

産業構造審議会産業技術環境分科会廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG
中央環境審議会循環型社会部会自動車リサイクル専門委員会 第 52 回合同会議（2020
年 12 月 23 日）審議事項に関する意見

弁護士 佐藤泉

1. リサイクル料金の充当方式について

制度設計時に自車充当方式、新車時徴収、公的管理機関による管理を選択したことは、合理性があったと考える。

しかし、当時は特預金がこれほど増加することは予想していなかったと思われる。また、資源価格の変動、リサイクル技術の変化、プラスチック資源循環の必要性、ハイブリッド・電気自動車の普及など、新たな課題が発生している。

自車充当方式は、預託期間が長期であり、かつ一台毎の紐づけ、支払用途の限定など管理が複雑であり、リサイクル料金の合理的予測算定も困難であり、かつ時代の変化に対応することが難しいというデメリットがある。

したがって、今後の新たな社会状況に柔軟に対応するためには、他車充当方式、新車時徴収、公的管理機関による管理に変更することが合理的であると考え。これにより、合理的なリサイクルの実施、不法投棄対策及び長期的な管理費用の低減が可能となると考える。

預託金返還が必要かどうかは、制度設計の問題であると考え。そもそも預託金は、自動車リサイクル法に基づき、所有者が負担すべき公的責任であり、個人の財産権として保証されているものではない。むしろ、預託金は特別の場合を除いては返還されない。また例外的に返還をする場合でも必要な手数料は減額されることとされている（法 78 条）。さらに、仮に預託金がユーザーの財産であるとすれば、大きな特預金が発生すること自体が問題である。平成 25 年度末時点の特預金残高は約 100 億円、令和元年末では約 202 億円であり、今後さらに増加が予想される。ユーザーからすれば、自車充当方式よりも他車充当方式にすることにより、負担が軽減され、かつ自動車リサイクルの合理的な実施が可能となるのであり、他車充当方式への変更が財産権の侵害になるとは考えられない。

既にリサイクル料金を支払っているユーザーについては、預託金は返還せず他車充当方式に変更することは可能であると考え。ユーザーは、二度リサイクル料金を支払うのではないため、ユーザーに経済的不利益は存在しない。すなわち財産権の侵害は発生しない。今後のリサイクル料金については、すでに相当の預託金があるので、今後大幅に徴収額を軽減することが可能であり、ユーザーには大きなメリットがある。また、資金管理団体も、徐々に管理する金額が減少し、特預金の発生を軽減できるため、ト一

タルの管理費用を軽減し、事務を簡素化すること、システム改修費用を軽減することも可能であるとする。

特預金が増加し続けることは避ける必要がある。また、時代に即した合理的なリサイクル、特に電気自動車普及や資源価格の変動、リサイクル技術の進歩に対応するシステムに変更することが、ユーザーに不利益であるとは考えられない。

2. リサイクル料金における実費請求方式

リサイクル費用を実費で精算することは、経済原則に合致しており、合理性がある。そもそも、実費でないことの方が、架空の金額による精算であり、差額の取り扱いが不透明となるため問題であった。

ユーザーへの還元は、個々のユーザーへのキャッシュバックではなく、自動車リサイクル制度全体の合理的運用に支出することが合理的である。自動車リサイクル法上も、ユーザーは個別の返還請求権を有していない。

差額は、特預金と整理することは賛成であるが、このことは今後さらに特預金が増加することを意味する。最終的にユーザーへ還元するためには、他車充当方式に転換し、新規のリサイクル料金を大幅に減額することが適切であるとする。

3. リサイクル料金の使途自由化

現在の自動車リサイクル制度は、自動車のライフサイクルにおける廃棄物の発生抑制、リサイクル、再資源化の促進に対し、柔軟に対応できていない。今後、シュレッダーダストの発生抑制、プラスチックリサイクルにインセンティブを採用するとしても、その後の資源循環には対応が不十分である。ガラス、タイヤ、プラスチック、リチウムイオン電池などを素材ごとに最適に資源化するためには、ガラス、タイヤ、石油化学、精錬などの各社が、競争原理を働かせつつ、資源として活用するための投資を行う必要があり、これにリサイクル料金を活用することが重要である。

リサイクル料金は、日本の産業界全体の循環型社会への転換、雇用の促進、新規技術の開発・利用に使われるべきであり、そのために柔軟な制度への転換が必要である。

以上