

日本自動車工業会からの料金、費用に関する 提案等について

令和2年12月

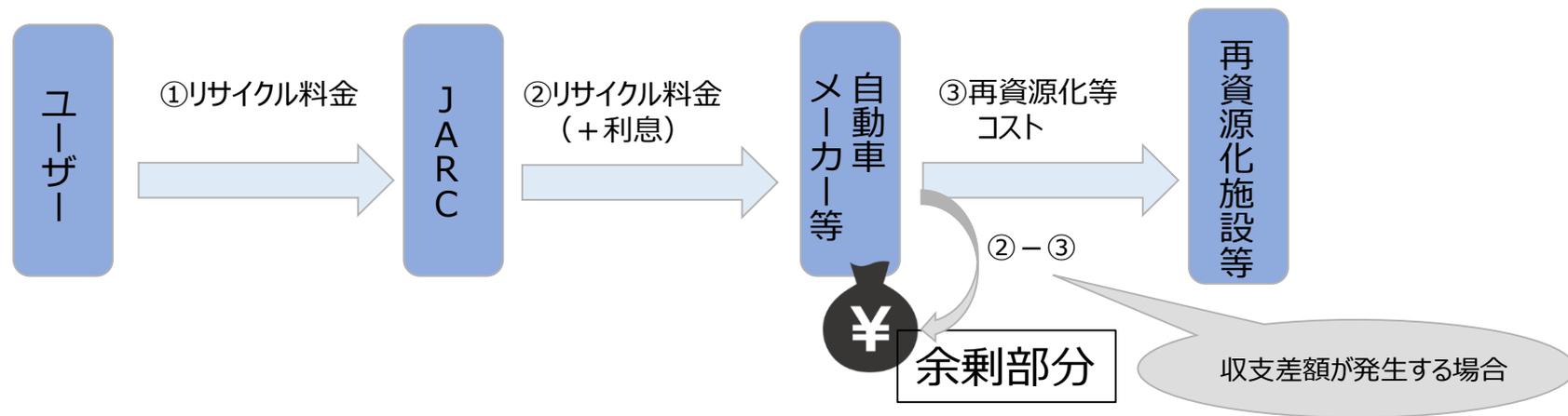
経済産業省

環境省

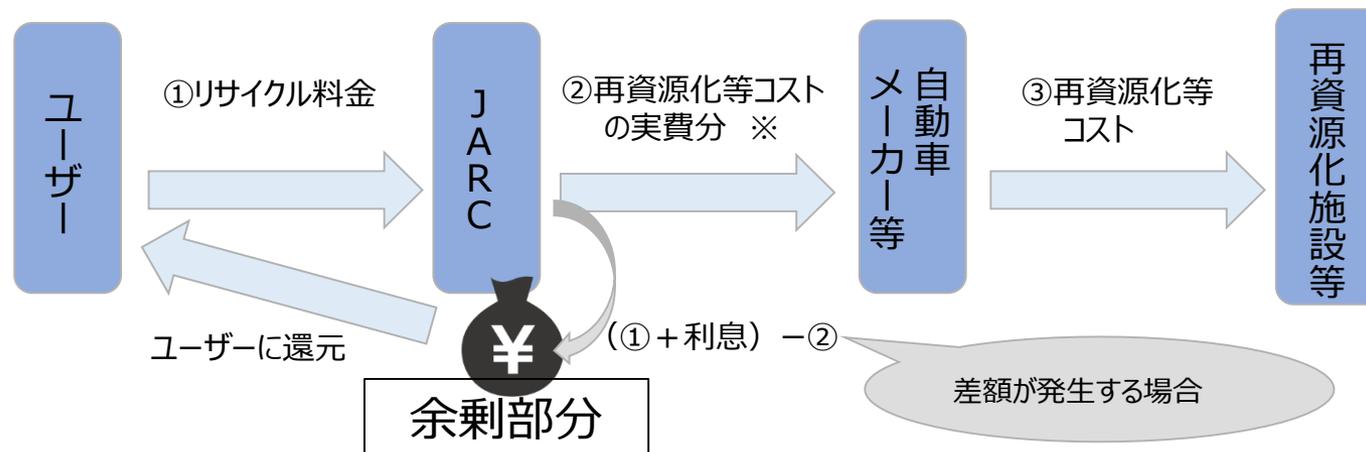
1. リサイクル料金における実費請求方式

- 自工会から、自動車製造業者等（以下、「自動車メーカー等」という。）が収支黒字の際は、リサイクル費用の実費分のみを請求する方式とし、余剰部分となるリサイクル料金について、ユーザーに還元したいという提案あり。

<現行>



<実費請求方式>



※ ① + 利息 < ③の場合 (=メーカー収支が赤字の場合)は、(① + 利息) の引渡しを受ける。

2. リサイクル料金における実費請求方式における論点

- リサイクル料金の実費請求方式においては、①料金設定の適正性の担保、②システム・運用面の対応、③ユーザー還元方法といった論点について検討する必要がある。

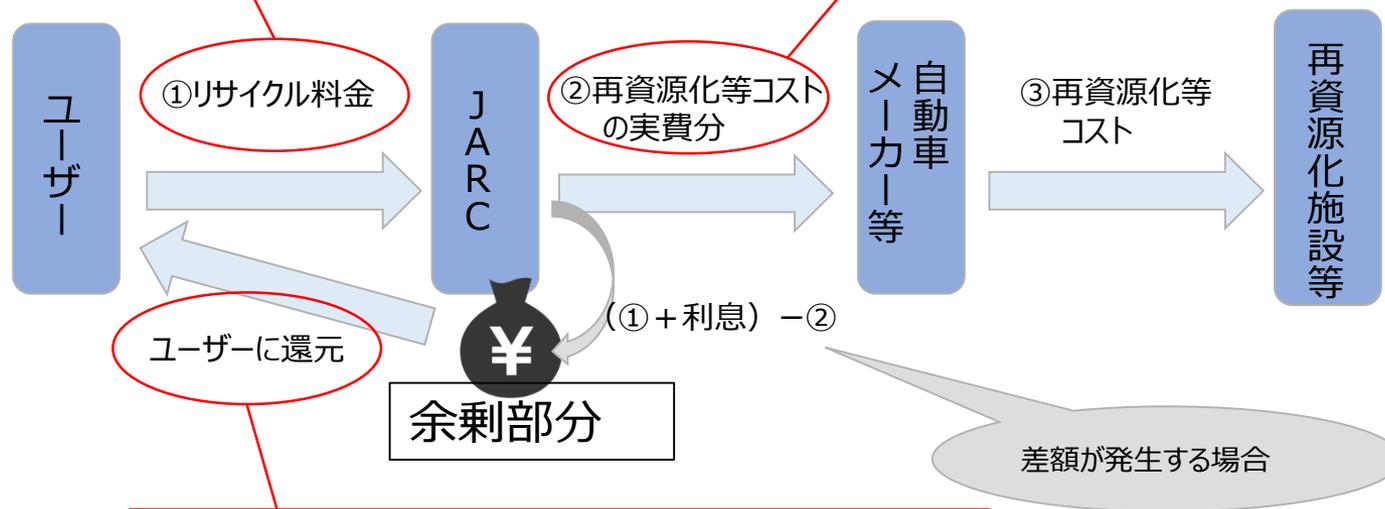
<実費請求方式>

論点①：料金設定の適正性

自動車メーカー等がリサイクル料金を設定するにあたり、赤字を避けるため、高めの料金設定をすることにならないか。

論点②：システム・運用面の対応

現在、特定再資源化等物品を自動車メーカー等が引き取ったら、自動車リサイクルシステム上、当該物品に係るリサイクル料金が全て自動車メーカー等に支払われる仕様になっている。システム、運用面でどう対応すべきか。



論点③：ユーザー還元方法

ユーザーに対してどのような形で還元することが考えられるか。

3. 実費請求方式の論点に対する検討の方向性（1）

論点①：料金設定の適正性について

自動車メーカー等がリサイクル料金を設定するにあたり、赤字を避けるため、高めの料金設定をすることにならないか。

（検討事項）

以下の対応により、料金設定の適正性を担保してはどうか。

- リサイクル料金は、その再資源化に必要な行為を能率的に実施した場合における適正な原価を上回るものではなく、かつ、当該適当な原価に著しく不足しないものでなければならない（自動車リサイクル法（以下「法」という。）第34条第2項）とされており、主務大臣は、当該料金に対する勧告権等を有している（法第35条）。経済産業省、環境省において、料金の適正性について定期的にヒアリングを行い、料金設定が適正に行われているか確認する。
- 加えて、これまで同様、毎年の合同会議において公表している「各自動車メーカー等のリサイクル率及び収支の状況」における収支状況に関連して、実費にかかる請求額と支出額だけでなく、各メーカー等が設定した料金から算出される法令上の請求上限額も記載、乖離額を明確にすることで、料金設定の適正性に関連する情報の提供を行う。

論点②：システム・運用面の対応について

現在、特定再資源化等物品を自動車メーカー等が引き取ったら、自動車リサイクルシステム上、当該物品に係りリサイクル料金が全て自動車メーカー等に支払われる仕様になっており、今後、実費の算出・確定の考え方等、より正確性を期すために詳細な運用方法をどのように検討するべきか。

（検討事項）

実費請求することができるようなシステム、運用とするにあたって、例えば、以下のような観点を踏まえた詳細な検討が必要。システム大改造での改修も見据えた詳細な検討を、国、JARC、自動車メーカー等（自再協、ASRチーム）の関係者で行う必要があるのではないか。

- システム上、請求する額は車台ごとに確定する必要がある。
- 実際に再資源化するタイミングと自動車メーカー等が請求するタイミングとの関係をどうするか。
- 赤字の会社の請求方法をどうするか。 等

3. 実費請求方式の論点に対する検討の方向性（2）

論点③：ユーザー還元方法について

ユーザーに対してどのような形で還元することが考えられるか。

（検討事項）

ユーザーに還元するため、以下のような対応としてはどうか。

（1）自動車メーカー等が請求しなかったリサイクル料金を特預金として扱うための規定整備

- リサイクル料金のうち自動車メーカー等が請求しなかった余剰部分はJARCに残ることになるが、現行の自動車リサイクル法上においては、当該料金の用途に関する規定がない。当該料金を特預金とすれば指定法人業務等に利用することが可能となる。そのためには法第98条第1項第5号の「主務大臣が認める場合」として規定する必要がある。したがって、当該規定である大臣告示の改正を行う。

（2）資金管理料金、情報管理料金の一定期間の割引

- 令和元年度の自動車メーカー等のリサイクル費用の収支は41億円の黒字（税引前）であり、仮に同程度の金額が特預金となるとした場合、特預金が必要額を超えて相当程度生じるため、ユーザーに対して一定金額の還元が可能と考えられる。
- 法第98条第1項柱書には、特預金は、主務大臣の承認を受けて、資金管理業務の実施に要する費用や情報管理業務に要する費用に充てることができる、と規定されている。
- 資金管理料金や情報管理料金はユーザーから毎年20数億円程度徴収しているところ、自動車メーカー等が請求しなかった余剰部分を含む特預金を資金管理業務、情報管理業務に充て、資金管理料金、情報管理料金の全部又は一部を割引することとしてはどうか。
- 具体的な割引率及び割引期間は、本方式を開始する時期及びその時期以降の自動車メーカー等が請求しない額等も含め、中長期的な特預金の試算結果等を踏まえて定めることとしてはどうか。

（参考）使用済自動車の再資源化等に関する法律

（特定再資源化預託金等の取扱い）

第九十八条 資金管理人は、その管理する再資源化預託金等(略)のうち、次の各号のいずれかに該当するもの(以下「特定再資源化預託金等」という。)があるときは、政令で定めるところにより、主務大臣の承認を受けて、当該特定再資源化預託金等をその資金管理業務の実施に要する費用に充て(略)ることを条件として、若しくは情報管理センターに対し第百四条に規定する情報管理業務に要する費用に充ててを条件として出えんすることができる。

一～四 (略)

五 前各号に掲げるもののほか第七十六条第一項、第四項及び第六項の規定による払渡しの必要がないものとして主務大臣が認める場合における当該再資源化預託金等

4. 自動車メーカー等によるJARCへの「自主的な拠出」の終了について

- 自工会から、JARCの財務面の安定化を理由に、自動車メーカー等によるJARCに対する「自主的な拠出」を終了したいとの意思の表明あり。（準備期間として、2024年度までは拠出を継続する意向）



…自工会が拠出終了の意思を示している費用

自動車リサイクル法上の指定法人業務

資金管理センター
(資金管理法人)

【主な業務】

- リサイクル料金の收受
- リサイクル料金の運用
- リサイクル料金の払渡と返還
- 特預金の管理、出えん

情報管理センター
(情報管理部)

【主な業務】

- 電子マニフェストシステムの維持・管理
- コンタクトセンターの運営・管理

再資源化支援部
(指定再資源化機関)

【主な業務】

- 小規模製造・輸入業者車台の再資源化等
- 義務者不存在車等の再資源化等
- 離島対策支援
- 不法投棄等対策支援
- 大規模災害対策

その他
(間接部門等)

【主な業務】

- 事務統括
- 事業開発推進（国際貢献）

【主な業務】

- 指定3品目（エアバッグ、フロン、ASR）の引取後の処理の確認、業者への支払い 等

事業費用

リサイクル料金等
1,212百万円

リサイクル料金等
8百万円

リサイクル料金等
131百万円

特預金
134百万円

システム
関係費用

リサイクル料金
575百万円

メーカー等負担金
86百万円 ①

リサイクル料金
399百万円

メーカー等負担金
61百万円 ②

リサイクル料金等
8百万円

自再協・ASRチーム
負担金
596百万円 ⑥

人件費
施設管理費

メーカー等負担金
103百万円 ③

メーカー等負担金
79百万円 ④

リサイクル料金等
24百万円

特預金
43百万円

メーカー等負担金
269百万円 ⑤

自動車リサイクル法上の自動車製造業者等の業務

5. JARCの費用負担に関する経緯

(1) 2001年10月29日 自動車リサイクルワーキンググループ（第11回） ～法案提出前～

- 自動車リサイクルにおける費用負担に関して、循環型社会形成推進基本法第4条に基づき、一次的な費用負担は、適切な役割分担の下に適正かつ公平に負担される必要があり、各関係者の負担能力、円滑かつ効率的な費用徴収の確保等々、多様かつ総合的な観点から判断するものと整理。

(2) 2004年3月17日 自動車リサイクル合同会議（第6回） ～法成立後、法施行前～

- 指定法人の業務のうち、資金管理業務及び情報管理業務に要する費用は自動車所有者が負担する他、自動車メーカー・輸入業者が、自動車リサイクル制度において中心的な役割を果たすべき存在として、自主的に当該指定法人業務に必要なイニシャルコスト及び一定のランニングコストを負担することと整理。具体的には以下のとおり。
 - ・ イニシャルコストは、自動車メーカー・輸入業者が負担。
 - ・ ランニングコストのうち、業務に必要な基盤的コストである人件費、施設管理費等は、自動車メーカー・輸入業者が負担。
 - ・ ランニングコストのうち、自動車メーカー・輸入業者も便益を受ける業務に必要な費用は、自動車ユーザーと原則折半として自動車メーカー・輸入業者が一部負担。（その他は自動車ユーザー負担）

(3) 2009年5月19日 自動車リサイクル合同会議（第22回） ～5年目評価・検討～

- 自工会が、全額自動車メーカー・輸入業者の負担となっている資金管理法人・情報管理センターの人件費等を自動車ユーザーと折半（ユーザーが支払う資金管理料金や情報管理料金による負担・特預金の活用）とすることを要望。
- しかし、委員の「時期尚早」「メーカーの役割をどう考えるか」等の意見を踏まえて、5年目報告書の中では「引き続き、現行どおりの分担とすべき」とされた。

(4) 2015年5月18日 自動車リサイクル合同会議（第40回） ～10年目評価・検討～

- 国からユーザー及び自動車製造業者等が指定法人の業務運営により受ける便益や自動車リサイクル制度において果たすべき役割を踏まえて、改めて費用分担のあり方を検討してはどうかと提議。
- 10年目報告書の中で「費用分担については、ユーザー及び自動車製造業者等が受ける便益やリサイクル制度において果たすべき役割の観点からあり方を検討する」とされたが、その後、具体的な費用分担の変更はなし。

(5) 2020年9月25日 自動車リサイクル合同会議（第49回） ～15年目評価・検討～

- 自工会が、JARCが財務面で安定したことを理由に、2024年度までの拠出をもって、JARCへの「自主的な拠出」を終了するとの意思を表明。

6. JARCの費用負担について検討するにあたって留意すべき点

- JARCの費用負担について検討するにあたっては、①自動車メーカー等の拡大生産者責任、②余剰金や特預金の存在及び③特預金を充当できる業務の範囲について留意する必要がある。

1. 自動車メーカー等の拡大生産者責任

- 循環型社会形成推進基本法には、拡大生産者責任の概念が盛り込まれており、当概念に基づき、自動車リサイクル法では自動車メーカー等の再資源化義務が規定されている。
- 第6回合同会議においては、拡大生産者責任を担う自動車メーカー等が、自動車リサイクル制度の中心的な役割を果たすべき存在として、指定法人業務に係る一定のランニングコストを負担すると整理はなされているが、当該負担が自動車メーカー等の自主的な対応である点も踏まえ、自動車メーカー等の費用面も含めた制度運営に対する役割をどのように考えるか留意する必要がある。

2. 余剰金や特預金の存在

- 指定法人業務の実施に要する費用としては、資金管理料金及び情報管理料金をユーザーから徴収しているほか、法第98条第1項に基づき、特預金も充てることができると規定されている。
- 今般、自工会からは、エアバッグ類、フロン類、ASRに係るリサイクル料金に付される利息や自動車メーカー等のコスト低減努力により発生する余剰金を請求しない提案がなされている。仮に前述の実費請求方式を実施する場合、受け取らない余剰金は、P4の規定整備の上、特預金として計上することが考えられる。
- また、上記以外に、毎年約20億円程度の特預金が発生（2024年度以降は、いわゆる「20年時効」※により更に追加で毎年5億円程度の特預金が発生する見込み）。

※「20年時効」・・・最終車検日または車検証の返付から20年経過した車両のリサイクル料金を特預金として計上する規定。

3. 特預金を充当できる業務の範囲

- 前述のとおり、資金管理業務や情報管理業務の実施に要する費用については、特預金をもって充てることができるが、一方で、自動車メーカー等の義務として行っている業務やJARCが公益財団法人として行っている業務（国際関係業務や二輪リサイクル関係業務等）であって、資金管理業務や情報管理業務ではないものは特預金をもって充てることができない。

7. JARC費用負担に係る今後の方向性（案）

- 自動車メーカー等が、自動車リサイクル制度の中心的な役割として、引き続き、指定法人業務に必要な費用面も含めた制度運営安定化に対する支援を行う存在であるとの考え方は維持しつつ、リサイクル料金の実費請求方式により自動車メーカー等が請求しないこととする余剰部分が特預金に充当されることも踏まえ、JARCが安定的に運営できる間は、特預金を自動車メーカー等が自主的に拠出してきた指定法人業務の運営費用に充てることとしてはどうか。（資料5参照）

ポイント① 特預金で充当できない費用については、自動車メーカー等において検討

- 現在、自動車メーカー等が負担している費用のうち、自再協・ASRチーム負担分（5ページの⑥）や自動車リサイクル法上の指定法人業務ではない公益財団法人としての業務に係る費用（5ページの⑤の一部）については、指定法人による資金管理業務、情報管理業務ではないため、自動車リサイクル法上、リサイクル料金や特預金を充てることができない。
- したがって、当該費用の取扱い等については自動車メーカー等を中心に検討することが必要。

ポイント② 自動車メーカー等の自動車リサイクル制度における中心的な役割は維持

- 自動車メーカー等が自動車リサイクル制度の中心的な役割を担うことは今後も変わらないため、当該指定法人業務に必要な費用面も含めた制度運営安定化に対する支援を行う存在であるとの考え方は維持するべきではないか。

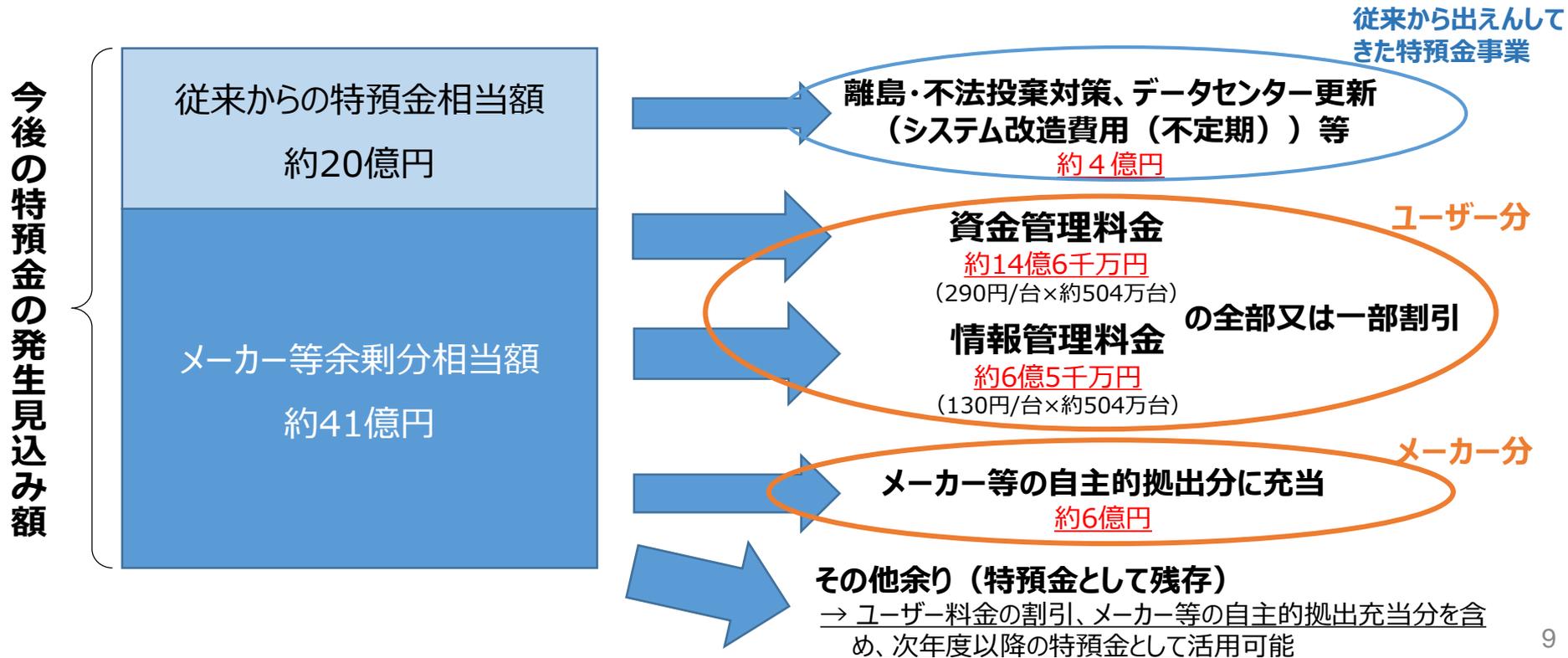
ポイント③ JARCの指定法人業務の運営経費には特預金を充当し、2025年度以降の自動車メーカー等による拠出を休止

- 自動車メーカー等が請求しないリサイクル料金の余剰部分が特預金に充当されることや、制度が安定的に運用されていることを踏まえ、自動車メーカー等が自主的に拠出してきたJARCの指定法人業務の運営費用（5ページの①～④と⑤の一部）は余剰部分を含む特預金で対応可能であることから、当該費用に特預金を充てることとしてはどうか。
- その上で、今後、特預金を本制度において必要な用途に活用したうえで、JARCの安定的な運営が保てないと判断される場合には、自動車メーカー等が自動車リサイクル制度の中心的役割を果たすべき存在として、自主的な拠出を再開するという形にしてはどうか。

(参考) 特預金となるリサイクル料金の余剰部分の充当イメージ (単年度ベース)

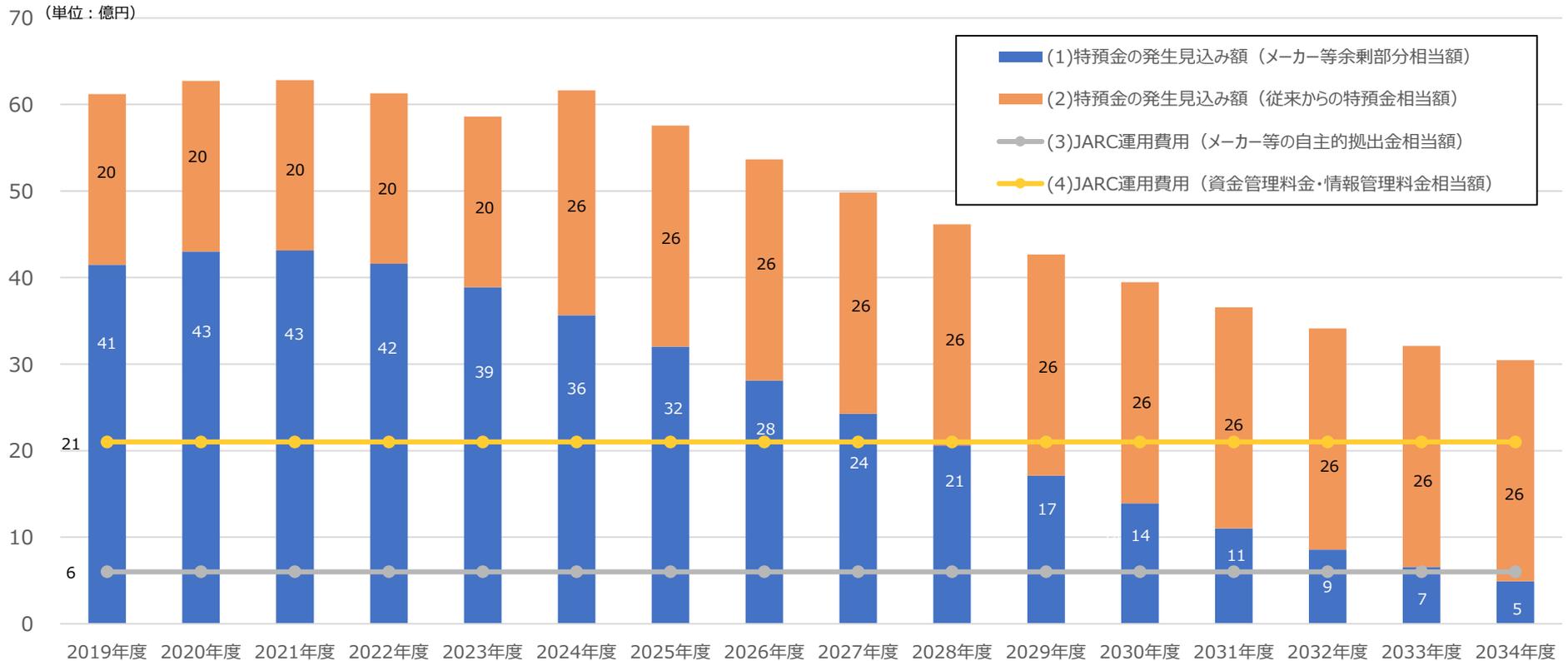
- ▶ 前ページに記載の考え方にに基づき、自動車メーカー等が請求しない自動車リサイクル料金の余剰部分を特預金として計上し、資金管理料金、情報管理料金の割引及びメーカー等の自主的拠出部分に充当するイメージは以下のとおり。
(令和元年度と同程度の金額が発生すると想定した場合)
- ▶ なお、実際の資金管理料金、情報管理料金の割引に当たっては、ユーザー間の公平性の観点から、一定期間継続できるように割引率及び割引期間を設定する必要がある。

【令和元年度と同程度の金額が発生すると想定した場合の例】



(参考) 今後発生する特預金の見込み額とJARCの運用費用（メーカー等拠出金相当額、資金管理料金・情報管理料金相当額）との関係【試算】

- 特預金の発生見込み額（(1)自動車メーカー等余剰部分相当額と(2)従来からの特預金相当額）及びJARC運用費用（(3)メーカー等の自主的拠出金相当額（5ページの①～④と⑤の一部）と(4)資金管理料金・情報管理料金相当額）の推移は以下のとおり。
- 特預金の使途としては、JARC運営費用の他、離島・不法投棄対策等、本制度において必要な使途が存在することに留意が必要である。



- <注>
- ・ 「(1)特預金の発生見込み額（メーカー等余剰部分相当額）」は、メーカー等に利息を払い渡す際の想定利率（車齢15年を仮定）等を勘案して算出。
 - ・ 特預金の発生見込み額は、今後の更なるASR処理コストの増加等を考慮しておらず、実際には標記金額より少なくなる可能性がある。
 - ・ 「(2)特預金の発生見込み額（従来からの特預金相当額）」については、2024年度以降はいわゆる「20年時効」分を見込む。
 - ・ (3)と(4)のJARC運用費用は、2019年度の額と同額を横置き。システム大改造等により減少することもあり得る。