

自動車リサイクル法のこれまでの取り組みと評価

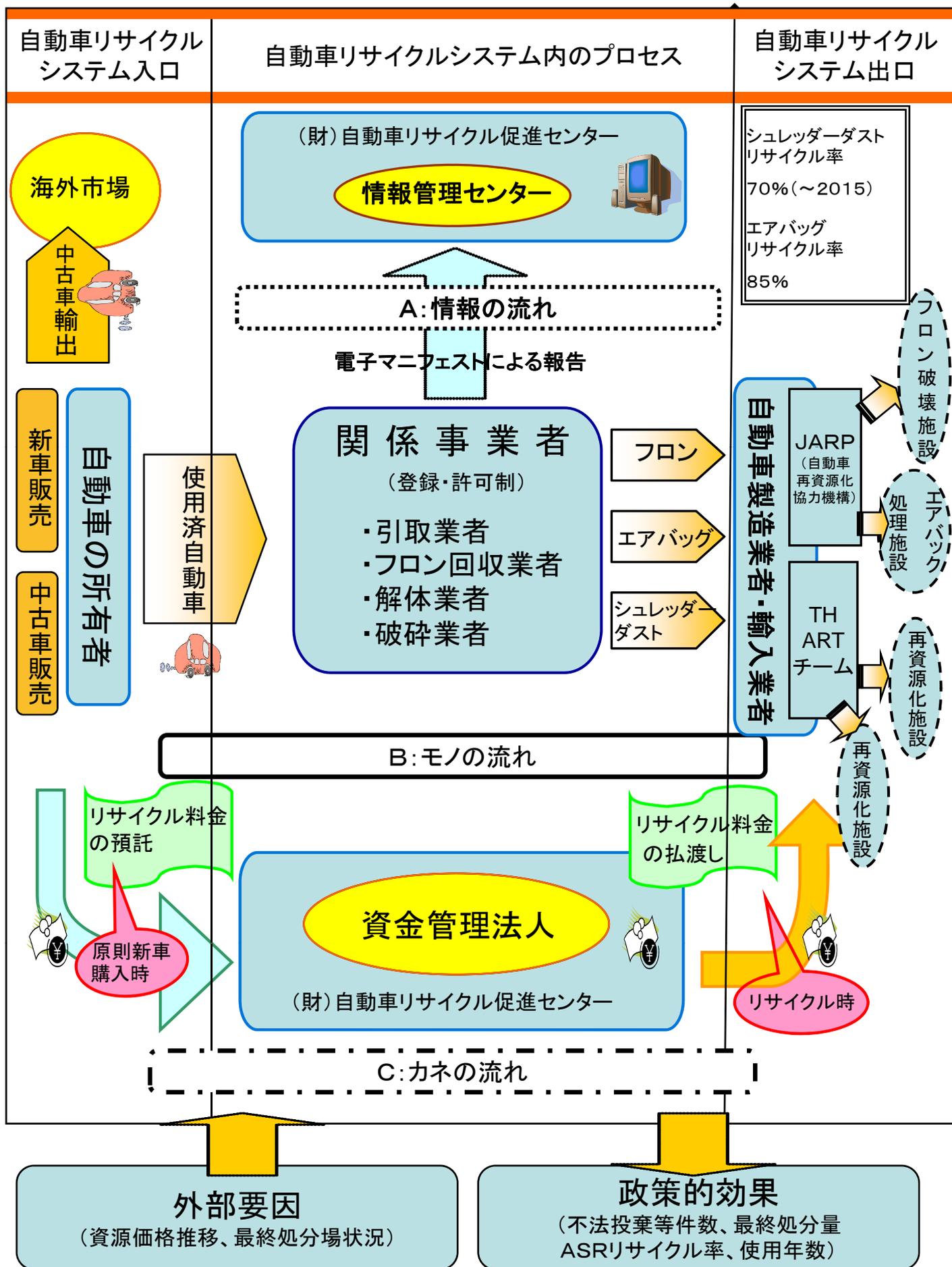
1. 自動車リサイクル法施行3年間の実績
2. 直近の取り組み

経済産業省自動車課
環境省企画課リサイクル推進室

1. 自動車リサイクル法施行3年間の実績

- 1) 自動車リサイクルの流れ(概念図)
- 2) 自動車リサイクルの入口の状況
- 3) 自動車リサイクルのお金の流れ
- 4) 自動車リサイクルの情報の流れ
- 5) 自動車リサイクルのモノの流れ
- 6) 外部要因、政策効果等

1. 自動車リサイクルの流れ(概念図)



2. 自動車リサイクルにおける入口の状況

➤電子マニフェスト制度や改正道路運送車両法によって、使用済自動車や中古車輸出の流通ルートが明確化。施行当初は、いまだ流通ルートが不透明であったが、次第に使用済自動車の引取台数は安定化。全体の流通フローから、使用済自動車は、概ね適正に処理がなされている状況。

【自動車の流通状況】

中古車のオークション流通は、近年急速に拡大。オークションを通じて、中古車販売業者や中古車輸出業者、解体業者等へ流通。一方で、中古車販売は減少傾向。

	17年	18年	19年
中古車販売台数(万台)	811	807	753
オークション流通台数(万台)	798	827	841

【自動車の輸出状況】

平成17年1月から改正道路運送車両法により、自動車の輸出には輸出仮抹消登録が義務づけ。近年、海外の輸出増に伴い、大幅に増加傾向。

	17年度	18年度	19年度
輸出仮抹消登録台数(万台)	105	144	163

【自動車の使用年数】

○毎年0.5年程度平均使用年数が延びている。

	17年度	18年度	19年度
引取車台の使用年数推移(年) (各年度の平均)	12.0	12.4	12.9

【使用済自動車の引取台数の推移】

○法施行当初は、タイムラグなどの要因もあったため、引取台数にカウントされなかったものが多かったが、制度の安定化とともに、次第に引取台数も安定。

	17年度	18年度	19年度
使用済自動車の引取台数(万台)	305	357	371

3. 自動車リサイクルにおけるお金の流れ

▶不法投棄防止のため、リサイクル料金の前取り方式として、新車販売時や車検制度を利用し、事前に自動車ユーザーからリサイクル料金を預託。我が国保有台数のほぼ全数にリサイクル料金の預託が完了。預託中のリサイクル料金は、資金管理法による適正な管理運営の下、使用済自動車の発生に応じて、自動車メーカー等に払い渡しが行われている。

【リサイクル料金の預託状況】

自動車リサイクル料金の預託は、新車には新車販売時、既販車には車検時に預託を行った。特に既販車については、平成20年1月まで、継続検査時に預託を行うことで、預託に成功。

	預託台数				
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
新車登録時	1,740,638	5,876,004	5,626,379	5,324,759	18,567,780
車検時	7,858,350	31,054,842	20,765,031	3,366,756	63,044,979
引取時(注)	458,056	2,578,585	2,055,385	843,233	5,935,259
合計	10,057,044	39,509,431	28,446,795	9,534,748	87,548,018
	預託金額(千円)				
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
新車登録時	18,901,659	64,405,692	62,165,376	59,347,861	204,820,588
車検時	73,450,736	290,935,878	206,007,466	37,715,454	608,109,534
引取時(注)	3,696,531	20,112,752	15,112,619	4,914,987	43,836,889
合計	96,048,927	375,454,322	283,285,461	101,978,302	856,767,012

(注) 後付預託を含む。

【年度末時点の再資源化預託金等の残高の推移】

『預託割合』 98.8% (参考指数)

7475万台(平成19年度末預託台数) / 7562万台(平成19年度末保有台数)

	平成17年度末	平成18年度末	平成19年度末
預託台数(ネットベース)	45,946,618	70,256,754	74,753,210

	平成17年度末	平成18年度末	平成19年度末
再資源化預託金等(千円)	449,689,266	701,551,846	761,793,251

【平成19年度末時点のリサイクル料金の運用状況】(資料3より再掲)

資金管理業務諮問委員会による管理の下、厳格な運用方針に基づき、リスク管理に重点を置いたラダー型の運用、市場における債券構成比に準じた運用。

	実績		目標比率
	運用残高(千円)	比率	
国債	589,802,552	77.5%	77.5%
政府保証債	61,764,419	8.1%	8.1%
地方債	46,451,784	6.1%	6.1%
社債	41,973,094	5.5%	5.5%
財投機関債	14,498,077	1.9%	1.9%
金融債	6,816,526	0.9%	0.9%
合計	761,306,452	100.0%	100.0%

【年度末時点の保有債券の最終利回り(単利)の推移】

平成17年度末	平成18年度末	平成19年度末
0.90%	1.15%	1.24%

【再資源化預託金等の払渡し等に付す利息の利率の推移】

平成17年度	平成18年度	平成19年度
0.38%	0.84%	1.13%

【平成19年度のリサイクル料金の払渡し状況】

品目別	件数				
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
ASR	66,532	2,610,439	3,370,638	3,631,616	9,679,225
エアバッグ類	13,263	429,460	697,764	978,573	2,119,060
フロン類	40,505	2,005,132	2,451,312	2,672,758	7,169,707
情報管理料金	131,244	2,880,527	3,559,509	3,723,911	10,295,191
合計	251,544	7,925,558	10,079,223	11,006,858	29,263,183

品目別	預託金払渡金額(千円)				
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
	合計	合計	合計	合計	合計
ASR	391,300	15,277,991	19,950,706	21,889,180	57,509,176
エアバッグ類	24,780	793,178	1,310,673	1,895,214	4,023,845
フロン類	84,627	4,192,891	5,135,970	5,640,395	15,053,883
情報管理料金	17,062	374,469	654,967	614,316	1,660,813
合計	517,769	20,638,528	27,052,316	30,039,105	78,247,717

【輸出返還の状況】

輸出返還台数				
平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
0	24,852	376,107	1,095,991	1,496,950

預託金輸出返還金額(千円)				
平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	法施行後累計
0	244,109	3,666,234	11,594,058	15,504,400

【預託率の状況】

平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
0%	13.5%	37.2%	82.9%

(※)輸出本抹消台数の内、預託済み台数の割合(預託済台数/当月付で輸出本抹消登録された台数)

【特定再資源化預託金等の発生・出えん等の状況】

事故などによってエアバッグが展開したり、フロンが放出してしまった自動車や資源として輸出された廃車ガラについては、リサイクル料金が使われないため、離島対策等の使途が限定された特定再資源化預託金等として発生。

発生年度		ASR	エアバッグ類	フロン類	情報管理料金	合計金額 (千円)
		金額(千円)				
平成16年度	発生	52,482	3,334	1,945	-	57,761
	出えん	-				-
平成17年度	発生	1,208,795	58,020	75,941	-	1,342,756
	出えん	△ 413,578				△ 413,578
平成18年度	発生	864,058	139,195	299,999	-	1,303,252
	出えん	△ 761,556				△ 761,556
平成19年度	発生	573,851	229,328	463,721	1,276	1,268,176
	出えん	△ 501,158				△ 501,158
残高合計(千円)						2,295,653

※なお、上記金額には利息は含まれていない。

【特定再資源化預託金等の出えん等状況】

主務大臣の承認を前提に、電子マニフェストの業務運営や離島・不法投棄対策等に活用。平成19年度は、同資金を原資に、使用済自動車の処理プロセスを透明化する『使用済自動車処理状況検索機能』のシステム開発に活用。

	出えん先			合計
	資金管理法人	指定再資源化機関	情報管理センター	
平成16年度	-	-	-	0
平成17年度	-	413,578	-	413,578
平成18年度	-	414,377	350,000	764,377
平成19年度	397,133	-	110,000	507,133
合計	397,133	827,955	460,000	1,685,088

単位:千円

4. 自動車リサイクルにおける情報の流れ

➤自動車リサイクルのための電子マニフェストシステムの立ち上げにより、すべての使用済自動車の工程を厳格に管理。関連事業者による遅延報告の発生は低いレベルに留まっており、全体的には円滑な工程内の処理が行われている。また、自動車リサイクルシステム自体も、小規模のトラブルはあったものの、大きな事故はなく、安定的に稼働中。

【電子マニフェスト実績報告】

工程別電子マニフェストの実績状況

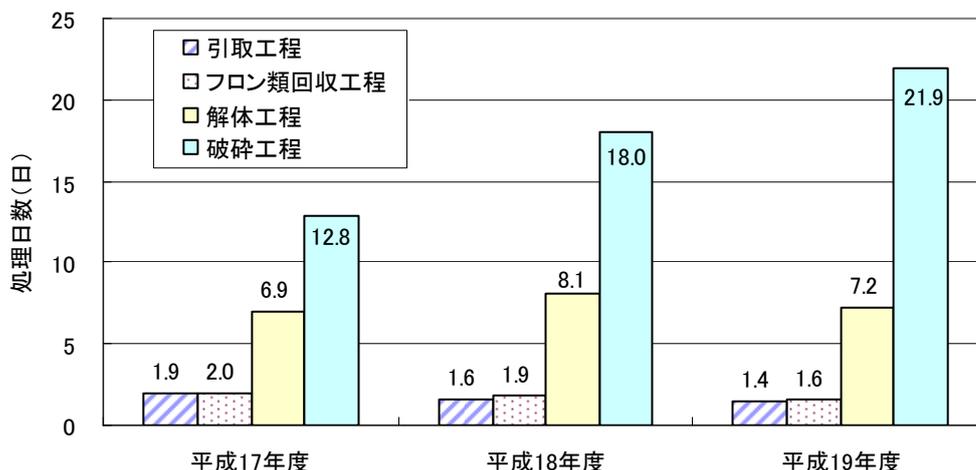
工程	平成17年度	平成18年度		平成19年度	
			前年度比		前年度比
引取業者	3,048,539	3,573,215	117.2%	3,708,996	103.8%
フロン類回収業者	2,419,473	2,621,280	108.3%	2,792,803	106.5%
解体業者	3,167,138	3,738,877	118.1%	3,867,349	103.4%
破砕業者	4,823,812	5,848,370	121.2%	6,294,748	107.6%
合計	13,458,962	15,781,742	117.3%	16,663,896	105.6%

全部利用の状況

工程	平成17年度	平成18年度		平成19年度	
			前年度比		前年度比
解体工程から全部利用へ					
認定全部利用	0	0		0	
非認定全部利用(電炉)	2,616	830	31.7%	1,287	155.1%
非認定全部利用(ガラ輸出)	27,511	40,937	148.8%	50,370	123.0%
破砕工程から全部利用へ					
認定全部利用	308,170	414,689	134.6%	340,810	82.2%
非認定全部利用(電炉)	48,785	34,460	70.6%	23,007	66.8%
非認定全部利用(ガラ輸出)	129,700	60,329	46.5%	10,935	18.1%

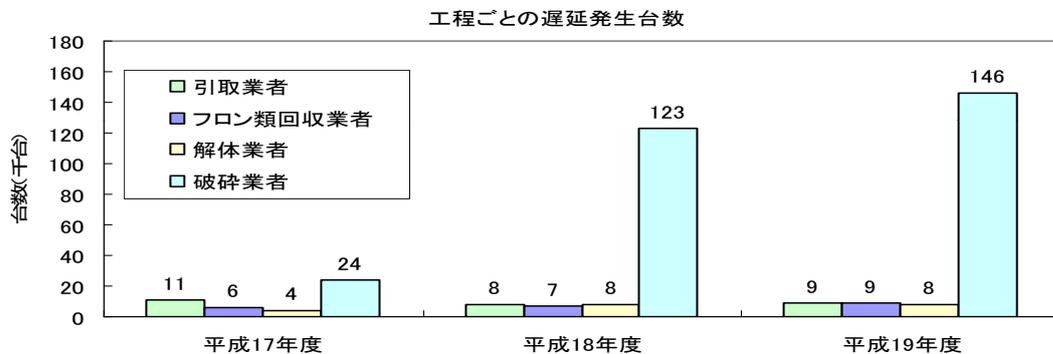
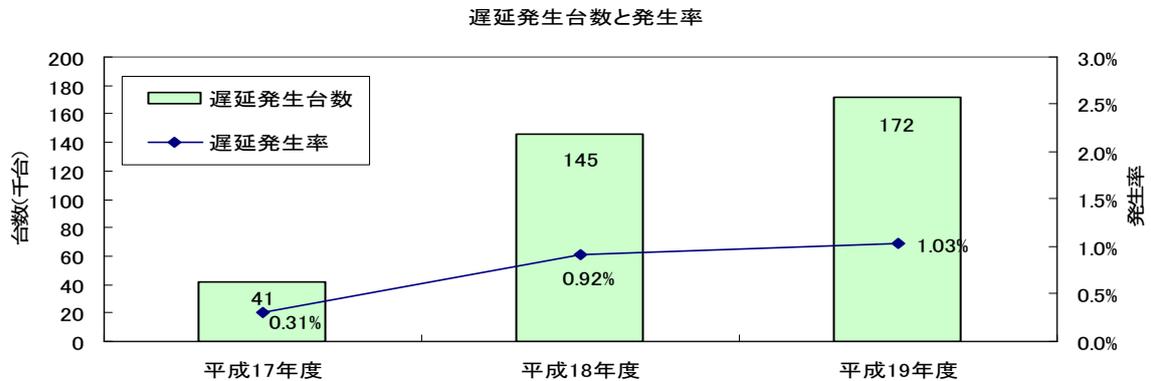
【工程内平均処理日数】

引取、フロン、解体は一定水準に留まっているものの、破砕工程において処理日数の増加傾向が見られる。



【遅延報告発生状況】

各工程における引取件数を母数に、引渡前までの遅延の発生状況を見ると、1%前後で推移している。工程別でみると、破砕業者による遅延発生が多い。



【自動車リサイクルシステム稼働状況】

障害件数は年々減少しており、システムは安定的に稼働している。

年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
計画停止日	15	13	13
障害件数	10	6	3
安定稼働率(時間ベース)	99.42%	99.97%	99.89%

【コンタクトセンター稼働状況】

法の安定化とともに問い合わせ件数も減少。リサイクル料金に関する一般ユーザーからの問い合わせや、継続検査時預託の専用端末の扱いに関する事業者からの問い合わせが大幅に減少。

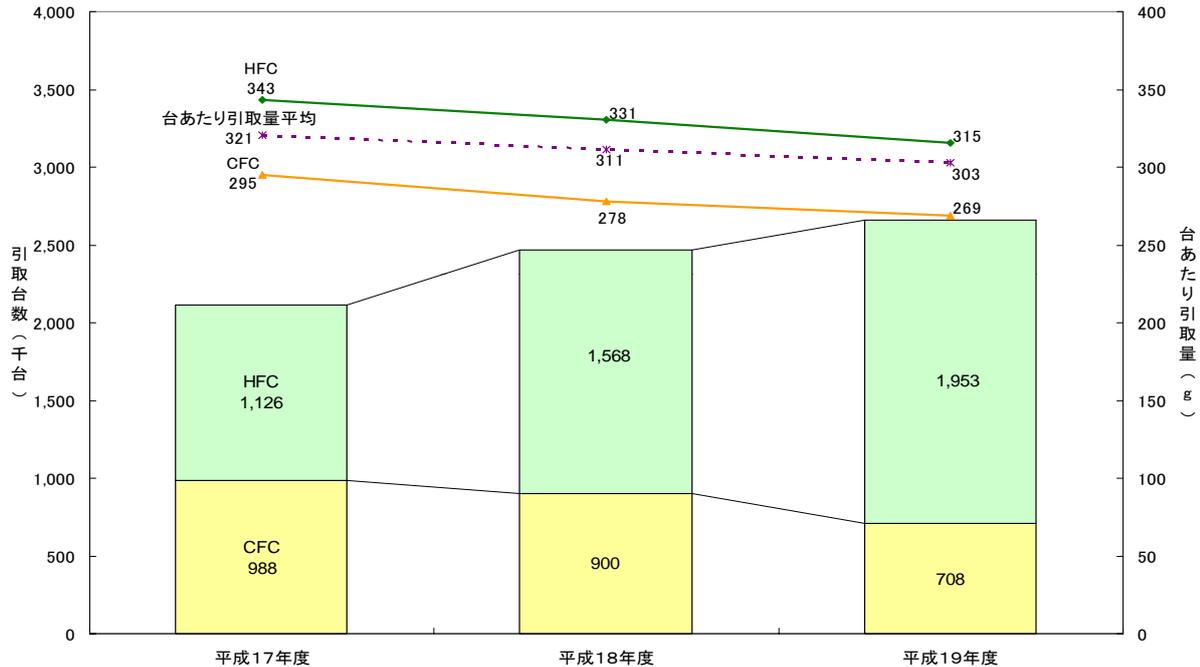
	平成17年度	平成18年度	平成19年度
問い合わせ件数	273,133	161,075	109,616
一般ユーザー	10,066	9,008	6,689
	4%	6%	6%
事業者	263,067	152,067	102,927
	96%	94%	94%

5. 自動車リサイクルにおけるモノの流れ

▶リサイクルを阻害する物品、フロン・エアバッグ・シュレッダーダストの3物品を自動車メーカー等が引取・リサイクル等。自動車メーカー等は3物品を適正処理するとともに、法令上義務づけられた数値目標を前倒しで達成している状況。

【フロン引取実績】

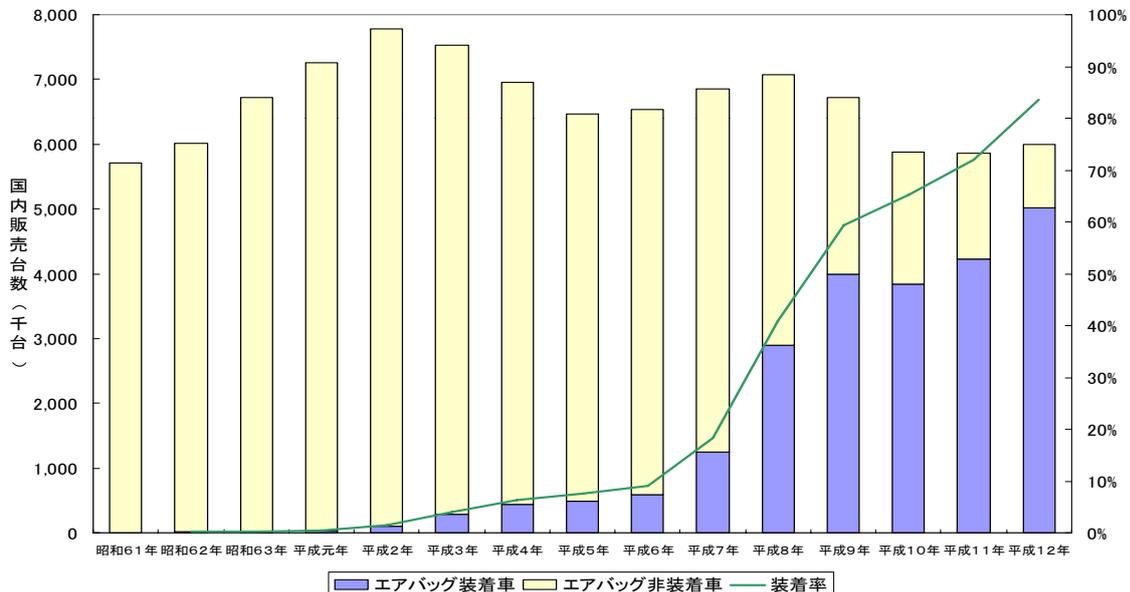
使用済自動車の引取台数に応じて、フロン類の引取件数も増加。一方で、近年の省冷媒化などフロン充填量の減少に伴い、台当たり引取量は低減。



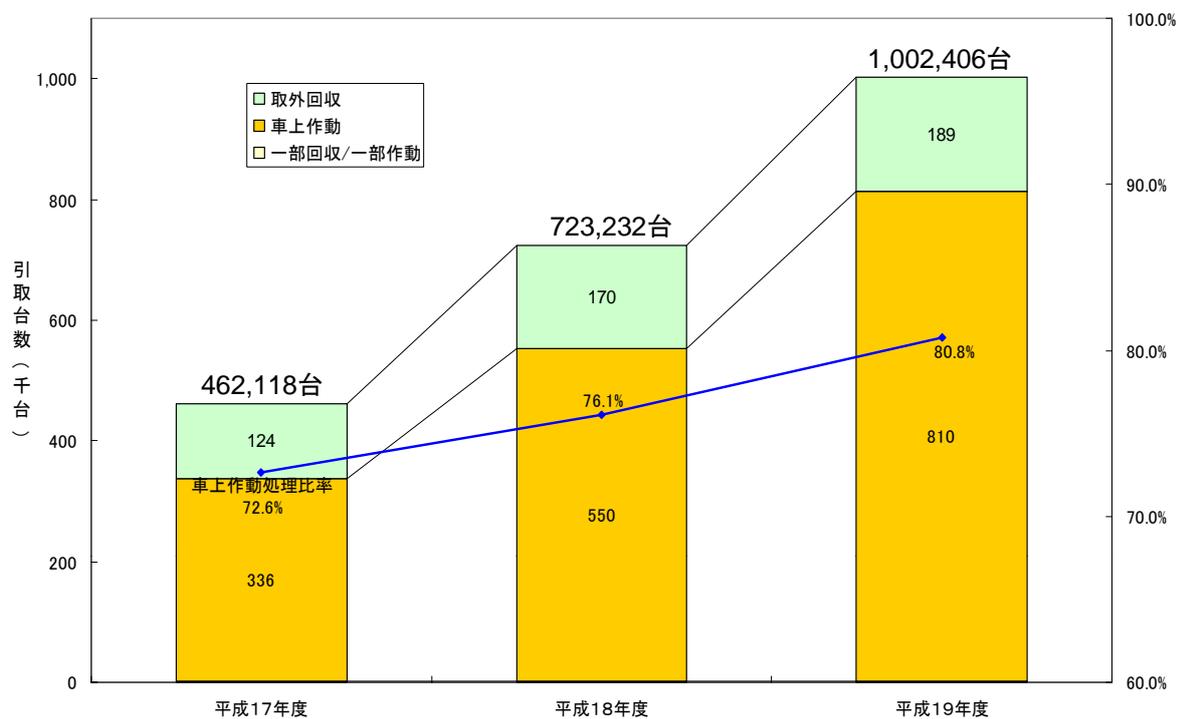
【エアバッグ引取実績】

使用済自動車の引取台数やエアバッグの装着率の上昇に伴い、エアバッグの引取件数も増加。また、当初は7割程度であった車上作動比率も、現在は、8割を超え、エアバッグの処理方法として、車上作動処理が一般化している。

エアバッグ装着率



エアバッグ引取実績



【エアバッグ再資源化率】

エアバッグ・インフレーターは、リサイクルしやすい金属分が多く、初年度から高いリサイクル率の実績を上げている。

年度	法定率	平成17年度	平成18年度	平成19年度
再資源化率 (%)	85	93.4	94.1	93.8

【ASR引取実績】

使用済自動車の引取台数の増加に応じて、引取ASR重量も増加。両チームへのリサイクル施設への投入量・再資源化量の増加により、ASRリサイクル率は、70%を超える状況。一方で、全部利用率は低下傾向にある。

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
引取ASR重量(t)(a)	427,508	526,025	584,304
(引取台数)(台)	(2,417,342)	(2,987,250)	(3,288,506)
(1台当たりASR重量)(kg/台)	(176.9)	(176.1)	(177.7)
リサイクル施設に投入された重量(t)	289,519	394,353	457,545
リサイクル施設から排出された残さ重量(t)	40,588	47,963	43,574
再資源化重量(t)(C)	248,931	346,390	413,971
認定全部利用投入のASR相当重量(t)(b)	52,955	71,950	59,017
(認定全部利用台数)(台)	(307,167)	(414,697)	(340,811)
認定全部利用施設投入ASR相当重量(t)	49,126	71,950	59,017
全部利用者から排出された残さ重量(t)	928	3,652	744
再資源化重量(t)(d)	48,199	68,298	58,272
全部利用率(b/a+b)(重量ベース)	11.0%	12.0%	9.2%
ASRリサイクル率(全義務者平均)(c+d/a+b)	61.8%	69.3%	73.4%

【チーム別ASRリサイクル率の状況】

ASRリサイクル率については、チーム制による競争環境も助長し、3年間で法定目標を達成。今後は、リサイクル施設の安定稼働と併せ、リサイクル率の安定化が必要。

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
THチーム	57.2%	66.2%	76.4%
ARTチーム	66.3%	72.3%	70.7%

【チーム別稼働施設の状況】

リサイクル率の向上とともに、現状では、両チームのリサイクル施設はほぼ重なりあう状況。

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
再資源化施設(TH/ART)	57/39	55/40	58/60
リサイクル施設(TH/ART)	30/27	29/26	31/31
併用リサイクル施設	20	23	29

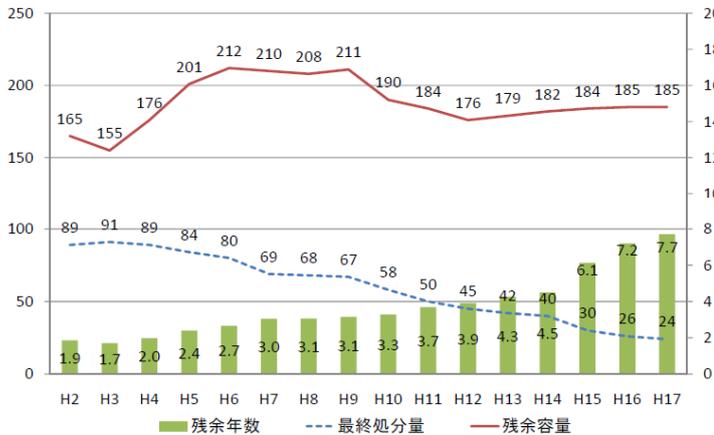
6. 外部要因及び政策的効果

【産業廃棄物最終処分場処理量推移】

自動車リサイクル法等個別リサイクル法の施行などにより、年間の最終処分量は減少傾向にあり、これにより、残余容量は横ばいであるものの、残余年数は増加傾向。一方で、地域的な状況を見ると、首都圏での残余年数は3.4年と厳しい状況にある。

最終処分量(百万トン)
残余容量(百万m³)

残余年数(年) 残余容量・残余年数(平成18年4月1日現在)



環境省「産業廃棄物の排出・処理状況調査」、「産業廃棄物行政組織等調査」による

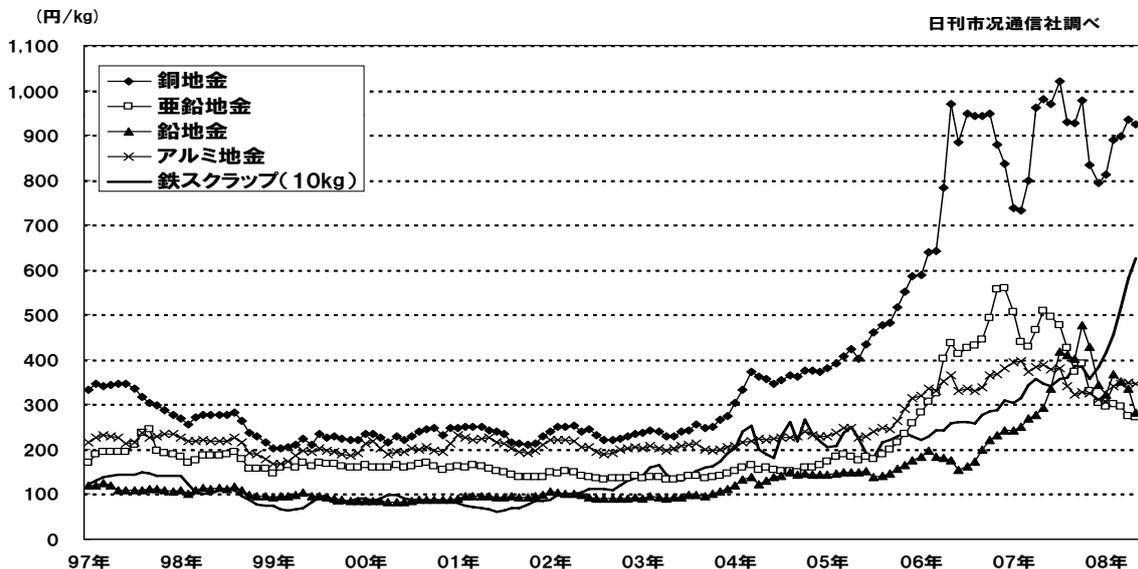
区分	最終処分量 (万 t)	残余容量 (万 m ³)	残余年数 (年)
全国	2,423 (2,583)	18,625 (18,483)	7.7 (7.2)
首都圏	659 (526)	2,229 (1,777)	3.4 (3.4)
近畿圏	422 (393)	2,612 (2,292)	6.2 (5.8)

注) 1. 首都圏とは、茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県をいう。
近畿圏とは、三重県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県をいう。
2. 残余年数＝残余容量／最終処分量とする。(tとm³の換算比を1とする)
3. () 内は、前年度の調査結果である。

【鉄・非鉄価格推移】(鉄・銅・アルミ)

自動車リサイクル法の議論が始まった2001年頃は、鉄スクラップ価格はトン当たり6000円台であったが、2008年の足下においては、60000円台を突破し、価格は約10倍になっている。また、銅・アルミ等の非鉄についても市場価格は高止まりしている状況にあり、こうした鉄・非鉄の価格推移が、廃車を有償の資源として、ELV獲得をめぐる競争環境が激化している。

10年間の鉄・非鉄価格の推移



【原油価格推移】

原油価格は、2004年頃から上昇傾向にあり、2006年秋以降、暖冬を背景とした需要減少等により一時価格が下落したものの、2007年に入ってから再び上昇。足下の原油価格は約140ドル／バレル前後と高水準で推移。



【不法投棄・不適正保管車両の状況】

不法投棄・不適正保管の車両は施行前の平成16年9月末の21.8万台から、平成20年3月末には2.2万台まで減少。平成19年度の使用済自動車の引取台数が、約370万台あるなかで、法施行後である平成19年度に発生した不法投棄の割合は、0.03%と極めて低い状況にあり、自動車リサイクル法の施行に伴う不法投棄抑制効果が働いている。この要因としては、①自動車リサイクル法が前取りでリサイクル料金を徴収しているため、不法投棄等に対するインセンティブが減少したこと、②自動車リサイクル法施行に伴い使用済自動車はすべて廃棄物とみなされるとともに、行政側の指導が容易になったこと、③スクラップ市況の好転等により撤去等の費用低減が可能な状態にあるためと考えられる。

【不法投棄・不適正保管車両の状況】(資料3より再掲)

(台数)

	全 国					
			不適正保管		不法投棄	
H16.9末	218,359 —		195,860 —		22,499 —	
H17.3末	140,436 (-35.7%)		122,599 (-37.4%)		17,837 (-20.7%)	
H18.3末	57,080 (-73.9%)		44,203 (-77.4%)		12,877 (-42.8%)	
H19.3末	35,064 (-83.9%)		26,834 (-86.3%)		8,230 (-63.4%)	
	法施行前に発生	法施行後に発生	法施行前に発生	法施行後に発生	法施行前に発生	法施行後に発生
	30,923	4,141	24,929	1,905	5,994	2,236
H20.3末	22,280 (-89.8%)		16,443 (-91.6%)		5,837 (-74.1%)	
	法施行前に発生	法施行後に発生 (平成19年度に発生)	法施行前に発生	法施行後に発生 (平成19年度に発生)	法施行前に発生	法施行後に発生 (平成19年度に発生)
	16,531	5,749 (1,259)	12,797	3,646 (351)	3,734	2,103 (957)

【路上放棄車両処理協会による支援】(資料3より再掲)

	協力台数(台)	寄付金総額(万円)
平成14年	16,901	21,098
平成15年	16,051	19,973
平成16年	14,549	16,789
平成17年	8,533	8,899
平成18年	8,078	7,578
平成19年	5,291	4,963

【自動車由来の最終処分量】

使用済み自動車の引取台数の増加とともに、ASRの総量は増加しているものの、最終的に埋立処分される量(1台当たり)については、減少傾向にある。

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
引取ASR重量(t)	427,508	526,025	584,304
(引取台数)(台)	(2,417,342)	(2,987,250)	(3,288,506)
(1台当たりASR重量)(kg/台)	(176.9)	(176.1)	(177.7)
①リサイクル施設から排出された残さ重量(t)	40,588	47,963	43,574
②焼却施設から排出された残さ重量(t)	584	10,946	12,566
③埋立施設に投入されたASR重量(t)	110,624	92,548	95,345
④最終処分量(t) : ①+②+③	151,796	151,457	151,485
⑤1台当たり最終処分量(kg) : ④÷引取台数	63	51	46

【ASRリサイクル率の状況】(再掲)

ASRリサイクル率については、チーム制による競争環境も助長し、3年間で法定目標を達成。

	平成17年度	平成18年度	平成19年度
THチーム	57.2%	66.2%	76.4%
ARTチーム	66.3%	72.3%	70.7%
全義務者平均	61.8%	69.3%	73.4%

【自動車の使用年数】(再掲)

毎年0.5年程度平均使用年数が延びている。

	17年度	18年度	19年度
引取車台の使用年数推移(年) (各年度の平均)	12.0	12.4	12.9

2. 最近の取り組み

(1) 自動車リサイクルシステムの更なる透明化

自動車リサイクル法制度の更なる透明性を確保し、自動車ユーザーや自動車リサイクルに関わる関連事業者の本制度に対する理解を進めるため、JARCのホームページにおいて、平成20年5月6日から『使用済自動車処理状況検索機能』の提供を開始。同機能によって、自動車の最終所有者が、自動車リサイクル法に則り、引取業者に使用済自動車を引き渡した後の自らの使用済自動車の処理状況を確認できるようになります。

1. 使用済自動車処理状況検索機能の目的

- ①自動車所有者自らのリサイクル料金の使途を確認することを通じて、自動車リサイクルシステムに対して一層の理解を深める。
- ②使用済自動車の処理プロセスを透明化することで、関連事業者による適切な処理を促し、自動車リサイクルシステム全体の安定に資する。
- ③最終所有者自らがパソコン上で必要な情報を入手することが可能になり、ユーザーサービスの向上につながる。

2. 機能の概要

自動車リサイクルシステムのホームページにおいて、最終所有者が引取業者に引き渡した使用済自動車の処理状況(移動報告状況)を閲覧できるようにすることができる。(参考15)

	項目	要件
1	車両の検索方法	検索方法1：車台番号下4桁+登録番号/車両番号 検索方法2：車台番号下4桁+リサイクル券番号(移動報告番号)
2	閲覧可能な情報	車両の情報
3		移動報告の情報
4		引取業者の情報
		車台番号、登録番号/車両番号、車名、装備の有無、解体報告記録日※
		各工程の処理完了・未了の状況表示(引取→フロン→解体→破碎) 各工程の引取日・引渡日 各工程の処理について遅延の有無
		自治体登録番号、事業所名称、所在地、電話番号

<画面イメージ>

1. 使用済自動車の処理状況 (以下は 2008年5月9日 現在の情報)

<車両の情報>

車名	****	車台番号	JZ×90-9999999
登録番号/車両番号	福島 33 め 999	移動報告番号 (リサイクル券番号)	0400-9999-9999
フロン類装備	有	エアバッグ類装備	有
解体報告記録日	*****		

<処理の情報>
※処理工程の画像又は引取日・引渡日の文字をクリックすると各処理工程の解説が表示されます。

引取日	引渡日	引取日	引渡日	引取日
2008年5月1日	2008年5月1日	2008年5月2日	2008年5月3日	2008年5月4日
引取工程		フロン類回収工程 (フロン類)		破碎工程等 (シュレッダーダスト)

ご照会の使用済自動車は、すべての処理を終えました。

2. 使用済自動車を引き取った事業者の情報

引取業者(引取事業所)	
解体報告記録日	12345678901
名称	財団法人 自動車リサイクル促進センター
所在地	東京都港区芝大門一丁目1番30号 日本自動車会館11階

(2)解体自動車の不正輸出対策

- ▶解体自動車の輸出は、自動車リサイクル法に基づき解体業者が、再資源化に関する基準に従って解体を行い、当該解体自動車の全部を製品の原材料として利用する場合に限り、廃棄物処理法に基づく廃棄物には該当せずに輸出できることとされている。
- ▶これまで、不適正解体された解体自動車の輸出事案の発覚等に端を発し、新潟県内4港及び北海道小樽港において、解体自動車の不正輸出を監視する体制が構築されているところ。
- ▶今後、これらの運用の効果を検証しながらも、輸出申告時における電子 manifests の提示の全国的な導入等、効果的・効率的な解体自動車の不正輸出対策を関係機関と協議しつつ検討していく。

【小樽港における取組】

平成19年10月に3分割(ボディー、エンジン、足回り)等された解体自動車が小樽港の保税地域に搬入され輸出されようとした事案が発生。

これを受けて、小樽市では、保税地域管理者(小樽市港湾部)と連携して解体自動車が保税地域に搬入された場合、それが自動車リサイクル法に従って適正に解体され解体自動車の全部を製品の原材料として利用するものとして輸出されるものかどうか自動車リサイクルシステムによる確認を実施。

また、平成19年12月に北海道、札幌市、旭川市、小樽市及び函館市では、中古自動車等の輸出時の注意事項について関係事業者等あて周知文書を発出。

小樽税関においても、平成19年12月に輸出業者に向け中古自動車等の輸出時の注意事項についての説明会を開催したほか、平成20年1月から解体自動車の輸出申告において、輸出抹消関係書類を提出できない場合には解体抹消の事実を説明できる書類を提出するよう求めている。

【新潟県内4港における取組】

解体自動車(いわゆる廃車ガラ)を輸出する場合は、輸出申告時に自動車リサイクル法に基づき解体自動車の全部を利用する方法として廃棄物に該当しないものであることを確認するため、解体自動車の全部利用に係る電子 manifests の画面印刷物の提出を求めることとする運用を、平成18年12月から新潟県(東港・西港・直江津港・柏崎港)において先行して実施。

(3) フロン類及びエアバッグ類の装備情報に関する調査

- 出荷時情報と、引取業者が使用済自動車の引取時に確認した装備情報が乖離している場合が存在するが、このうち出荷時情報でフロン類やエアバッグ類の「装備あり」の自動車が、引取時に「装備なし」と報告されている場合は、事故や長期間の使用に伴う自然漏洩などの原因を除き、引取業者によるフロンの大気放出や、エアバッグ類の不正転売などの不適正処理の恐れがある。
- このため、平成18年度に引き続き、平成19年度にこうした装備情報の乖離が多い事業者に対して立入検査を行い、フロン類22事業者、エアバッグ類16事業者に対して、指導・勧告等を行った。
- また、インターネットオークションに中古エアバッグを出品していた引取業者に対しても調査を行い、不正にエアバッグ類を取り外しインターネットオークションに出品していた5事業者に対して指導を行った。
- 前回調査において違反のあった事業者に対するフォローアップ調査も実施し、フロン類、エアバッグ類4事業者で再度の違反が認められたため、指導・勧告を行った。

【高乖離率の事業者に対する調査結果】

(参考)高乖離率の事業者に対する平成18年度調査結果

	フロン類	エアバッグ類
調査実施事業者数	554	437
違反事業者数	22	16
確認を怠る等の問題のあった事業者数	19	13
対応	19	13
指導		
その他の違反事業者	3	3
対応	3	3
指導		

	フロン類	エアバッグ類
調査実施事業者数	583	349
違反事業者数	95	53
確認を怠る等の問題のあった事業者数	88	50
対応	82	46
指導		
勧告	6	4
その他の違反事業者	7	3
対応	7	3
指導・勧告		

※平成18年度調査では、平成18年4月～平成18年9月にかけて装備情報の乖離が多い解体業を兼ねる引取業者を調査対象とし、平成19年度調査では、平成18年8月～平成19年7月にかけて装備情報の乖離が多い自動車整備業又は中古車販売業を兼ねる引取業者を調査対象とした。

【インターネットオークションへの出品事業者に対する調査結果】

調査実施事業者数	15
違反事業者数	5
対応	4
指導	
勧告予定	1

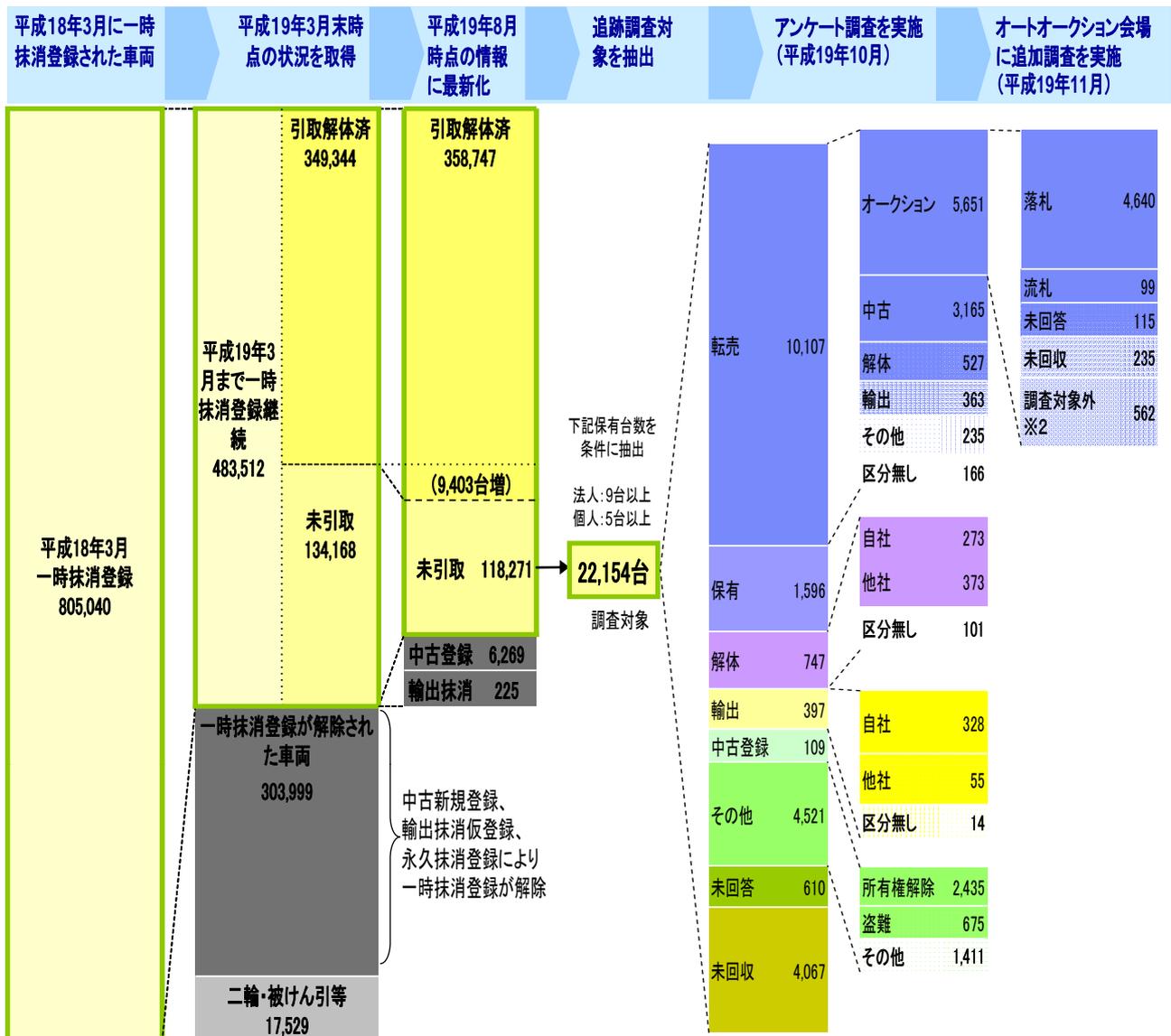
※平成19年9月の特定日においてインターネットオークションに中古エアバッグ類を出品していた引取業者を調査対象とした。

【フォローアップ調査結果】

	フロン類	エアバッグ類
前回調査における違反事業者数	95	53
改善済の事業者数	86	45
再度違反の認められた事業者数	4	4
対応	3	3
指導		
勧告	1	0
勧告予定	0	1
本調査実施までに廃業された事業者数	2	2
今後フォローアップ調査を実施予定の事業者数	3	2

(4) 一時抹消登録車両調査①

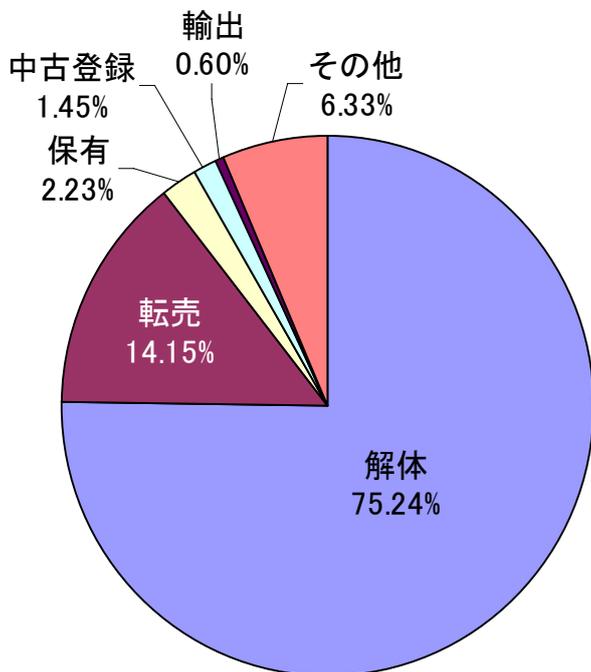
- 平成18年3月中に一時抹消登録された車両で、かつ、平成19年3月末時点で一時抹消登録が継続している車両を(道路運送車両法第18条第1項催告その他措置の対象車両)から、電子マニフェスト発行されている使用済み自動車などの情報を控除した上で、一定以上の車両所有者にアンケート調査を実施。調査対象は、所有者数1,070、車両数22,154台
- アンケート回答転売のうち、転売先がオートオークション会場分のものについては、日本オートオークション協議会に協力を依頼し、2次流通先を調査。調査対象は、オートオークション127会場、車両台数5,089台(参考16)



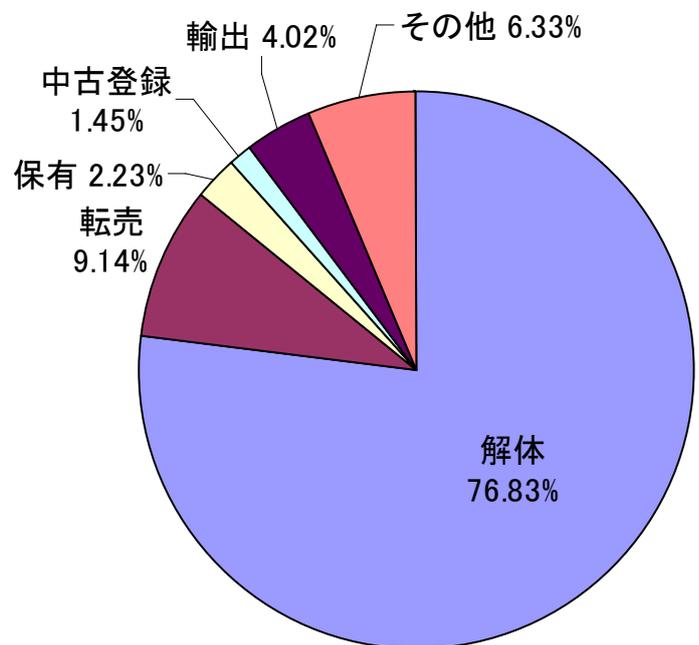
(4) 一時抹消登録車両調査②

▶以上のアンケート結果を踏まえ、平成18年3月に一時抹消登録され、平成19年3月末時点まで一時抹消登録状態にある車両483, 512台の流通状況は、解体が約75%、転売が約14%、輸出0.6%であり、大半が適正に処理されていることが判明した。さらに、オークション会場の2次流通先調査から、流通ルートがより透明化された。

【一時抹消登録車両の推計】



【2次流通調査後の推計】

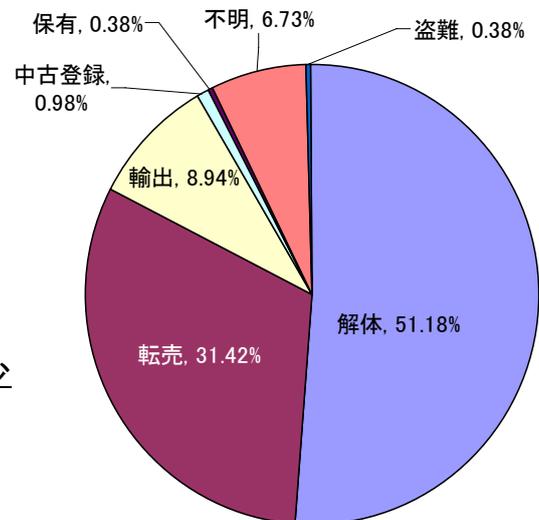


【参考】【前回調査(平成18年度調査)との比較】

平成17年3月に一時抹消登録され、1年以上一時抹消登録が継続している車両から、電子マニフェスト上で引取解体されている各種車両データを差し引き、100台以上の一時抹消登録車両の大量保有者を中心に、453事業者の56,652台の車両にアンケート調査実施。

○一時抹消登録車両の大量保有者(100台以上)の減少
(206所有者 → 22所有者)

○適正解体の進展
(解体比率:51% → 75%)



【5】自動車リサイクル法に適合していないみなし許可業者に対する措置

- ▶自動車リサイクル法附則第5条第2項又は第6条第2項の規定によって解体業又は破砕業の許可に届出で移行したいいわゆる「みなし許可業者」については、自動車リサイクル法の解体業・破砕業の許可基準に適合していない者も存在。
- ▶平成21年7月からは、みなし許可業者を含む解体業・破砕業の許可更新手続きが開始され、自動車リサイクル法の許可基準により厳格に審査する必要がある。
- ▶今後の許可更新手続きが円滑に行われるよう、平成20年7月31日までに、みなし許可業者についての許可基準の適合状況を把握し、是正の必要な者に対しては出来る限り早期にこの旨を通知するよう、地方自治体に依頼。

