%が多い。

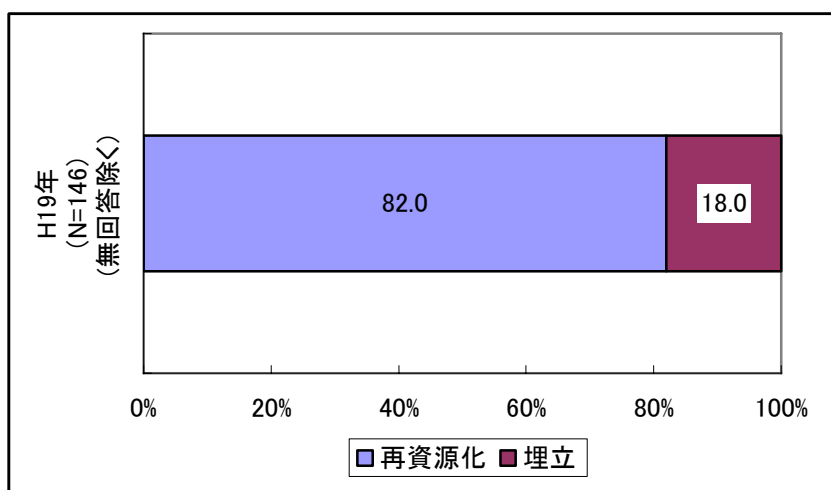
図表 4-1-19 設問 5d（再生される自転車の条件）（N=193：無回答除く）



(6) 清掃部での処理（再資源化等の割合）

清掃担当部署において処理される放置自転車のうち、再資源化に回るもの 82.0%（再資源化の総合計/自治体数）、埋立に回るもの 18.0%（埋立の総合計/自治体数）である。

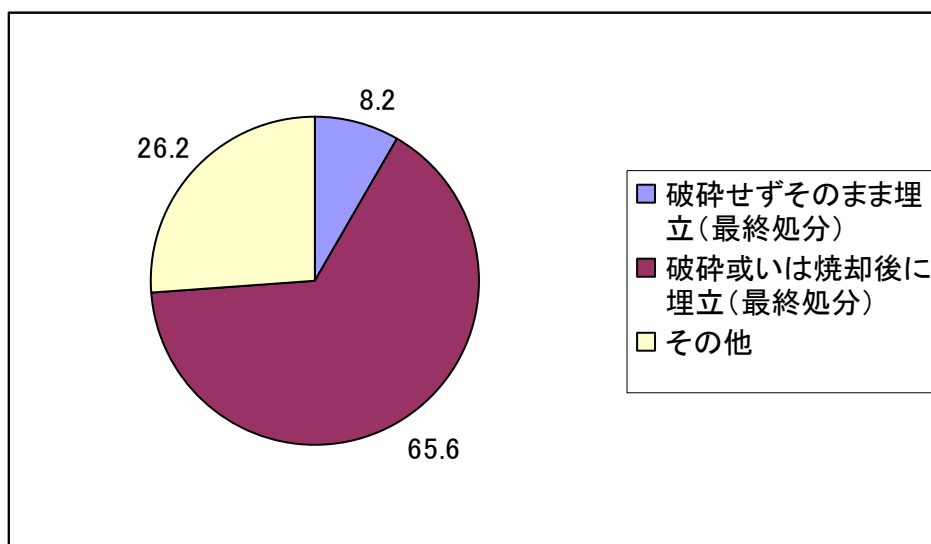
図表 4-1-20 設問 5e（清掃部での処理）



(7) 埋立に回る廃棄自転車の処理

清掃担当部署において処理される放置自転車のうち、埋立に回るものの処理は、「破碎或いは焼却後に埋立（最終処分）」が 65.6%と最も多い。

図表 4-1-21 設問 5f（埋立に回る廃棄自転車の処理）（N=61）

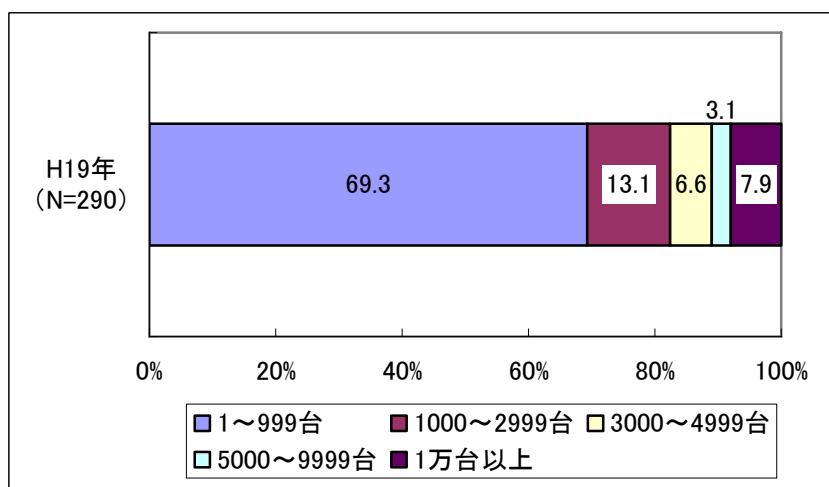


4.1.4 自治体（放置対策部署）から売却や産廃処理などで民間業者に渡る場合の状況

(1) 放置対策部署から民間業者にわたる台数

放置対策部署から民間業者に渡る台数は、「1～999台」が 69.3%と最も多い。また、民間業者に渡る総合計（約 75 万台）/自治体数（有効回答 290）の平均台数は、2,582 台である。

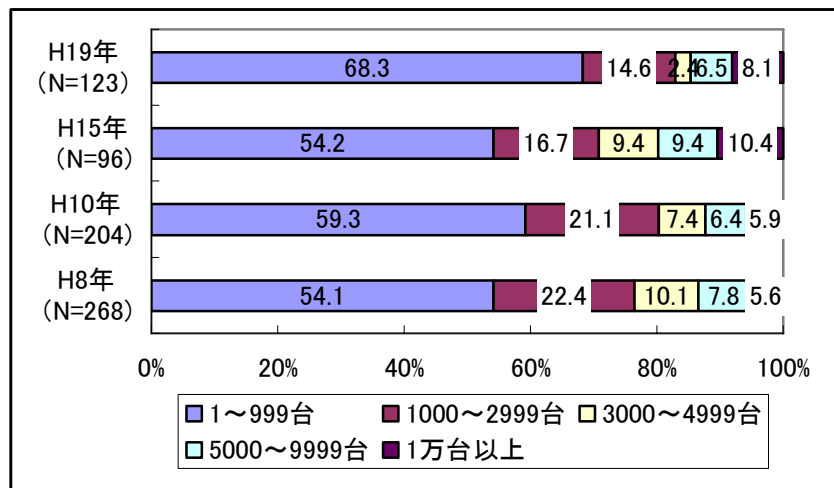
図表 4-1-22 設問 6a（放置対策部署から民間業者に渡る台数）



<内訳：売却台数>

放置対策部署から民間業者にわたる台数の内訳で、売却される台数は、総合計で約 30 万台、1 自治体当たり（有効回答 123）では、「1～999 台」が 68.3%と最も多い。平均台数は 2,455 台である（「売却・払い下げ」の平均台数は平成 8 年 2,448 台、平成 10 年 2,704 台、平成 15 年 3,478 台）。

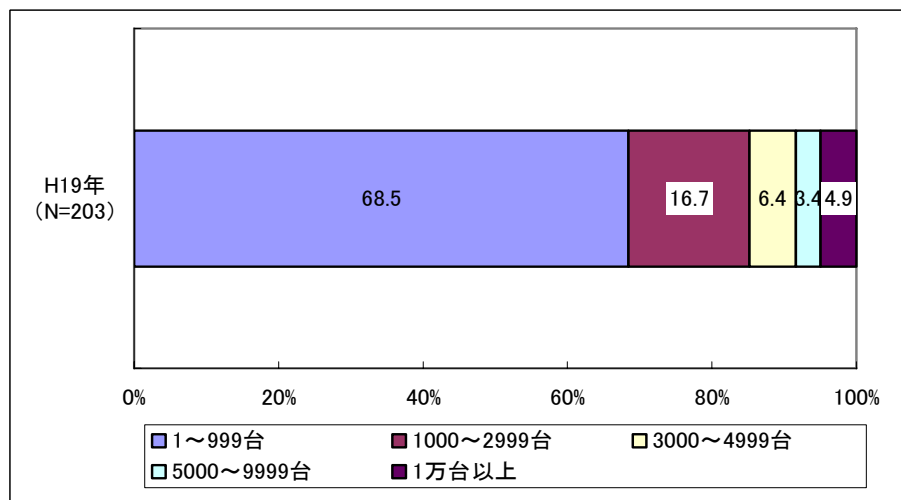
図表 4-1-23 設問 6a（放置対策部署から民間業者に渡る台数内訳：売却台数）



<内訳：産廃処理台数>

放置対策部署から民間業者に渡る台数の内訳で、産廃処理される台数は、総合計で約 43 万台、1 自治体当たり（有効回答 203）では、「1～999 台」が 68.5%と最も多い。平均台数は 2,111 台である。

図表 4-1-24 設問 6a（放置対策部署から民間業者に渡る台数内訳：産廃処理台数）

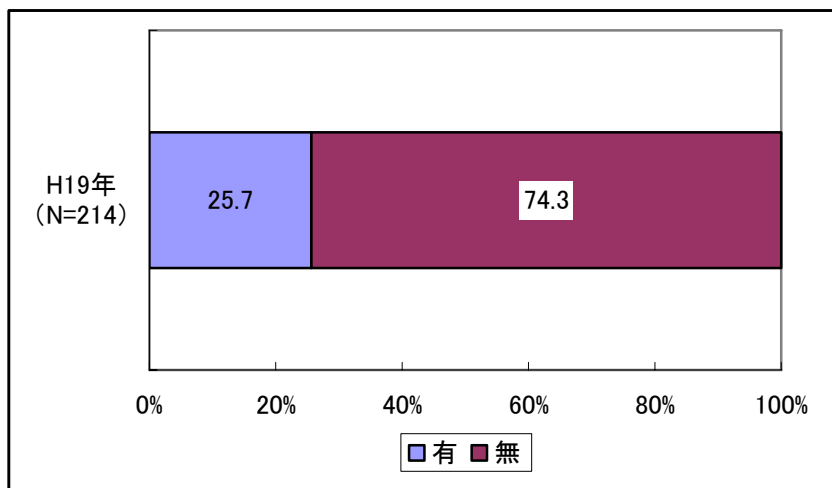


(2) 民間業者に売却する場合、入札制度

＜入札制度の有無＞

民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が74.3%と多く「有」は25.7%と少ない。

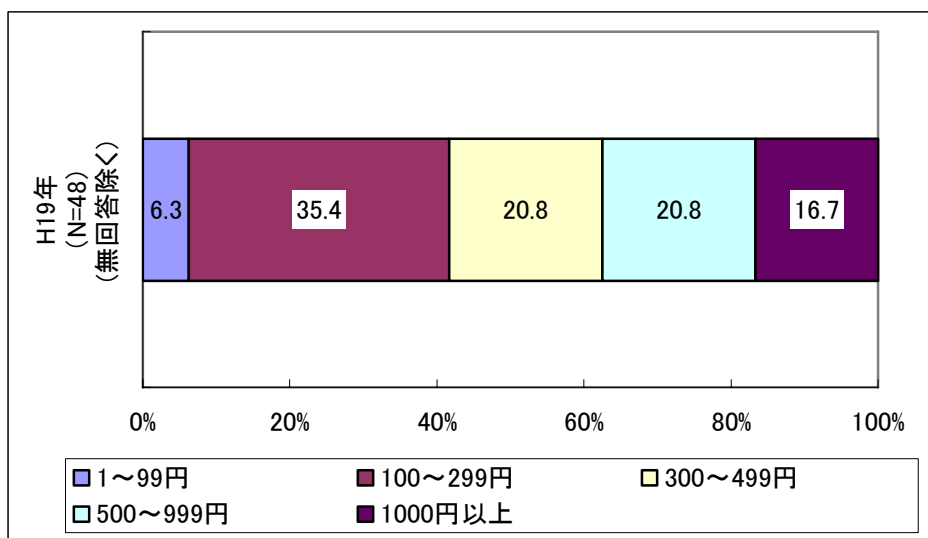
図表 4-1-25 設問 6b (民間業者に売却する場合、入札制度の有無)



＜入札制度の平均入札額＞

入札金額は、「100～299円」が35.4%と多く、1自治体当たり（有効回答48）平均入札額は511円である。

図表 4-1-26 設問 6b (入札制度を設置している場合の平均入札額 (円/台))

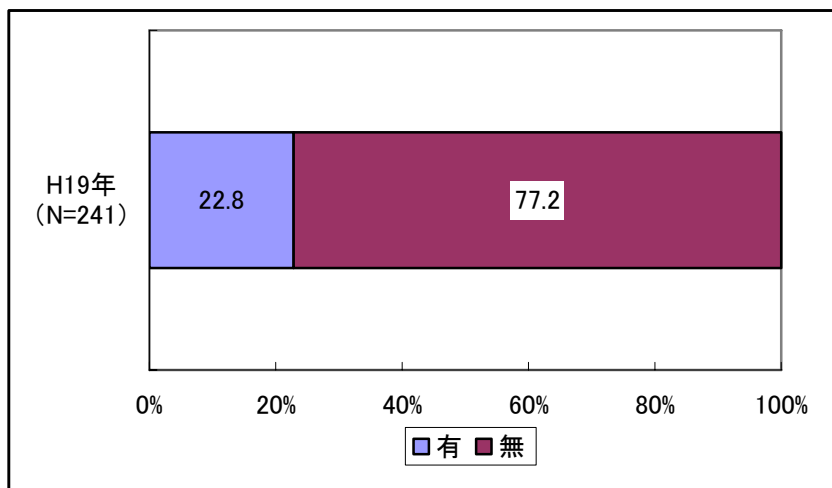


(3) 民間業者に産廃としてわたす場合、入札制度

＜入札制度の有無＞

民間業者に産廃として渡す場合、入札制度の有無は「無」が77.2%と多く、「有」が22.8%と少ない。

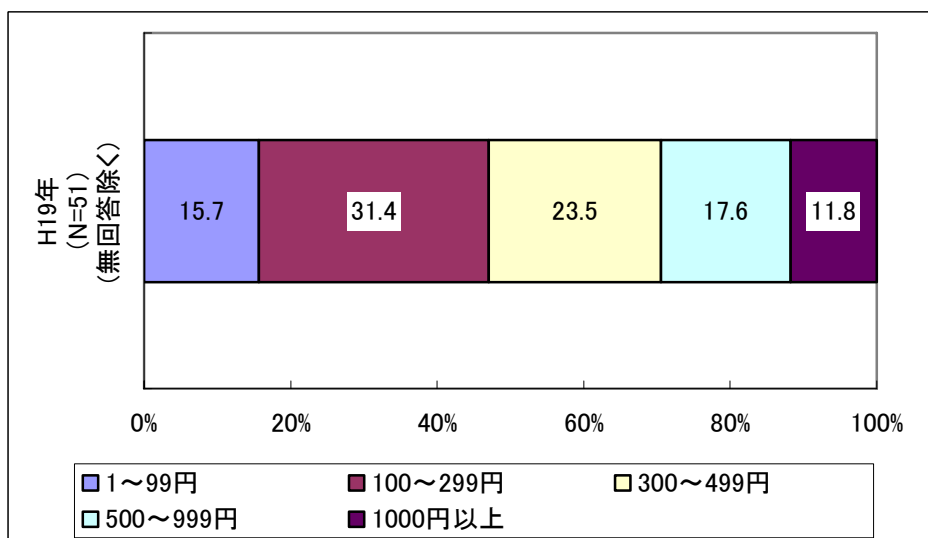
図表 4-1-27 設問 6c (民間業者に産廃として渡す場合、入札制度の有無)



＜入札制度の平均入札額＞

入札金額は、「100～299円」が31.4%と多く、1自治体当たり（有効回答51）平均入札額は764円である。

図表 4-1-28 設問 6c (入札制度を設置している場合の平均入札額 (円/台))



(4) 民間業者に売却する場合、入札制度以外

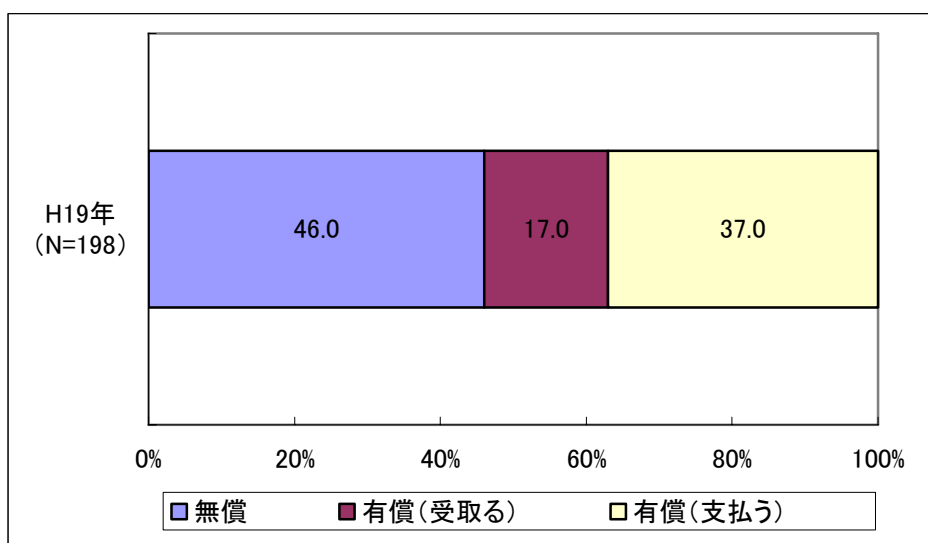
<無料/有料>

民間業者に渡す場合、入札以外での料金は、「無償」46.0%が多く、次いで「有償（支払う）」37.0%が多い。

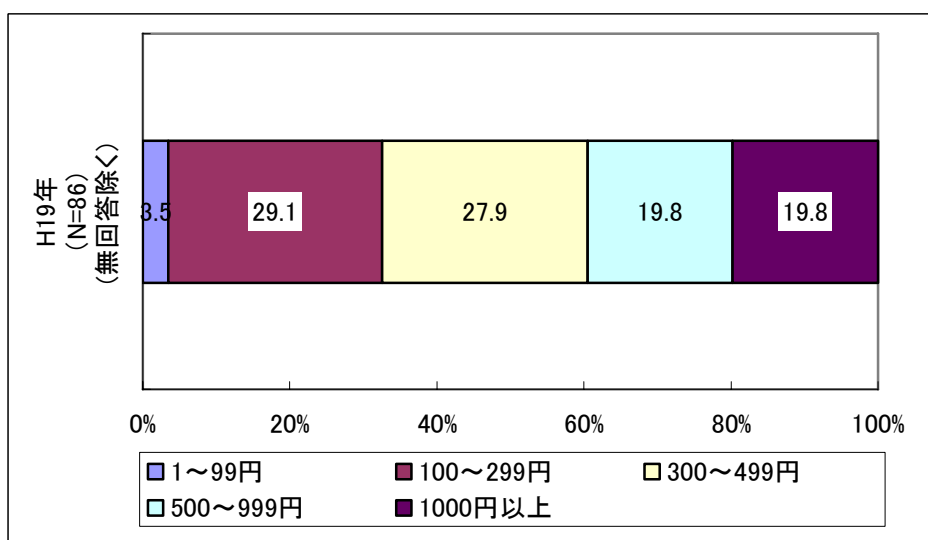
<金額>

金額は、「100～299円」29.1%、「300～499円」27.9%が多い。1自治体当たり（有効回答86）の平均金額は1,213円である。

図表 4-1-29 設問 6d（民間業者に売却する場合、入札制度以外）



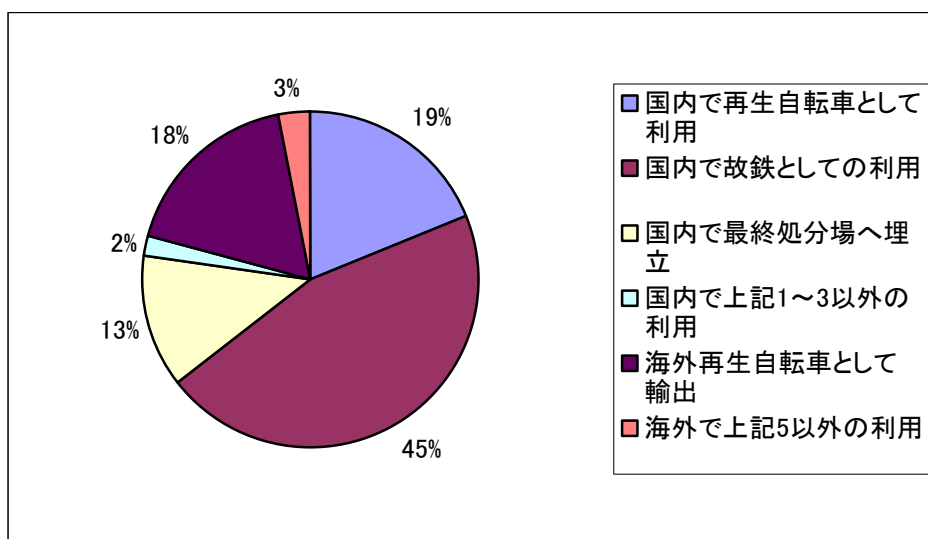
図表 4-1-30 設問 6d（民間業者に売却する場合、入札制度以外の平均金額（円/台））



(5) 民間業者に渡った放置自転車の利用割合（再生、再資源化等）

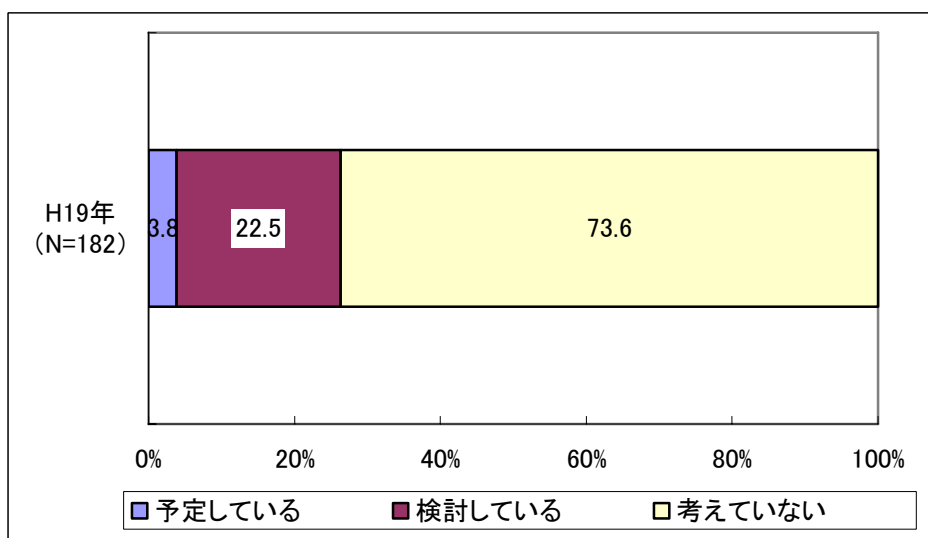
民間業者に渡った放置自転車の利用割合は、「国内で故鉄としての利用」が45%と最も多く、次いで「国内で再生自転車として利用」19%、「海外再生自転車として輸出」18%割が多い。なお、この数字は有効回答の合計割合/有効回答数で求めた平均値である。

図表 4-1-31 設問 6e（民間業者にわたった放置自転車の利用割合）（N=87）



民間業者にすべてを産廃処理として渡している場合、将来的に再生を目的とした民間業者への売却を検討しているかについては、「考えていない」が73.6%と多い。

図表 4-1-32 設問 6f（民間業者にすべてを産廃処理として渡している場合、将来的に再生を目的とした民間業者への売却を検討しているか）

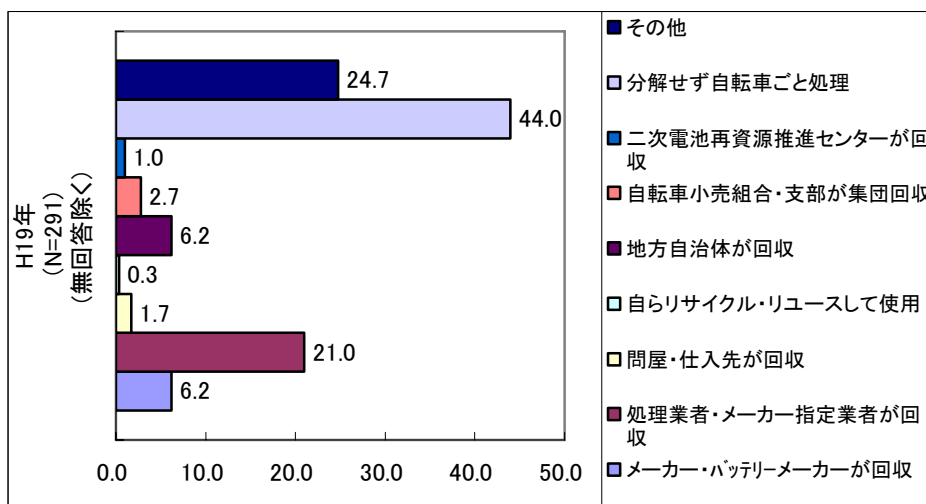


(6) 電動アシスト自転車の処理

＜バッテリー処理方法＞

電動アシスト自転車のバッテリー処理方法は、「分解せず自転車ごと処理」が44.0%と最も多く、次いで「その他」(24.7%)や「処理業者・メーカー指定業者が回収」(21.0%)が多い。

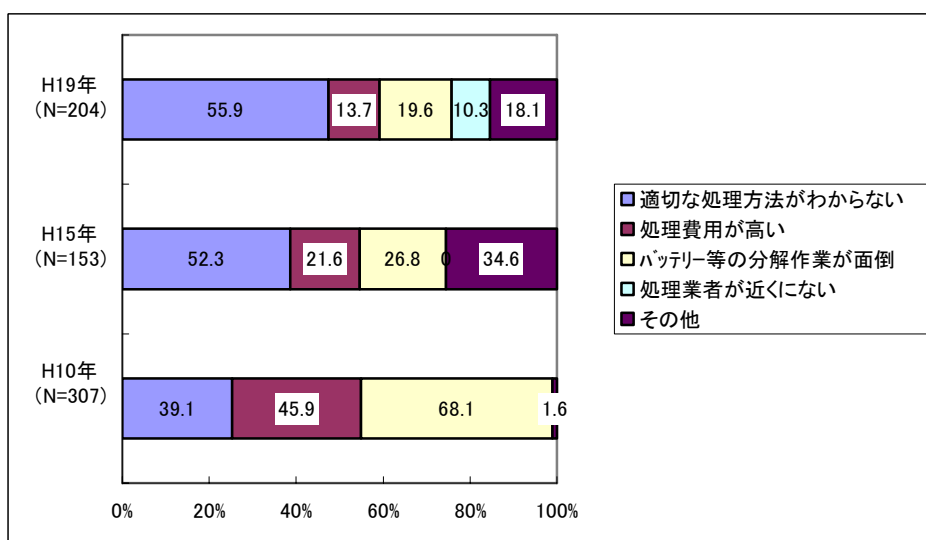
図表 4-1-33 設問 7a (バッテリー処理方法)



＜バッテリー処理の問題点＞

電動アシスト自転車のバッテリー処理の問題点は、「適切な処理方法がわからない」が55.9%で最も多く、次いで「バッテリー等の分解作業が面倒」が19.6%と多い。

図表 4-1-34 設問 7b (バッテリー処理の問題点)

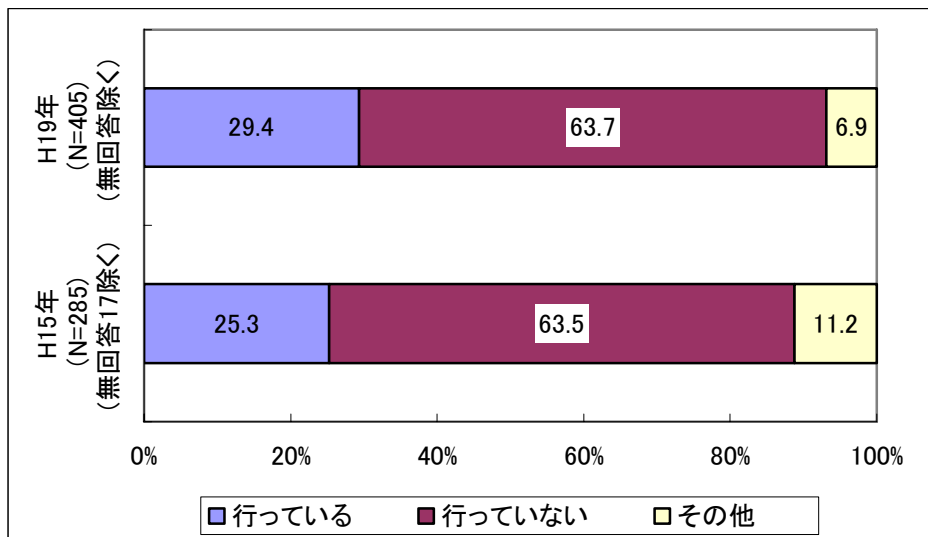


(7) 防犯登録抹消の手続き

防犯登録抹消の手続きの状況は、「行っていない」が63.7%と多い。

行っていない理由としては、「手間が面倒」、「処分（スクラップ）する為」、「手続きがわからない」、「処理台数が多いから」などである。

図表 4-1-35 設問 8（防犯登録抹消の手続き）

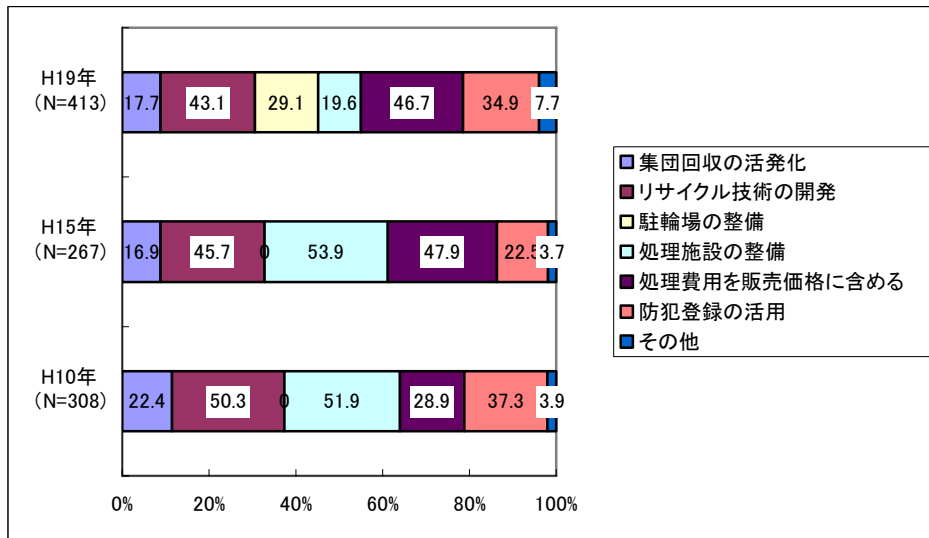


4.1.5 不要自転車の再資源化等への取り組み課題

(1) 社会全体の取り組むべき課題

社会全体取り組むべき課題は、「処理費用を販売価格に含める」が46.7%と最も多く、次いで「リサイクル技術の開発」が43.1%と多い。

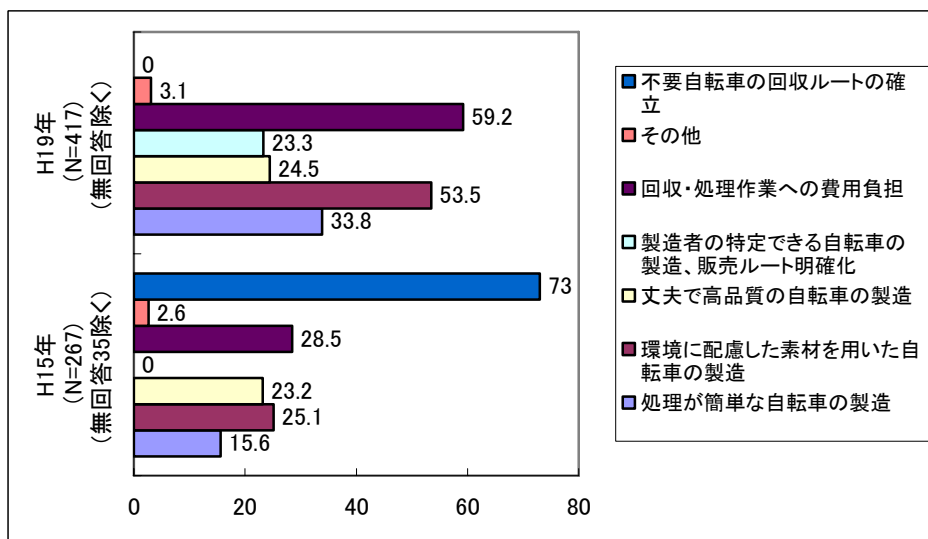
図表 4-1-36 設問 9 (社会全体の取り組むべき課題)



(2) 製造業者への要望

製造業者への要望は、「回収・処理作業への費用負担」が59.2%と最も多く、次いで「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」53.5%が多い。

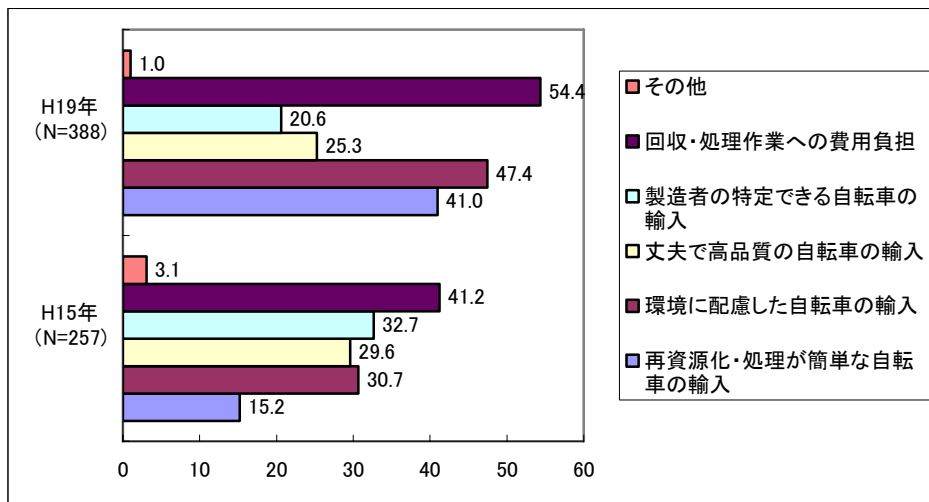
図表 4-1-37 設問 10a (製造業者への要望)



(3) 輸入業者への要望

輸入業者への要望は、「回収・処理作業への費用負担」が54.4%と最も多く、次いで「環境に配慮した素材を用いた自転車の輸入」47.4%が多い。

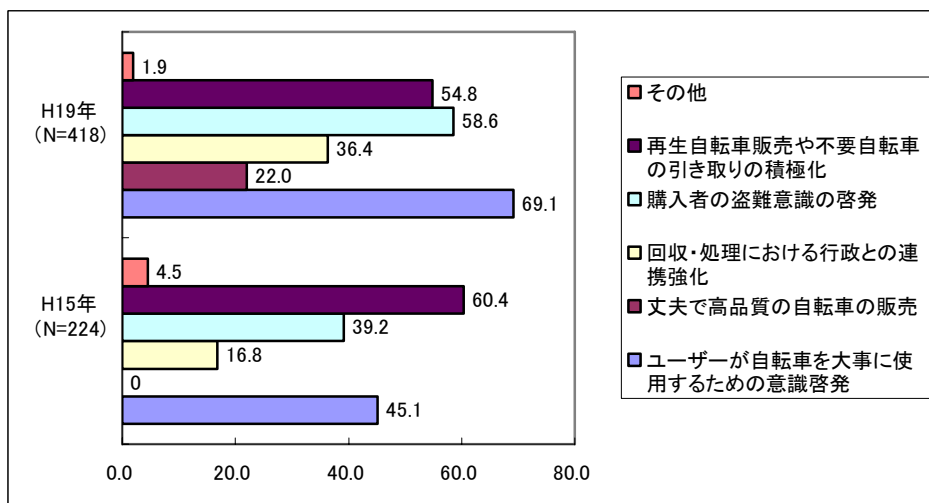
図表 4-1-38 設問 10b (輸入業者への要望)



(4) 販売業者への要望

販売業者への要望は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が69.1%と最も多く、次いで「購入者の盗難意識の啓発」58.6%、「再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化」54.8%が多い。

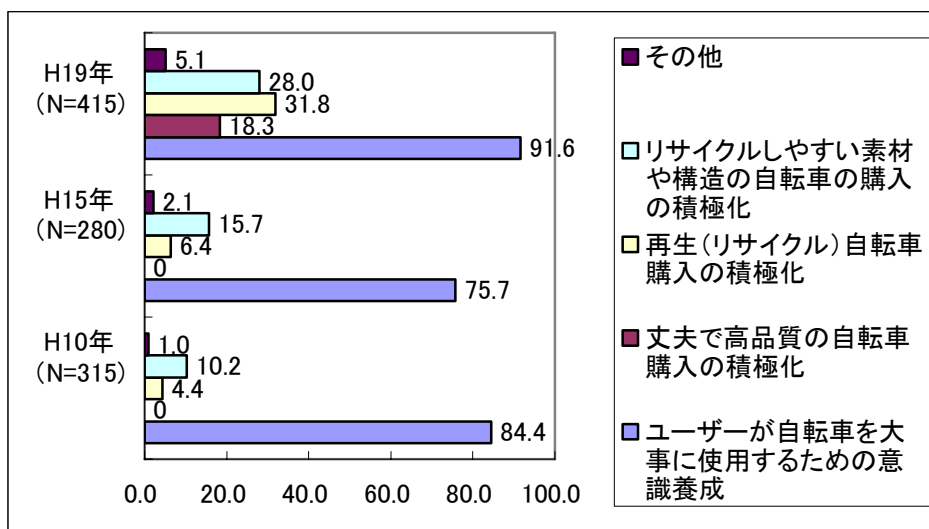
図表 4-1-39 設問 10c (販売業者への要望)



(5) ユーザーが取り組むべき課題

ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が91.6%と圧倒的に多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」31.8%が多い。

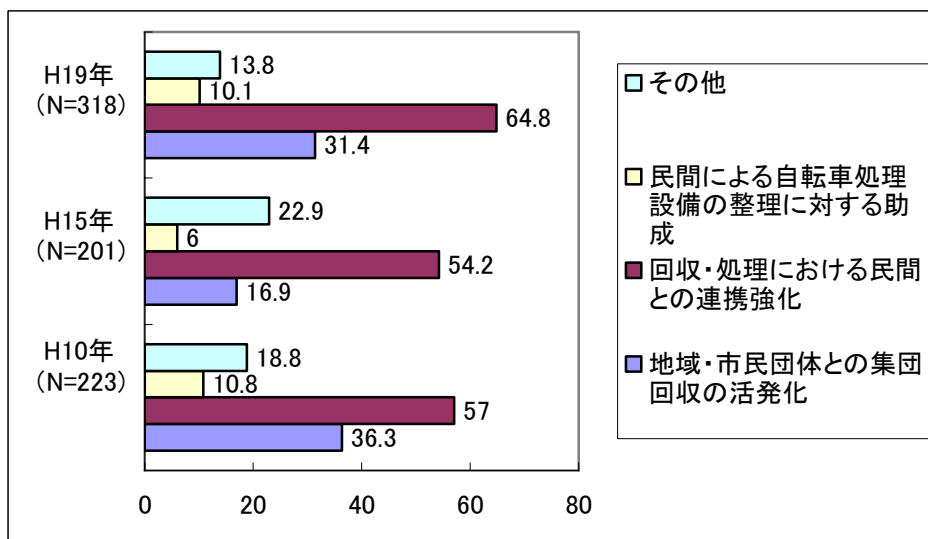
図表 4-1-40 設問 10d（ユーザーが取り組むべき課題）



(6) 再利用・再資源化を活発にするための取り組み状況

自ら（自治体）が現状より再利用・再資源化を活発化するための取り組み状況は、「回収・処理における民間との連携強化」が64.8%と最も多く、次いで「地域・市民団体との集団回収の活発化」31.4%が多い。

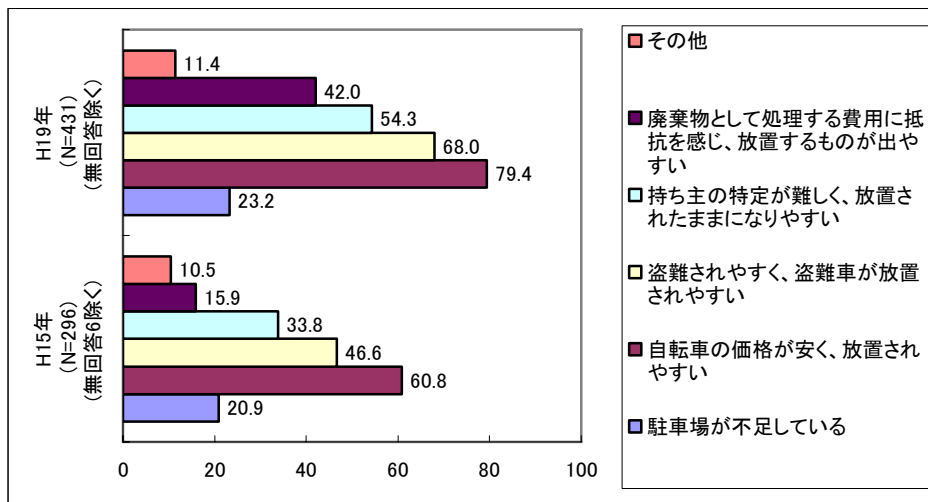
図表 4-1-41 設問 11（現状より活発化するための取り組み状況）



(7) 放置自転車の発生原因

放置自転車の発生原因は、「自転車の価格が安く、放置されやすい」が79.4%と最も多く、次いで「盗難されやすく、盗難車が放置されやすい」68.0%が多い。

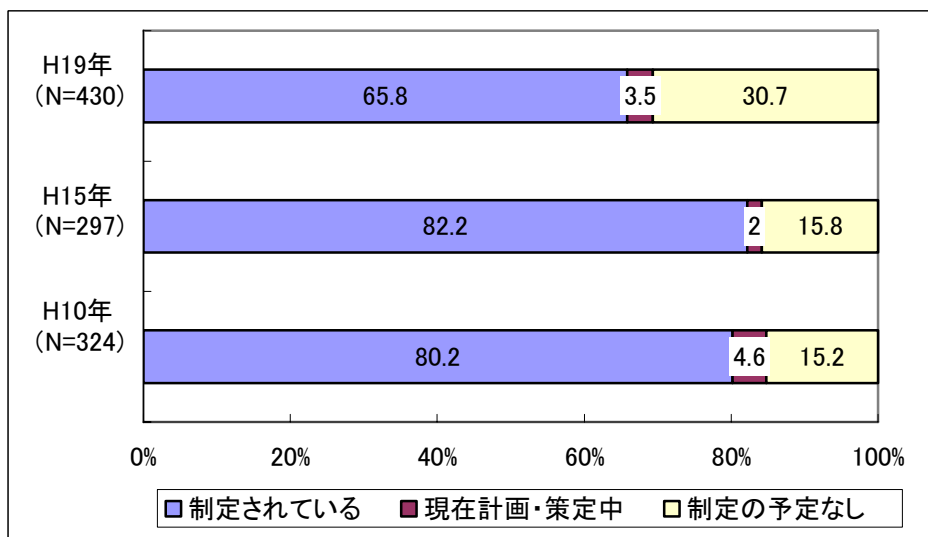
図表 4-1-42 設問 12a (放置自転車の未然防止に向けた取り組み実施状況)



(8) 自転車放置防止条例の制定状況

自転車放置防止条例の制定状況は、「制定されている」が65.8%と多いが、「制定の予定なし」が30.7%もある。

図表 4-1-43 設問 12b (自転車放置防止条例の制定状況)



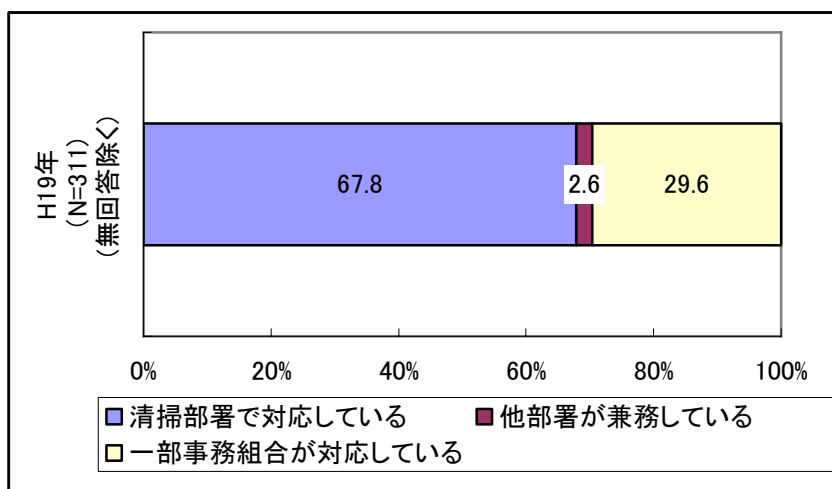
4. 2 清掃部署調査

4.2.1 粗大ゴミとして、あるいは住民等から持ち込まれる廃棄自転車への対応部署の状況

(1) 清掃部署又は一部事務組合の対応状況

粗大ゴミとして回収する廃棄自転車、住民等から持ち込まれる廃棄自転車を取り扱う部署については、「清掃部署で対応している」が最も多く 67.8%と約 7 割を占めている。また、「一部事務組合が対応している」も 29.6%と約 3 割である。

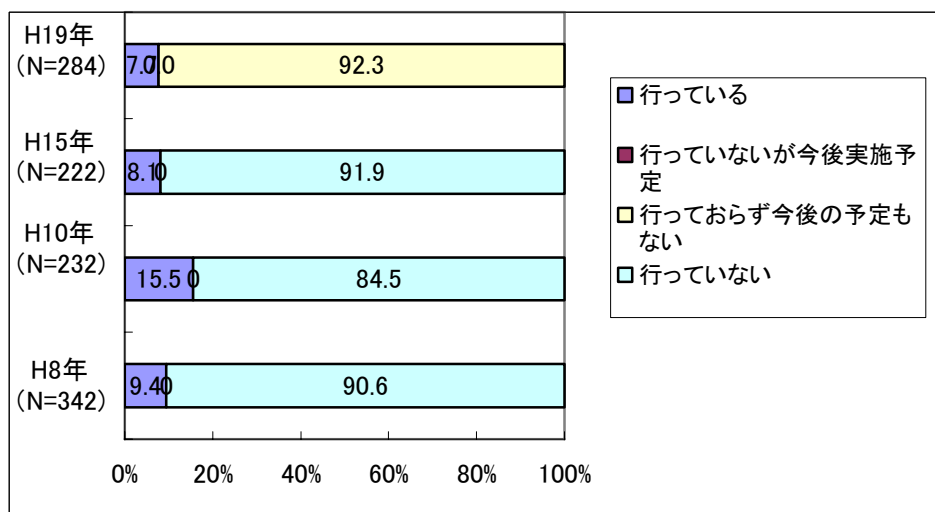
図表 4-2-1 設問 0 (対応部署) (N=311 : 無回答除く)



(2) 集団回収の状況

廃棄自転車の集団回収は、「行っておらず今後の予定もない」が 92.3%と多い。

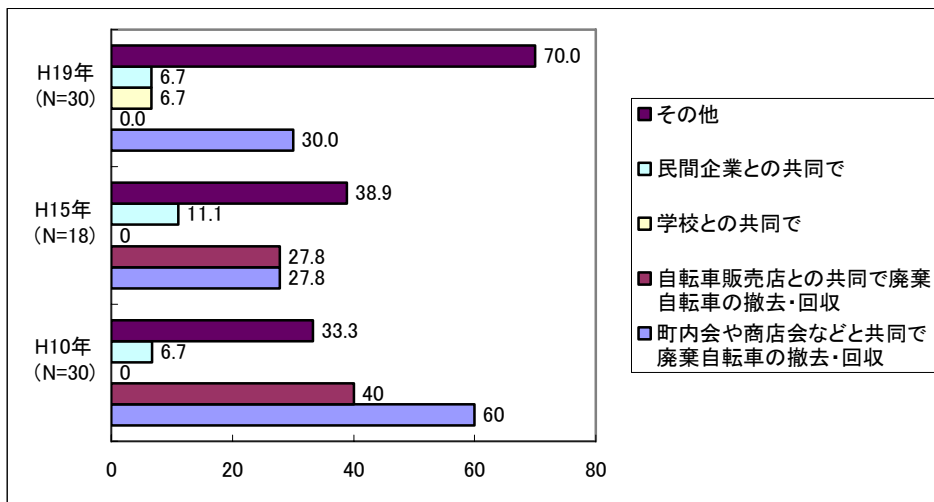
図表 4-2-2 設問 1a (廃棄自転車の集団回収を行っているか)



< 集団回収の方法 >

廃棄自転車の集団回収の方法は、「町内会や商店会などと共同で廃棄自転車の撤去・回収」が30.0%と多いが、「その他」が92.3%である。

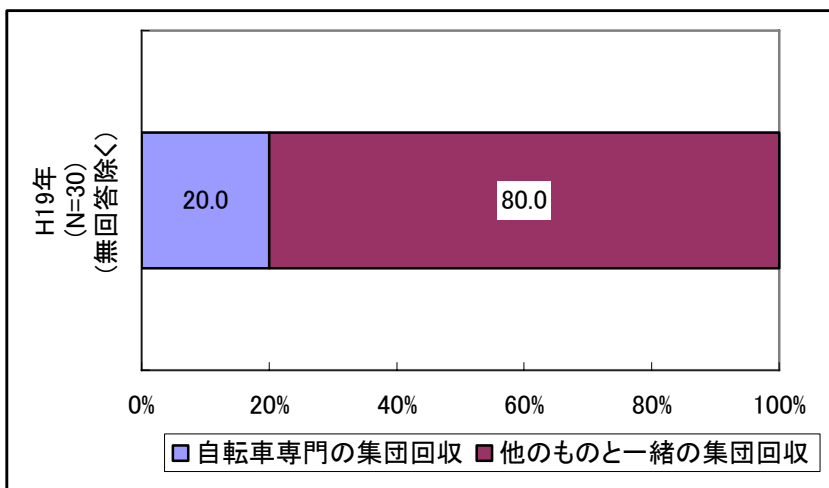
図表 4-2-3 設問 1b (集団回収の方法)



< 集団回収の対象物 >

集団回収の対象物は、「他のものと一緒の集団回収」が8割で、「自転車専門の集団回収」が2割である。

図表 4-2-4 設問 1c (集団回収の対象物)

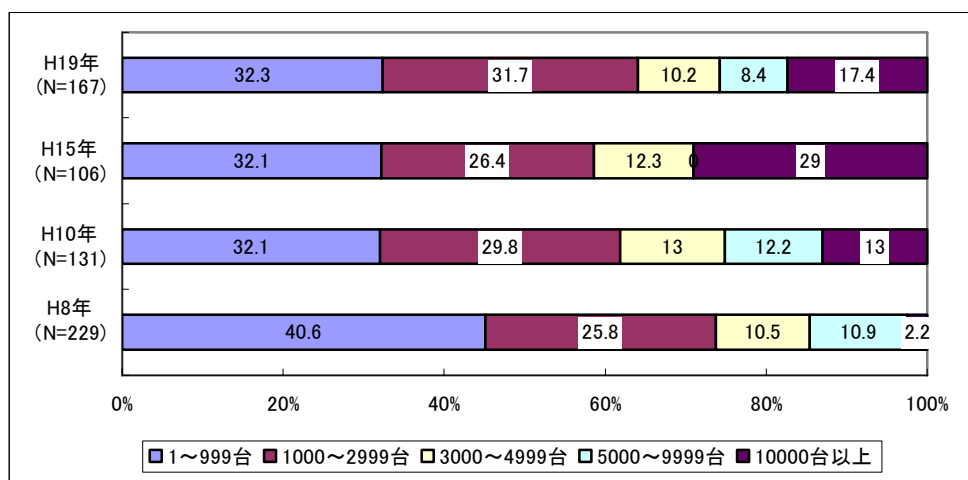


4.2.2 自治体（清掃部署）の廃棄自転車への対応状況

(1) 粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数

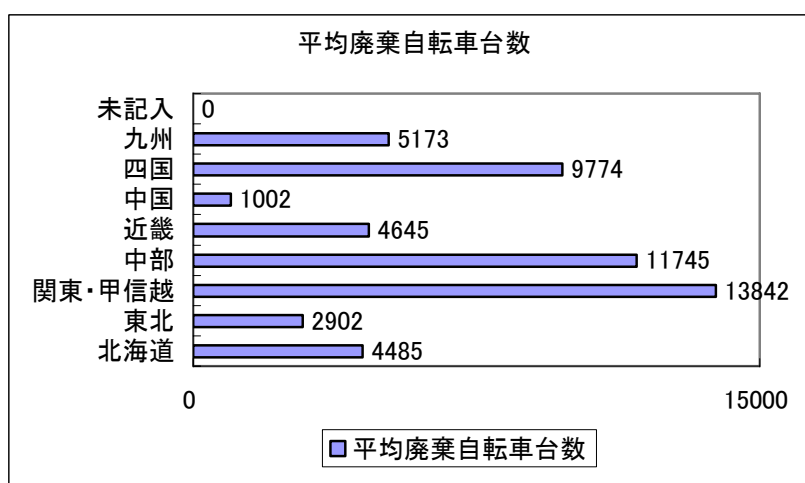
粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数は、総合計が約 137 万台で 1 自治体当たり（有効回答 167）の平均は 8,194 台である（平成 8 年度 4,889 台、平成 10 年度 6,413 台、平成 15 年度 10,815 台）。また、廃棄自転車台数は「1～999 台」が 32.3%と最も多く、次いで、「1000～2999 台」が 31.7%と多い。

図表 4-2-5 設問 2b（粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数）



また、地域別 8 ブロック（北海道、東北、関東・甲信越、中部、近畿、中国、四国、九州）での廃棄自転車の台数の平均値の比較を下図に示す。ブロックごとに大きなばらつきがあり、自治体の規模の違いや有効回答の数の違いなどが影響していると考えられる。

図表 4-2-6 地域別 8 ブロック廃棄自転車の台数の平均値の比較

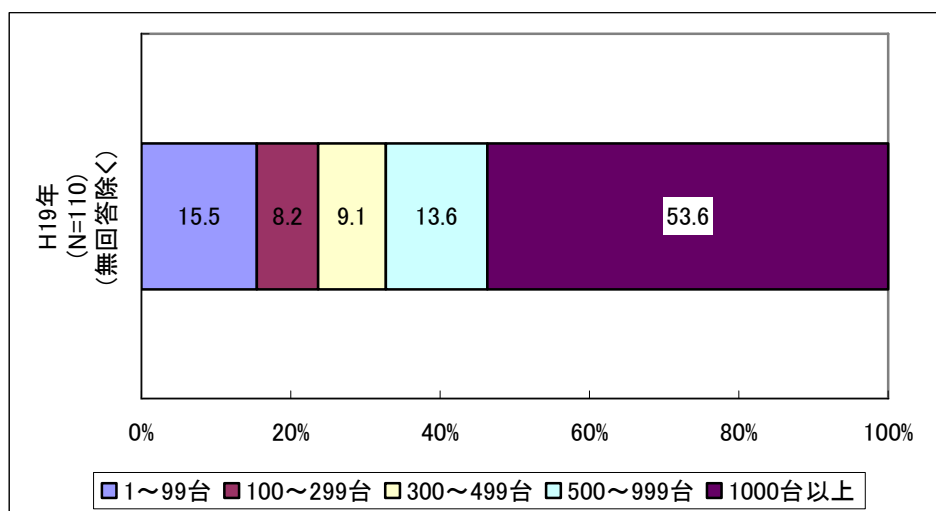


(2) 個人（住民）から持ち込まれた廃棄自転車の台数

<台数>

持ち込み元（ルート）ごとの台数で、個人（住民）から持ち込まれた廃棄自転車の台数は、「1000台以上」が53.6%と最も多く、次いで「1～99台」が15.5%と多い。また、住民から持ち込まれた廃棄自転車の総合計台数は約41万台で1自治体当たり（有効回答110）の平均は3,766台である。

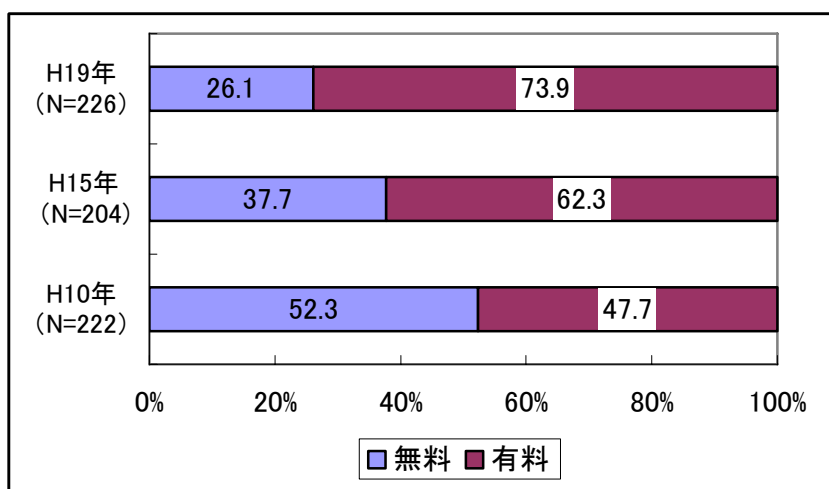
図表 4-2-7 設問 2c（個人（住民）から持ち込まれた廃棄自転車の台数）



<徴収料金の無料/有料>

その徴収料金は、「有料」の自治体が73.9%と多くなっている（住民からの廃棄依頼への対応として、平成15年度「有料」62.3%、平成10年度47.7%）。

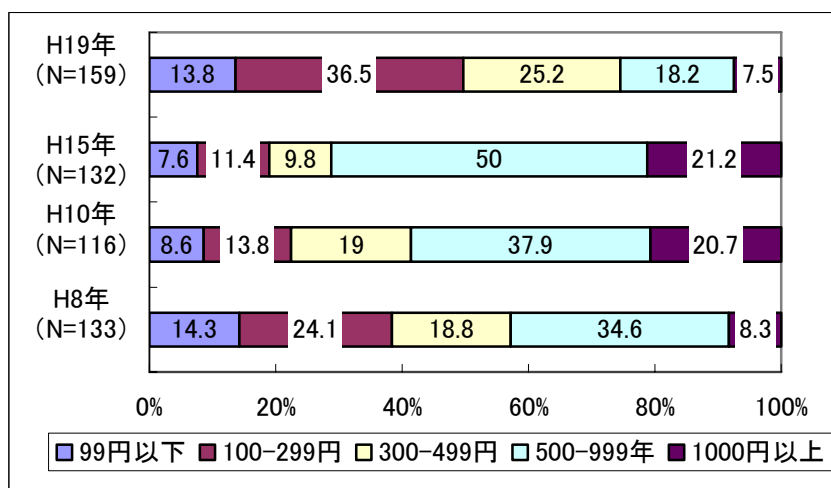
図表 4-2-8 設問 2c（徴収料金の無料/有料）



<徴収金額>

徴収料金は「100～299円」が最も多く、次いで「300～499円」が多い。1自治体当たりの平均は338円でこれまでの調査結果よりも安くなっている（平成8年407円、平成10年685円、平成15年699円）。

図表 4-2-9 設問 2c（徴収金金額）

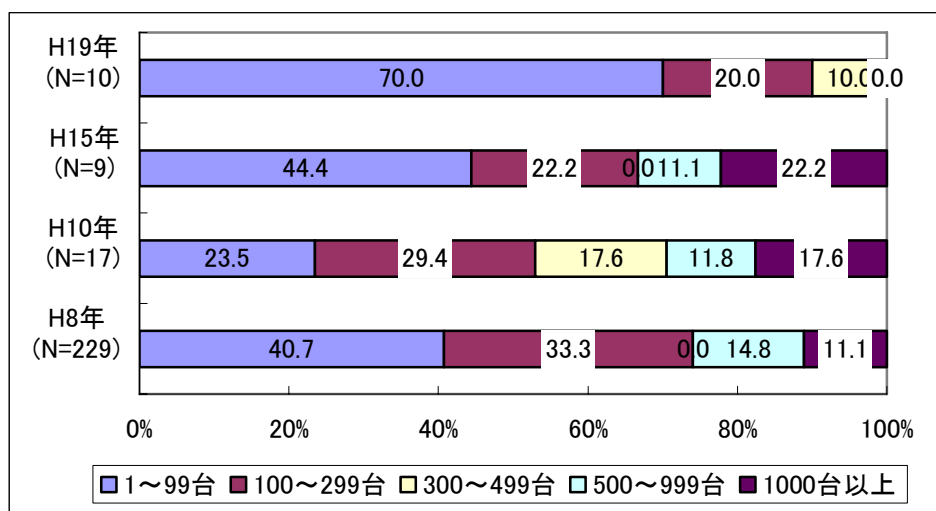


(3) 小売店から持ち込まれた廃棄自転車の台数

<台数>

持ち込み元（ルート）ごとの台数で、小売店から持ち込まれた廃棄自転車の台数は、「1～99台」が70.0%と最も多く、次いで「100～299台」が20.0%と多い。また、小売店から持ち込まれた廃棄自転車の総合計台数は約900台で1自治体当たり（有効回答10）の平均は87台（平成8年度210台、平成10年度601台、平成15年度305台）である。

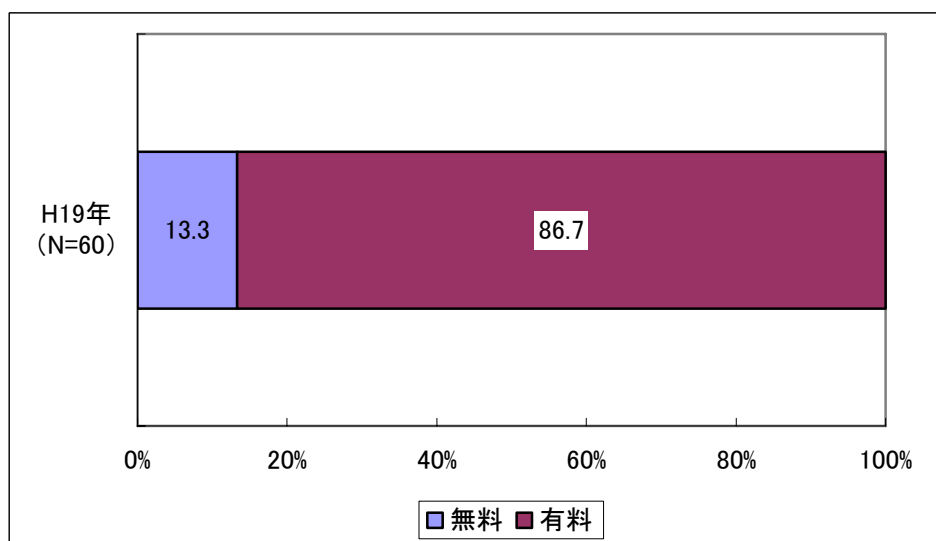
図表 4-2-10 設問 2d（小売店から持ち込まれた廃棄自転車の台数）



<徴収料金の無料/有料>

また、その徴収料金は、「有料」の自治体が86.7%と多い。

図表 4-2-11 設問 2d（徴収料金の無料/有料）

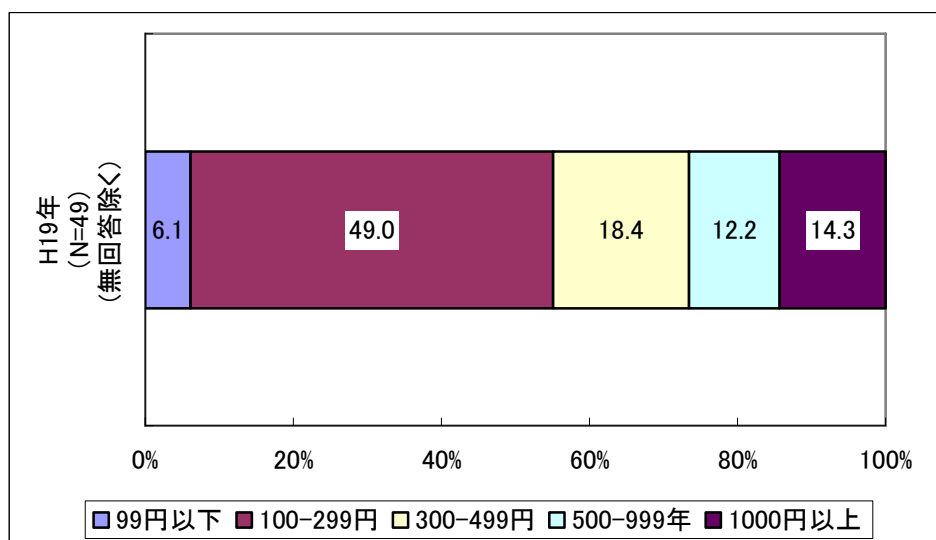


<徴収金額>

徴収料金は「100～299円」が49.0%と最も多く、次いで「300～499円」が18.4%と多い。

1 自治体当たりの平均は638円である。

図表 4-2-12 設問 2d (徴収金金額) (N=49)

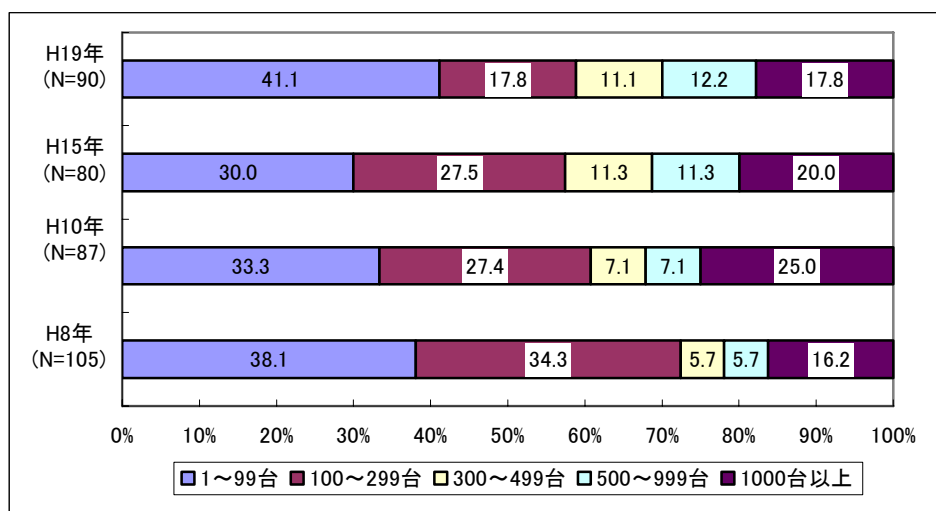


(4) 放置対策部署から持ち込まれた廃棄自転車の台数

<台数>

持ち込み元（ルート）ごとの台数で、放置対策部署から持ち込まれた廃棄自転車の台数は、「1～99台」が41.1%と最も多く、次いで「100～299台」、「1000台以上」が17.8%と多い。また、放置対策部署から持ち込まれた廃棄自転車は約6万台で1自治体当たり（有効回答90）の平均は680台である（平成8年度633台、平成10年度1,156台、平成15年度866台）。

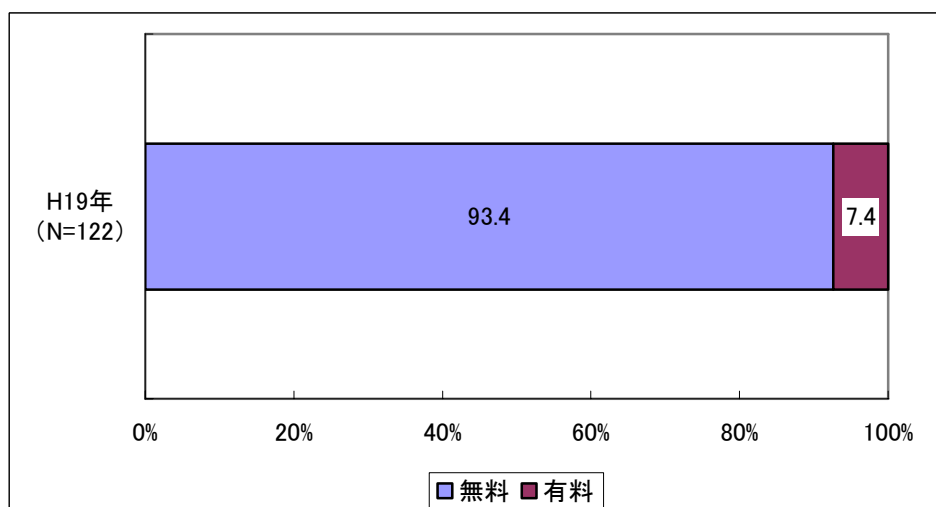
図表 4-2-13 設問 2e（放置対策部署から持ち込まれた廃棄自転車の台数）



<徴収料金の無料/有料>

その徴収料金は、「無料」の自治体が93.4%である。。

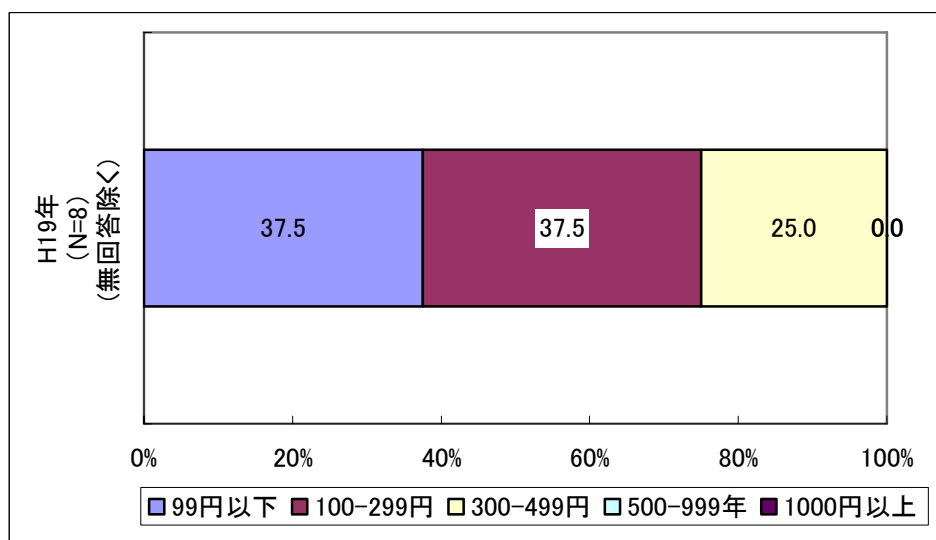
図表 4-2-14 設問 2e（徴収料金の無料/有料）（N=122）



<徴収金額>

有料の場合の徴収料金は「99円以下」、「100～299円」が37.5%と最も多い。1自治体当たりの平均は170円である。

図表 4-2-15 設問 2e (徴収金額) (N=8)

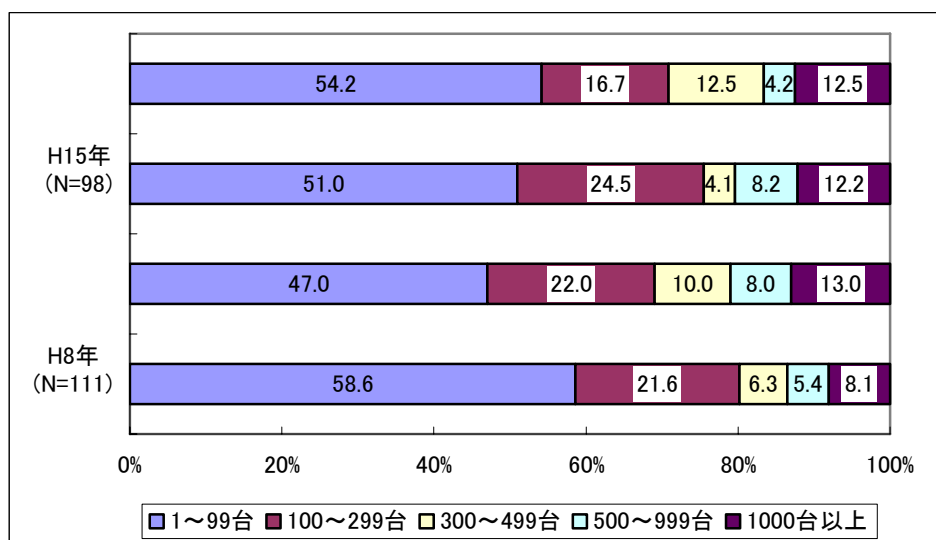


(5) 上記以外から持ち込まれた廃棄自転車の台数

<台数>

持ち込み元（ルート）ごとの台数で、上記以外から持ち込まれた廃棄自転車の台数は、「1～99台」が54.2%と最も多く、次いで「100～299台」が16.7%と多い。また、上記以外から持ち込まれた廃棄自転車の総合計台数は約9千台で1自治体当たり（有効回答24）の平均は390台である（平成8年度392台、平成10年度565台、平成15年度531台）。

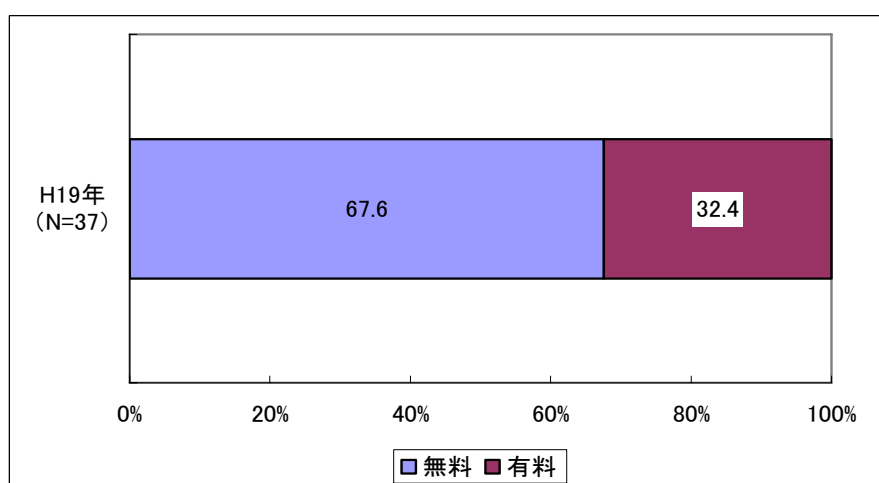
図表 4-2-16 設問 2f (c.～e.以外から持ち込まれた廃棄自転車の台数)



<徴収料金の無料/有料>

また、その徴収料金は、「無料」の自治体が67.6%と多い。

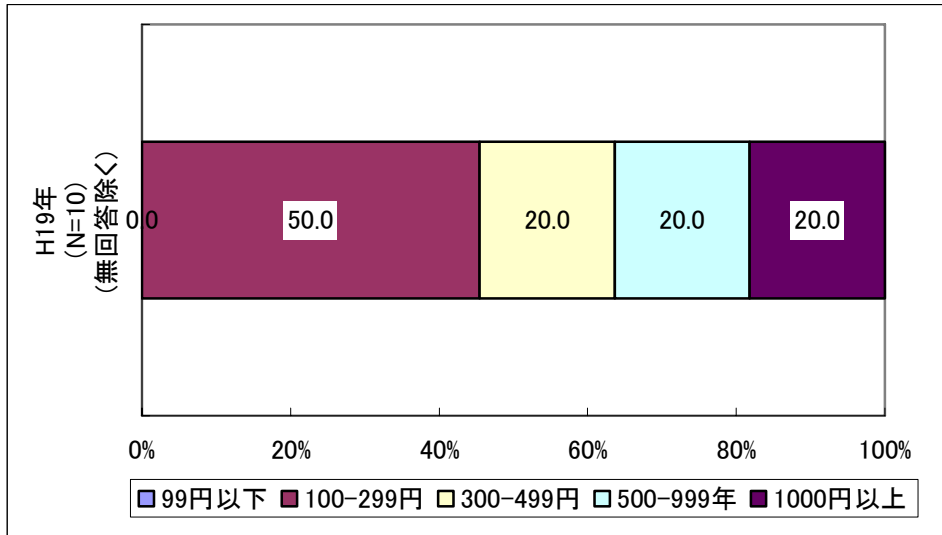
図表 4-2-17 設問 2f (徴収料金の無料/有料)



<徴収金額>

徴収料金は「100～299円」が50.0%と最も多い。1自治体当たりの平均は876円である。

図表 4-2-18 設問 2f (徴収金額) (N=10)

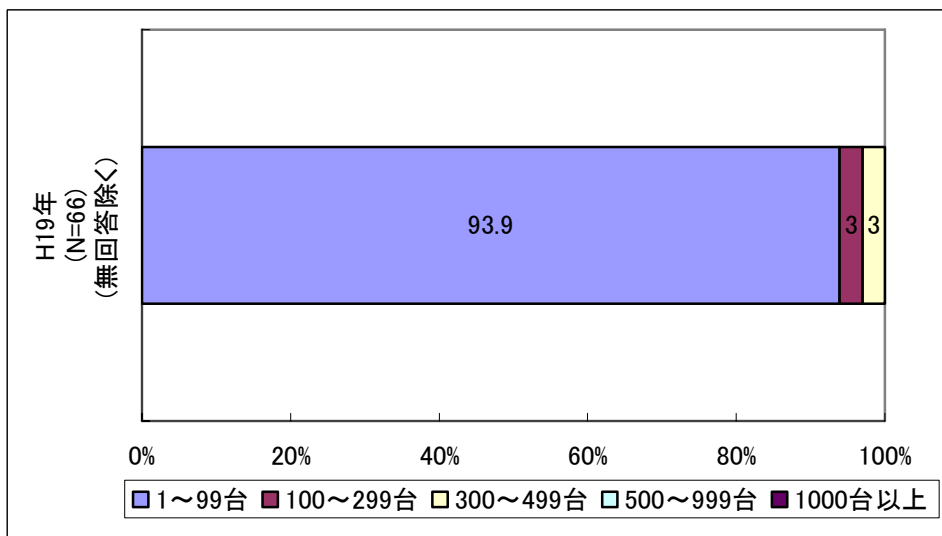


4.2.3 自治体内での再生・処理の状況

(1) 再生される台数

自治体で再生される台数は、「1～99台」が93.9%と圧倒的に多い。再生される総合計台数は約2万台（有効回答66）で1自治体当たりの平均は326台である。

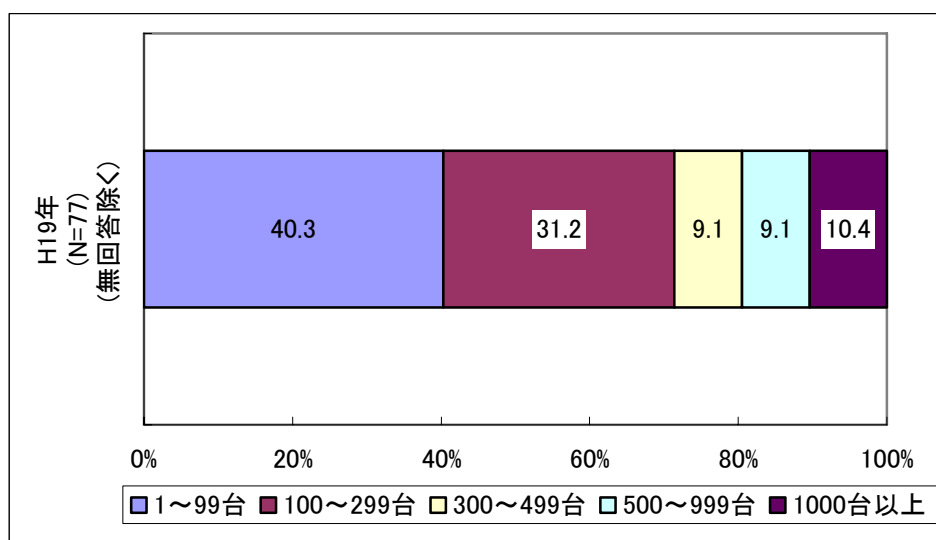
図表 4-2-19 設問 3a① (再生される台数)



(2) 清掃部署で処理される台数

清掃部で処理される台数は、「1～99台」が40.3%と最も多く、「1000台以上」も約1割ある。再生される総合計台数は約30万台(有効回答77)で1自治体当たりの平均は3,977台である。(なお、平成15年度調査では、少し質問内容が異なるが、約7割の自治体が処理を自ら行い、16.6%の自治体が処理をすべて外部委託している)

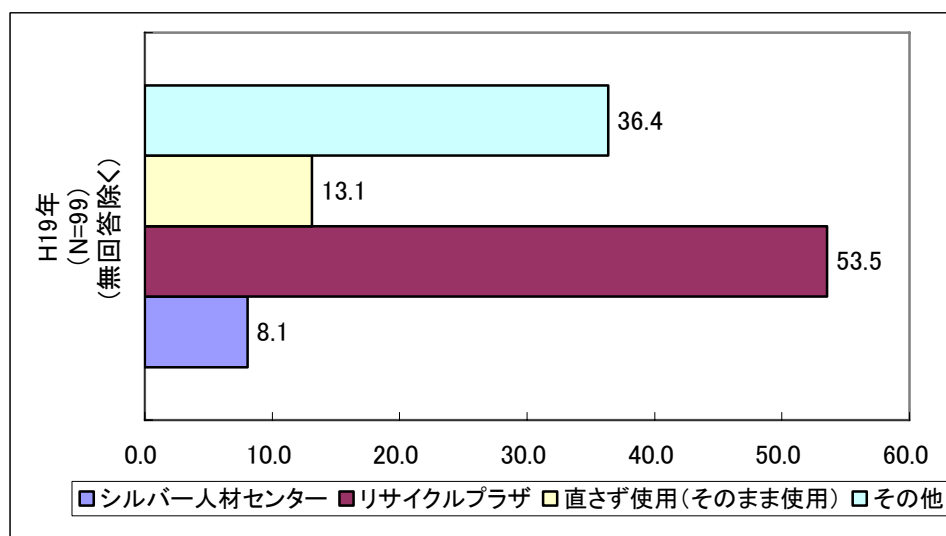
図表 4-2-20 設問 3a② (清掃部署で処理される台数)



(3) 再生場所

自治体で再生される自転車は、「リサイクルプラザ」で再生される場合は53.5%と最も多い。

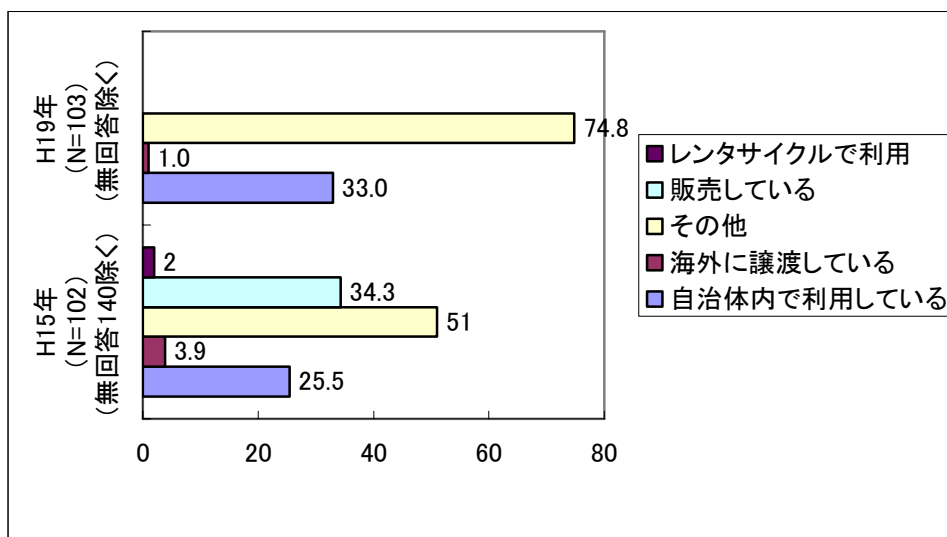
図表 4-2-21 設問 3b (どこで再生しているか) (N=99)



(4) 再生自転車の活用

自治体で再生された自転車は、「その他」が74.8%と最も多く、「自治体内で利用している」が33.0%、「海外に譲渡している」は1.0%と少ない(全体を100%にすると69%、30%、1%)。

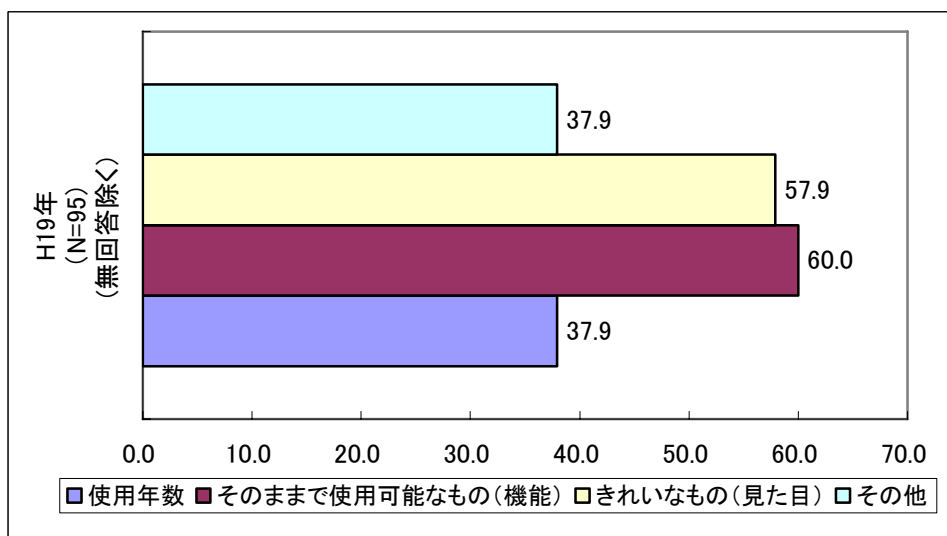
図表 4-2-22 設問 3c (再生自転車の活用)



(5) 再生自転車の活用

自治体で再生される自転車の条件は、「そのままで使用可能なもの(機能)」が60.0%と最も多く、次いで「きれいなもの(見た目)」が57.9%と多い。

図表 4-2-23 設問 3d (再生される自転車の条件) (N=95)

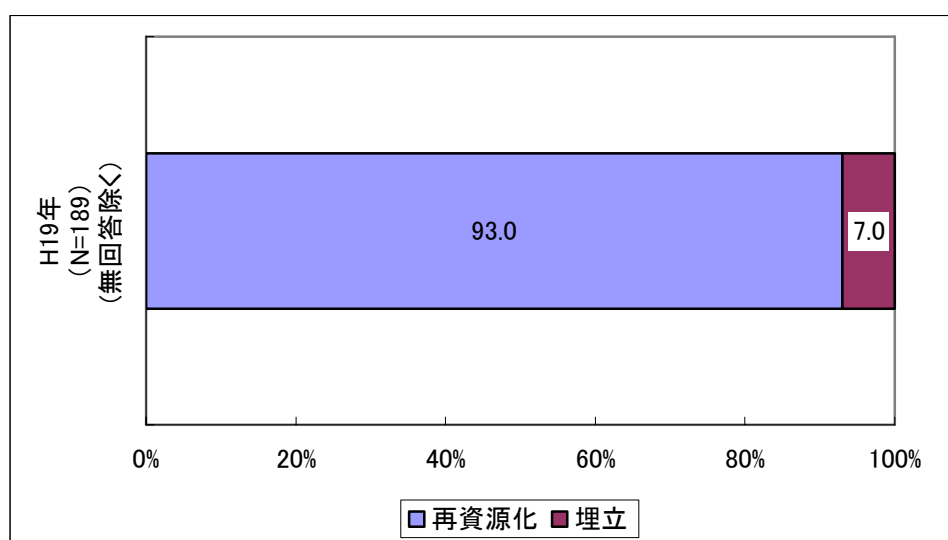


(6) 清掃部署での処理（再資源化等の割合）

清掃部で処理されるものは、平均値で「再資源化」が 93.0%、「埋立」が 7.0%である。

なお、自治体の数（又はトン数）の割合では、平成 15 年度調査結果では、自治体内で再利用 14.3（2.4）%、再資源化 51.7（59.2）%、破碎し最終処分 14.3（18.5）%、破碎せず最終処分 1.7（0）%、その他 13.0（19.8）%である。

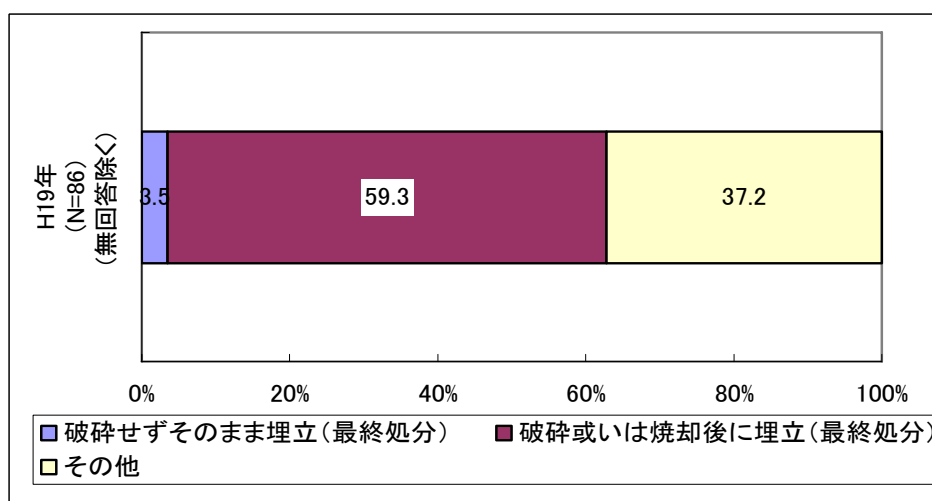
図表 4-2-24 設問 3e（清掃部での処理）



(7) 埋立に回る廃棄自転車の処理

埋立に回るものは、「破碎或いは焼却後に埋立（最終処分）」が 59.3%と多く、「破碎せずそのまま埋立（最終処分）」は 3.5%と少ない。

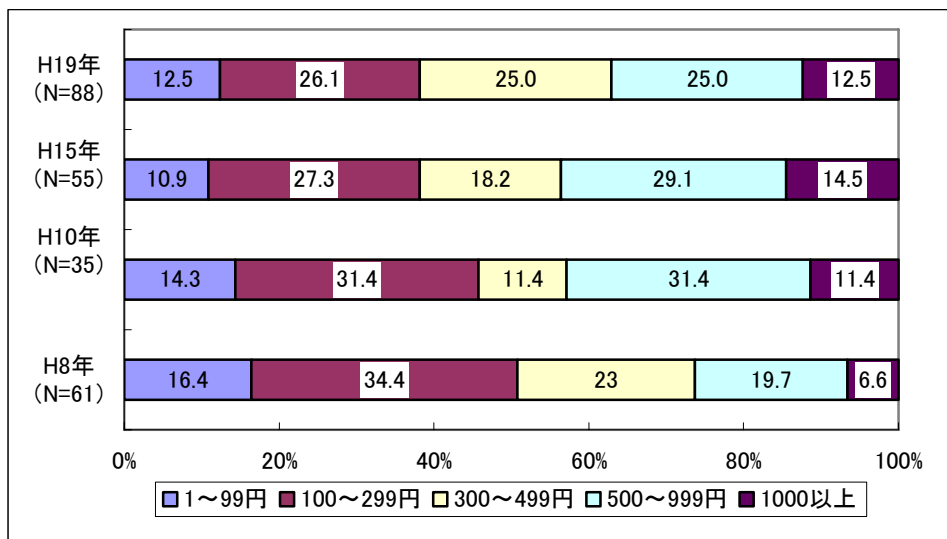
図表 4-2-25 設問 3f（埋立に回る廃棄自転車の処理）（N=86）



(8) 自治体で処理する場合の平均金額

自治体で処理する場合の1台当たりの平均金額は、「300～499円」、「500～999円」が25.0%と多く、1自治体当たりの平均では575円である。これまでの調査結果（平成10年642円、平成15年度676円）と比較すると下がっている。

図表 4-2-26 設問 3g（自治体で処理する場合の平均金額）

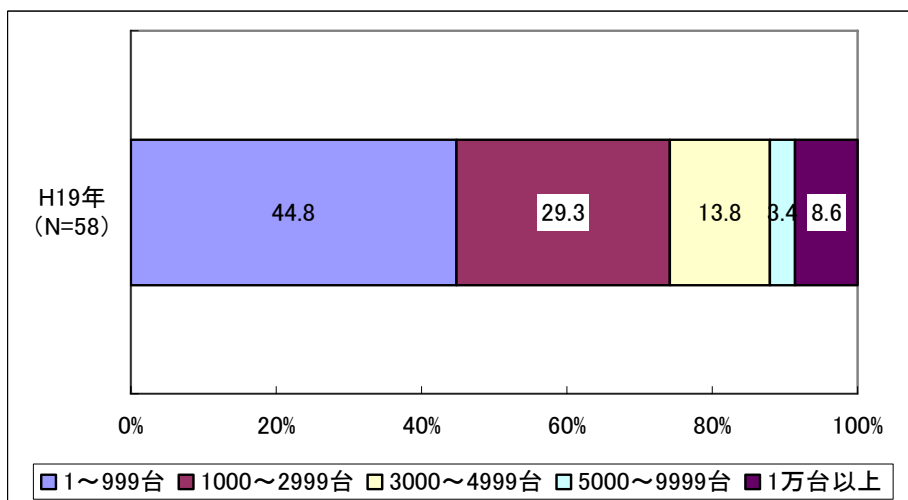


4.1.4 清掃部署から売却や産廃処理などで民間業者に渡る場合の状況

(1) 清掃部署から民間業者に渡る台数

清掃部から民間業者に渡る台数は、「1～999台」が44.8%と最も多い。民間業者に渡る総合計台数は約26万台（有効回答58）で1自治体当たりの平均は4,410台である。

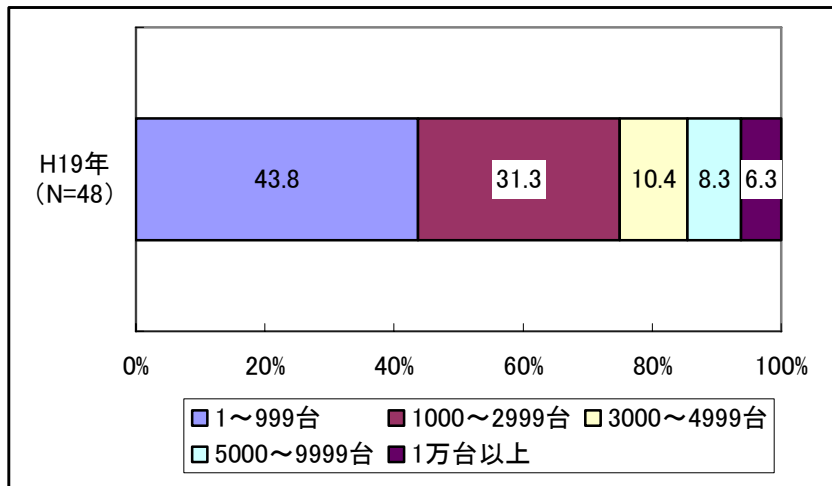
図表 4-2-27 設問 4a（清掃部から民間業者に渡る台数）



<内訳：売却台数>

清掃部署から民間業者に渡る台数の内訳で、売却される台数は、総合計で約 22 万台、1 自治体当たり（有効回答 48）では、「1～999 台」が 43.8%と最も多い。平均台数は 4,579 台である。

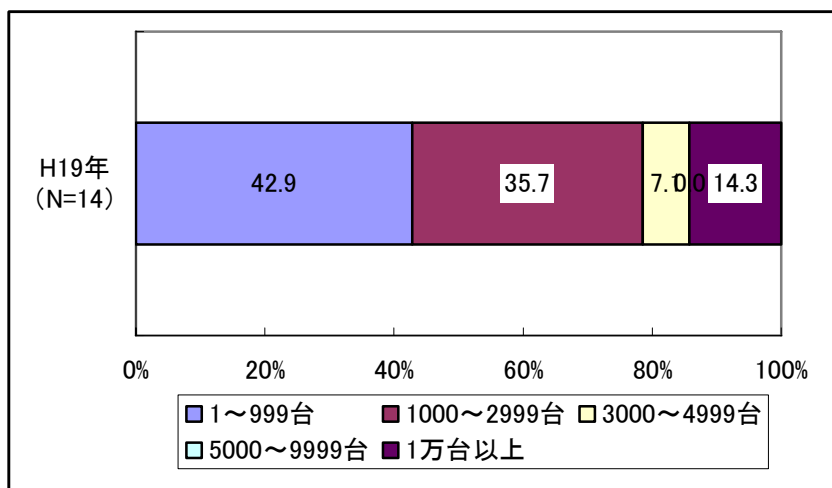
図表 4-2-28 設問 4a（清掃部から民間業者に渡る台数内訳：売却台数）



<内訳：産廃処理台数>

清掃部署から民間業者に渡る台数の内訳で、産廃処理される台数は、総合計で約 4 万台、1 自治体当たり（有効回答 14）では、「1～999 台」が 42.9%と最も多い。平均台数は 2,853 台である。

図表 4-2-29 設問 4a（清掃部から民間業者に渡る台数内訳：産廃処理台数）

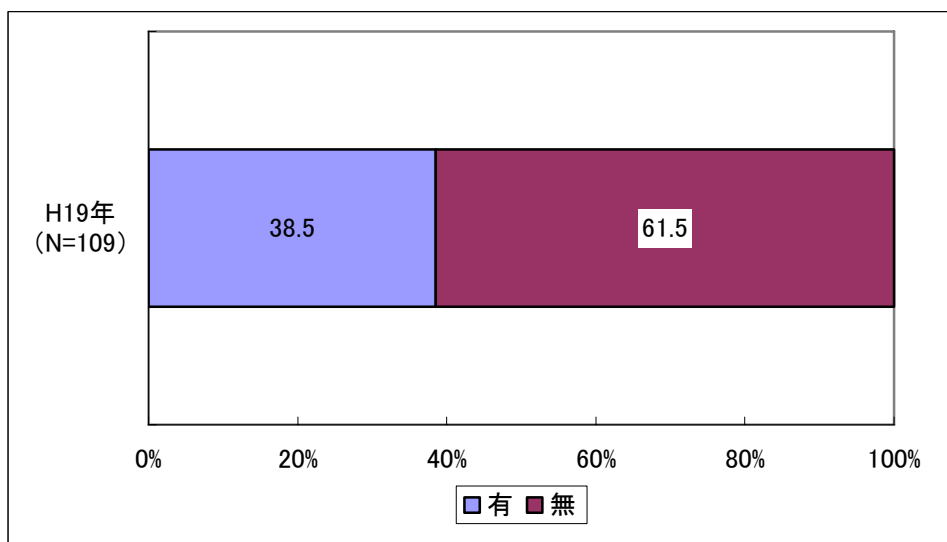


(2) 民間業者に売却する場合、入札制度

＜入札制度の有無＞

民間業者に売却する場合、入札制度の有無は、「無」が61.5%と多い。

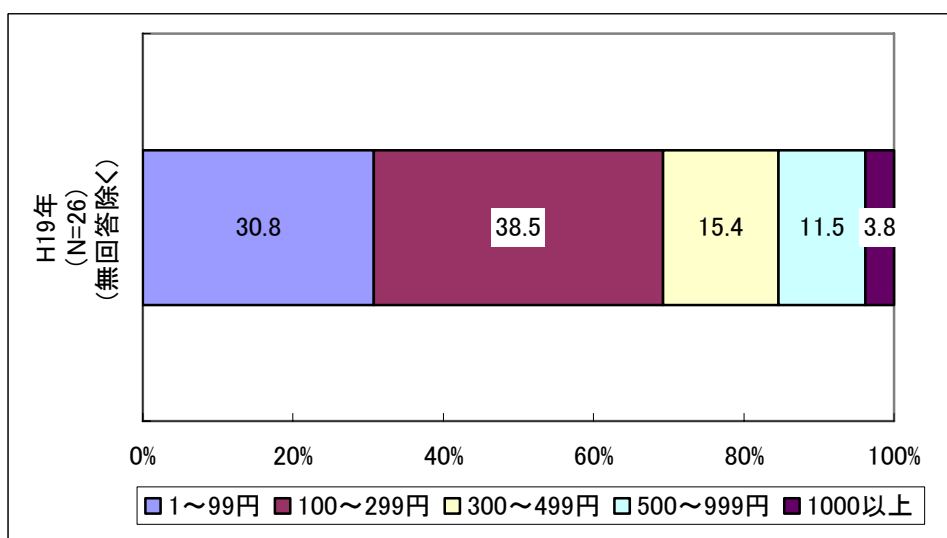
図表 4-2-30 設問 4b (民間業者に売却する場合、入札制度の有無)



＜入札制度の平均入札額＞

入札制度を設置している場合の1台当たりの平均入札額は、「100～299円」が38.5%と最も多く、1自治体当たりの平均入札額は、281円/台である。

図表 4-2-31 設問 4b (入札制度を設置している場合の平均入札額 (円/台))

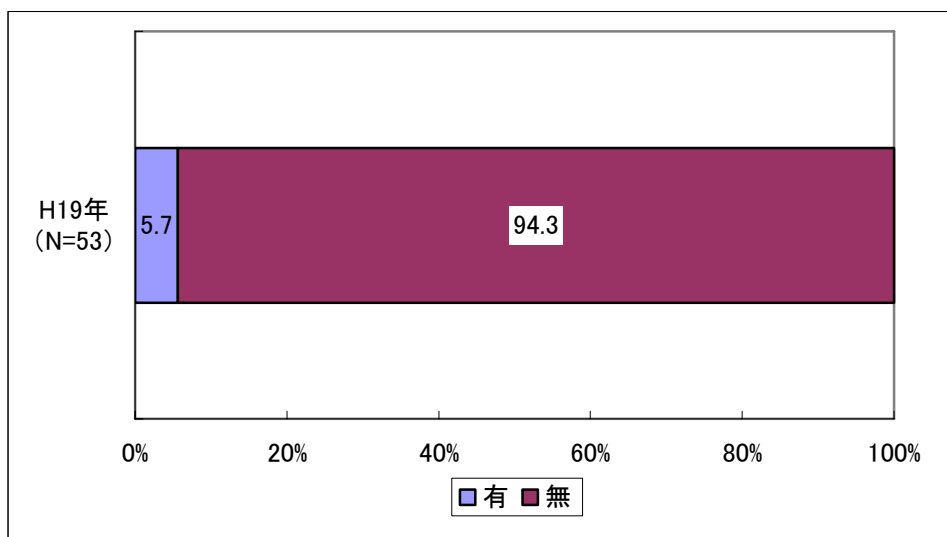


(3) 民間業者に産廃として渡す場合、入札制度

<入札制度の有無>

民間業者に産廃処理として渡す場合、入札制度の有無は、「無」が 94.3%と多い。

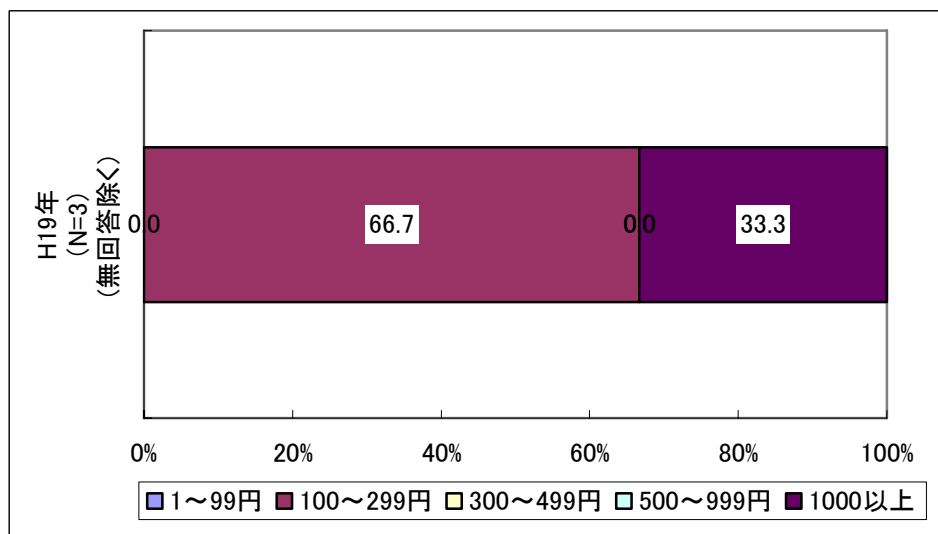
図表 4-2-32 設問 4c (民間業者に産廃として渡す場合、入札制度の有無)



<入札制度の平均入札額>

業者に料金を「支払う」場合が 94.3%と多く、入札制度を設置している場合の 1 台当たりの平均入札額は、「100～299 円」が 66.7%と最も多い。なお、1 自治体当たりの平均入札額は、694 円/台である。

図表 4-2-33 設問 4c (入札制度を設置している場合の平均入札額 (円/台))



(4) 民間業者に売却する場合、入札制度以外

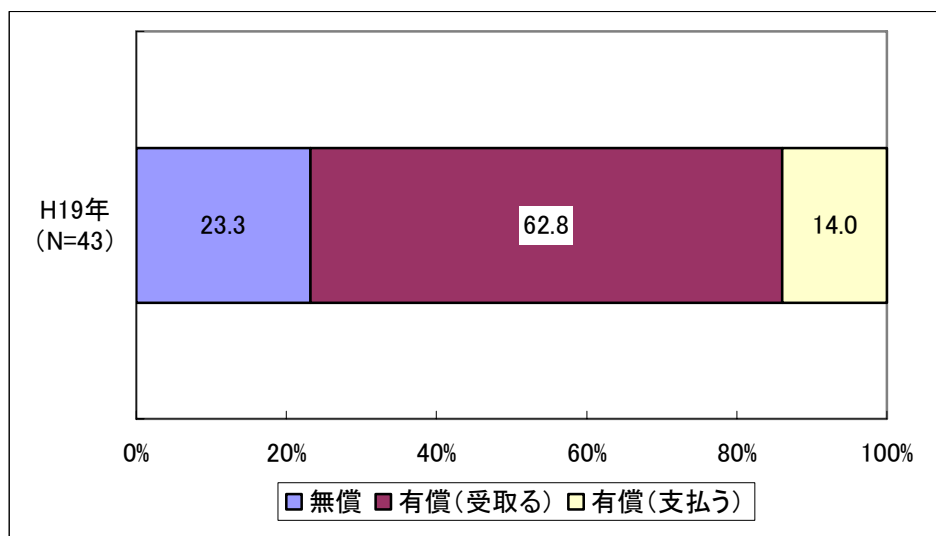
<無料/有料>

民間業者に売却する場合、入札制度以外では、「有償（受取る）」が 62.8%と多い。

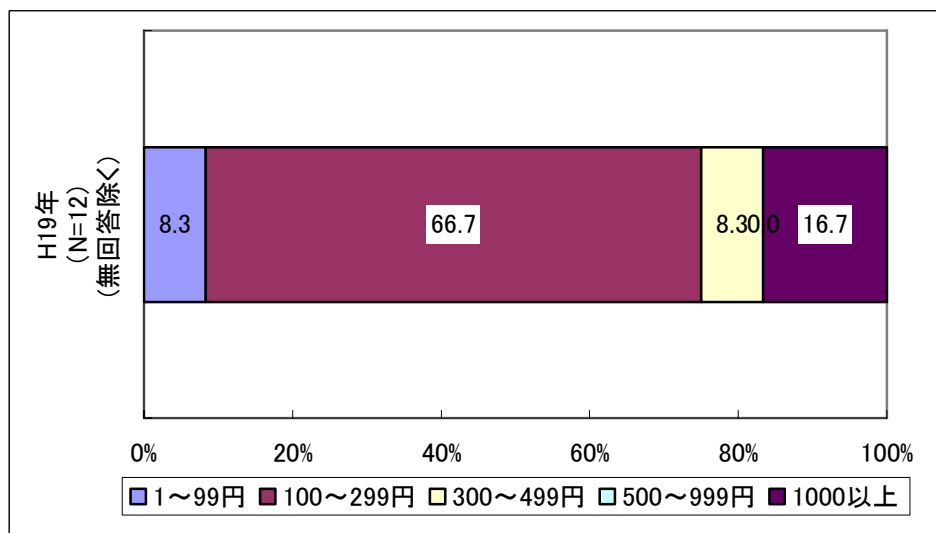
<金額>

その金額は、「100～299 円」が 66.7%と多い。1 自治体当たりの平均金額は 1,807 円である。

図表 4-2-34 設問 4d（民間業者に売却する場合、入札制度以外）



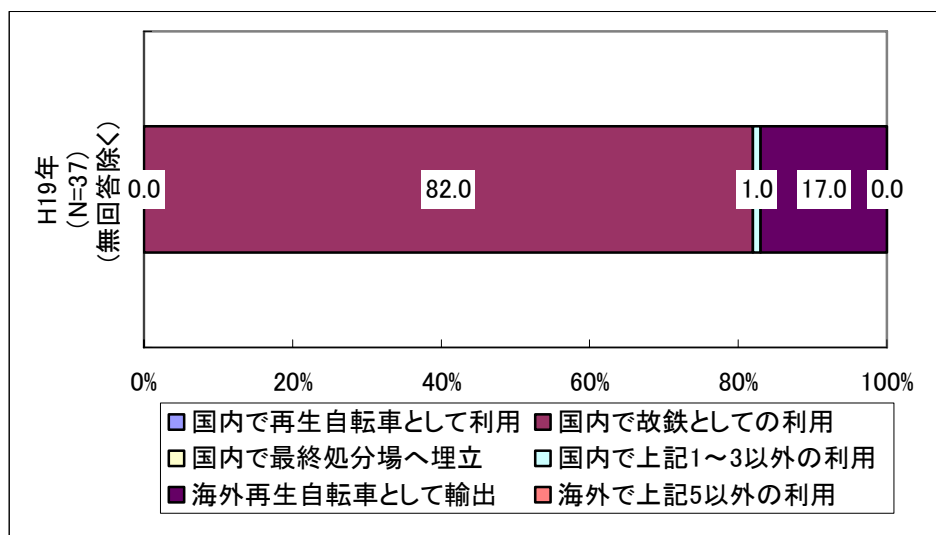
図表 4-2-35 設問 4d（民間業者に売却する場合、入札制度以外の平均金額（円/台））



(5) 民間業者に渡った廃棄自転車の利用割合（再生、再資源化等）

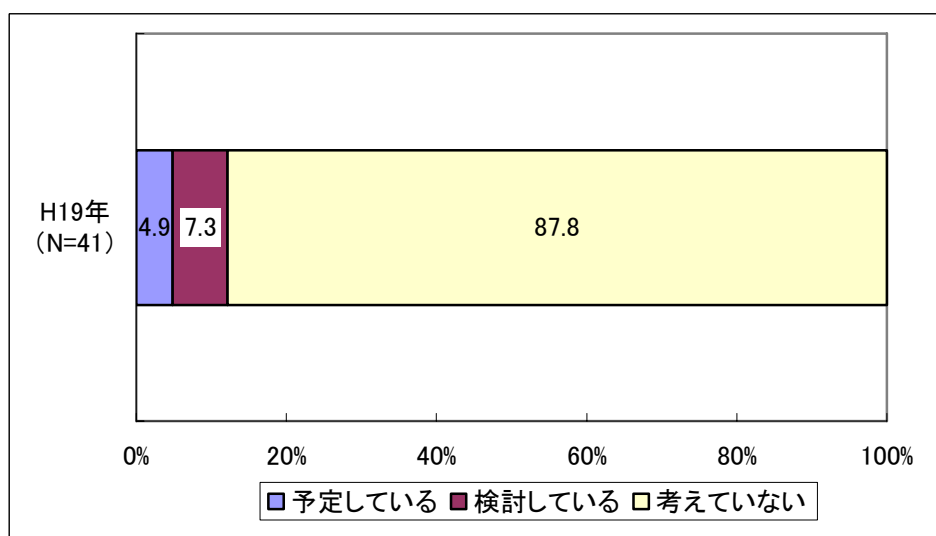
民間業者に渡った廃棄自転車の利用割合は、平均すると「国内で故鉄としての利用」が 82.0%、「海外再生自転車として輸出」が 17.0%である。

図表 4-2-36 設問 4e（民間業者に渡った廃棄自転車の利用割合）



民間業者にすべてを産廃処理として渡している場合、将来的に再生を目的とした民間業者への売却を検討しているかについては、「考えていない」が 87.8%と 9 割近い。

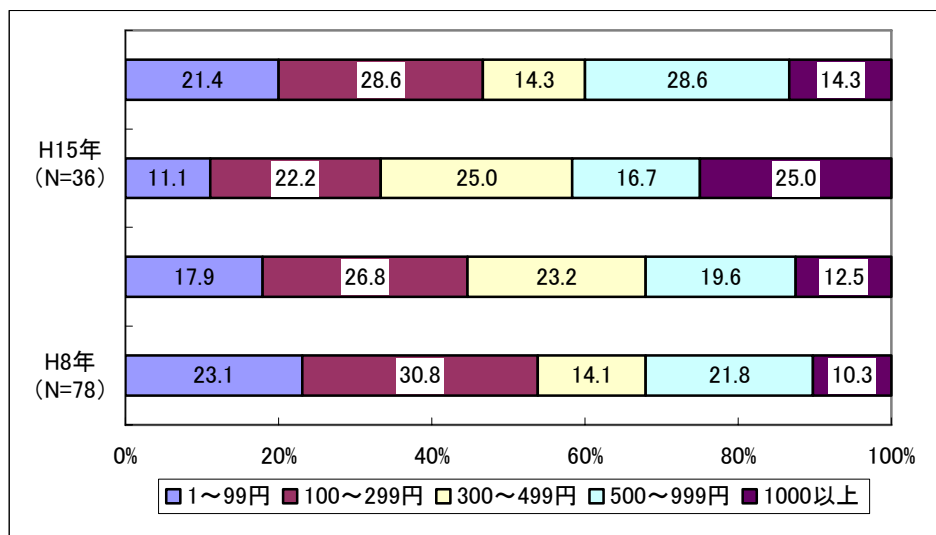
図表 4-2-37 設問 4f（民間業者にすべてを産廃処理として渡している場合、将来的に再生を目的とした民間業者への売却を検討しているか）



(6) 廃棄自転車の処理を業者委託する場合の委託料

粗大ゴミ等からの廃棄自転車について、業者委託する場合の委託料は「100～299円」、「500～999円」が28.6%と多く、1自治体当たりの平均は1,668円である（平成10年度528円、平成15年度1,040円）。

図表 4-2-38 設問 4g（粗大ゴミ等からの廃棄自転車、業者委託する場合の委託料）

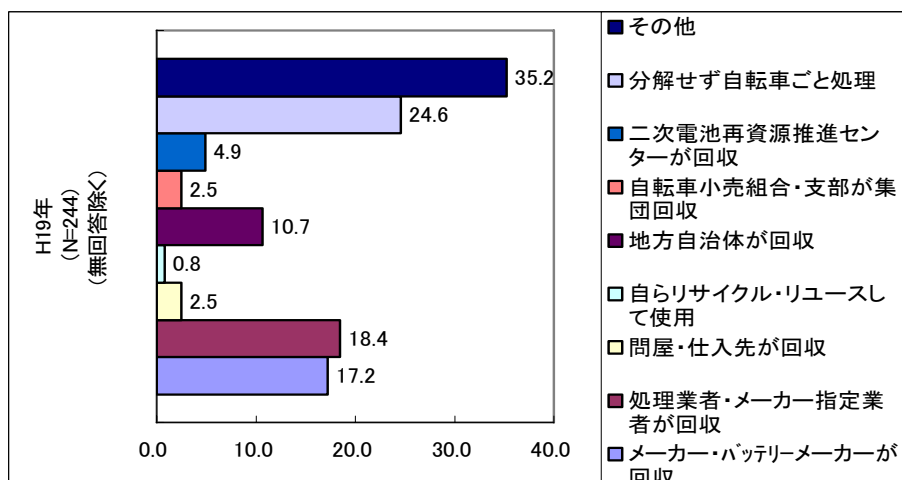


(7) 電動アシスト自転車の処理

＜バッテリー処理方法＞

電動アシスト自転車のバッテリー処理方法は、「その他」が35.2%と最も多く、次いで「分解せず自転車ごと処理」24.6%が多い。

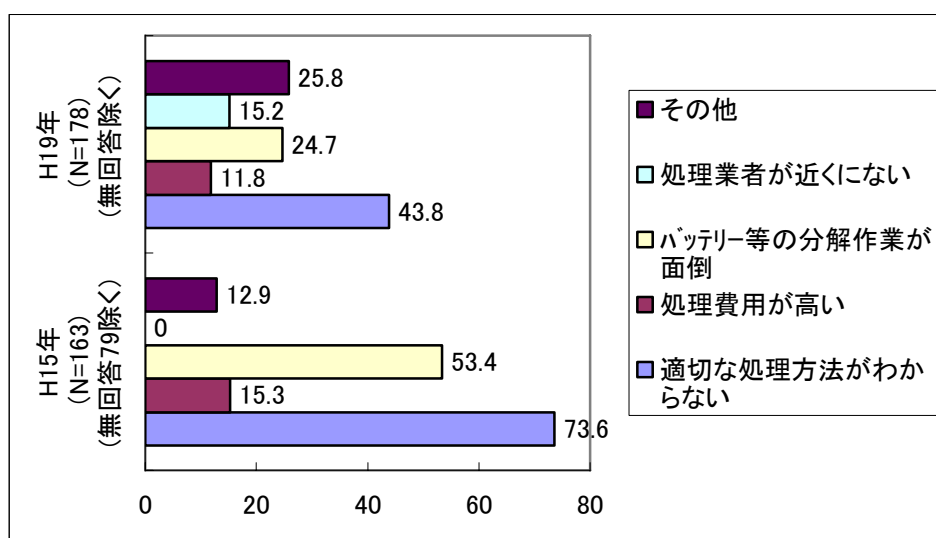
図表 4-2-39 設問 5a（バッテリー処理方法）



＜バッテリー処理の問題点＞

電動アシスト自転車のバッテリー処理の問題点は、「適切な処理方法がわからない」が 43.8%で最も多く、次いで「その他」、「バッテリー等の分解作業が面倒」が多い。

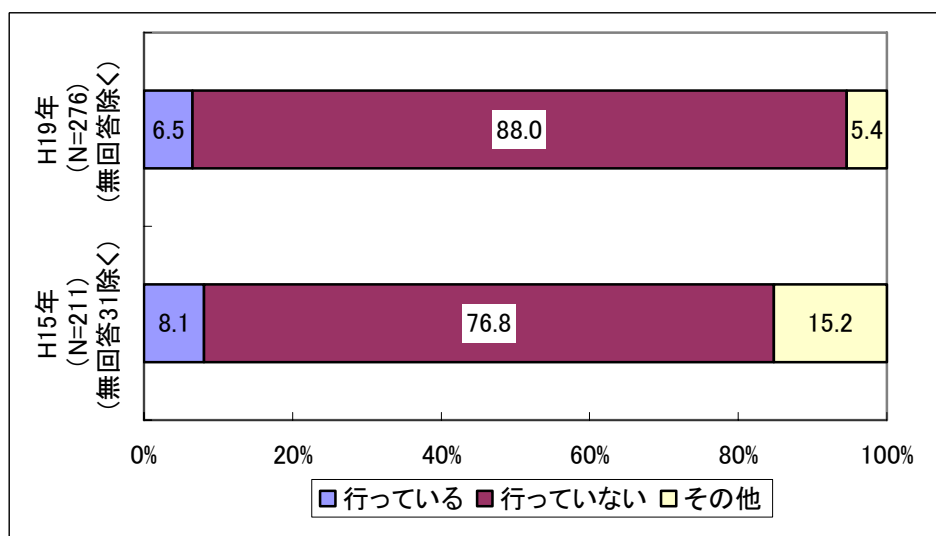
図表 4-2-40 設問 5b (バッテリー処理の問題点)



(8) 防犯登録抹消の手続き

防犯登録抹消の手続きの状況は、「行っていない」が 88.0%と多い。防犯登録抹消の手続きを行っていない理由は、「手間が面倒」、「処分（スクラップ）する為」、「手続きがわからない」などが挙げられている。

図表 4-2-41 設問 6 (防犯登録抹消の手続き)

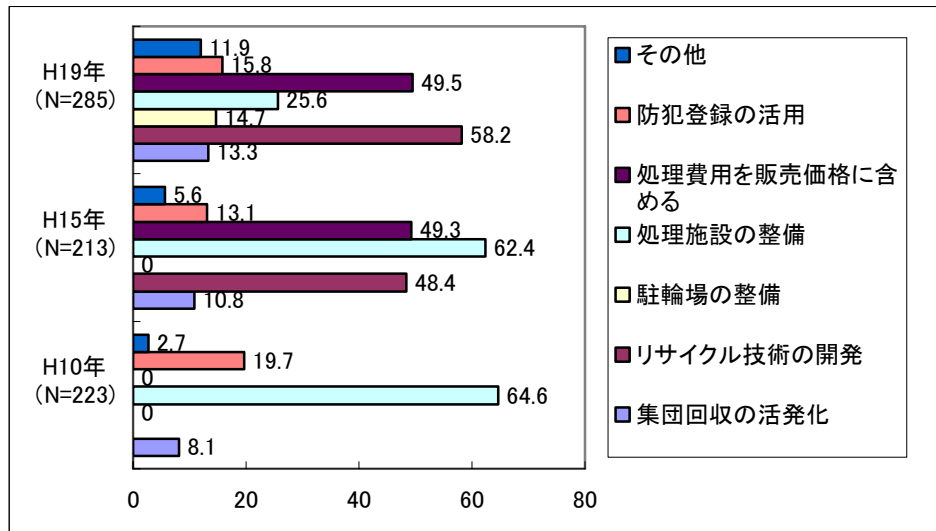


4.1.5 不要自転車の再資源化等への取り組み課題

(1) 社会全体の取り組むべき課題

社会全体取り組むべき課題は、「リサイクル技術の開発」が58.2%と最も多く、次いで「処理費用を販売価格に含める」49.5%が多い。

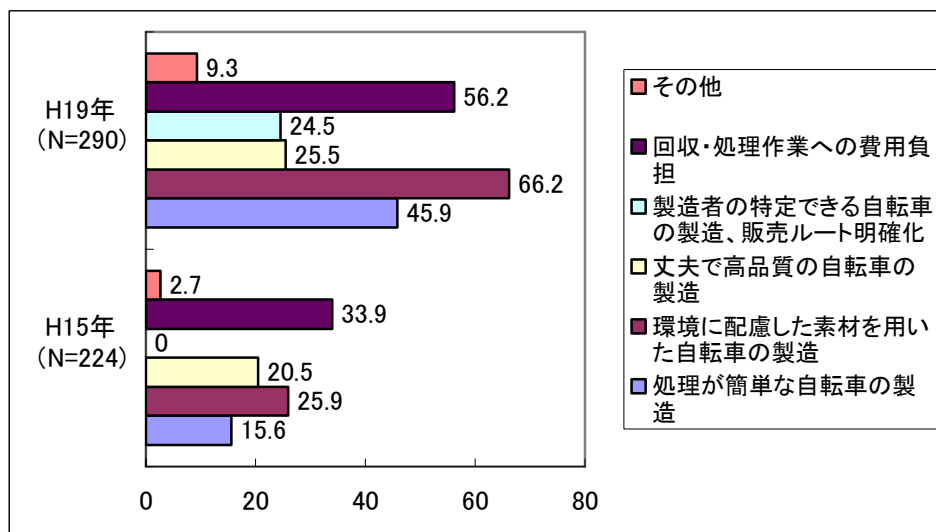
図表 4-2-42 設問 7 (社会全体取り組むべき課題)



(2) 製造業者への要望

製造業者への要望は、「環境に配慮した素材を用いた自転車の製造」が66.2%と最も多く、次いで「回収・処理作業への費用負担」56.2%が多い。

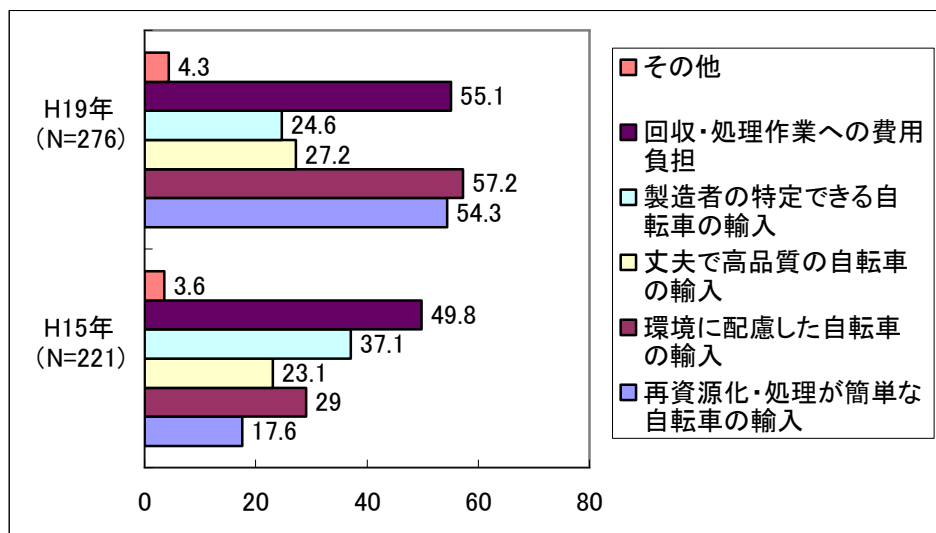
図表 4-2-43 設問 8a (製造業者への要望)



(3) 輸入業者への要望

輸入事業者への要望は、「環境に配慮した素材を用いた自転車の輸入」が57.2%と最も多く、次いで「回収・処理作業への費用負担」55.1%、「再資源化・処理が簡単な自転車の輸入」が54.3%と多い。

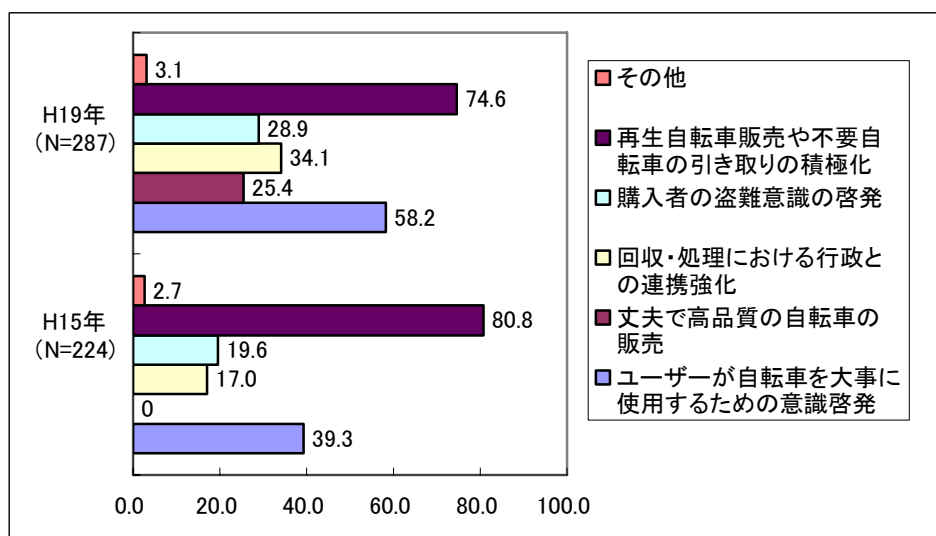
図表 4-2-44 設問 8b (輸入業者への要望)



(4) 販売業者への要望

販売業者への要望は、「再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化」が74.6%と最も多く、次いで「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発」が58.2%と多い。

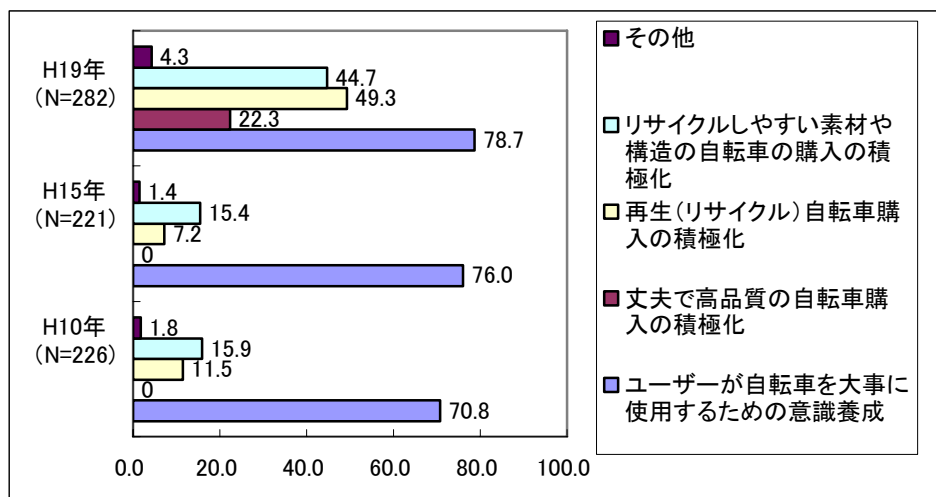
図表 4-2-45 設問 8c (販売業者への要望)



(5) ユーザーが取り組むべき課題

ユーザーが取り組むべき課題は、「ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成」が78.7%と最も多く、次いで「再生（リサイクル）自転車購入の積極化」49.3%が多い。

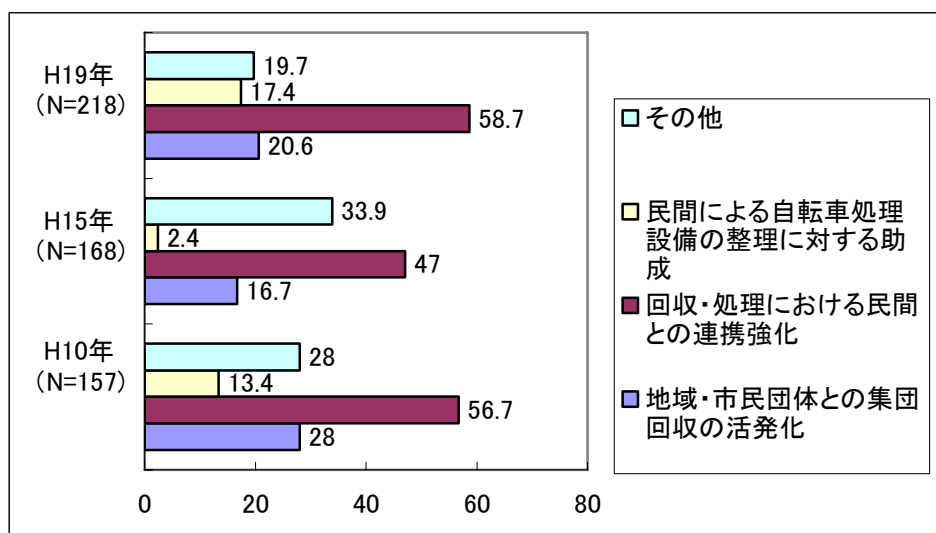
図表 4-2-46 設問 8d（ユーザーが取り組むべき課題）



(6) 再利用・再資源化を活発にするための取り組み状況

自ら（自治体）が現状より再利用・再資源化を活発化するための取り組み状況は、「回収・処理における民間との連携強化」が58.7%と最も多い。

図表 4-2-47 設問 9（現状より活発化するための取り組み状況）



5 ヒアリング調査

<調査方法>

産業廃棄物処理業者及びリサイクル業者や鉄屑業者へのヒアリング調査として下記の内容の調査を行い、処理フロー等を明らかにする。

図表 5-1 調査項目

調査対象者	調査項目
産業廃棄物処理業者及びリサイクル業者や鉄屑業者	1 不要自転車の引取先及び年間引取台数 2 引取料金（有償、逆有償）の有無及び引取方法（出張回収、持ち込み） 3 不要車取引の条件（車種、状態：動くもの、主要部品、など） 4 引取後の処分方法（再生車・スクラップ/輸出・国内販売）及び台数 5 電動車バッテリーの処理・問題点（電動車の台数、回収時のバッテリーの有無、及び処理上の問題点） 6 防犯登録抹消の有無

<調査結果の概要>

① 不要自転車の引き取り台数

- ・ 月の平均では、普通車で 996.5 台、アシスト車で 28.3 台（産廃業者）
- ・ 持ち込みは 5 台/日程度。入札では 70~80 台/月程度。自治体の集められないところの放置自転車など（マンション、団地、パチンコ店）を自治会など通じて回収（リサイクル業者）。
- ・ 定期回収 96%、スポット回収 4%（鉄屑業者）

② 引き取り料金

- ・ 処理費 350 円/台、運搬費 750 円/台程度（アシスト車の場合（600 円、800 円））。
- ・ 入札額は 700~800 円程度（自治体からの入札：リサイクル業者）。

③ 引き取り条件

- ・ 特にない
- ・ スクラップなので程度の良し悪しは関係ない（鉄屑業者）。

④ 処分方法

- ・ 回収した自転車は全て、ごみとして破砕処理を行っている。回収した自転車は破砕して、主に鉄屑、非鉄金属、タイヤ・他廃プラ類に分別し、それぞれを業者に委託して処理。
- ・ メーカーの規格に伴いプレス加工、80cm×80cm×80cm の 3 辺の総和が 2400cm 以内、そのままプレス加工する（鉄屑業者）。
- ・ 故障している部品やさびなどを除き、修理して中古品自転車として販売している。部品は、中古品や新品などで取り替えたりしている（リサイクル業者）。

⑤ 電動車の処理・問題点

- ・ 電動アシスト車は高価であること、若者より年配の方が乗ることが多いため、放置自転車になることも少なく、回収台数は少ない。
- ・ 電池が2年程度しか持たない。アシスト車は電池が高く2万円程度する。修理するにはプラス1万円で3万円かかり高価になる。鍵とスイッチが一緒にキーがないと動かせない場合もある。ほとんど扱っていない。

⑥ 防犯登録抹消の有無

- ・ 盗難車かどうかの確認はするが、抹消はしていない（複数人登録となる）。防犯登録は義務になっているが、罰則がない。防犯登録をしないと中古自転車の場合は、盗難車とされるので登録が必要である。

(1) 産業廃棄物業者

① 自転車・アシスト車の年間処理台数

- ・ 自転車店やホームセンターなどから回収、その他としては、自治体の入札にも参加

今年度の状況は下記の表のような状況で、月の平均では、普通車で 996.5 台、アシスト車で 28.3 台である。

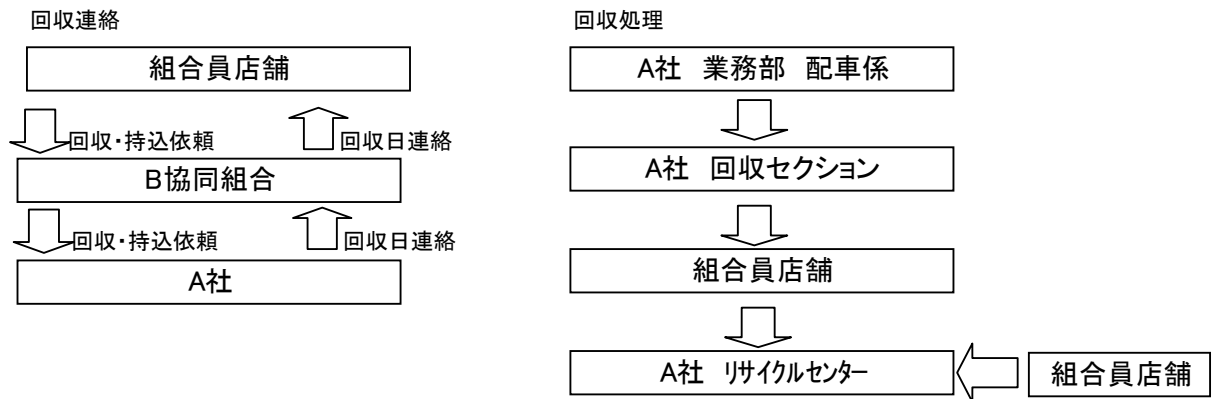
月	普通自転車	電動付アシスト車	計
4	1,130	32	1,162
5	1,058	19	1,077
6	960	32	992
7	986	30	1,016
8	978	30	1,008
9	996	26	1,022
10	970	28	998
11	894	29	923
合計	7,972	226	
平均	996.5	28.3	

(注) 電動アシスト車は高価であること、若者より年配の方が乗ることが多いため、放置自転車になることも少なく、回収台数は少ない。

② 自転車の回収方法（自転車以外の品目も含む）

- ・ 自転車小売組合員の店舗を回収に回っている。程度はあまりよくない。かごやチェーンやダンボールなども入っている。定期的でなく、連絡を受けてスポット的に回収を行っている。プレスパッカー車を用いて効率良く回収している。しかし、郵便配達などで使用している重くて丈夫な自転車などをプレスすると、パッカー車が傷むこともよくある。

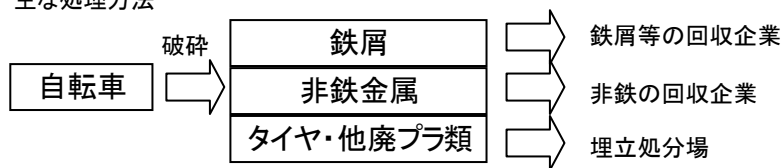
回収の手続きの 1 例を下図に示す。



③ 処理方法

- ・ 回収した自転車は破碎して、主に鉄屑、非鉄金属、タイヤ・他廃プラ類に分別し、それぞれを業者に委託して処理している（下記参照）。当社の強みは、都内の2処理工場のうちの1工場を持つこと。
- ・ 一旦、集積所に行ったりするので、程度は良くない。
- ・ ケースバイケースで異なるが一般的には8割程度が再資源化されているのでは。

主な処理方法



④ 主な取引先

- ・ 新聞配達用・官公庁用自転車メーカーに対して、頻度：週1回の定期回収、台数：20台
- ・ 豊島区（路上放置自転車運搬処理）、頻度：月1回の定期回収、台数：1,800台
- ・ 各建設事務所（路上放置自転車運搬処理）、頻度：半年に1回の入札、台数：1,000台
- ・ 官公庁（放置自転車運搬処理）、頻度：その都度の入札、台数：その都度違う

⑤ コスト

- ・ 価格の1例を示す。業者や引き取り先により価格は異なる。

⑥ 不要自転車の処理ルート

- ・ 回収した自転車は全て、ごみとして破碎処理を行っている。破碎後は上述の処理方

法で処理している。

- なお、中古自転車等としての販売はしていない。
- 直接の海外輸出はしていない。

⑦ 今後の課題など

- 社会全体としては、丈夫な自転車などをリユースするような社会が望ましいが、当社のビジネス的にはリユースなどされずに新しい自転車を買って、直ぐに廃棄されるような社会のほうが儲かる。
- 入札参加者は多く、競争は厳しい。入札には資格が必要で、案件によっては資格レベルの低い地元企業などのみ入札可能な場合もあり、保護するようなどころもある。

(2) リサイクル業者

① 自転車・アシスト車の年間処理台数

- ・ 持ち込みは5台/日程度。入札では70～80台/月程度であった。自治体の集められないところの放置自転車など（マンション、団地、パチンコ店）を自治会など通じて回収している。横浜は入札の自転車は程度がいい（2年未満のものは程度がよいがそれを超えるとさびなどが出てくる。半年ぐらいのものなど多い）。最低入札額は1000円程度。だが、他の自治体では700～800円程度のところもある。相模原市では入札制度はない。警察の機関などを通じて産廃業者に渡っている。
- ・ 中古販売店の数は少なく、月に200台程度売らないとやっていけないほど経営は厳しい。しかし、入札など値段が高くないと落札できなくて、不要自転車を入手することが難しくなっている。
- ・ 自治体によっては会などを作り無償（掛かった経費などは補助金などが支給されている）で海外に輸出している。

② 自転車の回収方法

- ・ 個人の持ち込みと入札、マンションなどからの依頼などによる出張回収

③ 処理方法（再生・リペア）

- ・ 故障している部品やさびなどを除き、修理して中古品自転車として販売している。部品は、中古品や新品などで取り替えたりしている。海外ではさびなどは問題とならないが日本では少しでもさびていれば、その部品を取り替えたり、さびを落として塗装など行う。
- ・ 手作業で修理しているので、時間がかかる。
- ・ 修理して中古自転車として販売しているところは少ない。
- ・ 入札で落札されたものをそのまま海外の業者に販売することもあるが、販売価格が落札価格より高くないと赤字になる。入札金額が高くないとなかなか落札できないし、販売価格を安くしないと売れない。

④ 主な取引先及び取り引き条件など

- ・ 個人の持ち込み、マンションなどの自治会、入札
- ・ 引き取り条件は特にない（自転車店によっては自分の店で販売したもの以外引取らないところもあるが、それはおかしい）。
- ・ 普通の自転車がよく売れるので、普通の自転車を扱うことが多い。
- ・ リサイクルショップは仕入れた状態で売るため、入札価格はいくらでもよい。取り扱うものは見かけがきれいなもの。
- ・ 古物商はどこから仕入れてどこに売ったかを示す必要がある。

- ・ 自転車店は中古車をほとんど売っていない。1台とか2台なので入札の場合も量より質を重視する。
- ⑤ コスト
- ・ 再生自転車は5,000円程度から販売している。
 - ・ 月に200台程度販売しないと給料が払えない。また、不要自転車を収集するのが難しくなっている。
- ⑥ 不要自転車の処理ルート
- ・ 自治体によっては放置自転車を入札しないで、警察関連の機関を通じて廃棄物処理業者へいくルートなどある。
 - ・ また、市によっては無償で輸出しているところもある。輸出などに伴う費用は補助金（ODA等）で賄われている場合もある。輸出先でどのような取扱いをされているかは分からない。
- ⑦ 電動アシスト車
- ・ 電池が2年程度しか持たない。アシスト車は電池が高く2万程度する。修理するにはプラス1万円で3万円かかり高価になる。鍵とスイッチが一緒にキーがないと動かせない場合もある。ほとんど扱っていない。
- ⑧ 防犯登録抹消の有無
- ・ 盗難車かどうかの確認はするが、抹消はしていない（複数人登録となる）。防犯登録は義務になっているが、罰則がない。防犯登録をしないと中古自転車の場合、盗難車とされるので登録が必要である。
- ⑨ 今後の課題など
- ・ ものを大事にする文化が日本では崩れてきている。家庭での教育が必要で、修理など親が子供に教えることで、リユースなどの意識が変わる。自転車に愛着を持つようなことが必要。放置自転車などの問題は、自転車自体の値段の問題だけではない。
 - ・ 古物商は有価物を扱うので料金を出さないといけない。廃棄物業者はごみとして扱うので処理料金を貰うことになるが、あいまいなところがあり、法律の面でも難しくグレーな部分がある。
 - ・ 自転車小売店の廃業率は神奈川県の場合20店/月で、経営者の平均年齢も60歳程度と高く、70歳以上が半数いるということで、5年～10年するとかなりの店がなくなることになる。この業界の高齢化が問題である。
 - ・ 中国などの輸入車が8割程度を占めている。

6 不要自転車の回収・処理台数の推計

小売店、大型自転車専門店並びに自治体の放置対策部署、清掃部署（一部事務組合を含む）に対するアンケート調査結果をもとに、各ルート（上記4ルート）及び全体の不要自転車の再生・処理（処分）等の流れ、及び再生・再資源化の台数等を推定した。

なお、今回の推計結果は、調査に協力を得た自治体・業界のアンケート集計データをもとに推計したのもであり、誤差等を含むものであるが、実態の一端としてご理解いただければ幸いである。

6.1 小売店ルート

図表 6-1-1 に小売店における主要なアンケート集計結果及び推定値を示す。

図表 6-1-1 小売店における主要なアンケート集計結果及び推定値

小売店	不要自転車合計	①個人ユーザーからの引き取り台数	②自治体からの払い下げ台数	②の内訳a 放置対策部署から	②の内訳b 清掃部署から	備考 ②の内 訳(a+b)合計
アンケート集計台数	30,908	23,213	7,695	7,246	152	7,398
有効回答数	-	492	91	87	9	-
店あたり平均台数	-	47.2	84.6	83.3	16.9	-
引き取り等有の店割合	-	0.935	0.2	-	-	-
小売店数	17,555	-	-	-	-	-
推定年間台数	1,071,629	774,737	296,892	-	-	-
推定年間台数(補正済)	1,071,629	803,722	267,907	262,549	5,358	-
比率	-	0.75	0.25	0.98	0.02	-
1)再生	A 再生台数合計	①引き取り自転車からの再生台数	②払い下げ自転車からの再生台数	Aの内訳a 自店販売	Aの内訳b 他店販売	Aの内訳c 輸出入業者へ
アンケート集計台数	8,926	5,564	3,638	9,152	180	1,550
有効回答数	493	338	101	369	17	37
店あたり平均台数	18.1	16.5	36.0	24.8	10.6	41.9
有無の有の店割合	0.72	-	-	-	-	-
推定年間台数(補正済)	300,056	180,034	120,022	252,047	6,001	42,008
比率	0.28	0.60	0.40	0.84	0.02	0.14
2)引渡し	B 引渡し台数合計	内訳a 輸業者	内訳b 鉄屑業者	内訳c 産廃業者	内訳d 自治体	備考 内訳(a +d)合計
アンケート集計台数	8,526	2,171	15,248	5,041	641	23,101
有効回答数	208	44	197	116	37	394
店あたり平均台数	41.0	49.3	77.4	43.5	17.3	58.6
有無の有の店割合	0.44	-	-	-	-	0.44
推定年間台数(補正済)	-	69,442	509,238	169,746	23,147	771,573
比率	-	0.09	0.66	0.22	0.03	0.72

<小売店経由の不要自転車台数の推定>

【総台数】

小売店に集まる不要自転車には、主に①個人ユーザーから引き取る、②自治体からの払い下げの2ルートがある。

総台数は次式で推定する。

$$\text{総台数} = [\text{①の台数/有効回答数}] \times ([\text{引き取り有の店割合}] \times \text{全国小売店数}) + [\text{②の台数/有効回答数}] \times ([\text{払い下げ有の店割合}] \times \text{全国小売店数})$$

1,071,629 台

$$\text{個人ユーザーからの引き取り台数} = \text{総台数} \times \text{個人ユーザーからの引き取り台数の[比率]}$$

803,722 台 (75%)

$$\text{自治体からの払い下げ台数} = \text{総台数} \times \text{自治体からの払い下げ台数の[比率]}$$

267,907 台 (25%)

全国小売店数：全国自転車小売店組合員店 17,555 店（2008 年インタープレス掲載データ、非組合員の店は除く）を採用

[]内はアンケート集計結果：図表 6-1-1 参照

【再生台数】

$$\text{再生台数} = \text{総台数} \times \text{再生台数の[比率]}$$

300,056 台 (28%)

再生台数の[比率]：[再生台数合計 8926] / ([再生台数合計 8926] + [引き渡し台数合計 23101])

[引き渡し台数合計]：内訳 (a~d) の合計を採用

【引き渡し台数】

$$\text{引き渡し台数} = \text{総台数} \times \text{引き渡し台数の[比率]}$$

771,573 台 (72%)

引き渡し台数の[比率]：[引き渡し台数合計] / ([再生台数合計] + [引き渡し台数合計])

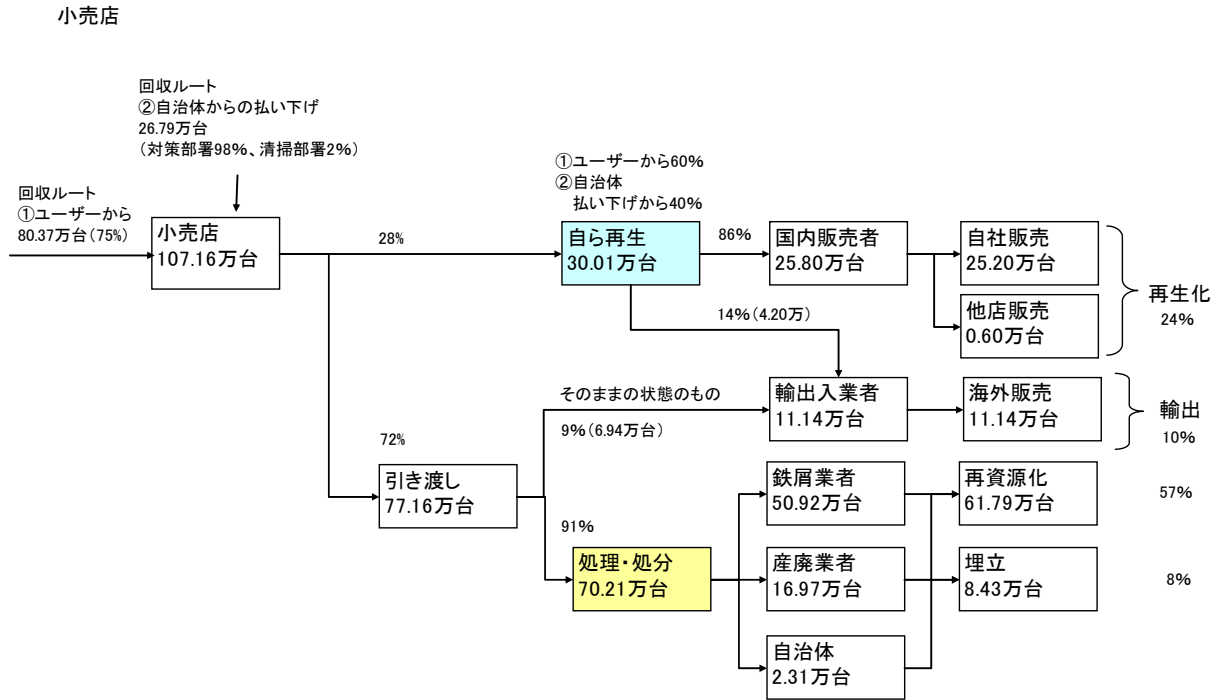
また、各内訳については、同様にアンケート集計による比率をもとに推定した。

なお、処理・処分における再資源化 (0.88) と埋立 (0.12) の割合は、図表 6-3-1 と図表 6-4-1 の平均したものを使用した。

上記の推定結果をもとに下図に小売店ルートにおける自転車回収処理フローを示す。

なお、今回台数推定に当たり組合員の小売店を対象にしたが、非会員についても考慮すれば、台数は増加する。ただし、今回アンケートをしてないため推定対象外とした。

図表 6-1-2 小売店ルートにおける自転車回収処理フロー



また、総台数を算定する[①の台数/有効回答数] (1店当たり平均値) について、上記の推定では全国の平均値 (47.2) で推定しているが、地域ブロックごとに算出し、全国小売店数も地域ブロック (8つ) に分けて算出した場合の結果を下表に示す。

図表 6-1-3 地域ブロックごとの台数推定

地域ブロック	A:平均引き取り台数	B:小売店数	推定台数[A*B*有/N]	引き取り有	有効回答数:N
北海道	37.4	513	17,703	24	26
東北	27.9	1,874	46,701	50	56
関東・甲信越	49.9	6,098	284,618	149	160
中部	50.3	2,551	113,350	61	69
近畿	41.8	3,237	131,088	95	98
中国	49.9	1,506	73,320	40	41
四国	60.1	807	48,517	25	25
九州	26.2	969	24,510	29	30
合計		17,555	739,807		
全国	47.2	17,555	774,737	490	524
		差(台数)	34,931		
		差(%)	4.5		

値を比較すると全国の平均値 (47.2) で推定した場合が 774,737 に対して、地域ブロックごとに推定したものの合計値は 739,807 台で 34,931 台の差異 (4.5%) が生じた。

6. 2 大型店ルート

図表 6-2-1 に大型店における主要なアンケート集計結果及び推定値を示す。

図表 6-2-1 大型店における主要なアンケート集計結果及び推定値

大型店	不要自転車 合計	①個人ユー ザーからの引 き取り台数	②自治体から の払い下げ台 数	②の内訳a 放置対策部署 から	②の内訳b 清掃部署から	備考 ②の内 訳(a+b)合計
アンケート集計台数	91,804	87,152	4,652	4,446	70	4,516
有効回答数	-	80	11	8	2	-
店あたり平均台数	-	1,089.4	422.9	555.8	35.0	-
引き取り等有の店割合	-	0.964	0.141	-	-	-
大型店数	250	-	-	-	-	-
推定年間台数	277,453	262,545	14,908	-	-	-
推定年間台数(補正済)	277,453	263,580	13,873	13,595	277	-
比率		0.95	0.05	0.98	0.02	-
1)再生	A 再生台数合計	①引き取り自 転車からの再 生台数	②払い下げ自 転車からの再 生台数	Aの内訳a 自店販売	Aの内訳b 他店販売	Aの内訳c 輸出入業者へ
アンケート集計台数	4,013	1,310	2,606	2,495	1,520	2,598
有効回答数	44	39	16	42	2	8
店あたり平均台数	91.2	33.6	162.9	59.4	760.0	324.8
有無の有の割合	0.582	-	-	-	-	-
推定年間台数(補正済)	13,873	4,578	9,295	5,272	3,191	5,410
比率	0.05	0.33	0.67	0.38	0.23	0.39
2)引渡し	B 引渡し台数合計	内訳a 輸出業者	内訳b 鉄屑業者	内訳c 産業廃棄業者	内訳d 自治体	備考 内訳 (①~④)合計
アンケート集計台数	79,357	68,740	6,412	10,195	157	85,504
有効回答数	37	17	35	17	2	-
店あたり平均台数	2,144.8	4,043.5	183.2	599.7	78.5	-
有無の有の割合	0.479	-	-	-	-	-
推定年間台数(補正済)	263,580	210,864	20,559	31,630	527	-
比率	0.95	0.80	0.08	0.12	0.002	-

<大型店経由の不要自転車台数の推定>

【総台数】

大型店に集まる不要自転車には、主に①個人ユーザーから引き取る、②自治体からの払い下げの2ルートがある。

総台数は次式で推定する。

$$\text{総台数} = [\text{①の台数/有効回答数}] \times ([\text{引き取り有の店割合}] \times \text{全国小売店数}) + [\text{②の台数/有効回答数}] \times ([\text{払い下げ有の店割合}] \times \text{全国小売店数})$$

277,453 台

$$\text{個人ユーザーからの引き取り台数} = \text{総台数} \times \text{個人ユーザーからの引き取り台数の[比率]}$$

263,580 台 (95%)

$$\text{自治体からの払い下げ台数} = \text{総台数} \times \text{自治体からの払い下げ台数の[比率]}$$

13,873 台 (5%)

全国大型店数：全国自転車小売店 250 企業（2008 自転車企業年報（株）インタープレス社
有力小売店のうち売上高 5,000 万円以上 241 社+売上高 5,000 万円未満 9 社（参
考資料参照）を採用

[]内はアンケート集計結果：図表 6-2-1 参照

【再生台数】

再生台数＝総台数×再生台数の[比率] 13,873 台 (5%)

再生台数の[比率]：[再生台数合計]/（[再生台数合計]+[引き渡し台数合計]）

[引き渡し台数合計]：アンケート集計結果の引き渡し台数（内訳(a～d)合計ではなく）

【引き渡し台数】

引き渡し台数＝総台数×引き渡し台数の[比率] 263,580 台 (95%)

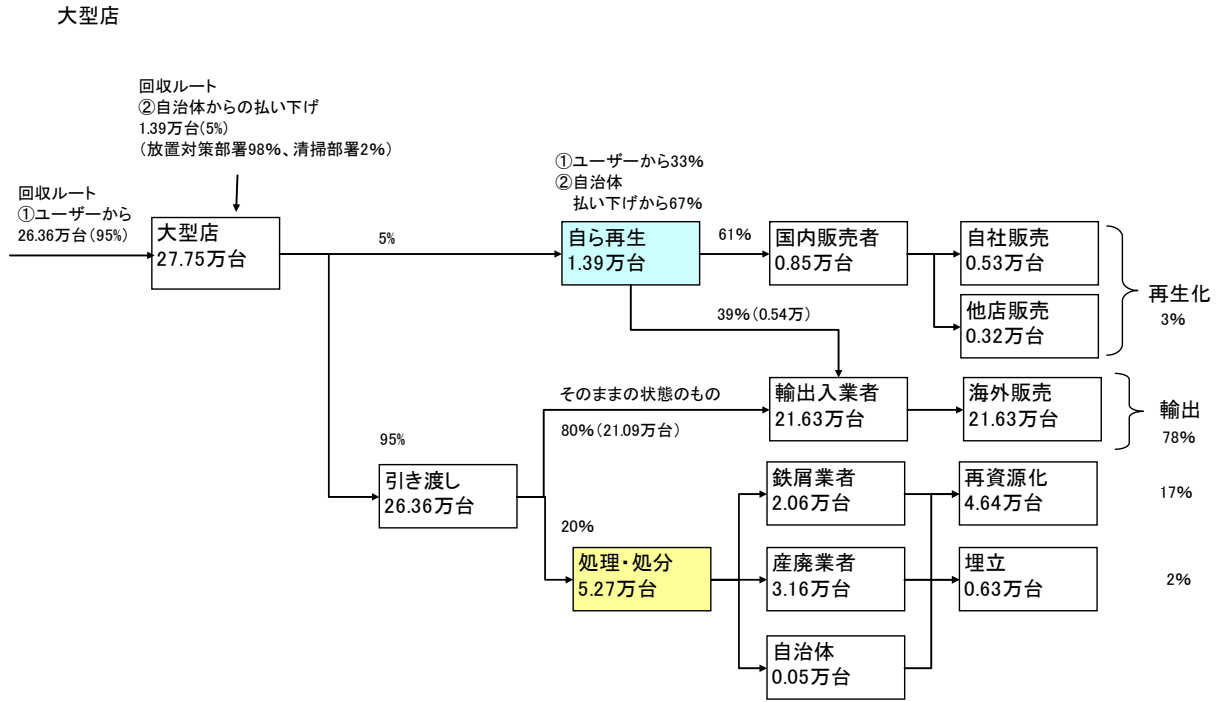
引き渡し台数の[比率]：[引き渡し台数合計]/（[再生台数合計]+[引き渡し台数合計]）

また、各内訳については、同様にアンケート集計による比率をもとに推定した。

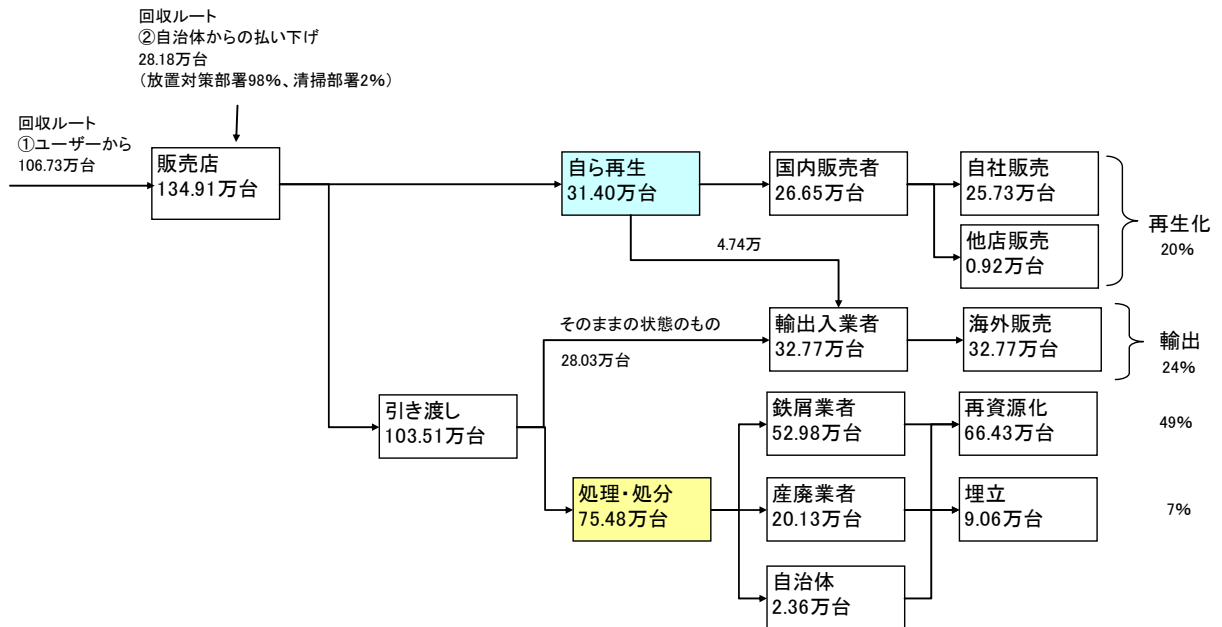
なお、処理・処分における再資源化（0.88）と埋立（0.12）の割合は、図表 6-3-1 と図表 6-4-1
の平均したものを使用した。

図表 6-2-2 に大型店ルートにおける自転車回収処理フローを示す。また、図表 6-2-3 に小売店と
大型店を合わせた販売店ルート（小売店+大型店）の自転車回収処理フローを示す。

図表 6-2-2 大型店ルートにおける自転車回収処理フロー



図表 6-2-3 販売店（小売店+大型店）ルートにおける自転車回収処理フロー
販売店（小売店+大型店）



また、総台数を算定する[①の台数/有効回答数]（1店当たり平均値）について、上記の推定では全国の平均値（1,089.4台）で推定しているが、地域ブロックごとに算出し、全国大型店数も地域ブロック（8つ）に分けて算出した場合の結果を下表に示す。

図表 6-2-4 地域ブロックごとの台数推定

地域ブロック	A:平均引き取り台数	B:大型店数	推定台数[A*B*有/N]	引き取り有	有効回答数:N
北海道	41.2	15	618	6	6
東北	90.0	18	1,620	6	6
関東・甲信越	182.5	89	14,212	21	24
中部	329.3	41	13,503	12	12
近畿	5,310.8	39	207,120	13	13
中国	110.0	17	1,870	7	7
四国	74.0	12	888	5	5
九州	1,308.3	19	24,858	6	6
合計		250	255,160		
全国	1,089.4	250	262,545	81	84
		差(台数)	7,386		
		差(%)	2.8		

値を比較すると全国の平均値で推定した場合が 262,545 台に対して、地域ブロックごとに推定したものの合計値は 255,160 台で 7,386 台の差異（2.8%）が生じた。

6. 3 放置対策部署ルート

図表 6-3-1 に放置対策部署における主要なアンケート集計結果を示す。

図表 6-3-1 放置対策部署における主要なアンケート集計結果

放置自転車部署	撤去・移送台数	内訳① 持ち主へ返還	内訳② 返還されず処分 (再生・処理)	内訳(①+②) 合計	備考
アンケート集計台数	1,708,714	793,319	914,793	1,708,112	-
有効回答数	436	393	422	-	-
自治体あたり平均台数	3,919.1	2,018.6	2,167.8	-	-
放置自転車対策有の自治体割合	0.785	-	-	-	-
全国自治体数	885				
推定年間台数	2,722,675	1,252,431	1,470,245	-	-
比率	-	0.46	0.54	-	-
1) 自治体内	自治体内再生・処理の合計台数	内訳① 再生台数	内訳② 清掃部で処理される台数	②の内訳a 再資源化(割合)	②の内訳b 埋立(割合)
アンケート集計台数	172,847	51,150	121,697	0.82	0.18
有効回答数	182	182	145	-	-
自治体あたり平均台数	949.7	281.0	839.3	-	-
有無の有の割合	-	-	-	-	-
推定年間台数	279,346	83,804	195,543	160,345	35,198
比率	0.19	0.30	0.70	0.82	0.18
2) 自治体外(民間へ)	民間にわたる台数	内訳① 売却台数	内訳② 産廃処理台数	内訳(①+②) 合計	備考 入札
アンケート集計台数	748,676	300,742	428,444	729,186	-
有効回答数	290	123	203	17	-
自治体あたり平均台数	2,581.6	2,445.1	2,110.6	42,893.3	-
有無の有の割合	-	-	-	-	-
推定年間台数	1,190,898	488,268	702,630	-	-
比率	0.81	0.41	0.59	-	①*0.26+②*0.23

< 放置対策部署経由の不要自転車（放置自転車）台数の推定 >

【総台数】

放置自転車の総台数は、その後①と②自のルートに分かれる。

総台数は次式で推定する。

総台数 = [撤去・移送台数/有効回答数] × ([放置自転車対策有の自治体割合] × 全国自治体数)

2,722,675 台

持ち主へ返還される台数 = 総台数 × 持ち主へ返還される台数の[比率]

1,252,431 台 (46%)

返還されず処分（再生・処理）台数＝総台数×返還されず処分（再生・処理）台数の[比率]
1,470,245 台 (54%)

全国自治体数：885 自治体（全国市区 805+3 大都市圏の町村 80（参考資料参照））を採用
[]内はアンケート集計結果：図表 6-3-1 参照

【自治体内再生・処理の台数】

自治体内再生・処理の台数＝返還されず処分（再生・処理）台数×自治体内再生・処理の台数の[比率]

279,346 台 (19%)

自治体内再生・処理の台数の[比率]：[自治体内再生・処理の台数]/（[自治体内再生・処理の台数]+[民間にわたる台数]）

[引き渡し台数]：アンケート集計結果の引き渡し台数（内訳①+②合計ではなく）

【民間にわたる台数】

民間にわたる台数＝返還されず処分（再生・処理）台数×民間にわたる台数の[比率]
1,190,898 台 (81%)

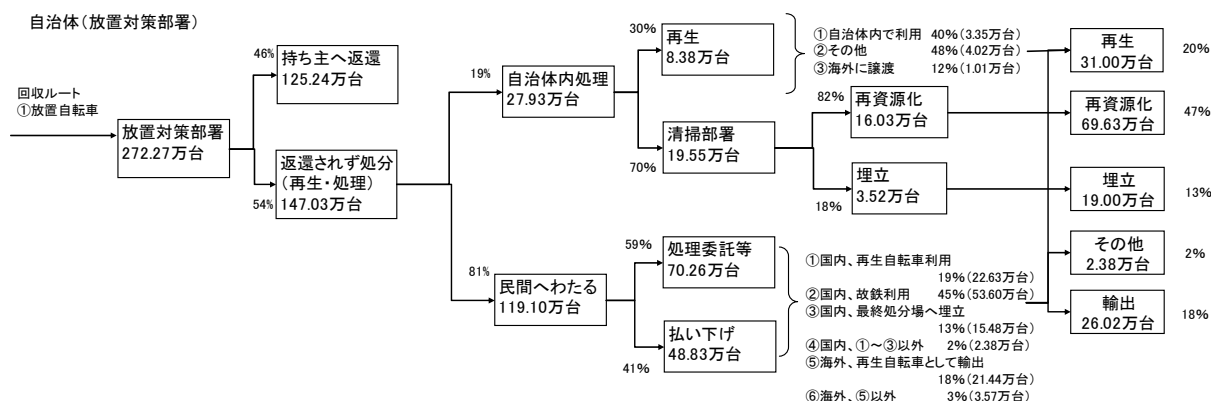
民間にわたる台数の[比率]：[民間にわたる台数]/（[民間にわたる台数]+[自治体内再生・処理の台数]）

また、各内訳については、同様にアンケート集計による比率をもとに推定した。

下図に放置対策部署ルートにおける自転車回収処理フローを示す。

なお、今回台数推定に当たり全国市区と 3 大都市圏の町村を対象にしたが、3 大都市圏以外の町村についても考慮すれば、台数は増加する。ただし、今回アンケートをしてないため推定対象に含めていない。また、自治体当たりの平均台数は今回調査の値より小さいと考えられる。

図表 6-3-2 放置対策部署ルートにおける自転車回収処理フロー



また、総台数を算定する[撤去・移送台数/有効回答数] (自治体当たり平均値) について、上記の推定では全国の平均値 (3,919.1 台) で推定しているが、地域ブロックごとに算出し、全国自治体数も地域ブロック (8 つ) に分けて算出した場合の結果を下表に示す。

図表 6-3-3 地域ブロックごとの台数推定

地域ブロック	A:平均引き取り台数	B:自治体数	推定台数[A*B*有/N]	放置対策有	有効回答数:N
北海道	1,880.4	35	36,311	16	29
東北	399.2	75	22,454	39	52
関東・甲信越	7,071.4	243	1,484,026	152	176
中部	1,891.5	182	294,572	83	97
近畿	4,446.5	142	554,401	72	82
中国	935.5	54	40,412	28	35
四国	1,280.3	38	35,137	13	18
九州	2,224.9	116	129,047	37	74
合計		885	2,596,360		
全国	3,919.1	885	2,722,697	437	557
		差(台数)	126,336		
		差(%)	4.6		

値を比較すると全国の平均値で推定した場合が 2,722,697 台に対して、地域ブロックごとに推定したものの合計値は 2,596,360 台で 126,336 台の差異 (4.6%) が生じた。

6. 4 清掃部署ルート

図表 6-4-1 に清掃部署における主要なアンケート集計結果を示す。

図表 6-4-1 清掃部署における主要なアンケート集計結果

清掃部署	粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車台数	内訳① 個人(住民)から	内訳② 小売店・大型店	内訳③ 放置部署から	内訳④ 以外(駅、マンション等)	内訳(①~④) 合計
アンケート集計台数	1,368,328	414,275	874	61,217	9,347	485,714
有効回答数	167	110	10	90	24	-
自治体あたり平均台数	8,193.6	3,766.1	87.4	680.2	389.5	-
推定年間台数	1,368,328	1,305,748	2,463	177,883	25,998	-
小売・放置部署推定より	-	-	23,674	195,543	-	-
全国粗大ごみ処理施設数682のうち	585	-	-	-	-	-
推定年間台数	4,793,245	4,574,028	8,628	623,122	91,072	-
比率	-	0.85	0.0018	0.13	0.02	-
	-	0.95	0.005	0.04	0.00	-
1) 自治体内	自治体内再生・処理の合計台数	内訳① 再生台数	内訳② 清掃部で処理される台数	②の内訳a 再資源化(割合)	②の内訳b 埋立(割合)	備考
アンケート集計台数	327,753	21,515	306,238	0.93	0.07	-
有効回答数	182	66	77	-	-	-
自治体あたり平均台数	1,800.8	326.0	3,977.1	-	-	-
推定年間台数	2,684,217	187,895	2,496,322	2,321,580	174,743	-
比率	0.56	0.07	0.93	0.93	0.07	-
2) 自治体外(民間へ)	民間にわたる台数	内訳① 売却台数	内訳② 産廃処理台数	内訳(①+②) 合計	備考 入札	備考 委託等
アンケート集計台数	255,754	219,772	39,947	259,719	-	-
有効回答数	58	48	14	17	-	-
自治体あたり平均台数	4,409.5	4,578.6	2,853.4	15,277.6	-	-
推定年間台数	2,109,028	1,792,674	316,354	-	-	-
比率	0.44	0.85	0.15	-	①*0.39+②*0.06	①*0.61+②*0.94

<清掃部署経由の不要自転車(廃棄自転車)台数の推定>

【総台数】

粗大ごみ施設に集まる廃棄自転車には、主に①個人(住民)から、②小売店・大型店から、③放置部署から、及び④①~③以外からのルートがある。

総台数は次式で推定する。

総台数=[粗大ごみとして持ち込まれた廃棄自転車台数/有効回答数]

×全国自治体数(粗大ごみ施設を持つ自治体数(清掃部及び一部事務組合))

4,793,245 台

個人（住民）からの台数＝総台数×個人（住民）からの台数の[比率]

4,574,028 台 (95%)

小売店・大型店からの台数＝小売店及び大型店で推定した自治体引き渡し台数

23,674 台 (0.5%)

放置部署からの台数＝放置部署で推定した清掃部署で処理される台数

195,543 台 (4%)

上記以外からの台数＝放置部署からの台数に含めた（アンケート内容より）

全国自治体数（粗大ごみ施設を持つ自治体数（清掃部及び一部事務組合））：682 施設（参考資料参照）のうち 585 清掃部及び一部事務組合を採用

[]内はアンケート集計結果：図表 6-4-1 参照

【自治体内再生・処理の台数】

自治体内再生・処理の台数＝総台数×自治体内再生・処理の台数の[比率]

2,684,217 台 (56%)

自治体内再生・処理の台数の[比率]：[自治体内再生・処理の台数]/（[自治体内再生・処理の台数]+[民間にわたる台数]）

[引き渡し台数]：アンケート集計結果の引き渡し台数（内訳(①+②)合計ではなく）

【民間にわたる台数】

民間にわたる台数＝総台数×民間にわたる台数の[比率]

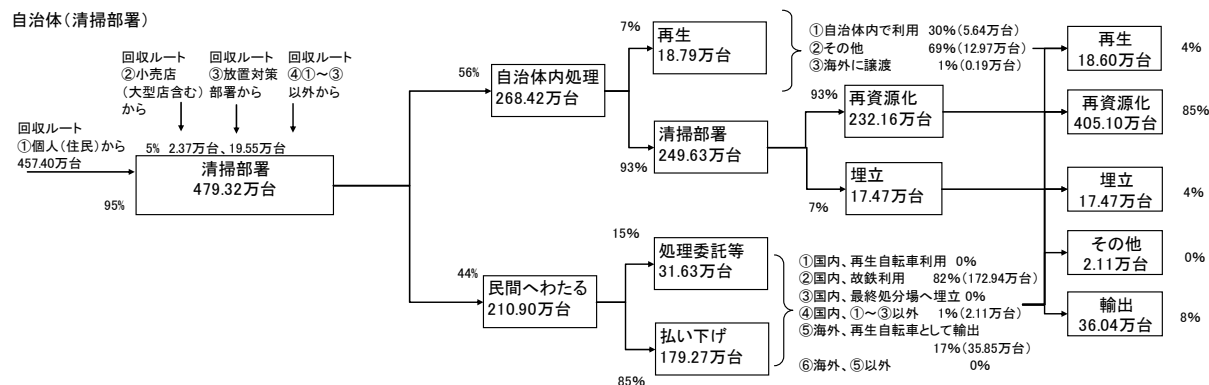
2,109,028 台 (44%)

民間にわたる台数の[比率]：[民間にわたる台数]/（[民間にわたる台数]+[自治体内再生・処理の台数]）

また、各内訳については、同様にアンケート集計による比率をもとに推定した。

下図に清掃部署ルートにおける自転車回収処理フローを示す。

図表 6-4-2 清掃部署ルートにおける自転車回収処理フロー



また、総台数を算定する[粗大ごみとして持ち込まれた廃棄自転車台数/有効回答数]

(施設当たり平均値)について、上記の推定では全国の平均値(8,193.6台)で推定しているが、地域ブロックごとに算出し、全国自治体数(粗大ごみ施設を持つ自治体数(清掃部及び一部事務組合)も地域ブロック(8つ)に分けて算出した場合の結果を下表に示す。

図表 6-4-3 地域ブロックごとの台数推定

地域ブロック	A:平均引き取り台数	B:自治体数	推定台数[A*B]
北海道	4,485.3	43	192,868
東北	2,901.9	65	188,625
関東・甲信越	13,841.6	161	2,228,500
中部	11,745.1	86	1,010,076
近畿	4,644.9	85	394,817
中国	1,002.2	42	42,092
四国	9,773.5	24	234,564
九州	5,173.0	79	408,667
合計		585	4,700,209
全国	8,193.6	585	4,793,256
		差(台数)	93,047
		差(%)	1.9

値を比較すると全国の平均値で推定した場合が 4,793,256 台に対して、地域ブロックごとに推定したものの合計値は 4,700,209 台で 93,047 台の差異(1.9%)が生じた。

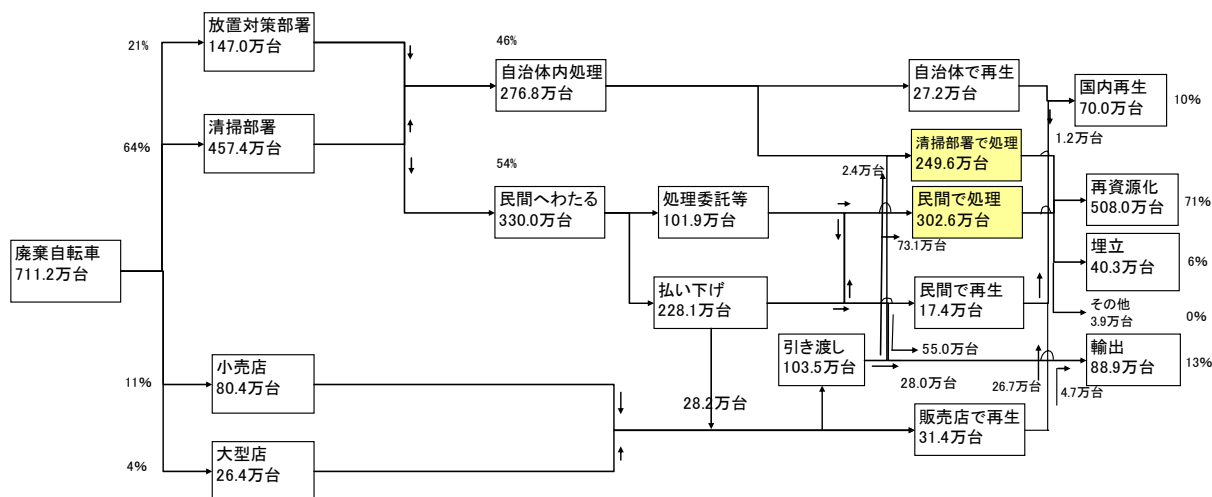
6. 5 全体フロー（まとめ）

上記4ルートの結果をもとに図表6-5-1に全体フロー（その1）を示す。

年間の不要自転車は711.2万台（放置対策部署で持ち主へ返還されたものを除く）である。そのうち自治体に持ち込まれるものが85%、販売店に持ち込まれるものが15%である。なお、自治体に持ち込まれたものは、46%が自治体内で処理され、54%が民間にわたる。

711.2万台のうち、国内で再生される台数は70.0万台（10%）、再資源化される台数が508.0万台（71%）、埋立られる台数が40.3万台（6%）、そして輸出される台数が88.9万台（13%）、それ以外（その他）3.9万台（0%）と推計した。

図表6-5-1 全体フロー（その1）



また、図表6-5-2の全体フロー（その2）に詳細な不要自転車のフローを示す。

<全体フロー（その2）の見方>

販売店（万台）

$$\begin{aligned} \text{回収ルート数量 (134.9)} &= \text{ユーザーから (106.7)} + \text{放置対策部署から (27.6)} \\ &\quad + \text{清掃部署 (0.6)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{処理ルート数量 (134.9)} &= \text{再生 (26.7)} + \text{輸出 (32.7)} + \text{民間産廃処理業者 (73.1)} \\ &\quad + \text{清掃部署 (2.4)} \end{aligned}$$

放置部署（万台）

$$\text{回収ルート数量 (147.0)} = \text{放置対策部署 (272.27)} - \text{持ち主へ返還 (125.24)}$$

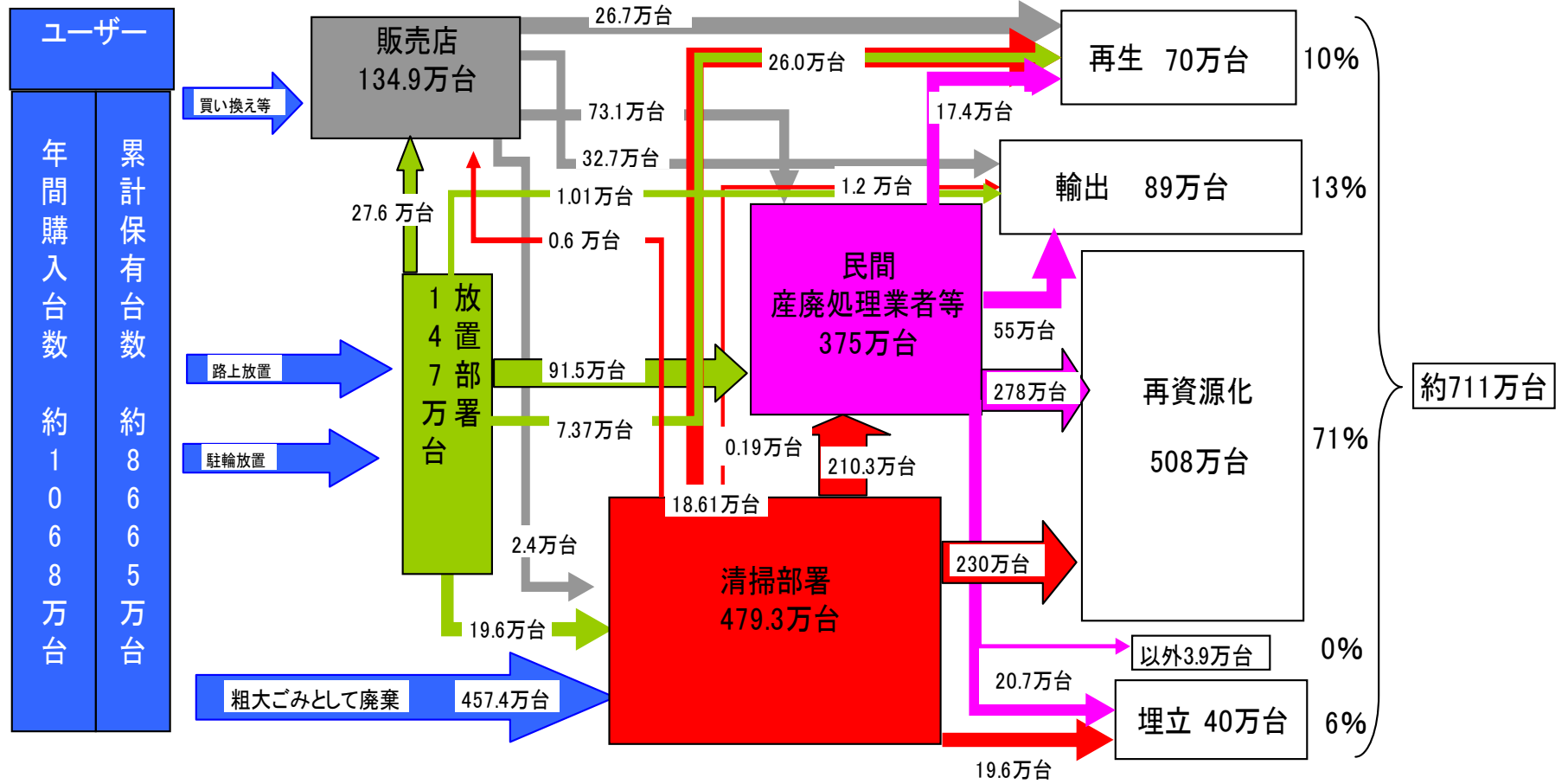
$$\begin{aligned} \text{処理ルート数量 (147.0)} &= \text{販売店 (27.6)} + \text{輸出 (1.01)} + \text{民間産廃処理業者 (91.5)} \\ &\quad + \text{再生 (7.37)} + \text{清掃部署 (19.55)} \end{aligned}$$

清掃部署（万台）

$$\text{回収ルート数量 (479.3)} = \text{粗大ごみから (457.4)} + \text{放置部署 (19.55)} + \text{販売店 (2.37)}$$

$$\begin{aligned} \text{処理ルート数量 (479.3)} &= \text{販売店 (0.6)} + \text{再生 (18.6)} + \text{輸出 (0.19)} + \text{民間産廃処理業者 (210.3)} \\ &\quad + \text{再資源化 (230.0)} + \text{埋立 (19.6)} \end{aligned}$$

図表 6-5-2 全体のフロー (その2)



6. 6 3Rの観点からの推計の分析

3Rの観点では以下の分析が可能である。

① リユース

- 再生割合は前回調査と同様の結果であり、この間不要自転車に関してリユースの進展は少ないと推測される。
- リユースの進展が少ない原因は、安い輸入自転車が大量に輸入されていることが原因の1つとして考えられる。2006年の完成車の輸入台数約934万台で、価格は7,042円（下図表）と再生車との価格差はほとんどない。また、輸出車については、2006年134万台で1台当たりの価格が1,095円との統計データ（下図表）があり、大半が中古車であると考えられる。

図表 6-6-1 自転車の輸出入統計

暦年(1～12月)	輸出(完成車)			輸入(完成車)		
	台数	金額	1台当たりの価格	台数	金額	1台当たりの価格
2001年	559,732	793,000,000	1,417	7,091,640	51,031,000,000	7,196
2002年	646,597	828,000,000	1,281	8,326,093	57,030,000,000	6,850
2003年	865,478	1,152,000,000	1,331	8,702,626	55,149,000,000	6,337
2004年	1,009,023	1,260,000,000	1,249	9,138,411	54,914,000,000	6,009
2005年	1,221,802	1,365,000,000	1,117	9,143,819	58,147,000,000	6,359
2006年	1,340,136	1,467,000,000	1,095	9,339,172	65,768,000,000	7,042

(出典)「自転車生産動態・輸出入統計」(財)自転車産業振興協会 平成19年12月13日

出所：経済産業省機械統計、財務省貿易統計、(社)自転車協会会員統計

- 今回の調査結果から推計した輸出台数は約90万台で、上記図表の自転車の輸出入統計値約134万台との差、約44万台の食い違いが見られる。この要因としては、大型店調査で調査に回答を得られなくて輸出に回っているものや自治体からの払い下げ自転車のうち、国内でリサイクルされていると思われるものが、輸出業者を経由して輸出されているなどが想定される。さらに、自治体の放置対策部署や清掃部署を経由しない多数の不要自転車（私有地（マンションやパチンコ店等）での放置自転車等）が民間の輸出業者経由で直接、数多く輸出されている可能性もある。

② リサイクル

- 再資源化率は前回調査と同様の結果であり、この間不要自転車に関してリサイクル（再資源化）の進展は少ないと推測される。
- 進展していない原因は、リサイクルの余地が少なくなっていることが挙げられる。

③ リデュース

- 廃棄台数約711万台との推計は、国内供給台数が年間1,000万台以上で、廃棄台数800～1000万台との推計もあることを考えると多少少ない値である。なお、平成15年度

調査に比べ約 60 万台多いが、その要因の 1 つは、放置対策部署での返還されない台数の割合の違いにある。平成 15 年度調査では 47% で今回調査が 54% と 7% (36 万台) の差がある。さらに、大型店の調査数の違いがあり、平成 15 年度調査では 173 店で今回は 250 店、台数では約 22 万台の差がある。なお、社会における自転車生産台数の傾向は、国内向 (生産+輸入) の完成車数量は下表のように若干減少傾向にある。しかし、輸入車は増加傾向にあり、放置される要因及び返還されない要因の 1 つとして安価な輸入車に原因があるとの意見もあり、輸入車の販売増加が、使用年数の短期化、廃棄台数の増加につながっていることも考えられる。

図表 6-6-2 自転車の生産統計

暦年(1~12月)	生産(完成車)	輸入(完成車)	国内向(完成車)	
	台数A	台数B	台数A+B	輸入車割合
2001年	4,184,204	7,091,640	11,275,844	0.63
2002年	3,076,457	8,326,093	11,402,550	0.73
2003年	2,519,732	8,702,626	11,222,358	0.78
2004年	2,454,641	9,138,411	11,593,052	0.79
2005年	1,926,436	9,143,819	11,070,255	0.83
2006年	1,334,512	9,339,172	10,673,684	0.87

(出典)「自転車生産動態・輸出入統計」(財)自転車産業振興協会 平成 19 年 12 月 13 日
出所：経済産業省機械統計、財務省貿易統計、(社)自転車協会会員統計

④ まとめ

- ・ 全体フローでは、国内再生と再資源化を合計した値が 81% で、高いレベルの再資源化が行われているが、リユース (再生) の割合を高くすることが今後必要である。そのためには、販売店がリユース製品を積極的に販売することやユーザーが積極的にリユース製品を購入することが求められる。販売店及びユーザーへの循環型社会や環境問題への取り組みに関する教育等を地域や学校さらに家庭などが協力して行う必要がある。また、自治体の払い下げなどでリユースを優先するなどの取り組みも必要かもしれない。
- ・ 一方、リデュースでは廃棄台数が多く、廃棄台数削減対策が今後必要である。そのためには、自転車の使用年数 (購入から廃棄までの年数) を長くする必要があり、丈夫な自転車の製造・販売や修理しやすい自転車の開発、ユーザーが修理して長く使う (直ぐに廃棄しない) ための知識や教育などが必要である。また、盗難自転車が放置自転車につながることから盗難防止技術の開発や IC タグなどの利用なども必要である。
- ・ さらに、自転車放置防止条例の制定状況について、「制定されている」が 65.8% と多いが、「制定の予定なし」が 30.7% もあり、制定に向けた取り組みの促進が必要である。
- ・ リサイクルに関しては、設計時の再資源化しやすい素材や分解しやすさ、プラスチック類の容易な素材判別あるいは単一素材化の採用などが求められる。

- ・ また、共同事業は「無」が多く、「有」の場合でも不参加の方が多くいる状況にある。販売業者などと自治体が連携して「不要自転車の再生及び販売」などを促進する必要がある。

参考資料 1 : 調査票

不要自転車の回収処理及び再資源化に関するアンケート調査

平成 19 年 11 月

調査主体：(財)自転車産業振興協会

調査実施機関：みずほ情報総研(株)

本アンケート調査は、自転車の輸入増加と需要拡大に伴い廃棄される自転車の数量やその回収方法等が変化していることから、自転車販売店及び自治体等を対象に不要自転車の回収処理の実態を把握するとともに、今後の 3R（リデュース、リユース、リサイクル）の更なる推進を図るための基礎資料を得るために行うもので、日本自転車軽自動車商協同組合連合会のご協力の下、都道府県自転車商組合を通じて配布しております。何卒ご協力下さいますようお願いいたします。

【アンケートご回答に当たって】

1. 本アンケート調査は、ご自身の販売店（店舗）についてご回答下さい。
2. ご回答いただいたアンケート票は本調査のためのみに使用し、他の目的で使用いたしません。また、全て統計的に処理後、集計結果のみを使用し、個々の回答内容が外部に漏洩することはありませんので、分かっている範囲で結構ですので、ありのままをご回答下さい。
3. お忙しいところ申し訳ありませんが、12月14日（金）までに同封した封筒にて、ご返送いただくようお願いいたします。
4. 本アンケート調査結果の概要は、後日、(財)自転車産業振興協会ホームページ (<http://www.jbpi.or.jp>) に掲載される予定です。
5. 本アンケート調査についてのお問い合わせは下記にお願いします。

①アンケート調査票の内容・記入方法等について

みずほ情報総研(株) 環境・資源エネルギー部 地球環境チーム

担当：宮本、奥沢

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3-1 安田シーケンスタワー6階

Tel:03-5281-5284 Fax:03-5281-5466

E-mail:naruhiko.miyamoto@mizuho-ir.co.jp

E-mail:atsushi.okuzawa@mizuho-ir.co.jp

②本調査の趣旨について

(財)自転車産業振興協会

担当：小鷹狩（こだかり）、渡邊、君塚

〒107-0052 東京都港区赤坂1丁目9-3 日本自転車会館3号館

Tel:03-5572-6408 Fax:03-5572-6407

あなたの店舗についておたずねします。

店舗の所在地をご記入の上、該当するブロック名に○をご記入下さい。

所在地	都道 府県	市 区 郡	区 町 村
ブロック名	1. 北海道	2. 東北	3. 関東甲信越
	4. 中部	5. 近畿	6. 中国
	7. 四国	8. 九州	

**あなたの店舗が個人ユーザーから引き取る不要自転車についておたずねします。
(設問 1～設問 4 については、自治体からの払い下げは含めないで下さい)**

【設問 1】 不要自転車の引き取り有無及び年間引き取り台数をご記入下さい。

a. 不要自転車の引き取り 有無についてひとつだけ○をご記入下さい。

1. 有 (b. へ) 2. 無 (d. へ)

b. 平成 18 年度 (1 年間) の年間引き取り台数をご記入下さい。

約 台/年

c. ユーザーが自治体ではなく自転車小売店に不要自転車を持ち込む理由として 考えられるものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. 買った店だから | 2. 下取りしてもらえるから |
| 3. 家の近くにあるから | 4. 自転車小売店が PR しているから |
| 5. 自治体に出すのはお金がかかるから | 6. 自治体に出すのは手続きが面倒だから |
| 7. その他 (具体的に: _____) | |

※ c. をお答えになった場合は、3 ページの **【設問 2】** へお進み下さい。

d. 不要自転車を引き取らない理由について、該当するものすべてに○をつけて下さい。

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. 保管場所が不足しているため | |
| 2. 処分費用の負担が大きい | |
| 3. 処分作業の負担が大きい | |
| 4. 回収した自転車を自治体が引き取らないため | |
| 5. 回収した自転車の処理を委託できる処理業者が見つげにくい | |
| 6. その他 (具体的に: _____) | |

※ d. をお答えになった場合は、4 ページの **【設問 5】** へお進み下さい。

【設問 4】 不要自転車を引き取る上での問題点について、該当するものひとつだけに○をご記入下さい。

1. 保管場所が不足していること
2. 処分費用の負担が大きいこと
3. 処分作業の負担が大きいこと
4. 回収した自転車を自治体が引き取らないこと
5. 回収した自転車の処理を委託できる処理業者が見つげにくいこと
6. その他（具体的に： _____)
7. 特に問題はない

あなたの店舗における自治体からの払い下げ自転車についておたずねします。
(設問 5, 6 については、個人ユーザーからの不要自転車の引き取りは含めないで下さい)

【設問 5】 自治体からの払い下げ自転車の有無及び年間引き取り台数をご記入下さい。

a. 自治体からの払い下げ自転車の有無についてひとつだけ○をご記入下さい。

1. 有 (b. へ)
2. 無 (設問 6. へ)

b. 平成 18 年度（1 年間）の払い下げ自転車の年間合計台数をご記入下さい。また、放置対策部署と清掃部署から払い下げされる内訳が分かればその台数をご記入下さい。

合計台数 約 台/年

(内訳) 放置対策部署から払い下げた台数 約 台/年

清掃部署から払い下げた台数 約 台/年

c. 自治体からの払い下げを受ける理由について、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 新車より売れるため
2. 再利用することが大事であるため
3. 輸出業者に販売するため
4. 再生自転車のニーズがあるため
5. 個人からの引き取り自転車よりも程度のいいものが多いため
6. その他（具体的に： _____)

【設問 6】 自治体からの払い下げ自転車を受ける場合に重視する条件として、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 一定の金額以下であること
2. 部品不足がなく、確実に動くこと
3. 自治体で初期整備されていること
4. 見ばえがよいこと
5. 一台ずつ見て選べること
6. 手続きが簡単であること
7. その他（具体的に： _____)

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）
約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）
約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

d. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、鉄くず業者等に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡してない場合は e. へ進んで下さい。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）
約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）
約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

e. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、産業廃棄物処理業者に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡していない場合は f. へ進んでください。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）
約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

f. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、自治体に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡していない場合は設問9へ進んでください。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（自治体から受取る） 3. 有料（自治体に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（自治体から受取る） 3. 有料（自治体に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

【設問9】個人からの引き取り自転車及び自治体からの払い下げ自転車の再生・販売又は処理を行う上での問題点があれば、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 再生・販売する場合

1. 再生車が売れない 2. 再生に手間がかかる
3. 問題なし 4. その他（具体的に： _____）

b. 処理する場合

1. 費用が高い 2. 処理業者の情報が乏しい
3. 作業に危険が伴う 4. 作業に手間がかかる
5. 問題なし 6. その他（具体的に： _____）

【設問10】電動アシスト自転車のバッテリー処理方法及びその問題点で、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 処理方法

1. メーカー・バッテリーメーカーが回収 2. 処理業者・メーカー指定業者が回収
3. 問屋・仕入先が回収 4. 自らリサイクル・リユースして使用
5. 地方自治体が回収 6. 自転車小売組合・支部が集団回収
7. 二次電池再資源推進センターが回収 8. 分解せず自転車ごと処理
9. その他（具体的に： _____）

b. 処理の問題点

1. 適切な処分方法がわからないこと
2. 処理費用が高いこと
3. バッテリー等の分解作業が面倒なこと
4. 処理業者が近くにいないこと
5. その他（具体的に： _____）

【設問 11】 個人からの引き取り自転車及び自治体からの払い下げ自転車に関し、防犯登録抹消の手続きの状況について、ひとつだけ○をご記入下さい。また、行っていない場合はその理由をお答え下さい。

1. 行っている
 2. 行っていない
 3. その他（具体的に： _____）
- 行っていない理由（具体的に： _____）

【設問 12】 行政機関等との回収・処理における共同事業（拠点回収、集団回収等）の実施状況についてご記入下さい。

a. 共同事業の有無についてひとつだけ○をご記入下さい。

1. 有（b. へ）
2. 無（f. へ）

b. その共同事業の主体のすべてに○をご記入下さい。

1. 市町村
2. 地域団体・市民団体
3. 自転車小売組合
4. 警察
5. その他（ _____）

c. 共同事業への参加についてひとつだけ○をご記入下さい。また、不参加の場合はその理由をご記入下さい。

1. 参加
2. 不参加（理由： _____）

d. 共同事業の事業内容で該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 共同でパッカー車購入
2. 拠点回収（店舗巡回等）
3. 引き取り自転車の処理作業
4. 駅前等での放置自転車回収（自治体・警察との連携）
5. 不要自転車の再生及び販売
6. 保管期限切れ自転車の販売又は海外譲渡
7. その他（具体的に： _____）

e. 共同事業における取り扱い台数をご記入下さい。

約 台/年

f. 今後予定される回収・処理の共同事業として検討されているものがあればすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|-----------------|-----------------------------|
| 1. 共同でパッカー車購入 | 2. 拠点回収（店舗巡回等） |
| 3. 引き取り自転車の処理作業 | 4. 駅前等での放置自転車回収（自治体・警察との連携） |
| 5. 不要自転車の再生及び販売 | 6. 保管期限切れ自転車の販売又は海外譲渡 |
| 7. その他（具体的に： | ） |

不要自転車の再資源化などについて、あなたのお考えをおたずねします。

【設問 13】 今後の再資源化の取り組み課題等について、社会全体で取り組むべき課題に該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|------------------|---------------|
| 1. 集団回収の活発化 | 2. リサイクル技術の開発 |
| 3. 駐輪場の整備 | 4. 処理施設の整備 |
| 5. 処理費用を販売価格に含める | 6. 防犯登録の活用 |
| 7. その他（具体的に： | ） |

【設問 14】 今後の再資源化の取り組み課題等について、各関係者の取り組むべき課題に該当するものをご記入下さい。

a. 製造業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|------------------|-----------------------------|
| 1. 処理が簡単な自転車の製造 | 2. 環境に配慮した素材を用いた自転車の製造 |
| 3. 丈夫で高品質の自転車の製造 | 4. 製造者の特定できる自転車の製造、販売ルート明確化 |
| 5. 回収・処理作業への費用負担 | |
| 6. その他（具体的に： | ） |

b. 輸入業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. 再資源化・処理が簡単な自転車の輸入 | 2. 環境に配慮した自転車の輸入 |
| 3. 丈夫で高品質の自転車の輸入 | 4. 製造者の特定できる自転車の輸入 |
| 5. 回収・処理作業への費用負担 | 6. その他（具体的に： |
| | ） |

c. ユーザーが取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | |
|------------------------------|
| 1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成 |
| 2. 丈夫で高品質の自転車購入の積極化 |
| 3. 再生（リサイクル）自転車購入の積極化 |
| 4. リサイクルしやすい素材や構造の自転車の購入の積極化 |
| 5. その他（具体的に： |
| ） |

d. 自治体が取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | |
|-----------------------------|
| 1. 払い下げの基準を緩和による再資源化の促進 |
| 2. 不要自転車の再資源化に関する PR 等の広報宣伝 |

3. 不要自転車の再資源化を行う事業者への政策的支援（補助金、税減免）
4. 不要自転車の再資源化に関する技術開発
5. その他（具体的に： _____）

【設問 15】 今後、あなたの店舗が取り組むべき課題として、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発
2. 丈夫で高品質の自転車の販売
3. 回収・処理における行政との連携強化
4. 購入者の盗難意識の啓発
5. 再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化
6. その他（具体的に： _____）

【設問 16】 自転車販売店の立場として、今後の再資源化の取り組み課題等について、自治体の活動（放置自転車対策や入札制度等）に対して要望することがあれば、その内容を自由にお書き下さい。その他の意見でも構いません。

ご協力ありがとうございました。

不要自転車の回収処理及び再資源化に関するアンケート調査

平成 19 年 11 月

調査主体：(財)自転車産業振興協会

調査実施機関：みずほ情報総研(株)

本アンケート調査は、自転車の輸入増加と需要拡大に伴い廃棄される自転車の数量やその回収方法等が変化していることから、自転車販売店及び自治体等を対象に不要自転車の回収処理の実態を把握するとともに、今後の 3R（リデュース、リユース、リサイクル）の更なる推進を図るための基礎資料を得るために行うものです。何卒ご協力下さいますようお願いいたします。

【アンケートご回答に当たって】

1. 本アンケート調査は、ご自身の販売店（店舗）についてご回答下さい。
2. ご回答いただいたアンケート票は本調査のためのみに使用し、他の目的で使用いたしません。また、全て統計的に処理後、集計結果のみを使用し、個々の回答内容が外部に漏洩することはありませんので、分かっている範囲で結構ですので、ありのままをご回答下さい。
3. お忙しいところ申し訳ありませんが、12月14日（金）までに同封した封筒にて、ご返送いただくようお願いします。
4. 本アンケート調査結果の概要は、後日、(財)自転車産業振興協会ホームページ (<http://www.jbpi.or.jp>) に掲載される予定です。
5. 本アンケート調査についてのお問い合わせは下記にお願いします。

①アンケート調査票の内容・記入方法等について

みずほ情報総研(株) 環境・資源エネルギー部 地球環境チーム

担当：宮本、奥沢

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 3-1 安田シーケンスタワー6 階

Tel:03-5281-5284 Fax:03-5281-5466

E-mail:naruhiko.miyamoto@mizuho-ir.co.jp

E-mail:atsushi.okuzawa@mizuho-ir.co.jp

②本調査の趣旨について

(財)自転車産業振興協会

担当：小鷹狩（こだかり）、渡邊、君塚

〒107-0052 東京都港区赤坂 1 丁目 9-3 日本自転車会館 3 号館

Tel:03-5572-6408 Fax:03-5572-6407

あなたの店舗についておたずねします。

本店所在地をご記入下さい。また、店舗が所在する該当地域すべてに○をご記入下さい。(複数可)

本店所在地	都道 府県	市 区 郡	区 町 村
地域	1. 北海道	2. 東北	3. 関東甲信越
	5. 近畿	6. 中国	7. 四国
		4. 中部東海北陸	8. 九州沖縄

【設問 0-1】 本店も含めたすべての店舗数をご記入下さい。

約 店舗

【設問 0-2】 すべての店舗について不要自転車の回収・処理等を把握していますか。ひとつだけ○をご記入下さい。また、一部店舗のみ把握されている場合はその店舗数もご記入下さい。

1. 全ての店舗について把握している

2. 一部の店舗について把握している

約 店舗

3. 本店のみ把握している

あなたの店舗が個人ユーザーから引き取る不要自転車についておたずねします。

(設問 1～設問 4 については、自治体からの払い下げは含めないで下さい)

【設問 1】 不要自転車の引き取り有無及び年間引き取り台数をご記入下さい。

a. 不要自転車の引き取り 有無についてひとつだけ○をご記入下さい。

1. 有 (b. へ)

2. 無 (d. へ)

b. 平成 18 年度 (1 年間) の年間引き取り台数をご記入下さい。

約 台/年

c. ユーザーが自治体ではなく自転車小売店に不要自転車を持ち込む理由として 考えられるものすべてに○をご記入下さい。

1. 買った店だから

2. 下取りしてもらえるから

3. 家の近くにあるから

4. 自転車小売店が PR しているから

5. 自治体に出すのはお金がかかるから

6. 自治体に出すのは手続きが面倒だから

7. その他 (具体的に :

)

※ c. をお答えになった場合は、3 ページの【設問 2】へお進み下さい。

d. 不要自転車を引き取らない理由について、該当するものすべてに○をつけて下さい。

1. 保管場所が不足しているため
2. 処分費用の負担が大きいため
3. 処分作業の負担が大きいため
4. 回収した自転車を自治体が引き取らないため
5. 回収した自転車の処理を委託できる処理業者がを見つけにくい
6. その他（具体的に： _____）

※ d. をお答えになった場合は、4 ページの【設問 5】へお進み下さい。

【設問 2】平成 18 年度（1 年間）に引き取った不要自転車のおおよその使用年数（年数別 5 段階）の台数又は全体に占める割合をご記入下さい。

<使用年数>	<引き取り台数>
①1 年未満	約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 台/年 又は割合()割
②2-4 年程度	約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 台/年 又は割合()割
③5-6 年程度	約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 台/年 又は割合()割
④7-9 年程度	約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 台/年 又は割合()割
⑤10 年以上	約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 台/年 又は割合()割

【設問 3】不要自転車を引き取る場合の引き取り条件（a. ~e.）のうち、該当するものすべてに○をご記入下さい。また、その際の料金（無料、有料（受取る、支払う））についてそれぞれひとつだけ○をご記入いただき、有料の場合は料金をご記入下さい。

- | <引き取り条件> | <料金（1 台あたり）> | |
|------------------------------|--|-----------------|
| a. 持ち込まれたものはすべて引き取る | | |
| 1. 無料 | 2. 有料（ユーザーから受取る） | 3. 有料（ユーザーに支払う） |
| | 約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 円/台 | |
| b. 自店で販売したものはすべて引き取る | | |
| 1. 無料 | 2. 有料（ユーザーから受取る） | 3. 有料（ユーザーに支払う） |
| | 約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 円/台 | |
| c. 新車を販売する時であれば、すべて引き取る（下取り） | | |
| 1. 無料 | 2. 有料（ユーザーから受取る） | 3. 有料（ユーザーに支払う） |
| | 約 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 円/台 | |

1. 有 (b. へ) 2. 無 (設問 9. へ)

b. 平成 18 年度 (1 年間) において、自ら再生せずに引き渡した合計台数をご記入下さい。

約 台/年

c. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、輸出入業者 (貿易商社など) に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡してない場合は d. へ進んで下さい。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合 (ひとつに○をつけて下さい)

1. 無料 2. 有料 (業者から受取る) 3. 有料 (業者に支払う)

約 円/台

その費用の評価 (ひとつに○をつけて下さい) 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合 (ひとつに○をつけて下さい)

1. 無料 2. 有料 (業者から受取る) 3. 有料 (業者に支払う)

約 円/台

その費用の評価 (ひとつに○をつけて下さい) 1. 高い 2. 適正 3. 安い

d. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、鉄くず業者等に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡してない場合は e. へ進んで下さい。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合 (ひとつに○をつけて下さい)

1. 無料 2. 有料 (業者から受取る) 3. 有料 (業者に支払う)

約 円/台

その費用の評価 (ひとつに○をつけて下さい) 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合 (ひとつに○をつけて下さい)

1. 無料 2. 有料 (業者から受取る) 3. 有料 (業者に支払う)

約 円/台

その費用の評価 (ひとつに○をつけて下さい) 1. 高い 2. 適正 3. 安い

e. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、産業廃棄物処理業者に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡していない場合は f. へ進んでください。

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（業者から受取る） 3. 有料（業者に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

f. 自ら再生せずに引き渡したもののうち、自治体に引き渡した場合の引き渡し台数、費用、費用の評価についてご記入下さい。引き渡していない場合は設問9へ進んでください。

①引き渡し台数 約 台/年

②持ち込む場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（自治体から受取る） 3. 有料（自治体に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

③引き取りにくる場合（ひとつに○をつけて下さい）

1. 無料 2. 有料（自治体から受取る） 3. 有料（自治体に支払う）

約 円/台

その費用の評価（ひとつに○をつけて下さい） 1. 高い 2. 適正 3. 安い

【設問9】個人からの引き取り自転車及び自治体からの払い下げ自転車の再生・販売又は処理を行う上での問題点があれば、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 再生・販売する場合

1. 再生車が売れない 2. 再生に手間がかかる
3. 問題なし 4. その他（具体的に：)

b. 処理する場合

1. 費用が高い 2. 処理業者の情報が乏しい
3. 作業に危険が伴う 4. 作業に手間がかかる
5. 問題なし 6. その他（具体的に：)

【設問 10】 電動アシスト自転車のバッテリー処理方法及びその問題点で、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 処理方法

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. メーカー・バッテリーメーカーが回収 | 2. 処理業者・メーカー指定業者が回収 |
| 3. 問屋・仕入先が回収 | 4. 自らリサイクル・リユースして使用 |
| 5. 地方自治体が回収 | 6. 自転車小売組合・支部が集団回収 |
| 7. 二次電池再資源推進センターが回収 | 8. 分解せず自転車ごと処理 |
| 9. その他（具体的に： _____） | |

b. 処理の問題点

- | | |
|----------------------|------------------|
| 1. 適切な処分方法がわからないこと | 2. 処理費用が高いこと |
| 3. バッテリー等の分解作業が面倒なこと | 4. 処理業者が近くにいないこと |
| 5. その他（具体的に： _____） | |

【設問 11】 個人からの引き取り自転車及び自治体からの払い下げ自転車に関し、防犯登録抹消の手続きの状況について、ひとつだけ○をご記入下さい。また、行っていない場合はその理由をお答え下さい。

1. 行っている 2. 行っていない 3. その他（具体的に： _____）
- 行っていない理由（具体的に： _____）

【設問 12】 行政機関等との回収・処理における共同事業（拠点回収、集団回収等）の実施状況についてご記入下さい。

a. 共同事業の有無についてひとつだけ○をご記入下さい。

1. 有（b. へ） 2. 無（f. へ）

b. その共同事業の主体のすべてに○をご記入下さい。

- | | | |
|--------|----------------|------------|
| 1. 市町村 | 2. 地域団体・市民団体 | 3. 自転車小売組合 |
| 4. 警察 | 5. その他（ _____） | |

c. 共同事業への参加についてひとつだけ○をご記入下さい。また、不参加の場合はその理由をご記入下さい。

1. 参加 2. 不参加（理由： _____）

d. 共同事業の事業内容で該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. 共同でパッカー車購入 | 2. 拠点回収（店舗巡回等） |
|---------------|----------------|

- 3. 引き取り自転車の処理作業
- 4. 駅前等での放置自転車回収（自治体・警察との連携）
- 5. 不要自転車の再生及び販売
- 6. 保管期限切れ自転車の販売又は海外譲渡
- 7. その他（具体的に： _____）

e. 共同事業における取り扱い台数をご記入下さい。

約 台/年

f. 今後予定される回収・処理の共同事業として検討されているものがあればすべてに○をご記入下さい。

- 1. 共同でパッカー車購入
- 2. 拠点回収（店舗巡回等）
- 3. 引き取り自転車の処理作業
- 4. 駅前等での放置自転車回収（自治体・警察との連携）
- 5. 不要自転車の再生及び販売
- 6. 保管期限切れ自転車の販売又は海外譲渡
- 7. その他（具体的に： _____）

不要自転車の再資源化などについて、あなたのお考えをおたずねします。

【設問 13】 今後の再資源化の取り組み課題等について、社会全体で取り組むべき課題に該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. 集団回収の活発化
- 2. リサイクル技術の開発
- 3. 駐輪場の整備
- 4. 処理施設の整備
- 5. 処理費用を販売価格に含める
- 6. 防犯登録の活用
- 7. その他（具体的に： _____）

【設問 14】 今後の再資源化の取り組み課題等について、各関係者の取り組むべき課題に該当するものをご記入下さい。

a. 製造業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. 処理が簡単な自転車の製造
- 2. 環境に配慮した素材を用いた自転車の製造
- 3. 丈夫で高品質の自転車の製造
- 4. 製造者の特定できる自転車の製造、販売ルート明確化
- 5. 回収・処理作業への費用負担
- 6. その他（具体的に： _____）

b. 輸入業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. 再資源化・処理が簡単な自転車の輸入
- 2. 環境に配慮した自転車の輸入
- 3. 丈夫で高品質の自転車の輸入
- 4. 製造者の特定できる自転車の輸入
- 5. 回収・処理作業への費用負担
- 6. その他（具体的に： _____）

c. ユーザーが取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成
2. 丈夫で高品質の自転車購入の積極化
3. 再生（リサイクル）自転車購入の積極化
4. リサイクルしやすい素材や構造の自転車の購入の積極化
5. その他（具体的に： _____）

d. 自治体に取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 払い下げの基準を緩和による再資源化の促進
2. 不要自転車の再資源化に関する PR 等の広報宣伝
3. 不要自転車の再資源化を行う事業者への政策的支援（補助金、税減免）
4. 不要自転車の再資源化に関する技術開発
5. その他（具体的に： _____）

【設問 15】 今後、あなたの店舗が取り組むべき課題として、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発
2. 丈夫で高品質の自転車の販売
3. 回収・処理における行政との連携強化
4. 購入者の盗難意識の啓発
5. 再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化
6. その他（具体的に： _____）

【設問 16】 自転車販売店の立場として、今後の再資源化の取り組み課題等について、自治体の活動（放置自転車対策や入札制度等）に対して要望することがあれば、その内容を自由にお書き下さい。その他の意見でも構いません。

ご協力ありがとうございました。

不要自転車の回収処理及び再資源化に関するアンケート調査

平成 19 年 11 月

調査主体：(財)自転車産業振興協会

調査実施機関：みずほ情報総研(株)

本アンケート調査は、自転車の輸入増加と需要拡大に伴い廃棄される自転車の数量やその回収方法等が変化していることから、自転車販売店及び自治体等を対象に不要自転車の回収処理の実態を把握するとともに、今後の 3R（リデュース、リユース、リサイクル）の更なる推進を図るための基礎資料を得るために行うものです。何卒ご協力下さいますようお願いいたします。

【アンケートご回答に当たって】

1. ご回答頂いたアンケート票は、本調査のためのみに使用し、他の目的で使用いたしません。また、全て統計的に処理し、集計結果のみ使用し、個々の回答内容が外部に漏洩することはありませんので、ありのままをご回答下さい。
2. お忙しいところ申し訳ありませんが、**12月14日（金）**までに同封した封筒にて、ご返送いただくようお願いいたします。
3. 本アンケート調査結果の概要は、後日、(財)自転車産業振興協会ホームページ (<http://www.jbpi.or.jp>) に掲載される予定です。
4. 本アンケート調査についてのお問い合わせは下記にお願いします。

①アンケート調査票の内容・記入方法等について

みずほ情報総研(株) 環境・資源エネルギー部 地球環境チーム

担当：宮本、奥沢

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町 3-1 安田シーケンスタワー6階

Tel:03-5281-5284 Fax:03-5281-5466

E-mail:naruhiko.miyamoto@mizuho-ir.co.jp

②本調査の趣旨について

(財)自転車産業振興協会

担当：小鷹狩（こだかり）、渡邊、君塚

〒107-0052 東京都港区赤坂 1 丁目 9-3 日本自転車会館 3 号館

Tel:03-5572-6408 Fax:03-5572-6407

貴自治体についておたずねします。

貴自治体の所在地、担当部署及びご記入者のお名前をご記入下さい。

所在地	〒
担当部署	
電話番号	(内線)
ご記入者名	

【設問0】自転車の放置対策の有無について、いずれかに○をご記入の上、対策部署などについてご記入下さい。

1. 専門部署を設置して対策を講じている → (部署名:)
2. 専門部署は設置していないが、他部署が兼務で対策を講じている
→ (部署名: 主要業務:)
3. 放置自転車問題はあるが、現時点では特に対策は行っていない

→ 理由

対策予定

4. 放置自転車問題はない

※ 上記の設問0で、3. 又は 4. を選択された自治体（放置自転車対策を実施していない自治体）の方は、ここでアンケートは終了です。

ご協力いただき、どうもありがとうございました。このまま、ご返送下さい。

※ 上記の設問0で、1. 又は 2. を選択された自治体（放置自転車対策を実施している自治体）の方は、以下の質問に把握されている範囲でご回答下さい。

貴自治体における放置自転車の概況についておたずねします。

【設問 1】平成 18 年度（1 年間）の放置自転車の撤去・移送台数（又は重量）をご記入下さい。

約 台/年 又は 約 トン/年

そのうち機能喪失自転車の割合はどのくらいですか。 → () 割

【設問 2】撤去・移送された自転車には持ち主へ返還されるものと処分されるものがありますが、その台数（又は撤去・移送台数の合計に占める割合）をご記入下さい。

①持ち主へ返還 台/年 又は () 割

②返還されず処分（再生・処理） 台/年 又は () 割

【設問 3】撤去・移送の放置自転車の保管・返還についてお答え下さい。

a. 撤去自転車の保管期間の規定等の有無について、いずれかに○をご記入下さい。また、規定等が有る場合には保管期間をご記入下さい。

1. 有 → 保管期間（日数）約 日 2. 無

b. 返還時の持ち主からの料金徴収状況について、いずれかに○をご記入下さい。また、徴収している場合には徴収金額をご記入下さい。

1. 徴収している → 徴収金額 円 2. 徴収していない

c. 撤去で発生した費用総額（又は 1 台当たりの平均額）をご記入下さい。

総額 約 万円 又は 1 台当たり 約 円/台

【設問 4】貴自治体における放置自転車の撤去・移送の方法等についてお答え下さい。

a. 住民や民間企業などとの協力による撤去・移送について、該当するものにひとつだけ○をご記入下さい。

1. 行っている 2. 行っていないが今後実施予定 3. 行っておらず今後の予定もない

b. その方法について、該当するものすべてに○をご記入下さい

1. 町内会や商店会などと共同で放置自転車の撤去・移送
2. 自転車販売店（小売組合）との共同で放置自転車の撤去・移送
3. 学校との共同で放置自転車の撤去・移送
4. 民間企業との共同で放置自転車の撤去・移送
5. その他（具体的に： _____)

貴自治体における放置自転車の再生・処理についておたずねします。
 設問 5 は自治体内で再生・処理、設問 6 は放置対策部署から民間業者へわたる場合です。

【設問 5】再生・処理される自転車のうち、自治体内で再生・処理される場合の現状についてご回答下さい。

a. 自治体内で再生・処理される台数（又は台数が不明の場合は、自治体内で再生・処理される合計を 10 割としたときの内訳）をご記入下さい。

①再生される台数 約 台/年 又は () 割

②清掃部署で処理される台数 約 台/年 又は () 割

「①再生」について以下にご回答下さい。

b. どこで再生されていますか。該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. シルバー人材センター
- 2. リサイクルプラザ
- 3. 直さず使用（そのまま使用）
- 4. その他（具体的に： _____)

c. 自転車の活用について、該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. 自治体内で利用している
- 2. 海外に譲渡している
- 3. その他（具体的に： _____)

d. 再生される自転車の条件として、該当するものすべてに○をご記入下さい。「1. 使用年数」については該当する年数にもひとつだけ○をご記入下さい。

- 1. 使用年数 (1. 1 年未満 2. 5 年未満 3. 10 年未満 4. 年数に関係なし)
- 2. そのままで使用可能なもの（機能）
- 3. きれいなもの（見た目）
- 4. その他（具体的に： _____)

「②清掃部で処理」について以下にご回答下さい。

e. 清掃担当部署（又は一部事務組合）において処理される放置自転車のうち、再資源化（鉄などのリサイクル）に回るものと、埋立（焼却、最終処分など）に回るものの台数の割合をご記入下さい。

再資源化 → () 割 埋立 → () 割

f. 埋立に回る放置自転車の処理について、該当するものにひとつだけ○をご記入下さい。

- 1. 破砕せずそのまま埋立（最終処分）
- 2. 破砕或いは焼却後に埋立（最終処分）
- 3. その他（具体的に： _____)

【設問 6】再生・処理される自転車のうち、自治体（放置対策部署）から売却や産廃処理などで民間業者にわたる場合の現状についてご回答下さい。

- a. 自治体から売却や産廃処理などで民間業者にわたる台数をご記入下さい。なお、ここでいう台数は設問 2 の「返還されず再生・処理される台数」から設問 5 の a. ①, ②合計の「自治体内で再生・処理される台数」を差し引いたものです。

民間業者にわたる台数 約 台/年
 (内訳) 売却台数 約 台/年
 産廃処理台数 約 台/年

- b. 民間業者に売却する場合、入札制度の有無について、いずれかに○をご記入下さい。また、入札制度を設置している場合には平均入札金額をご記入下さい。

1. 有 2. 無 (c. へ)

入札制度を設置している場合の平均入札金額 約 円/台

- c. 民間業者に産廃処理としてわたす場合、入札制度の有無について、いずれかに○をご記入下さい。また、入札制度を設置している場合には平均入札金額（受取る、支払う）をご記入下さい。

1. 有 2. 無 (d. へ)

入札制度を設置している場合の平均入札金額 1. 受取る 2. 支払う
 約 円/台

- d. 入札制度以外の場合（海外譲渡など）の料金（無償、有償（受取る、支払う））について ひとつだけ○をご記入ください。有償の場合は平均金額もご記入下さい。

1. 無償 2. 有償（受取る） 3. 有償（支払う）

平均金額 約 円/台 又は 約 円/トン

- e. ご存知であればご回答下さい。自治体（放置対策部署）から売却や産廃処理などにより（自治体内での再生・処理されたものを除く）、民間業者にわたった放置自転車のうち、国内や海外における利用割合をご記入下さい。

1. 国内で再生自転車としての利用 () 割
 2. 国内で故鉄としての利用 () 割

- 3. 国内で最終処分場へ埋立 () 割
- 4. 国内で上記 1. ～3. 以外の利用 () 割
- 5. 海外再生自転車として輸出 () 割
- 6. 海外で上記 5. 以外の利用 () 割

f. 民間業者にすべてを産廃処理としてわたしている場合、将来的に再生を目的とした民間業者への売却を検討しているかについて、ひとつだけ○をご記入ください。

- 1. 予定している
- 2. 検討している
- 3. 考えていない

【設問 7】電動アシスト自転車のバッテリー処理方法及びその問題点で、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 電動アシスト自転車のバッテリー処理方法

- 1. メーカー・バッテリーメーカーが回収
- 2. 処理業者・メーカー指定業者が回収
- 3. 問屋・仕入先が回収
- 4. 自らリサイクル・リユースして使用
- 5. 地方自治体が回収
- 6. 自転車小売組合・支部が集団回収
- 7. 二次電池再資源推進センターが回収
- 8. 分解せず自転車ごと処理
- 9. その他（具体的に：)

b. 電動アシスト自転車のバッテリー処理の問題点

- 1. 適切な処分方法がわからないこと
- 2. 処理費用が高いこと
- 3. バッテリー等の分解作業が面倒なこと
- 4. 処理業者が近くにいないこと
- 5. その他（具体的に：)

【設問 8】処理した不要自転車における防犯登録抹消の手続きの状況について、ひとつだけ○をご記入下さい。また、行っていない場合はその理由をお答え下さい。

- 1. 行っている
- 2. 行っていない
- 3. その他（具体的に：)
- 行っていない理由（具体的に：)

不要自転車の再資源化などについて、貴自治体のお考えをおたずねします。

【設問 9】今後の再資源化の取り組み課題等について、社会全体で取り組むべき課題に該当するものすべてに○をご記入下さい。

- 1. 集団回収の活発化
- 2. リサイクル技術の開発
- 3. 駐輪場の整備
- 4. 処理施設の整備
- 5. 処理費用を販売価格に含める
- 6. 防犯登録の活用
- 7. その他（具体的に：)

【設問 10】 今後の再資源化の取り組み課題等について、各関係者の取り組むべき課題をご記入下さい。

a. 製造業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 処理が簡単な自転車の製造
2. 環境に配慮した素材を用いた自転車の製造
3. 丈夫で高品質の自転車の製造
4. 製造者の特定できる自転車の製造、販売ルート明確化
5. 回収・処理作業への費用負担
6. その他（具体的に： _____)

b. 輸入業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 再資源化・処理が簡単な自転車の輸入
2. 環境に配慮した自転車の輸入
3. 丈夫で高品質の自転車の輸入
4. 製造者の特定できる自転車の輸入
5. 回収・処理作業への費用負担
6. その他（具体的に： _____)

c. 販売業者（自転車販売店）への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発
2. 丈夫で高品質の自転車の販売
3. 回収・処理における行政との連携強化
4. 購入者の盗難意識の啓発
5. 再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化
6. その他（具体的に： _____)

d. ユーザーが取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成
2. 丈夫で高品質の自転車購入の積極化
3. 再生（リサイクル）自転車購入の積極化
4. リサイクルしやすい素材や構造の自転車の購入の積極化
5. その他（具体的に： _____)

【設問 11】 貴自治体の不要自転車における再利用・再資源化を現状より活発化するための取り組み状況について、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 地域・市民団体との集団回収の活発化
2. 回収・処理における民間との連携強化
3. 民間による自転車処理設備の整備に対する助成
4. その他（具体的に： _____)

【設問 12】 放置自転車の未然防止に向けた取り組みの実施状況等についてお答え下さい。

a. 自転車の放置の発生原因は何ですか。下記より該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 駐輪場が不足していること
2. 自転車の価格が安く、放置されやすいこと
3. 盗難されやすく、盗難車が放置されやすいこと
4. 持ち主の特定が難しく、放置されたままになりやすいこと
5. 廃棄物として処理する費用に抵抗を感じ、放置するのものが出やすいこと
6. その他（具体低に： _____)

b. 自転車放置防止条例の制定状況について該当するものにひとつだけ○をご記入下さい。

1. 制定されている
2. 現在計画・策定中
3. 制定の予定なし

ご協力ありがとうございました。

不要自転車の回収処理及び再資源化に関するアンケート調査

平成19年11月

調査主体：(財)自転車産業振興協会

調査実施機関：みずほ情報総研(株)

本アンケート調査は、自転車の輸入増加と需要拡大に伴い廃棄される自転車の数量やその回収方法等が変化していることから、自転車販売店及び自治体等を対象に不要自転車の回収処理の実態を把握するとともに、今後の3R（リデュース、リユース、リサイクル）の更なる推進を図るための基礎資料を得るために行うものです。何卒ご協力下さいますようお願いいたします。

【アンケートご回答に当たって】

1. ご回答頂いたアンケート票は、本調査のためのみに使用し、他の目的で使用いたしません。また、全て統計的に処理し、集計結果のみ使用し、個々の回答内容が外部に漏洩することはありませんので、ありのままをご回答下さい。
2. お忙しいところ申し訳ありませんが、**12月14日(金)**までに同封した封筒にて、ご返送いただくようお願いします。
3. 本アンケート調査結果の概要は、後日、(財)自転車産業振興協会ホームページ (<http://www.jbpi.or.jp>) に掲載される予定です。
4. 本アンケート調査についてのお問い合わせは下記にお願いします。

①アンケート調査票の内容・記入方法等について

みずほ情報総研(株) 環境・資源エネルギー部 地球環境チーム

担当：宮本、奥沢

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3-1 安田シーケンスタワー6階

Tel:03-5281-5284 Fax:03-5281-5466

E-mail:naruhiko.miyamoto@mizuho-ir.co.jp

②本調査の趣旨について

(財)自転車産業振興協会

担当：小鷹狩(こだかり)、渡邊、君塚

〒107-0052 東京都港区赤坂1丁目9-3 日本自転車会館3号館

Tel:03-5572-6408 Fax:03-5572-6407

【設問 1】 貴自治体における廃棄自転車の集団回収等についてお答え下さい。

- a. 住民や民間企業などとの協力による集団回収について、該当するものにひとつだけ○をご記入下さい。
1. 行っている 2. 行っていないが今後実施予定 3. 行っておらず今後の予定もない
- b. その方法について、該当するものすべてに○をご記入下さい
1. 町内会や商店会などと共同で廃棄自転車の撤去・回収
2. 自転車販売店（小売組合）との共同で廃棄自転車の撤去・回収
3. 学校との共同で廃棄自転車の撤去・回収
4. 民間企業との共同で廃棄自転車の撤去・回収
5. その他（具体的に： _____)
- c. その集団回収の対象物について、いずれかに○をご記入下さい
1. 自転車専門の集団回収 2. 他のものと一緒の集団回収

貴自治体（清掃部署）における廃棄自転車等の処理概況についておたずねします。

【設問 2】 平成 18 年度（1 年間）に扱った廃棄自転車の年間回収・処理台数（台数又はトン数）、回収料金、平均使用年数等をご記入下さい。

- a. 平成 18 年度（1 年間）の粗大ゴミ量をご記入下さい。

約 万トン/年

- b. 平成 18 年度（1 年間）に、粗大ゴミとして持ち込まれた廃棄自転車の台数（又は重量）、粗大ゴミに占める廃棄自転車の割合（%）をご記入下さい。

台数 約 台/年 又は 重量 約 トン/年

割合 約 %

以下、持ち込み元（ルート）ごとに台数、徴収料金等をご回答下さい。

- c. 平成 18 年度（1 年間）に、個人（住民）から持ち込まれた廃棄自転車の台数（又は重量）をご記入下さい。また、徴収料金の有無について、いずれかに○をご記入いただき、有料の場合には 1 台当たりの金額もご記入下さい。

台数 約 台/年 又は 重量 約 トン/年

徴収料金 1. 無料 2. 有料 約 円/台

- d. 平成 18 年度（1 年間）に、自転車小売店から持ち込まれた廃棄自転車の台数（又は重量）をご記入下さい。また、徴収料金の有無について、いずれかに○をご記入いただき、有料の場合には 1 台当たりの金額もご記入下さい。

台数 約 台/年 又は 重量 約 トン/年

徴収料金 1. 無料 2. 有料 約 円/台

- e. 平成 18 年度（1 年間）に、放置自転車対策部署から持ち込まれた廃棄自転車の台数（又は重量）をご記入下さい。また、徴収料金の有無について、いずれかに○をご記入いただき、有料の場合には 1 台当たりの金額もご記入下さい。

台数 約 台/年 又は 重量 約 トン/年

徴収料金 1. 無料 2. 有料 約 円/台

- f. 平成 18 年度（1 年間）に、上記 c. ～e. 以外から廃棄自転車が持ち込まれたことがあれば、持ち込み元の名称、廃棄自転車の台数（又は重量）をご記入下さい。また、徴収料金の有無について、いずれかに○をご記入いただき、有料の場合には 1 台当たりの金額もご記入下さい。

持ち込み元の名称： _____

台数 約 台/年 又は 重量 約 トン/年

徴収料金 1. 無料 2. 有料 約 円/台

貴自治体（清掃部署）における廃棄自転車の再生・処理についておたずねします。
設問 3 は自治体内で処理・再生、設問 4 は清掃部署から民間業者へわたる場合です。

【設問 3】再生・処理される自転車のうち、自治体内で再生・処理される場合の現状についてご回答下さい。

- a. 自治体内で再生・処理される 台数（又は台数が不明な場合は、自治体内で再生・処理される合計を 10 割としたときの内訳）をご記入下さい。

①再生される台数 約 台/年 又は () 割

②清掃部署で処理される台数 約 台/年 又は () 割

「①再生」について以下にご回答下さい。

- b. どこで再生されていますか。該当するもの すべてに○をご記入下さい。

1. シルバー人材センター 2. リサイクルプラザ

3. 直さず使用（そのまま使用）

4. その他（具体的に： _____）

c. 自転車の活用について、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 自治体内で利用している 2. 海外に譲渡している

3. その他（具体的に： _____）

d. 再生される自転車の条件として、該当するものすべてに○をご記入下さい。「1. 使用年数」については該当する年数にもひとつだけ○をご記入下さい。

1. 使用年数（1. 1年未満 2. 5年未満 3. 10年未満 4. 年数に関係なし）

2. そのままで使用可能なもの（機能）

3. きれいなもの（見た目）

4. その他（具体的に： _____）

「②清掃部で処理」について以下にご回答下さい。

e. 清掃担当部署（又は一部事務組合）において処理される廃棄自転車のうち、再資源化（鉄などのリサイクル）に回るものと、埋立（焼却、最終処分など）に回るものの台数の割合をご記入下さい。

再資源化 → （ ）割 埋立 → （ ）割

f. 埋立に回る廃棄自転車の処理について、該当するものにひとつだけ○をご記入下さい。

1. 破砕せずそのまま埋立（最終処分） 2. 破砕或いは焼却後に埋立（最終処分）

3. その他（具体的に： _____）

g. 粗大ゴミ等からの廃棄自転車の処理費用について、貴自治体で処理する場合の回収費用を除く処理費用（職員人件費を除く）をご記入下さい。なお、自転車に関する処理費用が不明な場合は自転車1台の重量を17kgとして算出の上、ご記入下さい。

貴自治体で処理する場合平均金額 約 円/台

【設問4】再生・処理される自転車のうち、清掃部署から売却や産廃処理などで民間業者にわたる場合の現状についてご回答下さい。

a. 清掃部署から売却や産廃処理などで民間業者にわたる台数をご記入下さい。なお、ここでいう台数は設問2の「返還されず再生・処理される台数」から設問3の a. ①, ②合計の「自治体内で再生・処理される台数」を差し引いたものです。

民間業者にわたる台数 約 台/年

（内訳） 売却台数 約 台/年

産廃処理台数 約 台/年

【設問 5】電動アシスト自転車のバッテリー処理方法及びその問題点で、該当するものすべてに○をご記入下さい。

a. 電動アシスト自転車のバッテリー処理方法

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. メーカー・バッテリーメーカーが回収 | 2. 処理業者・メーカー指定業者が回収 |
| 3. 問屋・仕入先が回収 | 4. 自らリサイクル・リユースして使用 |
| 5. 地方自治体が回収 | 6. 自転車小売組合・支部が集団回収 |
| 7. 二次電池再資源推進センターが回収 | 8. 分解せず自転車ごと処理 |
| 9. その他（具体的に： | ） |

b. 電動アシスト自転車のバッテリー処理の問題点

- | | |
|----------------------|------------------|
| 1. 適切な処分方法がわからないこと | 2. 処理費用が高いこと |
| 3. バッテリー等の分解作業が面倒なこと | 4. 処理業者が近くにいないこと |
| 5. その他（具体的に： | ） |

【設問 6】処理した不要自転車における防犯登録抹消の手続きの状況について、ひとつだけ○をご記入下さい。また、行っていない場合はその理由をお答え下さい。

- | | | | |
|----------------|-----------|--------------|---|
| 1. 行っている | 2. 行っていない | 3. その他（具体的に： | ） |
| 行っていない理由（具体的に： | | | ） |

不要自転車の再資源化などについて、貴自治体のお考えをおたずねします。

【設問 7】今後の再資源化の取り組み課題等について、社会全体で取り組むべき課題に該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|------------------|---------------|
| 1. 集団回収の活発化 | 2. リサイクル技術の開発 |
| 3. 駐輪場の整備 | 4. 処理施設の整備 |
| 5. 処理費用を販売価格に含める | 6. 防犯登録の活用 |
| 7. その他（具体的に： | ） |

【設問 8】今後の再資源化の取り組み課題等について、各関係者の取り組むべき課題をご記入下さい。

a. 製造業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|------------------|-----------------------------|
| 1. 処理が簡単な自転車の製造 | 2. 環境に配慮した素材を用いた自転車の製造 |
| 3. 丈夫で高品質の自転車の製造 | 4. 製造者の特定できる自転車の製造、販売ルート明確化 |
| 5. 回収・処理作業への費用負担 | |
| 6. その他（具体的に： | ） |

b. 輸入業者への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. 再資源化・処理が簡単な自転車の輸入 | 2. 環境に配慮した自転車の輸入 |
| 3. 丈夫で高品質の自転車の輸入 | 4. 製造者の特定できる自転車の輸入 |
| 5. 回収・処理作業への費用負担 | 6. その他（具体的に： _____） |

c. 販売業者（自転車販売店）への期待・要望として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識啓発
2. 丈夫で高品質の自転車の販売
3. 回収・処理における行政との連携強化
4. 購入者の盗難意識の啓発
5. 再生自転車販売や不要自転車の引き取りの積極化
6. その他（具体的に： _____）

d. ユーザーが取り組むべき課題として該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. ユーザーが自転車を大事に使用するための意識養成
2. 丈夫で高品質の自転車購入の積極化
3. 再生（リサイクル）自転車購入の積極化
4. リサイクルしやすい素材や構造の自転車の購入の積極化
5. その他（具体的に： _____）

【設問9】 貴自治体の不要自転車における再利用・再資源化を現状より活発化するための取り組み状況について、該当するものすべてに○をご記入下さい。

1. 地域・市民団体との集団回収の活発化
2. 回収・処理における民間との連携強化
3. 民間による自転車処理設備の整備に対する助成
4. その他（具体的に： _____）

ご協力ありがとうございました。

参考資料2：アンケート先

○小売店

日本自転車軽自動車商協同組合連合会傘下の都道府県組合支部長の店舗 1,168

○大型店

地域	5千万円以上*の店(件数)	5千万円未満*の店(件数)	計
北海道	15		15
東北	15	3	18
関東甲信越	89		89
中部	41		41
近畿	39		39
中国	13	4	17
四国	10	2	12
九州	19		19
合計	241	9	250

*売上高

○自治体（放置対策部署）

都道府県別市区町村数一覧（平成19年10月1日現在）

	指定都市	市	特別区	町	村	計	3大都市圏町村	
1	北海道	1	34	-	130	15	180	
2	青森県	-	10	-	22	8	40	
3	岩手県	-	13	-	16	6	35	
4	宮城県	1	12	-	22	1	36	
5	秋田県	-	13	-	9	3	25	
6	山形県	-	13	-	19	3	35	
7	福島県	-	13	-	32	15	60	
8	茨城県	-	32	-	10	2	44	
9	栃木県	-	14	-	17	-	31	
10	群馬県	-	12	-	16	10	38	
11	埼玉県	1	39	-	29	1	70	11
12	千葉県	1	35	-	17	3	56	4
13	東京都	-	26	23	5	8	62	4
14	神奈川県	2	17	-	13	1	33	2
15	新潟県	1	19	-	9	6	35	
16	富山県	-	10	-	4	1	15	
17	石川県	-	10	-	9	-	19	
18	福井県	-	9	-	8	-	17	
19	山梨県	-	13	-	9	6	28	
20	長野県	-	19	-	25	37	81	
21	岐阜県	-	21	-	19	2	42	5
22	静岡県	2	21	-	19	-	42	
23	愛知県	1	34	-	26	2	63	18
24	三重県	-	14	-	15	-	29	5
25	滋賀県	-	13	-	13	-	26	
26	京都府	1	14	-	10	1	26	8
27	大阪府	2	31	-	9	1	43	10
28	兵庫県	1	28	-	12	-	41	1
29	奈良県	-	12	-	15	12	39	12
30	和歌山県	-	9	-	20	1	30	
31	鳥取県	-	4	-	14	1	19	
32	島根県	-	8	-	12	1	21	
33	岡山県	-	15	-	10	2	27	
34	広島県	1	13	-	9	-	23	
35	山口県	-	13	-	9	-	22	
36	徳島県	-	8	-	15	1	24	
37	香川県	-	8	-	9	-	17	
38	愛媛県	-	11	-	9	-	20	
39	高知県	-	11	-	18	6	35	
40	福岡県	2	26	-	34	4	66	
41	佐賀県	-	10	-	10	-	20	
42	長崎県	-	13	-	10	-	23	
43	熊本県	-	14	-	26	8	48	
44	大分県	-	14	-	3	1	18	
45	宮崎県	-	9	-	18	3	30	
46	鹿児島県	-	17	-	27	4	48	
47	沖縄県	-	11	-	11	19	41	
計	17	765	23	823	195	1,823	80	
					対象	合計	885	

（出典）（財）地方自治情報センター（LASDEC）

○自治体（粗大ごみ施設を持つ自治体（清掃部及び一部事務組合：682施設）のうち585）

処理方式 都道府県	併用		破砕		圧縮		合計	
	施設数	処理能力 (トン/日)	施設数	処理能力 (トン/日)	施設数	処理能力 (トン/日)	施設数	処理能力 (トン/日)
北海道	26	1,060	19	369	1	6	46	1,435
青森県	8	274	2	66	1	7	11	347
岩手県	8	241	5	81	1	50	14	372
宮城県	12	500	2	170	0	0	14	670
秋田県	7	192	3	110	1	15	11	317
山形県	4	172	5	39	1	20	10	231
福島県	10	271	5	240	0	0	15	511
茨城県	19	769	5	131	2	35	26	935
栃木県	12	305	2	50	0	0	14	355
群馬県	15	595	0	0	0	0	15	595
埼玉県	21	903	9	323	2	70	32	1,296
千葉県	17	923	9	301	0	0	26	1,224
東京都	14	981	7	732	6	276	27	1,989
神奈川県	19	795	17	774	2	24	38	1,593
新潟県	16	495	2	11	1	30	19	536
富山県	2	89	3	90	0	0	5	179
石川県	2	24	1	5	0	0	3	29
福井県	3	105	3	110	0	0	6	215
山梨県	4	135	1	40	0	0	5	175
長野県	7	326	0	0	0	0	7	326
岐阜県	8	265	1	100	2	33	11	398
静岡県	10	552	12	309	2	15	24	877
愛知県	14	684	8	553	2	60	24	1,297
三重県	3	44	9	364	1	15	13	423
滋賀県	10	332	3	64	0	0	13	396
京都府	3	125	5	500	0	0	8	625
大阪府	17	1,318	11	510	0	0	28	1,828
兵庫県	17	851	10	669	0	0	27	1,520
奈良県	11	256	3	107	1	9	15	372
和歌山県	0	0	2	105	2	11	4	116
鳥取県	0	0	0	0	1	45	1	45
島根県	7	136	3	89	3	33	13	258
岡山県	5	154	5	135	0	0	10	289
広島県	10	346	5	102	1	50	16	498
山口県	3	29	9	245	1	45	13	319
徳島県	7	167	2	41	0	0	9	208
香川県	2	130	0	0	0	0	2	130
愛媛県	4	142	6	205	0	0	10	347
高知県	3	30	2	45	1	3	6	78
福岡県	10	470	12	702	1	21	23	1,193
佐賀県	6	161	0	0	0	0	6	161
長崎県	3	134	1	50	0	0	4	184
熊本県	5	118	6	84	2	11	13	213
大分県	6	274	1	15	0	0	7	289
宮崎県	3	55	3	110	0	0	6	165
鹿児島県	14	249	5	57	1	20	20	326
沖縄県	6	71	4	97	2	50	12	218
合計	413	16,247	228	8,900	41	954	682	26,101

参考資料3：全国自転車小売店

都道府県	組合員数	ブロック計
北海道	513	513
青森	298	1,874
岩手	292	
宮城	330	
秋田	268	
山形	236	
福島	450	
茨城	474	
栃木	370	
群馬	393	
埼玉	893	
千葉	539	
東京	1550	
神奈川	690	
山梨	202	
長野	216	6,098
新潟	771	
富山	251	
石川	165	
福井	182	
岐阜	338	
静岡	620	
愛知	995	
三重	233	
滋賀	233	
京都	953	
大阪	801	
兵庫	659	
奈良	133	
和歌山	225	3,004
鳥取	99	1,506
島根	205	
岡山	445	
広島	446	
山口	311	
徳島	92	
香川	244	807
愛媛	340	
高知	131	
福岡	215	
佐賀	86	
長崎	162	969
熊本	237	
大分	104	
宮崎	110	
鹿児島	0	
沖縄	55	
計	17,555	17,555

注（日本自転車軽自動車商協同組合連合会傘下の都道府県組合員の店舗）