

リサイクル料金設定の考え方

自動車製造業者等において、将来、フロン類・エアバッグ類・ASRの再資源化等に要する費用や自社費用等を予測してリサイクル料金が設定されている。

1. フロン類の破壊に係る料金の設定の考え方（平均2,269円／台（平成25年度払渡しベース））

①フロン類回収業者への支払金額は、車種クラスごとに設定された「回収に要する費用」に基づく

$$\text{時間当たりの回収工賃(円)} \times \text{台当たり作業時間} = \text{台当たり回収費用}$$

※基準引取量に満たない車台については、回収量等に応じて費用を支払い

②運搬やフロン類破壊施設への費用支払（将来予測）

③自動車再資源化協力機構の運営費等（将来予測）

以上に自動車製造業者等での費用（将来予測）を加えて料金が設定される。

2. エアバッグ類の再資源化に係る料金の設定の考え方（平均2,432円／台（平成25年度払渡しベース））

①解体業者への支払金額については、自動車再資源化協力機構がデータを提供し、自動車製造業者等各社において設定（将来予測）

支払対象：エアバッグ処理に直接関係する作業項目の時間、減価償却費（一括展開装置等）

$$\text{時間当たりの作業工賃(円)} \times \text{台当たり作業時間} + \text{減価償却費} = \text{台当たり処理費}$$

※取外し回収・一括作動展開の比率についても自動車製造業者等において予測

②運搬や再資源化施設等への費用支払（将来予測）

③自動車再資源化協力機構の運営費等（将来予測）

以上に自動車製造業者等での費用（将来予測）を加えて料金が設定される。

リサイクル料金設定の考え方

3. ASRの再資源化に係る料金の設定の考え方（平均6,732円／台（平成25年度払渡しベース））

- ①自動車製造業者等において、車種ごとに将来ASRの再資源化に要する費用を予測

$$\text{台当たりASRの予測発生量} \times \text{ASR再資源化の予測単価} = \text{台当たりASR再資源化費用}$$

※全部再資源化比率についても自動車製造業者が予測

- ②その他、指定引取場所の運営等のASR再資源化に係る費用（将来予測）
③THチーム／ARTの運営費等（将来予測）

以上に自動車製造業者等での費用（将来予測）を加えて料金が設定される。

4. 自動車製造業者等における自社費用等について

自社費用（社内の情報システム構築・維持費／社内の直接人件費）については、リサイクル料金に含めるメーカーと含めないメーカーが存在する。

また、最終的な料金設定に当たっては、将来の収支差や金利の動向等が考慮されている。

リサイクル料金設定の評価

リサイクル料金の設定に当たっては、法第34条第2項において、「適正な原価を上回るものではなく」とされているが、将来、再資源化に要する費用を正確に予測することは困難であることから、リサイクル料金の収支については中長期的に均衡が図られるべきであると考えられる。

1. 収支の状況

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	合計	H25年末の 累積収支 (百万円)	台当たり 収支 (円)
処理台数(千台)	2,698.0	3,350.0	3,561.0	3,443.5	3,707.4	3,641.3	2,787.0	3,298.4	3,300.9	29,787.5	8,634.6	289.9

平成25年度までの累積では、合計で86億円の黒字が発生しているが、1台当たりの収支では290円となっている。

しかし、メーカーによっては、1台当たりの収支が1000円を超える黒字となっているメーカーもある一方で、大型車メーカーを中心に赤字が続いているメーカーもある。

2. 評価のあり方

自動車製造業者等は、法第27条第2項に基づき、再資源化に要した費用の総額を毎年度公表する義務を負っている。

現在では、再資源化に要した費用の公表に関しては、総額のみ公表する義務があるが、その内訳についても公表し、収支のモニタリングを通じて、リサイクル料金設定について評価を行うことが重要。

再資源化に要した費用の内訳としては、①フロン類・エアバッグ類・ASRの再資源化等に要する直接費用、②社内の情報システム構築・維持費、③社内の直接人件費を個別に公表することが期待される。